



Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

www.vole.nl

Aan de politieke partijen in Provinciale Staten van Drenthe

Eelde/Glimmen/ Yde- De Punt/Onnen, 2-12-2023

RE: Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde 2024-2033

Geachte volksvertegenwoordiger,

Omwonenden van het vliegveld willen u de volgende punten meegeven voor uw bespreking van de 'Financiële onderbouwing Strategie GAE' op 6 december:

- Omwonenden van vliegveld Eelde ervaren veel overlast vooral van de KLM vliegschool. Zij zijn niet gehoord bij het opstellen van de plannen;
- De minister I&W vraagt om een 'regionale verkenning' als voorwaarde voor het luchthavenbesluit. Daaraan is niet voldaan. Onze vereniging wordt geweerd uit de Commissie Regionaal Overleg;
- De geraamde toename van het aantal passagiers en vluchten in de onderbouwing is optimistisch: een toename met 318% (van 107.000 naar 341.000 passagiers) wordt niet onderbouwd en is ook niet waarschijnlijk;
- Het steunpakket van 46 miljoen euro voor 10 jaar uit 2017 is er in 6 jaar versneld doorheen gejaagd. De bedoelingen van dit pakket verdwenen al snel uit zicht: er was geen toename van vluchten of passagiers, het aantal passagiers is gehalveerd sinds 2017.
- De NEDAB-kosten zijn plm. 2,5 miljoen euro¹, geen 4,6 miljoen. Ruim 2 mln. euro wordt gebruikt voor afdekking van het exploitatieverlies. Dat is verboden staatssteun;
- De 'financiële onderbouwing' garandeert niet dat er voor tien jaar dekking is van het exploitatietekort. Aan een essentiële voorwaarde voor het luchthavenbesluit is niet voldaan;
- De kosten van de luchtverkeersleiding LVNL op Eelde zijn 3 à 4 miljoen euro per jaar. Dit wordt betaald door Schiphol via kruissubsidiëring. De Europese Commissie heeft dit verboden ([Uitvoeringsverordening \(EU\) 2019/317 van de EC](#))². De kosten van de LVNL zullen de komende jaren bij de aandeelhouders in rekening worden gebracht;
- Het is een misvatting te denken dat op Eelde luchtvracht mogelijk is. Luchtvracht vereist logistieke randvoorwaarden zoals grote volumes heen én terug. Die zijn er niet op Eelde;
- Het is wensdenken om lijnvluchten in de financiële onderbouwing op te nemen. Dat is -zelfs met forse subsidies- altijd mislukt. De omstandigheden zijn alleen maar ongunstiger geworden;
- De minister I&W zal niet kunnen instemmen met verruiming van de openingstijden omdat dit in strijd is met het rijksbeleid (luchtvaartnota). Verruiming van de openingstijden wordt ook heel kostbaar omdat omwonenden die daar last van krijgen³ nadeelcompensatie zullen eisen;

¹ Brandweer: 21 personeelsleden, bruto jaarloon (incl. alle lasten en toeslagen) € 50.000 = €1,05 miljoen. Security 10 pers parttime: € 0,5 mln. 30% overheid: € 2 mln. + € 0,5 mln. huisvestingen equipment per jaar.

² [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2019/317 van de EC](#) Toelichting punt 31: "...nationale toezichthoudende autoriteiten ... moeten garanderen dat er geen kruissubsidiëring tussen en-routediensten en terminaldiensten plaatsvindt."

