

STICHTING VLIEGVELD DRACHTEN



Vliegveld Drachten



2023



Toekomst?



Eindverslag kwartiermaker vliegveld Drachten

(Onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van vliegveld Drachten in opdracht van de gemeenteraad Smallingerland in de periode van 2022 tot 2023)

Versie definitief

23 juni 2023



Inhoudsopgave

1.0	Inleiding en opdracht gemeente	3
2.0	Plannen toekomstige en huidige gebruikers	6
2.1	Plannen huidige gebruikers	6
2.2	Plannen toekomstige gebruikers	6
3.0	Stichting Vliegveld Drachten	12
3.1	Duiding van de benodigde vergunningen/toestemmingen	12
3.2	Inschatting achterstallig onderhoud	12
3.3	Investing uitbreidingen infrastructuur bij de ontwikkeling	16
3.4	Hoe ontwikkelingen vliegveld borgen in goede governance	18
4.0	Gemeente Smallingerland	22
5.0	Overige zaken	23
6.0	Financiële zaken	28
6.1	Kosten in de huidige situatie (2023)	28
6.2	Baten in de huidige situatie (2023)	29
6.3	Kosten maatregelen bij de voorgenomen ontwikkeling van het vliegveld	30
6.4	Te verwachten baten bij de ontwikkeling van het vliegveld	33
6.5	Globale analyse financiën	34
7.0	Adviezen en vervolgstappen na besluitvorming	35
8.0	Samenvatting eindrapport	37
Bijlage 1	(conceptkader) Toekomst Vliegveld Drachten 10-05-2022;	39

1.0 Inleiding en opdracht gemeente

Jarenlang is er onduidelijkheid geweest over de toekomst van het vliegveld Drachten. Binnen de gemeente Smallingerland is de luchthaven regelmatig onderwerp van (politieke) discussie geweest. Naast suggesties voor sluiting is er ook een niet geslaagde poging gedaan vliegveld Drachten te verkopen. De huidige exploitant, de Stichting Vliegveld Drachten, pakt de rol en taken van de exploitatie van het vliegveld niet meer voldoende op. Bestuursleden namen afscheid en werden niet opgevolgd. Een groot aantal taken werden door de Stichting Vliegveld Drachten bij de gemeente Smallingerland uitbesteed. Daardoor was het voor veel partijen onduidelijk wie nu verantwoordelijk was voor een deugdelijke exploitatie van het vliegveld. Het gevolg van deze onduidelijkheid over de toekomst is dat er afgelopen jaren enig achterstallig onderhoud op het vliegveld is ontstaan. Ook tijdige vernieuwing van vergunningen is lange tijd blijven liggen. Ook waren er enkele operationele problemen, zoals het heropenen van de aanvliegeroute 07, en het verzorgen van de noodzakelijke brandweerondersteuning op het vliegveld.

Eind 2020 hebben een aantal luchtvaartgerelateerde ondernemers de handschoen opgepakt en plannen gemaakt om het vliegveld te ontwikkelen. En dat op een manier dat het vliegveld binnen enkele jaren bedrijfseconomisch goed kan renderen zonder jaarlijkse bijdrage van de gemeente. Deze ondernemers hebben met hun plannen de gemeenteraad van Smallingerland geïnformeerd. De gemeente heeft op basis van die plannen een toekomstvisie voor het vliegveld ontwikkeld. Op 10 mei 2022 heeft de gemeenteraad Smallingerland besloten dat het vliegveld in ieder geval open moet blijven en dat er een kwartiermaker zal worden aangesteld om te onderzoeken of de plannen van de ondernemers voldoende zekerheid bieden voor een meer zelfstandige ontwikkeling van het vliegveld. Het besturen en exploiteren van het vliegveld (de governance) moest eveneens onderzocht worden en los komen te staan van de gemeente Smallingerland.

De in de gemeente raad van Smallingerland op 10 mei 2022 vastgestelde toekomstvisie (zie bijlage 1) is leidend voor een praktische aanpak door de kwartiermaker. Daarnaast is het van belang dat de kwartiermaker vanuit de eigen kennis en expertise bekijkt wat nodig is voor een gezonde toekomst en deugdelijke exploitatie van Vliegveld Drachten, binnen de geldende wet en regelgeving.

Voor de opdracht van de kwartiermaker is door de gemeente Smallingerland een plan van aanpak gemaakt. Dit plan van aanpak is hierna *cursief* weergegeven en bevat de volgende onderdelen;

Plannen toekomstige en huidige gebruikers:

- *Hoe realistisch zijn de intenties vanuit de plannen van 'Ready for Take Off' en 'Dutch Houses'. Hoeveel vierkante meter zal er echt verpacht gaan worden en welke inkomsten zal dit genereren. Hiertoe dienen garanties c.q. (voor)overeenkomsten te worden getekend, nadat er in overleg tussen de kwartiermaker en de (potentiële) gebruikers is vastgesteld wat de waarde is van hun intenties. Met de **potentiële** gebruikers kan het zijn dat er nieuwe pachtovereenkomsten getekend zullen worden. Daarnaast kan het zijn dat er met de **bestaande** gebruikers onderhandeld dient te worden. Dit is voor de inkomsten van de SVD van groot belang en is de basis voor elke deugdelijke exploitatie op Vliegveld Drachten. Hierbij speelt voor de potentiële gebruikers ook mee dat realisatie, als mogelijk, niet jaren op zich hoeft te laten wachten. Het gebruik door bestaande en potentiële gebruikers zal wel binnen de huidige wet en regelgeving moeten blijven passen (Luchthavenbesluit).*
- *In hoeverre zijn de huidige (bestaande) partijen op de hoogte van de ontwikkelplannen en hebben zij nog plannen voor uitbreiding van hun activiteiten, welke eisen stellen zij daaraan? Het is aan de kwartiermaker om ontwikkelplannen te verkennen en te beoordelen of zij op de hoogte zijn van de door de raad vastgestelde toekomstvisie voor het vliegveld.*

Stichting Vliegveld Drachten:

- *De Stichting Vliegveld Drachten (hierna te noemen: SVD) dient geherstructureerd te worden. Nieuw bestuur op afstand van de gemeente (eventueel met een Raad van Toezicht) dat meer objectief t.o.v. de gemeente staat en t.o.v. de verschillende (potentiële) gebruikers. Hiervoor dienen de statuten aangepast te worden. Tevens dient het huidige bestuur bevoegd te blijven om de besluiten tot herstructurering te nemen tot de nieuwe Stichting een feit is.*
- *Afstemming met het bestuur van de SVD over ontwikkelingen, noodzakelijke acties en besluiten.*
- *Bij de ontwikkelplannen moeten de mogelijkheden van de verduurzaming van de luchthaven in beeld worden gebracht en waar mogelijk in de uitvoeringsplannen van de verschillende partijen worden geïntegreerd.*
- *Beoordelen of overige functies, waaronder horeca, zonnepanelen, elektrische laadsystemen en tankvoorziening ook binnen de vigerende wet en regelgeving mogelijk zijn op het veld, en welke kosten en inkomsten daaruit te genereren zijn.*
- *Beoordelen of alles wat we nu of later zouden willen doen ook binnen de wet- en regelgeving valt (check op staatssteun, veiligheidsregelgeving op en rondom het vliegveld, zoals luchthavenbesluit, vliegroutes en veiligheidscertificaat e.d.).*
- *Ten behoeve van de uitvoering van de onder de vorige bullet genoemde plannen, is het ook van belang dat er definitieve zekerheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport komt over het aanvliegen van het vliegveld van beide zijden. Daarnaast moet het vliegveld minimaal een General Aviation vliegveld blijven. Tevens dient bekeken te worden op welke wijze de openingstijden veilig kunnen worden verruimt. Op basis van bovenstaande moet overleg plaatsvinden met de Provincie Friesland over de kaders van het luchthavenbesluit en eventuele aanpassing daarvan op basis van de ontwikkelingen.*

Gemeente Smallingerland:

- *De gronden van het vliegveld zullen in eigendom van de gemeente Smallingerland blijven en zullen tenminste voor een langere periode, waarbij gedacht wordt aan een periode van 40-50 jaar, ter beschikking gesteld worden aan de SVD, als exploitant van Vliegveld Drachten. Hiertoe dient een gebruikersovereenkomst met de beheerafspraken tussen de gemeente en de SVD gemaakt te worden (hierin dient ook amendement van CU/CDA meegenomen te worden over 'terugbetaling' kosten kwartiermakersfase).*
- *Planologisch kader van het vliegveldterrein dient van een beheerverordening in een bestemmingsplan/omgevingsplan te worden aangepast. Door de gemeente zal een planologische procedure gestart moeten worden (en de omwonenden zullen betrokken moeten worden). De plannen van toekomstige en huidige gebruikers moeten wel mogelijk zijn, dan wel mogelijk gemaakt worden, binnen dit nieuwe planologische kader.*
- *Verlenen van omgevingsvergunningen ten behoeve van de verschillende extra hangaarruimte en hangarhouses door de gemeente*

Overige zaken:

- *Beoordelen of bepaalde ontwikkelingen interessant zijn voor de opleidingsinstituten in de omgeving van Drachten zodat samenwerking in ontwikkeling kan worden ontwikkeld.*
- *Informerende Commissie Regionaal Overleg en omwonenden Vliegveld Drachten over de voorgenomen ontwikkelingen rondom Vliegveld Drachten.*

Er worden tussentijdse rapportages geleverd aan de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever. Bij de uitvoering van de opdracht zal er sprake zijn van nauwe samenwerking met en ondersteuning van de kwartiermaker door de projectleider vliegveld vanuit de gemeente Smallingerland, zodat de processen en bevindingen van de kwartiermaker zo snel als mogelijk uitgevoerd kunnen worden.

De bevindingen van de kwartiermaker zullen in een eindrapportage (en eventueel een globale presentatie als tussenrapportage) opgenomen worden, zodat de gemeenteraad uiteindelijk tot een afgewogen oordeel over de toekomst van het vliegveld kan komen met als basis het kader 'Toekomstvisie Vliegveld Drachten' van 10 mei 2022. Als nodig zal de kwartiermaker tussentijds rapporteren aan het college van B&W en de gemeenteraad.

De volgende onderdelen zullen in ieder geval opgenomen worden in de eindrapportage.

- *Concrete (waar mogelijk vastgelegde) toezeggingen van (nieuwe en bestaande) partijen op het vliegveld.*
- *Vastlegging en tijdsplanning van de benodigde kaders (planologisch en juridisch), die nodig zijn om de toezegde activiteiten van geïnteresseerde partijen te faciliteren.*
- *Duiding van de benodigde vergunningen/toestemmingen (bijvoorbeeld luchthavenbesluit en veiligheidscertificaat, aanvliegen route 07).*
- *Inschatting van het achterstallig onderhoud c.q. benodigde investeringen voor de nieuwe activiteiten op het vliegveld.*
- *Aangeven op welke wijze de ontwikkelingen geborgd kunnen worden in een stevige en deugdelijke governance.*

In de hierna volgende hoofdstukken komen alle onderdelen van het plan van aanpak terug, inclusief een globale uitwerking van de financiën. Vervolgens een aantal adviezen aan de gemeente Smallingerland en aan de Stichting Vliegveld Drachten en een overzicht van de mogelijke vervolgstappen na de besluitvorming in de gemeenteraad. Tot slot een samenvatting van het eindverslag in hoofdstuk 8.

Vliegveld Drachten huidige situatie (2023)



2.0 Plannen toekomstige en huidige gebruikers

2.1 Plannen huidige gebruikers

De bestaande partijen (Flight Level, Vliegclub Fryslân en Frisian Air) willen graag hun activiteiten op het vliegveld voortzetten, gedeeltelijk verduurzamen, en waar mogelijk uitbreiden.

Vlieg Club Fryslân. Is al zeer lang op de luchthaven gevestigd en heeft in het verleden al eens aangeboden om het vliegveld over te nemen van de Stichting Vliegveld Drachten. De vliegclub heeft destijds dat initiatief op verzoek van de gemeente Smallingerland uitgewerkt in een zelf gefinancierd kostbaar plan, helaas is het plan destijds in de politieke besluitvorming gesneuveld. De vliegclub is momenteel de grootste gebruiker van het vliegveld. De club beschikt over 2 hangaar complexen op het vliegveld. De vliegclub verzorgt onder andere vlieglessen, en stalling van vliegtuigen van de leden.

Flight Level. Is een vliegschool en verhuurt ook vliegtuigen. Zij maken gebruik van een tweetal oudere hangaars die zij huren van een aantal ondernemers. Flight Level is een ondernemende partij die veel initiatieven op het vliegveld ontplooit en ook waar nodig ondersteunt bij de havendienstorganisatie.

Frisian Air. Heeft enige jaren geleden een kleine nieuwe tijdelijke hangaar geplaatst naast de hangaar van de vliegclub. Deze hangaar mag blijven staan tot oktober 2023. Frisian Air is de Nederlandse importeur van (Zuid-Afrikaanse) Sling vliegtuigen. Frisian Air wil graag de hangaar na oktober 2023 laten staan.

Alle bovengenoemde partijen beschikken over verouderde en deels achterhaalde contracten met de Stichting Vliegveld Drachten voor de grondhuur waarop de hangaars en delen van de vliegtuigplatforms zijn gevestigd. In de verouderde contracten is er momenteel sprake van verschillende tarieven en voorwaarden per vierkante meter per jaar. Partijen zijn bereid om nieuwe erfpachtovereenkomsten af te sluiten mits de looptijd daarvan naar maximaal 50 jaar kan worden omgezet. Als onderdeel van die nieuwe erfpachtovereenkomsten zijn partijen bereid hun gebouwen waar nodig en gewenst op termijn te verduurzamen en te voorzien van zonnepanelen voor de opwek van elektrische energie die door henzelf en eventueel andere gebruikers op het vliegveld gebruikt kan worden.

2.2 Plannen toekomstige gebruikers

Noordzijde vliegveld. Aan de Noordzijde van het vliegveld (zijde van de Knobben) wil de onderneming **Dutch Houses** (hierna afgekort DH) een groot aantal zogeheten hangaarwoningen plaatsen. Er is inzicht gekregen in de wensen en eisen van DH en na intensief overleg is gebleken dat er mogelijkheden zijn om tot realisatie te komen. Niet alle wensen en eisen kunnen overigens worden gefaciliteerd en daarover heeft diverse malen constructief overleg plaatsgevonden met Dutch Houses

DH faciliteert dit hele project als projectontwikkelaar, en doet de gehele voorbereiding, bouw en verkoop van de hangaarwoningen. DH wil voor het mogen uitvoeren van de projectontwikkeling (na verstrekken van omgevingsvergunningen door de gemeente) ca. 75.000 Euro (3 Euro per m²) vergoeden aan de Stichting Vliegveld Drachten. De eigenaren van hangaarwoningen ondertekenen na het gereedkomen van de bouw de erfpachtovereenkomsten per kavel met de Stichting Vliegveld Drachten. Een van de eigenaren van DH is vlieger en wil zelf in een van de woningen gaan wonen. DH geeft aan voldoende klanten te hebben om ca. 30.000 m² hangaarwoningen te ontwikkelen. Die omvang is aan de Noordzijde van het vliegveld nu niet beschikbaar, onder andere vanwege de al aanwezige hangaars en de ligging en klaringen van de baan en rijbanen en de daarbij te hanteren obstakelvlakken (ICAO Annex 14). Er is op dit moment op basis van de nu bekende gegevens minimaal 25.000 m² en maximaal 28.000 m² beschikbaar voor ontwikkeling van hangaarwoningen, een en ander onder voorbehoud van de definitieve maatvoering en de termijn waarop de tijdelijke hangaar van Frisian Air zou kunnen worden verwijderd.

DH denkt binnen de nu beschikbare ruimte ca. 40 hangaarwoningen, verschillend in omvang, te kunnen realiseren. Bij de hangaarwoningen zal ook een deel van de aanliggende gronden worden meegerekend

in de erfpachtovereenkomsten. Dit betreft aan de vliegveld zijde de aanleg van voldoende verharding voor de hangaar waarop het vliegtuig veilig uit de hangaar kan worden gerold en zonder overlast voor het overige verkeer gereed kan worden gemaakt voor de start. Aan de landzijde van de hangaarwoning zal grond meegenomen worden voor aanleg van parkeerplekken voor voertuigen en voor aanleg van tuin. De wegaansluitingen op de Knobben zullen in overleg met betrokken partijen worden aangebracht.

Aan de Noordzijde van het veld is als gevolg van de projectontwikkeling door DH slechts een beperkte aanpassing van de infrastructuur door de Stichting Vliegveld Drachten noodzakelijk. Wel zal de grond bouwrijp gemaakt moeten worden (grondonderzoek en verwijderen bomen/struiken/hekwerken), maar naar verwachting zijn hier geen grote kosten mee gemoeid. De kosten van aanleg van nutsvoorzieningen moeten nog geïnventariseerd en onderling afgestemd worden, dit kan een onderdeel worden van de gesprekken die onder de intentieovereenkomst vallen.

Enkele klanten van DH hebben aangegeven bereid te zijn om een deel van de erfpachtsommen voor een nader te bepalen periode af te willen kopen, een andere deel heeft aangegeven de erfpachtsommen vooruit te willen betalen om zodoende de Stichting Vliegveld Drachten de middelen te verschaffen om waar nodig de infrastructuur te verbeteren en/of aan te passen als gevolg van de ontwikkeling van het vliegveld. De kwartiermaker heeft op basis van enkele gegevens van DH beperkt contact gehad met een paar toekomstige eigenaren/bewoners van hangaarwoningen en geconstateerd dat in ieder geval die personen waarmee contact is geweest bereid zijn een hangaarwoning aan te schaffen en daarvoor na de bouw een erfpacht overeenkomst met de SVD te willen sluiten.

DH wil graag op korte termijn binnen de bestaande beheers verordening (10 mei 2016) van de gemeente een proef/model hangaarhouse bouwen teneinde klanten te informeren en te behouden. Hierover is inmiddels contact geweest met omgevingsplan deskundigen van de gemeente Smallingerland en er zijn mogelijkheden binnen de bestaande beheers verordening om dit toe te staan. Voorwaarde is wel dat de gemeente (college B&W en de gemeenteraad) achter de ontwikkeling van het vliegveld staan en dat binnen een zekere termijn het omgevingsplan op de voorgenomen ontwikkeling zal zijn aangepast.

DH heeft aangegeven een intentie overeenkomst aan te willen gaan met de gemeente Smallingerland en de Stichting Vliegveld Drachten teneinde de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat DH een betrouwbare partij is die aan de noordzijde van het vliegveld hangaarwoningen wil ontwikkelen en dat een succesvolle verkoop daarvan binnen redelijke termijn mogelijk is.

Voorlopige ontwerpsschets van een hangaarwoning



Zuidzijde vliegveld. Aan de Zuidzijde van het vliegveld (zijde bedrijventerrein A7 Noord) willen een aantal ondernemers hun bedrijf, en in sommige gevallen gecombineerd/geïntegreerd met een bedrijfswoning, vestigen. Ongeveer 70% van deze ondernemers hebben zich in 2021/22 gepresenteerd als het consortium “Ready For Take Off”. De kwartiermaker heeft geconstateerd dat er geen sprake is van een consortium maar dat een aantal partijen dat in eerste instantie wel van plan waren en zich vooruitlopend op de vorming van een consortium al zo hebben gepresenteerd. Gedurende het proces om een consortium te realiseren vonden enkele van de ondernemers dat een stap te ver en er is geen formeel consortium gevormd.

Een aantal andere partijen heeft zich op een later tijdstip bij de kwartiermaker gemeld met interesse voor afname van een kavel aan de zuidzijde van het vliegveld voor luchtvaart gerelateerde activiteiten. Tot slot hebben 2 van deze partijen aangegeven op termijn pas interesse te hebben in een aantal kavels.

Ook een horeca ondernemer wil zich vestigen in een daartoe geschikt te huren pand. Bij voorkeur gelegen kort op de te realiseren aansluiting met de Ottolaan gelegen op het industrieterrein A7 Noord. De ondernemer wil zowel het vliegveld als de ondernemingen op het industrieterrein bedienen met catering/lunches om een rendabele exploitatie te bewerkstelligen. Op het industrieterrein A7 Noord zijn nu geen horecavoorzieningen terwijl hier wel behoefte aan is.

