

Meulendijks mist aansluiting bij realiteit

Verlenging van de start- en landingsbaan van de luchthaven Eelde is helemaal niet nodig. De directeur gaat voorbij aan de feiten. Een reactie van VOLE.

Door Jan Wittenberg

Directeur Meulendijks van vliegveld Eelde reageert in het Dagblad van het Noorden (4-2-'08) op het artikel van Martin de Bruin (29-1-'08) en schrijft: "Ik ontken niet dat er in de afgelopen jaren ook van onze kant omissies zijn opgetreden in de procedure van de baanverlenging".

Precies wat VOLE al jaren zegt: deze procedure rammelt aan alle kanten. De vertragingen zijn daarom geheel aan het vliegveld zelf te wijten. Dat was ook het primaire verwijt van De Bruin: "Hoe kan het dat omwonenden met succes argumenten aandragen die in de ogen van de Europese Commissie overheidssteun aan de baanverlenging niet vanzelfsprekend maken?" Daar gaat Meulendijks niet op in.

Wat vooral opvalt is dat Meulendijks nog steeds niet in staat blijkt de bezwaren van VOLE anders op te vatten dan als niet relevante muggenzifterij. De bezwaren zijn altijd gebaseerd op goed onderbouwde kritiek, op wezenlijke fouten en onjuistheden in het optreden van (de directie van) Groningen Airport Eelde. Anders hadden de tegenstanders van de baanverlenging hun strijd natuurlijk al lang verloren. Bij de Raad van State tellen alleen de argumenten gebaseerd op feiten.

Eén van de punten van VOLE is dat het doel baanverlenging steeds wijzigt. Destijds vond men dat baanverlenging nodig was voor les- en oefenvluchten met grote toestellen. Dat is achterhaald, want deze vluchten zijn verboden vanwege de grote overlast.

Daarna was een baan van 2500 meter nodig voor de chartervliegthuigen. Dat Lelystad genoeg heeft aan 2100 meter (en Bremen 2040 meter) om 4 miljoen passagiers te verwerken, maakt een pleidooi voor 2500 meter niet overtuigender.

Meulendijks kiest bij deze gelegenheid weer een ander uitgangspunt: "Nu de Zuiderzeelijn door politiek Den Haag is afgeschreven rijpt de ontsluiting van dit landsdeel des te meer. Een baanverlenging



De luchthaven van Bremen heeft succes met een baan van 2040 meter. Foto: Archief DvH

ging betekent dat de luchthaven een belangrijkere infrastructurele voorziening voor Noord-Nederland zal worden dan deze nu is en die hebben we hard nodig". Hij onderbouwt dit in geen enkel opzicht.

De toevoeging "die hebben we hard nodig" maakt z'n hele betoog zo ongeloofwaardig.

Een langere baan heeft vrijwel geen invloed op de ontsluiting van dit landsdeel.

Het belang van vliegveld Eelde is beperkt. Zo'n 180 vakantie-reizen van noorderlingen, gemiddeld per dag. Vruchtverkeer door de lucht is nihil. We hebben al eerder vastgesteld dat de omzet van GAE zo groot is als die van een middelgrote supermarkt. We hebben er bij herhaling op gewezen dat wezenlijke groei van Eelde niet voor de hand ligt. Het achterland is te klein. Daaraan verandert een verlengde baan niets.

Meulendijks legt de zwakte van de procedure genadeloos bloot door te zeggen: "Er is specifieke juridische expertise no-

dig die niet aanwezig is en hoeft te zijn bij verschillende overheden die ons ondersteunen".

Met andere woorden: het vliegveld en de overheid hoeven de wet niet te kennen. Met zo'n opvatting is het vragen om problemen in en buiten de procedure.

Meulendijks eindigt met een vraag als klarenstoot: "Hoort in Noord-Nederland een volwaardige luchthaven die stuwend

is voor de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid?" Maar we hebben al een volwaardig vliegveld. Alleen het achterland is (te) klein. De

kreteet is een slag in de lucht, een geloofsartikel. In de recente discussie zijn details als nut en noodzaak, kosten en opbrengsten totaal buiten beschouwing gebleven. Ten onrechte: GAE haalt zijn prognoses niet, kost veel geld en gaat na de baanverlenging alleen maar meer geld kosten.

'Omwonenden dragen met succes argumenten aan'

Jan Wittenberg is lid van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde.