Strategie
Groningen Airport Eelde NV
2024 – 2033



Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden

GRONINGEN AIRPORT EELDE

Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033

Aan: Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde

Van: Directie Groningen Airport Eelde NV

Datum: 20 april 2023

Geachte Aandeelhouders,

Graag leggen we u hierbij de strategie van Groningen Airport Eelde (GAE) voor de jaren 2024-2033 voor, met daarin ook het verzoek om een ondersteunende financiële bijdrage voor de kosten en investeringen voor openbare vliegveiligheid. Wij zien uit naar uw reactie!

Groningen Airport Eelde is maatschappelijke en economische infrastructuur

GAE is maatschappelijke en economische infrastructuur voor Noord-Nederland en voor heel Nederland. Onze luchthaven is de standplaats van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). Daarmee worden ongeveer 1.400 vluchten per jaar uitgevoerd en wordt heel Noord-Nederland en een deel van Overijssel bediend. Daarnaast worden jaarlijks meer dan 100 tijd-kritische donorvluchten afgehandeld voor het transplantatiecentrum van het UMCG. In de bijlages gaan we in op het maatschappelijk belang.

Onze luchthaven is de thuisbasis voor de KLM Flight Academy (KFA), de opleiding voor verkeersvliegers in Nederland. Geen enkele andere Nederlandse luchthaven beschikt over de faciliteiten om dit lesverkeer te accommoderen.

Draagvlak uit de omgeving en regio is een belangrijke "*license to operate*" voor de luchtvaart. Behoud hiervan vraagt dat de luchtvaart een bijdrage levert aan reductie van de negatieve effecten van vliegen op klimaat, natuur en gezondheid. Via het regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde) worden - samen met omwonenden, KFA en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) - afspraken gemaakt over hinderbeperking. Groningen Airport Eelde zet zich er voor in om de bestaande overlast van het lesverkeer te verminderen samen met de KFA en de LVNL, maar ook door de vestiging van nieuwe vliegscholen en lesverkeer van andere luchthavens te ontmoedigen en in overleg met de omwonenden, LVNL en gebruikers de vliegprocedures te optimaliseren.

De infrastructuur voor luchtvaart in Nederland is schaars. Naast wegen, water en spoor zijn Groningen Seaports en Groningen Airport Eelde belangrijke voorzieningen voor het bereiken en ontsluiten van Noord-Nederland en daarmee van belang voor het vestigingsklimaat van (Noord-)Nederland. De nabije aanwezigheid van een internationale luchthaven was en is een voorwaarde voor vestiging van bedrijven zoals Google in de Eemshaven, IBM in Groningen of isotopenproducent SHINE Medical in Veendam.

Dat de luchtvaart moet verduurzamen, staat buiten kijf. GAE zet zich, als onderdeel van de eerste waterstofregio van Europa, hier volledig voor in. Zij doet dat samen met tal van partners uit Noord-Nederland. GAE wil in 2030 duurzaamste luchthaven zijn in Europa op het gebied van waterstof.

Daarnaast zijn de experts het er over eens dat met de komst van elektrisch vliegen vanaf 2025 – 2026, nieuwe internationale netwerken ontstaan waarin juist regionale luchthavens zoals Groningen Airport Eelde een belangrijke rol zullen spelen.

Groningen Airport Eelde is onderdeel van het nationaal systeem van luchthavens en is daarin complementair aan dat van andere luchthavens. Om de groei van het passagiersverkeer binnen de steeds schaarser wordende luchtvaartcapaciteit te faciliteren en de economische positie van GAE te versterken, is het essentieel dat Groningen Airport Eelde aantrekkelijker wordt voor luchtvaartmaatschappijen (zie bijgevoegde brieven). Wij zullen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, als onderdeel van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit, daarom vragen om een verruiming van de openingstijden voor groot commercieel vliegverkeer: een half uur in de ochtend (vanaf 6.00 uur) en een uur in de avond (tot 24.00 uur) extra. Draagvlak van de regio is daarbij essentieel. Het bijgevoegde onafhankelijke onderzoek van Kantar Public laat zien dat dit draagvlak ruimschoots aanwezig is. Zie bijlage 5. Ondanks het potentieel en de ambitie blijven onze plannen binnen de bestaande milieuruimte.

Verzoek voor financiële bijdrage voor kosten van en investeringen in openbare veiligheid

De luchthaven kent jaarlijkse vaste kosten die onvermijdelijk zijn. Het gaat dan om de zogenaamde Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (kortweg aangeduid als 'NEDAB'); kosten en investeringen in openbare veiligheid voor de wettelijk verplichte brandweer en security. Voor die kosten zijn wij afhankelijk van de publieke aandeelhouders. Deze kosten en investering en bedragen de komende jaren gemiddeld € 4,5 miljoen per jaar. Als gevolg van het gestegen prijspeil, hogere lonen, uitgestelde investeringen in crashtenders (luchthavenbrandweerwagens) en aanscherping van regelgeving met extra activiteiten tot gevolg, ligt dit bedrag gemiddeld hoger dan in het verleden. Tegelijkertijd verwachten wij dat met de voorliggende strategie de luchthaven na enkele jaren, met een subsidie voor de NEDAB kosten, meer dan kostendekkend zal worden.

Verkenning samenwerking GAE - Schiphol

Groningen Airport Eelde en Schiphol Nederland B.V. ("Schiphol") voeren momenteel verkennende gesprekken over een mogelijke toekomstige samenwerking. Deze gesprekken vinden plaats in de context van de wens van het kabinet voor een betere samenwerking tussen Nederlandse luchthavens en de vraag aan Schiphol om te verkennen hoe zij kunnen bijdragen aan de verdere ontwikkeling van GAE in het kader van het regionaal en nationaal belang van de luchthaven. Naar aanleiding van de gesprekken tussen Schiphol en GAE heeft Schiphol de intentie om een nauwere samenwerking nader te onderzoeken. Schiphol en GAE zien dat samenwerking, met name op het gebied van route development (de acquisitie van extra bestemmingen c.q. vluchten) en het ontwikkelen van Business Park Bravo, waarde kan toevoegen voor beide partijen.

Op dit moment wil Schiphol nadrukkelijk nog geen positie innemen in het gesprek tussen GAE en de regionale overheden als het gaat om de toekomst van de luchthaven. Schiphol begrijpt dat er pas na het afronden van de huidige coalitieonderhandelingen in Provinciale Staten duidelijkheid hierover kan worden gegeven door regionale overheden. Een van de mogelijke vormen van samenwerking zou een deelname van Schiphol in GAE kunnen zijn. Eén van de randvoorwaarden voor een dergelijke samenwerking is dat er sprake is van een positieve business case. Om te komen tot een positieve business case voor GAE is het noodzakelijk dat de regionale overheden ook in de toekomst in voldoende mate de NEDAB voor de luchthaven blijven financieren. Zie de bijgevoegde brief van Schiphol als bijlage 4.

Graag verwijzen wij u voor verdere details naar de bijlagen. Uiteraard ben ik meer dan bereid om een en ander aan u toe te lichten!

Met vriendelijke groet,
Meiltje de Groot
Directeur

Bijlagen

1. **Maatschappelijk belang Groningen Airport Eelde**
2. **Strategiebrief 2024 – 2033 Groningen Airport Eelde**
3. **Economische onderbouwing**
4. **Brief Royal Schiphol Group**
5. **Draagvlakonderzoek Kantar Public**
6. **Brieven van luchtvaartmaatschappijen**
7. **Reflectie op de duurzame strategie van Groningen Airport Eelde door adviesbureau to70**

Bijlage 1 - Maatschappelijk belang Groningen Airport Eelde

Maatschappelijk belang Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde (GAE) is infrastructuur van Nationale Betekenis en is zowel nationaal als regionaal van grote maatschappelijke waarde. Niet alleen als luchthaven die de regio (inter)nationaal verbindt, maar ook juist als duurzame partner in het faciliteren van orgaantransplantaties, het vestigingsklimaat, de energietransitie, duurzame luchtvaart en educatie.

Medisch - prof. dr. R.J. (Robert) Porte, chirurg UMCG



umcg

"De luchthaven is voor ons essentieel."
Organen worden aangeboden uit heel Europa. Die hebben een bepaalde tijdsdruk om hier op tijd te zijn om te worden getransplanteerd. Voor sommige organen is dat zelfs heel dringend, zoals voor harten.

Kijk verder

Vestigingsklimaat - Harrie Buurlage, directeur SHINE Europe



SHINE

"Bij de keuze van Shine voor Veendam heeft de nabijheid van Groningen Airport Eelde een belangrijke rol gespeeld."
Een snelle en betrouwbare levering van medische isotopen van Shine is van belang voor de miljoenen patiënten, wereldwijd.

Kijk verder

Educatie - dhr. W. Moes, voorzitter College van Bestuur Alfa-college



Alfa-college

Voor veel mensen is Groningen Airport Eelde een vertrek- en eindpunt voor hun vakantie. Niet voor het onderwijs:
"Voor het onderwijs is het een *Living Lab*, om heel realistisch onderwijs te ontvangen en verzorgen. En om te ontdekken welke nieuwe mogelijkheden er zijn."

Kijk verder

Luchtvaart - Bart de Vries, Managing Director KLM Flight Academy



KLM Flight Academy

"Groningen Airport Eelde is de enige plek in Nederland die zo geschikt is om een professionele vliegopleiding zoals de onze een plek te geven."
Groningen Airport Eelde biedt alle faciliteiten die nodig zijn om de opleiding vorm te geven, samen met de geschikte infrastructuur.

Kijk verder

Energietransitie & Duurzame luchtvaart

GAE, de Hydrogen Valley Airport, heeft de ambitie om in 2030 de duurzaamste luchthaven te zijn op het gebied van waterstof. Wij zijn de Energy Hub die samen met de op de luchthaven gevestigde bedrijven en opleidingen werken aan een duurzame, emissievrije toekomst op GAE. We spelen hiermee een belangrijke rol binnen de energietransitie in Noord-Nederland.

Binnen ons NXT Airport programma komen de pijlers Energie, Verduurzaming, Innovatie en Educatie bij elkaar. Dit gebeurt met projecten op het gebied van droning, energieopslag, waterstoftoepassing in het project 'GRQ Hydrogen Valley Airport' en elektrisch vliegen, de straks op afstand meest duurzame manier van transport. Bekijk onze website voor meer informatie over het NXT Airport programma, en bekijk via de QR-code onze film, waar onder andere Bart Biebuyck (Executive Director Clean Hydrogen Partnership) en Carlo van de Weijer (General Manager Eindhoven AI Systems Institute) vertellen over waterstof, elektrisch vliegen en het belang van GAE hierin.

Bekijk onze film

Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden

NXT AIRPORT

Bijlage 2 - Strategiebrief 2024 – 2033 Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde is door het rijk aangewezen als één van de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. De luchthaven is al meer dan 90 jaar een onmisbaar onderdeel van de Noordelijke infrastructuur en vervult een belangrijke maatschappelijke rol. Luchtvaart is in transitie naar een duurzame toekomst. Groningen Airport Eelde wil hierin vooroplopen. Haar strategie is gebaseerd op een regionale en nationale maatschappelijke functie met waardevolle verbindingen, maatschappelijk toegevoegde waarde en met een relevante positie binnen een landelijk systeem van luchthavens. Door middel van deze strategiebrief presenteert de luchthaven haar ambities voor de komende 10 jaar.

Transitie naar een duurzame luchtvaart met een grotere rol voor regionale luchthavens

De toekomst van de luchtvaart wordt gekenmerkt door beleidsmaatregelen om de uitstoot en geluidsoverlast van de bestaande luchtvaart terug te dringen en de snelle ontwikkeling van nieuwe emissievrije technieken. De huidige dynamiek in de luchtvaart is daardoor ongekend groot: de sector zal de komende jaren fundamenteel en structureel veranderen.

Voor vliegen over kortere afstanden zal batterij-elektrisch vliegen voor het vervoer van passagiers dominant worden. Voor langere afstanden en grotere vliegtuigen zijn vele initiatieven, ook van grote vliegtuigbouwers zoals Airbus en Embraer, gericht op een aandrijving met waterstof.

In vergelijking met de huidige vliegtuigen hebben batterij-elektrisch aangedreven vliegtuigen lagere kosten en produceren ze fors minder geluid, CO2 en fijnstof. De grotere luchtvaart wordt duurder en beperkter; de kleinere luchtvaart juist goedkoper en stiller. Experts[1] zijn het erover eens dat door die combinatie het belang van regionale luchtvaart sterk zal toenemen met meer verbindingen, en ook zakelijke bestemmingen. De eerste stappen zullen vóór 2030 worden gezet, gevolgd door een snelle groei in de jaren daarna. Vanaf 2025 - 2026 worden met kleinere elektrische toestellen (met 9-19 passagiers) duurzame, rendabele verbindingen tussen Europese regio's gerealiseerd.

Regionale luchthavens zullen niet alleen voor luchtvervoer een belangrijkere rol krijgen. Het worden efficiënte knooppunten voor verschillende vormen van zero-emissie modaliteiten; zowel door de lucht als over land. Daarmee migreren deze luchthavens naar efficiënte mobiliteit-hubs, waarmee regionale bereikbaarheid een enorme impuls krijgt. Dat maakt de regionale luchthavens buiten de metropoolregio's van Nederland van groot sociaal-maatschappelijk en economisch belang voor de regio, Nederland en Europa.

Door de verscheidenheid aan duurzame brandstoffen (zoals Sustainable Aviation Fuel, elektrisch en waterstof) en de mogelijkheden voor lokale opwekking en opslag van duurzame energie worden de regionale luchthavens ook energiehubs. Daarmee zijn regionale luchthavens cruciale bouwstenen voor de transitie naar klimaat neutrale én efficiënte mobiliteit.

Infrastructuur van maatschappelijk belang

Groningen Airport Eelde dient een breed maatschappelijk belang. De infrastructuur voor luchtvaart in Nederland is schaars. Naast wegen, water en spoor zijn Groningen Seaports en Groningen Airport Eelde belangrijke voorzieningen voor het bereiken en ontsluiten van Noord-Nederland en daarmee van belang voor het vestigingsklimaat van (Noord-)Nederland. De nabije aanwezigheid van een internationale luchthaven was en is een voorwaarde voor vestiging van bedrijven als Google in de Eemshaven, IBM in Groningen en isotopenproducent SHINE Medical in Veendam.

[1] Zoals Carlo van der Weijer, Gerben Broekema

De luchthaven is van groot belang voor de internationale bereikbaarheid van de drie noordelijke provincies, de kop van Overijssel en de Duitse grensregio. Er worden vluchten afgehandeld voor bedrijven in regionaal sterk vertegenwoordigde sectoren, zoals de bouw-, energie- of scheepvaartsector.

De luchthaven heeft economische meerwaarde voor de regio. Op het terrein van Groningen Airport Eelde zijn tal van bedrijven, instellingen en overheidsdiensten gevestigd. Zij bieden direct werk aan bijna 400 fte's en realiseerden (in 2019, pre-corona) een omzet van meer dan € 60 mln. Cijfers die overigens nog steeds toenemen.

Het maatschappelijk belang van de luchthaven is breder dan de economische waarde. Groningen Airport Eelde is de standplaats van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). De traumahelikopter voert meer dan 1.400 vluchten per jaar uit en bedient heel Noord-Nederland en een deel van Overijssel. Daarnaast worden jaarlijks meer dan 100 tijd-kritische donorvluchten afgehandeld voor het transplantatiecentrum van het UMCG. De luchthaven onderzoekt de mogelijkheden voor het bieden van ondersteuning van (medische en humanitaire) hulporganisaties bij (internationale) hulpacties.

Ook is de luchthaven de thuisbasis voor de opleiding van verkeersvliegers in Nederland (de KLM Flight Academy): het lesverkeer is afhankelijk van de aanwezigheid van luchtverkeersleiding en geen enkele andere Nederlandse luchthaven heeft de faciliteiten om hieraan plaats te kunnen bieden.

Luchthaven van nationale betekenis als onderdeel van een landelijk systeem

De Luchtvaartnota 2020-2050 vormt het belangrijkste beleidskader voor het Nederlandse luchtvaartbeleid. De nota stelt duurzaamheid, connectiviteit, veiligheid en het belang van de omgeving centraal. De rol en ambities van Groningen Airport Eelde sluiten hier naadloos op aan.

Een belangrijk uitgangspunt van de nota is dat de nationale luchthavens samenwerken in één systeem en onderling complementair zijn. Groningen Airport Eelde kan een belangrijke bijdrage leveren aan het ondersteunen van de netwerkfunctie van Schiphol. Door vliegverkeer te faciliteren dat wel belangrijk is voor Nederland, maar niet noodzakelijk is voor de netwerkfunctie van Schiphol. Het gaat dan om bepaalde vracht- en chartervluchten, maar ook om het bedienen van de eigen regionale markt voor vakantievluchten en zakelijke bestemmingen.

License to operate

Draagvlak uit de omgeving en regio is een belangrijke "*License to operate*" voor de luchtvaart. Behoud hiervan vraagt dat de luchtvaart een bijdrage levert aan reductie van de negatieve effecten van vliegen op klimaat, natuur en gezondheid. Via het regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde) en het Omgevingsplatform worden - samen met omwonenden, KLM Flight Academy (KFA) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) - afspraken gemaakt over hinderbeperking. Circa 70 procent van het aantal meldingen wordt veroorzaakt door lesverkeer. Groningen Airport Eelde zet zich er samen met de KFA en LVNL voor in om de overlast van het lesverkeer te verminderen. Dit doet zij door de vestiging van nieuwe vliegscholen en lesverkeer van andere luchthavens te ontmoedigen en in overleg met de omwonenden, LVNL en gebruikers de vliegprocedures te optimaliseren.

Uit recent onderzoek (2023) van Kantar Public blijkt dat het overgrote deel van de inwoners van Noord-Nederland positief is over het belang van Groningen Airport Eelde voor de regio en de luchthaven graag wil behouden. Zie bijlage.

Innovatie, duurzaamheid, energie en educatie

Bij de transitie naar een duurzame luchtvaart spelen regionale luchthavens een belangrijke rol. De transitie start immers met kleinere toestellen en vliegen over kortere afstanden. Groningen Airport Eelde werkt samen met sterke regionale en nationale partners. Ze is als proeftuin belangrijk voor de verduurzamingstransitie van de luchtvaart.

Naast de nieuwe verbindingen zal de opkomst van nieuwe emissievrije vluchten ook kansen bieden op het gebied van onder andere testen, duurzaamheidspilots, onderhoud, energieopwekking en -opslag en laadsystemen.

Groningen Airport Eelde werkt samen met partners uit bedrijfsleven, onderwijs en overheid binnen haar programma NXT Airport aan verduurzaming door innovatie, energie en educatie in de luchtvaart. Er zijn diverse concrete initiatieven op het gebied van waterstof, elektrisch vliegen, circulair ontmantelen van vliegtuigen, groene energieproductie en -opslag, onbemande luchtvaart en (in samenwerking met onderwijsinstellingen) de ontwikkeling van de NXT Airport Campus.