Tot slot is er interesse bij brandstofleveranciers om een eventueel te realiseren brandstofpunt te ontwikkelen waarbij naast vliegtuigbrandstoffen ook elektrische energie en waterstof te leveren is.

Aan de zuidzijde van het veld is als gevolg van deze ontwikkelingen een forse aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk. Naast de aanleg van een nieuwe vliegtuig rijbaan (gemarkeerde grasbaan) langs de gehele lengte van de verharding van de hoofdbaan is een nieuwe landzijdige ontsluiting (met overkluizing van de watergang) met de Ottolaan op het industrieterrein A7 Noord nodig. In eerste instantie lijkt een enkele ontsluiting met een wegbreedte van ca. 5 meter voldoende. In een later stadium kan gekozen worden voor een dubbele ontsluiting. Verder is er niet al teveel ruimte voor parkeren van voertuigen aan de zuidzijde op het vliegveld terrein, om die reden is een beperkte parkeervoorziening in de buurt van de nieuw aan te leggen ontsluiting zeer gewenst. Hierover zal overleg gevoerd moeten worden met de gemeente Smallingerland die gronden in de directe omgeving van de aan te leggen ontsluiting in eigendom heeft.

De partijen die zich aan de zuidzijde willen vestigen zijn;

Friesland Aviation. Is een handelsonderneming in vliegtuig onderdelen en avionics. Al 24 jaar op het vliegveld gevestigd. Zij willen een bedrijfsgebouw met 2 verdiepingen waarin onder andere een pilotshop, opslag etc. op de begane grond zal worden gevestigd en op de eerste verdieping een te realiseren en te verhuren horeca gelegenheid met terras.

Zij hebben aangegeven ca. 1000 m2 grond te willen bebouwen op de locatie die het dichtst bij de te realiseren ontsluiting met de Ottolaan ligt.

Friesland Aviation heeft aangegeven een intentie overeenkomst aan te willen gaan met de gemeente Smallingerland en de Stichting Vliegveld Drachten teneinde de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat Friesland Aviation een betrouwbare partij is die aan de zuidzijde van het vliegveld een bedrijfspand met horecagelegenheid wil ontwikkelen. Friesland Aviation wil bij de aanvang van de bouw een erfpacht-overeenkomst aangaan met de SVD. Bespreekbaar is een eenmalige vooruitbetaling van de erfpachtsom.

Aircraft Builders Europe. Is een onderneming die zelfbouw vliegtuigen uit Zuid Afrika (Sling vliegtuigen) importeert en in 2023 van Sling het Europese agentschap verkrijgt. De onderneming verwacht binnen enkele jaren ca. 20 vliegtuigen per jaar te verkopen. De vliegtuigen worden in onderdelen getransporteerd vanuit Zuid Afrika naar de Noord-Hollandse plaats Oudkarspel. Daar worden ze in een bedrijfshal grotendeels gemonteerd. Daarna gaan ze op transport naar vliegveld Drachten waar de laatste

handelingen (vleugels eraan) worden verricht. Vervolgens worden de toestellen vlieggereed gemaakt en (vliegend) getest. Op verzoek van de klant kunnen ook onderhoud en modificaties aan verkochte toestellen in het bedrijfspand op vliegveld Drachten worden verricht.

Zij hebben aangegeven ca. 250-500 m2 grond te willen bebouwen. Daarnaast vragen zij grond voor ruimte voor vliegtuigopstelplaatsen en een buitenterrein van ca. 1000-1500 m2 op een locatie die dicht bij de te realiseren ontsluiting met de Ottolaan ligt. De vliegtuigopstelplaatsen moeten aansluiten op de nieuw aan te leggen vliegtuigrijbaan aan de zuidzijde van het vliegveld.

Aircraft Builders Europe heeft aangegeven een intentie overeenkomst aan te willen gaan met de gemeente Smallingerland en de Stichting Vliegveld Drachten teneinde de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat Aircraft Builders Europe een betrouwbare partij is die aan de zuidzijde van het vliegveld een bedrijfspand wil ontwikkelen. Bij de aanvang van de bouw zal een erfpachtovereenkomst worden aangaan met de SVD. Bespreekbaar is een eenmalige vooruitbetaling van de erfpachtsom, en een eventuele gedeeltelijke afkoop van de erfpacht.

Hyfly. Is een onderneming die een VTOL drone op waterstof ontwikkelt met een groot laadvermogen en een groot bereik. De drone is o.a. inzetbaar voor vervoer van medische behoeften tussen ziekenhuizen en pakketvervoer. De drone is in ontwikkeling met behulp van o.a. het Europese Unie EFRO fonds. Het bedrijf is nu gevestigd op een bedrijventerrein in Drachten, het bedrijf wil op vliegveld Drachten een ontwikkel en test locatie realiseren. Een van de investeerders achter dit bedrijf is de importeur voor (o.a. elektrische) Pipistrel vliegtuigen in de Benelux.

Zij hebben aangegeven ca. 500 m2 grond te willen bebouwen in 2 verdiepingen. De begane grond zal worden ingericht voor het ontwikkelen van drones en de bovenverdieping voor kantoor en opslag.

Hyfly heeft aangegeven een intentie overeenkomst aan te willen gaan met de gemeente Smallingerland en de Stichting Vliegveld Drachten teneinde de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat Hyfly een betrouwbare partij is die aan de zuidzijde van het vliegveld een bedrijfspand wil ontwikkelen. Bij de aanvang van de bouw zal een erfpachtovereenkomst worden aangaan met de SVD.

Air Emotion. Is een onderneming in ballonvaren met alles wat daarmee samenhangt. Is op dit moment gevestigd in Donkerbroek en heeft 5 hete lucht ballonnen. Maakt op dit moment al regelmatig gebruik van vliegveld Drachten als ontvangst en opstijg locatie (samen met het bedrijf Flight Level). Wil zich verder ontwikkelen en wil zich om die reden vestigen met een woon/werk locatie op vliegveld Drachten.

Zij hebben aangegeven ca. 500 m2 grond te willen bebouwen en daarnaast willen ze beschikken over een stuk buitenterrein. In totaal is de behoefte ca. 1000 m2 grond. Gebouw is voor onderhoud en opslag balloninstallaties en men wil ook graag een bedrijfswoning integreren in het gebouw.

Air emotion heeft aangegeven een intentie overeenkomst aan te willen gaan met de gemeente Smallingerland en de Stichting Vliegveld Drachten teneinde de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat Air emotion een betrouwbare partij is die aan de zuidzijde van het vliegveld een bedrijfspand (wonen/werken) wil ontwikkelen. Bij de aanvang van de bouw zal een erfpachtovereenkomst worden aangaan met de SVD.

Onderhoudswerkplaats/stalling vliegtuigen (bedrijfsnaam nog niet bekend). Dit betreft een nog op te richten onderneming van een aantal initiatiefnemers die een gecertificeerde onderhoudswerkplaats voor vliegtuigen op vliegveld Drachten willen inrichten. Daar is behoefte aan want die voorziening is er nu niet op het vliegveld. Op dit moment worden de vliegtuigen waar nodig onderhouden door onderhoudsbedrijven die ad hoc het vliegveld bezoeken en hun diensten verrichten. De huidige directeur

van Flight Level is een van de initiatiefnemers. Een van de investeerders achter dit bedrijf is de importeur voor (o.a. elektrische) Pipistrel vliegtuigen in de Benelux.

Zij hebben aangegeven ca. 500 m² grond te willen bebouwen, en daarnaast is een stuk grond nodig voor de aanleg van een apron voor de hangaar. De omvang daarvan nader te bepalen, de Apron moet in ieder geval aansluiten op de nieuw aan te leggen vliegtuigrijbaan. Het gebouw heeft 2 verdiepingen, de begane grond is voor stalling van en onderhoud aan vliegtuigen en de bovenverdieping is voor kantoor/opslag.

Initiatiefnemers hebben aangegeven een intentie overeenkomst aan te willen gaan met de gemeente Smallerland en de Stichting Vliegveld Drachten teneinde de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat deze partij een betrouwbare partij is die aan de zuidzijde van het vliegveld een bedrijfspand wil ontwikkelen. Bij aanvang van de bouw zal een erfpachtovereenkomst worden aangaan met de SVD.

Windprofit. Is een onderneming die gespecialiseerd is in duurzame opwekking van energie. Is gevestigd in Oudkarspel en wil op vliegveld Drachten investeren in een hangaar voor stalling van vliegtuigen. De eigenaar bezit zelf een vliegtuig en wil dat op vliegveld Drachten in een eigen hangaar stallen.

Windprofit heeft aangegeven ca. 250 m² grond te willen bebouwen en een Apron voor de hangaar deur van ca. 17 meter breed met aansluiting op de vliegtuigrijbaan.

Windprofit heeft aangegeven een intentie overeenkomst aan te willen gaan met de gemeente Smallerland en de Stichting Vliegveld Drachten teneinde de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat Windprofit een betrouwbare partij is die aan de zuidzijde van het vliegveld een hangaar wil ontwikkelen. Bij aanvang van de bouw zal een erfpachtovereenkomst worden aangaan met de SVD.

Straalwerk Noord. Is een onderneming die gespecialiseerd is in onder andere het opruwen, ontlakken en oppervlakte behandeling van vliegtuigonderdelen. Is nu gevestigd in Zuidhorn en wil op vliegveld Drachten investeren in een hangaar/bedrijfsgebouw voor opslag van materialen en gereedschappen en stalling van vliegtuigen.

Ze hebben aangegeven tussen ca. 120 en 400 m² grond te willen bebouwen en buiten een Apron voor de hangaar deur te willen aanleggen met een aansluiting op de vliegtuigrijbaan.

Straalwerk Noord heeft aangegeven een intentie overeenkomst aan te willen gaan met de gemeente Smallerland en de Stichting Vliegveld Drachten teneinde de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat Straalwerk Noord een betrouwbare partij is die aan de zuidzijde van het vliegveld een hangaar/bedrijfsgebouw wil ontwikkelen. Bij de aanvang van de bouw zal een erfpacht overeenkomst worden aangaan met de SVD.

Toekomst – FAD. Is een (nieuwe) vliegclub die actief is op het vliegveld Drachten, voluit Flight Association Drachten. Heeft ca. 60 leden die vrijwel allemaal actief zijn op vliegveld Drachten. Organiseert regelmatig activiteiten op het vliegveld (o.a. Fly In). Heeft op dit moment nog geen gebouwen en/of voorzieningen op vliegveld Drachten maar wil dat in de toekomst wel graag.

Ze hebben aangegeven op termijn belangstelling te hebben voor de bouw van totaal 5 kleine hangaars, in 1 gebouw met de afmetingen van in totaal ca. 65 x 12 meter, op totaal ca. 780 m² grond. Daarnaast is nog een apron voor de deuren van de hangaars nodig met aansluiting op de vliegtuigrijbaan. Vanwege de hoogte (max 4,5 meter) en de afmetingen kunnen deze kleine hangaars goed gerealiseerd worden op het westelijke deel van de zuidzijde waar relatief beperkte ruimte is om gebouwen te realiseren.

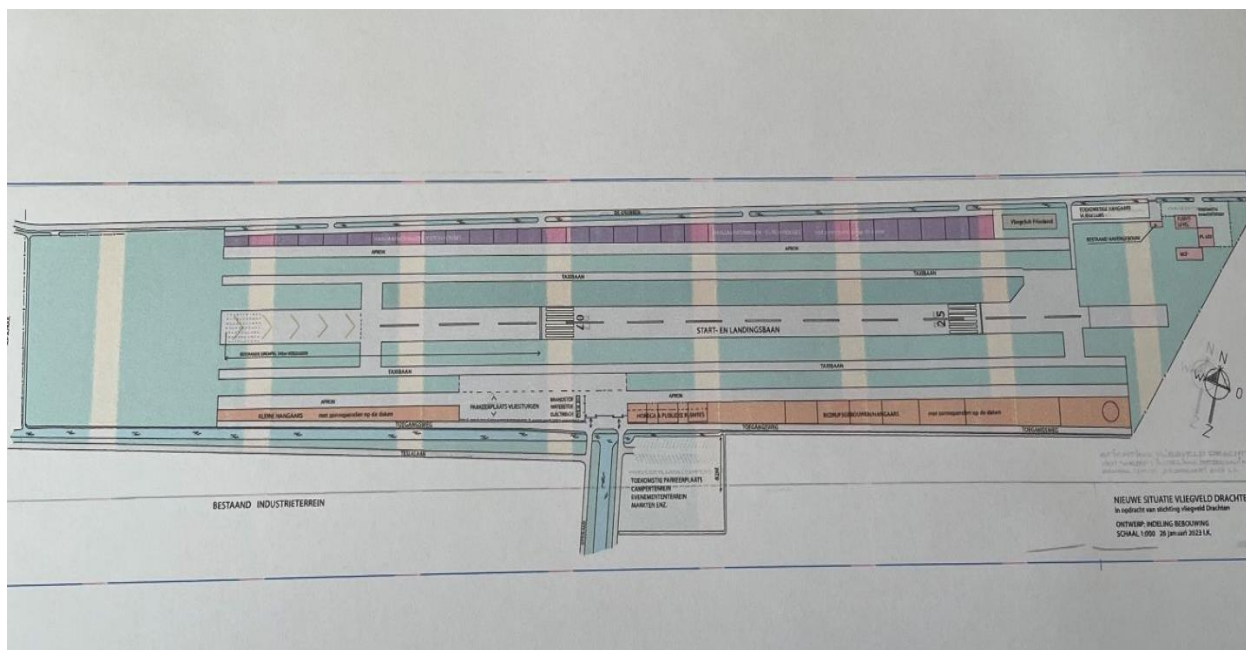
De FAD heeft aangegeven op termijn de voorgenomen ontwikkeling te willen realiseren, en heeft inmiddels een ontwerp tekening laten maken. Hiermee is binnen de kaders van de opdracht van de

kwartiermaker in voldoende mate aangetoond dat de FAD een betrouwbare partij is die op termijn aan de zuidzijde van het vliegveld kleine hangaars wil ontwikkelen. De FAD verwacht dat vanaf 2024/25 een aanvraag voor de bouw en een erfpachtovereenkomst te verwachten is.

Toekomst - Kijlstra/RAV. Als gevolg van de ontwikkelingen rondom het vliegveld Drachten is er interesse ontstaan bij een grote regionale vervoersmaatschappij op gebied van ziekenvervoer. Dat is Kijlstra ambulance en personen vervoer. Het bedrijf is gevestigd in Drachten op industrieterrein A7 Noord aan de Ottolaan. Zij hebben een luchtvaarttak in het bedrijf die het ambulance vervoer door de lucht van en naar een groot deel van de Waddeneilanden verzorgt. Op dit moment gebeurt dat door middel van een bij de ANWB Medical Air Assistance geleasede helikopter die gestationeerd is op militair vliegveld Leeuwarden. Kijlstra/RAV wil op termijn haar vervoer verder verduurzamen, ook het gedeelte wat door de lucht plaatsvindt. Gelet op de ontwikkelingen in de luchtvaart en de snelle ontwikkeling van kleine duurzame vliegtuigen die verticaal kunnen landen en starten (EVTOL = Electric Vertical Take Off and Landing) is het te verwachten dat een deel van het vervoer over de weg en het huidige ambulance vervoer van en naar de Waddeneilanden op termijn met kleine (4-6 persoons) verticaal landende en startende vliegtuigen plaats gaat vinden. Die maken dan gebruik van waterstof en/of elektrische energie. De Nederlandse overheid (Luchtvaartnota 2020-2050 min lenW) heeft als beleidsvoornemen dat de luchtvaart snel verduurzaamd moet worden te beginnen bij de kleinere luchtvaart. Kijlstra/RAV volgt die ontwikkelingen en ziet op termijn kansen om zich met dit soort luchtvaartuigen op vliegveld Drachten te vestigen.

Met de gegevens van dit moment denken zij dat ze over enkele jaren (vermoedelijk 2025/26) een besluit kunnen nemen over eventuele vestiging op vliegveld Drachten. Zij hebben verzocht of er in de ruimtelijke ontwikkeling aan het Oostelijke deel van de Zuidzijde van het vliegveld ca. 3000 m2 gereserveerd zou kunnen worden voor een hangaar/opslagruimte/kantoor en Apron/helispot in de planvorming rondom de ontwikkeling van het vliegveld.

NB: Indien op termijn sprake zou kunnen zijn van verplaatsing van **de huidige** helikopter operatie van vliegbasis Leeuwarden naar vliegveld Drachten is een aanpassing/uitbreiding van het Luchthavenbesluit vrijwel zeker noodzakelijk. Indien op dat moment sprake kan zijn van een operatie met EVTOL en/of duurzame kleine luchtvaartuigen die verticaal landen en starten is aanpassing van het Luchthavenbesluit waarschijnlijk niet nodig.



Ontwerpschets aanpassingen startbaan en maximaal beschikbare gebieden voor ontwikkeling opstellen

3.0 Stichting Vliegveld Drachten

3.1 Duiding van de benodigde vergunningen/toestemmingen

Luchthavenbesluit. Voor het noodzakelijke luchthavenbesluit kan de SVD na de besluitvorming in de gemeenteraad van Smallingerland vaart zetten achter het proces bij de Provincie Friesland om het huidige omzettingsbesluit om te laten zetten naar een nieuw luchthavenbesluit. Bij de omzetting kunnen huidige kaders, zoals onder andere de contouren voor geluid en externe veiligheid, worden gehandhaafd. De huidige vergunning bevat namelijk vooralsnog voldoende ruimte voor de voorgenomen ontwikkeling.

De SVD is wel voornemens om in het Luchthavenbesluit enkele ambtshalve wijzigingen op te nemen. Dit betreft onder andere gegevens over het inkorten van de baan en het verplaatsen van het beginpunt van baan 07. Dat is nodig als gevolg van het wederom in gebruik nemen van de aanvliegroute op baan 07 en het terugschalen van de start/landingsbaancode (van 2B naar 1B). Het terugschalen van de start landingsbaan code van 2B naar 1B, en de aanpassing van de markering van de start en landingsbaan beperkt het gebruik door grotere vliegtuigen. Verder en ontstaat de mogelijkheid om de aanvliegroute baan 07 ruim voor de woonwijk 'de Wyken' in de gemeente te plannen waardoor de overlast voor omwonenden zoveel als mogelijk beperkt kan worden. Concreet betekent dit het voornemen om het 'begin van de baan 07' (in luchtvaarttermen de drempel) ca. 350 meter naar het Oosten te verleggen. Deze aanpassing heeft gevolgen voor de voor vliegers beschikbare baanlengte, maar is voldoende voor het luchtverkeer wat nu en in de nabije toekomst van het vliegveld Drachten gebruik wil maken. Verder wil de SVD de openingstijden aanpassen, mede als gevolg van het gebruik van het vliegveld door hangaarhouse eigenaren die in principe elke dag gebruik moeten kunnen maken van het vliegveld.

Deze aanpassingen zijn al besproken met de betreffende overheden en kunnen op korte termijn worden gerealiseerd.

Alle huidige en toekomstige gebruikers hebben aangegeven hoeveel vliegbewegingen zij per jaar denken te gaan maken en met welke typen vliegtuigen. Die informatie heeft inmiddels geleerd dat op basis van de nu bekende gegevens en gebruikte vliegtuigtypen de huidige geluidscontour en de huidige externe veiligheidscontour voldoende ruimte kan bieden en niet aangepast of uitgebreid behoeft te worden.

Het concept luchthaven besluit ligt al enige tijd bij de Provincie Friesland, en kan na het besluit van de gemeenteraad van Smallingerland over de ontwikkeling worden afgerond. De SVD moet dan enkele ambtshalve wijzigingen zoals de gewijzigde baanconfiguratie en de openingstijden nog aanleveren.

