



GRONINGEN AIRPORT EELDE

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
de heer B. Madlener
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Ons kenmerk: DIR.024.015

Eelde, 18 juli 2024

Betreft: Aanvraag luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde nv

Geachte heer Madlener,

Hierbij ontvangt u de aanvraag voor een luchthavenbesluit voor de luchthaven Eelde. Groningen Airport Eelde NV verzoekt als exploitant van de luchthaven Eelde, de Staat om een luchthavenbesluit vast te stellen voor luchthaven Eelde.

Onze aanvraag bestaat uit onderstaande toelichting met daarin de gevraagde wijzigingen ten opzichte van de Omzettingsregeling die momenteel van toepassing is. De bijlagen bij de aanvraag bestaan uit:

- Bijlage A: de door de aandeelhouders omarmde strategie "Groningen Airport Eelde 2024-2033". De Staten van de provincies Groningen en Drenthe hebben op basis van deze strategie besloten tot het subsidiëren van de NEDAB-lasten voor openbare veiligheid voor de jaren 2024-2033;
- Bijlage B: de strategie bevat een economische onderbouwing, waarover een second opinion door SEO Economisch Onderzoek is bijgevoegd;
- Bijlage C: een toelichting op het verzoek tot verruiming van de openingstijden, inclusief analyse van de bredere gevolgen;
- Bijlage D: de m.e.r.-beoordelingsnotitie inclusief invoerset van de verkeersmix;
- Bijlage E: het participatieverslag Participatie verslag van de regionale verkenning

In deze brief wordt de aanvraag toegelicht en een samenvatting gegeven van de hiervoor genoemde bijlagen.

De aanvraag: de gevraagde wijzigingen ten opzichte van de omzettingsregeling

Op 3 juli 2012 heeft de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een (tijdelijke) Omzettingsregeling luchthaven Eelde vastgesteld. Met deze aanvraag verzoekt Groningen Airport Eelde de Staat om een luchthavenbesluit zoals bedoeld in artikel 8.70, eerste lid, van de Wet Luchtvaart vast te stellen.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige vergunning (de Omzettingsregeling) zijn: een gewijzigd baangebruik, een aangepaste verwachte verkeersmix en wijziging van de openingstijden. De aan te vragen vergunningsruimte past binnen de in omzettingsregeling vergunde ruimte en sluit aan op de strategische doelen van de luchthaven, waarbij in 2033 rond de 350.000 passagiers op Groningen Airport Eelde worden geacommodeerd.

Gewijzigd baangebruik

Groningen Airport Eelde heeft op dit moment één verharde start- en landingsbaan in gebruik: baan 05-23. Baan 05-23 is 2.500 meter lang. In de Omzettingsregeling staat nog een andere baan beschreven: baan 01-19 (1.500 meter lang). Deze korte baan is eind september 2017 buiten gebruik gesteld als landingsbaan en is nu in gebruik als taxibaan. Reden voor het buiten gebruikstellen waren het beperkte gebruik en de mogelijkheid (bij sluiting) tot het ontwikkelen van een nieuw bedrijventerrein. De Staat wordt gevraagd deze aanpassing van het gebruik van de 01-09 op te nemen in het Luchthavenbesluit.

Aangepaste verkeersmix

De verkeersmix in de Omzettingsregeling is gebaseerd op de (verwachte) verkeersmix van de Aanwijzing / Omzettingsregeling. Voor de aanvraag voor het luchthavenbesluit is een nieuwe verkeersmix opgesteld met de strategie van de luchthaven als uitgangspunt, en mede omdat de afgelopen jaren wijzigingen hebben plaatsgevonden in de vloot van onze belangrijkste partners. De vliegroutes zijn niet gewijzigd. De vlootmix voor de m.e.r.-beoordeling, de economische onderbouwing en de aanvraag voor het luchthavenbesluit is gebaseerd op de verkeersanalyse van het volledige kalenderjaar 2022, waar nodig in combinatie met verwachte verkeersgroei gebaseerd op de economische onderbouwing van de strategie. De huidige omvang van de milieuruimte uit de Omzettingsregeling is het uitgangspunt geweest voor de aanvraag van het luchthavenbesluit.

