

Aan:
de heer E. Bos

(i.a.a. de overige Statenleden)

Assen, 13 april 2022

Ons kenmerk 15/5.7/2022000444

Behandeld door team Bestuur en Concernzaken (0592) 36 55 55

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen ex artikel 41 Reglement van orde
over Groningen Airport Eelde

Geachte heer Bos,

In uw brief van 16 maart 2022 stelde u een aantal vragen over Groningen Airport Eelde (GAE). Deze vragen beantwoorden wij als volgt.

Vraag 1

Heeft het college van GS kennis genomen van het overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 24 februari 2022 en het verslag van deze commissiedebat?

Antwoord 1

Voorafgaand aan dit overleg hebben wij, samen met de andere publieke aandeelhouders, een brief aan de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat gestuurd om aandacht te vragen voor een structurele oplossing om de continuïteit van GAE te borgen. Deze brief hebben wij in afschrift aan uw Staten gezonden en deze stond onder nummer A9 op de Lijst van ingekomen stukken van de Commissie Financiën, Cultuur, Bestuur en Economie (FCBE) van 2 maart 2022.

Naar aanleiding van het overleg van 24 februari 2022 heeft gedeputeerde Vedelaar op 8 maart 2022 in Den Haag een korte mondelinge toelichting aan de leden van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat gegeven en een petitie aangeboden. Het verslag van het commissiedebat is op 16 maart 2022 gepubliceerd op

[Luchtvaartbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#).



Vraag 2

Heeft het college van GS kennis genomen van de brief van minister Harbers van 11 maart 2022, inzake de status van de Luchtvaartnota 2020-2050.

Antwoord 2

Portefeuillehouder Vedelaar heeft de brief ter informatie ontvangen. De brief van minister Harbers is als bijlage toegevoegd.

Vraag 3

Bent u bekend met het strategiepapier dat het ministerie van Groningen Airport Eelde en haar aandeelhouders heeft ontvangen?

Antwoord 3

Jazeker; belangrijke elementen uit deze strategiebrieven zijn overgenomen in de brief die de aandeelhouders aan de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben gestuurd. Daarin schrijven wij ook "De nieuwe directie werkt, met haar duurzame strategie, hard aan herstel. Als aandeelhouders ondersteunen wij dat". De strategiebrieven van GAE is een nadere uitwerking van de strategie uit 2020, die in september 2020 aan bestuurders, staten- en raadsleden is gepresenteerd en toegezonden.

Vraag 4

Heeft u dit strategiepapier met PS gedeeld? Zo ja, kunt u ons informeren wanneer dit is geweest?

Antwoord 4

De strategiebrieven zijn van de directie van de luchthaven zelf en niet formeel door de aandeelhouders vastgesteld en aan u toegestuurd. Wij sturen u de strategiebrieven alsnog als bijlage toe. De directie van GAE heeft aangegeven ten allen tijde bereid te zijn om hier een toelichting op te geven.

Vraag 5

De minister stelt dat er bestuurlijke afspraken met GAE en de aandeelhouders zijn gemaakt over een afkoopsom, waardoor er geen rijksverplichting meer bestaat om GAE financieel te steunen. Kan het College dit bevestigen en kunt u de stukken die hierover betrekking hebben met PS delen?

Antwoord 5

De Staat heeft in 2001 afspraken met GAE NV gemaakt over de beëindiging van de toen bestaande subsidierelatie. In het kader daarvan heeft de Staat een eenmalige vergoeding aan GAE NV betaald voor de afkoop van de bijdrage in de toekomstige exploitatietekorten en compensatie verbod groot lesverkeer. Deze afspraken gelden in relatie tussen de Staat en GAE NV en niet in relatie tussen de Staat en de aandeelhouders. Overigens is deze overeenkomst op 31 december 2015 geëindigd.

Wel hebben de toenmalige aandeelhouders zich bij overeenkomst jegens de Staat verbonden zich in te spannen om de luchthaven open te houden. Het gaat daarbij om zowel de aanwending van hun privaat- als publiek-rechtelijke bevoegdheden. Deze inspanningsverplichting is niet in tijd begrensd. De Staat is in 2003 met de aandeelhouders overeengekomen dat hij zijn aandelen aan de overige aandeelhouders overdraagt voor een symbolische vergoeding. Onderdeel van de overeenkomst inzake de aandelenoverdracht is een inspanningsverplichting over de instandhouding van GAE NV. De stukken hierover zijn te vinden bij Statenstuk 2003-89 Aandelenoverdracht en baanverlenging Groningen Airport Eelde.