Ingebed in de eerste Hydrogen Valley van Europa (EU icoonproject HEAVENN), ontwikkelt Groningen Airport Eelde zich met partners als "GRQ Hydrogen Valley Airport": een compleet ecosysteem voor waterstof. Door het al aanwezige zonnepark te koppelen aan een innovatieve electrolyzer (project WAviatER, Demcon en partners) wordt een demonstrator-electrolyzer getest en gedemonstreerd op de luchthaven. Uiteindelijk is het de ambitie om ter plekke groene waterstof te produceren waarmee via een waterstof-tankstation materieel, voertuigen en (op termijn) vliegtuigen worden bediend. De luchthaven werkt samen met regionale partners aan het verduurzamen van grondafhandelingsmateriaal; zo heeft zij binnenkort als eerste luchthaven ter wereld de beschikking over een op waterstof aangedreven Ground Power Unit (GPU), een aggregaat om vliegtuigen op de grond van energie te voorzien en test zij samen met VolkerWessels een aan de GPU gekoppeld stikstoffilter (NoNox project) om ook op de korte termijn te verduurzamen. Daarnaast is de luchthaven in gesprek met toonaangevende luchtvaartpartners en energiebedrijven zoals Shell, Gasunie, RWE en Engie, om rond 2026-2028 een waterstofinfrastructuur te realiseren om daarmee vliegen op waterstof -zowel vloeibaar als gasvormig- mogelijk te maken. Uiteindelijk komen op GRQ Hydrogen Valley Airport productie, distributie en gebruik bij elkaar op één locatie. Een pijpleiding naar het waterstofnet van de Gasunie voor het opvangen van onder- en overproductie maakt het ecosysteem op termijn compleet. To70 geeft haar reflectie op de duurzame strategie van Groningen Airport Eelde in de bijlage.

Ambities en toekomstvisie

De komende jaren geeft Groningen Airport Eelde verder vorm en inhoud aan haar strategie. De ambitie beoogt vooral haar **maatschappelijke en economische rol als luchthaven van nationale betekenis verder uit te bouwen**.

Concreet is het toekomstbeeld richting 2033 als volgt:

- Groningen Airport Eelde is **maatschappelijke infrastructuur** voor het afhandelen van medische vluchten (traumateam en donororganen), de landelijke opleiding van KLM piloten en speelt een ondersteunende rol voor (internationale) hulporganisaties;
- Groningen Airport Eelde ontwikkelt zich als mobiliteitshub en **bedient haar eigen regionale markt** voor vakantievluchten en zakelijke bestemmingen. Zakelijke lijndiensten zullen deels plaatsvinden met kleinere elektrische vliegtuigen van 9 tot 19 passagiers. **Er ontstaat hiermee een fijnmazig netwerk van directe duurzame verbindingen met andere Europese regio's**. Door het verknopen van intraregionale (door de lucht en over de grond) en nationale en internationale verbindingen ontstaat een steeds aantrekkelijkere locatie voor het bedrijfsleven. Deze verbindingen versterken de **economie in (Noord-) Nederland**;
- Een **nieuw bedrijvenpark** "Business Park Bravo" met 10 tot 15 hectare is beschikbaar, en ontsloten aan het platform. Hierdoor kunnen meer bedrijven (werkgelegenheid) zich vestigen op het luchthaventerrein. Ook faciliteert dit de vestiging van de duurzame luchtvaart, in de vorm van elektrisch aangedreven passagiersvluchten, op de luchthaven;
- In samenwerking met het regionaal bedrijfsleven wordt **vracht** afgehandeld dat geen direct belang voor de hub-functie van Schiphol heeft, maar wel voor (Noord-)Nederland. Dit biedt **werkgelegenheid** voor de regio en ontlast Schiphol;

- Groningen Airport Eelde is een **lokale energiehub** waar op eigen terrein door het bestaande en op termijn uit te breiden 22 MW zonnepark opgewekte groene stroom wordt omgezet naar waterstof of wordt opgeslagen in battery-packs, dat wordt gebruikt voor de eigen operatie, voor vliegtuigen, het regionale wegvervoer en voor gebruik door de omgeving;
- De NXT **Airport Campus** is **dé** plek waar luchtvaart, innovatie en educatie op de luchthaven bij elkaar komen en elkaar versterken, en waar meer dan 750 studenten vanuit verschillende onderwijsinstellingen per jaar een plek vinden.

Bijlage 3 – Economische onderbouwing

Doel en uitgangspunten
De economische onderbouwing dient meerdere doelen. Ten eerste is het een vertaling van de commerciële prognose van de ontwikkeling van de luchthaven naar financiële resultaten. Daarmee wordt de financieringsbehoefte voor de komende 10 jaar in kaart gebracht. Ten tweede is het een prognose en onderbouwing van de activiteiten van de luchthaven voor de komende jaren, en daarmee belangrijke invoer voor de modellen die de impact van de luchthaven op de omgeving in kaart brengen. De economische onderbouwing is daarmee ook onderdeel van de aanvraag voor het luchthavenbesluit, om het verband te leggen tussen de omvang van de aanvraag in termen van vliegbewegingen en milieucontouren en de economische onderbouwing van de luchthaven.

De luchthaven heeft een gemengd profiel met de maatschappelijke en duurzame rol voorop: de traumahelikopter en donorvluchten, educatie, basis-infrastructuur voor de regio en het vestigingsklimaat in brede zin. Het is tevens een belangrijke lesluchthaven en vestigingsplaats voor bedrijven waar meer dan 400 fte werkzaam zijn. Het passagiersverkeer is een belangrijke pijler voor de exploitatie van de luchthaven. Daarmee voorziet zij de regio van haar behoefte aan lijn- en chartervluchten en ontlast ze andere luchthavens in het systeem van nationale luchthavens van dat verkeer.

Bouwstenen van de toekomstvisie
De toekomstvisie bestaat, naast de duurzame en maatschappelijke ambities, uit de volgende bouwstenen:
1. groei van het verkeer als gevolg van schaarste aan capaciteit in het nationale systeem;
2. de vestiging van nieuwe bedrijven en vastgoedontwikkeling door middel van Business Park Bravo;
3. de opkomst van elektrisch vliegen.

1. Toename van het verkeer als gevolg van schaarste aan capaciteit
De commerciële prognose is de belangrijkste component van de economische onderbouwing. De verwachting van de omvang van het vliegverkeer is niet alleen van belang voor de opbrengsten van de luchthaven, maar ook voor de inschatting van de (kosten van) de inzet van medewerkers en de benutting van de beschikbare milieuruimte.

De capaciteit van luchthavens en milieuruimte in Nederland en Europa wordt steeds schaarser. In Nederland heeft minister Harbers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het voornemen om luchthaven Schiphol de komende jaren te laten krimpen van 500.000 naar 440.000 vliegbewegingen. Schiphol heeft begin april aangekondigd om nachtvluchten te willen gaan verbieden. Beide maatregelen hebben grote consequenties voor de luchthaven capaciteit in Nederland en met name voor charter- en vakantievluchten.

Het is belangrijk dat nationale luchthavens samenwerken in één systeem en onderling complementair zijn. Alleen dan kan de schaarse capaciteit zo efficiënt mogelijk worden benut. Groningen Airport Eelde kan een belangrijke bijdrage leveren aan het ondersteunen van de netwerkfunctie van Schiphol. Door vliegverkeer te faciliteren dat wel belangrijk is voor Nederland, maar niet noodzakelijk is voor de netwerkfunctie van Schiphol (netwerkkwaliteit). Het gaat dan om bepaalde vracht- en chartervluchten, maar ook om het bedienen van de eigen regionale markt. Afgelopen jaar is gebleken dat mensen graag vanaf regionale luchthavens vliegen. Verwezen wordt naar het bijgevoegde onderzoek van Kantar Public, waaruit blijkt dat veel Noorderlingen graag vanaf Groningen Airport Eelde reizen. Ook zien we dat het afzetgebied van Groningen Airport Eelde groeit.

Het verruimen van de openingstijden van de luchthaven, aan te vragen in het luchthavenbesluit, is voor luchtvaartmaatschappijen en touroperators belangrijk. De luchthaven ligt 20 tot 30 minuten verder vliegen van zuidelijke bestemmingen dan andere luchthavens en het aantal malen per dag dat een vliegtuig heen en weer kan vliegen, is cruciaal voor de exploitatie van een vliegtuig.

Met een beperkte verruiming van de openingstijden zal door luchtvaartmaatschappijen sneller de keuze worden gemaakt om vliegtuigen op de luchthaven te stationeren, met verdere groei van het aantal passagiers tot gevolg.

De ontwikkeling van enkele lijndiensten, Londen voorop, is kansrijk en een belangrijke ambitie. Daarbij wordt gemikt op voor de regio waardevolle bestemmingen, bijvoorbeeld met steden die al een band met de regio hebben als gevolg van soortgelijke bedrijvigheid die zich er bevindt. Het overige passagiersverkeer is afkomstig van chartervluchten en vluchten van reisorganisaties, het verkeer dat niet noodzakelijk is voor de (intercontinentale) netwerkkwaliteit van Schiphol. Dit verkeer is vooral gericht op bestemmingen rond de Middellandse Zee en de Canarische Eilanden.

Op basis van marktontwikkelingen, het feit dat er schaarste bestaat in het Nederlandse systeem van luchthavens en de verruiming van de openingstijden, is groei naar op termijn 350.000 passagiers per jaar realistisch. Ter vergelijk: in 2017 en 2018 werden respectievelijk 228.000 en 240.000 passagiers ontvangen op de luchthaven, in 2022, het eerste jaar na COVID, waren dit bijna 100.000 passagiers. Daarmee voorziet Groningen Airport Eelde de regio van een ‘eigen’ luchthaven voor lijn- en chartervluchten, ze ontlast andere luchthavens in het systeem van nationale luchthavens van dat verkeer en voorkomt jaarlijks miljoenen onnodige autokilometers van passagiers van en naar andere luchthavens. Deze ontwikkeling past binnen de huidige geluidsruimte van de luchthaven.

Navolgend volgt een korte analyse voor de belangrijkste soorten verkeer op de luchthaven.

- **Chartervluchten:** Groningen Airport Eelde kent sinds de jaren ‘80 van de vorige eeuw een solide en constante basis van chartervluchten, die worden ingezet door diverse Nederlandse reisorganisaties zoals TUI en Corendon. Het passagiersvolume zal naar verwachting, mede ten gevolge van sterke marktvraag, schaarse capaciteit en ruimere openingstijden, groeien naar ongeveer 300.000 passagiers in 2033. Er wordt ingezet op steeds meer ‘jaarrond’ operaties om seizoenafhankelijkheid af te vlakken. Deze trend is reeds voorzichtig ingezet.

- **Lijnvluchten:** Vóór het uitbreken van de coronapandemie kende Groningen Airport Eelde lijndiensten naar Londen, Kopenhagen en München. De luchthaven zet in op het ontwikkelen van een bescheiden aantal gereguleerde lijndiensten die voldoen aan de regionale marktvraag, zoals Londen. Ook wordt gekeken naar bijvoorbeeld Esbjerg (Zuid-Denemarken), waar een markt voor de offshore en wind-industrie ligt. Met lijndiensten kunnen in 2033 ongeveer een bescheiden aantal van 45.000 passagiers worden bediend. Ter vergelijk: in de periode 2014-2019 lag het aantal passagiers dat met lijndiensten van en naar de luchthaven vloog, ruim boven de 45.000.

  De ontwikkeling van elektrisch vliegen voor passagiersvervoer ziet Groningen Airport Eelde als kansrijk. Met kleinere toestellen kunnen, vanwege het lagere kostenniveau, tegen gunstige tarieven kleinere economische kernen in Europa met elkaar worden verbonden. Dat is een geheel nieuwe modaliteit en markt, in aanvulling op bestaande markten. Voor de komende 10 jaar zullen de (technische) ontwikkelingen hard gaan, maar er is een hoge mate van onvoorspelbaarheid. Daarom is deze potentieel kansrijke markt voorzichtigheidshalve nog geen onderdeel van de commerciële en economische prognose.

- **Lesvluchten:** Op Groningen Airport Eelde zijn twee vliegscholen gevestigd, KLM Flight Academy en European Flight Training Center. Mede vanwege de overlast die wordt ervaren door omwonenden, zet de luchthaven bewust niet in op het accommoderen van extra lesverkeer of vliegscholen. Het aantal lesbewegingen zal in 2033 circa 45.600 bedragen. De lesvloot zal naar verwachting vanaf 2026 - 2027 stapsgewijs geëlektrificeerd worden en daarmee zal de geluidshinder aanzienlijk afnemen.

- **Transport- en vrachtvluchten:** Er wordt uitgegaan van een beperkt aantal vracht- en transportvluchten. Vanwege de schaarste op Schiphol is er vraag naar ruimte om full-freighter vrachtvliegtuigen af te handelen in de regio. We zetten in op een beperkt aantal, voor de regio belangrijke vluchten, oplopend naar maximaal 250 vliegbewegingen in het jaar 2033.

- **Maatschappelijke vluchten:** Maatschappelijk verkeer is zeer belangrijk voor de regio. De traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG is gevestigd op Groningen Airport Eelde. Zij maakt per jaar ongeveer 3.000 vliegbewegingen. Het transport van donororganen en gespecialiseerde artsen voor het UMCG met speciale medische vluchten is essentieel. Het gaat betreft circa 100 tijd-kritische donorvluchten per jaar. Daarnaast worden vluchten uitgevoerd voor politie, brandweer en defensie. Voor de prognose wordt er op basis van signalen van het Mobiel Medisch Team van uitgegaan dat het aantal maatschappelijke bewegingen licht stijgt tot 3.500 in 2033.

- **General Aviation:** We verwachten dat de populariteit van de kleine luchtvaart licht blijft groeien[2], van 11.000 bewegingen in 2023 tot 17.000 in 2033. Ook zal er een lichte groei zijn van de business aviation, deels met grotere private jets. Er lopen gesprekken met een bedrijf met business jets dat zich, naar verwachting in 2023 of 2024, op de luchthaven zal vestigen.

2. Business Park Bravo

Op dit moment is er op de luchthaven geen ruimte meer voor het faciliteren van nieuwe of de uitbreiding van bestaande (vlieg-)bedrijven. De ontwikkeling van Business Park Bravo zien we als noodzakelijk en commercieel als kansrijk. Er is € 6,5 mln. door het rijk in het mobiliteitsfonds gereserveerd voor de ontsluiting en de verduurzaming van Business Park Bravo. Hiermee is ook de business case aantrekkelijk en zijn de investeringen voor de luchthaven zelf beperkt. Business Park Bravo heeft een verwachte groei van 4.000 extra bewegingen van de general aviation tot gevolg, naast een toename van bedrijvigheid en de inkomsten uit erfpacht. De investeringen zijn bescheiden en de conservatieve business case is dat ook. Omdat het perspectief gunstig is, en het een aanjager c.q. randvoorwaarde is voor de vestiging van nieuwe bedrijven en duurzame ontwikkelingen is de ontwikkeling van Business Park Bravo belangrijk voor de luchthaven.

3. Elektrisch vliegen

We zien de ontwikkeling van elektrisch vliegen, eerst bescheiden voor lesvluchten en op termijn voor (met name zakelijk) passagiersvervoer, als een kansrijke nieuwe modaliteit. De komende 10 jaar zullen de ontwikkelingen snel gaan, maar op dit moment is het nog moeilijk te voorspellen wanneer en in welke mate elektrisch vliegen een vlucht krijgt. Het baseren van enkele toestellen, die de regio frequent zullen verbinden met andere kleinere Europese kernen, lijkt realistisch. Ook de exacte impact op de omgeving is nu nog niet duidelijk. We weten dat elektrische vliegtuigen stil zijn, met tot wel 70% minder geluid dan bestaande vliegtuigen, maar er zijn nog geen geluidscertificaten voor afgegeven. Met de ontwikkeling van Business Park Bravo willen we ook de duurzame en elektrisch vliegende bedrijven een vestigingsplaats bieden. Duurzaam vliegen is een belangrijke pijler van onze strategie. De investeringen zijn beperkt en worden vooral door partners gedaan. In onze economische onderbouwing en financieringsopgave nemen we de potentiële opbrengsten van elektrisch vliegen echter niet mee. Deze ontwikkeling is namelijk onzeker qua timing en nu nog moeilijk concreet te maken. In de berekening van de geluidsruimte nemen we elektrisch vliegen ook nog niet mee; omdat de geluidscertificaten er nog niet zijn. Daarom rekenen we met een vlootmix van bekende toestellen als uitgangspunt.

Financiële prognose

Op basis van de strategische context, de verschillende bouwstenen en de commerciële prognose, is een financiële prognose opgesteld met een looptijd van 10 jaren; voor de jaren 2024 tot en met 2033. Daarbij wordt uitgegaan van het bestaande profiel van maatschappelijk verkeer en passagiersverkeer uitgebreid met groei van het passagiersverkeer en een zeer beperkt ontwikkeling van vracht.

[2] Bron: Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA)

Daarnaast zetten we in op de ontwikkeling van Business Park Bravo. Er is veel vraag naar de ontwikkeling van vastgoed op het luchtzijdige deel van de luchthaven (dat wil zeggen: met toegang tot het banenstelsel) en erfpacht zorgt voor een bredere financiële basis en een grotere diversiteit in opbrengsten. Hoewel we ook inzetten op elektrisch vliegen, maken de verwachte inkomsten daarvan nadrukkelijk geen onderdeel uit van de financiële prognose.

Het aantal vliegbewegingen voor de komende 10 jaar, de zogenaamde vlootmix, die onder de financiële prognose ligt, is dezelfde die wordt gebruikt voor de modellering van milieugevolgen die onderdeel is van de aanvraag voor het luchthavenbesluit.

De belangrijkste conclusies van de financiële prognose, luiden als volgt.

- De groei van het passagiersverkeer tot in totaal 350.000 passagiers per jaar in 2033 is een belangrijke financiële component. Net als elke andere luchthaven van enige betekenis, zijn de inkomsten van het passagiersverkeer datgene waarmee een luchthaven exploitabel wordt. De extra investeringen zijn relatief beperkt: voor landzijdige veiligheid, security scanners en op termijn uitbreiding van de terminal en parkeerterreinen.
- Bovenop het passagiersverkeer levert de ontwikkeling van Business Park Bravo een bescheiden maar positieve business case op, zeker omdat er € 6,5 mln. door het rijk in het mobiliteitsfonds is gereserveerd voor de ontsluiting en de verduurzaming van Business Park Bravo. De eigen investeringen zijn slechts € 0,7 mln. De opbrengsten bestaan uit erfpacht en voor een deel de opbrengsten van extra general aviation en vracht. Daarmee is de financiële impact van Business Park Bravo conservatief geschat.

De berekeningen tonen aan dat GAE vanaf 2025 kostendekkend kan opereren, mits zij een bijdrage ontvangt in de NEDAB-kosten. Uit de gevoeligheidsanalyse op onze cijfers blijkt, dat een positief resultaat wordt geboekt bij een omvang van ca. 200.000 tot 225.000 passagiers per jaar. Het is wel van belang om hier te benoemden dat een lening voor essentiële investeringen in infrastructuur bij dit passagiersvolume noodzakelijk is.

Voor een meer robuuste financiële positie is een groei naar 350.000 passagiers wenselijk. GAE ziet die groei in passagiers als realistisch vanwege de capaciteitsbeperkingen op de andere luchthavens[3]. Wel is de genoemde beperkte verruiming van de openingstijden voor commerciële vluchten een voorwaarde voor realisatie. Het versterken van de acquisitiekracht door samenwerking met Schiphol kan ook een bijdrage leveren. Een groei naar 350.000 passagiers past binnen de nu al vergunde milieuruimte en zal de behoefte aan een overheidsbijdrage op termijn reduceren.

Benodigde financiële ondersteuning

De financiële onderbouwing van de strategie is gebaseerd op het eerdere uitgangspunt uit de visie van 2020: de exploitatie van de luchthaven is meer dan kostendekkend, mits de kosten van openbare veiligheid gedekt worden. Regionale luchthavens van de omvang van die van Groningen Airport Eelde, krijgen overal ter wereld financiële steun omdat ze de, steeds toenemende, kosten van de internationale wet- en regelgeving niet op kunnen brengen. De afgelopen jaren was de NEDAB-bijdrage van regionale overheden, voor openbare veiligheid, de belangrijkste steun. In de toekomst blijft dat naar verwachting zo.

