

Herrie bij een herstart

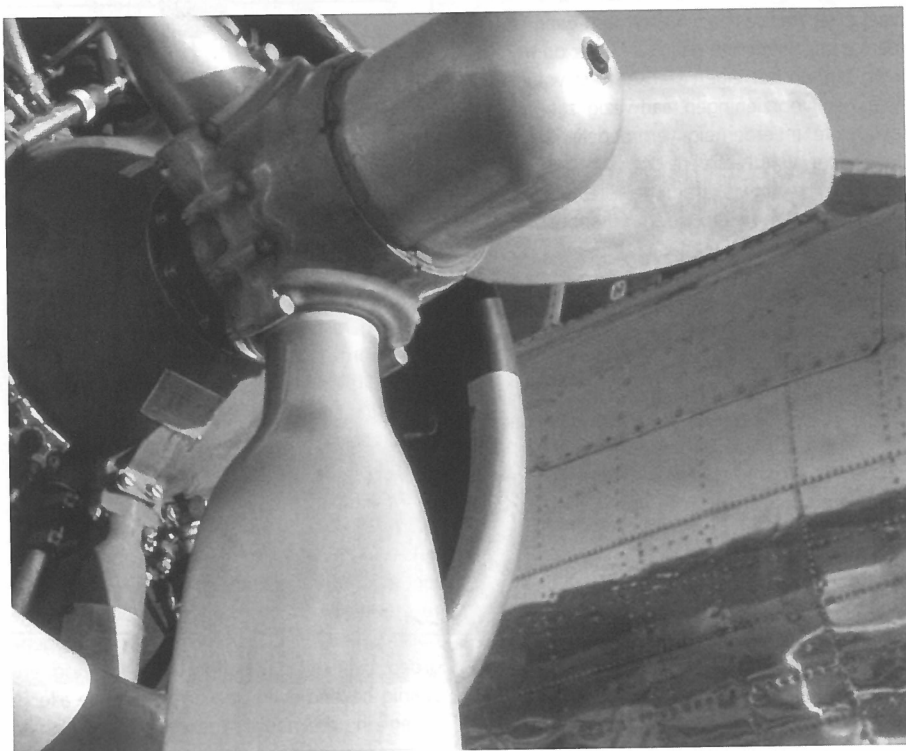
JAN JAAP BLÜM*

Een Duits stadje dat in een spookstad dreigt te veranderen, Nederlanders die bang zijn voor geluidsoverlast en een verlaten strook beton van vijftigduizend meter: een relaas over het herbestemmen van een militair vliegveld.

Machteloosheid leek te overheersen bij de inwoners van het Limburgse Nieuw-Bergen. Begin februari 1999 werden zij op een bijeenkomst geïnformeerd over de plannen met het militair vliegveld Laarbruch, een paar kilometer verderop en net aan de andere kant van de Nederlands-Duitse grens. Tot dan toe werd het vliegveld als NAVO-basis gebruikt door de RAF, de Britse luchtmacht, maar deze wilde Laarbruch per 30 november 1999 verlaten. De laatste jaren waren er slechts enkele vliegbewegingen op Laarbruch en door het bijna rechtstandige opstijgen van de straaljagers was de overlast voor Nieuw-Bergen, dat precies onder de aanvliegroute ligt, tot een minimum beperkt. De schrik was dan ook groot toen de Duitsers plannen voor een burgervliegveld op Laarbruch presenteerden met vijftigduizend vliegbewegingen per jaar, compleet met weekend- en nachtvluchten. Deze plannen kwamen uit de koker van 'Flughafen Niederrhein GmbH', een organisatie die door de Duitse overheid in het leven is geroepen om civiele luchtvaart op Laarbruch mogelijk te maken. Het Nederlandse plaatsje Nieuw-Bergen is direct betrokken bij de ontwikkelingen op Laarbruch. Dit is reden om aan de orde te stellen wat precies het probleem is dat door het vertrek van de Britten ontstaat en of er nog meer mogelijke oplossingen zijn. Niet in de laatste plaats rijst de vraag in hoeverre vanaf de andere kant van de grens invloed op de besluitvorming is uit te oefenen.