Verruiming openingstijden

Een optimaal gebruik van de luchthavencapaciteit is een van de doelstellingen van de Luchtvaartnota 2020-2050. Groningen Airport Eelde heeft ruimte voor groei en is beschikbaar om een deel van de vluchten die niet meer op andere luchthavens gefaciliteerd kunnen worden, op te vangen. Groningen Airport Eelde ligt ten opzichte van andere Nederlandse luchthavens 20 tot 30 minuten verder vliegen tot typische leisure-bestemmingen in Zuid-Europa. Luchtvaartmaatschappijen geven dan ook aan dat (ruimere) openingstijden van Groningen Airport Eelde cruciaal zijn voor het maken van meerdere vluchtroutaties per dag ('slagen').

Luchtvaartmaatschappijen vliegen veelal twee á drie rotaties per dag om een zo optimaal mogelijk gebruik van het vliegtuig te realiseren. Een aantal belangrijke partners heeft de noodzaak van verruimde openingstijden in een brief aan de luchthaven aangegeven, die als bijlagen bij de strategie zijn opgenomen. Uiteraard is niet uit te sluiten dat een verruiming van de openingstijden ook negatieve effecten heeft. Daar is onderzoek naar gedaan en er is door de luchthaven een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de lusten (economisch, benutting capaciteit, mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen, efficiency in reistijd) en de lasten (kwaliteit van de leefomgeving, overige maatschappelijke effecten) van verruimde openingstijden. Deze zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Effecten verruiming openingstijden

(door de week van 06:00-24:00 uur, in het weekend van 07:30-24:00 uur)

Onderwerp	Effect	Uitkomst onderzoek
Economische effecten		
Groningen Airport Eelde	Financieel resultaat	€ 734.316 (in het jaar 2033)
Luchtvaartmaatschappijen	Inzet vloot	+ tot ++
LVNL / Douane / KMAR	Extra inzet nodig	0 tot -
Omgevingseffecten (onderzoek Adecs)		
Geluidsoverlast	Slaapverstoorden	Nihil
Geluidsoverlast	Ernstig Gehinderden	0 – 40 personen
Klimaat effecten	Emissies	Geen
Maatschappelijke effecten (onderzoek SEO)		
Consumenten	Afname reistijd en reiskosten	+ € 11,2 mln t/m 2033
Producenten	Investering GAE	- € 0,35 mln t/m 2033
Werkgelegenheid	Inclusief toerisme	Nihil
Buitenland	Weglekeffecten	Nihil
Omgeving en klimaat	Gemodelleerde klimaatkosten	- € 7,2 – 21,8 mln t/m 2033

Draagvlak	(onderzoek Kantar)	
Regionale luchthaven	Gebruik bij meer bestemmingen	82 %
Openingstijden - week	Positieve / negatieve houding	63 % positief, 14 % negatief
Openingstijden - weekend	Positieve / negatieve houding	58 % positief, 15 % negatief
Openingstijden - overlast	Verwacht meer geluidsoverlast	43 %

Aan de wens voor verruiming van de openingstijden zijn door de Minister voorwaarden gesteld: draagvlak van de omgeving en beschikbaarheid van luchtverkeersleiding.

Voor het regionale draagvlak verwijzen we naar het draagvlakonderzoek van Kantar.

De LVNL heeft aangegeven dat zij in beginsel op dit moment geen verruiming kan faciliteren, wel een verschuiving onder de voorwaarde dat dit veilig en uitvoerbaar is in relatie tot de werklast en dat GAE-LVNL onderling, operationeel kunnen afstemmen dat er 'ATC on demand' (flexibiliteit) toegepast kan worden. Ook heeft LVNL aangegeven dat zij verwacht dat het capaciteitsvraagstuk bij de LVNL naar verwachting medio 2026 kan zijn opgelost en zij dan wel de door GAE gewenste verruiming kan faciliteren.

In de bijlage over de onderbouwing van de openingstijden wordt ook de marktvrage naar verruimde openingstijden onderbouwd. De verruiming van de openingstijden past binnen de gebruiksruijme van de omzettingregeling.