[3] Minister Harbers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het voornemen om luchthaven Schiphol de komende jaren te laten krimpen van 500.000 naar 440.000 vliegbewegingen. Schiphol heeft begin april aangekondigd om nachtvluchten te willen gaan verbieden. Beide maatregelen hebben grote consequenties voor de luchthavencapaciteit in Nederland en met name voor charter- en vakantievluchten. Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport hebben beide geen ruimte voor groei.

Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (kortweg aangeduid als ‘NEDAB’) betreffen in de context van de luchtvaart voornamelijk het waarborgen van veiligheid: brandweer en security. De vereisten waaraan de luchthaven moet voldoen in het kader van veiligheid, zijn vastgelegd in (internationale) wetten waaronder EASA. Onder security wordt in dit verband verstaan het waarborgen van de persoonlijke veiligheid van passagiers (en medewerkers) door middel van controles van personen en bagage.

Het waarborgen van veiligheid is een typische publieke verantwoordelijkheid, waardoor het onder Europese Regelgeving is toegestaan de door een onderneming gemaakte NEDAB-kosten ten laste te brengen van een publieke bijdrage zonder dat sprake is van ongeoorloofde staatssteun. Hetzelfde geldt voor NEDAB-investeringen. Voor Groningen Airport Eelde betreffen die voornamelijk brandweerwagens en security-apparatuur (scanners van bagage en personen). Verschillende Europese luchthavens maken van deze mogelijkheid gebruik, waaronder ook Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde.

Wij hebben voor de jaren 2024 tot en met 2033 voor brandweer en security kosten en investeringen een NEDAB-bijdrage van gemiddeld € 4,5 mln. per jaar nodig. Dat dit bedrag nu gemiddeld hoger is dan een aantal jaren geleden heeft te maken met het gestegen prijspeil, hogere lonen, door de verplichting tot het uitvoeren van extra activiteiten door aanscherping regelgeving en uitgestelde investeringen in crashtenders.

Bijlage 4 – Brief Royal Schiphol Group

Een brief van Royal Schiphol Group waarin ze hun intenties over samenwerking uitspreken, is bijgevoegd als bijlage.

Verkenning samenwerking GAE - Schiphol

Groningen Airport Eelde N.V.
t.a.v. mw. M.H. de Groot, Directeur
Machlaan 14a
9761 TK Eelde

DEFINITIEF
15 maart 2023
RC-2023.011

Geachte mevrouw De Groot, beste Meiltje,

Groningen Airport Eelde ("GAE") en Schiphol Nederland B.V. ("Schiphol") voeren momenteel verkennende gesprekken met elkaar over een mogelijke toekomstige samenwerking. Deze gesprekken vinden plaats in de context van de wens van het kabinet voor een betere samenwerking tussen Nederlandse luchthavens en de vraag aan Schiphol om te verkennen hoe wij kunnen bijdragen aan de verdere ontwikkeling van GAE in het kader van het regionaal en nationaal belang van de luchthaven.

Regionaal en nationaal belang GAE

GAE presenteert deze maand haar visie op de toekomst van de luchthaven in haar strategiebrief 2024-2033. In lijn met onze brief van 24 oktober 2022 onderschrijven wij het maatschappelijk belang van het voorbestaan van GAE als luchthaven die de KLM luchtvaartschool huisvest, medische vluchten van regionaal en nationaal belang mogelijk maakt en bijdraagt aan het vestigingsklimaat van Noord-Nederland.

De capaciteit van GAE draagt bij aan de schaarse infrastructuur die nodig is om te voldoen aan de marktvraag voor vliegverkeer, vandaag en in de toekomst. De luchthaven draagt bij aan het vormgeven van de duurzame luchtvaart, bijvoorbeeld door haar betrokkenheid bij de ontwikkeling van 'Hydrogen Valley' in Noord-Nederland. Daarnaast verwachten wij dat door de mogelijkheden van elektrisch vliegen nieuwe netwerken ontstaan waarin regionale luchthavens zoals GAE een belangrijke rol zullen spelen.

GAE heeft de ambitie om in de toekomst invulling te blijven geven aan de regionale en nationale belangen die zij dient. Om dat te kunnen waarborgen, wil GAE zich verder ontwikkelen om rendabel te kunnen opereren. Schiphol begrijpt het belang van het verruimen van de openingstijden voor GAE om haar ambitie te kunnen realiseren, waarbij voorop moet staan dat hiervoor in de regio voldoende draagvlak is.

Royal Schiphol Group
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland
020 601 9111
Royal Schiphol Group N.V.
KvK Amsterdam 34029174
NL11 ABNA 0621 8441 79

Intentie Schiphol en randvoorwaarden voor nadere verkenning samenwerking
Naar aanleiding van de gesprekken tussen Schiphol en GAE heeft Schiphol de intentie om een nauwere samenwerking nader te onderzoeken. Schiphol en GAE erkennen dat samenwerking op de besproken onderwerpen, met name *route development* (de acquisitie van extra bestemmingen c.q. vluchten) en het ontwikkelen van Business Park Bravo, waarde kan toevoegen voor beide partijen. Daarnaast zijn er mogelijk andere gebieden waar samenwerking tot extra waarde kan leiden.

Op dit moment wil Schiphol nadrukkelijk nog geen positie innemen in het gesprek tussen GAE en de regionale overheden als het gaat om de toekomst van de luchthaven. Wij zijn ervan overtuigd dat regionaal draagvlak – politiek en financieel – het fundament moet zijn voor de toekomst van GAE. Schiphol begrijpt dat er pas na de PS verkiezingen op 15 maart en de daaropvolgende coalitieonderhandelingen duidelijkheid op dit vlak kan worden gegeven door de regionale overheden.

Een van de mogelijke vormen van samenwerking zou een deelname van Schiphol in GAE kunnen zijn. Daarbij is één van de randvoorwaarden voor een dergelijke samenwerking dat er sprake is van een positieve business case. Om te komen tot een positieve business case voor GAE is het noodzakelijk dat de regionale overheden ook in de toekomst in voldoende mate de NEDAB voor de luchthaven blijven financieren.

Vervolg

Schiphol en GAE zullen de gesprekken over een mogelijke samenwerking voortzetten, in afwachting van afspraken tussen GAE en de regionale overheden over de politieke en financiële steun.

Hopende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben zijn wij uiteraard graag bereid nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Namens Schiphol Nederland B.V.



Robert Carsouw

Executive Vice President & Chief Financial Officer

Bijlage 5 – Draagvlakonderzoek Kantar Public

Groningen Airport Eelde heeft in januari 2023 een draagvlakonderzoek naar (1) de luchthaven in het algemeen en (2) het verruimen van de openingstijden uit laten voeren door Kantar Public (het voormalige TNS-NIPO). Het onderzoek is uitgevoerd in een groot deel van Noord-Nederland, in wijde zin, maar ook specifiek in het gebied rondom de luchthaven, in enge zin. Daarvoor is het postcodegebied genomen dat onder de door de Staat aangewezen aan- en uitvliegroute ligt. Deze vliegroutes liggen aan beide kanten in het verlengde van de start- en landingsbaan tot een afstand van 8 zeemijlen (ongeveer 15 kilometer).

Een ruime meerderheid van de respondenten van het onderzoek geeft aan de luchthaven belangrijk te vinden, en van voldoende waarde om voort te blijven bestaan (80%). De rol van de luchthaven wordt ook belangrijk gevonden, waarbij de maatschappelijke rol zelfs zeer belangrijk wordt gevonden. De duurzame strategie wordt ook belangrijk gevonden, maar is nog niet bij iedereen bekend.

Tegenover het verruimen van de openingstijden staat een ruime meerderheid positief, slechts 14% staat hier negatief tegenover. Opvallend is dat inwoners in de nabije omgeving van de luchthaven daarover positiever zijn dan inwoners van Noord-Nederland in het algemeen. Slechts 7% van de omwonenden in de postcodegebieden van de aan- en uitvliegroutes geeft aan daar negatief tegenover te staan.

Meer dan 90% van de respondenten die vliegen, geeft aan liever vanaf de luchthaven in de eigen regio te willen vliegen dan van een andere luchthaven, en meer dan 80% geeft aan vaker van Groningen Airport Eelde gebruik te willen maken als er meer bestemmingen aangeboden worden.

De resultaten van het onderzoek van Kantar Public zijn in deze bijlage opgenomen.

KANTAR PUBLIC

Draagvlakonderzoek Groningen Airport Eelde



Rapport

Matthijs de Gier, Marène Vos

338411779

Februari 2023

Inhoudsopgave

1 Context en onderzoeksdoel
2 Centrale vraag en deelvragen
3 Leeswijzer
4 Onderzoeksverantwoording
5 Samenvatting
6 Achtergrondkenmerken
7 Maatschappelijke waarde
8 Draagvlak huidige activiteiten
9 Draagvlak uitbreiding activiteiten
10 Geluidsoverlast
11 Bijlagen



01

CONTEXT

Groningen Airport Eelde verzorgt als luchthaven verschillende diensten voor regio Noord-Nederland. Naast passagiersvluchten faciliteert zij onder andere de standplaats van de traumahelikopter, medische- en donorvluchten voor het UMCG en onderwijslocaties. Groningen Airport Eelde wil graag haar activiteiten uitbreiden en daarom weten wat het draagvlak onder de omwonenden is voor de huidige activiteiten en voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten.

02

ONDERZOEKSDOEL

Groningen Airport Eelde is geïnteresseerd in het draagvlak de onder de omwonenden voor de huidige activiteiten en voor de eventuele uitbreiding van haar activiteiten. Specifiek is Groningen Airport Eelde geïnteresseerd in zowel het draagvlak onder de wijde als onder de directe omgeving van de luchthaven.

03

CENTRALE VRAAG

De vraag die in dit onderzoek centraal staat is:

In welke mate is er draagvlak in regio Noord-Nederland voor de huidige activiteiten van Groningen Airport Eelde en een eventuele uitbreiding van haar activiteiten?

Centrale vraag en deelvragen

In samenspraak tussen de onderzoekers en de opdrachtgever is de hoofdvraag uitgewerkt tot de volgende set aan vraagpunten. Deze zijn vervolgens uitgewerkt tot een vragenlijst.

In welke mate is er draagvlak in regio Noord-Nederland voor de huidige activiteiten van Groningen Airport Eelde en voor een eventuele uitbreiding van haar activiteiten?

Hoe schat regio Noord-Nederland de maatschappelijk waarde van Groningen Airport Eelde in?

- In hoeverre is men op de hoogte van de activiteiten van GAE?
- Hoe schat men de waarde van de activiteiten van GAE in?
- Wat zou GAE moeten doen om meer bij te dragen aan het maatschappelijk belang?
- Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot de geschatte maatschappelijke waarde van GAE?

In hoeverre is er draagvlak in regio Noord-Nederland voor de huidige activiteiten van Groningen Airport Eelde?

- In welke mate vindt men de activiteiten van GAE van voldoende waarde om voort te blijven bestaan?
- Hoe staat men tegenover de duurzame ontwikkelingen rondom het luchthaven?
- Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot het draagvlak voor de activiteiten van GAE?

In hoeverre is er draagvlak voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten van Groningen Airport Eelde in regio Noord-Nederland?

- In welke mate bestaan er bezwaren tegen een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE?
- In hoeverre vindt men een toename in geluidsoverlast opwegen tegen de voordelen van een toename van activiteiten van GAE?
- Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot het draagvlak voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE?

Leeswijzer

01

De data is gewogen op basis van de volgende achtergrondkenmerken: geslacht en leeftijd.

02

Verschillen tussen inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen en inwoners van regio Noord-Nederland die nooit vliegen zijn geanalyseerd en indien significant gerapporteerd. De rapportage van deze uitsplitsing is te herkennen aan onderstaand teken.



03

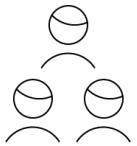
Verschillen tussen inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde en inwoners van de wijde omgeving van Groningen Airport Eelde zijn geanalyseerd en indien significant gerapporteerd. De rapportage van deze uitsplitsing is te herkennen aan onderstaand teken.



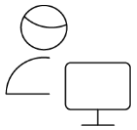
Onderzoeksverantwoording



Doelgroep
Inwoners van de provincie Groningen, Friesland, Drenthe en de gemeenten Steenwijkerland, Staphorst, Zwartewaterland en Hardenberg van de provincie Overijssel van 18 jaar of ouder. Binnen dit onderzoek wordt verwezen naar de directe en de wijde omgeving van Groningen Airport Eelde. De directe omgeving van Groningen Airport Eelde is vastgesteld volgens de door de Staat aangewezen aan- en uitvliegroute die relevant is voor de uitbreiding van de activiteiten exclusief de postcodegebieden 9761, 9494 en 9756. In Bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de postcodes van dit gebied. De wijde omgeving is een gebied met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en de gemeenten Steenwijkerland, Staphorst, Zwartewaterland en Hardenberg van de provincie Overijssel. Hiervan uitgezonderd zijn de inwoners van de directe omgeving. In Bijlage 2 is een overzicht van beide gebieden opgenomen.



Steekproefbron
De steekproefbron is getrokken uit NIPObase, het consumentenpanel van Kantar.



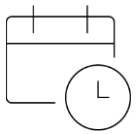
Respons
Bruto zijn n=2.294 respondenten uitgenodigd (waarvan 254 in de directe omgeving). Uiteindelijk hebben n=1.076 respondenten deelgenomen (respons 47%), waarvan n=154 in de directe omgeving en n=922 in de wijde omgeving. De samenstelling van de netto steekproef is voor beide groepen vergeleken met de samenstelling van de onderzoekspopulatie op de kenmerken geslacht en leeftijd. Voor afwijkingen hierin s gecorrigeerd door middel van herweging. De uitkomsten kunnen hiermee als representatief worden beschouwd.



Online methode
Voor dit onderzoek is gebruikt gemaakt van een online vragenlijst (CAWI: computer assisted web interviewing). Respondenten ontvingen een e-mail met daarin informatie over het onderzoek en een link naar de online vragenlijst.



Vragenlijst
De vragenlijst is opgesteld door Kantar Public in samenspraak met Groningen Airport Eelde. De invulduur bedroeg ca. 8 minuten.



Veldwerkperiode
Het veldwerk heeft gelopen van 18 januari t/m 25 januari 2023.



5 Samenvatting

Samenvatting

Ruime meerderheid vindt Groningen Airport Eelde (zeer) belangrijk voor de regio

Bijna zeven van de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden Groningen Airport Eelde (zeer) belangrijk voor de regio (69%). Daarnaast vinden acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland Groningen Airport Eelde van voldoende waarde voor de regio om te blijven voortbestaan (80%).

De huidige activiteiten worden door een ruime meerderheid gezien als (zeer) belangrijk

Voor alle activiteiten van Groningen Airport Eelde geeft een ruime meerderheid aan deze (zeer) belangrijk te vinden. Het meeste draagvlak is er voor de medische- en donorvluchten en de standplaats van de traumahelikopter, hiervoor geeft respectievelijk 98% en 97% procent aan dit (zeer) belangrijk te vinden. De lesvluchten en de vestigingsplek voor bedrijven scoren het laagst, voor beiden geeft 59% aan dit (zeer) belangrijk te vinden.

Weinig inwoners op de hoogte van de duurzame strategie

Een minderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland is bekend met de duurzame strategie van Groningen Airport Eelde. Zo is iets minder dan een kwart op de hoogte van het zonnepark (23%) en slechts negen procent van het NXT Airport. Wel geeft een ruime meerderheid aan de duurzame plannen van Groningen Airport Eelde (zeer) belangrijk te vinden.

Als Groningen Airport Eelde meer bestemmingen aanbiedt, zullen inwoners vaker gebruikmaken van het luchthaven

Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen, geven aan dat zij vaker gebruik zullen maken van Groningen Airport Eelde wanneer zij meer bestemming aanbiedt (82%).

Meerderheid positief over verruiming van de openingstijden

Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover het verruimen van de doordeweekse openingstijden (63%) en circa één op de zeven (14%) staat hier (zeer) negatief tegenover.

Over het ook verruimen van de openingstijden in het weekend is een meerderheid (zeer) positief (58%). Inwoners van de directe omgeving zijn hier vaker (zeer) positief over (69%) dan inwoners van de wijde omgeving (56%). Inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen zijn ook vaker (zeer) positief over het verruimen van de openingstijden doordeweeks en in het weekend (68%) dan inwoners die nooit vliegen (32%).

Ruim een kwart verwacht meer geluidsoverlast bij verruiming van de openingstijden

Van de inwoners van regio Noord-Nederland ervaart tien procent soms geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde en één procent regelmatig. Van de inwoners die geluidsoverlast ervaren, geeft ruim driekwart aan dit zeer acceptabel te vinden (77%). Wel verwacht ruim een kwart van de inwoners die geluidsoverlast ervaren zeker meer geluidsoverlast bij een verruiming van de openingstijden (28%). Ruim vier op de tien verwachten misschien meer geluidsoverlast (43%). Opvallend is dat inwoners van de wijde omgeving vaker aangeven zeker meer geluidsoverlast te verwachten bij een verruiming van de openingstijden (34%) dan inwoners van de directe omgeving (11%).

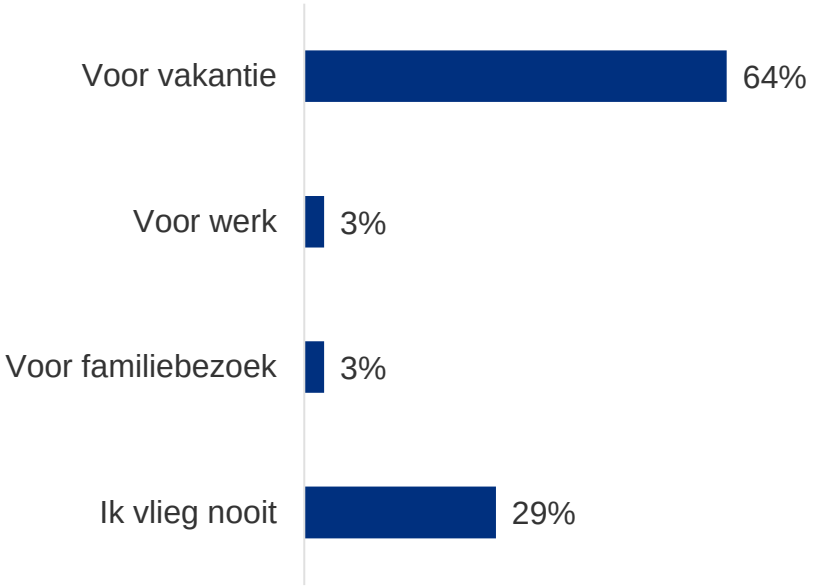


6 Achtergrondkenmerken

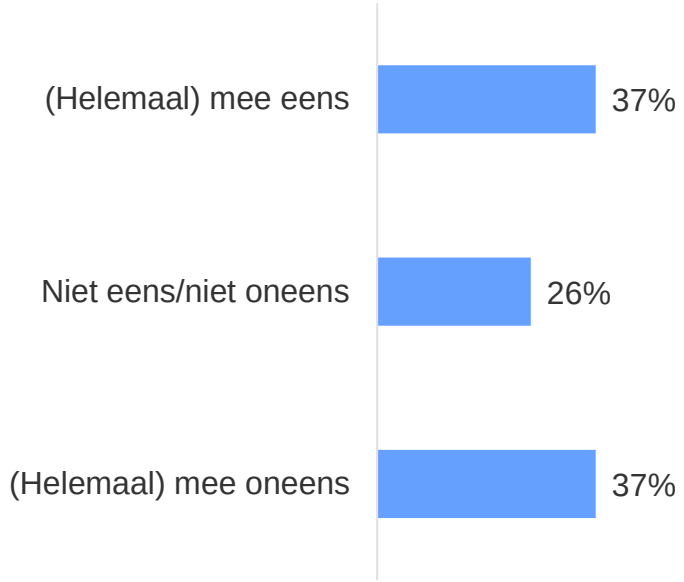
Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vliegen weleens

Vlieggewoontes

Doel vliegen



Liever vliegtuig dan auto voor vakantie Zuid-Europa



Bijna twee op de drie (64%) inwoners van Noord-Nederland vliegen voornamelijk voor vakantie.