Veiligheidsmanagement systeem en veiligheidscertificaat. Na het verstrekken van het Luchthaven besluit door de Provincie Friesland zal de SVD conform de nationale regelgeving (Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en Terreinen, kortweg de RVGLT) moeten zorgen dat er een veiligheidsmanagement systeem in werking zal worden gesteld. Daarbij zal een aerodrome manual moeten worden ontwikkeld waarin de werkwijze en de uitrusting van de luchthaven beschreven staat. Als dat is afgerond kan de SVD voor vliegveld Drachten een veiligheids certificaat aanvragen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

3.2 Inschatting achterstallig onderhoud

Achterstallig onderhoud. De afgelopen jaren is op de luchthaven sprake van achterstallig onderhoud. Dit is onder andere veroorzaakt door uitblijvende duidelijkheid over de toekomst van het vliegveld bij de gemeente Smallingerland en voldoende kennis van luchthavens bij de gemeente Smallingerland. Ook de wijze van acteren (met name het **niet** acteren) van de beperkte organisatie van de Stichting Vliegveld Drachten heeft geleid tot het geleidelijk laten ontstaan van achterstallig onderhoud.

De afgelopen jaren is het meest noodzakelijke onderhoud voor een groot deel uitgevoerd door diensten van de gemeente Smallingerland. Echte aandacht en een duidelijk (lange termijn) plan voor onderhoud van een vliegveld van deze omvang is er niet geweest.

De financiële situatie waarin de Stichting Vliegveld Drachten zich de afgelopen jaren heeft bevonden gaf ook geen of weinig ruimte voor de noodzakelijke (groot)onderhoudswerkzaamheden. Al jaren is er een beperkt tekort in de exploitatie van het vliegveld wat door middel van jaarlijkse gemeente bijdragen is opgelost. De gemeenteraad van Smallingerland heeft echter in haar besluit van 10 mei 2022 aangegeven dat de gemeente in de toekomst geen financiële bijdrage meer wil verstrekken.

De huidige situatie voor wat betreft (achterstallig)onderhoud is als volgt:

Start en landingsbaan. Er is sprake van enig achterstallig onderhoud aan de start en landingsbaan, onder andere als gevolg van het gebruik van een deel van de baan voor dragraces in de afgelopen jaren. Met de dragraces is begin 2023 de afspraak gemaakt dat zij nog een afsluitende race op een deel van het vliegveld mogen maken. Daarna zal de schade die de dragraces veroorzaakt hebben hersteld worden. Dit betreft voornamelijk rubberafzetting verwijderen op ca. 600 meter van de baan verharding en de start en landingsbaan markering deels verplaatsen en vernieuwen, enkele (langs) scheuren vullen, onkruid langs de zijkant van de baan en op de shoulders verwijderen, en waar nodig losliggende stukken asfalt herstellen, en/of tijdelijke reparaties aanbrengen. In mei heeft een inspectie plaatsgevonden van een civiele deskundige die gespecialiseerd is in luchthavens. Daarbij is gebleken dat de huidige toplaag van de baan (na de hiervoor genoemde herstelwerkzaamheden) in zijn totaliteit met een beperkte onderhoudsinspanning (scheuren vullen, craquelé herstellen) nog ca. 10 jaar mee kan. Wel zijn periodieke inspecties nodig om de status in de gaten te houden. Op basis van de huidige tarieven zal een vervanging van de gehele toplaag (ca. 4 cm over een oppervlakte van 700 x 30 meter) ongeveer 500.000 Euro bedragen. Dat zou dan moeten gebeuren in de periode na 2030 en daarvoor kan in de komende jaren een voorziening voor groot onderhoud in de begroting worden opgenomen.

Zie hierna enige foto's van het achterstallig onderhoud ter illustratie.



Langsscheuren met onkruid in het midden van de start/landingsbaan



Craquelé in het asfalt op de shoulders van de start en landingsbaan

Vliegtuig taxibaan. Bij de vliegtuig taxibaan aan de Noordzijde (een grasbaan) is sprake van enig achterstallig onderhoud aan de drainage op het Noordwestelijk deel van het vliegveldterrein. In de herfst en winter blijft daar teveel water liggen waardoor de taxibaan niet gebruikt kan worden en de vliegtuigen de start en landingsbaan als taxibaan moeten gebruiken. Dat is een ongewenste situatie. Vervanging/aanleg van een gedeelte van de drainage is in dat deel van het vliegveldterrein noodzakelijk.

Vliegtuig opstelplaatsen. Waar nodig herstellen/repareren, van het seinvierkant, de windzakken, en markers in de omgeving is in beperkte mate nodig, de toestand van de huidige vliegtuig opstelplaatsen is redelijk tot goed.

Hekwerken vliegveld. Op sommige plekken herstellen/repareren, omdat geen sleutelbeheer gehanteerd is kan vrijwel iedereen overal bij op het vliegveld. Het verdient aanbeveling om vanuit de gedachte over een adequate beveiliging van het vliegveld nieuwe sloten te plaatsen, en sleutelbeheer in te voeren met geregistreerde uitgifte van sleutels op naam verbonden aan een aantal voorwaarden.

ICT en communicatie voorzieningen aanpassen/updaten. De communicatie voorziening voor het directe contact met luchtvaarders is goed, de ICT voorzieningen zijn redelijk tot goed, de SVD heeft recent het besluit genomen om het in Nederland uniform gehanteerde registratie systeem VVAS aan te schaffen. Met dit systeem kan de registratie van alle vliegbewegingen plaats vinden en de afrekening ervan. De registratie is verplicht vanuit de luchtvaart wet en regelgeving en vanwege het bewaken van de vastgelegde grenzen uit het Luchthavenbesluit.

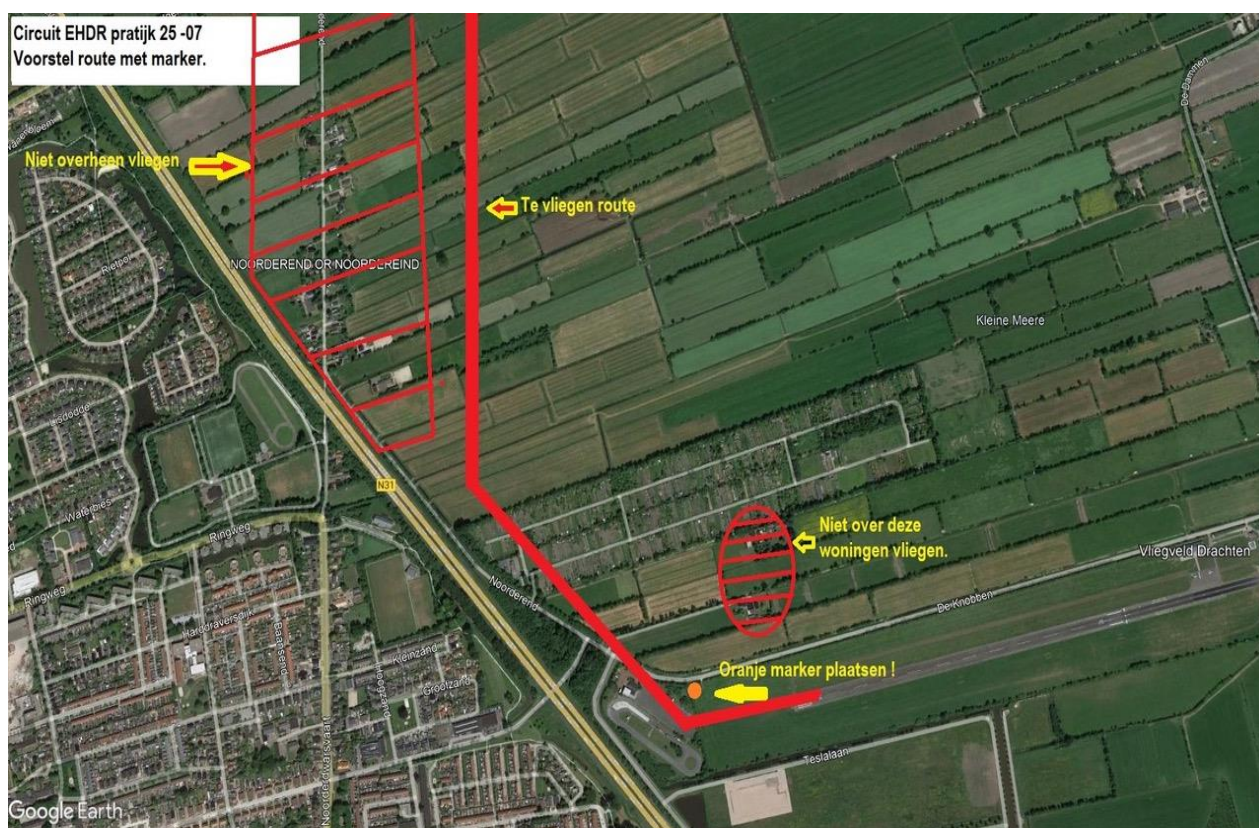
De communicatie met bestaande gebruikers en bedrijven is op dit moment **ruim onvoldoende**. Recente evenementen en werkzaamheden op het vliegveld zijn niet goed gecommuniceerd met alle gebruikers en bedrijven, dit leidt tot veel onbegrip en frustratie bij de huidige bedrijven en gebruikers.

De **website** van Vliegveld Drachten is sterk verouderd, word minimaal gebruikt, is grotendeels achterhaald en er is geen beheerder. Dutch Houses heeft een website ontwikkeld waarop informatie staat over vliegveld Drachten maar die informatie klopt niet meer. Dat kan een onveilige situatie veroorzaken. De web omgeving zal geheel aangepast en gemoderniseerd moeten worden, als dat gebeurt heeft Dutch Houses aangegeven dat zij de door hen ontwikkelde website laten vervallen.

Havendienst voertuig en brandweervoorzieningen. Het havendienstvoertuig is aan vervanging toe, de havendienst wil graag een eenvoudig elektrisch voertuig (tweede hands golfkar) en heeft dat opgevoerd voor de begroting van 2023. Het brandweermaterieel is beperkt en de afgelopen jaren gedeeltelijk vernieuwd. Voor dit moment is dat voldoende op orde.

Havendienst gebouw. Aan het havendienst gebouw moet in de komende jaren wat onderhoud gepleegd worden, het betreft met name enig schilderwerk en een installatie voor verwarming/ventilatie. Verder is het aan te bevelen om de sloten van het gebouw te vervangen en daarna sleutelbeheer in te stellen.

Wederom in gebruik nemen van aanliegroute baan 07. Na klachten van direct omwonenden, en de Commissie Regionaal Overleg is jaren geleden de aanliegroute naar de baan 07 tijdelijk buiten gebruik genomen. Die vliegroute liep recht over een woonwijk in de gemeente Drachten. Alleen in noodsituaties mag nu van die aanliegroute gebruik worden gemaakt. Het buiten gebruik nemen beperkt echter het gebruik van de luchthaven aanzienlijk en bij bepaalde weersomstandigheden (Oostenwind) kan er een onveilige situatie ontstaan. In 2021 heeft de Luchthaven samen met haar gebruikers een nieuwe aanliegroute voor de baan 07 ontwikkeld waardoor het aanvliegen over de woonwijk niet meer nodig is. Met de betrokken instanties (Inspectie Leefomgeving en Transport en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) heeft overleg plaatsgevonden over de aanpassingen. Ook is in 2022 in het formele overleg met de omwonenden (De Commissie Regionaal Overleg= CRO) de aanpassing besproken en toegelicht. Eind 2022 is er een nieuwe aanliegprocedure ontwikkeld en is de aanliegroute daadwerkelijk beproefd in aanwezigheid van Inspecteurs van de Inspectie Leefomgeving en Transport.



Nieuwe aanliegroute baan 07

De betrokken overheid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) heeft aangegeven dat de ontwikkelde route en de aanpassingen die daarvoor nodig zijn aan de start en landingsbaan uitgevoerd mogen worden. Om de route vanuit Noordwestelijke richting (langs de N 31) aan te kunnen vliegen en de woonwijk te ontwijken moet het begin van de baan 07 ongeveer 350 meter naar het Oosten verlegd worden. Tegelijkertijd zal dan de markering en de afmetingen van de start/landingsbaan zodanig aangepast worden dat de baancode van 2B naar 1B zal worden gebracht. Dat betekent dat de baan qua

markering zal worden ingekort, en dat bepaalde grotere vliegtuigen (wingspan groter dan 24 meter) vanaf dat moment niet meer gebruik kunnen maken van het vliegveld. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de huidige en toekomstige gebruikers, dit lijkt verder geen probleem.

De werkzaamheden die nodig zijn voor het in wederom in gebruiknemen van de aanvliegeroute op baan 07 zijn geïnventariseerd en inmiddels ter besluitvorming voorgelegd aan het bestuur van de SVD. Naar verwachting zullen de werkzaamheden in het najaar van 2023 in uitvoering worden gebracht. Daarna zal de formele publicatie aan luchtvaardenden door het ministerie van IenW plaatsvinden en kan de route weer in gebruik worden genomen. Voor deze werkzaamheden is een kosteninschatting gemaakt, zie hiervoor hoofdstuk 6.



Overzicht aanpassingen start/landingsbaan a.g.v.v. nieuwe aanvliegeroute baan 07

Uitvoering werkzaamheden 2023. Voor al deze hiervoor genoemde werkzaamheden is een globale kostenraming gemaakt, zie hiervoor hoofdstuk 6. Inmiddels heeft het bestuur van de SVD al enkele besluiten genomen om binnen de huidige begroting een deel van de hiervoor genoemde zaken al in 2023 aan te pakken.

3.3 Investing uitbreidingen infrastructuur bij de ontwikkeling

Investering en/uitbreidingen infrastructuur. De kwartiermaker onderscheidt de eerder genoemde twee faseringen in de voorgenomen ontwikkeling van het vliegveld. De eerste fasering betreft de ontwikkeling van de Noordzijde voor realisatie van Hangaarhouses, de tweede fasering betreft de ontwikkeling van de Zuidzijde van het vliegveld met een nieuwe landzijdige ontsluiting aan de Ottolaan op het industrieterrein A 7 Noord. Hierna worden de noodzakelijke activiteiten voor de beide ontwikkel faseringen nader beschreven.

Fase 1 ontwikkeling noordzijde vliegveld voor Hangaarhouses. Bij de geplande ontwikkeling aan de Noordzijde van het vliegveld (Dutch Houses) is een zeer beperkte aanpassing van de luchthaven infrastructuur nodig. Het gaat dan om aansluitingen van de bestaande noordelijke vliegtuigtaxibaan met de vliegtuigopstelplaatsen (aprons) van de hangaarhouses. De vliegtuigtaxibaan bestaat uit een grasbaan met enige markeringen dus de investeringen aan deze voorzieningen zijn zeer beperkt. Het bouwrijp maken van de gronden en grondonderzoek voor de ontwikkeling van de hangaarhouses is ook beperkt qua omvang en investering.

Tot slot zal een deel van de landzijdige ontsluiting (aansluiting op de Knobben) en de overkluizing over de watergang door de SVD in overleg met de gemeente Smallingerland moeten worden aangelegd. Daarbij kan vrijkomende grond van de bouwkavels gebruikt worden (gesloten grondbalans bij de ontwikkeling van het vliegveld) zodat ook daar de kosten van beperkt kunnen blijven. Het verdient aanbeveling om een plan te maken om met een gesloten grondbalans te werken voor wat betreft alle aanpassingen die voortvloeien uit de ontwikkeling van het vliegveld. Over de aansluitingen op de Knobben en overkluizingen van de watergang zal eerst overleg met de gemeente, Dutch Houses en de SVD dienen plaats te vinden, daarbij kan ook de verdeling van de kosten worden besproken. Ook over de aan te leggen Nutsvoorzieningen (water, riool, elektra, data) zal overleg moeten plaatsvinden over de gewenste aansluitingen en de verdeling van kosten. In bijlage 2 is een overzicht met inschatting van deze kosten opgenomen. Overigens heeft Dutch Houses een ontwerp gemaakt waarbij de hangaarhouses vrijwel geheel in hun eigen energie voorzien door middel van toepassing van zonnepanelen en waterstof.

Fase 2 ontwikkeling zuidzijde vliegveld voor bedrijfsgebouwen/hangaars, horeca en aprons. Voor de geplande ontwikkeling aan de zuidzijde van het vliegveld is in eerste instantie een nieuwe landzijdige ontsluiting met het industrieterrein A7 Noord noodzakelijk, namelijk een aansluiting op de Ottolaan. Die ontsluiting geeft de mogelijkheid om vrijwel zonder operationele verstoring van de vliegveld operatie de bouw activiteiten aan de zuidzijde uit te voeren. Deze ontsluiting zal aan het begin van fase 2 moeten worden gerealiseerd. Daarna zal langs de watergang aan de zuidzijde van het luchthaventerrein een dienstweg worden aangelegd waarmee de bouwkavels ontsloten kunnen worden. In eerste instantie kan dat nog een 'bouw' weg zijn die op een later stadium verhard kan worden. Vervolgens kan op de bouwkavels grond onderzoek plaatsvinden en kan de grond bouwrijp gemaakt worden. Na overdracht van de gronden aan de erfpachters en het verkrijgen van de nodige vergunningen kunnen de bouwactiviteiten gestart worden. Bij het gereedkomen van de eerste bouwactiviteiten zal een nieuwe Zuidelijke vliegtuig taxibaan aangelegd moeten worden over de gehele lengte van de verharding van de start en landingsbaan. Dit betreft, net als de huidige noordelijke vliegtuigtaxibaan, een grasbaan met markeringen en gezien de toestand van de gronden in dat gebied kan de aanleg naar verwachting met een beperkte investering plaatsvinden. Tijdens de aanleg van deze vliegtuigtaxibaan kunnen de (onverharde) ontsluitingen van de vliegtuigopstelplaatsen voor de nieuwe hangaars aan de Zuidzijde gelijk meegenomen worden in het werk. Bouw van hangaars/bedrijfsgebouwen, vliegtuigopstelplaatsen voor de hangaars, voorzieningen voor voertuig parkeren op eigen grond en de aansluiting op de dienstweg zijn grotendeels voor rekening van de erfpachters van de gronden. De dienstweg, vliegtuigrijbaan, vliegtuigopstelplaatsen en hekwerken waarmee het vliegveld terrein beveiligd zal worden zijn voor rekening van de SVD. Op een bepaald moment zal de ontwikkeling van het vliegveld vragen om meer (auto) parkeergelegenheid dan de op dat moment eigen beschikbare ruimte bij hangaars en bedrijfsgebouwen. Ook de mogelijke vestiging van een horeca punt op het vliegveld ter hoogte van de ontsluiting met de Ottolaan zal vermoedelijk vragen om extra parkeerruimte. Op dat moment zal overleg moeten plaatsvinden met de eigenaar van de gronden aan de Oostzijde van de Ottolaan over de mogelijkheid om daar een beperkt parkeerterrein aan te leggen. Over de aan te leggen Nutsvoorzieningen (water, riool, elektra, data) zal overleg moeten plaatsvinden over de gewenste aansluitingen en de verdeling van kosten. Voor wat betreft elektrische energie zal dit beperkt zijn omdat vrijwel alle nieuwe gebouwen worden voorzien van zonnepanelen. Er zijn ook mogelijkheden om via een SMART GRID en opslag van energie (Storage Battery) een vrijwel geheel eigen energie voorziening voor de luchthaven te ontwikkelen. In het financiële hoofdstuk (6) is een overzicht met inschatting van de globale kosten voor de ontwikkeling van de zuidzijde van het vliegveld opgenomen.

Een ontwerpsschets van de voorgenomen ontwikkeling is te vinden op de volgende bladzijde.