Wij zijn overigens van mening dat de wereld na 2003 dusdanig is veranderd dat hier opnieuw een (mede)verantwoordelijkheid voor het Rijk ligt. Wij hebben dit nog eens benadrukt in de brief van 8 februari 2022 aan de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, waarvan uw Staten een afschrift hebben ontvangen. Door de Tweede Kamer is inmiddels een motie aangenomen waarin het nationale, economische en maatschappelijke belang van GAE wordt onderschreven en waarin de regering wordt opgeroepen om samen met Noord-Nederland te onderzoeken hoe GAE rendabel kan worden gemaakt en de continuïteit kan worden gewaarborgd en welke rol Schiphol hierbij kan spelen. De motie is als bijlage toegevoegd.

Vraag 6

Het ministerie heeft GAE opgeroepen snel de regionale verkenning uit te voeren. De minister heeft bij herhaling en in het debat nogmaals herhaald dat geen middelen zijn gereserveerd in de begroting voor GAE. (citaat uitspraak minister: "Ik heb aangegeven wat het staande beleid is en dat ik op mijn begroting geen middelen heb om op dit moment die financiering te doen (...) ik heb daar de middelen niet voor") Welke opdrachtformulering is aan GAE en de aandeelhouders gegeven om tot deze uitwerking te komen. Wordt hierbij expliciet een verkenning gemaakt zonder een rijksbijdrage?

Antwoord 6

Dat is de verantwoordelijkheid van GAE en niet van de aandeelhouders. De regionale verkenning is vormvrij en zal door GAE zelf uitgevoerd worden. De directie van GAE heeft aan het ministerie aangegeven dat zij in 2022 in gesprek gaan met de regionale stakeholders. Hierbij worden regionale overheden, (vliegende)gebruikers, omwonenden, het bedrijfsleven, regionale politiek en overige belangstellenden betrokken. De verkenning zal leiden tot een document dat openbaar wordt gemaakt.

Vraag 7

Wordt bij de doelstellingen van regionale verkenning ook indicatoren genoemd? Welke? Wordt hierbij ook de maatschappelijke en economische effecten uitgewerkt? En worden deze ook voorzien van de bijbehorende indicatoren? Kunt deze indicatoren benoemen?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 6. De aandeelhouders hebben geen directe verantwoordelijkheid voor de regionale verkenning. Wij zijn wel, samen met de directie van GAE, van mening dat zicht op continuïteit een belangrijke indicator is. Daarover gaan we graag met de minister in gesprek.

Vraag 8

Bij de regionale verkenning hoort ook een economische onderbouwing en uitkomsten van de MER. Wordt bij de economische onderbouwing ook gebruik gemaakt van externe deskundigen? En wanneer wordt de opdracht gegeven om te komen tot een MER?

Antwoord 8

Bij een regionale verkenning hoort geen MER. Een regionale verkenning is, zoals bij antwoord 6 aangegeven vormvrij. Een MER maakt deel uit van de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit. Op dit moment kan de directie van GAE nog geen inschatting maken wanneer er een MER opgesteld zal worden. Dat zal mede afhankelijk zijn van wanneer er zicht is op een structurele oplossing om de continuïteit van GAE te borgen.

Vraag 9

De minister heeft GAE opgeroepen om de bedrijven en instellingen die de advertentie tot steun van GAE hebben getekend te vragen welke bijdrage zij willen leveren. Is het College bereid de ondertekenaars expliciet te vragen welke financiële bijdrage zij GAE structureel jaarlijks willen steunen? Zo, nee, kunt u dit nader motiveren? Zo, ja kunt ons hierover rapporteren met welk resultaat?

