

Drukbezochte avond over GGD-rapport vliegveld Eindhoven

De voorgeschiedenis

De Alderstafel is een massageapparaat dat ertoe dient om steeds drukker vliegverkeer bij de omwonenden door de strot te duwen. Rond vliegveld Eindhoven moet men dat in twee keer slikken. In de eerste slik moeten de omwonenden 10000 meer extra vliegbewegingen verwerken. In 2015 komt er een evaluatie, waarna tot 2020 de volgende 15000 vliegbewegingen verstouwd moeten worden.

Daarna? Rond Schiphol zijn omwonenden tot hetzelfde soort slikbewegingen gedwongen, en daar wordt nu al tersluiks gepraat over verdere groei in het post-Alderstijdperk.

Om enige substantie aan de evaluatie te geven, hebben negen gemeenten opdracht gegeven om een gezondheidsmeting te doen. De tiende relevante gemeente, Bladel, wou niet meebetalen, waardoor de relevante bevolkingskern Hoogeloon buiten het rapport gebleven is. De meting is bedoeld als "nulmeting". Hij moet rond 2015 herhaald worden en het verschil van beide is input bij de evaluatie.

In overleg met het RIVM is gekozen voor een "belevingsonderzoek". Er zijn dus geen microgrammen en decibellen gemeten, maar men heeft aan een representatieve steekproef van ca 18000 mensen gevraagd wat die er van vonden. De respons was met 53% alleszins bevredigend en ook overigens voldoet het onderzoek aan alle wetenschappelijke eisen.

Het rapport

Het rapport was in oktober 2012 klaar, want dat staat er op. Maar in juni 2013 moest er nog steeds gesoebat worden hoe dat moest met de openbaarmaking. Uiteindelijk hebben de BOW en de BMF aan de Alderstafel, daarin op zijn minst niet tegengewerkt door de gemeente Eindhoven, afgesproken dat de studie op 21 juni openbaar gemaakt zou worden. Voor de zekerheid heeft het Platform De 10 geboden voor Eindhoven Airport (waarin, naast genoemde organisaties, ook de SP, het Veldhovense CDA, het TGE en een aantal natuurlijke personen deel uitmaken) vastgelegd dat het rapport op donderdagavond 27 juni met de achterban besproken zou worden. Op donderdagmiddag 27 juni belegde de Alderstafel een persconferentie ter openbaarmaking aan de pers.

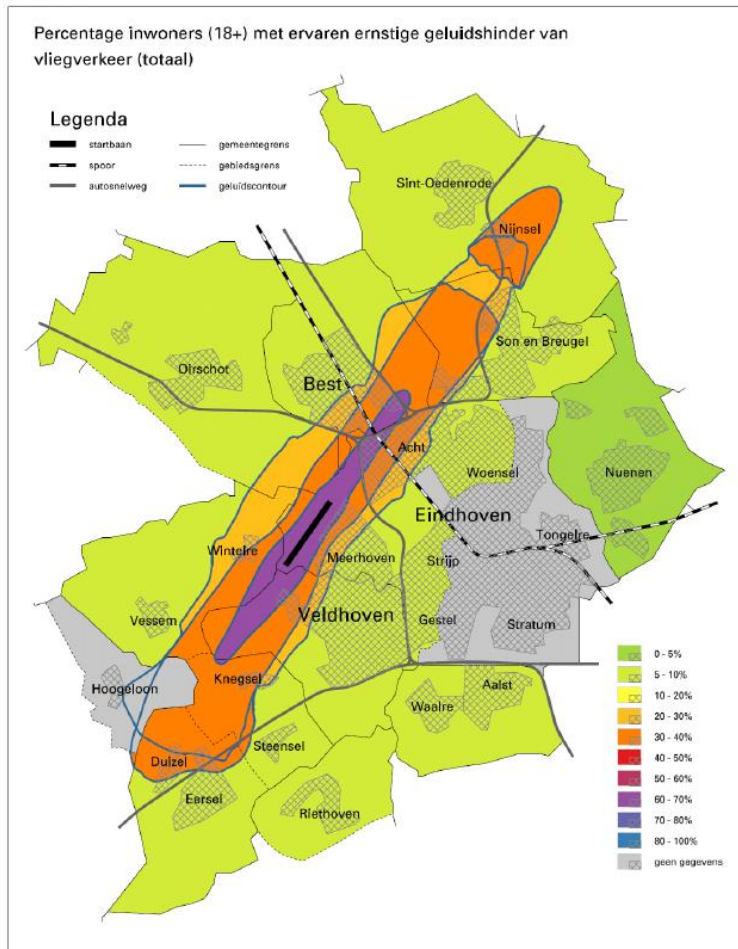
Bij lezing van het rapport valt de aarzeling om dit aan de openbaarheid prijs te geven te begrijpen, alhoewel zeker niet te billijken. Het blijkt dat de hinder, die bewoners rond het vliegveld voelen, veel hoger is dan gedacht.

Om dat in kaart te brengen is het gebied opgedeeld in zones, die hun oorsprong vinden in geluidscontouren. Zie afbeelding. Zone 1 (paars) ligt pal op het vliegveld, zones 2 en 3 (middelbruin en lichtbruin) liggen er wat verder van af, zone 4 (lichtgroen) omvat het grootste deel van het grondgebied van de deelnemende gemeenten en zone vijf is (als referentie) Nuenen want daar worden geen effecten verwacht.