Inwoners van regio Noord-Nederland zijn sterk verdeeld in de voorkeur voor het vliegtuig boven de auto voor een vakantie in Zuid-Europa.

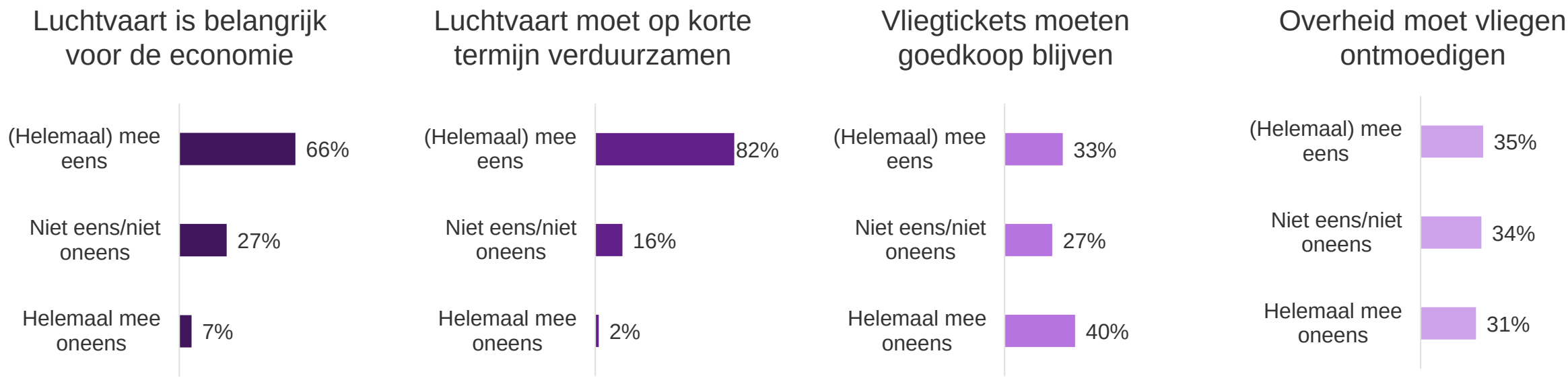
Vraag: Als u gebruik maakt van het vliegtuig, met welk doel vliegt u dan voornamelijk? (n=1.076) | Voor vakanties in Zuid-Europa (bijvoorbeeld Spanje of Italië) neem ik liever het vliegtuig dan de trein of auto. (n=1.076)

Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat de luchtvaart op korte termijn moet verduurzamen

Twee op de drie (66%) inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat luchtvaart belangrijk is voor de economie.

De inwoners van regio Noord-Nederland zijn verdeeld over de vraag of vliegtickets goedkoop moeten blijven en of de overheid vliegen moet ontmoedigen.

Houding luchtvaart

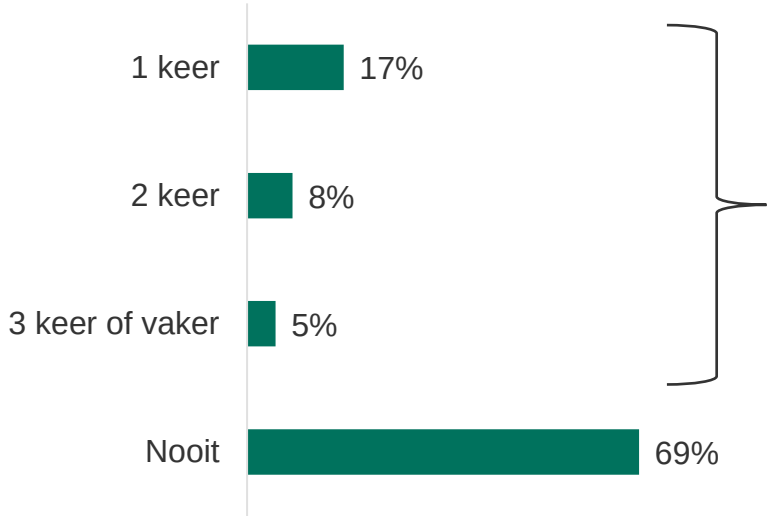


Vraag: De luchtvaart is belangrijk voor de economie in ons land. (n=1.076) | De luchtvaart moet op de korte termijn verduurzamen. (n=1.076) | Vliegtickets moeten goedkoop blijven. (n=1.076) |Vliegen moet door de overheid ontmoedigd worden. (n=1.076)

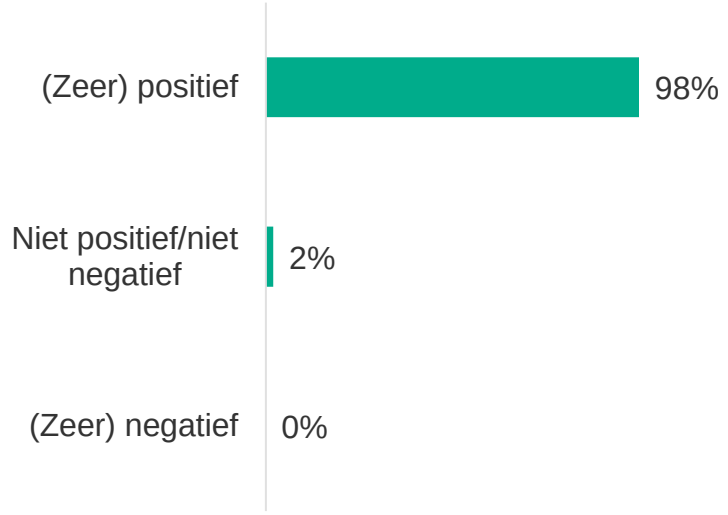
Van de inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, is bijna één op de drie in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen

Passagiers

Gevlogen vanaf Groningen Airport Eelde



Ervaring met Groningen Airport Eelde



Van de inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, heeft ruim één op de zes (17%) in de afgelopen vijf jaar één keer vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen. Ruim één op de acht (13%) heeft dit vaker gedaan in de afgelopen vijf jaar. Bijna zeven op de tien (69%) hebben in de afgelopen vijf jaar niet vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen.

Bijna alle inwoners van regio Noord-Nederland die hebben gevlogen vanaf Groningen Airport Eelde zijn hier (zeer) positief over (98%).

Vraag: Hoe vaak bent u in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen? (n=754) | U heeft aangegeven dat u in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde bent gevlogen. Hoe was uw ervaring in het algemeen met Groningen Airport Eelde? (n=244)



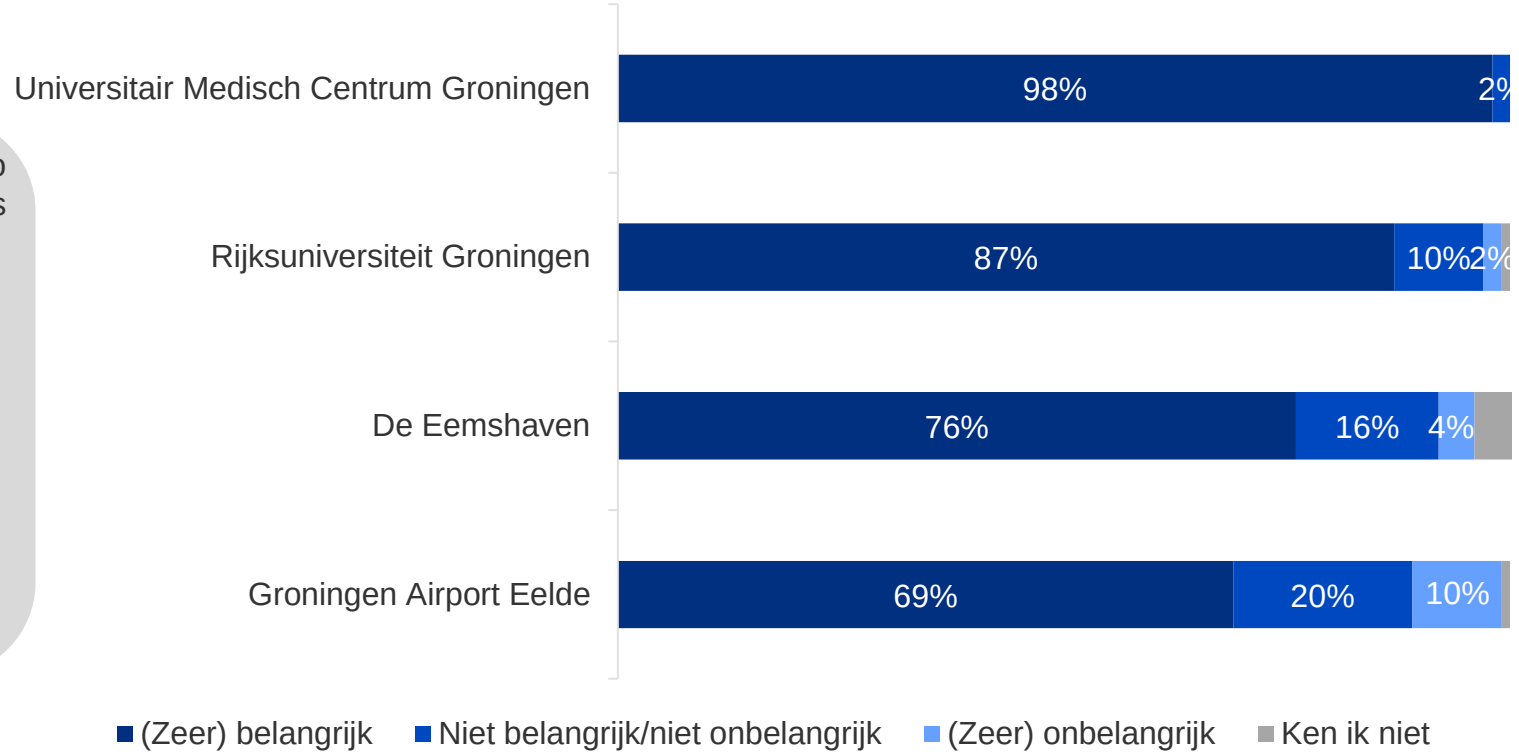
7
Maatschappelijke waarde

Bijna zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland bestempelen Groningen Airport Eelde als (zeer) belangrijk voor de regio

Een ruime meerderheid (69%) van de inwoners van regio Noord-Nederland bestempelt Groningen Airport Eelde als (zeer) belangrijk voor de regio. Hiermee wordt de luchthaven wel minder vaak als belangrijk bestempeld dan het Universitair Medisch Centrum (98%), de Rijksuniversiteit Groningen (87%) en de Eemshaven (76%).

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen geven vaker aan Groningen Airport Eelde (zeer) belangrijk te vinden voor de regio (75%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (55%).

Belang voorzieningen



Vraag: Hieronder staat een aantal bekende voorzieningen in Noord-Nederland. In welke mate vindt u deze voorzieningen belangrijk voor de regio? (n=1.076)

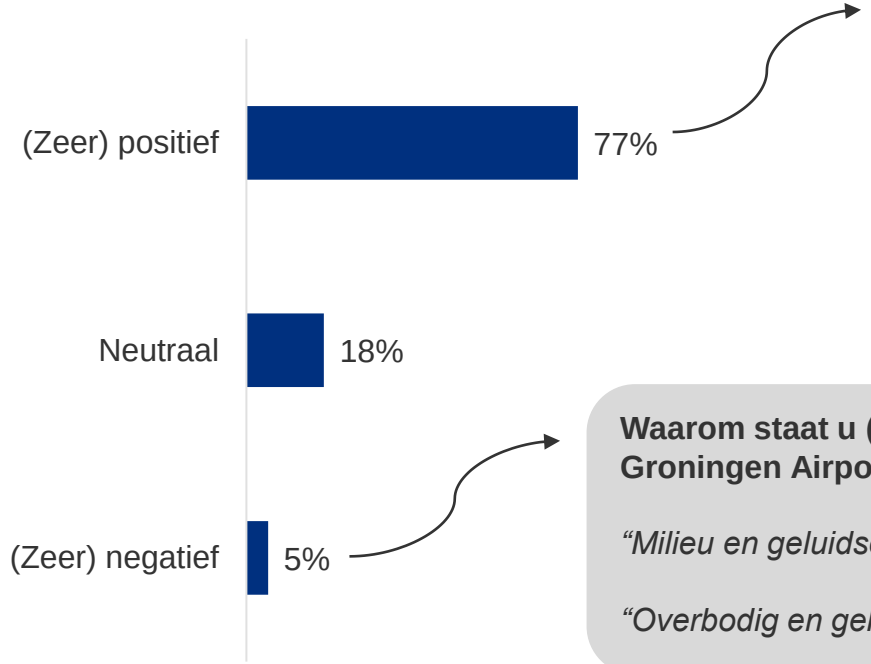
Bijna acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland staan (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde

Houding tegenover Groningen Airport Eelde

Ruim driekwart van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde (77%). Daar tegenover staat één op de twintig inwoners van regio Noord-Nederland (zeer) negatief tegenover Groningen Airport Eelde.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen staan vaker (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde (85%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (58%).

Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde zijn vaker (zeer) positief over Groningen Airport Eelde (87%) dan inwoners van de wijde omgeving (76%).



Waarom staat u (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde?

"Meerwaarde voor Noord Nederland"

"Werkgelegenheid"

"Mooi en goed luchthaven"

Waarom staat u (zeer) negatief tegenover Groningen Airport Eelde?

"Milieu en geluidsoverlast omwonenden."

"Overbodig en geldverspilling."

Vraag: Alles overwegende, in welke mate staat u op dit moment positief of negatief tegenover Groningen Airport Eelde? (n=1.076) |Waarom staat u (voeg in antwoord vraag 25) tegenover Groningen Airport Eelde? (n=1.076)

Ruim negen op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen geven, bij een gelijke vliegprijs, de voorkeur aan Groningen Airport Eelde boven Schiphol Airport

Bijna alle inwoners (91%) van regio Noord-Nederland geven bij een gelijke vliegprijs de voorkeur aan Groningen Airport Eelde boven Schiphol Airport. Slechts twee procent geeft deze voorkeur niet.

Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde geven vaker de voorkeur aan Groningen Airport Eelde boven Schiphol (98%) dan inwoners van de wijde omgeving (90%).



Waarom heeft Groningen Airport Eelde wel uw voorkeur?

"Kleinschalig, vriendelijk en lekker dichtbij."

"Makkelijker bereikbaar, minder druk."

"Dichterbij, goedkoper parkeren."

Waarom heeft Groningen Airport Eelde niet uw voorkeur?

"Ik vlieg buiten Europa en dat kan niet in Eelde."

"Te weinig aanbod van passagiers uit deze regio. Daarnaast is Duitsland goedkoper."

Vraag: Als een vliegreis vanaf Schiphol Airport hetzelfde kost als vanaf Groningen Airport Eelde, heeft Groningen Airport Eelde mijn voorkeur. (n=754) | Waarom heeft Groningen Airport Eelde uw voorkeur boven Schiphol Airport wanneer bestemming en prijs gelijk zijn? (n=692) | Waarom heeft Groningen Airport Eelde niet uw voorkeur boven Schiphol Airport wanneer bestemming en prijs gelijk zijn? (n=19)

Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, zouden vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde wanneer zij meer bestemmingen aanbiedt



Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, zou vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde wanneer de luchthaven meer bestemmingen aanbiedt (82%). Slechts één op de twintig (5%) geeft aan dit dan niet vaker te doen.

Vraag: Als Groningen Airport Eelde meer bestemmingen aanbiedt, zal ik vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde. (n=754)



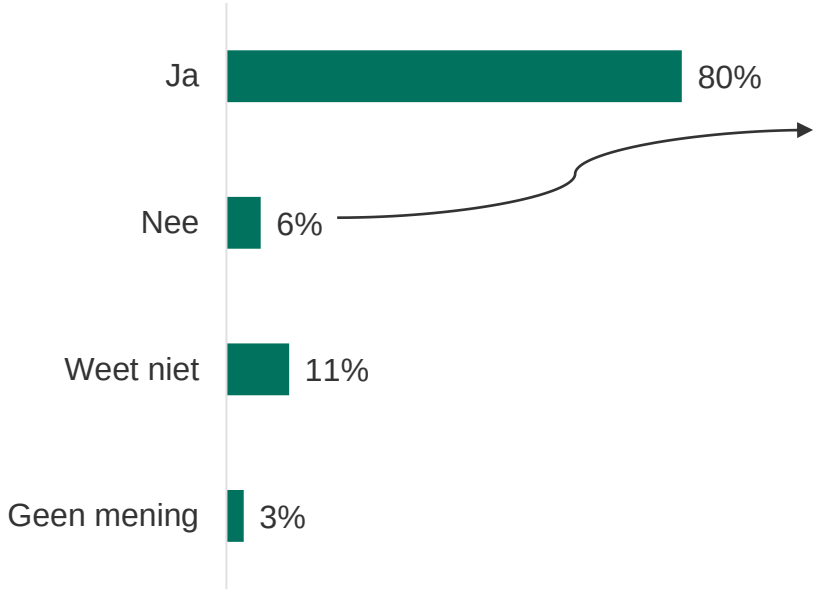
8
Draagvlak huidige activiteiten

Acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden Groningen Airport Eelde van voldoende waarde voor de regio om voort te blijven bestaan

Voldoende waarde om voort te blijven bestaan

Een zeer ruime meerderheid (80%) van de inwoners van regio Noord-Nederland vindt dat Groningen Airport Eelde van voldoende waarde is voor de regio om voort te blijven bestaan. Zes procent vindt dit niet.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen vinden Groningen Airport Eelde vaker van voldoende waarde om voort te blijven bestaan (85%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (69%).



Hoe moet Groningen Airport Eelde verbeteren om van voldoende waarde te worden?

"Veel meer mogelijkheden voor passagiersvluchten."

"Volledig CO2 vrij."

"Mijn nee heeft enige nuancering. Het mag best blijven maar op kleine schaal. Geen pretvluchten naar zuid Europa. Vliegschool is ok, standplaats trauma helikopter uiteraard ook."

Vraag: Is Groningen Airport Eelde volgens u van voldoende waarde voor regio Noord-Nederland om voort te blijven bestaan? (n=1.076) | U gaf aan dat Groningen Airport Eelde volgens u niet van voldoende waarde is voor regio Noord-Nederland om voort te blijven bestaan. Op welke manier moet Groningen Airport Eelde volgens u verbeteren om van voldoende waarde te zijn voor regio Noord-Nederland? (n=67)

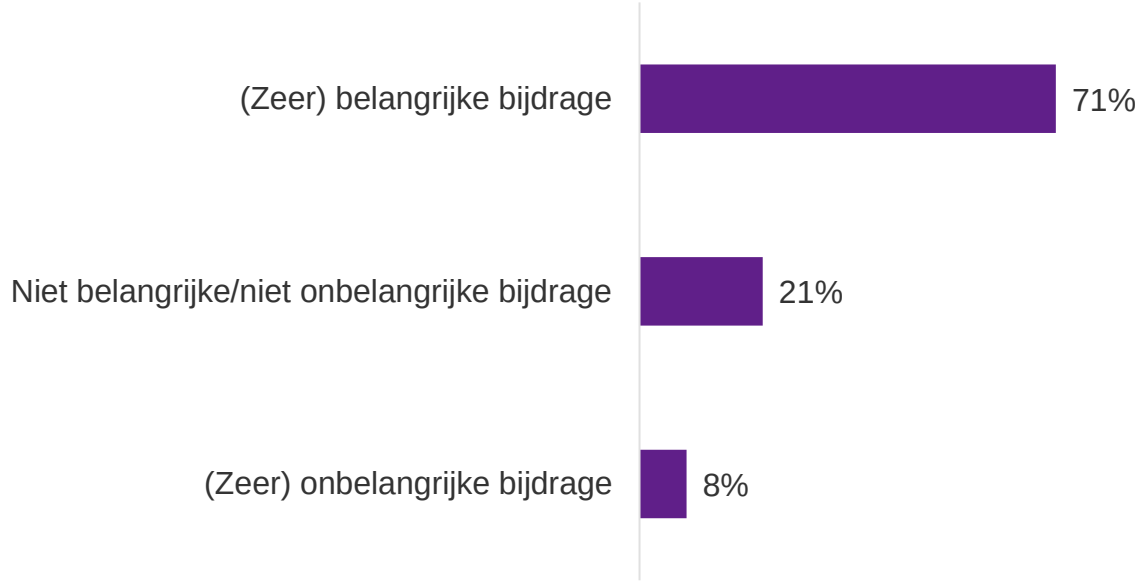
Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat Groningen Airport Eelde een (zeer) belangrijke bijdrage levert aan de regio door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren

Belang bijdrage aantrekkelijk vestigingsklimaat

Een ruime meerderheid (71%) vindt dat Groningen Airport Eelde door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren een belangrijke bijdrage levert aan de regio. Daar tegenover bestempelt bijna één op de twaalf inwoners van regio Noord-Nederland (8%) deze bijdrage aan de regio als (zeer) onbelangrijk.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen vinden vaker dat Groningen Airport Eelde een belangrijke bijdrage aan de regio levert (76%) dan inwoners die nooit vliegen (60%).

