

H. T. M. Neijzen

LUCHTHAVEN EELDE: STATUS EN STATISTIEKEN



Al lijkt de luchthaven Eelde voorlopig nog voldoende groeimogelijkheden te hebben, toch zal ook hier een keus gemaakt moeten worden tussen het ongebreideld laten groeien van het luchtverkeer met alle schadelijke gevolgen daarvan voor woon- en leefmilieu of een bewust afremmen van deze ontwikkeling ten bate van milieu- en energievriendelijker vervoer per trein.

ALS OP 23 MEI 1931 HET VliegVeld EELDE wordt geopend met een gezellig vliegfeest merkt de burgemeester van Groningen wat zuurzoet op dat hiermee nog niet de vestigingsplaats voor een noordelijk vlieg-veld is vastgelegd.

Voorzag de burgervader toen reeds de problemen die de ligging in de buurprovincie Drenthe en bij het uitgelezen woon-gebied Haren en Glimmen in de toekomst zou opleveren, of waren gewoon de drui-ven wat zuur, omdat Groningen zelf de initiatieven van stadgenoot en sportvlie-ger Haijo Hindriks niet had gehonoreerd? Met een besluit van de Eelder gemeente-raad werd op 13 juli 1928 tot aanleg van

een vliegveld op het Hakenkamp ter grootte van 40 ha. besloten, en daarmee neemt de Drentse gemeente het initiatief over. Voorlopig worden ruim 11 ha in ge-bruik genomen.

Die eerste jaren zijn er wat rondvluchten, er kiezen wat sportvliegers het luchtruim en zelfs wordt in 1931 de eerste vracht ver-meld: bloemen en aardbeien. In 1933 komt op het tot 30 ha uitgebreide vliegveld de eerste KLM-lijndienst tot stand. Gevlogen wordt met een Fokker 7a, alleen in de zomermaanden. In 1934 start de Nationale Luchtvaartschool vliegles-sen.

Dan maakt in 1939 de Tweede Wereldoor-log een eind aan het burgervliegbedrijf. Eelde krijgt een militaire status. Het wordt door de Duitse bezetters nog tot 90 ha uitgebreid, maar een belangrijke mili-taire rol zal het in de oorlog niet spelen.

In 1945 maakt de KLM weer een voorzich-tig begin met een lijndienst op Amster-dam, die reeds in 1949 weer wordt ge-staakt. Dan volgt in 1954 de vestiging van de Rijks Luchtvaart School (RLS). Het vliegveld is grondig opgeknapt en fors uit-gebreid, maar het duurt nog tot 1963 voordat Schreiner Aero-contractors weer een poging doet met een regelmatige lijn-

	totaal	lijnvluchten	ongeregeld	zakenvl.	rondvl.	overig
1983	32.846					
1984	30.723					
1985	40.903	17.151	1.574	20.179	1711	288
1986	43.017	18.957	4.348	17.350	2311	51
1987	41.860	17.836	3.664	18.392	1865	103

dienst Rotterdam/Amsterdam/Hamburg. Twee jaar later is dit initiatief gestrand, maar in 1966 gaat de KLM-dochtermij. NLM met Fokker Friendships van Amsterdam naar Eelde en Twente vliegen. Deze dienst houdt het tot 1986 uit. De lijn levert teveel verlies en wordt na eerst al gehalveerd te zijn overgedaan aan Netherlines. Deze maatschappij gaat het met kleinere toestellen en frekwenter vluchten proberen.

Passagiersvervoer

Na het topjaar 1976 met totaal 83.000 passagiersbewegingen (d.i. aankomenden + vertrekkenden) volgt een daling naar 30/40.000, om in het begin van de 80-er jaren tot minder dan 20.000 te zakken. Dan gaat het geleidelijk weer omhoog, waarbij de groei vooral te danken is aan de categorie zakenvluchten en charters.

Vrachtvervoer

Vrachtvervoer is in Eelde nooit van de grond gekomen. Wel vestigt de KLM er in 1984 een vrachtverladingscentrum, doch de hier aangeboden vracht gaat over de weg naar Schiphol. In 1985 wordt een hoeveelheid van 150 ton genoemd. Sinds '83/'84 zijn op de luchthaven twee expresse bedrijven gevestigd voor meest kleine zendingen.

