

Schipborg 14-10-2020

Geacht(e) lezer / provincies/ gemeente colleges/ stichting,

Hierbij onze zienswijze betreffende GAE te Eelde,

Provinciale Statenleden in Groningen en Drenthe en raadsleden van Assen en Tynaarlo hikken aan tegen extra investeringen in Groningen Airport Eelde.

Dat bleek dinsdagavond op een bijeenkomst over de toekomst van de luchthaven. De regionale en plaatselijke politici vragen zich af of de 25 miljoen euro die nog tot 2026 is gereserveerd voor de luchthaven mag worden aangesproken om de tekorten van de luchthaven te dekken.

Het vliegveld stevent dit jaar af op een verlies van 2 miljoen euro en volgend jaar komt de liquiditeit van het Groningen Airport Eelde in gevaar.

Staatssteun

Meerdere staten- en raadsleden vragen zich af of er sprake is van ongeoorloofde staatssteun als ze de beurs trekken. „Kunnen we de hand niet beter op de knip houden om Den Haag onder druk te zetten om financieel bij de springen?“, vroeg het Drentse statenlid Siemen Vegter aan luchthavendirecteur Bart Schmeink.

Het lijkt Schmeink geen goed idee om de toekomst van de GAE op het spel te zetten. Directie en Raad van Commissarissen (RvC) van de luchthaven vragen een bijdrage van 6 tot 8 miljoen euro per jaar van het rijk voor het beheer en het in stand houden van de infrastructuur en veiligheid op de luchthaven.

Ze vinden dat een taak van het rijk en niet van de aandeelhouders, zo staat in de nota ‘Visie, strategie en toekomst van Groningen Airport Eelde’, die dinsdagavond werd gepresenteerd.

Aandeelhouders

De aandeelhouders (de provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Assen en Tynaarlo en stichting FB Oranjewoud) draaien nu grotendeels voor alle kosten op. Komt de miljoenenbijdrage van het rijk er niet, dan is GAE niet langer in de benen te houden.

Directeur Schmeink doet een klemmend beroep op de Groningse en Drentse politici om hun achterban in Den Haag te overtuigen over de brug te komen om sluiting van de Noordelijke luchthaven te voorkomen. Ook roept hij de aandeelhouders op te blijven investeren in de luchthaven, zodat die de komende jaren kan overbruggen.

Toekomstscenario's

Schmeink heeft een aantal toekomstscenario's voor de luchthaven uitgewerkt. Sluiting van ‘Eelde’ is daar een van. Maar dat raadt de directeur sterk af. Sluiten zou volgens onderzoek

van een extern bureau gepaard gaan met hoge kosten (38 miljoen euro) en mede door een verlies van werkgelegenheid een strop opleveren van 132 miljoen euro.

Groningen Airport Eelde moet een bescheiden luchthaven worden en daaronder ligt een realistisch bedrijfsplan, aldus de leiding van Eelde. Het vliegveld moet de thuishaven worden van een mix van passagiersverkeer, kleine luchtvaart als lesvluchten en maatschappelijk vliegverkeer zoals de traumaheli, transplantatievluchten, politiehelikopter en Defensievluchten.

Bescheiden reizigersgroei

Er wordt niet langer uitgegaan van veel meer vakantie- en lijnvluchten en groei van passagiers. Gemikt wordt op een bescheiden reizigersgroei en een prominentere positie als nationale opleidingsluchthaven. De verkeervliegers van de KLM worden opgeleid op Eelde en dat zou uitgebreid kunnen worden met jet- en groot lesverkeer.

Ook wordt gekeken naar het ministerie van Defensie, dat Eelde zou kunnen gebruiken als een uitwijkhaven voor militaire helikopters tijdens meerdaagse oefeningen in de Marnewaard. Die hoeven dan niet terug te vliegen naar hun basis in het Brabantse Gilze-Rijen.

Groningen Airport Eelde heeft afgelopen half jaar ruim een miljoen euro verlies geleden. Eind dit jaar verwacht de luchthaven uit te komen op een tekort van twee miljoen.

De directie schrijft in een brief aan de aandeelhouders dat de coronacrisis de luchthaven dieper in de rode cijfers heeft gedrukt. Het uitvallen van vakantievluchten en verdwijnen van lijnvluchten naar Londen en Kopenhagen zijn daar debet aan.

Er zijn in het eerste half jaar van 2020 slechts 12.609 passagiers vervoerd, waar er ruim 70.000 waren begroot. GAE kreeg bijna 9 ton minder aan havengeld binnen.

Begroot

De luchthaven had voor dit jaar een tekort begroot van 1,3 miljoen euro en dat dreigt nu bijna 7 ton hoger uit te vallen. Het tekort wordt aangevuld uit de liquide middelen van GAE, die daardoor onder druk komen te staan. In de loop van 2021 verwacht de luchthaven financiële steun nodig te hebben.

Momenteel liggen alle vakantie vluchten vanaf Eelde stil. Nu de coronabesmettingen in Europa toenemen is het onzeker of het vluchtschema voor komende winter uitgevoerd kan worden.

Het aantal lesvluchten van met name de KLM Flight Academy nam vanaf mei wel toe. Dat kwam omdat dat de vliegschool fuseerde met de Martinair vliegschool op Lelystad en de twaalf lestoestellen op Eelde werden gestationeerd.

Toekomstscenario's

De directie van de luchthaven heeft meerdere toekomstscenario's voor Groningen Airport Eelde uitgewerkt. Die worden dinsdag gepresenteerd aan de Provinciale Staten van Groningen en Drenthe en de gemeenteraden van Assen en Tynaarlo.

De Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) trekt aan de bel over geluidsoverlast van lesvliegtuigen van de KLM Flight Academy.

In een brief aan de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Assen en Tynaarlo, aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE), vraagt VOLE een einde te maken aan overlast van lestoestellen van de vliegschool.

Het aantal vliegbewegingen van de KLM vliegschool op luchthaven Eelde is de afgelopen tijd toegenomen. Sinds mei is de Martinair vliegschool officieel samengegaan met die van KLM en zijn de twaalf toestellen van Martinair op Eelde gestationeerd.

Hier worden sindsdien alle lesvluchten van de vliegschool afgenomen, met vijftien toestellen. Een deel van de lessen vond voorheen in Amerika plaats.