Ontwerpschets ontwikkeling vliegveld Drachten

3.4 Hoe ontwikkelingen vliegveld borgen in goede governance

In het besluit van de gemeenteraad Smallerland van 10 mei 2022 is opgenomen dat een nieuwe governance voor de ontwikkeling van de Luchthaven noodzakelijk is, en dat de mogelijkheden daartoe door de kwartiermaker onderzocht moeten worden. De kwartiermaker heeft intensief contact gehad met 2 gelijksoortige vliegvelden in Nederland, te weten de vliegvelden van Hilversum en Hoogeveen. Hierna volgt enige informatie over de aard en omvang van beide vliegvelden;

Vliegveld Hilversum. Vliegveld Hilversum heeft, net als vliegveld Drachten, een overeenkomst over het gebruik van de gronden met de vliegveldgrondeigenaar, de gemeente Hilversum. De overeenkomst wordt periodiek verlengd en kent bepaalde voorwaarden. De exploitatie van het vliegveld is in handen van de Stichting Vliegveld Hilversum. Vliegveld Hilversum beschikt over in totaal 3 start en landingsbanen, allen onverhard (grasbanen), de internationale baancode is 1B. Vliegveld Hilversum is 7 dagen per week geopend van s ' ochtends 07.00 uur tot s ' avonds 19.00 uur, in de winter zijn de openingstijden gelijk aan de uniforme daglicht periode (UDP in luchthaven termen), dat wil zeggen als het donker is dan is de luchthaven gesloten. De Luchthaven heeft een Luchthavenbesluit waarin ca. 76.000 vliegtuigbewegingen en 2000 helikopterbewegingen per jaar toegestaan zijn. Dat is dus een paar maten groter dan Drachten. Het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum bestaat uit 5 leden, allen onbezoldigd, en allen betrokken bij bedrijven die op de Luchthaven actief zijn. De Havendienstorganisatie bestaat uit 4 betaalde vaste (full time) medewerkers en ca. 20 vrijwilligers die een reiskosten en opleidingsvergoeding krijgen. De Stichting Vliegveld Hilversum geeft in beperkte mate gronden voor opstallen op het terrein uit in erfpacht/huur, vanwege beperkingen in het bestemmingsplan. De Stichting Vliegveld Hilversum exploiteert een vliegtuigbrandstof installatie en verpacht een horeca gelegenheid op het vliegveld terrein. De jaarlijkse omzet van het vliegveld bedraagt ca. 400.000 Euro. De Stichting Vliegveld Hilversum communiceert in beperkte mate met al haar gebruikers, jaarstukken worden niet openbaar gemaakt en niet gedeeld met andere partijen. De Stichting Vliegveld Hilversum heeft sinds enkele jaren een sluitende begroting, belangrijk onderdeel daarin is, naast de landingsgelden, de exploitatie van een brandstofleverpunt en de horeca voorziening. Erfpacht en grond huur vormt een beperkt deel van de inkomsten o.a. door gebrek aan beschikbare gronden en beperkingen in het bestemmingsplan.

Vliegveld Hoogeveen. Vliegveld Hoogeveen heeft, net als vliegveld Drachten, een overeenkomst over het gebruik van de gronden met de vliegveldgrondeigenaar de gemeente Hoogeveen. De overeenkomst wordt periodiek verlengd en kent bepaalde voorwaarden. De exploitatie van het vliegveld is in handen van de Stichting Vliegveld Hoogeveen. Vliegveld Hoogeveen beschikt, net als vliegveld Drachten, over 1 start/landingsbaan, die is onverhard (grasbaan), de internationale baancode is 2B. Vliegveld Hoogeveen is 7 dagen per week geopend van s' ochtends 10.00 uur tot s' avonds 19.00 uur, in de winter zijn de openingstijden gelijk aan de uniforme daglicht periode (UDP in luchthaven termen), dat wil zeggen als het donker is dan is de luchthaven gesloten. De Luchthaven heeft een Luchthavenbesluit waarin ca. 26.000 vliegtuigbewegingen en 2000 helikopterbewegingen per jaar toegestaan zijn. Dat is dus maar iets groter dan Drachten. Het bestuur van de Stichting Vliegveld Hoogeveen bestaat uit 5 leden, allen onbezoldigd, en de meesten zijn betrokken bij bedrijven die op de Luchthaven actief zijn. Uitzondering is de voorzitter van het bestuur, die is geheel onafhankelijk van de bedrijven op de Luchthaven en heeft in het verleden een belangrijke politieke functie gehad, en gebruikt zijn netwerk ten gunste van de Luchthaven. De Havendienstorganisatie bestaat uit 2 betaalde vaste part time medewerkers en ca. 30 vrijwilligers die een reiskosten en opleidingsvergoeding krijgen. De Stichting Vliegveld Hoogeveen geeft gronden uit voor opstellen op het terrein uit in erfpacht/huur, maar heeft beperkte ruimte. De Stichting Vliegveld Hoogeveen exploiteert een vliegtuigbrandstof installatie en verpacht een horeca gelegenheid op het vliegveld terrein. De jaarlijkse omzet van het vliegveld bedraagt ca. 200.000 Euro. De Stichting Vliegveld Hoogeveen overlegt een aantal keer per jaar met al haar gebruikers over de gang van zaken op het vliegveld, en de noodzakelijke en gewenste aanpassingen. Eenmaal per jaar verstrekt de Stichting Vliegveld Hoogeveen een jaarverslag met een door een accountant gecontroleerde financiële paragraaf aan alle gebruikers van het vliegveld. De Stichting Vliegveld Hoogeveen heeft sinds enkele jaren een sluitende begroting, belangrijk onderdeel daarin is, naast de landingsgelden, de exploitatie van een brandstofleverpunt en de horeca voorziening. Erfpacht en grond huur vormt een beperkt deel van de inkomsten o.a. door gebrek aan beschikbare gronden en beperkingen in het bestemmingsplan.

Nieuwe statuten Vliegveld Drachten en voorstel nieuw bestuur, RVT en versterking havendienst:

Door middel van de verkregen informatie van gelijksoortige vliegvelden (Hilversum en Hoogeveen) zijn nieuwe eigentijdse statuten opgesteld voor een vernieuwde Stichting Vliegveld Drachten. Inmiddels zijn deze statuten gedeeld met het huidige bestuur van de SVD en een notaris in de gemeente Smallerland heeft de statuten juridisch bekeken en aangepast. De vernieuwde statuten zijn inmiddels door het huidige bestuur SVD goedgekeurd. Conform de huidige statuten moeten wijzigingen en/of nieuwe statuten door de gemeente Smallerland en de Provincie Friesland worden goedgekeurd. In de besluitvorming over de ontwikkeling van het vliegveld bij de gemeente Smallerland zal, naast enkele andere besluiten, de goedkeuring van de nieuwe statuten worden meegenomen. De Provincie Friesland heeft schriftelijk bevestigd af te zien van haar recht op goedkeuring van de statuten.

Gelet op de eis/wens van vele huidige en potentieel nieuwe partijen die de ontwikkeling van het vliegveld verder vorm en inhoud willen geven moet er een vrijwel geheel vernieuwd onafhankelijk bestuur van de SVD gevormd worden. Dat bestuur bestaat uit leden die geen directe verbintenis hebben met partijen op het vliegveld en daardoor zoveel als mogelijk onafhankelijk kunnen werken binnen de doelstellingen van de (vernieuwde) SVD. Het huidige bestuur bestaat uit 5 onafhankelijke leden waarvan er tenminste 3 te kennen hebben gegeven op korte termijn te stoppen met deze functie. Voor de goedkeuring van de nieuwe statuten is conform de huidige statuten toestemming nodig van de gemeente Smallerland.

Alle informatie beschouwend adviseert de kwartiermaker dat een nieuw bestuur op zal moeten treden als een **dagelijks bestuur** met een nauw contact met huidige en potentiële gebruikers. Dit dagelijks bestuur kan bestaan uit **maximaal 3 leden**, te weten een voorzitter, een secretaris en een penningmeester. Ook de havendienstorganisatie zal qua omvang en kwaliteit vernieuwd en versterkt moeten worden om onafhankelijk te kunnen opereren en de ontwikkeling mede vorm te geven.

Het is aan te bevelen dat het nieuw samen te stellen bestuur de werkwijze van de Stichting Vliegveld Hoogeveen volgt en regelmatig overleg pleegt met de partijen/gebruikers op het vliegveld en die partijen informeert over de financiële gang van zaken, de operatie, de vergunningen, de uit te geven erfpachten, de tarieven, de investeringen etc. etc.

Indien gewenst kan het dagelijks bestuur aangevuld worden met een drie tal leden die de partijen op het vliegveld vertegenwoordigen. Indien hiervoor gekozen gaat worden ligt het voor de hand om een afgevaardigde van de bestaande partijen, een afgevaardigde van de (nieuwe) partijen aan de Noordzijde (VVE Hangaarhouses?) en een afgevaardigde van de (nieuwe) partijen aan de Zuidzijde aan te stellen.

Het is strikt noodzakelijk dat het nieuwe dagelijks bestuur de voorkomende taken duidelijk verdeeld en communiceert met alle betrokken, zoals het (dagelijks) contact met de Havendienstorganisatie, de commerciële en communicatie taken, de projecten en de financiële zaken.

Zoals eerder gesteld is de **huidige communicatie** vanuit de SVD en de havendienst met alle betrokken partijen **dik onvoldoende**. Na de besluitvorming zal de gemeente Smallerland zal niet meer betrokken zijn bij het (vernieuwde) bestuur en de taken van de SVD. Dat betekent dat financiële, commerciële, administratieve en onderhoudstaken in eigen beheer en/of extern moeten worden uitgevoerd.

Als het vliegveld mag ontwikkelen is het aan te bevelen dat de vergaderfrequentie van het dagelijks bestuur met vertegenwoordigers van de havendienst van de huidige 1 of 2 keer per jaar naar een maandelijks overleg toe gaat. Overleg met alle bij de ontwikkeling betrokken partijen kan in de eerste periode plaatsvinden via het project overleg wat onderdeel gaat worden van de afgesloten intentie overeenkomsten. Als de periode van de intentie overeenkomsten (ca. 9 maanden) is afgerond lijkt het goed om tenminste ieder kwartaal met alle betrokken partijen in gesprek te blijven over de ontwikkelingen op het vliegveld, waarbij tenminste een keer per jaar de financiële stukken, de jaarplannen en de jaarverslagen gedeeld worden.

Als de ontwikkeling van het vliegveld doorgang mag vinden worden de taken van dit dagelijks bestuur (zeker in de eerste 3 jaren) wat steviger dan nu en is een **passende beloning** noodzakelijk om een goede kwaliteit bestuurders te vinden en te behouden. Het advies is om vooralsnog een vergoeding van ca. 200 Euro per maand toe te kennen aan leden van het dagelijks bestuur, ook kan een vergoeding eventueel gekoppeld worden aan de uitgifte van erfpachten (vorm van prestatie beloning) tot een bepaald maximum per jaar.

De kwartiermaker heeft in de gesprekken met partijen enkele namen en gegevens aangereikt gekregen die een rol kunnen spelen in het nieuwe bestuur en de versterkte havendienstorganisatie van de SVD. Die gegevens zullen in een apart document worden opgenomen wat vertrouwelijk ter beschikking zal worden gesteld aan het (nieuwe) bestuur van de SVD.

Teneinde de onafhankelijkheid en transparantie verder te verbeteren kan ervoor gekozen worden om naast het dagelijks bestuur van 3 personen een **Raad van Toezicht** in te richten, die controle verricht op de jaarstukken en bestuursleden kan ontslaan en benoemen. De Raad van Toezicht heeft een beperkte functie en komt ca. 2 keer per jaar bijeen (voorjaar en najaar). De gemeente Smallerland kan er voor kiezen om in de Raad van Toezicht deel te nemen teneinde enige controle over de exploitatie en de ontwikkelingen van het vliegveld te blijven behouden.

Het advies is om de **Havendienstorganisatie**, na de besluitvorming over de ontwikkeling, geleidelijk te verstevigen en uit te breiden. Gelet op de voorgenomen ontwikkeling en de gewenste ontkoppeling van activiteiten/medewerkers van de gemeente Smallerland zal het takenpakket van de havendienst-medewerkers geleidelijk verzaamd worden en meer kwaliteit moeten krijgen. Hierbij kan men denken aan commerciële en communicatieve taken, taken op het gebied van dagelijkse aansturing van projectmatige activiteiten en kleine onderhoudswerkzaamheden etc. Tot slot zal bij de ontwikkeling en ontvlechting van de gemeente Smallerland een grotere administratieve werklast ontstaan die deels

door het bestuur en deels door de havendienstmedewerkers kan worden uitgevoerd. Uitbesteding van taken is ook een optie die, afhankelijk van de financiële situatie, kan worden benut.

Het advies van de kwartiermaker is om, in lijn met de fasering van de voorgenomen ontwikkeling, de havendienst geleidelijk uit te breiden naar minstens 2 part time/full time krachten, die gezamenlijk een groot deel van de openingstijden van het vliegveld in een rooster af kunnen dekken. Op basis van de ontwikkelingen in de regelgeving over bezetting havendienst en brandweerinzet kan mogelijk gekozen worden voor een beperkte bezetting van de havendienst (een groot deel van de tijd 1 persoon). De vaste medewerkers kunnen eveneens zorgdragen voor roosters van vrijwilligers, opleidingen, administratieve taken, administratie rondom vergunningen, safety management systeem, luchthavenhandboeken, aansturing en uitvoering van (klein) onderhoud en aanwezigheid van middelen.

Vrijwilligers zijn op een vliegveld als Drachten van zeer groot belang en daar moet zorgvuldig mee worden omgegaan. Een goede reiskosten vergoeding, vergoeding voor opleiding en regelmatig een kleine beloning in de vorm van een klein geschenk of bijvoorbeeld een BBQ op het vliegveld is van groot belang om de vrijwilligers te behouden en plezier aan het werk te behouden. Omdat de kosten op een vliegveld als Drachten altijd een belangrijke rol spelen is het van belang om een groot aantal vrijwilligers te werven die al op een of andere manier al betrokken zijn bij het vliegveld als gebruiker en/of partij. Zodoende leren gebruikers ook een beetje wat het exploiteren en veilig houden van een vliegveld allemaal inhoudt, en kunnen de kosten zo laag mogelijk worden gehouden en dat is in ieders belang!

Direct omwonenden van het vliegveld moeten bij klachten, naast de gebruikelijke procedure van melden bij de FUMO (luchthaven) of de Inspectie Leefomgeving en Transport (luchtruim), ook direct contact kunnen hebben met havendienstmedewerkers. Havendienstmedewerkers moeten derhalve ook enige kennis hebben van waar een luchthaven wel of niet verantwoordelijk voor is en daarmee omwonenden van dienst kunnen zijn. En als gebruikers van het vliegveld niet handelen conform de afgesproken procedures, dan kan de havendienst medewerker ze daar op aanspreken want het beperken van overlast in de omgeving is voor iedereen van belang! De havendienst heeft niet veel middelen om gebruikers die zich niet aan de regels in het luchtruim houden aan te pakken maar bij veel voorkomende klachten met een bepaalde gebruiker kan het bestuur van de SVD optreden en mogelijk de toegang tot het terrein ontfangen en/of een zakelijke overeenkomst ontbinden.

Bij het geleidelijk verruimen van de openingstijden en de ontwikkeling van het vliegveld zal de aantrekkelijkheid van het vliegveld ook voor vliegers die nu op andere luchthavens verblijven toe nemen en komen er naar verwachting meer en vaker bezoekende vliegtuigen. De huidige havendienst is nu georiënteerd op de bestaande gebruikers en als daar niet veel activiteiten zijn blijft het vliegveld nu soms wel eens dicht binnen de gepubliceerde openingstijden. Dat moet na afronding van de ontwikkeling anders en gastheerschap zal een veel grotere rol gaan spelen dan nu het geval is. Het aantal vrijwilligers zal geleidelijk en in lijn met de verruiming van de openingstijden mogelijk uitgebreid moeten worden. Alle vrijwilligers moeten in de veranderingen van het vliegveld worden meegenomen en in de opleiding zullen ook zaken als terreinbeheer, klein onderhoud, gastheerschap en klantvriendelijkheid een rol moeten gaan spelen.

De kwartiermaker heeft in de gesprekken met partijen enkele namen en gegevens aangereikt gekregen die een rol kunnen spelen in de vaste bezetting en vrijwilligers van de havendienst. Die gegevens zullen in een apart document worden opgenomen wat vertrouwelijk ter beschikking zal worden gesteld aan het (nieuwe) bestuur van de SVD.

4.0 Gemeente Smalingerland

Gemeente Smalingerland. De gemeenteraad van Smalingerland heeft op 10 mei 2022 in een toekomstvisie Vliegveld Drachten onder andere besloten dat zij het voornemen heeft om het huidige luchthaven terrein voor minimaal 30 jaar bestemd te laten blijven als vliegveld. Verder is de opgestelde (concept) toekomstvisie over vliegveld Drachten vastgesteld en is gevraagd om een nadere verkenning en analyse van de in de toekomstvisie genoemde ontwikkelingen door een kwartiermaker.

Gelet op de kaders over de ontwikkeling die de gemeenteraad van Smalingerland op 10 mei 2022 al heeft vastgesteld kan de voorgenomen ontwikkeling van het vliegveld starten als een rendabele exploitatie mogelijk is. Noodzakelijk is dan een kwalitatief goede governance (= nieuwe Stichting Vliegveld Drachten, bestaande uit actief bestuur en andere havendienstorganisatie) om de exploitatie langdurig en kwalitatief goed op te pakken zonder (financiële) steun van de gemeente Smalingerland.

Het eindverslag van de kwartiermaker geeft naar de mening van de kwartiermaker voldoende informatie over de mogelijke exploitatie van het vliegveld, de daarbij behorende governance, en de huidige situatie. Voor wat betreft het investeringsvoornemen op het vliegveld hebben vrijwel alle betrokken partijen, bestaand en nieuw, verklaard dat zij de ontwikkelde intentie overeenkomsten willen ondertekenen en de daarin vermelde afspraken willen nakomen. Ook hebben zij de hoeveelheid af te nemen gronden (voornamelijk de bouwvlakken) schriftelijk bevestigd en het voornemen om die gronden af te willen nemen in een met de SVD af te sluiten langdurige erfpacht overeenkomst. Afstemming tussen de SVD en de betrokken partijen over de extra in erfpacht af te nemen gronden voor onderhoud van gebouw en voertuig parkeren (schatting is ca 10% van het bouwvlak), en voor het vliegtuig parkeren voor de hangaar (schatting is ca 20% van het bouwvlak) dient nog plaats te vinden. In de globale opbrengst berekeningen (zie paragraaf 4) zijn die percentages (extra ruimte 10 % landzijdig en 20% luchtzijdig) wel meegenomen.

Het college van B&W en de gemeenteraad ontvangen en beoordelen als opdrachtgever het eind verslag van de kwartiermaker en de daarbij behorende stukken, zoals een nieuwe grondovereenkomst en nieuwe statuten voor de Stichting Vliegveld Drachten. Daarmee is aan de opdracht van de gemeenteraad volgend uit het besluit van 10 mei 2022 naar mening van de kwartiermaker voldaan.

Na een positieve beoordeling van het eindverslag van de kwartiermaker en een positieve besluitvorming over de ontwikkeling, het beschikbaar stellen van de gronden en de nieuwe governance (statuten) kan de ontwikkeling van het vliegveld daadwerkelijk starten.

Daarna zal het (nieuwe) bestuur van de SVD via de projectgroep de partijen (SVD zelf, de gemeente en bij het vliegveld betrokken partijen) aanzetten tot acties die de ontwikkeling daadwerkelijk mogelijk maken en na de start zal het proces van de ontwikkeling gevolgd kunnen worden in de projectgroep.

Deskundigen van de gemeente hebben aangegeven dat het proces van het omzetten van de huidige beheerverordening naar een omgevings/bestemmingsplan minimaal een jaar in beslag zal nemen. Het is wel mogelijk om bepaalde processen vast parallel aan het bestemmingsplan proces te laten lopen waardoor de totale doorlooptijd mogelijk iets verkort kan worden. Ook de mogelijkheid tot het plaatsen van een model/proef hangaarhouse is besproken. Deskundigen van de gemeente hebben aangegeven dat er binnen de bestaande regelgeving zeer waarschijnlijk mogelijkheden zijn om dat toe te staan.

De planning van de besluitvorming binnen de gemeente Smalingerland zal vermoedelijk leiden naar een besluit van de gemeenteraad net voor het zomerreces of net na het zomerreces in september 2023.