Strategie Groningen Airport Eelde 2024 - 2033

Groningen Airport Eelde is maatschappelijke en economische infrastructuur voor Noord-Nederland en voor geheel Nederland. De 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 geheel Noord-Nederland en een deel van Overijssel bediend. Daarnaast worden jaarlijks meer dan 100 tijd-kritische donorvluchten afgehandeld voor het transplantatiecentrum van het UMCG.

De 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.

Dat de luchtvaart moet verduurzamen, staat buiten kijf. Groningen Airport Eelde zet zich, als onderdeel van de eerste waterstofregio van Europa (Hydrogen Valley), hier volledig voor in. Zij doet dat samen met tal van partners uit Noord-Nederland en daarbuiten, en wil in 2030 duurzaamste luchthaven zijn in Europa op het gebied van waterstof. Daarnaast bereidt zij zich voor om in de nabije toekomst vliegtuigen die vliegen op batterijen en Sustainable Aviation Fuel (SAF) te kunnen faciliteren.

De strategie is eind december 2023 omarmd door de aandeelhouders van de luchthaven en op 20 december 2023 is door de staten van de Provincies Groningen en Drenthe besloten om op basis daarvan de subsidie voor NEDAB-kosten van openbare veiligheid die de luchthaven maakt voor de komende 10 jaar zeker te stellen.

Medio april hebben Schiphol Nederland en Groningen Airport Eelde een samenwerkingsovereenkomst ondertekend ter ondersteuning van de strategie en ambities. De samenwerking richt zich in eerste instantie op routeontwikkeling, de ontwikkeling van commercieel vastgoed op het luchthaventerrein en op duurzaamheid.

M.e.r.-beoordelingsnotitie

In opdracht van de luchthaven is in 2023 een concept m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Op basis hiervan heeft de commissie MER in april 2024 een advies gegeven. Het advies van de Commissie MER is verwerkt in een definitieve m.e.r.-beoordeling. Op basis hiervan neemt uw ministerie een besluit over het wel of niet MER plichtig zijn van de aanvraag.

In de m.e.r.-beoordeling is de referentie-situatie vergeleken met de voorgestane situatie, die de basis vormt voor de aanvraag van het luchthavenbesluit. Er is sprake van een aanvraag op basis van het huidige activiteitenprofiel van de luchthaven, inclusief maatschappelijke vluchten en een realistische groeiprognose conform de strategie. Door Groningen Airport Eelde is een analyse uitgevoerd van de verkeerssamenstelling en verkeersverdeling in 2022, en op basis daarvan is de onderbouwing voor de verkeerssamenstelling van de voorgenomen situatie in 2033 opgesteld. De voorgenomen situatie omvat een milieuruimte waarin de verwachte ontwikkelingen plaats kunnen vinden, die niet groter is dan de huidige milieuruimte die vergund is vanuit de Omzettingsregeling.

Omdat de voorgenomen situatie met hetzelfde NRM-rekenmodel binnen de huidige geluidsruijme ligt vanuit de Omzettingsregeling, is er geen aanleiding om verschillende alternatieven te beschouwen.

De locatie van de voorgenomen situatie is ongewijzigd ten opzichte van de referentiesituatie. Beide banen zijn ook in de voorgenomen situatie aanwezig, met het verschil dat de dwarsbaan 01-19 in de voorgenomen situatie uitsluitend als taxibaan wordt gebruikt en niet meer voor starten en landen.

De openstellingstijden in de voorgenomen situatie zijn verruimd ten opzichte van de referentiesituatie, namelijk op weekdays van 06:00 uur tot 24:00 uur in plaats van 06:30 uur tot 23:00 uur, en in het weekend en op feestdagen van 7:30 tot 24:00 uur in plaats van 7:30 tot 23:00 uur. Deze verruimde tijden zijn alleen beschikbaar voor commercieel passagiersverkeer.

De conclusie van de m.e.r.-beoordelingsnotitie luidt dat er in de procedure voor dit luchthavenbesluit voor luchthaven GAE geen MER hoeft te worden opgesteld, omdat ten opzichte van de Omzettingsregeling de verandering in het gebruik en de indeling beperkt invloed heeft op de omgeving. "Gelet op de kenmerken van de activiteit, de plaats van de activiteit en het potentiële effect van de activiteit, er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn die het opstellen van een MER rechtvaardigen."