50.000 vliegbewegingen

De KLM Flight Academy verwacht jaarlijks 50.000 vliegbewegingen (start en landing zijn twee bewegingen) uit te voeren op Eelde. Dat is toegestaan binnen de geldende geluidsregels voor GAE. VOLE stoort zich aan het gebrom van de lesvliegtuigen boven Eelde en omringende dorpen, het is volgens haar niet nodig om boven bebouwd gebied veel geluid te produceren. Op warme zomerdagen als mensen in de tuin zitten, maken soms vier lesvliegtuigen tegelijkertijd circuitvluchten boven Eelde en omgeving, aldus VOLE.

schrijft dat twaalf van de vijftien lestoestellen extreem lawaaiërig zijn. „Het zijn 18 tot 30 jaar oude brandstof slurpende vliegtuigen met veel uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof. De vliegschool zou daarom stillere en schonere toestellen kunnen aanschaffen.”

Klachten toegenomen

Het aantal klachten van geluidsoverlast is sinds mei flink toegenomen, blijkt uit cijfers van het Meldingenloket vliegverkeer GAE: van 54 in maart, naar 135 in mei, tot 300 in augustus. Vorig jaar rond dezelfde periode waren er gemiddeld zo'n 65 per maand.

VOLE zegt vele malen geprobeerd te hebben in overleg met de directie van de KLM vliegschool de overlast terug te dringen. Volgens directeur Bart de Vries van de KLM Flight Academy heeft VOLE sinds zijn aanstelling (1 maart 2019) geen contact met de vliegschool opgenomen. Hij wil niet inhoudelijk reageren op de brief van VOLE.

Gesprek

In een schriftelijke reactie zegt De Vries: „We staan open om rechtstreeks in gesprek te gaan met VOLE of bewoners. We opereren binnen de geluidsruimte van GAE en binnen de wet- en regelgeving. Mochten we daar binnen en passend in onze operatie aanpassingen kunnen doen die overlast kunnen beperken, dan zijn we daartoe bereid.”

Volgens De Vries is de Commissie Regionaal Overleg de instantie om geluidsoverlast te bespreken melden. „Wij hebben een paar keer overleg gehad met deze commissie, maar VOLE was daar niet bij.”

Als Groningen Airport Eelde failliet gaat en als er helemaal geen zicht is op een doorstart, kan het terrein een nieuwe bestemming krijgen, bijvoorbeeld als woonwijk.

Dit valt op te maken uit een briefwisseling tussen fractievoorzitter Jurryt Vellinga van Leefbaar Tynaarlo en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De uitkomst lijkt koren op de molen van mensen die willen dat het luchthaventerrein een mooie, groene woonwijk wordt. Maar dit is niet iets wat gemeente en provincie 'zomaar' kunnen beslissen, zo blijkt uit de brieven.

Het ministerie is de baas over Eelde

Plaatsvervangend directeur Petrouschka Werther wijst er namens de minister op dat het ministerie het bevoegd gezag is over de luchthaven. Het is wettelijk geregeld dat 'Eelde' deel uitmaakt van de nationale infrastructuur. Daarmee is de bestemming gewaarborgd, stelt het ministerie. Zo lang de luchthaven in bedrijf is, kunnen de noordelijke overheden daar dus niets aan veranderen.

Als echter exploitant Groningen Airport Eelde N.V. failliet gaat, ontstaat er een nieuwe situatie. Werther wijst er op dat de aandeelhouders, waaronder de gemeente Tynaarlo, dan een rol kunnen spelen bij het vinden van een nieuwe exploitant. Maar als dat niet lukt, vervalt de gebruiksvergunning voor de luchthaven en dan zou de gemeente het gebied een andere bestemming kunnen geven, aldus Werther. Er is dan nog wel een wetswijziging nodig om 'Eelde' uit het netwerk van nationale luchthavens te schrappen.

Moeten gemeenten niet vinger in de pap houden?

Toen de gemeente Groningen haar aandelen in de luchthaven voor 1 euro verkocht aan stichting FB Oranjewoud, wierp Vellinga van Leefbaar Tynaarlo al de vraag op of dit wel handig was. Volgens hem is het gezien de onzekere situatie van de luchtvaart in het algemeen en 'Eelde' in het bijzonder verstandiger dat gemeenten en provincies hun aandelen behouden, en daarmee een vinger in de pap houden. Want als er woningen gebouwd worden in het gebied, dan kan de grond ineens miljoenen euro's waard worden, voorspelt hij.

Verrassende wending: aandelen Groningen Airport Eelde blijken ineens gewild

Behalve Groningen overweegt ook Assen de aandelen te verkopen. De provincies Groningen en Drenthe zijn de grootste aandeelhouders, de gemeente Tynaarlo heeft 4 procent.

Minister Cora van Nieuwenhuizen (VVD) van I en W presenteerde in mei een luchthavennota, waarin 'Eelde' een bescheiden rol krijgt, voor de reizigers uit de noordelijke provincies. De luchthaven krijgt daarmee geen rol als overloop van het volle Schiphol. Directeur Bart Schmeink van luchthaven Eelde presenteert in het najaar een aantal scenario's hoe de luchthaven zich de komende jaren kan ontwikkelen. Een van de mogelijkheden is dat de luchthaven meer in gebruik komt bij de krijgsmacht, maar dit stuit op bezwaren van de gemeente Tynaarlo en omwonenden.

Onder aanvoering van de nieuwe directeur van Groningen Airport Eelde koerst de luchthaven op een structurele bijdrage van het Rijk.

Op Groningen Airport Eelde is de koers verlegd. De luchthaven verwijst niet meer naar zichzelf als ‘Toegangspoort van het Noorden’, zoals vier jaar geleden toen Provinciale Staten van Groningen en Drenthe en gemeenteraden van Groningen, Assen en Tynaarlo werd gevraagd om, uitgesmeerd over tien jaar tijd, 46 miljoen euro te investeren.

Circusact met draaiende bordjes

De regio Noord-Nederland moest en zou via een aantal grotere luchthavens in Europa worden verbonden met de rest van de wereld en dat mocht best wat kosten, zo betoogden de bestuurders die politiek belast waren met het aandeelhouderschap. En met wat pijn en moeite kregen ze bijna iedereen zo ver om ja te zeggen tegen de plannen.

Drents gedeputeerde Cees Bijl vergeleek het met een circusact met draaiende bordjes op zwabberende dunne stokjes.

Met gegevens uit tal van rapporten over bestemmingen, aantallen passagiers en achterland werd een positief toekomstbeeld geschetst waar de vijf aandeelhouders vol op inzetten. Al ver voor de coronacrisis bleek dat toekomstbeeld veel rooskleuriger dan de werkelijkheid.