Omgevingsplan, omgevingsvergunningen en grondovereenkomst. De gemeenteraad van Smallerland zal na het besluit over de verdere ontwikkeling het vliegveld na vele jaren de huidige (tijdelijke) beheersverordening voor het vliegveld terrein om kunnen zetten in een gewenst definitief bestemming/omgevingsplan voor het vliegveld terrein. Daarna, of gedeeltelijk parallel aan dit proces, kan voor de benodigde bouwactiviteiten het proces van bouw/omgevings vergunningen gestart worden. Dutch Houses wil, vooruitlopende op het formele en tijdrovende proces van een bestemming c.q. omgevingsplan, op zeer korte termijn voor eigen rekening en risico een proef/model hangaarhouse realiseren op het vliegveld. Volgens de geraadpleegde deskundigen van de gemeente Smallerland zijn er binnen de bestaande procedures mogelijkheden voor het plaatsen van een proef/model hangaarhouse en kunnen sommige van de processen rondom het vaststellen van een bestemming/omgevingsplan, indien gewenst, sneller verlopen omdat enkele ervan (onder voorbehoud) parallel aan elkaar kunnen worden uitgevoerd.

In de besluitvorming bij de gemeente Smallerland zal ook een nieuwe governance (nieuwe statuten en bestuur SVD en aanpassingen havendienst organisatie) worden voorgesteld en een nieuwe en eigentijdse overeenkomst tussen de gemeente Smallerland en de SVD voor het langdurige gebruik van de gronden en de voorwaarden die daaraan gesteld worden.

Intentie overeenkomsten vliegveld. De kwartiermaker heeft van de gemeenteraad de opdracht gekregen om waar mogelijk pre contracten met de betrokken partijen te sluiten. Dit is gerealiseerd in de vorm van het afsluiten van intentieovereenkomsten met alle bij de ontwikkeling betrokken partijen. Het afsluiten van deze overeenkomsten heeft plaatsgevonden in juni 2023. Deze intentie overeenkomsten hebben een looptijd van ca. 9 maanden. Na ondertekening zal een projectgroep gestart worden onder leiding van de SVD met ondersteuning vanuit de gemeente Smallerland (secretaris). In de projectgroep zijn alle partijen die bij de ontwikkeling betrokken zijn vertegenwoordigd. De projectgroep start nog voor de zomer met kennismaken en inventarisatie van de benodigde activiteiten voor de ontwikkeling. Na een positieve besluitvorming door de gemeenteraad kunnen de activiteiten voor de ontwikkeling direct starten.

De projectgroep intentieovereenkomsten neemt op het moment van de start de huidige verbindende rol tussen de kwartiermaker en de bij de ontwikkeling betrokken partijen over.

5.0 Overige zaken

Inleiding. In dit hoofdstuk zijn een aantal onderwerpen benoemd en uitgeschreven die van groot belang zijn bij de huidige situatie en de mogelijke ontwikkeling van het vliegveld. Dit betreft de onderwerpen communicatie/informatie, omwonenden, verduurzaming vliegveld, innovatie, energie en scholing. Hierna worden deze onderwerpen nader toegelicht.

Communicatie/informatie omwonenden. Tijdens het onderzoek van de kwartiermaker zijn ook een aantal gesprekken met omwonenden van het vliegveld geweest. Sommigen hebben zich gedurende het onderzoek zelf gemeld en bij die mensen is de kwartiermaker op bezoek geweest. Op 1 februari 2023 is door de gemeente Smallerland een grote bijeenkomst belegd voor de omwonenden van het vliegveld (ca 4000 adressen), jammer genoeg is een fout gemaakt bij de verzending van de uitnodigingen waardoor enkele omwonenden aan de Oostkant van het vliegveld niet zijn meegenomen. De bijeenkomst op 1 februari 2023 vond plaats in de Brede school de Wiken en ongeveer 100 omwonenden waren aanwezig op die bijeenkomst. Naast een korte toelichting van het bestuur van de SVD, en de gemeente Smallerland heeft de kwartiermaker geschetst welke opdracht hij heeft en welke ontwikkeling er door bedrijven gewenst is op het vliegveld. Een van de bedrijven (Dutch Houses) heeft tot slot iets verteld over haar plannen voor hangaarwoningen aan de Noorzijde van het vliegveld. Uit deze bijeenkomst en de (huis) gesprekken met de omwonenden is gebleken dat huidige communicatie over het vliegveld door de SVD en de gemeente strikt onvoldoende is. Verder is bij omwonenden niet duidelijk waar men de

klachten over geluid of veiligheid van vliegtuigen zou moeten melden en hoe daar vervolgens een terugkoppeling op plaats zou moeten vinden.

Klachten procedure. Zoals hiervoor gesteld is er grote onbekendheid waar je moet zijn met welke klachten en hoe de terugkoppeling over die klachten verloopt. In de praktijk is het zo dat de Provincie Friesland de luchthavenvergunning heeft verstrekt, en dat (milieu gerelateerde) klachten over de luchthaven (het luchthaven terrein en dan met name het gebruik van het luchthaventerrein zelf) bij de FUMO moeten worden gemeld. De FUMO onderzoekt de klachten en geeft een terugkoppeling aan de klager. Met de FUMO zijn gesprekken gevoerd en zij gaan de werkwijze binnen hun organisatie beter documenteren zodat omwonenden hierover geïnformeerd kunnen worden. Zodra vliegtuigen zich in het luchtruim buiten de grenzen van de luchthaven bevinden vallen zij onder toezicht en handhaving van de landelijk werkende Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT). Bij het melden van klachten over vliegtuigen in het Luchtruim moet in vrijwel alle gevallen de ILenT zelf de overtreding constateren, en de ILenT is niet altijd op het vliegveld aanwezig. Klachten over onveilige situaties op de luchthaven zelf moeten ook aan de Inspectie Leefomgeving en Transport worden gemeld, ook de gebruikers en de luchthaven zelf zijn bij wet verplicht onveilige situaties te melden. Met de gemeente Smallerland is afgesproken dat de klachten procedure van de FUMO over de luchthaven zelf en de klachtenprocedure over vliegtuigen in het Luchtruim van ILenT in de komende periode naar alle 4000 adressen zal worden gestuurd, en dat de gemeente deze informatie ook op haar web omgeving zal zetten. Ook de Luchthaven zal haar medewerkers moeten instrueren over de juiste manier van het melden van klachten van omwonenden. Om een goede verstandhouding met de direct omwonenden te behouden is het aan te bevelen dat in sommige urgente gevallen de direct omwonenden de dienstdoende havenmeester kunnen benaderen met een klacht. In de huidige situatie heeft de Luchthaven een zeer beperkte en deels achterhaalde web omgeving, als er ontwikkeld gaat worden zal de web omgeving aangepast en uitgebreid kunnen worden en moeten de klachten procedures daar ook onderdeel van vormen.

Communicatie met de direct omwonenden over werkzaamheden of evenementen op het vliegveld heeft de afgelopen jaren niet of nauwelijks plaatsgevonden. Recent is dat enigszins verbeterd door ingrijpen van de gemeente Smallerland. Dat moet echt beter als de ontwikkeling doorgang mag vinden.

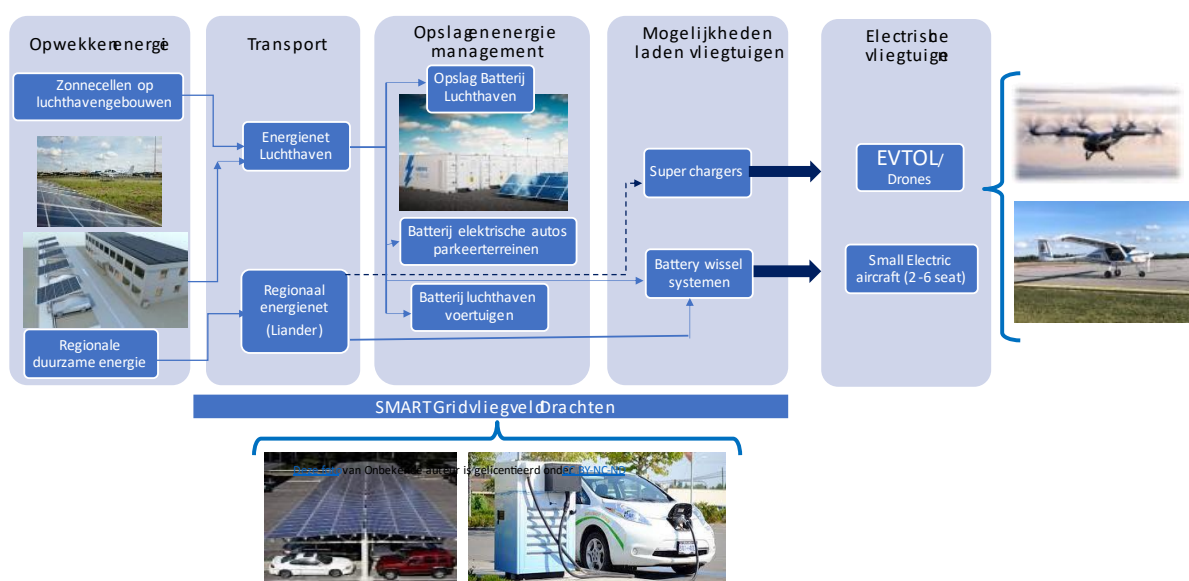
Als de voorgenomen ontwikkeling doorgang mag vinden is het ook van belang de bedrijven op het industrieterrein A 7 Noord en het wegentestcentrum aan de kop van baan 07 te informeren over de ontwikkelingen en de mogelijke gevolgen voor hen.

Communicatie/informatie bestaande bedrijven en gebruikers. De communicatie met bestaande gebruikers en bedrijven op het vliegveld is in de huidige situatie dik onvoldoende. Men is van goede wil en overlegt onderling wel eens wat maar een duidelijk communicatie protocol ontbreekt en vele gebruikers en bedrijven worden geheel niet of veel te laat geïnformeerd over werkzaamheden of evenementen die op het vliegveld terrein plaatsvinden. De kwartiermaker heeft dit zorgpunt aangekaart bij de SVD en daar verbeter maatregelen op voorgesteld. Om onnodige irritatie te voorkomen is het van belang dat gebruikers en bedrijven vroegtijdig en volledig geïnformeerd worden over evenementen en werkzaamheden op het vliegveld terrein.

Commissie Regionaal Overleg. De kwartiermaker heeft ook regelmatig zijn aanpak en de stand van zaken in het formele overleg met de omwonenden (de Commissie Regionaal Overleg of kortweg de CRO) en de betrokken partijen gepresenteerd. Tijdens gesprekken in en na **het CRO** is wel gebleken dat de vertegenwoordigers van de omwonenden in dat overleg niet altijd contact met hun achterban hebben, en in sommige gevallen mogelijk ook niet de juiste vertegenwoordigers zijn. Ook de vertegenwoordiging van de betrokken bedrijven op het vliegveld is verouderd en achterhaald. Het zou goed zijn om nog eens naar de vertegenwoordiging van omwonenden en vliegveld bedrijven in de CRO te kijken.

Verduurzaming vliegveld en energiesituatie in het gebied. Voor wat betreft de bouwactiviteiten is het uitgangspunt dat de op te richten bebouwing in de vorm van hangaarhouses en bedrijfsruimten/hangaars zoveel als mogelijk zelfvoorzienend zijn voor wat betreft energie. De beschikbare elektrische energie in dit gebied is beperkt, maar bij de ontwikkeling van de luchthaven zijn op basis van de nu bekende gegevens op de korte termijn geen grote elektrische energieverbruikers gepland. Er zijn gedachten over de ontwikkeling van een slim energienet (SMART GRID) op de luchthaven waarbij overtollige opgewekte energie opgeslagen kan worden in zogeheten 'storage battery' eenheden, maar overtollige energie kan ook kleinschalig worden omgezet in waterstof wat weer gebruikt kan worden om klimaatinstallaties van opstellen en vliegtuigen te voorzien van schone energie. Dutch Houses heeft voor de ontwikkeling van haar hangaarwoningen dergelijke concepten uitgewerkt. In de huidige financiële ramingen in dit verslag zijn geen ramingen opgenomen voor de ontwikkeling van een SMART GRID op de luchthaven. Er zijn echter voor dit soort innovatieve activiteiten ook bij een aantal instanties subsidies beschikbaar.

OPTIE SMART GRID VLIEGVELD DRACHTEN



Schetsmatig ontwerp SMART GRID vliegveld Drachten

De kwartiermaker adviseert de SVD om in overleg met haar gebruikers parallel aan de ontwikkeling een plan ontwikkelen om de luchtvaart (vliegtuigen) zelf geleidelijk te verduurzamen en geleidelijk voor de vliegtuigenergie over te schakelen op energiestromen zoals waterstof en elektriciteit. De Provincie Friesland heeft een groot en gedeeltelijk slecht bereikbaar buitengebied, waar bereikbaarheid en snelle spoedeisende hulp een steeds groter probleem gaat worden. Kleine luchtvaart kan daar een oplossing bieden. Inzet van bemande of op termijn onbemande grotere elektrische/waterstof drones en vliegtuigen bij het garanderen van bereikbaarheid in de buitengebieden is in de komende jaren te verwachten. Deze vliegtuigen veroorzaken in verhouding veel minder geluidsoverlast dan de huidige generatie vliegtuigen met (fossiele) brandstofmotoren. Bij de voornomen ontwikkeling van het vliegveld zijn in ieder geval op dit moment twee partijen betrokken die met elektrische/waterstof aangedreven vliegtuigen bezig zijn.

Innovatie en scholingsmogelijkheden. De voorgenomen ontwikkeling van het vliegveld en met name de mogelijkheden om de luchtvaart daarbij geleidelijk te verduurzamen biedt kansen voor scholing en opleiding in de omgeving van de gemeente Smallingerland. Met het innovatie cluster Drachten is regelmatig contact geweest over de mogelijke ontwikkelingen van het vliegveld en de kansen voor innovatie. Innovatie in duurzame mobiliteit in de luchtvaart staat nu niet op de agenda van het innovatie cluster Drachten.

De Europese Unie en de Nederlandse overheid (Luchtvaartnota 2020-2050) hebben beleid en regelgeving ontwikkeld voor de verduurzaming van de luchtvaart. De meeste mogelijkheden op de korte termijn zijn, vanwege technische redenen, mogelijk in de kleine luchtvaart. Op dit moment zijn er al veel initiatieven op het gebied van kleinere vliegtuigen die gebruik maken van elektrische aandrijving of waterstof als brandstof. Ook de ontwikkeling van grotere drones bemand en onbemand verloopt voorspoedig en die ontwikkeling gaat de Provincie Friesland ook raken. De ontwikkeling van de luchthaven kan niet alleen bouwkundig en energie technisch leiden tot innovatieve oplossingen maar ook de ontwikkeling van de luchtvaartuigen zelf zal de komende decennia moeten leiden tot grootschalige innovaties.

De Luchtvaart moet immers van de fossiele brandstoffen af en geleidelijk stiller en schoner worden. De Nederlandse overheid heeft daarvoor een nieuwe Luchtvaartnota (2020-2050) ontwikkeld en uitvoeringsplannen ontwikkeld om de verduurzaming van de luchtvaart te versnellen waar mogelijk. Technisch liggen de eerste realistische mogelijkheden voor verduurzaming van de luchtvaart in de kleine luchtvaart en daar is vliegveld Drachten uitermate geschikt voor. Met die ontwikkeling van kleinere stille en schone vliegtuigen zal ook een andere vervoersbehoefte kunnen ontstaan vooral in provincies met relatief grote buitengebieden. Dan kan gedacht worden aan het uitvoeren van allerlei inspecties (milieu, brandveiligheid, etc.) door onbemande of bemande drones/vliegtuigen. Maar ook aan (snel) ambulance vervoer, pakket vervoer, medische hulpmiddelen etc. Men denkt zelfs aan een ontwikkeling op het gebied van personenvervoer (luchttaxi Uber). Op dit moment worden elektrische vliegtuigen ontwikkeld die verticaal omhoog en omlaag gaan (net als een helikopter) en daardoor vrijwel overal kunnen landen en starten. De Provincie Friesland wil deze ontwikkelingen wel graag zoveel als mogelijk op 1 plek concentreren, bij voorkeur op het vliegveld Drachten.

Deze ontwikkelingen kunnen ook bijdragen aan interessante opties voor opleidingsinstituten in de omgeving van Drachten.



Enige indrukken van de (elektrische) innovatie in de kleine luchtvaart. (EVTOL)



Enige indrukken van de (elektrische) innovatie in de kleine luchtvaart. (EVTOL)

Voorbeelden van enkele elektrische/waterstof vliegtuigen die momenteel in ontwikkeling zijn of al vliegen

Pipistrel Velis electro (2 pers.)



Lillium EVTOL (5 pers.)



Magnus E fusion (2 pers.)



Cessna 174 (4 persoons)



Waterstof drone pakketvervoer



Kitty Hawk (2 persoons)



6.0 Financiële zaken

Huidige situatie (2023). Financieel onderscheiden we de kosten en de baten. In de huidige situatie zijn al bepaalde maatregelen nodig om het vliegveld verantwoord binnen de huidige regelgeving te gebruiken. Dat gaat het met name over een deel van het achterstallig onderhoud en het herstellen van de aanvliegroute 07. Met de SVD en gemeente Smallerland is overleg geweest en een aantal werkzaamheden worden dit jaar uitgevoerd. De globale kosten voor maatregelen in de huidige situatie worden in hoofdstuk 6.1 beschreven en de geschatte huidige baten in hoofdstuk 6.2.

Situatie na ontwikkeling. De globale kosten voor de exploitant van de luchthaven voor de voorgenomen ontwikkeling worden in hoofdstuk 6.3 beschreven. Daarbij hanteren we de twee voorziene faseringen, namelijk de ontwikkeling van hangaarwoningen aan de Noordzijde enerzijds en de ontwikkeling van bedrijfsgebouwen en hangaars aan de Zuidzijde anderzijds. Daarna is een globale raming van de baten in de periode na de ontwikkeling van het vliegveld opgenomen in hoofdstuk 6.4.

In hoofdstuk 6.5 is een analyse van de financiële situatie opgenomen **nadat** de gehele ontwikkeling heeft plaatsgevonden.

6.1 Kosten in de huidige situatie (2023)

Huidige situatie vliegveld Drachten en Stichting Vliegveld Drachten. In de huidige situatie is er sprake van enig achterstallig onderhoud op een deel van het vliegveld. Dit achterstallig onderhoud is in de afgelopen jaren voor een belangrijk deel ontstaan door het uitblijven van besluitvorming over de toekomst van het vliegveld door de gemeente. Er is sprake van achterstallig onderhoud aan de start en landingsbaan, (onkruid verwijderen, markering ophalen, langs scheuren vullen, craquelé vlakken repareren etc.) aan de hekwerken (reparatie en sloten), aan de drainage in de Noord/West hoek van het vliegveld (schoonmaken of vernieuwen) en aan het havendienst gebouw (schilderwerk). Verder is er sprake van achterstallig onderhoud aan de digitale omgeving van de luchthaven (website onvolledig, niet compleet en soms misleidend).

In 2021 is gestart met het proces rondom het wederom in gebruik nemen van de aanvliegroute baan 07. Hiervoor is het nodig dat de markering van de baan moet worden aangepast en dat bepaalde onderdelen van de baanmarkeringen (drempel/baaneinde/landingszone etc.) in afstand verplaatst gaan worden. Dit in verband met het vermijden van een aanvliegroute die over de aanliggende woonwijk van de gemeente Smallerland zou lopen. Voor het aanpassen van de start en landingsbaan is het noodzakelijk dat een eerder buiten gebruik genomen gedeelte (bij voormalige baankop 25 aan de Oostkant) voor de dragracers, van rubber gereinigd gaat worden om de noodzakelijke stroefheid van de baan te garanderen en de nieuwe markeringen kwalitatief goed aan te kunnen brengen. Voor deze werkzaamheden zijn al offertes aangevraagd en proefvlakken gereinigd. De planning van deze werkzaamheden is in de tweede helft van 2023, nadat een laatste afscheidsrace van de dragracers is gepland. Inmiddels is voor een groot deel van deze werkzaamheden al budget gevonden binnen de bestaande voorzieningen.