In zone 1 (waarin slechts 220 mensen boven de 18 jaar wonen) ervaart 70% van de mensen ernstige geluidshinder van het vliegverkeer. In de zones 2 en 3 (waarin resp. 7813 en 10825

mensen boven de 18 wonen) is dat respectievelijk 39% en 22%. In zone 4 (waar 164691 mensen wonen) is de ernstige hinder altijd nog 7% en, inderdaad, is de hinder in Nuenen bijna niets meer (2%). Ook de grondgebonden activiteiten geven nog forse geluidsoverlast. De categorie “ernstige slaapverstoring” verloopt via de percentages 42 – 13 – 6 – 2 – 0,8 .

Figuur 1



De zonekaart.

De ruitarcering geeft de bebouwde kom aan.

Grijsgekleurd gebied heeft niet meegedaan. Bladel niet omdat men er geen paar duizend Euro voor over had. Eindhoven heeft het relevante deel van de gemeente ingebracht. Dat valt te billijken, omdat grote delen van Eindhoven in dezelfde positie verkeren als Nuenen.

Het volledige onderzoek en de bijlagen kunt u opzoeken op www.de10gebodenvoorea.nl .

De avond in De Schalm

Tijdens de (drukbezochte) avond in De Schalm in Veldhoven gaven twee medewerksters van de GGD, mevrouw Van Riet en mevrouw Van Ballegooij, een presentatie. Dat werd op prijs gesteld. De presentatie is op dezelfde site in te zien.

De voorzitter van de BOW, Klaas Kopinga, gaf daarna commentaar.

Hij wees er als eerste op dat de hoge hinderpercentages geheel in strijd waren met wat de

theorie “voorschreef”. Professor Kosten heeft de naar hem genoemde eenheid Ke ontworpen met het doel dat het resulterende getal gelijk stond aan het percentage gehinderden, en het getal min tien aan het percentage ernstig gehinderden. In de tijd dat Kosten zijn werk valideerde, de jaren zeventig, klopte dat redelijk, maar nu dus voor geen meter meer. Kopinga vond nader onderzoek nodig.

Verder maakte hij gewag van de lopende procedure om tot een MER en het Luchthavenbesluit te komen. Hij vond dat de uitkomst van het onderzoek moest worden meegenomen in de MER. Daar had Defensie geen zin in want “het rapport was niet op tijd openbaar” – waar Defensie zelf aan de Alderstafel aan meegeholpen had.

De BOW gaat over dit onderwerp een aparte beschouwing opstellen en inbrengen.

Tenslotte bracht Bernard Gerard een presentatie (die men op dezelfde site kan vinden) over het onderwerp **vliegen, treinen en klimaat**. Zijn insteek was dat het verstandig was en in het belang van het onderwerp om ook andere insteken te kiezen als alleen maar geluid. Naast zijn organisatiewerk voor het Platform was hij ook lid geworden van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart, een denktank van omwonenden rond Schiphol. Deze denktank heeft een brochure uitgebracht, waarin staat dat de luchtvaart bij voortgezette groei op geen enkele wijze aan de klimaateisen kon voldoen, die nodig zijn om de temperatuurstijging op aarde onder de 2°C te houden, die in het Kyotoverdrag is overeengekomen. De oplossingen waar de luchtvaartwereld zich op beroept, nl biomassa en een jaarlijkse rendementverbetering van 2%, blijken bij narekenen onuitvoerbaar. Als de luchtvaartwereld niets zou doen, zou de CO₂ – uitstoot tussen 2005 en 2050 vijf keer zo groot worden, en als de luchtvaartwereld zou doen wat zij beweert, zou die uitstoot 3 tot 4 keer zo groot worden. Maar van het IPCC (de klimaatorganisatie van de VN) moet de uitstoot 0,5 keer zo groot worden.

De enige manier om dit te bereiken is grenzen aan de groei van het vliegen. Dat is een boodschap, die vanuit een andere insteek tot dezelfde slotsom komt als het Platform via de geluidsinsteek: op een gegeven moment is het genoeg.

Een beperking van het vliegen hoeft niet te leiden tot een beperking van het verplaatsen.

Bernard Gerard wees erop dat er uitvoerig onderzoek is (in het voorbeeld Barcelona-Madrid door hemzelf nagerekend) dat over de eerste 600 tot 800 kilometer de hoge snelheidstrein je sneller van deur tot deur brengt dan het vliegtuig. Tot een afstand van zo’n 350 km haalt zelfs de gewone trein dat nog. Maar de trein produceert per passagier-kilometer wel vijf tot zes keer zo weinig CO₂ als het vliegtuig.

Het was dus in het belang van het klimaat, betoogde Bernard Gerard, maar ook in het belang van de aanwezigen en het Platform om zich te mengen in de discussie over de treinverbindingen, bijvoorbeeld met Breda en met Düsseldorf, en over de HSL. Het treurige gepruts met de Fyra heeft in wezen een gouden kans voor een beter vervoerbeleid om zeep gebracht of op zijn minst uitgesteld.

Voor korte afstanden overstappen op de trein zou ingrijpende gevolgen hebben voor het business model van Eindhoven Airport.