Structurele bijdrage van het Rijk

Onder aanvoering van de nieuwe (tijdelijke) directeur Bart Schmeink is het roer omgegooid en wordt gekoerst op een structurele bijdrage van het Rijk. Omdat hier ook zonder het verruimen van vergunningen nog ruimte is voor groei (en Eelde Schiphol zou kunnen ontlasten), omdat Eelde een belangrijke rol speelt als opleidingsluchthaven en omdat Eelde van betekenis kan zijn voor Defensie, mits ze daar ecologisch duurzamer en economisch spaarzamer willen opereren.

Schmeink zou de luchthaven graag afhelpen van het geluid van criticasters die de miljoenen euro's uit de potten van de lokale en provinciale overheden afzetten tegen de aantallen passagiers die op Eelde in- en uitstappen. Het bestaansrecht van Groningen Airport Eelde moet na zijn interim-klus niet langer ter discussie staan.

‘Prima dat provincies aandeelhouder zijn’

De gewenste toevoeging van Eelde aan de Schiphol Group lijkt niet aanstaande. Directeur Dick Benschop zei vorige maand nog dat hij het wel prima vindt dat de provincies hier grootaandeelhouder zijn. Maar iemand moet hier de rekeningen betalen, dat lukt niet van enkel de havengelden van een vliegschool, de militaire vluchten en vakanties naar de zon.

De boodschap van Schmeink luidt dat Groningen Airport Eelde onmisbare infrastructuur is, zowel voor de regio (die in de ogen van de luchthavendirectie nog veel meer uit het vliegveld zou kunnen halen) als voor de Nederlandse luchtvaart.

Het prijskaartje dat aan deze infrastructuur hangt (4 tot 6 miljoen euro per jaar) zal door Den Haag moeten worden betaald. Prima wanneer dat geld via de provincie binnenkomt, maar zonder bijdrage van het Rijk voor beheer en instandhouding van de infrastructuur en de

veiligheid is exploitatie van de luchthaven niet realistisch, schrijft de directie. Kraakheldere, maar tevens ernstige boodschap.

Stevig commentaar op de concept Luchtvaartnota

De tijd lijkt wel rijp voor deze koersverlegging, omdat in Den Haag gesleuteld wordt aan een Luchtvaartnota, de Haagse visie op de luchtvaart voor de komende dertig jaar. In die visie komt Eelde er bekaaid vanaf. Maar de luchthaven is niet de enige met kritiek. Van bijna alle mogelijke kanten kreeg de minister van Infrastructuur en Waterstaat stevig commentaar op haar conceptrapport.

Haar ministerie heeft dus nog flink wat huiswerk, wat ook betekent dat achter de schermen nog tijd en ruimte is om zaken aangepast te krijgen. Een risico is wel dat Groningen Airport Eelde straks nog wordt ingezet als wisselgeld in een veel grotere discussie in de Tweede Kamer over Lelystad Airport. En dat met verkiezingen al aan de horizon.

Na de zomer in gesprek met Staten- en raadsleden

Schmeink zal zijn aandeelhouders in elk geval nog eens goed inhoudelijk moeten bijpraten. De eerste wethouder (Tynaarlo) trok onlangs al aan de handrem, toen bekend werd dat Eelde met Defensie praat. Komen er met regelmaat F35's naar Eelde of landen die hier straks bij wijze van uitzondering twee of drie keer per jaar wanneer onverhoopt moet worden uitgeweken?

De verantwoordelijk gedeputeerden en wethouders moeten een helder verhaal hebben wanneer ze na de zomer in debat gaan met Staten- en raadsleden. Een heel ander verhaal in elk geval dan vier jaar geleden.

De Statenfractie van Partij voor de Dieren in Groningen wil meteen na het zomerreces in gesprek met CDA-gedeputeerde IJzebrand Rijzebol over de wensen van Groningen Airport Eelde om een grotere rol te spelen in het militaire luchtverkeer.

„Het is schijnbaar voor ons college niet voldoende dat de grond en onze woningen trillen door de aardbevingen”, zegt fractievoorzitter Ankie Voerman. „Daar kan dus schijnbaar nog een flinke hoop kabaal en trillingen vanuit de lucht bovenop. Realiseren ze zich wel wat de impact is van militair vliegverkeer op Eelde op stad en ommeland?”

De 'militaire' zienswijze van Groningen Airport Eelde verdeelt de aandeelhouders

De partij reageert op uitspraken van gedeputeerde Rijzebol, donderdag bij DVHN.

Voor de muziek uit

Rijzebol reageerde namens de provincie Groningen, voor 30 procent aandeelhouder van het vliegveld, op de het feit dat de luchthavendirectie in gesprek is met Defensie over mogelijke uitbreidingen van militair vliegverkeer. Wat Rijzebol betreft lopen ontstemde reacties wel wat ver voor de muziek uit.

„Ik schrok niet van de zienswijze van Eelde”, zei hij tegen DVHN. „Dat de directie die mogelijkheden onderzoekt, lijkt mij logisch. We moeten zorgen dat we op Eelde binnen de perken meer verkeer krijgen. Met drones, met lesverkeer en dat je de verdere mogelijkheden van de bestaande relatie met Defensie verder gaat verkennen, lijkt me prima.”

Absoluut niet passend

Maar daar kan de Partij voor de Dieren zich dus niet in vinden. Voerman zegt: „[Dit is] niet alleen dramatisch voor omwonenden, ook voor de nabijgelegen natuurgebieden en hun bewoners en voor het milieu. Daarbij is het ook absoluut niet passend binnen de provinciale ambities om klimaatneutraal te worden.”

Groningen Airport Eelde praat met Defensie over uitbreiding rol in militair luchtverkeer (update)

De gesprekken tussen Groningen Airport Eelde en Defensie zijn nog pril, benadrukte de GAE-directie eerder. Defensie liet in een reactie weten dat er ‘momenteel geen plannen voor militair medegebruik van dit vliegveld’ zijn.

Toch heeft de brief van GAE aan de minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat waarin de wensen werden benadrukt wel onrust teweeg gebracht. De brief was een uitgebreide reactie (zienswijze) op de ontwerp luchtvaartnota 2020-2050.

Milieuorganisaties en omwonenden tegen extra militair verkeer op Groningen Airport Eelde

Drentse natuurorganisaties en omwonenden van Groningen Airport Eelde (GAE) zijn ontstemd over de plannen van het vliegveld om meer militair verkeer te ontvangen. In een brief roepen de partijen minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) op om GAE geen vergunning te verstrekken voor het afhandelen van meer militair verkeer.