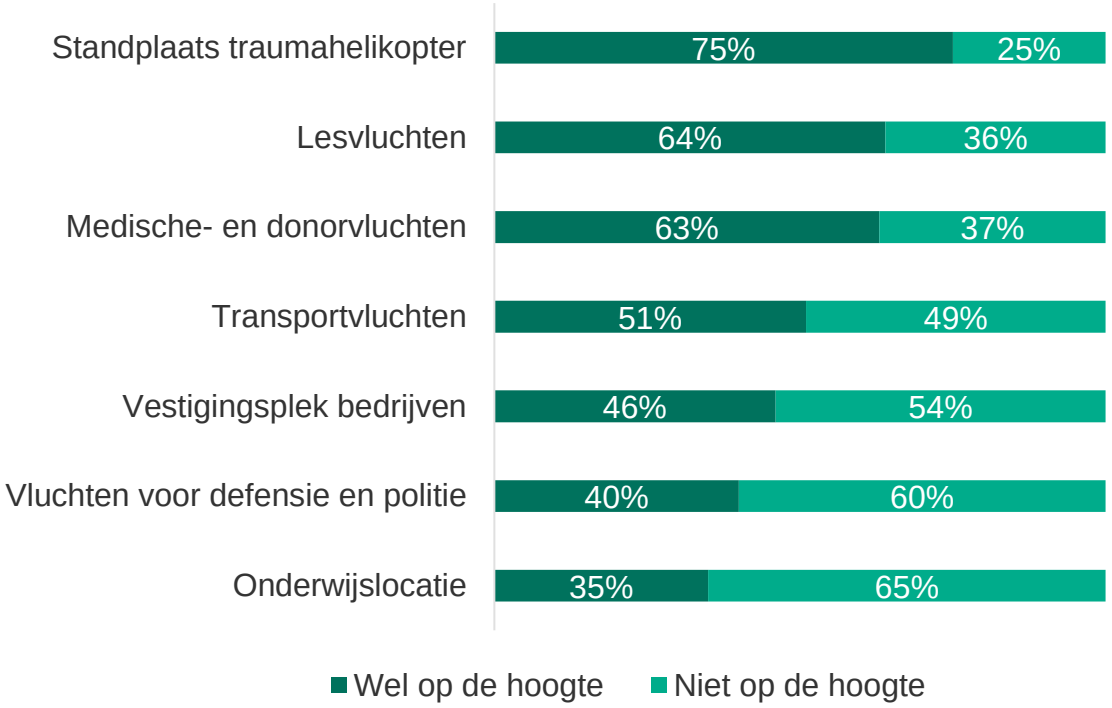
Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde vinden vaker dat Groningen Airport Eelde een (zeer) belangrijke bijdrage levert (84%) dan inwoners van de wijde omgeving (69%).



Vraag: De aanwezigheid van een internationaal luchthaven als Groningen Airport Eelde maakt het aantrekkelijker voor internationale bedrijven (als bijvoorbeeld Google) om zich te vestigen in Noord-Nederland. In welke mate ziet u dit als een belangrijke bijdrage van Groningen Airport Eelde aan regio Noord-Nederland? Ik zie dit als… (n=1.076)

Driekwart van de inwoners van regio Noord-Nederland is op de hoogte van de standplaats van de traumahelikopter op Groningen Airport Eelde

Op de hoogte van diensten



Dat Groningen Airport Eelde onderwijslocaties faciliteert, is relatief onbekend bij de inwoners van regio Noord-Nederland (35%). De overige diensten zijn bij ongeveer de helft van de inwoners van regio Noord-Nederland bekend.

Inwoners in de directe omgeving zijn vaker dan inwoners in de wijde omgeving op de hoogte van de medische- en donorvluchten voor het UMCG (79% tegenover 61%), de standplaats van de traumahelikopter (85% tegenover 73%), lesvluchten (89% tegenover 60%), vestigingsplek voor bedrijven (66% tegenover 43%) en onderwijslocatie (59% tegenover 31%).

Vraag: Naast vakantievluchten verzorgt Groningen Airport Eelde ook andere diensten. Van welk van deze diensten was u op de hoogte? (n=1.076)

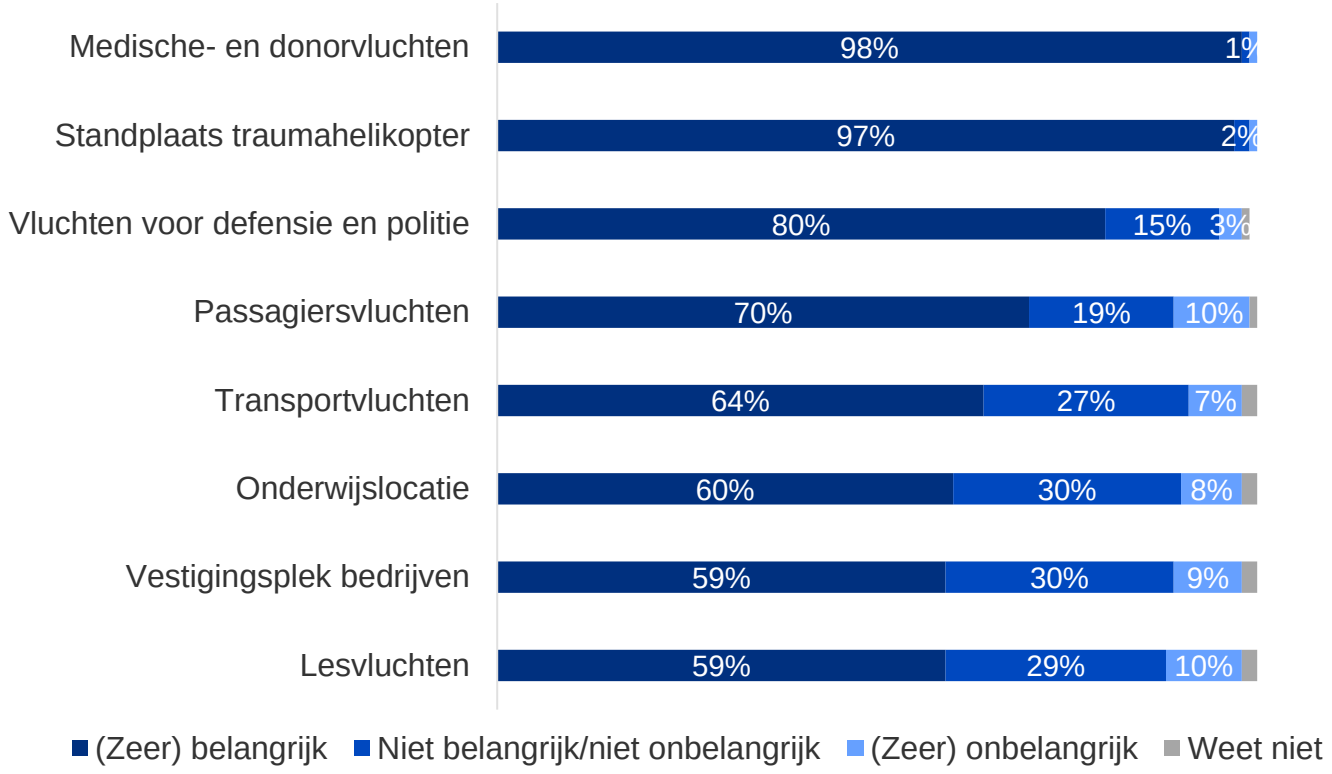
Alle diensten van Groningen Airport Eelde worden door een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld

De standplaats van de traumahelikopter en de medische- en donorvluchten worden door bijna alle inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld (98%).

Het faciliteren van onderwijslocaties (60%), een vestigingsplek voor bedrijven (59%) en lesvluchten (59%) wordt door minder inwoners als (zeer) belangrijk bestempeld, maar nog steeds door een ruime meerderheid.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, vinden vaker dan inwoners die nooit vliegen het (zeer) belangrijk dat Groningen Airport Eelde passagiersvluchten (78% tegenover 49%), de standplaats van de traumahelikopter (98% tegenover 95%), lesvluchten (64% tegenover 48%), transportvluchten (69% tegenover 51%), een vestigingsplek voor bedrijven (63% tegenover 48%) en onderwijslocaties (64% tegenover 50%) faciliteert.

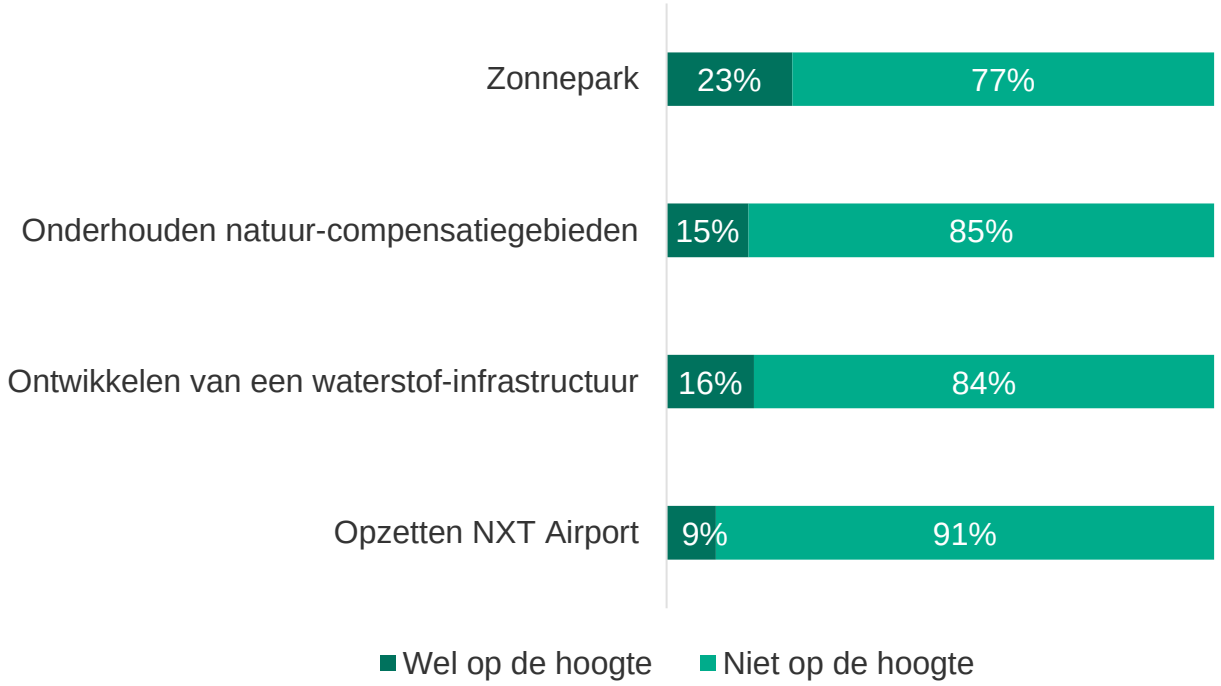
Belang van diensten



Vraag: In welke mate vindt u het belangrijk dat Groningen Airport Eelde deze diensten verzorgt? (n=1.076)

Minder dan een kwart van de inwoners van regio Noord-Nederland is op de hoogte van de duurzame strategie van Groningen Airport Eelde

Op de hoogte van duurzame strategie



Inwoners van Noord-Nederland zijn het vaakst op de hoogte van het zonnepark (23%) en het minst vaak op de hoogte van het NXT Airport (9%).

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen zijn vaker dan inwoners die niet vliegen op de hoogte van het zonnepark (25% tegenover 18%), het onderhouden van natuur-compensatiegebieden (17% tegenover 11%) en het opzetten van NXT Airport (11% tegenover 5%).

Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde zijn vaker dan inwoners van de wijde omgeving op de hoogte van het zonnepark (39% tegenover 20%), het onderhouden van natuur-compensatiegebieden (24% tegenover 14%) en de ontwikkeling van een waterstof-infrastructuur (28% tegenover 15%).

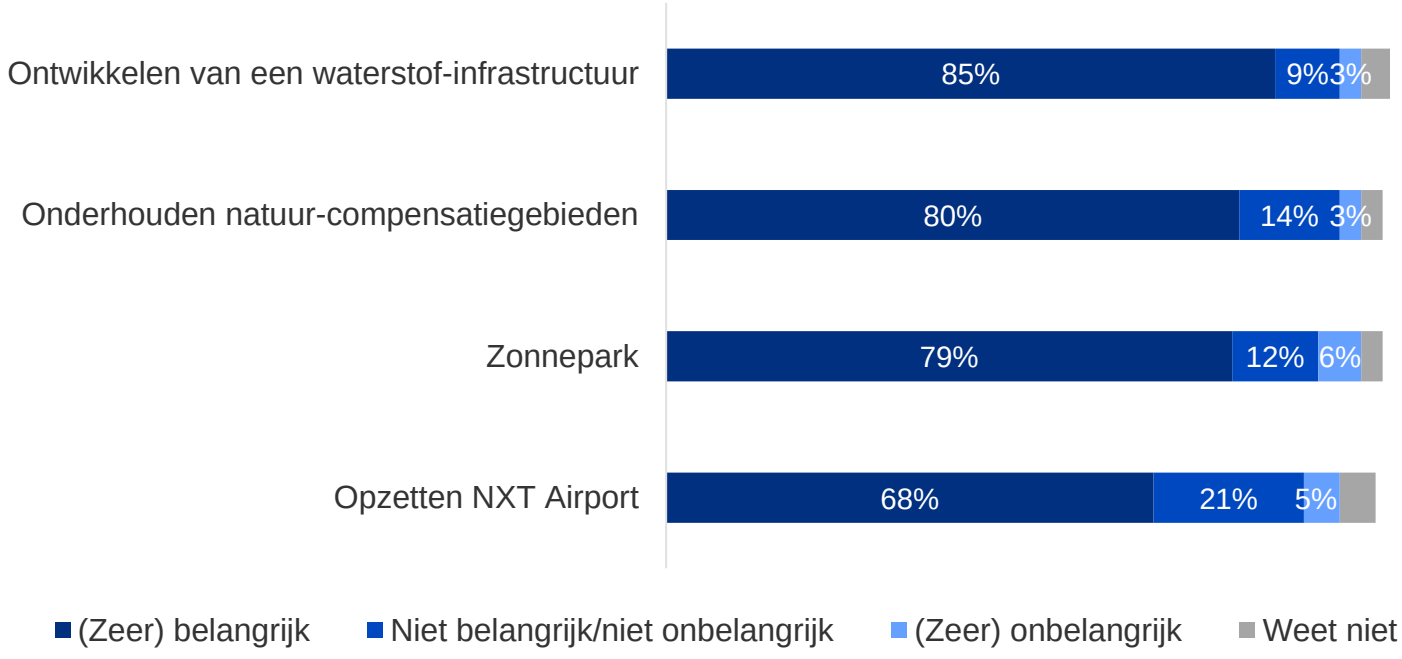
Vraag: Groningen Airport Eelde besteedt aandacht aan klimaat, milieu en natuur. Zij wil graag een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart. Van welk van de volgende activiteiten van Groningen Airport Eelde met betrekking tot deze thema's was u op de hoogte? (n=1.076)

De plannen van Groningen Airport Eelde met betrekking tot duurzaamheid worden door meer dan twee op de drie inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld

Belang van duurzame strategie

Het ontwikkelen van een waterstof-infrastructuur wordt door de inwoners van regio Noord-Nederland het vaakst als (zeer) belangrijk bestempeld (85%). Het opzetten van NXT Airport wordt het minst vaak als (zeer) belangrijk bestempeld (68%).

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen vinden het vaker dan inwoners die niet vliegen (zeer) belangrijk dat Groningen Airport Eelde een waterstof-infrastructuur ontwikkelt (88% tegenover 78%), natuur-compensatiegebieden onderhoudt (82% tegenover 74%) en NXT Airport opzet (71% tegenover 61%).



Vraag: In welke mate vindt u het belangrijk dat Groningen Airport Eelde deze activiteiten onderneemt? (n=1.076)



9
Draagvlak uitbreiding activiteiten

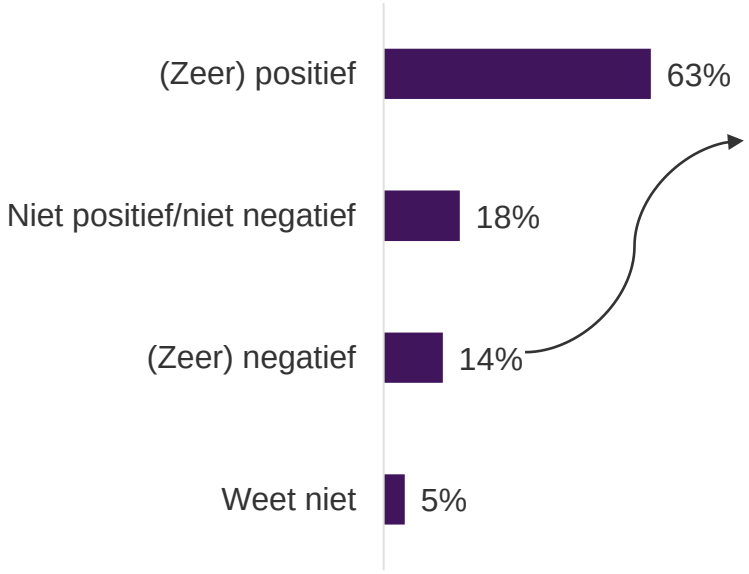
Ruim zes op de tien inwoners van regio Noord-Nederland zijn (zeer) positief over een eventuele verruiming van de doordeweekse openingstijden van Groningen Airport Eelde

Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover het verruimen van de doordeweekse openingstijden (63%). Bijna één op de zeven inwoners van regio Noord-Nederland (14%) staat hier (zeer) negatief tegenover.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen zijn vaker (zeer) positief over de verruiming van de doordeweekse openingstijden van Groningen Airport Eelde (73%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (37%).

Inwoners van de wijde omgeving van Groningen Airport Eelde zijn vaker (zeer) negatief over de verruiming van de doordeweekse openingstijden (15%) dan inwoners van de directe omgeving (7%).

Verruiming doordeweekse openingstijden



Waarom staat u hier (zeer) negatief tegenover?

"Verstoring van de nachtrust."

"Dit geeft te veel overlast voor mens en dier."

"Geluidsoverlast."

"Negatieve gevolgen voor het milieu."