'Bulderbaan'

In 1968 doet een plan van de KLM om Eelde te gaan gebruiken voor haar trainingsprogramma met zware toestellen veel stof opwaaien. De startbaan zou daarvoor tot 3000 m verlengd moeten worden. Scherpe reacties van omwonenden en de volstrekt afwijzende houding van de Drentse staten doen deze plannen weer snel in de buro-laden verdwijnen. Met het actie-komitee worden door het luchthavenbestuur duidelijke afspraken gemaakt over gebruik van het vliegveld voor lesvluchten, nachtvliegen ed., die tot op heden nog doorwerken.

Milieu

Voor het eerst komt bij deze bulderbaan-zaak de precare ligging van de luchthaven in het geding. De kop van Drente is, met Haren en Glimmen, uitgegroeid tot een van de belangrijkste woongebieden in het Noorden. Zolang de activiteiten op de luchthaven beperkt bleven gaf dit weinig problemen, doch met het voorbeeld van Schiphol, Zestienhoven en Beek voor ogen worden sindsdien uitbreidingsplannen voor de luchthaven uiterst kritisch gevolgd. Vooral nu recente onderzoeken steeds duidelijker maken, dat de schade aan welzijn en gezondheid door geluidshinder in het verleden sterk is onderschat.

Intensivering en baanverlenging

De terugval in activiteiten op Eelde, mede onder invloed van de stagnerende economie in de 80-er jaren, doet de Drentse staten in 1982 instemmen met een onderzoek naar intensivering van de luchthaven-activiteiten. Baanverlenging maakte van dit onderzoek nog geen deel uit, omdat uit het in 1981 gehouden symposium 'Eelde geen weelde' de behoefte hieraan niet gebleken was. Ook de signalen uit het bedrijfsleven voldeden niet aan de verwachtingen. Vanaf 1981 treden verontruste werknemers van de luchthaven, die inmiddels 'Groningen Airport Eelde' is gaan heten, geregeld naar buiten op als Promotion Group Groningen Airport. Spoedig wordt baanverlenging een essentieel onderdeel van de intensivering genoemd. Als politici en ambitieuze burgemeesters zich ook van het onderwerp meester maken, gaat het erop lijken, dat de welvaart in de regio per meter verlengde baan kan worden binnengehaald. Op het Drents provinciaal bestuur wordt

door Groningen sterke druk uitgeoefend om de gereserveerde houding tegenover baanverlenging te laten varen. Een sterk uitgebreid vliegveld moet als motor voor de economische ontwikkeling van de regio gaan fungeren en extra werkgelegenheid scheppen.

Een 'intensiveringsnota' en het door het buro v.d. Bunt uit Amsterdam opgestelde 'bedrijfsplan' moeten de nodige onderbouwing leveren voor de noodzaak tot baanverlenging. Want het is duidelijk, dat met het weinig geslaagde voorbeeld van de Eemshaven naast de deur Den Haag zich moeilijk zal laten overtuigen. De konjunktuur is in deze periode de luchthaven welgezind. Het aantal vliegbewegingen neemt weer toe, waarvoor echter vooral de RLS en de toegenomen zakenvluchten zorgen. Vanaf '85 spelen ook de frekwenter lijndiensten een rol. Onderstaand overzicht geeft hiervan een indruk.

Tal van maatschappijen komen in het nieuws als kandidaten voor nieuwe activiteiten op de luchthaven. In 1988 is de roes echter weer grotendeels voorbij. Veel gegadigden blijken eendagsvliegen te zijn.

De financiële resultaten van de luchthaven worden van deze opleving overigens niet beter. Lag het jaarlijks tekort in de voorafgaande jaren rond de f 1 miljoen, in 1985 is dit opgelopen tot 1,7 miljoen en in '86/'87 tot resp. f 2.476.700 en f 2.288.123.

De intensiveringsplannen worden nu door de raad van bestuur aan de omliggende en de in het vliegveld deelnemende gemeentes ter ondersteuning voorgelegd alsook aan de provinciebesturen van Groningen en Drente.