‘Het toestaan van militaire straalvliegtuigen - wat GAE wil - zal een onaanvaardbare aanslag zijn op het leefklimaat in de kop van Drenthe,’ schrijven de instanties. ‘Het zal grote schade toebrengen aan de omringende natuurgebieden, de landgoederenzone en de drie grote Natura 2000-gebieden.’ Daarnaast zou ook de toeristische sector in de kop van Drenthe ernstig lijden onder het extra militaire verkeer.

De brief is mede-ondertekend door de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde, Stichting het Drentse Landschap en IVN Eelde/Paterswolde.

Groningen Airport Eelde (GAE) voert ‘verkennende gesprekken’ met Defensie om te kijken of de luchthaven een grotere rol kan krijgen in het militaire luchtverkeer.

Eelde zou onder meer graag fungeren als uitwijkvluchthaven voor Defensie, bij oefeningen boven Noord-Nederland. „Vliegtuigen nemen tijdens oefeningen extra brandstof mee, omdat ze moeten uitwijken naar Volkel als ze niet terecht kunnen op de basis in Leeuwarden”, zegt

GAE-woordvoerder Lizette van Dijken. „Dat kan efficiënter, door Eelde te gebruiken. Voor Defensie een kostenbesparing en ons zou het financieel iets opleveren.”

Op dit moment heeft GAE echter geen vergunning voor militaire vluchten anders dan transport van personeel. Het overleg met Defensie is nog pril, benadrukt Van Dijken. „Ik kan nog niets zeggen over types toestellen die we naar Eelde zouden kunnen en willen halen.”

‘Momenteel geen plannen’

Defensie kon woensdag nog niet reageren. Donderdagochtend laat een woordvoerder weten dat de krijgsmacht ‘kennis heeft genomen’ van de berichtgeving.

Hij schrijft: ‘Defensie is uitgenodigd door vertegenwoordigers van Groningen Airport Eelde om over dit onderwerp te praten. Er zijn momenteel geen plannen voor militair medegebruik van dit vliegveld. Daarom is het te vroeg om in te gaan op de concrete vragen die u hierover stelt.’

Grote ambities in ‘ongelijk speelveld’

GAE, afhankelijk van financiële steun van de regionale aandeelhouders, wil graag dat het rijk ruimere mogelijkheden voor de luchthaven vaststelt. Dat schrijft de directie in een reactie of zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 van minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat). ‘Eelde’ heeft de ambitie om de rol van nationale opleidingsluchthaven uit te breiden met groot lesverkeer en lesverkeer met jet-toestellen. Samen met meer militair luchtverkeer wil GAE zo de ‘maatschappelijke functie’ van het vliegveld verstevigen.

In de ontwerpnota van de minister is geen sprake van zo’n grotere rol. ‘De nota koerst aan op het continueren van de huidige tweedeling tussen de luchthavens van de Schiphol Group en de overige twee luchthavens in regionale handen (Maastricht en Eelde, red.)’, schrijft de directie van Eelde. De luchtvaartnota wordt na de zomer besproken in de Tweede Kamer.

GAE-directeur Bart Schmeink sprak vorige maand al van een ‘ongelijk speelveld’. Hij pleit voor het toevoegen van Maastricht en Eelde aan de Schiphol Group, waardoor de Nederlandse luchthavens in één systeem komen en niet concurrerend zijn - een signaal dat al langere tijd wordt afgegeven vanaf GAE.

Zorgen

Volgens bezorgde raadsleden van Leefbaar Tynaarlo zou ‘het verplaatsen van militair verkeer’ uit Leeuwarden een vooropgezet plan zijn van de nieuwe Friese aandeelhouder FB Oranjewoud, om de overlast rond de vliegbasis te verminderen.

Ontbreken luchtverkeersleider

Met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) praat Eelde over het oplossen van een capaciteitsprobleem waar sinds maart sprake van is. GAE heeft meerdere keren de openingstijden beperkt vanwege het ontbreken van een luchtverkeersleider. Vanaf 2021 moet het verkeer op vliegveld Eelde met behulp van camera’s op afstand kunnen worden geregeld.

LVNL wil nieuwe luchtverkeersleiders opleiden en heeft een traject specifiek voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport.

Kamervragen over tekort aan luchtverkeersleiders Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde praat met Defensie over uitbreiding rol in militair luchtverkeer (update)

Groningen Airport Eelde (GAE) voert ‘verkennende gesprekken’ met Defensie om te kijken of de luchthaven een grotere rol kan krijgen in het militaire luchtverkeer.

Eelde zou onder meer graag fungeren als uitwijkvluchthaven voor Defensie, bij oefeningen boven Noord-Nederland. „Vliegtuigen nemen tijdens oefeningen extra brandstof mee, omdat ze moeten uitwijken naar Volkel als ze niet terecht kunnen op de basis in Leeuwarden”, zegt GAE-woordvoerder Lizette van Dijken. „Dat kan efficiënter, door Eelde te gebruiken. Voor Defensie een kostenbesparing en ons zou het financieel iets opleveren.”

Op dit moment heeft GAE echter geen vergunning voor militaire vluchten anders dan transport van personeel. Het overleg met Defensie is nog pril, benadrukt Van Dijken. „Ik kan nog niets zeggen over types toestellen die we naar Eelde zouden kunnen en willen halen.”

‘Momenteel geen plannen’

Defensie kon woensdag nog niet reageren. Donderdagochtend laat een woordvoerder weten dat de krijgsmacht ‘kennis heeft genomen’ van de berichtgeving.

Hij schrijft: ‘Defensie is uitgenodigd door vertegenwoordigers van Groningen Airport Eelde om over dit onderwerp te praten. Er zijn momenteel geen plannen voor militair medegebruik van dit vliegveld. Daarom is het te vroeg om in te gaan op de concrete vragen die u hierover stelt.’

Grote ambities in ‘ongelijk speelveld’

GAE, afhankelijk van financiële steun van de regionale aandeelhouders, wil graag dat het rijk ruimere mogelijkheden voor de luchthaven vaststelt. Dat schrijft de directie in een reactie of zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 van minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat). ‘Eelde’ heeft de ambitie om de rol van nationale opleidingsluchthaven uit te breiden met groot lesverkeer en lesverkeer met jet-toestellen. Samen met meer militair luchtverkeer wil GAE zo de ‘maatschappelijke functie’ van het vliegveld verstevigen.