Antwoord 9

Onze ervaring is dat het bedrijfsleven GAE als onderdeel van de bestaande openbare infrastructuur ziet en vindt dat dit een taak van de overheid is, net zoals de overheid ook wegen, vaarwegen en spoorwegen aanlegt en in stand houdt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlagen:

1. Brief minister Harbers van 11 maart 2022, inzake de status van de Luchtvaartnota 2020-2050
2. Strategiebrieven GAE 2022-2030
3. Motie 915 van het lid Koerhuis c.s. over Groningen Airport Eelde



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/45310

Datum 11 maart 2022
Betreft Status Luchtvaartnota

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van het commissiedebat Infrastructuur en Waterstaat over Luchtvaart op donderdag 24 februari jl. geef ik in deze brief een toelichting op de status van de Luchtvaartnota 2020-2050 in het licht van het Coalitieakkoord. Ook ga ik in op het verzoek uit uw Kamer om een korte reactie te geven op het strategiepapier dat het ministerie heeft ontvangen van Groningen Airport Eelde en haar aandeelhouders.

Luchtvaartnota 2020 - 2050

Op 20 november 2020 is uw Kamer de definitieve door het kabinet vastgestelde Luchtvaartnota 2020-2050 aangeboden (Kamerstukken II 2020/21, 31 936 nr. 820). De besluitvorming hierover heeft een uitgebreid proces gevolgd. Zo is er een participatietraject doorlopen, is een Ontwerp Luchtvaartnota gepubliceerd, is een plan-MER opgesteld inclusief de formele zienswijzen en adviezen van de commissie m.e.r., en zijn diverse andere adviezen gevraagd en verwerkt. Met uw Kamer is op 18 juni 2020 in een Notaoverleg over de Ontwerp Luchtvaartnota gesproken. De aangenomen moties voortkomend uit dit Notaoverleg zijn verwerkt. In eerdergenoemde aanbestedingsbrief met bijlagen is dit verder toegelicht. De Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota, met daarin de voorgenomen uitvoeringsacties voor de komende jaren, was ook bij deze brief gevoegd.

De Luchtvaartnota 2020-2050 is een beleidsnota met de koers voor de Nederlandse luchtvaart, inclusief de Nederlandse gemeenten in het Caribisch deel van het Koninkrijk. De planhorizon van de nota loopt tot 2050 met voor klimaat een doorkijk naar 2070. In de nota zijn geen projectbesluiten genomen. In deze luchtvaartnota staat een omslag van kwantiteit naar kwaliteit centraal op basis van vier publieke belangen. Veiligheid, internationale bereikbaarheid, duurzaamheid en leefomgevingskwaliteit zijn bepalend voor de toekomst van de luchtvaart.

Ook voor dit kabinet staan de publieke belangen in het luchtvaartbeleid centraal waarmee de Luchtvaartnota 2020-2050 een goede basis is voor het luchtvaartbeleid. Er is dan ook geen aanleiding om deze beleidsnota aan te passen. De energie wordt gericht op implementatie van deze koers, in lijn met het coalitieakkoord. Groei of krimp van luchtvaart is géén vertrekpunt voor dit

kabinet. 'Krimp' van de negatieve effecten op de gezondheid van mens, natuur en het klimaat is dat wél. Ik wil de basis in deze kabinetsperiode op orde krijgen. Er moeten al dit jaar belangrijke besluiten worden genomen. En het is belangrijk om deze besluiten te verankeren vanwege de rechtszekerheid voor de luchthavens en belanghebbenden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/45310

De Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota die gelijktijdig met de Luchtvaartnota aan Uw Kamer is aangeboden geeft het overzicht van de beleidsacties voor de komende jaren die het Rijk in samenwerking met andere partijen onderneemt om invulling te geven aan de koers. Deze agenda is adaptief. In de inleiding van de Uitvoeringsagenda staat dat deze met enige regelmaat geactualiseerd wordt.

Het coalitieakkoord legt nieuwe accenten voor de vervolgbesluiten met (nog) meer aandacht voor verduurzaming en leefomgevingskwaliteit. De accenten leiden tot aanvulling en aanscherping van de Uitvoeringsagenda. In de beleidsbrief die voor de zomer wordt verstuurd, zal worden ingaan op deze accentverschillen. De op basis daarvan aangepaste Uitvoeringsagenda wordt later dit jaar aan uw Kamer verzonden.