Met uitzondering van de gemeente Vries verklaren deze zich, al dan niet met de nodige reserve, akkoord met het starten van de procedure bij het ministerie. In januari 1986 spreekt de raad van bestuur zich voor de intensivering en baanverlenging uit. De procedure bij het ministerie is dan al ingeluid. Er zal ook een milieu-effect rapport door de luchthaven worden opgesteld.

	totaal	RLS/ lesvl.	lijnvl.	ongeregeld	part./ zaken	rondvl. ed.
1983	66.298	44.054	1.106	—	16.716	953
1984	70.177	48.915	1.072	40	15.694	1003
1985	75.426	50.094	1.992	38	17.420	1756
1986	85.584	56.468	2.143	55	20.087	2169
1987	91.056	63.351	2.106	37	21.111	80

Vliegbewegingen (starts + landingen)

Tegenstanders van de baanverlenging hebben zich intussen verenigd in de Stichting 'Rondom Vliegveld Eelde'. Op de hoorzittingen en uiteindelijk in een formeel bezwaarschrift stellen zij, dat het bedrijfsplan van de luchthaven geen reële onderbouwing van de bijna f 40 miljoen kostende baanverlenging biedt. De hiervoor te besteden ISP-gelden zouden effectvoller en urgenter bestemmingen in de regio kunnen krijgen. Uit het bedrijfsrapport is duidelijk geworden, dat de verlenging vooral ten dienste van het aantrekken van meer oefen- en proefvluchten is met grote vliegtuigen (1650 vluchten meer!) en voor een betrekkelijk gering aantal chartervluchten (75 vl. meer).

Het regionaal economisch nut van beide categorieën is uiterst gering. Ook het effect op de werkgelegenheid is blijkens het rapport van weinig betekenis: een twintigtal directe en mogelijk een zelfde aantal indirecte arbeidsplaatsen in het jaar 2000.

Het milieu-effectrapport ondervindt eveneens veel kritiek. Deze richt zich vooral op de behandeling van de geluidszonering, de beperking van het studiegebied tot de 35 KE zone en het ontbreken van informatie over de proef- en oefenvluchten.

Als de bezwarencommissie in april 1988 aan de minister advies uitbrengt wordt in meerderheid onderschreven, dat het bedrijfsplan een onvoldoende basis biedt voor baanverlenging. Aantoonbare effecten op de regionale economie ziet de commissie niet!

Ook het toetsingsadvies van de commissie voor de milieu-effectrapportage valt niet onverdeeld gunstig uit voor de luchthaven. De juistheid van een aantal ingediende bezwaren wordt erkend, tal van tekortkomingen worden signaleerd en tav. de vaststelling van

de zoneringskontour wordt de minister nader beraad aanbevolen.

De minister moet nu het beslissende woord spreken. Zullen de harde gegevens uit de statistieken bij haar de doorslag geven, of het streven van Groningen naar een statussymbool?

Toekomstverwachtingen

Voor de toekomst van Eelde is vooral de ontwikkeling van de Rijks Luchtvaart School van belang. In geprivatiseerde vorm en met nog een aantal te ontwikkelen nevenactiviteiten zou de school op Eelde blijven. Of dit zal slagen en welke betekenis dit voor de luchthaven zal hebben is nog niet erg duidelijk.

Het structuurplan burger luchtvaart terreinen geeft voor Eelde een maximum capaciteit aan van 20/25000 IFR vluchten (meest lijn- en chartervluchten) per jaar en 150.000 passagiersbewegingen voor het jaar 2000 bij de huidige accommodatie. Er is dus nog een ruime groei mogelijk.

Het rapport 'Ontwikkelingspotentieel' van de luchthaven ziet de groei vooral in het regionaal/interregionaal lijnverkeer (10/12000 vliegbewegingen p.jr.), helikoptervluchten (800 vl.bew.) en lesvluchten met grotere toestellen (400/500 vl.bew.). Bij baanverlenging zouden daar nog 150 vliegbewegingen aan vakantiecharters en 1200/1500 aan proef/oefen- en certificatievluchten met grote toestellen bij kunnen komen.

Aan passagiersbewegingen wordt een stijging geraamd van 15.000 in 1984 naar 100/120.000 in 2000. Vakantiecharters zouden een toename van 3000 à 4000 moeten opleveren. Baanverlenging zou daar alleen in de charters nog 10 tot 16000 passagiersbewegingen aan toe moeten voegen.

Gezien de jongste ontwikkelingen in lijnvluchten en charters lijken deze ramingen wel erg optimistisch.

Voor vrachtvervoer wordt geen ontwikkeling van betekenis verwacht. Daarvoor is het aanbod uit de regio te gering. Wel wordt gedacht aan een vracht verzamel- en distributiecentrum op de luchthaven, maar dit betreft dan voornamelijk wegtransport.