In de ontwerpnota van de minister is geen sprake van zo’n grotere rol. ‘De nota koerst aan op het continueren van de huidige tweedeling tussen de luchthavens van de Schiphol Group en de overige twee luchthavens in regionale handen (Maastricht en Eelde, red.)’, schrijft de directie van Eelde. De luchtvaartnota wordt na de zomer besproken in de Tweede Kamer.

GAE-directeur Bart Schmeink sprak vorige maand al van een ‘ongelijk speelveld’. Hij pleit voor het toevoegen van Maastricht en Eelde aan de Schiphol Group, waardoor de Nederlandse luchthavens in één systeem komen en niet concurrerend zijn - een signaal dat al langere tijd wordt afgegeven vanaf GAE.

Volgens bezorgde raadsleden van Leefbaar Tynaarlo zou ‘het verplaatsen van militair verkeer’ uit Leeuwarden een vooropgezet plan zijn van de nieuwe Friese aandeelhouder FB Oranjewoud, om de overlast rond de vliegbasis te verminderen.

Ontbreken luchtverkeersleider

Met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) praat Eelde over het oplossen van een capaciteitsprobleem waar sinds maart sprake van is. GAE heeft meerdere keren de openingstijden beperkt vanwege het ontbreken van een luchtverkeersleider. Vanaf 2021 moet het verkeer op vliegveld Eelde met behulp van camera’s op afstand kunnen worden geregeld. LVNL wil nieuwe luchtverkeersleiders opleiden en heeft een traject specifiek voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport.

De aandeelhouders van Groningen Airport Eelde komen maandag bij elkaar. Voor het eerst zit de kersverse aandeelhouders FB Oranjewoud aan tafel. Vijf vragen over de luchthaven en de rol van de Oranjewoud.

Hoe zit het ook al weer met die aandeelhouders?

Groningen Airport Eelde kent vijf aandeelhouders. De provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Assen en Tynaarlo en FB Oranjewoud. De laatste nam onlangs de aandelen over van de gemeente Groningen. De bestaande aandeelhouders maken maandag formeel kennis met nieuwkomer Oranjewoud. Informeel zijn er eerder contacten geweest met de Drentse gedeputeerde Cees Bijl en zijn Groningse evenknie IJzebrand Rijzebol.

Waarom stapt Oranjewoud in een verliesgevende luchthaven?

Oranjewoud is een stichting uit Friesland die het maatschappelijk en culturele leven in Groningen wil bevorderen. Ze investeert in diverse bedrijven, zoals de NDC Mediagroep (uitgever van onder meer Dagblad van het Noorden), in Landgoed Lauswolt en in Steel Tower Europe Group (STEG) in Hoogezand, een bedrijf dat bouwpakketten maakt van windmolenmasten. De stichting ziet de luchthaven als een belangrijk onderdeel van de infrastructuur in Noord-Nederland.

Volgens stichtingsvoorzitter Jorrit Volkers heeft burgemeester Koen Schuiling van Groningen Oranjewoud gevraagd deel te nemen in de luchthaven. Daarmee slaat GAE twee vliegen in één klap. Er was behoefte aan een Friese inbreng en meer inbreng van het bedrijfsleven. Maar al te goed is buurmans gek: FB Oranjewoud heeft duidelijk gemaakt dat de stichting geen geld inbrengt, alleen kennis, kunde en contacten. Dat is ook waardevol om de toekomst van de luchthaven veilig te stellen.

Wat vinden de andere aandeelhouders hiervan?

Op het eerste gezicht lijkt het voor de andere aandeelhouders een slechte zaak. De onvermijdelijke verliezen door de coronacrisis komen dus voor rekening van de andere

aandeelhouders. De Drentse gedeputeerde Cees Bijl (voorzitter van de aandeelhouders) benadrukt echter dat de gemeente Groningen vast zit aan haar deel van de pot van 46 miljoen euro die enkele jaren geleden is afgesproken voor toekomstige investeringen. Daarin is ook een budget opgenomen om exploitatieverliezen af te dekken. Luchthavendirecteur Bart Schmeink presenteert vandaag een paar scenario's voor hoe de luchthaven de komende jaren verder gaat. Door de coronacrisis is nog veel onduidelijk.

De meeste vakantievluchten vanaf Eelde voor deze zomer zijn geschrapt. Wat betekent dat voor de luchthaven?

Dat is een flinke aderlating. Nadat de charters en de voorjaarsvluchten vanwege de coronacrisis werden geannuleerd, mist de luchthaven ook inkomsten in de drukste periode van het jaar. Het gaat om onder meer om vergoedingen van de vlieguren naar Turkije, Griekenland en Spanje. De luchthaven hoopt dat Transavia deze zomer nog gaat vliegen vanaf Eelde naar Mallorca en Kreta. De directie zegt nog geen goed zicht te hebben op de schade die wordt geleden. Duidelijk is dat het noordelijke vliegveld tonnen aan inkomsten misloopt. Een tegenvaller die Eelde niet kan gebruiken, zeker gezien de luchthaven voor dit jaar al een verlies van 1,3 miljoen euro had begroot. Het vliegveld heeft een beroep gedaan op het coronanoodfonds van het Rijk. Of dat voldoende is is de vraag. Anders moet het vliegveld het eigen vermogen aanspreken.

Kan de luchthaven failliet gaan en sluiten?

Dat kan, maar sluiting van het vliegveld is niet aan de orde. Daar gaan de aandeelhouders niet over, maar de minister van infrastructuur omdat Groningen Airport Eelde een zogenoemde 'luchthaven van nationaal belang' is. Eelde is meer dan vakantievluchten: de pas uitgebreide KLM Flight Academy leidt met vijftien lestoestellen verkeersvliegers op en is goed voor 50.000 vliegwegingen (landen of starten) per jaar. Ook is Eelde aangewezen als luchthaven voor transport van donororganen voor transplantaties in het UMCG.

'Eelde' kan windparken Stad in de weg zitten

De hoogte van twee toekomstige windparken rond de stad Groningen wordt mogelijk begrensd door aanvliegroutes voor de luchthaven Eelde.

Dat blijkt uit een verkenning naar de haalbaarheid van nieuwe windparken aan de zuidoost- en westkant van de stad. De gemeente Groningen wil samen met ontwikkelaar Windplatform Groningen en omwonenden 6 tot 13 windturbines plaatsen bij de vuilstort Stainkoeln en de buurtschap Roodehaan plus nog eens 2 tot 4 op industriepark Westpoort.

