

Onwaarheden en drammen helpen niet

Niet één vlucht naar Eelde verplaatst, overbodigheid Eelde staat wel vast

De provincies Drenthe en Groningen schreven een uiterst [merkwaardige brief](#) aan het Ministerie van I&W over de instandhouding van luchthaven Eelde. Een brief vol tegenstrijdigheden. Een brief waarin het ministerie de les wordt gelezen. Is dat slim als je de medewerking van het Rijk nodig hebt? Of is de brief bedoeld voor regionale consumptie? Een poging om de schuld voor het falende beleid bij het ministerie te leggen.

Het ministerie vraagt de aandeelhouders om voor de zomer aan te geven 'hoe zij de toekomst van de luchthaven zien'. Een logische vraag als je een luchthavenbesluit moet nemen. Dat heeft de Raad van State geëist in haar [uitspraak van maart dit jaar](#). Maar de provincie vindt - zo lezen we - "dit verzoek om een aantal redenen niet haalbaar". Merkwaardig: het ministerie moet toch weten of de regio door wil met het vliegveld en bereid is de benodigde 8 á 10 miljoen euro per jaar (tien jaar lang) op tafel te leggen. Dat staat nog niet vast. En zonder díe garantie van de aandeelhouders kán er helemaal geen luchthavenbesluit genomen worden.

Keer op keer heeft de minister aangegeven dat regionale luchthavens zelfstandige ondernemingen zijn en dat het Rijk niet zal en kan (vanwege Europese regels) bijdragen aan de instandhouding van GAE. GS lijkt hier doof voor en schrijven doodleuk: "Een positief besluit van het Rijk om structureel bij te dragen in de kosten voor beheer en instandhouding (inclusief de zogenaamde NEDAB1 -kosten) is een belangrijke en noodzakelijke voorwaarde voor onze regio om ook een positief besluit te kunnen nemen over de exploitatie van de luchthaven".

De goede verstaander weet dan: als het ministerie niet bijdraagt en dús de regio ook niet, dan is het einde oefening. Rest de vraag wie de schuld krijgt voor het uittrekken van de spreekwoordelijke stekker. De opstelling van GS lijkt ingegeven door de gedachte dat ze bij sluiting van GAE het Rijk de schuld kunnen geven.

De gebruikelijke riedel komt in de brief ook weer langs: GAE is onmisbaar vanwege de traumahelikopter, orgaan- en donorvluchten, de KLM-luchtvaartschool en de functie als uitwijkvluchthaven. Zal het Rijk hiervan schrikken? Wij denken van niet: voor een helikopter heb je geen vluchthaven nodig; orgaan- en donorvluchten kunnen ook via Leeuwarden of Schiphol (ironisch genoeg heeft juist het UMCG belangrijk bijgedragen aan het langer houdbaar houden van organen); er zijn genoeg andere uitwijkvluchthavens en de KLM-school had allang uit dit kwetsbare gebied moeten vertrekken naar een plek waar minder overlast wordt veroorzaakt.

De brief besluit met de bekende onwaarheden: "GAE levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat, de economie en de leefbaarheid en speelt zij een steeds belangrijker wordende rol in de verduurzaming van de luchtvaart". Stuk voor stuk onbewezen of luchtflitserie. Bereikbaarheid? Slechts 0,2% van de passagiersbewegingen gaan via GAE. Economie? Een jaarlijks exploitatieverlies van 8 á 10 miljoen euro, betaald uit belastinggeld, waar vrijwel niets tegenover staat. Leefbaarheid? Een gotspe: de KLM-luchtvaartschool vliegt rond met zwaar verouderde vliegtuigen die lood uitstoten. Deze toestellen zijn voor weinig geld gekocht in Duitsland waar dit type verboden is. Met regionaal belang heeft deze vliegschool niets van doen. Verduurzaming? GAE speelt geen enkele rol in de ontwikkeling van elektrisch en vliegen op waterstof. Voor dergelijke ontwikkelingen heb je geen duur vliegveld nodig. GAE wil groeien naar één miljoen passagiers per jaar. De duurzame voornemens uit de strategische visie van vorig jaar zijn al weer ingewisseld voor een 'fossiel' verdienmodel.

GAE roept dat het twintig vluchten per dag van Schiphol kan overnemen. Luchtfietserij, bedoeld om de aandacht af te leiden van de werkelijke problemen: een absurd groot exploitatieverlies en gebrek aan passagiers. Luchtvaartmaatschappijen gaan niet naar Eelde als hun passagiers op Schiphol staan. Ze zouden dan met lege toestellen naar Eelde moeten vliegen en weer leeg terug, omdat er op GAE geen onderhoudsfaciliteiten zijn: een logistiek en financieel drama.

Schiphol moet duizenden vluchten schrappen. Niet één is er naar Eelde verplaatst. Daarmee is de overbodigheid van dit vliegveld wel bewezen. Maar GAE blijft maar roepen en dwaze brieven sturen. Niet alleen de omwonenden en statenleden worden geschoffeerd, nu ook het ['Kabinet dat onverstandig bezig is'](#).

Met de opvatting “dat ook zonder financiële garantstelling van de regio het Rijk een luchthavenbesluit zou kunnen nemen” geven GS blijk van hun gebrek aan kennis van de procedures. Vaste jurisprudentie is dat voor een luchthavenbesluit een financiële onderbouwing voor tien jaar vereist is.

Met onwetendheid, onwaarheden en drammen komt de economische onderbouwing van het luchthavenbesluit geen stap dichterbij. De brief aan de minister toont aan dat de aandeelhouders geen idee hebben hoe het verder moet met het vliegveld, terwijl ze de enige reële optie – afbouw en sluiting – niet onder ogen wil zien.

VOLE, 28 juni 2022