Vraag: Op dit moment zijn de openingstijden (de tijden waarbinnen gevlogen mag worden) van Groningen Airport Eelde als volgt: Maandag t/m vrijdag van 6:30 tot 23:00 Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 23:00 Groningen Airport Eelde zou graag meer bestemmingen aanbieden dan zij nu doet. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde verruimd worden. De doordeweekse openingstijden zouden in dat geval wijzigen naar: Maandag t/m vrijdag van 06:00 tot 0:00 De openingstijden op zaterdag, zondag en feestdagen blijven gelijk aan de huidige tijden. Hoe staat u tegenover deze eventuele verruiming van de openingstijden? (n=1.076) | Waarom staat u (voeg in antwoord vraag 15) tegenover een eventuele verruiming van de openingstijden voor passagiersvluchten? (n=158)

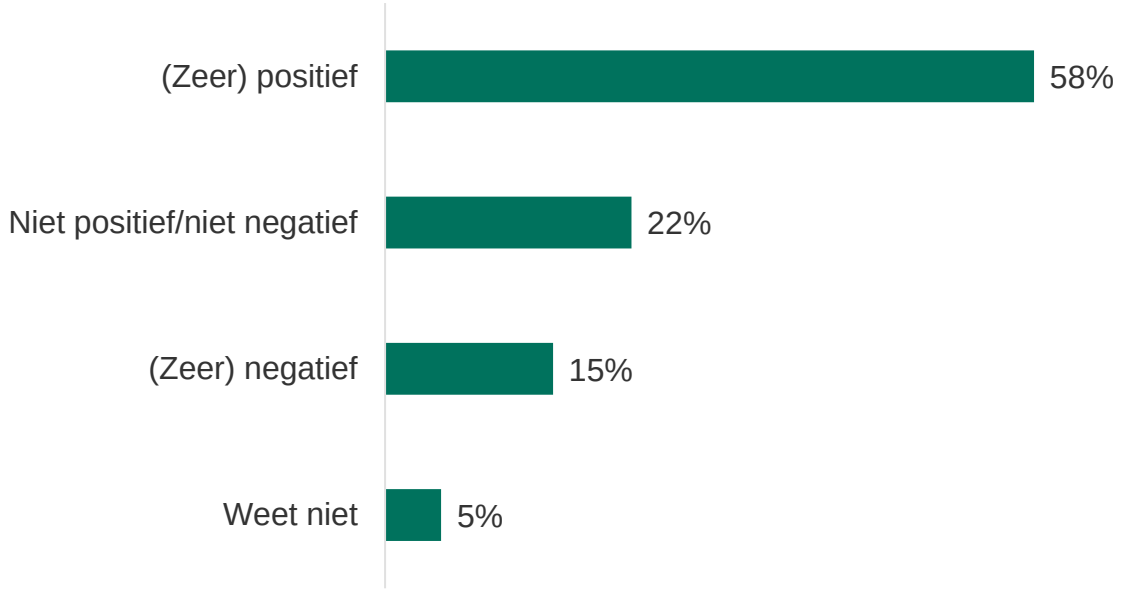
Bijna zes op de tien inwoners van regio Noord-Nederland zijn (zeer) positief over een eventuele verruiming van de openingstijden van Groningen Airport Eelde doordeweeks én in het weekend

Verruiming openingstijden doordeweeks en weekend

De inwoners van regio Noord-Nederland zijn iets minder positief over het ook verruimen van de openingstijden in het weekend, maar nog steeds is een meerderheid hier (zeer) positief over (58%). Ruim één op de zeven inwoners van regio Noord-Nederland (15%) staat hier (zeer) negatief tegenover.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen zijn vaker (zeer) positief over de verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend (68%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (32%).

Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde zijn vaker (zeer) positief over de verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend (69%) dan inwoners van de wijde omgeving (56%).



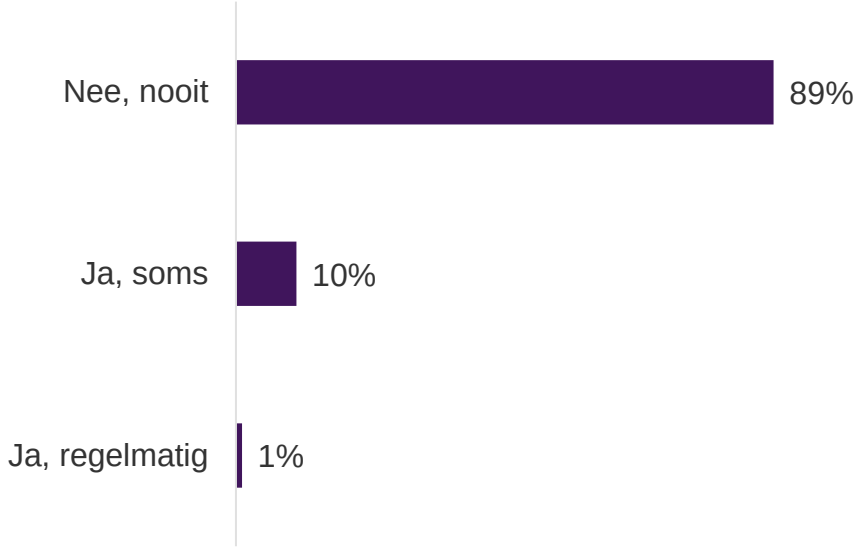
Vraag: Stel dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde ook in het weekend en op feestdagen verruimd worden. De openingstijden van maandag t/m vrijdag wijzigen dan van 6:30 tot 23:00 naar 06:00 tot 0:00 De openingstijden in het weekend en op feestdagen wijzigen dan van 07:30 tot 23:00 naar 07:30 tot 00:00.Hoe staat u tegenover een eventuele verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend/op feestdagen? (n=1.076)

10 Geluidsoverlast



Bijna negen op de tien inwoners van regio Noord-Nederland ervaren nooit geluidsoverlast van de luchthaven

Geluidsoverlast ervaren



De meeste inwoners van regio Noord-Nederland geven aan nooit geluidsoverlast te ervaren van Groningen Airport Eelde. Eén op de tien inwoners van regio Noord-Nederland geeft aan soms geluidsoverlast te ervaren en slechts één procent geeft aan regelmatig geluidsoverlast te ervaren.

Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde geven vaker aan soms geluidsoverlast te ervaren (18%) dan inwoners van de wijde omgeving (9%).

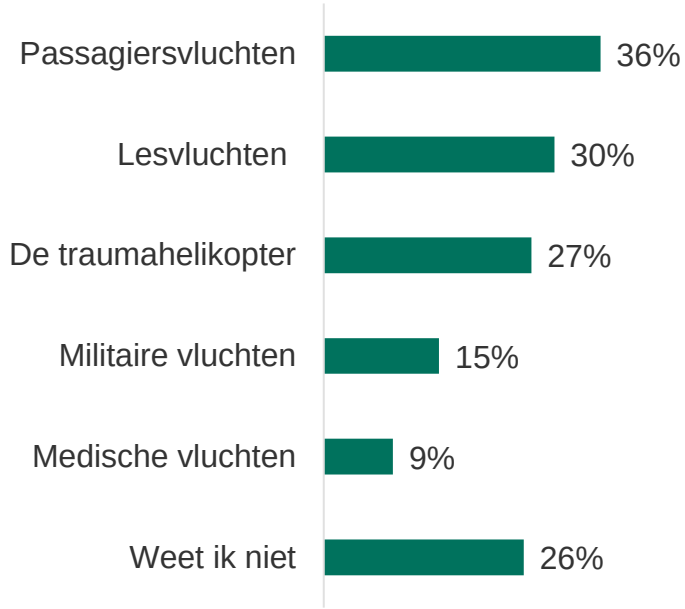
Vraag: Ervaart u wel eens geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde? (n=1.076)

Ruim één op de drie inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren, geeft aan dat passagiersvluchten de oorzaak zijn van het geluidsoverlast

Daarnaast geeft bijna één op de drie (30%) inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren aan dit veroorzaakt wordt door de lesvluchten. Ruim een kwart (26%) geeft aan niet te weten waardoor het geluidsoverlast wordt veroorzaakt.

Inwoners in de directe omgeving van Groningen Airport Eelde geven vaker aan dat lesvluchten de geluidsoverlast veroorzaken (48%) dan inwoners in de wijde omgeving van Groningen Airport Eelde (24%).

Oorzaak geluidsoverlast

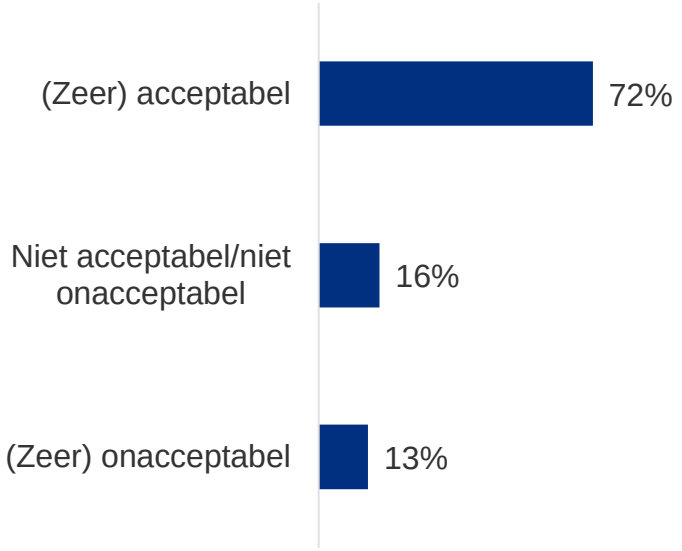


Vraag: Door welk type vlucht wordt deze geluidsoverlast veroorzaakt? (n=1.076)

Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren van Groningen Airport Eelde vinden deze geluidsoverlast (zeer) acceptabel

Geluidsoverlast

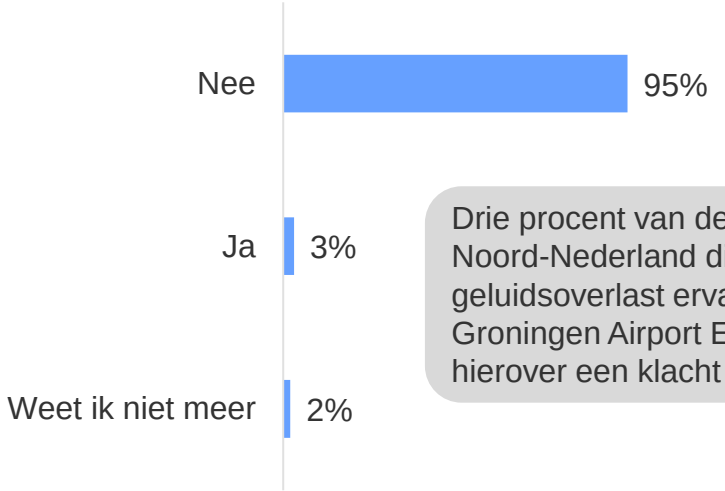
Geluidsoverlast acceptabel



De meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren, vindt dit (zeer) acceptabel. Een deel van de inwoners van regio Noord-Nederland, ruim één op de acht (13%), geeft aan het geluidsoverlast (zeer) onacceptabel te vinden.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen geven vaker aan het geluidsoverlast (zeer) acceptabel te vinden (80%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (55%).

Klacht ingediend

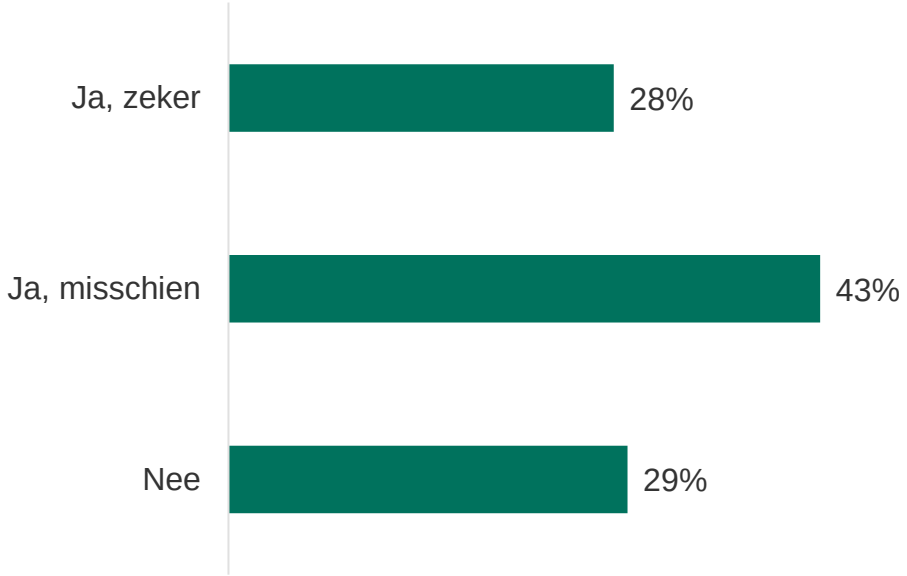


Drie procent van de inwoners van Noord-Nederland die wel eens geluidsoverlast ervaren door Groningen Airport Eelde, heeft hierover een klacht ingediend.

Vraag: U gaf aan dat u soms of regelmatig geluidsoverlast ervaart van Groningen Airport Eelde. In welke mate vindt u deze overlast acceptabel? (n=130) | Heeft u wel eens een klacht ingediend voor geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde? (n=130)

Ruim één op de vier inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren van Groningen Airport Eelde verwacht dat een verruiming van de doordeweekse openingstijden zeker zal leiden tot meer geluidsoverlast

Verwachte toename geluidsoverlast door verruiming doordeweekse openingstijden



Ruim zeven op de tien inwoners (71%) van regio Noord-Nederland verwachten dat een verruiming van de doordeweekse openingstijden zeker of misschien zal leiden tot een toename van het geluidsoverlast. Iets minder dan een derde (29%) geeft aan geen toename van het geluidsoverlast te verwachten bij een verruiming van de doordeweekse openingstijden.

Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen geven vaker aan niet te verwachten dat een verruiming van de openingstijden zal leiden tot meer geluidsoverlast (36%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (15%).

Inwoners van de wijde omgeving van Groningen Airport Eelde geven vaker aan dat een verruiming van de openingstijden zeker zal leiden tot meer geluidsoverlast (34%) dan inwoners van de directe omgeving (11%).

Vraag: Verwacht u dat een eventuele verruiming van de doordeweekse openingstijden van Groningen Airport Eelde voor passagiersvluchten zal leiden tot meer geluidsoverlast voor u? (n=130)

11
Bijlagen

Bijlage 1
Vragenlijst (1/16)

1. Hieronder staat een aantal bekende voorzieningen in Noord-Nederland. In welke mate vindt u deze voorzieningen belangrijk voor de regio?

- Het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG)
- Groningen Airport Eelde
- Rijkuniversiteit Groningen
- De Eemshaven

- Zeer belangrijk
- Belangrijk
- Niet belangrijk / niet onbelangrijk
- Onbelangrijk
- Zeer onbelangrijk
- Ik ken deze voorziening niet

2. Als u gebruik maakt van het vliegtuig, met welk doel vliegt u dan voornamelijk?

- Voor vakantie
- Voor werk
- Voor familiebezoek
- Ik vlieg nooit
- Anders, namelijk

Bijlage 1
Vragenlijst (2/16)

3. In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen.

- De luchtvaart is belangrijk voor de economie in ons land.
- De luchtvaart moet op de korte termijn verduurzamen.
- Voor vakanties in Zuid-Europa (bijvoorbeeld Spanje of Italië) neem ik liever het vliegtuig dan de trein of auto.
- Vliegtickets moeten goedkoop blijven.
- Vliegen moet door de overheid ontmoedigd worden.

- Helemaal mee eens
- Eens
- Niet eens / niet oneens
- Oneens
- Helemaal mee oneens

Bijlage 1
Vragenlijst (3/16)

Indien vraag 2 is niet 'Ik vlieg nooit'

4. Hoe vaak bent u in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen?

- Nooit
- 1 keer
- 2 keer
- 3 keer
- 4 keer
- 5 keer
- 6 keer
- 7 keer
- 8 keer
- 9 keer
- 10 keer of vaker

Bijlage 1
Vragenlijst (4/16)

Indien vraag 4 is niet 'Nooit'

5. U heeft aangegeven dat u in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde bent gevlogen. Hoe was uw ervaring in het algemeen met Groningen Airport Eelde?

- Zeer positief
- Positief
- Niet positief / niet negatief
- Negatief
- Zeer negatief

Indien vraag 5 Negatief of Zeer negatief

6. Kunt u kort toelichten waarom uw ervaring met Groningen Airport Eelde [voeg in antwoord vraag 5] was?
   Open vraag

Indien vraag 2 'Ik vlieg nooit'

De volgende vragen gaan over Groningen Airport Eelde. Een vliegveld in Noord-Nederland.

Bijlage 1
Vragenlijst (5/16)

7. De aanwezigheid van een internationaal vliegveld als Groningen Airport Eelde maakt het aantrekkelijker voor internationale bedrijven (als bijvoorbeeld Google) om zich te vestigen in Noord-Nederland.

   In welke mate ziet u dit als een belangrijke bijdrage van Groningen Airport Eelde aan regio Noord-Nederland?

   Ik zie dit als...

- Een zeer belangrijke bijdrage
- Een belangrijke bijdrage
- Een niet belangrijke / niet onbelangrijke bijdrage
- Een onbelangrijke bijdrage
- Een zeer onbelangrijke bijdrage

Bijlage 1
Vragenlijst (6/16)

8. Naast vakantievluchten verzorgt Groningen Airport Eelde ook andere diensten. Van welk van deze diensten was u op de hoogte?

- Medische- en donorvluchten voor het UMCG
- Standplaats van de traumahelikopter van het UMCG
- Vluchten voor defensie en politie
- Lesvluchten
- Transportvluchten
- Vestigingsplek voor bedrijven
- Onderwijslocatie voor verschillende opleidingen in Noord-Nederland

- Niet op de hoogte
- Wel op de hoogte

Bijlage 1
Vragenlijst (7/16)

9. In welke mate vindt u het belangrijk dat Groningen Airport Eelde deze diensten verzorgt?

- Passagiersvluchten
- Medische- en donorvluchten voor het UMCG
- Standplaats van de traumahelikopter van het UMCG
- Vluchten voor defensie en politie
- Lesvluchten
- Transportvluchten
- Vestigingsplek voor bedrijven
- Onderwijslocatie voor verschillende opleidingen in Noord-Nederland

- Zeer belangrijk
- Belangrijk
- Niet belangrijk / niet onbelangrijk
- Onbelangrijk
- Zeer onbelangrijk
- Weet niet

Bijlage 1
Vragenlijst (8/16)

10. Groningen Airport Eelde besteedt aandacht aan klimaat, milieu en natuur. Zij wil graag een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart.

    Van welk van de volgende activiteiten van Groningen Airport Eelde met betrekking tot deze thema's was u op de hoogte?

- Een zonnepark dat 6.600 huishoudens van energie voorziet
- Ontwikkelen van een waterstof-infrastructuur om op termijn vluchten en activiteiten op de grond op waterstof te kunnen verzorgen
- Onderhouden van natuur-compensatiegebieden zoals faunatunnels, houtwallen en bospercelen, vleermuiskasten en amfibieënpoelen rondom de luchthaven
- Opzetten van NXT Airport: een living lab omgeving voor bedrijven, overheden en kennisinstellingen op het gebied van duurzaamheid, energie, innovatie en educatie

- Niet op de hoogte
- Wel op de hoogte

Bijlage 1
Vragenlijst (9/16)

11. In welke mate vindt u het belangrijk dat Groningen Airport Eelde deze activiteiten onderneemt?

- Een zonnepark die 6.600 huishoudens van energie voorziet
- Ontwikkelen van een waterstof-infrastructuur om op termijn vluchten en activiteiten op de grond op waterstof te kunnen verzorgen
- Onderhouden van natuur-compensatiegebieden zoals faunatunnels, houtwallen en bospercelen, een vleermuiskasten en amfibieënpoelen rondom de luchthaven
- Opzetten van NXT Airport: een living lab omgeving voor bedrijven, overheden en kennisinstellingen op het gebied van duurzaamheid, energie, innovatie en educatie

- Zeer belangrijk
- Belangrijk
- Niet belangrijk / niet onbelangrijk
- Onbelangrijk
- Zeer onbelangrijk
- Weet niet

Bijlage 1
Vragenlijst (10/16)

12. Is Groningen Airport Eelde volgens u van voldoende waarde voor regio Noord-Nederland om voort te blijven bestaan?

- Ja
- Nee
- Weet niet
- Geen mening

Indien vraag 12 is 'Nee'

13. U gaf aan dat Groningen Airport Eelde volgens u niet van voldoende waarde is voor regio Noord-Nederland om voort te blijven bestaan.