Windplatform praat met luchtvaartinspectie over hoogte windmolens

Hoeveel windmolens er precies komen, is afhankelijk van de maximale hoogte die op beide locaties is toegestaan onder de aanvliegroute naar Groningen Airport Eelde. Hogere turbines leveren meer stroom dan kleinere, zodat met minder kan worden volstaan voor dezelfde productie.

Het Windplatform is over die vraag inmiddels in gesprek met de luchtvaartinspectie (tegenwoordig onderdeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport), meldt het Groningse

college in een tussenrapportage aan de gemeenteraad. Die kan nog voor de zomer concrete voorstellen verwachten waarover ze de knoop kan doorhakken.

Ook omwonenden moeten straks meedelen in opbrengst

Een vraag die de komende maanden ook nog moet worden beantwoord, is hoe omwonenden kunnen meedelen in de opbrengst van de windparken. Windplatform kijkt onder meer of zij een aandeel kunnen krijgen met directe winstuitkering of gezamenlijk kunnen meeprofiteren via een gebiedsfonds voor investeringen in de leefbaarheid van hun woonomgeving.

Opinie: 'Er is een toekomst voor Groningen Airport Eelde'

Naïviteit en opportunisme strijden om voorrang bij Groningen Airport Eelde, maar er is hoop. Met de huidige subsidie kunnen er op het terrein mooie en nuttige dingen gedaan worden.

Omwonenden van Groningen Airport Eelde hebben de laatste vijftig jaar vele plannen en strategische doelen voor de luchthaven voorbij zien komen. Steeds als een plan mislukte, werd een nieuw doel geformuleerd: 'bulder'-testbaan (1968), vrachtluchthaven (1990), Fokkerfabriek (2000), baanverlenging (2012), hub-verbindingen (2016). Allemaal mislukt. De bodem van de kas is weer in zicht. Dus is er een nieuw strategisch doel: elektrisch vliegen.

Alle plannen hebben gemeen dat ze slecht onderbouwd waren, voortkwamen uit politiek opportunisme en steeds meer geld opslokten. Alle 'kansen' die het management steeds weer ziet, hebben een steeds beperktere levensduur. Ze worden bedacht om de politiek onder druk te zetten opnieuw met publiek geld het vliegveld te redden.

Elektrisch vliegen

Nu gaat Eelde het dus helemaal maken met elektrisch vliegen. Deskundigen weten dat de experimenten daarmee pas over 10 à 20 jaar (misschien) resultaten zullen opleveren. Niet iets wat het verlies van Eelde gaat verminderen. Wederom kijkt men niet verder dan de provinciegrens. Op luchthaven Teuge, tussen Apeldoorn en Deventer, is het Dutch Electric Aviation Centre (DEAC) gevestigd. Hierin werken vier kennisinstituten samen onder leiding van de TU Delft. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat die naar Eelde zouden komen. En nog minder dat dit geld oplevert om Eelde open te houden. Hoe naïef zijn de politici die denken dat elektrisch vliegen de oplossing is voor Eelde? Hoe opportunistisch zijn de politici die vinden dat 100 euro subsidie op ieder vakantieticket hetzelfde is als subsidie op openbaar vervoer? En wat te denken van de volksvertegenwoordiger die meent dat het bedrijfsleven wel zal meebetalen, ook al dragen ze nu geen cent bij?

Luchtvaartnota

De luchthaven grijpt zich nu weer vast aan een andere strohalm: de nieuwe Luchtvaartnota. Men hoopt dat daarin staat dat Nederlandse luchthavens samen één systeem vormen. Maar lost dat iets op? De minister zei tijdens haar bezoek op 10 februari: „U moet zich niet rijk rekenen”. De nieuwe directeur is stellig, want hij ziet een 'economische wetmatigheid' (RTV Drenthe, 12 februari): „Als Schiphol vol raakt komen ze vanzelf naar Eelde”. Maar waarom kiezen luchtvaartmaatschappijen dan nu niet voor Eelde? Om de simpele reden dat dit niet

rendabel is. En het zal ook niet rendabel worden, nog los van het feit dat de *lowcost carriers* geen geld opleveren.

Tijd dus voor een visie op een transformatie van het luchthaventerrein: 200 hectare omgeven door kleinschalig cultuurlandschap, grenzend aan de landgoederenzone en vlak bij de A28. Een transformatie die een veelvoud aan werkgelegenheid zal opleveren. Met de 10 miljoen euro gemeenschapsgelden per jaar die het nu kost om het vliegveld open te houden, kunnen maatschappelijk verantwoorde projecten worden gesteund mét economisch nut en minder milieuschade.

Er is een toekomst voor Eelde. *Jan Wittenberg is voorzitter van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE).*

Aandeelhouders schrikken: is noodlijdende luchthaven Eelde nog wel te redden?

De aandeelhouders van Groningen Airport Eelde willen helderheid over de tekorten voor de komende jaren. Dan bepalen ze of ze in het vliegveld blijven investeren.

Groningen Airport Eelde verloor in 2019 bijna een kwart van haar passagiers

Groningen Airport Eelde (GAE) leed afgelopen jaar een verlies van 315.000 euro en stevent dit jaar af op een tekort van ruim 1,3 miljoen euro. De vijf aandeelhouders - de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo - zijn bezorgd over de toekomst van de noordelijke luchthaven.

De komende twee tot vier jaar verwachten directie en raad van commissarissen (rvc) ook forse verliezen in de exploitatie van het vliegveld. Volgens de aandeelhouders is het onduidelijk wat dit betekent voor de liquiditeitspositie van de luchthaven. „We willen weten hoe groot de verliezen zijn”, zegt de Drentse gedeputeerde Cees Bijl.

Alle toekomstscenario's doorrekenen

De aandeelhouders willen dat de directie en rvc hen voor de zomer meerdere toekomstscenario's voorleggen en doorrekenen. Daarbij mag geen scenario worden uitgesloten, ook het dichtdraaien van de geldkraan niet.

Pas dan willen de aandeelhouders bepalen of ze het vliegveld blijven steunen met de 46 miljoen euro die ze voor tien jaar voor GAE hebben uitgetrokken. Daarvan is al 15,5 miljoen besteed.

„Het vraagt van alle aandeelhouders een heroverweging van hun positie”, schrijven de aandeelhouders in een voorstel aan Provinciale Staten en gemeenteraden. De Staten en gemeenteraden worden 11 en 24 februari bijgepraat over de stand van zaken door de leiding van Eelde.