Strategiepapier Groningen Airport Eelde

Tenslotte, op verzoek van onder andere het kamerlid Graus, een korte reactie op het strategiepapier dat het ministerie van Groningen Airport Eelde en haar aandeelhouders mocht ontvangen.

Ik waardeer het initiatief om strategisch te kijken naar de toekomst van de luchthaven, en ik ben positief over de ambities die in dit paper worden genoemd. Wat ik in uw Kamer heb aangegeven is dat ik zeer hecht aan een regionale verkenning, alvorens we hier als verantwoordelijk ministerie op kunnen reageren. Zoals aangegeven in de Luchtvaartnota ligt het initiatief bij de luchthaven om een regionale verkenning te starten, waarbij de uitkomsten hiervan, evenals de economische onderbouwing en de uitkomsten van de MER, moeten leiden tot een aanvraag vanuit de luchthaven voor een Luchthavenbesluit. Het is vervolgens mijn verantwoordelijkheid om deze uitkomsten mee te wegen in het uiteindelijke Luchthavenbesluit. Het ministerie heeft Groningen Airport Eelde dan ook opgeroepen snel de regionale verkenning uit te voeren. Ik heb inmiddels begrepen dat de luchthaven hiermee een start heeft gemaakt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Strategiebrieft 2022 – 2030 Groningen Airport Eelde N.V.

Groningen Airport Eelde is aangewezen als één van de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. De luchthaven is al 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 daarin 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 strategiebrieft presenteert de luchthaven haar **ambities richting 2030** en onderbouwt zij het **belang van Groningen Airport Eelde voor de regio en voor Nederland**.

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

De luchtvaart wordt beheerst door de beleidsmaatregelen om de uitstoot en geluidsoverlast van de bestaande luchtvaart terug te dringen en vanwege de zeer snelle ontwikkeling van nieuwe emissievrije vliegtuigtechnieken. 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 en vracht **dominant** worden. Voor langere afstanden en grotere vliegtuigen zijn alle initiatieven, ook van grote vliegtuigbouwers zoals Airbus en Embraer, gericht op aandrijving op waterstof.

Vergeleken bij de huidige vliegtuigen hebben batterij-elektrisch aangedreven vliegtuigen veel lagere kosten en fors minder geluid- en fijnstofproductie. De grotere luchtvaart wordt duurder en beperkter; de kleinere luchtvaart juist goedkoper en stiller. Experts zijn het erover eens, dat door die combinatie het **belang van regionale luchtvaart sterk zal toenemen** met veel meer (juist ook zakelijke) verbindingen. De eerste stappen zullen vóór 2030 gezet worden, gevolgd door een zeer snelle doorgroei in de jaren daarna. Vanaf 2025/2026 worden met kleinere elektrische toestellen (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 en, waar mogelijk, water. Daarmee migreren deze luchthavens naar efficiënte **mobilityhubs**, 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 mobilityvormen (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 klimaatneutrale én efficiënte mobility.

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 isotoopenproducent SHINE Medical in Veendam.

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 en realiseerden (in 2019, pre-Corona) een omzet van meer dan € 60 mln. Getallen 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 1100 vluchten per jaar uit en bedient heel Noord-Nederland en een deel van Overijssel. Daarnaast worden jaarlijks **tijdkritische 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 capaciteit 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 vakantievvluchten en zakelijke bestemmingen. De kwetsbare situatie ten aanzien van stikstofruimte (Wnb-vergunning) waarin o.a. Schiphol zich bevindt, maakt het belang en de rol die Groningen Airport Eelde kan spelen binnen een luchthavensysteem des te essentiëler.

License to operate

Draagvlak 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 en de Luchtverkeersleiding Nederland - afspraken gemaakt **over hinderbeperking**. Uit onderzoek¹ blijkt dat het **overgrote deel van de inwoners van Noord-Nederland positief** is over het belang van Groningen Airport Eelde voor de regio en deze graag wil behouden.