AdecS heeft ook een analyse uitgevoerd naar de geluidbelasting voor omwonenden in de voorgenomen situatie ten opzichte van de openingstijden in de referentiesituatie. Uit deze analyse blijkt dat de gevolgen van verruimde openingstijden zichtbaar worden in de geluidscontour, maar dat het verschil verwaarloosbaar klein is. De belasting in de nacht levert een grotere oppervlakte van de zogenaamde L_{night} contour op, maar dit leidt niet tot een verschil in ernstig slaapverstoorden (ESV).

Wel is er een verschil van 0 tot 40 ernstig gehinderden (EGH) te verwachten (de meeste in de contour met de laagste geluidbelasting). Omdat sprake is van een verschuiving van verkeer tussen verschillende perioden en er geen 'meer of minder' verkeer is, heeft het verruimen van de openingstijden geen netto effect op emissies op of rondom Groningen Airport Eelde.

Overige gevolgen openingstijden

SEO Economisch Onderzoek heeft een kwalitatieve en kwantitatieve analyses gemaakt van de overige gevolgen van verruiming van de openingstijden, deels gebaseerd op de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's.

Op nationaal niveau zijn er geen extra maatschappelijke baten of lasten voor passagiers, maar op regionaal niveau profiteren vooral passagiers uit het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde van een afname van reistijd en reiskosten. Luchtvaartmaatschappijen hebben een voordeel doordat zij de benutting van hun vloot kunnen optimaliseren. Er zijn verwaarloosbare effecten voor met name Amsterdam Airport Schiphol, waarvan verplaatsing van vluchten en passagiers zal optreden die op termijn weer wordt opgevuld volgens SEO, en er worden geen wegleffecten naar het buitenland verwacht. Omdat volgens SEO er op nationaal niveau meer vluchten komen, ziet zij extra emissies. Daar staan extra opbrengsten tegenover.

Financiële onderbouwing

Aan de voorgenomen situatie ligt een kostendekkende exploitatie ten grondslag. De onderbouwing is opgenomen in de notitie “Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033”. 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. Voor een meer robuuste financiële positie is een groei naar 350.000 passagiers wenselijk, om voldoende te kunnen blijven investeren in de toekomst.

GAE ziet de groei in passagiers als realistisch vanwege onder andere de capaciteitsbeperkingen op de andere luchthavens. In het rapport van SEO d.d. 7 november 2023 “Beoordeling Strategie Groningen Airport Eelde 2024-2033”, dat in opdracht van de gemeente Tynaarlo is uitgevoerd staat onder andere dat “De toekomststrategie en bijbehorende economische en financiële onderbouwing een realistische prognose van de toekomstige ontwikkeling van GAE tot aan 2033 geven.” Inmiddels is door zowel de Provincie Groningen als Drenthe ingestemd met een NEDAB bijdrage voor de periode 2024-2033. Hiermee is de financiering voor de komende 10 jaar gegarandeerd.

Ruimtelijke ontwikkelingen beperkingengebieden

De ontwikkeling van de luchthaven volgens de strategie en de inhoud van de aanvraag voor het luchthavenbesluit, kan gevolgen hebben voor ruimtelijke ontwikkelingen in beperkingengebieden. Hiernaar wordt onderzoek gedaan door de Provincie Drenthe, die een rapport daarover zal aanbieden ter ondersteuning van deze aanvraag.

Participatie (participatieverslag)

Om tot een gedragen strategie te komen die ook de onderbouwing vormt voor de (uitgangspunten van de) aanvraag voor een luchthavenbesluit, heeft participatie door verschillende belanghebbenden plaatsgevonden. Dit heeft waardevolle input opgeleverd voor de uitgezette strategische koers. Verwezen wordt naar het participatieverslag. De belangrijke opbrengst van de participatie heeft opgeleverd dat niet wordt ingezet op verdere groei van het lesverkeer in verband met de overlast daarvan. Daarnaast is er behoefte aan ruimere openingstijden voor het commercieel passagiersverkeer, waarvan middels het draagvlakonderzoek is aangetoond dat hiervoor regionaal draagvlak bestaat.