³ Er liggen 10 dorpen in de directe omgeving van GAE: Yde (830), Donderen (450), Eelde (6.915), Paterswolde (3.730), Vries (4.015), Midlaren (320), Noorderlaren (695), Glimmen (1.065), Onnen (674) en Haren

- Het is manipulatie om te beweren dat er draagvlak zou zijn voor verruiming van de openingstijden. In het Kantar onderzoek in opdracht van GAE zijn de direct omwonenden van het vliegveld niet meegenomen. Onderzoek van 'Plaatselijk Belang Glimmen' wijst uit dat 95% van de inwoners tegen uitbreiding van de openingstijden is;
- GAE negeert de vereisten van het luchthavenbesluit. Er kan niet worden volstaan met een m.e.r. beoordelingsnotitie;
- Al in 2014 had er een nieuw luchthavenbesluit moeten zijn. GAE heeft de wettelijke vereiste om een aanvraag te doen naast zich neergelegd. De rechtsbescherming van omwonenden wordt hierdoor ondermijnd. VOLE heeft een besluit moeten [afdwingen via de Raad van State](#). En ook nu nog wordt aan meerdere voorwaarden voor een luchthavenbesluit niet voldaan;
- De geluidniveaus in de omgeving van het vliegveld zijn veel hoger dan in het laatste milieurapport (1995) werd verondersteld. Het verschil is 4 à 5 dB(A). De geluidbelasting is daarmee 2,5 à 3 keer hoger dan wat volgt uit deze m.e.r. Voor het huidige en geplande gebruik moeten de vergunde niveaus worden verhoogd. Ook hiervoor is een volledige m.e.r. nodig.
- Voor de traumahelikopter en de donorvluchten is GAE in zijn huidige vorm niet nodig. Er zijn kosteneffectieve alternatieven denkbaar;
- Proefvluchten met grote toestellen (>6000 kg) zijn op Eelde verboden. GAE ontving hiervoor in 2001 een afkoopsom van 2,9 miljoen euro. Een vliegtuigfabriek is om die reden -naast andere redenen- niet mogelijk. De 38.000 inwoners⁽³⁾ die overlast zullen ervaren als het verbod wordt opgeheven, zullen nadeelcompensatie eisen;
- Het aantal passagiers blijft volgens CBS dit jaar steken op 53.500. Op jaarbasis gemiddeld 146 passagiers per dag. Hiervoor zijn meer dan 100 mensen in de weer (van GAE, LVNL, douane en Marechaussee). De afgelopen 6 jaar is uit belastinggeld meer dan 75 miljoen euro⁴ naar GAE gegaan: een subsidie van 233 euro per ticket. Belastinggeld dat niet kan worden gebruikt voor nuttige en noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen.
- Het is een groot gebrek dat GS geen maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA) heeft laten maken. De Staten hebben geen zicht op de totale kosten en baten van GAE. Zij kan geen voldragen besluit nemen op basis van de eenzijdig, onvolledige en té optimistische 'Financiële onderbouwing van de strategie 2024-2033'⁵;

Natuurlijk kunnen de politieke partijen in de Staten -ondanks bovengenoemde punten- 'gewoon' besluiten om GAE 46 miljoen euro te geven. Ze kunnen een 'brede afweging' maken waarbij ook de emotionele waarde van vliegveld Eelde zwaar weegt omdat zij 'geloven' in een 'eigen' vliegveld. Echter: bij besteding van zoveel gemeenschapsgeld is het maatschappelijk niet vol te houden dat geen compleet beeld van de kosten en baten nodig is. Een MKBA is daarvoor het geëigende instrument. Statenleden die geen MKBA willen, die de brede welvaartseffecten van de subsidie aan GAE niet willen zien, zijn kennelijk bang voor de uitkomsten.

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

(19.755): samen 38.000 inwoners.

⁴ 46 mln. van de aandeelhouders tussen 2017 en 2023 + 3 à 4 mln. per jaar voor de LVNL + plm. 1 mln. per jaar voor douane en Marechaussee + eenmalig 2,5 mln. NOW subsidie + 1,6 mln. overbruggingskrediet

⁵ Geen rekening is gehouden met de kosten voor LVNL, nadeelcompensatie, niet realiseren van luchtvracht en lijndiensten en andere kosten zoals de kosten van douane, Marechaussee, bestuurskosten etc..