PROBLEEMSCHETS

Veranderingen in de ruimtelijke structuur zijn vaak complex van aard. Naast de visuele wijzigingen in het landschap, spelen maatschappelijke oorzaken en gevolgen een belangrijke rol in een planningsproces. Juist de maatschappelijke



en economische consequenties van het vertrek van de Britse 'Royal Airforce' van Laarbruch lijken voor de omgeving problematisch te zijn. De gevolgen zijn het beste in cijfers aan te geven. Flughafen Niederrhein ondersteunt haar aanvraag voor civiel gebruik van Laarbruch met de volgende gegevens. In totaal verlaten zesduizend Britten de regio van de gemeente Weeze, waar Laarbruch onder valt. Het gaat hier om 2.150 soldaten en hun gezinsleden. Dit houdt in dat het dorpje Weeze dertig à veertig procent van haar inwoners verliest. Ook voor de werkgelegenheid in de regio geeft Flughafen Niederrhein zorgwekkende getallen. Naar schatting komen door het vertrek van de Britten tweeduizend banen in gevaar. Voor Weeze zou dit een aanzienlijke stijging van de werkloosheid betekenen. Tenslotte blijkt ook een groot deel van de inkomsten van de regio voort te komen uit het vliegveld. De regio zal jaarlijks tweehonderd miljoen Duitse mark mislopen: een blijvende verslechtering van de economische structuur. Dit getal is als volgt opgebouwd: zeventig miljoen mark voor salarissen, negentig miljoen voor bouwopdrachten en veertig miljoen voor huur en dienstverlening. De Duitse overheid lijkt in zijn besluitvorming erg kort door de bocht te zijn gegaan. Op de

informatiebijeenkomst van begin 1999 heeft niemand het meer over andere mogelijke invullingen gehad. Arthur Andersen Consultants heeft een uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar alternatieven voor een terrein van 615 hectare met een betonnen start- en landingsbaan van drieduizend bij 45 meter. Een burgerluchthaven kwam als een van de meest kansrijke bestemmingen naar voren. Toch bleek uit dit onderzoek, dat er meer mogelijkheden zijn. Een recreatieve invulling van het terrein leek de hoogste ogen te gooien. Om een goede afweging te maken tussen deze twee bestemmingen (civiele luchtvaart en recreatie) is het belangrijk te realiseren dat er twee manieren zijn om deze te analyseren. Ten eerste moet de nieuwe bestemming van Laarbruch de ontstane problemen door het vertrek van de Britten opvangen en geen overlast voor de omgeving opleveren. Aan de andere kant moet hetgeen dat gepland wordt wel een kans van slagen hebben. Dit is vaak niet alleen afhankelijk van wat er in de directe omgeving aanwezig is, maar ook van de vraag op een bovenlokaal niveau.

Een burgerluchthaven heeft de omgeving veel te bieden. Volgens Flughafen Niederrhein GmbH kan een vliegveld op Laarbruch met de

gegeven grootte binnen vijftien jaar de omgeving van tweeduizend arbeidsplaatsen voorzien. Dit brengt het werkgelegenheidsprobleem terug tot een korte-termijnaangelegenheid. Dit is echter ernstig genoeg voor deze toch al kwetsbare regio: de werkloosheid in de omgeving ligt al sinds 1975, toen de meubelfabriek in Weeze de deuren sloot, boven het gemiddelde van de streek.

Voor de economie is een burgerluchthaven een goede impuls. Vervoerders en verladers krijgen toegang tot een nieuwe modaliteit. Bedrijven kunnen hun buitenlandse gasten snel ontvangen als ze zich bij het vliegveld vestigen. In tien jaar zou zo het verlies van tweehonderd miljoen mark gecompenseerd kunnen zijn. Het nadeel van een burgerluchthaven is het grote aantal vluchtbewegingen met de kans op nacht- en weekendvluchten. Voor de omliggende plaatsen kan dit een flinke geluidsoverlast opleveren. Zonder nachtvluchten heeft Laarbruch echter geen meerwaarde ten opzichte van andere regionale vliegvelden zoals Eindhoven, Maastricht en Mönchengladbach.

Een recreatieve invulling van het terrein levert een stuk minder overlast op. Ook het milieu zal minder hinder ondervinden. Een aantrekkelijker woonklimaat kan meer inwoners naar de regio trekken. Aan de andere kant verschaft de recreatieve sector te weinig 'full time'-banen en moet er wel iets heel bijzonders komen willen er voldoende inkomsten uitgehaald worden. Er is een aantal factoren in de omgeving die recreatie minder kansrijk maken. Het terrein is te groot om helemaal met recreatie te vullen. Ter vergelijking: de Efteling heeft een oppervlakte van slechts 75 hectare en een bungalowpark is niet veel groter, daar moet alles met de fiets te berijden zijn. Ten tweede is de nabijheid van water tegenwoordig een vereiste om een recreatieve bestemming een succes te laten zijn. Het aanleggen van een plas zou echter te veel grondwater naar zich toe trekken en daardoor de waterhuishouding in het gebied ontregelen. Het aantrekkelijke van een civiele luchthaven is de aanwezige bebouwing op het terrein. De start- en landingsbaan ligt er al en deze behoeft slechts enkele aanpassingen. Aan de andere kant is de infrastructuur buiten het terrein nog onvoldoende om al het verkeer van en naar het vliegveld te verwerken.