Groningen praat over overname aandeel

De gemeente Groningen heeft een nieuwe gegadigde voor haar aandeel in Groningen Airport Eelde. De stad zoekt al twee jaar een overnamekandidaat voor haar belang van 26 procent in de luchthaven. Er dienden zich ook wel gegadigden aan en een daarvan deed de gemeente ook een aanbod, maar de gesprekken ketsten af op een te hoge vraagprijs. Binnenkort praat Groningen alsnog vertrouwelijk met „een andere geïnteresseerde partij”, schrijven B en W nu aan de raad in een toelichting op de financiële situatie in Eelde.

Geen extra geld brandweerkazerne

De aandeelhouders stemmen gezien de benarde positie van de luchthaven niet in met geplande investeringen voor komend jaar. Zo vroegen directie en raad van commissarissen een half miljoen euro extra voor een nieuwe brandweerkazerne, boven op de gereserveerde 2,5 miljoen.

De aandeelhouders willen meer informatie waaruit blijkt dat de nieuwbouw vanwege de veiligheid noodzakelijk is. Ze zijn daar nu niet van overtuigd.

Groningen Airport Eelde wacht met smart op de nieuwe luchtvaartnota van het Rijk, waarin de groeimogelijkheden van de zes burgerluchthavens in ons land zijn vastgelegd. Waar Schiphol, Eindhoven en Rotterdam aan de limiet van hun groei zitten, is er nog ruimte op Eelde en Maastricht.

Het nieuwe Lelystad Airport zou de vakantievluchten van Schiphol moeten opvangen, maar de stikstofproblematiek houdt de opening tegen.

Internationaal opleidingsvliegveld

Eelde ziet zich in de toekomst als een internationaal opleidingsvliegveld voor verkeersvliegers. De KLM Flight Academy is er al gehuisvest en breidde vorig jaar haar uit met de overname van de vliegschool van Martinair.

Ook hoopt Eelde de luchthaven te worden voor dronevliegen, voor onderhoud en reparatie van vliegtuigen en voor goederenoverslag.

VOLE: 'Haal de stekker uit vliegveld Eelde, de luchthaven is nagenoeg failliet'

Sluiting van Groningen Airport Eelde is „onvermijdelijk”. De luchthaven is „technisch failliet”, stelt Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) maandag in een brief gericht aan de gemeenten Assen, Groningen, Tynaarlo en de provincies Groningen en Drenthe.

De vereniging van uiterst kritische omwonenden roept deze aandeelhouders op om maar snel te stoppen met de noordelijke luchthaven. „Hoe langer je er mee wacht, hoe groter de imagoschade voor het Noorden.”

Groningen Airport Eelde (GAE) voorspelde in 2015 zo'n 410.000 passagiers voor dit jaar, maar het aantal blijft tot nu toe steken op 180.000, blijkt uit cijfers van het CBS. Aan het

begin van dit jaar ging GAE echter niet meer uit van ruim 400.000 passagiers. De luchthaven stelde de prognose bij en stevent dit jaar af op het verwachte aantal van 180.000. VOLE noemt in de brief niet de meest recente prognoses, maar die van 2015.

Het investeringsplan 'Toegangspoort van het Noorden', waarmee 46 miljoen euro voor tien jaar gemoeid is, zou vooral rusten op deze optimistische prognoses van de passagiersaantallen. De doelstellingen van het investeringsscenario 'Toegangspoort van het Noorden' zijn inmiddels onhaalbaar, zo stelt VOLE.

Luchtvaartnota

Bowy Odink, commercieel manager van GAE, wijst de beweringen van VOLE van de hand: „Wij zijn niet technisch failliet. Het investeringsplan staat voor tien jaar en het is te vroeg om binnen drie jaar te concluderen dat het plan nu al mislukt is”.

Voor de teruglopende passagiersaantallen zijn meerdere verklaringen, zegt Odink. „Het feit dat Nordica niet meer vanaf Eelde vliegt is een belangrijke reden”. Daarnaast spelen er andere factoren die de luchtvaartsector bezighouden. Odink noemt onder andere de luchtvaartnota, die volgend jaar zomer verschijnt. In die nota zal het kabinet richting geven aan de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland voor de komende dertig jaar. Daarbij zal duidelijk worden dat Eelde hierin een wezenlijke rol speelt, is de verwachting van de luchthavendirectie.

Juichstemming

Het debacle in Eelde, zoals VOLE de negatieve cijfers bestempelt, zou niet alleen te wijten zijn aan directeur Marco van de Kreeke. De noordelijke pers en de politiek hebben een 'juichstemming' gecreëerd, de feiten ontweken en daarmee bijgedragen aan een misplaatst vertrouwen in de toekomst van de luchthaven. Ten slotte zegt VOLE dat het onvermijdelijke sluiten van GAE voor een opbouwende imagoschade voor het Noorden zorgt.

Odink meldt dat GAE niet zomaar verdwijnt. „VOLE beweert al dertig jaar lang dat we gaan sluiten, maar 'we're here to stay'. Daar heeft de politiek zich al over uitgesproken.”

De nieuwbouw van de brandweerkazerne op Groningen Airport Eelde is in de ijskast gezet. „We kijken naar alternatieven”, zegt financieel manager Gerrit Baarda.

„We gaan bekijken of we de kazerne kunnen renoveren of op een andere locatie een nieuwe kazerne kunnen realiseren. Eind dit jaar moet er een plan liggen”, zegt Baarda.

De directie houdt de nieuwbouw opnieuw tegen het licht omdat de kosten aanzienlijk hoger zijn dan aanvankelijk gedacht. Er is 2,55 miljoen euro beschikbaar voor het nieuwe onderkomen van de luchthavenbrandweer, maar de kosten vallen aanzienlijk hoger uit. De luchthaven onderzoekt wat de werkelijke kosten zijn.

Sterk verouderd

De nieuwe kazerne had er eind dit jaar al moeten staan. Het pand waar de gele blusvoertuigen en het personeel zijn ondergebracht is sterk verouderd en voldoet al jaren niet aan de arbo-eisen en eisen voor brandveiligheid. Er is onder meer lekkage, er zit asbest in de

dakbedekking en een brandmeldinstallatie ontbreekt. Het brandweerpersoneel slaapt in een tijdelijk gebouw pal naast de kazerne.