Verder heeft het Ministerie van Defensie de schade vergoed die ontstaan is na de oefening Falcon eind 2022. De herstel werkzaamheden aan het voorterrein en enkele vliegtuigplatforms en parkeerplaatsen is inmiddels in volle gang en zal voor de zomer worden afgerond. Deze schade is verder buiten beschouwing gelaten.

Globale raming van de max en min kosten 2023 (huidige situatie)

Schatting kosten 2023 (achterstallig) onderhoud en realiseren aanvlieg 07	Uitgaven max	Uitgaven min	Opmerkingen (bron = deels begroting 2023 SVD)
Achterstallig onderhoud start en landingsbaan	15 k	10 k	Langscheuren schoonmaken, langscheuren vullen, onkruid verwijderen
Rubber en markering verwijderen deel van de baan als gevolg van weer in gebruiknemen nieuwe aanvliegroute 07	20 k	20 k	Offerte is er, proefvlak is reeds uitgevoerd, kan zonder schade aan oppervlakte
Normaal onderhoud 2023	17 k	15 k	Gras maaien, onderhoud vliegveldterrein, snoeien, verlichting/verwarming, communicatie, gebouw etc
Start en landingsbaan nieuwe markering aanbrengen	9 k	8 k	Markeringen verplaatsen/vernieuwen als gevolg van in gebruik nemen nieuwe aanvliegroute baan 07
Hekwerken nalopen en herstellen	10 k*	5 k*	Sloten vervangen en sleutelbeheer instellen
Drainage grasterrein Noordwesthoek vliegveld schoonmaken en /of vernieuwen	60 k*	30 k*	Als reparatie of schoonmaken niet kan, moet er ca. 2400 m2 vernieuwd worden, incl. putten. Indien vernieuwing meenemen na besluit ontwikkeling
Organisatiekosten SVD bestuur en havendienst	17 k	15 k	Onbezoldigd (5 personen) bestuur, havendienst 1 vaste parttime kracht en ca. 30 vrijwilligers
Totaal kosten 2023	148 K euro	103 K euro	* Bedragen zitten niet in begroting SVD 2023

Huidige organisatie. Het huidige bestuur van de SVD is onbezoldigd en ontvangt alleen een beperkte onkostenvergoeding in voorkomende gevallen. De huidige havendienstorganisatie bestaat uit een vaste kracht met een maandvergoeding van 500 Euro en ca. 30 vrijwilligers. De kosten van de havendienstorganisatie bestaan verder uit een reiskosten vergoeding, opleidingskosten en kosten voor onderhoud van het gebouw, de voertuigen en de brandweeruitrusting. In 2023 zijn de kosten voor de organisatie op ca. 17.000 euro geraamd.

6.2 Baten in de huidige situatie (2023)

De huidige baten bestaan uit de havengelden, een beperkte grasverpachting en opbrengsten uit gebruik van het vliegveld voor evenementen. Onderstaande tabel bevat een globale raming van de huidige baten van het vliegveld (bron = begroting 2023 SVD)

Schatting baten 2023 (huidige situatie)	Inkomsten max	Inkomsten min	Opmerkingen (bron = begroting SVD 2023)
Havengelden/landingsrechten	20 k	18 k	
Vergoeding grondverhuur hangaars en bedrijfsgebouwen	9 k	8 k	Grondhuur contracten zijn verouderd moeten worden vernieuwd en geleidelijk meer marktconform
Vergoeding gebruik terrein voor evenementen	16 k	10 k	Vergoedingen voor diverse evenementen, fotoshoots, laatste dragrace etc
Opbrengst grasverpachting	3,5 k	3,5 k	Sloten vervangen en sleutelbeheer instellen
Bijdrage gemeente Smallingerland 2023	??	??	Nader te bepalen binnen kaders budget en raadbesluit 10 mei 2022
Totaal baten 2023	48,5 K euro	39,5 K euro	

Havengelden, gras en evenementen. In de huidige situatie is er sprake van verpachting van een deel van de grasvelden voor een grasdrogerij. Daarnaast mag het vliegveld binnen de huidige vergunning een aantal malen per jaar gebruikt worden voor evenementen. Voor het gebruik van het vliegveldterrein wordt een vergoeding bepaald en alle bijkomende kosten zoals reiniging en schadeherstel zijn voor rekening van de evenementen organisatie.

Huidige grondhuur contracten opstellen. De grond overeenkomsten met de huidige opstal eigenaren kunnen op korte termijn worden herzien en geactualiseerd. Met de huidige opstaleigenaren is besproken dat voor de overgang naar een voor alle partijen uniform marktconform tarief (voorstel 2023 = 6 Euro per m²), afhankelijk van het huidige bedrag per m² een bepaalde termijn afgesproken gaat worden waarop met het dan geldende marktconforme tarief gerekend zal worden. Als aanname is een termijn van 1-3 jaar aangehouden voor deze transitie. Voor deze fase zijn de inkomsten en de uitgaven voor de SVD nog beperkt en op basis van de nu bekende gegevens zoveel als mogelijk met elkaar in balans.

6.3 Kosten maatregelen bij de voorgenomen ontwikkeling van het vliegveld

Na een positieve besluitvorming door de gemeenteraad van Smallerland kan het vliegveld door ontwikkelen. Gelet op de huidige financiële situatie van de Stichting Vliegveld Drachten en kijkende naar de inkomsten en uitgaven die aan de orde zijn als het vliegveld gaat ontwikkelen is het aan te bevelen om in ieder geval een fasering aan te brengen in de ontwikkeling.

Ontwikkeling Noordzijde vliegveld. Die fasering kan bestaan uit het allereerst op korte termijn ontwikkelen van een proef/model hangaarhouse aan de **Noordzijde** van het vliegveld voor Dutch Houses (DH), direct gevolgd door het ontwikkelen van de hangaarhouses op de resterende grond aan de Noordzijde van het vliegveldterrein. In de voorafstemming met de gemeente Smallerland is gekeken naar de mogelijkheden voor het plaatsen van een proef/model hangaarwoning. Op basis van de huidige kaders en regelgeving is er waarschijnlijk een mogelijkheid om voor risico van DH een proef hangaarwoning te plaatsen vooruitlopend op het formele proces van het bestemming/omgevingsplan. Bij het inmeten van het vliegveld is geconstateerd dat er in de huidige situatie naar alle waarschijnlijkheid slechts ca. 25.000 m² beschikbaar is voor hangaarwoningen. DH heeft aangegeven dat zij de projectontwikkeling van hangaarhouses aan de Noordzijde van het vliegveld willen verzorgen op een kavel met een grootte van maximaal 30.000 m². Er lijkt ca. 25.000 m² beschikbaar te zijn en in de berekeningen is derhalve een door DH te betalen eenmalige vergoeding van ca. 3 Euro/m² = 75.000 Euro opgenomen (Kavelclaim). Voor wat betreft de inschatting van kosten is gerekend dat er per 2 hangaarhouses een ontsluiting op de Knobben nodig is en dat er per Apron van de hangaarhouses 1 ontsluiting op de Noordelijke vliegtuigtaxibaan nodig is. Dit is nader in te vullen en te bepalen bij het maken van een definitief ontwerp. In de volgende tabel is een overzicht van de kosten voor de ontwikkeling van de Noordzijde van het vliegveld te vinden.

Globale raming van de kosten voor de ontwikkeling van de Noordzijde van het vliegveld.

Schatting kosten aanleg nieuwe infrastructuur Noordzijde (na besluitvorming ontwikkeling)	Uitgaven max	Uitgaven min	Opmerkingen
Ontsluitingen Noordzijde hangaarhouse (lucht en landzijdig)	43k	30k	In totaal 15 ontsluitingen op de Knobben, in totaal 32 (grasbaan) aansluitingen van hangaar aprons naar noordelijke taxibaan
Nutsvoorzieningen Noordzijde	15k	8k	Diverse pijpen en bekabeling op luchthaventerrein (aannname = voldoende beschikbare nutsvoorziening)
Hekwerken Noordzijde	8k	6k	Hekwerken tussen hangaars en afsluiting veld
Grondonderzoek en bouwrijp Noord	8k	5k	Bouwrijp maken Noordzijde hangaarhouses
Totaal eenmalige kosten ontwikkeling Noordzijde	74 K euro	49 K euro	

Ontwikkeling Zuidzijde vliegveld. In een tweede fasering kan de **Zuidzijde** van het vliegveldterrein ontwikkeld worden, hiervoor zijn een aantal kostbare aanpassingen in de infrastructuur van het vliegveld (aanleg nieuwe zuidelijke vliegtuigtaxibaan, ontsluiting op de Ottolaan, dienstweg langs de opstallen, hekwerken etc.) noodzakelijk.

Globale raming van de kosten van aanleg van infrastructuur aan de Zuidzijde van het vliegveld.

Schatting kosten aanleg infrastructuur Zuidzijde (na besluitvorming ontwikkeling)	Uitgaven max	Uitgaven min	Opmerkingen
Ontsluiting en overkluizing A 7 Noord Ottolaan	10k	8k	Wegbreedte 5 meter, aannname = een enkele ontsluiting op de Oostelijk gelegen Ottolaan
Nutsvoorzieningen Zuidzijde	20k	10k	Diverse pijpen/bekabeling op luchthaventerrein (aannname= voldoende beschikbare nutsvoorz.)
Hekwerken Zuidzijde	10k	8k	Hekwerken tussen hangaars en afsluiting veld
Installeren en aansluiten elektrisch schuifhek ontsluiting Ottolaan	15k	12k	Op afstand of met passen/sleutel te bedienen elektrisch hekwerk over volle breedte weg
Aanleg dienstweg langs opstallen Zuidzijde	20k	15k	Dienstweg met verharding breedte ca. 5 meter
Aanleg vliegtuigtaxibaan Zuidzijde inclusief ontsluitingen aprons hangaars en markering	5k	3k	Nieuwe vliegtuigtaxibaan (grasbaan gelijk aan Noordzijde) over hele lengte start baan
Vliegtuig opstelplaatsen Zuidzijde	20k	18k	Verharding ca. 200 m2
Grondonderzoek en bouwrijp Zuidzijde	8k	5k	Bouwrijp maken grond Zuidzijde
Optie: aanleg vloeistof dichte vloer bij aan te leggen brandstof tank punt Zuidzijde	80k	60k	Bij installatie van brandstofpunt noodzakelijk, bij installatie van elektrisch laadpunt niet noodzakelijk
Totaal eenmalige kosten (incl.optie brandstof)	188 k euro	139 k euro	
Totaal eenmalige kosten (excl.optie brandstof)	108 k euro	79 k euro	

Mogelijkheden bekostiging uitbreiding infrastructuur Zuidzijde vliegveld. Verschillende partijen hebben aangegeven delen van de erfpacht vooruit te willen betalen en vast over meerdere jaren te willen voldoen. Vermoedelijk kunnen de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen hieruit bekostigd worden. Natuurlijk betekent dat wel iets voor de jaarlijkse inkomsten uit erfpacht die dan lager zullen zijn. Als de besluitvorming in de gemeenteraad heeft plaatsgevonden kan een ontwerpschets gemaakt worden. Daarop kan een financiële berekening met een grotere nauwkeurigheid worden opgemaakt.

Als er geen sprake is van vooruitbetaling van erfpachten is het noodzakelijk om extern krediet te verkrijgen, maar mogelijk kunnen of willen de toekomstige bedrijven daarin voorzien.

Organisatie/exploitatie vliegveld nadat de ontwikkeling heeft plaatsgevonden. Als het vliegveld mag door ontwikkelen zullen de kosten van de organisatie geleidelijk, en in lijn met de voorgestelde faseringen, op gaan lopen. Het uit 3 personen bestaande dagelijks bestuur ontvangt dan een maandelijkse vergoeding van 200 Euro. De kosten voor een verstevigde havendienstorganisatie komen naar schatting uit op een bedrag van tussen de 60.000 en 80.000 Euro per jaar. Dat is gebaseerd op een vaste bezetting van 2 parttime/fulltime krachten en ca. 30 vrijwilligers bij de op dat moment uitgebreide openingstijden.

Zie hieronder een globale raming van de organisatie, regulier onderhoud en overige kosten **na de ontwikkeling** van het vliegveld.

Schatting kosten organisatie en exploitatie na de ontwikkeling	Uitgaven max	Uitgaven min	Opmerkingen
Bestuur SVD	7.2 k/jaar	5 k/jaar	Maandvergoeding max. 200 Euro 3 bestuursleden, bestuursleden vertegenwoordiging bedrijven onbezoldigd
Vaste krachten havendienst	80 k/jaar	60 k/jaar	2 vaste krachten full time of part time, dagelijkse communicatie met gebruikers en bedrijven, aansturing activiteiten
Vrijwilligers havendienst	20 k/jaar	15 k/jaar	Reiskosten, opleidingskosten, activiteiten potje, e.e.a. afhankelijk van openingstijden
Uitbesteding HRM zaken, financiën/juridische zaken	20 k/jaar	15 k/jaar	Financiën, jaarverslag personeelszaken, contracten, communicatie informatie etc.
Belasting/verzekeringen	15 k/jaar	10 k/jaar	OZB, aansprakelijkheid, waterschapslasten, verzekeringen
Water/Licht/data	10 k/jaar	5 k/jaar	Water, elektriciteit en data aansluiting
Regulier onderhoud	20 k/jaar	15 k/jaar	Grasmaaien, klein onderhoud algemeen, voertuigen en communicatie middelen etc.
Materiaal kosten/ certificering/ administratiekosten	20 k/jaar	15 k/jaar	Uitbesteding financiële administratie, materiaal kosten brandweer, overig
Totaal	192.2 k Euro/jaar	140 k Euro/jaar	

6.4 Te verwachten baten bij de ontwikkeling van het vliegveld

Globale raming van de te verwachten baten bij de ontwikkeling van het vliegveld. Door middel van het herzien en updaten van de huidige contracten met **bestaande** partijen kunnen in de komende jaren in beperkte mate extra opbrengsten worden gerealiseerd. De huidige contracten bieden daar mogelijkheden voor waar tot voor kort nog geen gebruik van is gemaakt.

De te verwachten baten bij de ontwikkeling van het vliegveld aan de Noordzijde bestaan uit de kavelclaim die het bedrijf Dutch Houses wil voldoen nadat de besluitvorming over de ontwikkeling is afgerond en het bestemmingsplan en de vergunningen de bouw van hangaarhouses mogelijk maken.

Na het gereedkomen van de hangaarhouses gaan de eigenaren daarvan langdurige erfpacht overeenkomsten aan met de SVD, waardoor besproken kan worden welke eigenaren de erfpacht geheel of gedeeltelijk af willen kopen en daardoor een extra kasstroom ontstaat die ingezet kan worden voor de kosten voor de realisatie van nieuwe infrastructuur voor het vliegveld. Zoals eerder gesteld zal DH voor het mogen uitvoeren van de projectontwikkeling voor hangaarhouses aan de Noordzijde ca. 75.000 Euro betalen. Op basis van de nu bekende gegevens zal DH ongeveer tussen de 30 en 35 hangaarhouses kunnen realiseren op de beschikbare ruimte van ca. 25.000 m².

In fase 2 van de ontwikkeling zal de Zuidzijde van het vliegveld bebouwd kunnen worden. Op dit moment zijn er formele toezeggingen voor het aangaan van erfpachten van 7 bedrijven, waarvan het merendeel zich eerder verenigd had in de plannen van het consortium 'Ready for Take Off' (RTO). Die bedrijven willen in totaal ca. 7.000 m² grond afnemen voor de bouw van hun opstallen en voertuig en vliegtuigparkeer voorzieningen. Er zijn 2 organisaties die een optie op gronden willen hebben, de vliegvereniging FAD (ca. 1000 m²) wil op termijn in de Zuidwestelijke hoek een aantal lage hangaars bouwen. Kijlstra/RAV wil zich op termijn (2026?) mogelijk vestigen op het vliegveld met voorzieningen voor ambulancevervoer door de lucht, zij hebben aangegeven dan ca. 3000 m² te willen afnemen. Deze opties zijn niet meegenomen in het overzicht hieronder. Zie hieronder een globale raming van de mogelijke opbrengsten uit erfpachten, havengelden, concessies, en overige zaken.

Schatting te verwachten baten na de ontwikkeling	Inkomsten max	Inkomsten min	Opmerkingen
Erfpacht (herziene) bestaande opstallen per jaar	20.6 k	8.5 k	2023: 8.5 k euro op basis van 3435 m ² oppervlak 2026: 20.6 k euro op basis van 3435 m ² oppervlak
Erfpacht nieuw per jaar Fase 1 Noordzijde (DH) Fase 2 Zuidzijde (RTO +)	150 k 45 k	150 k 40 k	(DH vraag is 30.000 m ² , beschikbaar is 25.000 m ²) Op basis van 25.000 m ² en 6 euro per m ² /jaar Op basis van 7.000 m ² en 6 euro per m ² /jaar
Kavelclaim DH na besluit ontwikkeling en vergunning	90 k *(eenmalig)	75 k *(eenmalig)	Afhankelijk van definitief in te meten maatvoering beschikbare oppervlakte Dutch Houses
Concessie brandstof/jaar	3 k	2 k	Gebaseerd op 30.000 liter MOGAS per jaar als de luchthaven dit faciliteert (zit nog niet in plan)
Concessie horeca/jaar	..	..	Nader te bepalen na vestiging horecapunt
Evenementen/fotoshoots per jaar	2 k	1 k	Evenementen die de orde en veiligheid van het terrein niet aantasten
Havengelden/jaar	30 k	20 k	Aanname: vanaf 2024 verhoging havengelden
Overige zaken/jaar	2 k	1 k	Grasverpachting (grasdrogerij) zal afbouwen bij ontwikkeling gronden
Totaal eenmalig (Kavelclaim DH) Totaal jaarlijks	90 k Euro 252.6 k Euro	75 K euro 222.5 k Euro	Kavelclaim na bestemmingsplan en vergunningen Na ontwikkeling Noord en Zuidzijde vanaf ca. 2026

6.5 Globale analyse financiën

Globale analyse financiële situatie na ontwikkeling.

NB: In deze analyse is de **huidige situatie** (gedeelte achterstallig onderhoud en aanpassing startbaan als gevolg van weer in gebruiknemen aanvliegroute baan 07) **niet** meegenomen. Voor deze werkzaamheden is grotendeels financiële dekking binnen de goedgekeurde begroting 2023 van de SVD en valt binnen de lopende afspraken met de gemeente.

Grofweg bedragen de inkomsten na de volledige ontwikkeling van het vliegveld conform de toezeggingen van de op dit moment betrokken partijen minstens 220.000 Euro per jaar. De uitgaven bedragen na de volledige ontwikkeling ergens tussen de 140.000 en 190.000 Euro per jaar. Dat laatste is afhankelijk van de nog door de SVD te maken keuzes over de organisatie, en de werkwijze bij kapitaalintensieve investeringen en de afschrijving ervan.

Op basis van de nu bekende gegevens bedragen de te verwachten investeringen voor rekening van de SVD in de eerste fase van de ontwikkeling (Hangaarhouses aan de **Noordzijde**) globaal ergens tussen de 50.000 en 70.000 Euro.

Op basis van de nu bekende gegevens bedragen de te verwachten investeringen in de tweede fase van de ontwikkeling (Hangaars en bedrijfsgebouwen aan **de Zuidzijde** en ontsluiting A7 noord) globaal ergens tussen de 140.000 en 180.000 Euro (zonder aanleg brandstofpunt).

De investeringen in de eerste fase kunnen naar verwachting worden gedekt door de vergoeding (kavelclaim) voor de projectontwikkeling aan de Noordzijde van Dutch Houses (ca. 75.000 Euro).

De financiering van de investeringen die in de tweede fase (Zuidzijde) moeten worden gedaan kan mogelijk uit vooruit betaalde en/of afgekochte erfpachtinkomsten worden gedekt. Een aantal partijen hebben aangegeven dat te willen. Ook kan gekozen worden voor het tijdelijk aantrekken van extern geld bij de betrokken bedrijven of een andere geldverstrekker.