    Op welke manier moet Groningen Airport Eelde volgens u verbeteren om van voldoende waarde te zijn voor regio Noord-Nederland?
    Open vraag

Bijlage 1
Vragenlijst (11/16)

14. Op dit moment zijn de openingstijden (de tijden waarbinnen gevlogen mag worden) van Groningen Airport Eelde als volgt:
    Maandag t/m vrijdag van 6:30 tot 23:00
    Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 23:00

    Groningen Airport Eelde zou graag meer bestemmingen aanbieden dan zij nu doet.
    Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde verruimd worden.

    De doordeweekse openingstijden zouden in dat geval wijzigen naar:
    Maandag t/m vrijdag van 06:00 tot 0:00
    De openingstijden op zaterdag, zondag en feestdagen blijven gelijk aan de huidige tijden.

    Hoe staat u tegenover deze eventuele verruiming van de openingstijden?

    Let op: De verruiming van de openingstijden geldt alleen voor passagiersvluchten, niet voor lesvluchten.

- Zeer positief
- Positief
- Niet positief / niet negatief
- Negatief
- Zeer negatief
- Weet niet

Bijlage 1
Vragenlijst (12/16)

Indien vraag 14 is niet 'Zeer negatief' of 'Negatief'

15. Waarom staat u [voeg in antwoord vraag 14] tegenover een eventuele verruiming van de openingstijden voor passagiersvluchten?
    Open vraag

16. Stel dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde ook in het weekend en op feestdagen verruimd worden.

    De openingstijden van maandag t/m vrijdag wijzigen dan van 6:30 tot 23:00 naar 06:00 tot 0:00

    De openingstijden in het weekend en op feestdagen wijzigen dan van 07:30 tot 23:00 naar 07:30 tot 00:00.

    Hoe staat u tegenover een eventuele verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend/op feestdagen?

    Let op: De verruiming van de openingstijden geldt alleen voor passagiersvluchten, niet voor lesvluchten.

- Zeer positief
- Positief
- Niet positief / niet negatief
- Negatief
- Zeer negatief
- Weet niet

Bijlage 1
Vragenlijst (13/16)

Indien vraag 2 is niet 'Ik vlieg nooit'

17. In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen.

- Als een vliegreis vanaf Schiphol Airport hetzelfde kost als vanaf Groningen Airport Eelde, heeft Groningen Airport Eelde mijn voorkeur.
- Als Groningen Airport Eelde meer bestemmingen aanbiedt, zal ik vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde.

- Helemaal mee eens
- Eens
- Niet eens / niet oneens
- Oneens
- Helemaal mee oneens

Indien vraag 17 stelling 1 'eens' of 'helemaal mee eens'

18. Waarom heeft Groningen Airport Eelde uw voorkeur boven Schiphol Airport wanneer bestemming en prijs gelijk zijn?
    Open vraag

Bijlage 1
Vragenlijst (14/16)

Indien vraag 17 stelling 1 'oneens' of 'helemaal mee oneens'

19. Waarom heeft Groningen Airport Eelde niet uw voorkeur boven Schiphol Airport wanneer bestemming en prijs gelijk zijn?
    Open vraag

20. Ervaart u wel eens geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde?

- Nee, nooit
- Ja, soms
- Ja, regelmatig

Indien vraag 20: 'ja, soms' of 'ja, regelmatig'

21. U gaf aan dat u soms of regelmatig geluidsoverlast ervaart van Groningen Airport Eelde. In welke mate vindt u deze overlast acceptabel?

- Zeer acceptabel
- Acceptabel
- Niet acceptabel / niet onacceptabel
- Onacceptabel
- Zeer onacceptabel

Bijlage 1
Vragenlijst (15/16)

Indien vraag 20: 'ja, soms' of 'ja, regelmatig'

22. Door welk type vlucht wordt deze geluidsoverlast veroorzaakt?
    Meerdere antwoorden mogelijk

- Passagiersvluchten
- Lesvluchten
- Militaire vluchten
- Medische vluchten (in de nacht)
- De traumahelikopter
- Weet ik niet

Indien vraag 20: 'ja, soms' of 'ja, regelmatig'

23. Heeft u wel eens een klacht ingediend voor geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet meer
- Wil ik niet zeggen

Bijlage 1
Vragenlijst (16/16)

Indien vraag 20: 'ja, soms' of 'ja, regelmatig'

24. Verwacht u dat een eventuele verruiming van de doordeweekse openingstijden van Groningen Airport Eelde voor passagiersvluchten zal leiden tot meer geluidsoverlast voor u?

    Ter herinnering de openingstijden zullen wijzigen van:
    Maandag t/m vrijdag van 6:30 tot 23:00
    Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 23:00

    Naar:
    Maandag t/m vrijdag van 06:00 tot 0:00
    De openingstijden op zaterdag, zondag en feestdagen blijven gelijk aan de huidige tijden.

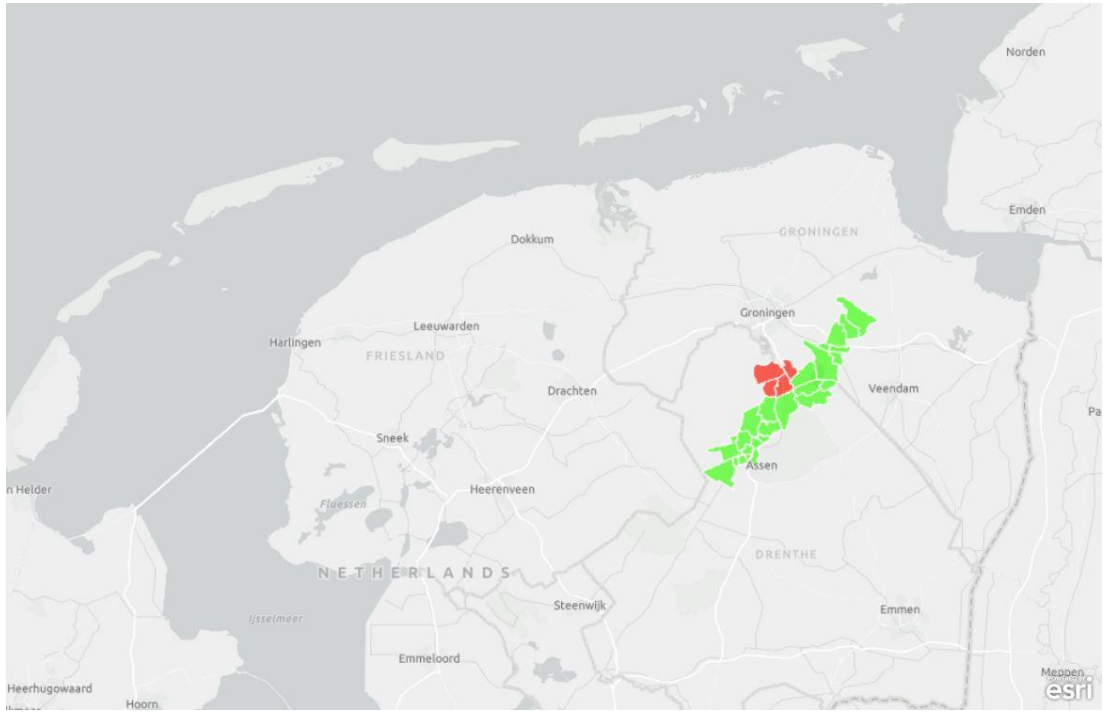
- Ja, zeker
- Ja, misschien
- Nee

25. Alles overwegende, in welke mate staat u op dit moment positief of negatief tegenover Groningen Airport Eelde?

- Zeer positief
- Positief
- Neutraal
- Negatief
- Zeer negatief

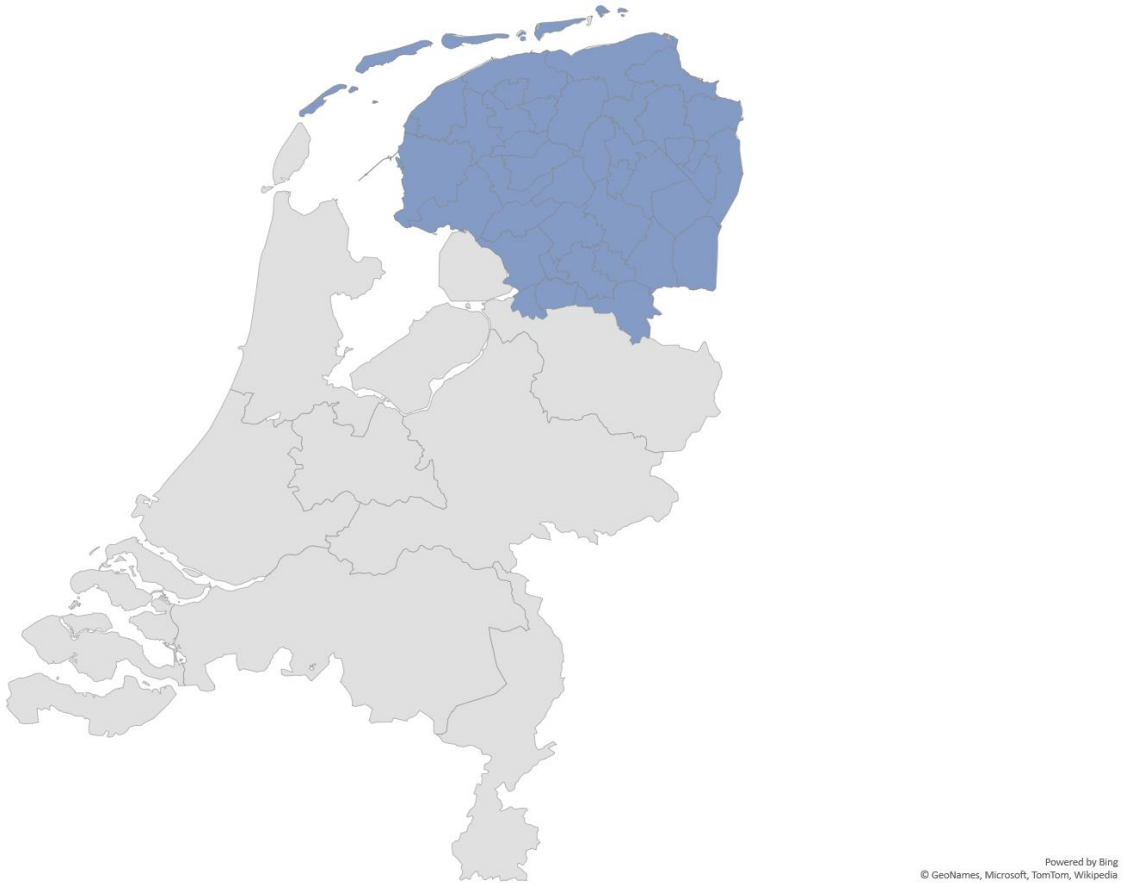
26. Waarom staat u [voeg in antwoord vraag 25] tegenover Groningen Airport Eelde?
    Open vraag

Bijlage 2
Overzichtskaart directe omgeving



De drie rode postcodegebieden zijn in de steekproef ondergebracht bij het gebied ‘wijde omgeving’, zie volgende pagina

Bijlage 3
Overzichtskaart wijde omgeving



Bijlage 4
Nipobase als steekproefbron

Kantar beschikt over een kwalitatief zeer hoogwaardig accesspanel. Ons panel is groot: er zijn circa 100.000 personen beschikbaar voor online onderzoek. Bovendien ligt ons panel sterk in lijn met de populatiesamenstelling volgens de MOA Gouden Standaard. Ons panel is gecertificeerd voor ISO 26362 (opzetten en exploiteren accespanels voor marktonderzoek).

De kwaliteit borgen we door onze wervingsmethodiek en intensief panelbeheer. De aandacht voor representativiteit begint bij de werving: wij selecteren en benaderen personen zelf (zelfaanmelding is niet mogelijk).

Ons panel wordt actief beheerd. Respondenten worden nauwgezet gemonitord om de belasting te beperken en de kwaliteit van antwoorden te bewaken. Wij borgen de kwaliteit door de volgende werkwijze:

- **Inschrijven.** Inschrijven geschiedt op huishoudniveau. Bij nieuwe inschrijvingen controleren wij de identiteit.
- **Controle gegevens.** We controleren op dubbele inschrijvingen. Ieder huishouden moet een uniek e-mailadres hebben. Op dit moment verzamelen we ook alle e-mailadressen binnen de huishoudens, zodat elk panellid direct kan worden benaderd.
- **Actualiseren gegevens.** Jaarlijks update elk panellid zijn achtergrondgegevens. Respondenten die niet reageren worden op ‘inactief’ gezet en bij blijvende non-respons uitgeschreven.
- **Controle op inactiviteit.** Panelleden die in zes maanden op minder dan 10% van de vragenlijsten responderen, worden op inactief gezet. Als zij niet binnen vier weken hun account activeren, worden zij uitgeschreven. Het jaarlijkse panelverloop is circa 5%.

Voorbeelden van beschikbare kenmerken Nipobase	
Kenmerken van de persoon	*Kenmerken van het huishouden*
• sekse	• sociale klasse
• leeftijd	• grootte huishouden
• opleidingsniveau	• regio, urbanisatiegraad
• etniciteit	• hoogte huishoudinkomen
• chronische aandoening	• burgerlijke staat
• eigen inkomen (wel/niet)	• kerkelijke gezindte
• werkzaamheid	• positie in het huishouden
• type dienstverband	• aantal auto’s in het huishouden
• beroepsgroep	• huurwoning of koopwoning
• branche	• woningtype
• grootteklasse	• samenstelling van het huishouden (sekse en leeftijd leden huishouden)
• uren werkzaam in de week	• sociale klasse

Bijlage 6 – Brieven van luchtvaartmaatschappijen

Ter onderbouwing van het potentieel van Groningen Airport Eelde en de gewenste uitbreiding van de openingstijden, zijn navolgend brieven van Corendon, TUI, BARIN en ANVR als bijlages opgenomen.

Groningen Airport Eelde N.V.
T.a.v. de heer J. van Dorp

Per e-mail verzonden: j.vandorp@gae.nl

Betreft: toekomst GRQ

Badhoevedorp, 12 december 2022

Geachte heer Van Dorp, beste Jonas,

Wij begrijpen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek is over en met Groningen Airport Eelde en de toekomst van de luchthaven.

Graag willen wij aangeven dat de luchthaven niet alleen van belang is voor de lokale economie en werkgelegenheid, maar ook voor Corendon Airlines en Corendon International Travel. Corendon maakt gebruik van Groningen Airport Eelde door vakantievluchten aan te bieden van en naar deze luchthaven. Het noordelijke deel van de Nederlandse Vakantiemarkt kan vanaf deze luchthaven uitstekend worden bediend. De vraag is er en zal alleen nog maar groter worden.
De beperkingen van het aantal vluchtbewegingen die Schiphol Airport mogelijk gaat doorvoeren zullen daar een rol in spelen. Door die beperkingen en de stijgende vraag naar regionale vertrekken, kan Groningen Airport Eelde groeien en is het voor aanbieders zoals Corendon aantrekkelijk om gebruik te blijven maken en zelfs te groeien op de regionale luchthaven. Daarbij is het wel van belang dat openingstijden van de luchthaven niet beperkend zijn en zelfs verruimd worden. Dat zou zowel de luchthaven als onze luchtvaartmaatschappij meer kansen bieden.

We vertrouwen erop dat onze belangen van de luchthaven in de dialoog worden overwogen en meegenomen.

Met vriendelijke groet,

Atilay Uslu
Founder & Director

Rijswijk, 24 januari 2023

Beste Meiltje,

TUI & TUI Airlines zijn van mening dat bij het vormgeven van beleid en het uitgeven van vergunningen de regionale luchthavens en hun positie volledig moeten worden geïntegreerd als volwaardige/gelijkwaardige schakels in de Nederlandse luchtvaart. TUI & TUI Airlines zien Groningen Airport Eelde (GRQ) als belangrijke luchthaven voor haar portfolio en zien groeipotentieel voor toekomstige vluchten. Vanaf GRQ bedient TUI een deel van Nederlandse markt, een belangrijk en groeiend deel van onze clientèle maakt gebruik van onze vluchten van en naar GRQ.

Nederland is op luchtvaartgebied één van de meest verzadigde regio's, wat ons dwingt om slim om te gaan met de schaarse capaciteit. Regionale luchthavens, waar Groningen onderdeel van uitmaakt voldoen aan de behoefte van de Nederlandse reiziger, mede omdat er op GRQ nog ruimte is voor groei. Daar zou meer oog voor moeten zijn in de voorwaarden van de vergunning, zo zouden de huidige openingstijden moeten worden verruimd om daadwerkelijk in te kunnen spelen op de behoefte van de reiziger en operationele maakbaarheid.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,



Arjan Kers

General Manager TUI Nederland

Groningen Airport Eelde
T.a.v. Mevrouw M. de Groot – Algemeen Directeur
Machlaan 14A
9761 TK Eelde

Amstelveen, 7 februari 2023

Betreft: Capaciteit Groningen Airport Eelde

Geachte Mevrouw de Groot, *beste Meiltje*,

Graag wil ik het volgende met u delen:

Groningen Airport Eelde (GRQ) is voor vele leden van de BARIN een belangrijke luchthaven. Niet alleen voor haar huidige vluchten, maar ook om toekomstige groei te kunnen accommoderen. Met de beperkte beschikbare (toekomstige) luchthavencapaciteit in Nederland enerzijds en de ruimte voor groei op GRQ anderzijds, wordt GRQ voor ons in de toekomst alleen maar belangrijker.
We pleiten daarom voor ruimere openingstijden, hetgeen de groei voor onze leden op deze mooie luchthaven stimuleert.

Groningen Airport Eelde staat bij ons leden bekend als een luchthaven die duurzaamheid zeer hoog in het vaandel heeft staan. Mede daarom zijn wij een enthousiast supporter van deze regionale luchthaven, die zonder meer de economische groei in deze regio stimuleert.

Wij zouden graag met u in gesprek blijven over de mogelijkheden de toekomst van de luchtvaart in Nederland verder te helpen vormgeven.

Verblijvend met vriendelijke groet,

Marnix H Fruitema
Voorzitter

Storkstraat 24
3833 LB Leusden
035-543 3410
info@anvr.nl
www.anvr.nl
facebook.com/ anvrnl

Datum : 8-2-2023
Onderwerp : groningen airport eelde.

Beste Meiltje,

Namens de ANVR wil ik graag benadrukken hoezeer wij belang hechten aan het accomoderen van (vakantie) vluchten vanuit de regio, niet alleen voor de korte termijn maar nadrukkelijk ook voor het faciliteren van de toekomstige groei. De afgelopen jaren zien wij namelijk een trend dat onze klanten de regionale luchthavens steeds meer zijn gaan waarderen. Daarbij neemt Groningen Airport Eelde airport nu al een relevante positie in en die zal in de toekomst, verwachten wij alleen nog maar groter worden.
In dit kader zou het zeer helpen als de openingstijden aanzienlijk verruimd zouden worden. Ruimere openingstijden dragen namelijk zeer bij aan de groei van ons product omdat reisorganisaties en airlines dan voldoende ruimte hebben (in tijd) om toestellen te baseren en optimaal in te zetten.

