



Commissievergadering d.d. 4 maart 2026

3^e Kwartaalrapportage 2025 en Exploitatie- en Investeringsbegroting 2026 van Groningen Airport Eelde; brief van GS van 16 december 2025

Bijdrage van Gertjan Zuur

Voorzitter,

Eerder is door deze Staten op voorspraak van het college een 10 jaar langdurend plan geaccordeerd voor GAE. Dat plan was ambitieus, met groeicijfers, ook ten aanzien van passagiers. Dat is toen omarmd door de CDA-fractie. De ambitie, daarin uitgesproken, was méér was dan groei in passagiers, onderschrijft het CDA nog steeds van harte. De weg er naartoe is weerbarstig, dat merken we, maar dat wisten we van tevoren. Onzekerheid over Lelystad, bestemmingen die, soms zelfs vanwege een tekort aan vliegtuigen, worden geschrapt, de inmiddels ingevoerde vliegtaks en cetera hebben allemaal hun invloed op het beoogde groeipad qua passagiers. (Overigens is GAE een klein vliegveld, waar vanwege Europese regelgeving hierop een uitzondering mogelijk is. Wij verwachten dat ons GS zich daar, evenals vanuit Groningen, zich daar hard voor maakt.) Graag een reactie van GS. Toch zijn er ook lichtpuntjes te zien. Vanwege het nieuwe luchthavenbesluit met verruimde openingstijden is er groeipotentie. Het wordt daarmee aantrekkelijk om nog een extra rondje te maken.

En trouwens, en niet geheel onbelangrijk, het vliegveld GAE draait om meer dan alleen maar passagiers. Kijk naar de zich ontwikkelende industrie, de uitbreiding van opleidingen, bijv. de luchtvaartgerelateerde. En vergeet niet de overige functies van GAE, soms letterlijk van levensbelang.

Inzake de vragen:

Vraag 1. Om een weg naar een bestemming te vinden, moet je soms een minder gangbare route nemen. Dat de groei zich niet via een rekenkundig pad ontwikkelt, hoeft de uiteindelijke ambitie niet in de weg te staan.

Vraag 2. en 3. Als College en Staten worden wij steeds, via o.a. kwartaal- en jaarrapportages goed op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen t.a.v. GAE, inclusief de risico's. Dat is een goede zaak. En dat daar schommelingen in zitten van soms, misschien zelfs 20 procent, is niet vreemd, gezien de eerder genoemde factoren. Als CDA-fractie zien wij echter nog steeds potentie voor groei, ook in passagiersaantallen.

Vraag 4. GAE is gebaat bij langjarige zekerheid en een stabiele koers. Nog maar drie jaar geleden is hier door ons als Staten uitgebreid bij stil gestaan. De CDA-fractie acht het moment nu nog niet gekomen om een ijkmoment in de lussen.

Vraag 5. Dit vraagt een bredere beschouwing inzake de ontwikkelingen in en rondom GAE dan alleen maar het kijken naar de ontwikkeling van het aantal passagiers. En daarvoor vindt onze fractie het nog te vroeg.

Tot zover in eerste termijn.

Tweede termijn

Tot slot herhalen wij ons standpunt inzake GAE nog maar weer eens:

Voor het CDA blijft GAE een belangrijke voorziening in de gewenste infrastructuur. De beste verbindingen over spoor, weg, water en lucht in Noord Nederland zijn en blijven voor ons cruciaal. Het CDA is groot voorstander van de ontwikkeling die GAE heeft ingezet om steeds meer een plek van innovatie op het gebied van duurzaamheid, luchtvaart en logistiek te worden. Bij voorkeur mét nationale ondersteuning, waar de provincie én het vliegveld voor inzetten. Dus wij zullen aandacht vragen voor de motie die eind maart in de Tweede Kamer aan de orde komt en die extra steun voor kleine vliegvelden bepleit, ter compensatie van de vliegtaks.