Na de besluitvorming door de gemeenteraad van Smallerland over de ontwikkeling kan door de SVD op basis van de nu bekende gegevens een financiële uitwerking met meer detaillering worden opgesteld.

Het advies van de kwartiermaker is om dan eerst de maatvoering van het vliegveld nauwkeurig te bepalen en op basis daarvan een ontwerp-tekening te laten maken met de daarop ingetekende huidige en nieuwe gebouwen en huidige en nieuwe infrastructuur. Op basis van die ontwerp-tekening kan een meer nauwkeurige berekening van beschikbare gronden en uitgifte worden gemaakt.

Met de nu bekende gegevens zal, gelet op de te verwachten inkomsten en uitgaven, **na de realisatie** van de totale ontwikkeling jaarlijks een positief exploitatie saldo kunnen ontstaan. Uitgaande van de huidige informatie is het dus mogelijk om binnen enkele jaren een rendabele exploitatie van het vliegveld te realiseren. Uiteraard binnen de voorwaarde dat het vliegveld conform de huidige plannen ontwikkeld mag worden. Er blijft dan ook nog voldoende financiële ruimte over om jaarlijks dotaties in een (groot) onderhoudsvoorziening te doen, waardoor op een zeker moment groot onderhoud aan de start en landingsbaan kan worden verricht. Ook bestaat dan de mogelijkheid om via de grondovereenkomst tussen de SVD en de gemeente Smallerland op termijn een deel van de in het verleden verstrekte gemeentelijke bijdragen te verrekenen.

7.0 Adviezen en vervolgstappen na besluitvorming

Gemeenteraad. De door de gemeenteraad gestelde onderzoeksvragen zijn door de kwartiermaker onderzocht en in dit rapport beschreven. Op basis van de gestelde vragen en het verkregen onderzoeksmateriaal is het mogelijk om akkoord te geven op ontwikkeling van vliegveld en daarbij de gronden onder voorwaarden voor minstens 50 jaar ter beschikking stellen aan de SVD. Vervolgens is het advies om het vliegveld in een nieuw bestemming/omgevings plan op te nemen inclusief de gewenste ontwikkelingen aan de noord en zuidzijde. Daarna kunnen de daarbij benodigde vergunningen worden verstrekt aan de betrokken partijen die het veld willen ontwikkelen.

Naar verwachting kan op een termijn van ca. 5 jaar na de ontwikkeling een beperkte vergoeding gevraagd worden voor het ter beschikking stellen van het vliegveldterrein, en daarmee kunnen de eerder gemaakte kosten bij de gemeente gedeeltelijk worden vereffend. Na de periode van vereffening kan de vergoeding in een fonds worden ondergebracht waarmee hinderbeperkende maatregelen voor omwonenden kunnen worden getroffen en bepaalde activiteiten voor de omwonenden kunnen worden ontwikkeld.

Bij de goedkeuring van de nieuwe statuten van de SVD kan ook een besluit worden genomen om een Raad van Toezicht in te stellen waar een vertegenwoordiger van de gemeente Smallerland in kan plaats nemen. Op die manier kan de gemeente Smallerland op enige afstand toch controle uitoefenen.

Het advies is om de direct omwonenden gedurende het gehele ontwikkelproces periodiek te informeren en op korte termijn al te zorgen voor informatie over de juiste werkwijze bij het indienen van klachten. Bij het indienen van klachten moet duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen klachten van vliegtuigen in het luchtruim en klachten over de luchthaven zelf.

Stichting Vliegveld Drachten. Het advies aan de Stichting Vliegveld Drachten is om, na goedkeuring van de ontwikkeling door de gemeenteraad van Smallerland, allereerst op basis van de juiste maatvoering een ontwerptekening laten maken waarop alle bestaande en nieuwe objecten en infrastructuur is ingetekend. Op basis daarvan kan correcte gronduitgifte plaatsvinden en kan het gemeentelijke proces van bestemming/omgevingsplan starten. Daarna kan de SVD beheerst en efficiënt de uitvoering van de ontwikkeling ter hand te nemen en daar waar nodig en zinvol hulp van de vrijwilligers en medewerkers van partijen op het vliegveld in te zetten om de kosten te beperken. Verder is het advies om zo snel mogelijk transparant en onafhankelijk te handelen en de gebruikers/partijen tenminste 2 x per jaar te informeren over de financiële gang van zaken en de (ontwikkel)plannen van het vliegveld. Zorg zo snel mogelijk na de besluitvorming voor een duidelijke en breed gecommuniceerde verdeling van de taken van het dagelijks bestuur en een duidelijke aansturing en versterking van de havendienst-organisatie. Zij zijn het eerste contact met gebruikers en potentiële klanten en in sommige gevallen ook met direct omwonenden. Zorg als SVD ook voor eigen contacten met de direct omwonenden en zorg voor tijd en aandacht voor opmerkingen en klachten uit de directe omgeving. Nodig bijvoorbeeld de bedrijven en de direct omwonenden ook eens per jaar uit op het vliegveld om de ontwikkelingen en de gevestigde bedrijven te bekijken, met aansluitend een hapje en een drankje.

Fasering werkzaamheden ontwikkeling vliegveld. De financiële situatie van de Stichting Vliegveld Drachten is momenteel niet goed, een jaarlijkse bijdrage van de gemeente is noodzakelijk om kosten en baten met elkaar in balans te brengen. Bij de ontwikkeling van het vliegveld adviseert de kwartiermaker om in ieder geval een fasering in de werkzaamheden aan te brengen, waarbij de ontwikkeling van de hangarhouses aan de Noordzijde in de eerste fase gerealiseerd kan gaan worden (2023-2024). Met de realisatie hiervan en de opbrengsten van de kavelclaim en erfpachten kan de realisatie van nieuwe infrastructuur aan de Noordzijde en later ook aan de Zuidzijde worden gerealiseerd. Met een fasering kan de behoefte aan het aantrekken van extern geld mogelijk worden geminimaliseerd.

Dutch Houses wil graag, op zo kort mogelijke termijn na de besluitvorming over de ontwikkeling van het vliegveld, al in de 2^{de} helft van 2023 aan de Noordzijde van het vliegveld een proef/model hangaarhouse realiseren die aan alle (duurzaamheids) eisen van deze tijd voldoet, voor deze ontwikkeling is een zeer beperkte aanpassing van de huidige luchthaven infrastructuur nodig.

Aan de Zuidzijde is extra luchthaven infrastructuur noodzakelijk (ontsluiting A7 Noord, extra vliegtuig taxibaan, vliegtuig apron met mogelijkheid voor tanken van brandstof, elektra of andere energie. De realisatie van de Zuidzijde kan na de besluitvorming over de ontwikkeling naar verwachting starten in 2024 en doorlopen tot 2026. Na de realisatie van de Zuidzijde kan de bestaande infrastructuur worden opgeknapt (vanaf 2027 en verder) en kan noodzakelijk (groot) onderhoud aan de start en landingsbaan (2030) en het havendienst gebouw worden gepland en gerealiseerd.

De aanbevolen vervolgstappen zijn samengevat in onderstaande tabel

Vervolgstappen na besluit tot ontwikkeling	Timing	Opmerkingen
1. Intentieovereenkomsten en projectgroep	Juni/Aug 2023	28-06 ondertekening, eerste projectgroep Juli/Aug. 2023
1. Informatie sessie omwonenden +bedrijven	Juli/Aug 2023	Rapport kwartiermaker/proces besluitvorming gemeente
2. Besluitvorming gemeenteraad Smallingerland	Zomer 2023	Ontwikkeling vliegveld, governance SVD, grondovereenkomst
3. Uitvoeren diverse werkzaamheden startbaan en in gebruik nemen aanvliegroute baan 07	Najaar 2023	Scheuren repareren, markering aanpassen/verplaatsen, wijzigingen publiceren, rubber verwijderen etc.
4. Vorming nieuwe Stichting Vliegveld Drachten	Najaar 2023	Instellen RVT, nieuw bestuur, aanpassing havendienst
5. Maken ontwerptekening ontwikkeling	Najaar 2023	Definitieve maatvoering vliegveld en gebouwen bepalen
6. Vergunning 1 proef/model hangaarwoning	Najaar 2023	Mogelijk optie binnen bestaande beheers verordening
7. Start bestemming/omgevingsplan proces vliegveld Drachten	Najaar 2023	Huidige beheers verordening bekijken op mogelijkheden om alvast een beperkte start ontwikkeling mogelijk te maken
8. Informatiebijeenkomst bestaande en nieuwe bedrijven vliegveld Drachten	Najaar 2023	Presentatie nieuwe governance Stichting Vliegveld Drachten, presentatie aanpak ontwikkeling
9. Herzien bestaande huurovereenkomsten met eigenaren van opstallen vliegveld Drachten	Najaar 2023	Termijn van overgang naar nieuwe uniforme tarieven bepalen en overgang naar LT erfpacht overeenkomsten
10. Ontwikkelfase 1: start ontwikkeling hangaarwoningen Noordzijde vliegveld	2024-2025	Timing nader te bepalen afhankelijk van bestemming/omgevingsplan proces en vergunningen
11. Ontwikkelfase 2: start ontwikkeling bedrijfsgebouwen/hangaars Zuidzijde vliegveld	2025-2027	Timing nader te bepalen afhankelijk van bestemming/omgevingsplan proces en vergunningen

8.0 Samenvatting eindrapport

Vanaf september 2022 tot en met juni 2023 is de kwartiermaker bezig geweest met onderzoek en inventarisatie van gegevens door middel van gesprekken en het vergaren van informatie met alle bij de ontwikkeling van het vliegveld betrokken partijen. Tevens is in die periode voor bepaalde dringende operationele zaken (in gebruik nemen aanvliegroute baan 07, brandweerorganisatie, overleg ILenT, etc.) op verzoek van de SVD ondersteuning verleend aan de Havendienst van vliegveld Drachten.

Met het zittende bestuur van de Stichting Vliegveld Drachten en de havendienst is gedurende de gehele periode intensief contact geweest over de ontwikkelingen en de vorderingen van de kwartiermaker. Hiermee is de Stichting en haar organisatie gedurende het gehele proces betrokken geweest bij alle ontwikkelingen en de mogelijke veranderingen die daaruit voortvloeien voor de Stichting, de havendienst en de luchthaven processen.

Indien de bestaande en potentiële nieuwe bedrijven hun huidige intenties omzetten in realisatie en de gemeente Smallingerland en de SVD daar faciliterend in kunnen/willen zijn dan kan het vliegveld zich ontwikkelen tot een innovatief en niet al te groot General Aviation vliegveld. De te bouwen objecten voldoen aan de hoogste standaard van duurzaamheid en de ontwikkeling op het gebied van de verduurzaming van de luchtvaart zelf kan op dit vliegveld ook goed vorm en inhoud krijgen. Op het vaste land van Friesland is vliegveld Drachten de enige burgerluchthaven van enige omvang.

De Provincie Friesland heeft aangegeven vliegveld Drachten graag te willen behouden voor de kleine luchtvaart en de ontwikkeling van de verduurzaming van de luchtvaart in Friesland. De provincie wil voorkomen dat er bij gebrek aan opties voor de kleine luchtvaart een groot aantal kleinere luchthaventjes en/of landingsplekken in de Provincie gaan ontstaan. (versnippering).

Voor vliegveld Drachten gelden relatief weinig beperkingen in het luchtruim zodat ontwikkelingen in de luchtvaart hier goed uitgetest kunnen worden. De Provincie Friesland heeft een groot buitengebied waar snelle bereikbaarheid voor hulpdiensten een belangrijk aandachtspunt is. Luchtvaart, mits op een duurzame manier uitgevoerd, kan daarbij helpen. Milieu en brandveiligheid -inspecties vanuit de lucht, vervoer van pakketten, snelle medische transporten door de lucht, die activiteiten zullen door de ontwikkeling van bemande en onbemande drones en kleine elektrische of waterstof vliegtuigen toenemen. In de provincie Friesland is de ruimte voor en de ontwikkeling van de luchtvaart nu relatief beperkt. Als de ontwikkeling van vliegveld Drachten doorgang mag vinden kan Friesland een rol spelen in de ontwikkeling van duurzame luchtvaart waarbij geleidelijk minder overlast voor de omgeving ontstaat.

De gemeenteraad Smallingerland heeft, volgend op haar besluit over de toekomstvisie van het vliegveld (10 mei 2022), de kwartiermaker gevraagd om tenminste drie onderdelen van de voorgenomen ontwikkeling te onderzoeken en te toetsen. Het ging daarbij globaal om;

- Toetsing van de plannen (zijn deze realistisch?) van de potentiële gebruikers/investeerders die in 2022 hun ontwikkelplannen bij de gemeenteraad hebben gepresenteerd,
- Daarnaast is verzocht om de governance van het Vliegveld (de Stichting Vliegveld Drachten, het bestuur en de havendienst) te beoordelen en voorstellen te doen voor een nieuwe eigentijdse governance op afstand van de gemeente Smallingerland.
- Tot slot is gevraagd of het vliegveld na de voorgenomen ontwikkeling financieel gezond kan functioneren zonder hulp van de gemeente Smallingerland.

De kwartiermaker heeft, na overleg met de opdrachtgever, nog een aantal extra zaken meegenomen zoals de mogelijkheden om het vliegveld te verduurzamen, de huidige staat van onderhoud van het vliegveld en de vergunningen, en het in samenwerking met de gemeente informeren van de Commissie Regionaal Overleg en de direct omwonenden. Uit de gesprekken met de direct omwonenden is gebleken dat er vooral onduidelijkheid en veel onvrede bestaat over het melden van klachten en de opvolging ervan. Dit is onder de aandacht gebracht van de daarvoor verantwoordelijke partijen, verbetering is toegezegd.

Op basis van de bevindingen van de kwartiermaker zal de voorgenomen ontwikkeling binnen een aantal jaren kunnen leiden tot een financieel gezonde exploitatie. De partijen die de ontwikkeling vorm en inhoud willen geven zijn op basis van de gegevens van dit moment betrouwbaar en serieus. Om dit te bevestigen willen ze, vooruitlopend op de besluitvorming bij de gemeente, een intentie overeenkomst ondertekenen waarmee zij een eerste verkennende stap zetten in de voorgenomen ontwikkeling. Het doel van de intentie overeenkomst is dat de betrokken partijen (de gemeente Smallerland, de Stichting Vliegveld Drachten, en de bestaande en nieuwe gebruikers/investeerders) met elkaar in gesprek gaan en inventariseren en bespreken wat er nodig is om het vliegveld de komende jaren te ontwikkelen. Ontwikkeling naar een eigentijds duurzaam vliegveld geschikt voor de (huidige) kleine luchtvaart en zoveel als mogelijk klaarmaken voor de toekomstige elektrische/waterstof aangedreven vliegtuigen.

Bijlage 1 (conceptkader) Toekomst Vliegveld Drachten 10-05-2022;

Drachten | Smallerland

Aan de gemeenteraad

Onderwerp: (Conceptkader) toekomst Vliegveld Drachten

Beh. ambt: Jasper Boter & Peter Nicolai
 Portefeuille- Robin Hartogh Heys van de Lier
 houder:

Voorstel

1. Het conceptkader toekomst Vliegveld Drachten vast te stellen.
2. Het voornemen uit te spreken om het huidige luchtvaartterrein, gelegen aan de Knobben 100 te Drachten, te bestemmen als Vliegveld voor een periode van minimaal 30 jaar. Dit in afwachting van nadere uitwerking van het conceptkader Toekomst Vliegveld Drachten.
3. Besluit alle bijkomende kosten ter hoogte van een krediet ter hoogte van maximaal € 300.000,- te dekken uit de Algemene Reserve.

Inleiding + beoogde effecten

Achtergrond

Op 9 juni 2020 is het laatste raadsbesluit genomen over het Vliegveld Drachten. Uw raad heeft het college verzocht te komen met een conceptkader op inhoud en proces met betrekking tot de toekomst van het vliegveld. U heeft een dringend beroep gedaan om gezamenlijk en in samenwerking met de huidige en potentiële gebruikers te komen tot een gedragen plan voor de toekomst van Vliegveld Drachten. Rekening houdend met de door uw raad geformuleerde kaderstellende uitgangspunten.

Doorlopen proces

Om te komen tot het voorliggende en gedragen conceptkader zijn er vanaf de zomer van 2020 intentiegesprekken met (potentiële) gebruikers gevoerd. In deze intentiegesprekken zijn per partij de intenties opgehaald met betrekking tot het toekomstige gebruik van Vliegveld Drachten. Daarnaast is in deze gesprekken geïnventariseerd welke eisen deze toekomstige activiteiten stellen aan het vliegveld en de wijze waarop deze wordt geëxploiteerd. Op basis van de geïnventariseerde intenties en de eisen die (potentiële) gebruikers stellen aan het vliegveld en de exploitatie van het vliegveld, is bijgevoegd conceptkader voor de toekomst van Vliegveld Drachten opgesteld.

Resultaten doorlopen proces

Uit het conceptkader blijkt dat er, binnen de gestelde kaderstellende uitgangspunten, op basis van de door ons geïnventariseerde intenties voldoende potentie is om een duurzame toekomst en gezonde exploitatie van het vliegveld te waarborgen.

De uitwerkingen van de verschillende intenties van (potentiële) gebruikers heeft u in de afgelopen weken ontvangen. In verschillende media is aandacht besteed aan voornoemde intenties. Wij zijn (net als de gebruikers) van mening dat de intenties van de verschillende partijen, zoals weergegeven in het conceptkader, naast elkaar kunnen bestaan. Ook zijn wij van mening dat deze intenties gezamenlijk kunnen zorgen, dat een onafhankelijke bestuurder, voor een gezonde exploitatie van het Vliegveld Drachten zorg kan dragen.

Op dinsdag 15 februari hebben wij uw raad tijdens een raadsinformatiebijeenkomst geïnformeerd over het doorlopen proces. Daarbij hebben wij de uitkomsten van de verschillende gesprekken en uitgesproken intenties met u gedeeld in de vorm van het conceptkader. In lijn met hetgeen besproken tijdens deze bijeenkomst wordt in voorliggend raadsvoorstel besluitvorming gevraagd met betrekking tot het vervolgproces.

Argumenten

Uit het bijgevoegde conceptkader blijkt dat er op basis van de uitgesproken intenties voldoende potentie aanwezig is om een duurzame toekomst voor Vliegveld Drachten te realiseren binnen de door uw raad gestelde kaderstellende uitgangspunten.

- Allereerst is belangrijk te vermelden dat door middel van realisatie van de intenties op Vliegveld Drachten in potentie een aanzienlijke groei van de pachtinkomsten kan worden gerealiseerd. Hiermee zijn wij van mening dat er voldoende basis is om te komen tot een sluitende exploitatie zonder gemeentelijke bijdrage, waarin tevens gereserveerd kan worden voor langjarig onderhoud.
 - Daarnaast zijn er op basis van de uitgesproken intenties verschillende mogelijkheden om, binnen door u gestelde kaders, een eventueel exploitatietekort in de opstartfase te financieren zonder gemeentelijke bijdrage.
- Op Vliegveld Drachten is voldoende ruimte alle in het conceptkader opgenomen intenties, ten aanzien van de uitbreiding van bestaande activiteiten en de ontplooiing van nieuwe activiteiten, te realiseren. De opgehaalde intenties sluiten elkaar wederzijds niet uit en hebben geen negatieve consequenties voor bestaande luchthaven gebonden activiteiten op Vliegveld Drachten.
- Uit een eerste toets op hoofdlijnen door de gemeente, blijkt dat de voorgenomen activiteiten passen binnen de wet- en regelgeving en planologische kaders van het bevoegd gezag.
- Onder alle gebruikers is een gedragen beeld aanwezig over de wijze waarop het Vliegveld geëxploiteerd moet worden. De voorkeur van de gebruikers richt zich, in lijn met de door uw geformuleerde uitgangspunten, op een structuur, waarin een onafhankelijke entiteit verantwoordelijk is voor de exploitatie van het vliegveld. En om de huidige SVD (Stichting Vliegveld Drachten) zo te herstructureren (vervanging bestuur, vaste havendienst en versterken van commerciële slagkracht) dat deze hierin kan voorzien.