Voor deze aanpassingen is veel geld nodig. Op dit moment kampt men met een afwachtende houding van investeerders. Alleen een Nederlandse bouwonderneming is tot nu toe bereid om flink in Laarbruch te investeren, zodat ze kunnen profiteren van de mogelijkheden van deze extra modaliteit. De interesse van andere investeerders hangt af van het doorgaan van nachtvluchten. Voor vervoerders en verladers is het aantrekkelijk 's nachts te vliegen. Het wel of niet doorgaan van civiele luchtvaart op Laarbruch lijkt derhalve van de nachtvluchten af te hangen.

NACHTVLUCHTEN

De Stichting Platform Vliegveld Laarbruch is het actiecomité van de gemeente Bergen. Zij wil de nachtvluchten tegenhouden. Hierbij wordt niet



Vliegveld Laarbruch.

tegen alles geprotesteerd, maar wordt alleen protest aangetekend op punten waarbij een kans is dat er ook iets wordt bereikt.

Welke mogelijkheden hebben Nederlanders voor inspraak bij Duitse planprocedures? Alleen op gemeentelijk niveau kunnen Nederlandse burgers invloed uitoefenen. Het is echter aan de Duitse gemeente of ze de mogelijkheid om Nederlanders aan de inspraak-procedure mee te laten doen ook daadwerkelijk gebruiken. Officieel is het enige dat voor civiel gebruik

Nederlandse staat moet toestemming geven voor vluchten door het Nederlandse luchtruim. De minister van Verkeer en Waterstaat kan de toegang weigeren en zo de bewoners van Nieuw-Bergen steunen. Daarmee zet zij de goede betrekkingen met het buurland op het spel. Hierbij is niet zozeer de nachtrust van de Bergenaren doorslaggevend als wel de politieke (on)haalbaarheid van nachtvluchten door het Nederlandse luchtruim in het algemeen.

Het vertrek van de Britten van Laarbruch levert ruimtelijk en maatschappelijk aanzienlijke problemen op. Voor een groot terrein als dat van de militaire basis is moeilijk een nieuwe bestemming te vinden. Van de twee meest realistische invullingen is het alleen mogelijk om de minst slechte te kiezen. Als je gelooft dat de ontstane maatschappelijke problemen niet door de nieuwe invulling van Laarbruch moeten worden opgevangen, kan ook gedacht worden aan een recreatieve bestemming. Dit is een milieuvriendelijke oplossing. Als de economie van de regio echter het belangrijkste is, lijkt een civiele luchthaven de juiste bestemming. De Duitse overheid heeft voor dit laatste gekozen, maar heeft moeite om investeerders te interesseren. Voorwaarde hiervoor is 24 uur per etmaal te kunnen vliegen op Laarbruch, maar de Nederlandse staat lijkt hier een stokje voor te steken. Voor de mensen achter Flughafen Niederrhein GmbH is het belangrijk hierover te onderhandelen. De komende jaren zullen leren of de luchthaven zonder nachtvluchten rendabel is. Hier kunnen echter vraagtekens bij geplaatst worden. Om de kans op aanzienlijke verliezen te beperken lijkt het derhalve raadzaam om voor civiel gebruik van Laarbruch een flexibel financieringsschema te hanteren. Zo lijkt de Nederlandse nachtrust een breekpunt te zijn voor de herbestemming van een militair vliegveld in Duitsland.

* De auteur studeert planologie aan de Universiteit van Nijmegen. Dit artikel is gebaseerd op het rapport 'Laarbruch; een doorstart?' dat opgesteld werd naar aanleiding van het Planologisch Leerproject.



nog nodig is een wijziging van het Duitse bestemmingsplan. Dit is een gemeentelijk besluit en de Duitsers hebben ervoor gekozen om de Nederlanders actief bij de besluitvorming te betrekken. De voorzitter van Flughafen Niederrhein GmbH is in februari 1999 dan ook zelf naar de informatiebijeenkomst gekomen. Concreet is er slechts één Nederlandse instantie die daadwerkelijk wat te zeggen heeft. De