Burgemeester Marcel Thijsen van Tynaarlo dreigde de brandweerkazerne te sluiten als er 1 januari geen nieuwe kazerne zou staan, maar gaf de luchthaven respijt met de nieuwbouw in het vooruitzicht. Hij liet een onderzoek verrichten naar het gebouw en daarin staat dat het opknappen van de oude kazerne 1,1 miljoen euro kost.

‘Je kunt niet blijven uitstellen’

Thijsen is op de hoogte gesteld dat de luchthaven kijkt naar alternatieven voor de nieuwbouw. „Ik ben verantwoordelijk voor de veiligheid. Daaraan moet de kazerne voldoen. Maar aanpassingen kun je niet blijven uitstellen. Er moet een keer wat gebeuren.”

De burgemeester snapt dat de datum van 1 januari 2020 niet gehaald wordt. „Er komt ook nog een uitspraak van de Raad van State over de zaak die de vereniging van omwonenden VOLE heeft aangespannen over het nut van de bouw van een nieuwe kazerne.”

De skylounge van vliegveld Eelde bij FC Groningen is betaald met geld dat was bestemd voor het aantrekken van nieuwe vliegroutes. Dat blijkt uit het jaarverslag van het zogeheten routefonds.

VOLE, de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde, trekt daar over aan de bel bij de aandeelhouders van het vliegveld: de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo.

Volgens VOLE is er sprake van oneigenlijk gebruik van subsidiegeld.

Skybox van 121.000 euro

De skybox in de Euroborg kostte 121.000 euro zo staat in het jaarverslag 2018 van A&RDF, A&RDF is ondergebracht bij de NOM, de Noordelijke Ontwikkelings Maatschappij.

De aandeelhouders hebben 10 miljoen euro in het routefonds gestoken, dat is bedoeld voor het aantrekken van nieuwe vluchten vanaf Eelde. Onder meer de lijnvluchten van Nordica naar Kopenhagen en München zijn daaruit betaald net als de dagelijkse vlucht naar Londen. Nordica stopte eind vorig jaar met de vluchten.

Vreemd, vreemder

Het is vreemd dat de skybox bij de eredivisieclub is betaald met geld voor het aantrekken van nieuwe vluchten. Nog vreemder is dat de lounge voor het seizoen 2017/2018 is betaald uit het routefonds.

Toen bestond het routefonds nog niet. A&RDF is in mei 2018 opgericht, toen het voetbalseizoen al ten einde liep.

‘Niet meest logische optie’

Volgens een woordvoerder van de provincie Drenthe wilden Groningen en Drenthe aanvankelijk elk 50.000 euro in de skylounge steken, maar aangezien er nog drie aandeelhouders zijn is besloten het bedrag van 121.00 euro (inclusief btw) later te verrekenen met de 10 miljoen van het routefonds. „Het was achteraf gezien misschien niet de meest logische optie.”

Het was in de tijd dat de aandeelhouders (provincies en gemeenten) flink debatteerden over hoeveel overheidsgeld nog in de luchthaven gestoken moest worden.

Na uitvoerige discussie werd er voor tien jaar 46 miljoen euro voor het vliegveld gereserveerd. Daarvan was 10 miljoen bestemd voor het routefonds.

Ontmoetingsplek bedrijfsleven

De skylounge bij FC Groningen had een ontmoetingsplek van het noordelijke bedrijfsleven moeten worden. Bedrijven zouden betalen om in de box te verblijven en de contacten hadden nieuwe zakelijke passagiers van Eelde moeten opleveren. Dat doel is mislukt.

De skybox was vorig seizoen ook open, maar nog onduidelijk is waarvan deze huur is betaald. „Niet uit het routefonds”, aldus de provinciewoordvoerder.

Dit seizoen wordt de box niet meer door Groningen Airport Eelde gebruikt.

dat het routefonds van Groningen Airport Eelde beheert.

Groningen Airport Eelde moet mogelijk een nieuw onderzoek doen naar de stikstofuitstoot van vliegtuigen.

De recente uitspraak van de Raad van State over stikstofuitstoot, het zogeheten Programma Stikstof Aanpak (PAS), zette honderden bestaande en nieuwe projecten op de tocht. Ook Groningen Airport Eelde ontkomt er wellicht niet aan de stikstofuitstoot opnieuw te moeten bekijken.

De luchthaven draait nu op een natuurvergunning uit 2009. Daarin wordt volgens havenmeester Onno de Jong verwezen naar onderzoeken over de stikstofuitstoot van vliegtuigen op Eelde.

Effecten op Natura 2000

Destijds is rekening gehouden met de baanverlening en onder meer gekeken naar de toename van het aantal vliegbewegingen en de effecten op de Natura 2000-gebieden zoals het Zuidlaardermeer, Fochteloërveen en Drentsche Aa. „We hebben nooit signalen ontvangen dat de normen veranderd zijn,” aldus De Jonge.

Laat die vergunning dan zien'

„Als Groningen Airport Eelde de vergunning voor stikstofuitstoot heeft, laat die dan zien. We hebben de provincie en het ministerie gevraagd. We kregen een natuurvergunning toegestuurd, maar die ging over flora en fauna, niet over stikstof”, zegt voorzitter Johan Vollenbroek van MOB.

Tijdens een rondgang langs ministeries, provincies en luchthaven, komt de stikstofvergunning niet boven water. De luchthaven verwijst naar de provincies (Groningen en Drenthe) en die verwijzen naar het ministerie, de terugwijst naar de provincie.

Het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij bekijkt momenteel het handhavingsverzoek van het MOB, zegt woordvoerder Raoel Koole. Volgens MOB-voorzitter Vollenbroek moet het ministerie binnen acht weken reageren.

Enzovoort ; Enzovoort; Enzovoort;

Natuurlijk zouden wij ook nog zelf vele argumenten kunnen aanvoeren,

Maar volgens ons heeft dit alleen zin als de luchtvaart lobby en overheid een andere koers gaan varen en in dit geval in zien dat een kleine luchthaven GAE misschien nog haalbaar is, door financiële zelfsupport, geluidsarm en co2 neutraal en duurzaam te worden ???????

Maar nog beter is het om de overheidsmiddelen (geld) te gebruiken om de woningnood onder jongeren en senioren te verhelpen,

door duurzaam te bouwen op de plek waar nu het

failliete bedrijf GAE is gevestigd,

zodat er weer doorstroming mogelijk is voor deze bewoners van provincies / gemeenten

(een van de redenen waarom FB Oranjewoud belang heeft bij de aandelen GAE),

met vriendelijke groet,

Wij zien uw reactie tegemoet.