Risico's

Een duurzame (financiële) toekomst en gezonde exploitatie van Vliegveld Drachten is afhankelijk van de mate waarin de intenties van partijen gerealiseerd kunnen en zullen worden. Er is een risico aanwezig dat intenties (niet volledig) realiseerbaar of uitvoerbaar zijn en/of potentiële gebruikers besluiten zich, om wat voor reden dan ook, terug te trekken. Indien te weinig intenties gerealiseerd kunnen worden bestaat de kans dat er geen gezonde en sluitende exploitatie is.

Bovengenoemd risico wordt enigszins gemitigeerd door het feit dat voor een sluitende exploitatie van Vliegveld Drachten het niet noodzakelijk wordt geacht dat alle intenties daadwerkelijk worden gerealiseerd. Tevens is uit een eerste verkenning van de gemeente gebleken dat bij zowel de IL&T (Inspectie Leefomgeving en Transport en als zodanig verantwoordelijk voor de vliegveiligheid) als de provincie Fryslân (planologische zin) op voorhand geen bezwaren zijn voor de realisatie van de in het conceptkader beschreven ontwikkelingen. Tot slot heeft een aantal (potentiële) gebruikers, zoals in het conceptkader staat vermeld, aangegeven bereid te zijn bij te dragen in de kosten van het vervolgproces.

Wettelijk of beleidskader

Aan de exploitatie van Vliegveld Drachten ligt geen beleidskader ten grondslag. De intenties (en daarmee gepaarde doorontwikkeling van Vliegveld Drachten zoals beschreven in het

conceptkader) dienen te voldoen aan veiligheids- en inrichtingseisen van luchthaventerreinen. En te passen binnen de contouren en eisen zoals opgenomen in het Luchthavenbesluit van Vliegveld Drachten.

Daarnaast is het van belang dat het planologische kader van het Vliegveld Drachten wordt aangepast. De huidige beheerverordening voor het vliegveld geeft onvoldoende kader voor het uitvoeren van de intenties van (potentiële) gebruikers. Hierin moet een nieuw bestemmingsplan voor Vliegveld Drachten voorzien.

Overwogen scenario's

Naast het uitgewerkte kader op basis van het raadsbesluit van 9 juni 2020, is er ook gekeken naar een alternatief scenario voor het vliegveld. Aanleiding hiervoor vormde het feit dat eind oktober 2021 de Eerste Lokale Partij (ELP) het plan 'Vliegen of uitgevlogen' aangeboden heeft aan het college. Het college heeft de plannen van de ELP met belangstelling in ontvangst genomen en serieus gekeken naar de mogelijkheden van dit alternatieve plan van de ELP.

De ELP heeft in haar plan aangegeven dat er in haar ogen geen toekomst is voor het vliegveld in de huidige vorm en dat er op deze locatie aan de Knobben 100 een beter alternatief voorhanden is. Namelijk woningbouw. Vanwege de urgentie van de woningbouwopgave binnen de gemeente is het positief om waar te nemen dat er raadsfracties zijn, die door middel van een uitgewerkt plan, proactief meedenken over het vinden en invullen van geschikte locaties, als oplossing voor deze woningbouwopgave.

Hieronder gaan we op hoofdlijnen in op het door het ELP aangedragen alternatieve scenario voor het vliegveld. We doen dit vanuit een aantal verschillende perspectieven.

Haalbaarheid van woningbouw op het vliegveld vanuit een planologisch perspectief

Het terrein aan de Knobben 100 kent op dit moment door middel van een beheerverordening (deze verordening heeft een vergelijkbare status als een bestemmingsplan) enkel de mogelijkheid om gebruikt te worden als vliegveld. Er is naast de landingsbaan enige bebouwing ten dienste van de vliegbestemming toegestaan op het vliegveld. Er rust momenteel geen woonbestemming op het terrein van het vliegveld.

Ten zuiden van het vliegveld ligt het bedrijventerrein Azeven Noord. Dit bedrijventerrein is gedeeltelijk nog in ontwikkeling. Ten westen, ten oosten en ten zuiden is het vliegveld ingeklemd door genoemde bedrijventerrein Azeven Noord. De bestemming van dit terrein is bedrijventerrein. In de concept Omgevingsvisie is dit gehele gebied ook voor de lange termijn aangemerkt als bedrijventerrein.

Op basis van het bestemmingsplan bedrijvenpark A7- Noord is de vestiging mogelijk van bedrijven tot categorie 4.2. Dit houdt op basis van de bestemmingsplanbepalingen in, dat er een afstand van 300 meter ten behoeve van geur en geluid rondom het bedrijventerrein aangehouden dient te worden. Het vliegveld ligt in het geheel binnen voornoemde zone van geluid en geur. Op dit moment zijn er geen geluidgevoelige gebouwen in de nabijheid van de bedrijven ten zuiden van het vliegveld. Bij realisatie van een woonwijk op deze locatie zal dit wel het geval zijn. Dit betekent dat de reeds aanwezige bedrijven moeten voldoen aan de geluidseisen die in de Omgevingswet worden gesteld aan geluidsgevoelige gebouwen. Voor een aantal bedrijven die reeds op het bedrijvenpark gevestigd zijn zal dit een belemmerende factor zijn voor de uitvoer van de huidige (toegestane) bedrijfsactiviteiten.

Verder dient nog opgemerkt te worden, dat het vliegveld ook binnen de geluidscontouren van de Wâldwei (N31) ligt. De ligging binnen deze geluidscontouren maakt dat er ook extra maatregelen benodigd zijn om te zorgen dat eventuele woningen op het vliegveld voldoende geluidsbescherming genieten ten aanzien van het gebruik van de N31.

De ligging van het vliegveld maakt dan ook dat er (kostenverhogende) maatregelen genomen dienen te worden om woningbouw op deze locatie mogelijk te maken. Een ander kostenverhogend aspect waar rekening mee gehouden dient te worden is het feit dat de huidige landingsbaan uit teerhoudend asfalt bestaat en zal moeten worden verwijderd.

Vanuit het bovenstaande perspectief concluderen wij dat woningbouw op deze locatie in planologische zin niet direct onhaalbaar wordt geacht. Wel concluderen wij dat de kostenverhogende maatregelen er voor zorgen dat het (zeer) lastig zal zijn om op deze locatie betaalbare woningen te realiseren.

De ligging van de locatie direct grenzend aan het bedrijvenpark vormt bovendien, zoals reeds aangegeven, een belemmerende factor voor de huidige bedrijfsactiviteiten die hier plaats vinden. Mede zijn wij van mening dat de realisatie van woningbouw op deze locatie een belemmerende factor zal vormen voor de doorontwikkeling van het bedrijventerrein Azeven Noord. Dit terwijl doorontwikkeling (uitbreiding) van het bedrijventerrein Azeven Noord nodig zal zijn om ook in de toekomst over voldoende aantrekkelijke werklocaties in Smallerland te kunnen blijven beschikken. In de visie op werklocaties 2022-2030, die op dit moment ter besluitvorming aan u voorligt, is deze behoefte nader onderbouwd.

Wenselijkheid van woningbouw op het vliegveld vanuit een beleidsmatig en planologisch perspectief

Naast de vraag of woningbouw op het vliegveld haalbaar is dient uiteraard ook te worden meegewogen of woningbouw op het vliegveld wenselijk is. Allereerst dient geconstateerd te worden dat de gemeente Smallerland een forse woningbouwopgave heeft. Het ontvangen alternatieve scenario van de ELP sluit daarmee in de basis goed aan op de beleidsmatige ambities die door uw raad zijn vastgesteld.

In de door u in 2020 vastgestelde omgevingsgerichte woonvisie met Woningbouwprogramma spreekt de gemeente Smallerland de ambitie uit om in vijf jaar 1.000 woningen aan de bestaande woningvoorraad toe te voegen. Uit het vastgestelde woningbouwprogramma in deze visie blijkt dat er binnen Drachten en de omliggende dorpen, voldoende mogelijkheden zijn deze 1.000 woningen te realiseren. In zowel de woonvisie als de omgevingsvisie is de locatie van het Vliegveld (en de directe omgeving) niet meegenomen als optionele woningbouwlocatie. De reden hiervoor is onder meer dat de locatie te ver is gelegen van de bestaande stedelijke voorzieningen en de kwaliteit van de woonomgeving in potentie wordt belemmerd als gevolg van de ligging naast de N31 en het bedrijventerrein Azeven Noord. Bovendien is de locatie naar inschatting te kleinschalig om in de wijk zelf de benodigde voorzieningen te kunnen realiseren om tot een aantrekkelijke woonomgeving te komen.

Vanuit een meer stedenbouwkundig perspectief is realisatie van woningbouw op het Vliegveld eveneens een uitdaging. De woonwijk op het vliegveld zal namelijk in moeten worden gepast binnen de agrarische contouren aan de noordkant van het vliegveld en de bedrijfsmatige bebouwing aan de zuidzijde van het veld. Drie verschillende functionaliteiten, die op zichzelf en in onderlinge samenhang een deugdelijke inpassing behoeven.

Wij concluderen op basis van de door u vastgestelde woonvisie en de voorliggende omgevingsvisie dat er in Smallerland geschiktere locaties zijn om de benodigde uitbreiding van het woningaanbod voor de korte termijn te kunnen realiseren.

Voor de periode na 2025 wordt Smallerland naar verwachting eveneens voor een woningbouwopgave gesteld. Zoals in de omgevingsvisie aangegeven, wordt voor de realisatie van deze lange termijn opgave primair gekeken naar verdere inbreidingsmogelijkheden in Drachten en uitbreidingsmogelijkheden ten zuiden van Drachten. De voorgestelde zoekrichtingen bieden in onze ogen meer potentie om een compacte stedelijke structuur in Drachten te kunnen borgen en dragen bovendien bij aan de versterking van de bestaande

stedelijke voorzieningen in de kern. Ook sluit de realisatie van woningen ten zuiden van Drachten in onze ogen beter aan bij een eventuele realisatie van de Lelylijn.

Conclusie

Vanuit planologisch perspectief concluderen wij dat de realisatie van betaalbare woningen op het vliegveld een forse uitdaging zal zijn. In combinatie met het feit dat er in Drachten en de omliggende dorpen voldoende (meer geschikte) alternatieve locaties aanwezig zijn om de vastgestelde woningbouwopgave in de komende jaren te kunnen realiseren, zijn wij van mening dat woningbouw op het vliegveld niet wenselijk is.

Gezien de locatie, de karakteristieken van de directe omgeving en de forse toenemende vraag naar bedrijventerrein, zijn wij bovendien van mening dat een transformatie van het vliegveld naar bedrijventerrein een alternatief scenario is dat beter aansluit bij de beleidsopgaven van de gemeente.

Financiën

De kosten voor het realiseren van dit voorstel. Bestaat uit 2 componenten:

- Subsidie gedurende de fase van kwartiermaker (exploitatie rond te maken).
- Kosten kwartiermaker en bijkomend

Exploitatie vliegveld

Stichting Vliegveld Drachten kampt al enkele jaren met een structureel exploitatietekort. Ter dekking van dit exploitatietekort ontvangt de stichting een subsidie van de gemeente ter hoogte van € 11.340,-. In de afgelopen jaren is deze subsidie, mede vanwege de Covid-19 pandemie en oplopende onderhoudskosten, ontoereikend geweest en is een aanvullende bijdrage verstrekt.

Naar verwachting zal in 2022, conform de begroting van de SVD 2022, een aanvullende bijdrage ad € 28.000,- verstrekt moeten worden om te komen tot een sluitende exploitatie van Stichting Vliegveld Drachten. Hiermee kan Vliegveld Drachten open worden gehouden in afwachting van de uitkomsten van de kwartiermakersfase. De looptijd van de opdracht van de kwartiermaker kan doorlopen in 2023, zodat er mogelijk voor dat jaar ook een extra bijdrage gevraagd kan worden aan uw raad ten behoeve van een sluitende begroting.

Kwartiermakersfase

Daarnaast moeten er kosten gemaakt worden voor het doorlopen van de kwartiermakersfase. Deze kosten bestaan onder andere uit.

- Aanstellen externe kwartiermaker.
- Juridisch en planologisch onderzoek.
- Opnieuw inregelen Governance

De toelichting van voornoemde 3 punten is als volgt het. De externe kwartiermaker krijgt de opdracht om de wensen en intenties van de (potentiële) gebruikers van het vliegveld op haalbaarheid en realiseerbaarheid te beoordelen. Als de intenties haalbaar zijn, dan is het van belang deze intenties ook concreet vast te leggen in een contractuele verhouding.

Ten behoeve van de realisatie van de intenties van de (potentiële) gebruikers is het van belang dat er een deugdelijk planologisch kader is, waarbinnen de plannen vorm kunnen krijgen. Dit kader is er nu niet in de geldende Beheersverordening Vliegveld.

De kwartiermaker krijgt ook de opdracht zorg te dragen voor een 'nieuwe' en toekomstbestendige governancestructuur van de SVD.

De door de (potentiële) gebruikers uitgesproken intenties, onder andere bestaande uit de realisatie van extra hangaarruimte en hangaarwoningen staat de Beheersverordening Vliegveld planologisch niet toe. Voor gezonde toekomst van Vliegveld Drachten is het daarom van belang dat het planologische kader, bestaande uit een nieuw bestemmingsplan voor het Vliegveld, wordt voorbereid en uitgewerkt. Dit is een randvoorwaarde voor het uitvoeren en concreet maken van voornoemde intenties en het faciliteren van de voorliggende en toekomstige ontwikkelingen op en rond het vliegveld.

Naast het planologische kader is het van belang dat er met alle (potentiële) gebruikers (pre-) contracten worden gesloten, waarmee zekerheid ontstaat over de uitvoering van voorliggende plannen.

Een laatste belangrijk punt is de onafhankelijkheid van de 'nieuwe' SVD. Deze onafhankelijkheid ten opzichte van de gemeente en de gebruikers op het vliegveld vereist een nieuwe governancestructuur voor de stichting. De nieuwe SVD dient als onafhankelijke partij er zorg voor te dragen dat er in de toekomst een (financieel) gezonde exploitatie van Vliegveld Drachten zal zijn. Hiervoor is het noodzakelijk dat er nieuwe statuten worden voorbereid en opgesteld.

De externe kwartiermaker zal tijd nodig hebben om zijn taak naar behoren uit te kunnen voeren en alle voorbereidingen te treffen voor de toekomst van Vliegveld Drachten. Binnen de huidige begroting van de gemeente Smallingerland, zijn geen dekkingsmogelijkheden voor de kosten voor de exploitatie van het vliegveld gedurende deze kwartiermakersfase. Ook zijn er geen dekkingsmogelijkheden voor de daadwerkelijke kosten van de kwartiermakersfase in de huidige begroting van de gemeente Smallingerland. Wij schatten de genoemde (kwartiermakersfase en exploitatie gedurende de kwartiermakersfase) op een bedrag ter hoogte van maximaal € 300.000,-. In de onderstaande tabel is een schatting van de kosten per post opgenomen.

Kostenposten	Geschat bedrag per post
Kwartiermaker	€ 125.000,-
Juridische c.q. planologische kosten	€ 50.000,-
Inregelen Governance	€ 35.000,-
Extra bijdrage Vliegveld	€ 60.000,-
Onvoorzien (10%)	€ 30.000,- +
TOTAAL	€ 300.000,-

Voorgesteld wordt bovenstaande middelen te dekken uit de Algemene Reserve. Het college zal zich echter inspannen om medefinanciering van bovengenoemde kosten door de gebruikers te verkrijgen tijdens de kwartiermakersfase. De kwartiermaker krijgt de opdracht mee om te onderzoeken of en op welke wijze deze aanloopkosten met terugwerkende kracht kunnen worden gedekt uit eventuele toekomstige exploitatieoverschotten van de SVD.

Juridische consequenties

De voorgestelde uitwerking van het conceptkader zal juridische consequenties hebben. De governance van de SVD zal anders worden ingericht, met meer afstand tot de gemeente. Voorts zal er tussen de SVD en de gemeente een nieuwe (langjarige) gebruikersovereenkomst gesloten moeten worden, waarbij de insteek vooralsnog zal zijn dat de gemeente eigenaar van de gronden van het vliegveld zal blijven.

Het uitwerken van de verschillende intenties en randvoorwaarden kan ook nog juridische consequenties hebben in de nadere uitwerking. Hierbij kan gedacht worden aan het verlenen

van omgevingsvergunningen, nader uitwerken van bestemmingen en het sluiten van contracten.

Participatie

Op basis van het raadsbesluit van 9 juni 2020 is de opdracht aan het college gegeven om met alle betrokken (potentiële) gebruikers de samenwerking te zoeken om een gedragen plan te maken voor de toekomst van het vliegveld. Dit hebben we gedaan en het voorgelegde conceptkader inclusief de onderliggende plannen zijn hiervan het resultaat en worden gedragen door de verschillende (potentiële) gebruikers op het vliegveld.

Communicatie

Er is met alle betrokken (potentiële) gebruikers, met luchthaven gebonden plannen, contact geweest en gecommuniceerd over de intenties en randvoorwaarden voor het toekomstig gebruik van het vliegveld.

In de kwartiermakersfase zal met alle betrokken partijen frequent contact zijn, zodat alle partijen betrokken zijn en blijven bij de ontwikkelingen rondom het vliegveld.

Uw raad zal periodiek meegenomen worden tijdens de kwartiermakersfase. Hetzij informatief, hetzij besluitvormend.

Uitvoering

Voorgesteld wordt de SVD, als exploitant van Vliegveld Drachten, de ruimte te geven om de in het conceptkader opgenomen intenties te realiseren op Vliegveld Drachten. Voorgesteld wordt Stichting Vliegveld Drachten hierbij te ondersteunen door middel van het aantrekken van een kwartiermaker. Deze kwartiermaker geven we op hoofdlijnen de volgende opdracht mee.

- Het sluiten van pre-contracten met de individuele gebruikers van het vliegveld op basis van de uitgesproken intenties tegen marktconforme tarieven.
- De voorbereidingen te treffen voor het verlenen van vergunningen een aanpassen van planologische kaders op het Vliegveld Drachten.
- Op basis van deze pre-contracten te komen tot een sluitende businesscase voor Vliegveld Drachten, waarin voldoende middelen worden opgebouwd voor lange termijn onderhoud en vervangingsinvesteringen. Tevens dient in de businesscase opgenomen te worden hoe en binnen welke termijn de gestelde randvoorwaarden van gebruikers worden gerealiseerd.
- De (juridische) structuur van SVD zodanig in te richten dat deze stichting voor de lange termijn (en op onafhankelijke wijze) de exploitatie van Vliegveld Drachten kan uitvoeren.
- In samenwerking met de SVD en Provincie Fryslân te komen tot een herijking van het huidige (concept) luchthavenbesluit waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling mogelijk zijn.
- De voorgaande punten in ogenschouw nemend, te komen tot een nieuwe gebruikersovereenkomst tussen gemeente Smallingerland en de (hervormde) SVD.

Voorgesteld wordt om de kwartiermakersfase te beperken tot een afgebakende periode van 12 maanden, ingaande na aanstelling van de kwartiermaker. Aan het eind van deze periode worden de resultaten van de kwartiermakersfase met de gemeenteraad besproken. De rapportage van de kwartiermaker is de basis waarop uw raad in staat wordt gesteld een definitieve go/no-go beslissing te nemen met betrekking tot de toekomst van Vliegveld Drachten.

Fatale termijn

Niet van toepassing.

Achtergrondinformatie

Er is een aantal bijlagen bij dit stuk opgenomen. Zie hiervoor de lijst van bijlagen.

Drachten, 10 mei 2022

Burgemeester en wethouders van Smallingerland,

Jan Rijpstra voorzitter.

Koen Eekma Loco-secretaris.

Bijlagen:

1. Conceptkader toekomstvisie Vliegveld;
2. Plan Ready for Take-Off
3. Plan van Dutch Houses;
4. Toekomstplan ELP: Vliegen of uitgevlogen