Gezien de diversiteit aan belanghebbenden van Groningen Airport Eelde zijn er soms tegengestelde belangen. De overlast die de luchthaven veroorzaakt slaat neer in een relatief klein gebied. De baten van de luchthaven worden echter door geheel Noord-Nederland genoten, en soms zijn deze zelfs nationaal of internationaal zoals bij het donorverkeer en de vestiging van internationale bedrijven. In de belangenafweging die tussen de belangen in ruime zin en overlast in enge zin moet worden gemaakt, meent de luchthaven goed evenwicht te hebben gevonden voor haar strategie.

Als initiatiefnemer heeft Groningen Airport Eelde ten behoeve van het participatieproces een regionale verkenning opgestart. Dat begint met een analyse van de belanghebbenden, die navolgend is opgenomen, en een passende aanpak voor het participatieproces.

Het doel van het participatieverslag is dan ook om inzage te geven in de planmatige aanpak van het participatieproces, de keuzes die Groningen Airport Eelde daarin heeft gemaakt, de verzamelde reacties van belanghebbenden en de afgewogen keuzes die gemaakt zijn met betrekking tot de invloed die de reacties van belanghebbenden op de strategische uitgangspunten en daarmee het uiteindelijk in te dienen verzoek voor een nieuw luchthavenbesluit.

Samengevat zijn twee soorten verkeer het belangrijkste onderwerp geweest van de participatie en belangenafweging: het lesverkeer en het commercieel passagiersverkeer.

1. Lesverkeer. Met de aanwezigheid van de KLM Flight Academy is Groningen Airport Eelde een belangrijke lesluchthaven. Aan de andere kant leveren de vele vliegbewegingen in met name het circuit de meeste beleving van hinder door omwonenden op. Door in te zetten op vlootvernieuwing; stillere vliegtuigen investeert de KLM Flight Academy in dit jaar al in de beperking van geluidshinder.

Vanuit de belangen van met name direct omwonenden heeft Groningen Airport Eelde in haar toekomstbeeld opgenomen bewust niet inzet op verdere groei van het lesverkeer en ook de vestiging van nieuwe vliegscholen geen onderdeel is van de geplande ontwikkeling. Op korte termijn ontmoedigt de luchthaven in 2024 al het lesverkeer vanaf andere luchthavens naar Groningen Airport Eelde door middel van haar tarievenbeleid.

2. Commercieel passagiersverkeer. Het passagiersverkeer speelt een cruciale rol in een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven. Hiervoor is de luchthaven afhankelijk van luchtvaartmaatschappijen en touroperators. Vanuit de systeemgedachte van nationale luchthavens is het belangrijk dat ook Groningen Airport Eelde zoveel mogelijk de regionale vraag naar vliegtrips bedient.

Uit het draagvlakonderzoek van Kantar Public blijkt duidelijk dat hieraan behoefte is in Noord-Nederland en voor deze rol ook meer dan voldoende draagvlak bestaat.

Luchtvaartmaatschappijen geven aan de vraag in te willen vullen, maar vinden het om operationele redenen van efficiency ook belangrijk dat Groningen Airport Eelde aantrekkelijke openingstijden heeft. Daarmee kunnen zij meerdere 'slagen' op een dag vliegen vanaf de luchthaven. Een verruiming van de openingstijden voor alleen het commercieel passagiersverkeer is dan ook onderdeel van de aanvraag voor een luchthavenbesluit. Vanuit het Kantar onderzoek blijkt dat ook hiervoor voldoende regionaal draagvlak is. Naar verwachting gaat het om een beperkt aantal vliegbewegingen per jaar. Dat laat onverlet dat er lokaal, bij omwonenden direct in de buurt van de aan- en uitvliegroutes, een zorg bestaat over een toename van de ervaren overlast.

Graag vernemen wij uw reactie op onze aanvraag voor een luchthavenbesluit.

Met vriendelijke groet,

Groningen Airport Eelde nv