Met vriendelijke groeten
Frank Oostdam
Directeur ANVR

Bijlage 7 – Reflectie op de duurzame strategie van Groningen Airport Eelde door adviesbureau to70

Reflectie op duurzame strategie Groningen Airport Eelde

De regionale luchthaven als opmaat en aanjager voor duurzame luchtvaart



Regional airports are an important part of the aviation system in the European Union (EU). They are engines of socio-economic development and improve accessibility to certain locations […]. They also have a vital role in terms of economic and social cohesion, stimulating tourism and employment, as well as facilitating access to essential services. In addition, they can help to reduce congestion at major hub airports.

- *European Parliament Briefing 2021*

De luchtvaart – Een sector in transitie naar een duurzame toekomst

Klimaatverandering en de impact op onze leefomgeving vormen een uitdaging voor Europa en de wereld. Vanuit deze gedachte is het Parijs-akkoord gesloten, en vervolgens binnen Europa de Green Deal. Aan de hand van deze doelen en plannen kan de EU de transitie inzetten naar een schone, duurzame en moderne maatschappij. Volgens de Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) is de luchtvaart verantwoordelijk voor tussen de 2-3% van wereldwijde CO_2 uitstoot. De verwachting is dat de luchtvaartsector de komende decennia verder groeit, en daarbij het percentage CO_2 uitstoot waarschijnlijk ook.

Daarom heeft de wereldwijde luchtvaart organisatie ICAO afspraken gemaakt om de luchtvaart sector te verduurzamen, vastgelegd in de LTAG[i] (Long Term Aspirational Goal 2050) en getekend door 184 landen. De Europese luchtvaartsector wil vooroplopen in de verduurzaming van de luchtvaart, en beschrijft dit in Destination 2050[ii], een gezamenlijk rapport van luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleidingsorganisaties. Daarnaast is de Toulouse Agreement[iii] getekend begin 2022, met daarin nog verdere afspraken hoe de doelstellingen behaald zullen worden. Tot slot is in Nederland in 2021 het akkoord duurzame luchtvaart getekend en wordt er beleid en subsidie ingezet om duurzame luchtvaart te stimuleren. GAE heeft actief bijgedragen aan de totstandkoming van dit akkoord. In het akkoord is afgesproken dat de grondgebonden operaties van Nederlandse luchthavens vanaf 2030 emissievrij zijn.

Binnen de toekomstige duurzame luchtvaart rapporten en roadmaps komen een aantal innovatie gebieden naar voren: nieuwe type vliegtuigen (waaronder waterstof en elektrisch), duurzame brandstoffen (SAF), luchtruim innovaties en economische maatregelen. Er is breed Europees beleid en ondersteuning voor deze innovatie gebieden. Zo wordt onderzoek en ontwikkeling naar toekomstige vliegtuigen gefinancierd vanuit het Europese Clean Aviation programma. Het Europese Horizon 2020 Green Airports programma richt zich op duurzame innovaties voor luchthavens. Vanuit Europese beleid wordt EU ETS voor luchtvaart ontwikkeld, en is het ReFuel EU akkoord om duurzame brandstofgebruik op te schalen in Europa bijna definitief. Duurzame brandstoffen kunnen nu al worden ingezet al blijft opschaling en grootschalige productie nog achter door hoge prijzen en schaarse grondstoffen.

In 2022 is het Europese AZEA programma opgericht om alle Europese stakeholders die innoveren op duurzame luchtvaart samen te brengen om een gezamenlijke strategie en roadmaps te ontwikkelen. Hierin wordt gefocust op elektrische en waterstof luchtvaart. GAE draagt bij aan het AZEA programma in drie van de zes werkgroepen; de rol van luchthavens, de uitrol van elektrische en waterstof vliegtuigen en de integratie van toekomstige luchtvaart in het Europese netwerk. Elektrische luchtvaart zal op de korte termijn alleen een rol spelen voor korte afstand-vluchten zoals vliegscholen, met op de middellange termijn mogelijkheden voor regionale vluchten wanneer de batterij techniek verbetert. Waterstof luchtvaart wordt gezien als mogelijke emissievrij alternatief, maar hiervoor moet nog veel onderzoek en ontwikkeling plaatsvinden. De verwachting is dat waterstof vliegtuigen pas tussen 2030 en 2035 commercieel inzetbaar zijn.

Hiervoor is zowel voldoende groene energie en waterstof als ook kennis op veiligheid en regelgeving voor waterstof nodig. Binnen Europa worden hydrogen valley's aangewezen waar innoverende bedrijven en lokale overheden samen komen om vraag en aanbod van groene waterstof te koppelen. Zo ook in Noord Nederland, waar het HEAVENN project wordt ontwikkeld, en coalities als Hy-North werken aan waterstof ontwikkeling in de regio. GAE zet zelf in op de GRQ Hydrogen Valley Airport, waar het stakeholders bij elkaar brengt om vraag en aanbod van waterstof te koppelen.

Regionale luchthavens – Integraal onderdeel van de duurzame transitie

Duurzaamheid staat voor veel luchthavens hoog op de agenda. De overkoepelende luchthaven organisatie, Airports Council International (ACI), heeft in oktober 2021 de ambitie vastgelegd dat per 2050 alle aangesloten airports "net zero" bereiken. Een aantal luchthavens hebben zichzelf strakkere doelen zoals 2030 gesteld, en enkele zijn nu al "net zero". Luchthavens maken hierbij gebruik van het ACI Airport Carbon Accreditation programma. Luchthaven emissies kunnen onderverdeeld worden in drie hoofdgroepen, namelijk verwarming, elektriciteit, en mobiliteit. Zonnepanelen, warmte pompen en elektrisch of waterstof aangedreven luchthaven materieel vormen vaak de kern van de oplossingen. Voorop lopende luchthavens zetten nieuwe brandstoffen en energiedragers in voor hun eigen operatie en vervoer om hun uitstoot te reduceren. Op GAE is een groot zonnepark ontwikkeld en er wordt samen met een aantal regionale partners ingezet op batterij en waterstof opslag van duurzame energie.

Naast hun eigen emissiereductie, hebben luchthavens ook een rol als facilitator van duurzame luchtvaart. Elektrische luchtvaart, en later ook waterstof luchtvaart, sluit goed aan bij regionale luchthavens. Het biedt kansen voor het faciliteren van nieuwe, regionale verbindingen die met de huidige luchtvaart economisch niet haalbaar zijn. In tegenstelling tot de huidige commerciële luchtvaart die gericht is op hogere passagiersaantallen, zal elektrische luchtvaart door de kleine schaal veel flexibeler inzetbaar zijn. Op regionale luchthavens groeit de vraag naar korte en flexibele point-to-point verbindingen. Daarnaast maken veel vliegscholen gebruik van regionale luchthavens. De KLM

Flight Academy heeft haar basis op GAE en heeft een aanbetaling gedaan op 14 Bye Aerospace elektrisch aangedreven lesvliegtuigen[iv] en is daarmee een belangrijke partner op het gebied van duurzaamheid van de luchthaven.

Om deze duurzame luchtvaart te faciliteren, of zelfs te stimuleren, kunnen luchthavens de transitie die zij inzetten voor hun eigen verduurzaming verdere opschalen. Daarmee kunnen ze als pilot-locaties en eerste use-cases voor de elektrische en waterstof luchtvaart dienen. Uit onderzoek van de National Academy of Sciences van de Verenigde Staten "*Preparing your airport for electric aircraft and hydrogen technologies"* komt naar voren dat luchthavens al vroeg de elektrificatie van de luchtvaart mee moeten nemen in hun masterplanning, veiligheidseisen en infrastructuur eisen. Hierin kunnen de innovaties voor het verduurzamen van de luchthaven goed aansluiten op de energiedragers van duurzame luchtvaart. GAE heeft verbindingen opgezet met elektrische luchtvaart partijen als EVIA Aero en Electron, die op de luchthaven hun toestellen verder kunnen ontwikkelen. Deze partijen hebben het voornemen om GAE als uitvalsbasis te gebruiken voor verschillende commerciële toekomstige vliegroutes binnen en buiten Nederland.

Ten slotte spelen regionale luchthavens vaak een verbindende rol in hun omgeving. Door hun innovaties op het gebied van duurzame energie opwek en opslag te verbinden met lokale stakeholders kunnen luchthavens zich inzetten als een energie hub. Hiermee wordt de verbinding met de gemeenschap versterkt en hebben de duurzame technieken een grotere impact. Op GAE wordt er met partijen als Groenleven, Gasunie, RWE, Engie, Holthausen, en New Energy Coalition steeds sterkere verbindingen gelegd op energievlak, door de luchthaven in te zetten als groene energie hub en testbed voor waterstof opwek, distributie en toepassing. Ook het door de ACI gepubliceerde rapport *Integration of Hydrogen Aircraft into the Air transport System*[v] benadrukt de verbinding tussen aanvankelijk gebruik van waterstof voor duurzame grondoperatie of regionaal vervoer en toekomstige opschaling voor de luchtvaart. Op deze manier kunnen luchthavens al kennis op doen op het vlak van infrastructuur, veiligheid en certificatie, en worden sterke relaties opgebouwd voor een duurzame en verbonden gemeenschap.

Koplopers - Europese luchthavens die inzetten op een duurzame transitie

Verschillende luchthavens in Europa zetten in op nieuwe duurzame energiedragers voor hun eigen emissiereductie, om bij te dragen aan de transitie van de luchtvaart en om als energie hub voor de omgeving te dienen.

Groningen Airport Eelde

GAE is een koploper op het gebied van zonne-energie op luchthavens. Twee jaar geleden is op GAE, als een van de eerste luchthavens in de wereld, een 22MW zonnepark gerealiseerd in samenwerking met Groenleven[vi]. De energie die wordt opgewekt kan duurzaam worden opgeslagen in bijv. batterijen, maar ook als waterstof via elektrolyse. GAE biedt partners als Demcon en New Energy Coalition de ruimte om te experimenten met de opwek en opslag van groene waterstof op de luchthaven binnen het GRQ Hydrogen Valley Airport project[vii]. Ook worden er pilots uitgevoerd omtrent het gebruik van deze duurzame energie, bijv. door de inzet van waterstof GPUs in samenwerking met KLM equipment services, Defensie (Vliegbasis Leeuwarden), Holthausen Clean Technologies, de Provincie Drenthe en de Rijksuniversiteit Groningen[viii]. Hiermee toont GAE ook aan een van de koplopers in Europa te zijn op het gebied van waterstof op luchthavens. GAE leent zich bij uitstek als proeftuin en broedplaats voor innovatie. Onder het NXT airport programma[ix] werkt de luchthaven samen met diverse bedrijven, overheden en kennisinstellingen. Hierdoor zijn diverse samenwerkingsclusters ontstaan, waaronder de NXT Airport Campus. In het programma lopen daarnaast bijvoorbeeld ook projecten op het gebied van elektrisch vliegen en een emissie loze grondoperatie.

In de toekomst kan groene stroom en groene waterstof worden ingezet voor de duurzame luchtvaart, en lopen er gesprekken met partijen als Cavendish hydrogen combustion[x], en met grotere partijen als Airbus. Zo ook met een aantal elektrische luchtvaart startups en de KLM Flight academy. Voor deze en nog tal van andere innovatieve projecten biedt GAE een platform en creëert het een verbinding met onderwijs, onderzoek en andere lokale stakeholders.

Met al deze initiatieven positioneert GAE zich als luchthaven van de toekomst[xi].

VINCI Airports

VINCI Airports, eigenaar van tientallen luchthavens verspreid over de hele wereld, wil een aanjager zijn van duurzame luchthavens. VINCI Airports werkt samen met grote partijen zoals Airbus om te zorgen dat hun luchthavens gereed zijn om waterstof luchtvaart te faciliteren. Daarnaast is VINCI Airports druk bezig met de introductie van waterstof binnen hun airport energy systemen en grondgebonden operatie[xii]. Hierdoor kunnen ze voorlopen op het gebeid van veiligheid, infrastructuur, en kennisontwikkeling. VINCI Airports zet wereldwijd in op waterstof en elektrificatie.

Hamburg & Stuttgart Airport

Hamburg Airport is gestart met het *Hydrogen Aviation Living Lab* in November 2022, een nieuw laboratorium om onderhouds- en grondprocessen voor toekomstige waterstofvliegtuigen te testen. Het project bestaat uit deelprojecten

die zich richt op waterstof tanken en de interactie tussen waterstof en het vliegtuig. Dit is grotendeels te verklaren doordat het Hamburg Airport project sterk verbonden is met Lufthansa techniek, die focust op de luchtvaart zelf. Ook is er een samenwerking gesloten met Plug Power en MULAG om de grondoperatie deels om te zetten naar waterstof. Stuttgart Airport zal een vergelijkbaar project opzetten in samenwerking met H2FLY om een *Center of Excellence for* Hydrogen te ontwikkelen. In een hangaar op de luchthaven zullen workshops worden gehouden en tests worden uitgevoerd. Het doel is om een centrale faciliteit te ontwikkelen die bedrijven en onderzoeksinstituten samenbrengt, zodat state-of-the-art concepten voor waterstofluchtvaart ontwikkeld kunnen worden.

Toulouse Airport

Toulouse Airport heeft als ambitie om de rol van energie hub voor de regio in te nemen. Onderdeel van de strategie is een waterstof tankstation. Het tankstation heeft een productiecapaciteit van 1MW per dag, dat gebruikt moet worden om terminalbussen, lang-parkeren en lichte commerciële voertuigen te voorzien van energie. Hiermee kiest de luchthaven ervoor om eerst grondgebonden waterstof installaties te ontwikkelen, alvorens dit op te schalen naar de luchtvaart. Belangrijk in Toulouse is de aanwezigheid van het Airbus ZEROe project met als doelstelling om in 2035 commercieel te vliegen op waterstof. Maar waar ook andere innoverende partijen, zoals Universal Hydrogen en waterstof leverancier Air Liquide hebben zich hier gevestigd, en zorgen voor een steeds groter wordend ecosysteem. Te slotte is de regio (Occitaine) evenals de regio Noord-Nederland ook een aanjager van de waterstof economie, en bevind de airport zich in een Europese “Hydrogen Valley”.

Swedavia Airports

Scandinavische luchthavens, waaronder die in Zweden, maar ook Noorwegen en Finland, zijn koplopers voor wat betreft de ontwikkeling van regionale elektrische luchtvaart. Al in 2020 presenteerde Swedavia Airports groep een elektrische luchtvaart strategie. In deze strategie wordt ingezet op hun regionale luchthavens. In 2021 zijn de eerste commercieel beschikbare vliegtuig laders geïnstalleerd op Visby airport, na een al eerder opgeleverde test faciliteit bij Åre Östersund airport in 2020 (project Green Flyway)[xiii]. Daarnaast is de grondoperatie van Swedavia airports bijna geheel geëlektrificeerd. Ook zit Swedavia airports in de adviesraad van de elektrische luchtvaart startup Heart Aerospace[xiv]. GAE heeft een samenwerking opgezet met duurzame luchtvaart partijen uit Scandinavië om kennis te delen en te leren van de pilots die daar worden uitgevoerd.

EU Green airports

TULIPS (Schiphol, Oslo, Turijn en Larnaka), STARGATE (Brussel, Toulouse, Budapest en Athene) en OLGA (Parijs, Zagreb, Milaan-Malpensa en Cluj) zijn projecten die door de EU worden gesubsidieerd en als doel hebben om innovatieve oplossingen te demonstreren. Binnen de door de EU green airports projecten speelt waterstof en elektrificatie een belangrijke rol, op het vlak van de luchthaven zelf, het faciliteren van de toekomstige luchtvaart en ook als energie-hub voor de gemeenschap. Zo wordt er in het OLGA project gewerkt aan de ontwikkeling van de luchthaven als waterstof-hub en aan de richtlijnen om waterstof te gebruiken in de vliegtuigoperatie. In het TULIPS project worden testen gedaan met een *ground power unit* (GPU) op waterstof. Ook in het Stargate project worden grondafhandelingsvoertuigen op waterstof getest, en wordt de elektrificatie van de *fuel dispenser truck* onderzocht.

De transitie aanjagen – samenvatting en conclusie

De luchtvaartsector, van een internationaal niveau tot individuele regionale luchthavens, zet zich in voor de verduurzaming van luchthavens, de luchtvaart en de omgeving. De (regionale) luchthaven kan nieuwe energiedragers zoals batterij elektrisch en waterstof inzetten op de luchthaven en daarbij de ontwikkeling hiervan stimuleren. Het opzetten van pilot projecten, het samenbrengen van stakeholders en daarbij samen kennis opbouwen is van cruciaal belang om een duurzame luchtvaart te bereiken. Tegelijkertijd biedt dit de luchthaven ook kansen, doordat deze nieuwe luchtvaart (kleiner en kortere afstand) nieuwe verbindingen creëert, nieuwe kennis faciliteert, en tot sterkere verbieding kan leiden tussen regio’s en in de regio. Elektrische en waterstof luchtvaart zijn verbonden aan elkaar, maar er moet onderscheid worden gemaakt in inzet van technologieën en aanpassingen van de luchthaven. Daarnaast is waterstof voor de luchthaven en de gemeenschap sterk verbonden met de toekomstige waterstof systemen voor de luchtvaart. Kennis op het gebied van veiligheid, infrastructuur en de operatie zal cruciaal zijn om elektrische en waterstof luchtvaart te faciliteren.

De projecten die Groningen Airport Eelde samen met haar stakeholders opzet op de luchthaven, en de strategie die daaraan ten grondslag ligt laten zien dat de luchthaven zich in lijn met de koplopers in Europa inzet voor duurzame luchtvaart. Op het gebeid van regionale energie hub zie je dat GAE vooroploopt, doordat ze met veel verschillende soorten stakeholders samenwerken. Ze verbinden energie opwek, opslag, en toekomstige energiegebruikers maar ook

onderwijs en kennisinstellingen. Nog een overeenkomst tussen GAE en andere Europese luchthavens is de inzet van de luchthaven als fysiek platform om innovaties te testen waardoor ze samen kunnen onderzoeken wat de impact is voor de luchthaven. Door de huidige projecten voort te zetten en op de hoogte te blijven van de internationale en Europese context kan GAE zijn positie behouden als innoverende luchthaven. Het blijft belangrijk om kennis te blijven delen met andere regionale luchthavens, en samen te innoveren met lokale en internationale stakeholders. Op die manier kan de luchthaven niet alleen klaar zijn voor duurzame luchtvaart, maar deze ook aanjagen en helpen vormgeven.

---

[i] LTAG Report (icao.int)
[ii] Destination2050_Report.pdf
[iii] Airports Council International Europe | ACI EUROPE - Toulouse Declaration (aci-europe.org)
[iv] KLM Flight Academy Signs Up for 14 Bye Aerospace All-electric eFlyers - Bye Aerospace
[v] aci-ati-hydrogen-report-1.pdf
[vi] Zonnepark Groningen Airport Eelde - groenleven.nl
[vii] Waterstof gaat vliegen in Noord-Nederland - Demcon
[viii] Groningen Airport Eelde verduurzaamt met GPU op waterstof | Luchtvaartnieuws
[ix] Home - NXT Airport Groningen
[x] Hydrogen Ombouw Turbofan | Luchtvaart in Transitie
[xi] Groningen Airport Eelde met Engelse ondertitels - YouTube
[xii] VINCI Airports Hydrogen airport station.png (vinci-concessions.com)
[xiii] Swedavia launches electric aviation strategy – Åre Östersund ready for first electric aircraft in autumn 2020 | About Swedavia
[xiv] Swedavia takes a seat on Heart Aerospace's industry advisory board | Swedavia (mynewsdesk.com)