¹ Bronnen: onderzoeksbureau Enigma Research & Hanzehogeschool Groningen

Innovatie, duurzaamheid en educatie

Bij de transitie naar een duurzame luchtvaart spelen de regionale luchthavens een grote rol. De transitie start immers met kleinere toestellen en vliegen over kortere afstanden. Door **samen te werken met sterke regionale en nationale partners** en door de ervaringen te delen met anderen, is Groningen Airport Eelde als proeftuin onmisbaar in de verduurzamingstransitie van de luchtvaart en voor het behoud van draagvlak voor de luchtvaart in Nederland. Naast de nieuwe verbindingen zal de opkomst van nieuwe emissievrije vluchten ook kansen gebieden op het gebied van testen, duurzaamheidspilots, onderhoud, energieopwekking en opslag, laadsystemen, etc.

Ingebed in de eerste Hydrogen Valley van Europa (EU icoonproject HEAVENN), ontwikkelt Groningen Airport Eelde zich als “**Hydrogen Valley Airport**”: een compleet **ecosysteem voor waterstof**. Door het al aanwezige zonnepark te koppelen aan een innovatieve *electrolyzer*, wordt groene waterstof geproduceerd, waarmee - via een waterstof-tankstation - materieel, voertuigen en (op termijn) vliegtuigen worden bediend. **Productie, distributie en gebruik** komen bij elkaar **op één locatie**. Een pijpleiding naar het waterstofnet van de Gasunie voor het opvangen van onder- en overproductie maakt het ecosysteem compleet.

Groningen Airport Eelde werkt samen met partners uit bedrijfsleven, onderwijs en overheid binnen NXT Airport² aan verduurzaming, innovatie en educatie van de luchtvaart. Er zijn diverse concrete initiatieven op het gebied van waterstof, elektrisch vliegen, circulair onderhoud, onbemande luchtvaart en (in samenwerking met onderwijsinstellingen) de ontwikkeling van de **Airport Campus**. Zie bijlagen.

Ambities en toekomstvisie 2030

De komende jaren geeft Groningen Airport Eelde verder vorm en inhoud aan haar strategie. De ambitie beoogt vooral haar **maatschappelijke rol als luchthaven van nationale betekenis verder uit te bouwen**. Concreet is het toekomstbeeld richting 2030 als volgt:

- Groningen Airport Eelde is **dé energiehub** waar op eigen terrein middels het bestaande 22MW zonnepark opgewekte groene stroom wordt omgezet naar waterstof of wordt opgeslagen in battery-packs, dat wordt gebruikt voor de eigen operatie, voor vliegtuigen en het regionale wegvervoer;
- 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;
- 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 ontwikkelt zich als mobiliteitshub en **bedient haar “eigen regionale markt”** voor vakantievluchten en zakelijke bestemmingen. In 2030 zal dit deels plaatsvinden met kleinere elektrische vliegtuigen (9-19 passagiers). **Er ontstaat 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/internationale verbindingen ontstaat een steeds aantrekkelijkere locatie voor bedrijfsleven en voorzieningen zoals winkels en horeca. Dit versterkt de **economie in (Noord-) Nederland**;
- De **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 per jaar worden gefaciliteerd;

² <https://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport-eelde/de-organisatie/duurzaamheid/nxt-airport>

- 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.

Wat hebben we nodig?

De commerciële exploitatie van Groningen Airport Eelde is rendabel. Echter de hoge kosten van de wettelijk voorgeschreven taken, (brandweer, security en veiligheid) overstijgen de opbrengsten. 80% van de regionale luchthavens in de wereld heeft geen volledig dekkende financiële exploitatie en is afhankelijk van overheidssteun³. **Het behoud van regionale luchthavens is van levensbelang om regio's aantrekkelijk en leefbaar te houden voor inwoners, bedrijven en instellingen. Ze zijn essentieel voor het onderling duurzaam verbinden van Europese regio's en de startplaats voor de transitie naar een duurzame luchtvaart.**

Om Groningen Airport Eelde haar maatschappelijke meerwaarde te laten blijven leveren, is voor het **behoud van de infrastructuur en het uitvoeren van wettelijke verplichte taken** overheidsfinanciering **noodzakelijk**. Dit in lijn met het (Rijks)beleid bij wegen, spoor, havens en andere maatschappelijk essentiële infrastructuur.

³ Bron: <https://aci.aero/news/2019/03/14/airport-kpis-reveal-industry-financial-performance-amidst-capacity-challenges/>

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 915

MOTIE VAN HET LID KOERHUIS C.S.