Wel is het mogelijk, dat Schiphol in de toekomst capaciteit zal vrijmaken door minder belangrijke activiteiten af te stoten: sportvliegers, proef/oefenvluchten ed. Het is de vraag of de regio daar nu zo blij mee moet zijn.

In de vierde nota ruimtelijke ordening wordt er nog eens met nadruk op gewezen, dat het milieubeleid grenzen stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens. Een aantrekkelijk en gevarieerd woonmilieu moet rond steden als Groningen, Leeuwarden en Zwolle de daar gewenste concentratie van dienstverlening, verzorging, culturele en onderwijsactiviteiten bevorderen.

De grote ruimtelijke verscheidenheid, relatieve rust en schoon milieu vormen ook voor de noordelijke economie waardevolle elementen, die dienen te worden gekoesterd en zorgvuldig te worden ontwikkeld. ●

Gegevens ontleend aan:
Structuurschema Burger Luchtvaartterreinen 1979
Jaarverslagen NV Luchthaven Eelde
'Doorvliegen Koetsier' door H. R. Reinders
Bedrijfsplan van de luchthaven Eelde, Bureau v.d. Bunt
Milieu-Effect Rapport Baanverlenging NV Luchthaven Eelde
Rapport 'Is verlenging van de hoofd-, start- en landingsbaan wel nodig' uitgebracht door Stichting 'Rondom Vliegveld Eelde'
Div. publikaties Nieuwsblad v.h. Noorden
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Min. VROM

Medewerkers themanummer

Mobiel in het Noorden

Drs. J. Abrahamse, eindredakteur Noorderbreedte
Mevr. A. Adema, directeur Provinciaal Overleg Gehandicapten Dreente
Mevr. C. R. Baljé-Rijnders, directeur Verkeerspark Assen
Dr. W. A. Casparie, paleobotanicus Biologisch-Archeologisch Instituut, RU Groningen
Ing. J. G. Cremer, senior verkeerskundig ontwerper, Dienst RO, gemeente Groningen
H. Dikker Hupkes, coördinator Stichting Lange-Afstands-Wandelpaden

Drs. Gonny ten Houten, freelance redakteur
Dr. P. P. P. Huigen, medewerker Vakgroep Geografie en Ruimtelijke Planning, RU Utrecht
Ir. W. G. M. Huyink, verkeerskundig beleidsmedewerker Dienst RO, gemeente Groningen
Ir. E. van Hijum, hoofd vaarwegen provincie Friesland
Ing. C. J. van der Klaauw, medewerker afdeling Verkeerszaken, Provinciale Waterstaat Groningen
Ing. H. Kuiper, milieuhygiënisch medewerker, Regionale Inspectie Noord
Mr. C. Lambers, medewerker RU Groningen
Ing. T. S. van der Leij, hoofd kanalen provincie Drente

Prof. Dr. J. A. Michon, voorzitter Verkeerskundig Studiecentrum, RU Groningen
H. Th. M. Neijzen, sekretaris Stichting Rondom Vliegveld Eelde
W. Peters, coördinator Provinciaal Overleg Revalidatie Friesland
Drs. W. van de Pol, redakteur Noorderbreedte
Ing. J. G. ten Raa, medewerker afdeling Verkeerszaken, Provinciale Waterstaat Groningen
Mr. P. Scheele, freelance redakteur
M. van Schie, redakteur Noorderbreedte
Ir. F. J. Y. van Slooten, plaatsvervangend hoofd afdeling kanalen en afvalwaterleidingen, Provinciale Waterstaat Groningen

R. van Stokkum, medewerker Redactionele Producties NS
Ing. M. van der Velde, medewerker afdeling Biologie, Provinciale Waterstaat Groningen
Drs. M. van der Velden, medewerker Vakgroep Geografie en Ruimtelijke Planning, RU Utrecht
Drs. K. Volkers, medewerker Vakgroep Geografie en Ruimtelijke Planning RU Utrecht
A. M. van Weele, sekretaris Provinciaal Overleg Revalidatie Groningen
Drs. C. Wildervanck, sekretaris Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen
Ir. C. W. Woldering, hoofd afdeling Verkeerszaken, Provinciale Waterstaat Groningen