Voorgesteld 15 maart 2022

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat regionale luchtvaart belangrijk is voor de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en de economie van heel Nederland;

constaterende dat Noord-Nederland, Groningen Airport Eelde en tientallen bedrijven oproepen om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te waarborgen;

constaterende dat Groningen Airport Eelde een belangrijke rol speelt in de verduurzaming van luchtvaart en het transport van organen;

verzoekt de regering om samen met Noord-Nederland te onderzoeken hoe Groningen Airport Eelde economisch rendabel kan worden gemaakt en de continuïteit kan worden gewaarborgd en welke rol Schiphol hierbij kan spelen, en de Kamer voor het commissiedebat Regionale luchtvaart te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

Koerhuis
Van der Molen
Graus

Aan de
voorzitter van Provinciale Staten van Drenthe,
Mevrouw J. Klijnsma
Postbus 122 9400 AC Assen

Assen, 16 maart 2022

Onderwerp: Schriftelijke vragen ex artikel 41 RvO, Groningen Airport Eelde

Geachte mevr. Klijnsma,

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 24 februari 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat over o.a. de Luchtvaartnota. Naar aanleiding van deze commissiedebat heeft de minister op 11 maart 2022 een toelichting gegeven op de status van de Luchtvaartnota 2020-2050 in het licht van het coalitieakkoord. Ook geeft minister Harbers in deze brief een korte reactie op het strategiepapier dat het ministerie heeft ontvangen van Groningen Airport Eelde en haar aandeelhouders.

Naar aanleiding hiervan verzoekt de fractie van GroenLinks de volgende vragen aan Gedeputeerde Staten van Drenthe, te beantwoorden:

1. Heeft het college van GS kennis genomen van het overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 24 februari 2022 en het verslag van deze commissiedebat?
2. Heeft het college van GS kennis genomen van de brief van minister Harbers van 11 maart 2022, inzake de status van de Luchtvaartnota 2020-2050.
3. Bent u bekend met het strategiepapier dat het ministerie van Groningen Airport Eelde en haar aandeelhouders heeft ontvangen?
4. Heeft u dit strategiepapier met PS gedeeld? Zo ja, kunt u ons informeren wanneer dit is geweest?
5. De minister stelt dat er bestuurlijke afspraken met GAE en de aandeelhouders zijn gemaakt over een afkoopsom, waardoor er geen rijksverplichting meer bestaat om GAE financieel te steunen. Kan het College dit bevestigen en kunt u de stukken die hierover betrekking hebben met PS delen?
6. Het ministerie heeft GAE opgeroepen snel de regionale verkenning uit te voeren. De minister heeft bij herhaling en in het debat nogmaals herhaald dat geen middelen zijn gereserveerd in de begroting voor GAE. (citaat uitspraak minister: "Ik heb aangegeven wat het staande beleid is en dat ik op mijn begroting geen middelen heb om op dit moment die financiering te doen (...) ik heb daar de middelen niet voor") Welke opdrachtformulering is aan GAE en de aandeelhouders gegeven om tot deze uitwerking te komen. Wordt hierbij expliciet een verkenning gemaakt zonder een rijksbijdrage?
7. Wordt bij de doelstellingen van regionale verkenning ook indicatoren genoemd? Welke? Wordt hierbij ook de maatschappelijke en economische effecten uitgewerkt? En worden deze ook voorzien van de bijbehorende indicatoren? Kunt deze indicatoren benoemen?
8. Bij de regionale verkenning hoort ook een economische onderbouwing en uitkomsten van de MER. Wordt bij de economische onderbouwing ook gebruik gemaakt van externe deskundigen? En wanneer wordt de opdracht gegeven om te komen tot een MER?
9. De minister heeft GAE opgeroepen om de bedrijven en instellingen die de advertentie tot steun van GAE hebben getekend te vragen welke bijdrage zij willen leveren. Is het College bereid de ondertekenaars expliciet te vragen welke financiële bijdrage zij GAE structureel jaarlijks willen steunen? Zo, nee, kunt u dit nader motiveren? Zo, ja kunt ons hierover rapporteren met welk resultaat?

Namens de fractie van GroenLinks
Ewoud Bos
fractievoorzitter