

STATENSTUK 2023-137

Strategie Groningen Airport Eelde en toekennen NEDAB-bijdragen voor 2024 tot en met 2033

Voorgestelde behandeling:

- Statencommissie op 6 december 2023
- Provinciale Staten op 20 december 2023
- fatale beslisdatum: Niet van toepassing

Behandeld door thema Bestuur, Public Affairs & Juridische zaken, telefoonnummer
(0592) 36 55 55

Portefeuillehouder: de heer J. Otter



Inleiding

a. Algemeen

Op 20 april 2023 ontvingen wij van de directie van Groningen Airport Eelde NV (hierna: GAE) de strategie van de luchthaven voor de periode 2024-2033. De strategie ging vergezeld van een verzoek tot een ondersteunende financiële bijdrage voor de kosten van en investeringen voor openbare vliegveiligheid (de zogenaamde NEDAB-kosten: Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang).

Coalitieakkoord

In het Coalitieakkoord 'Samen bouwen we Drenthe!, 2023-2027' hebben wij het volgende opgenomen over GAE:

"Groningen Airport Eelde NV is onderdeel van de maatschappelijke infrastructuur voor Drenthe en Noord-Nederland en een belangrijk onderdeel van ons vestigingsklimaat. Op basis van de Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033 staan wij positief tegenover het verlenen van de subsidie voor de Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) voor de komende tien jaar. Daarbij hechten wij nadrukkelijk aan de realisatie van de verduurzamingsstrategie van de luchthaven en haar gebruikers. Wij zullen daartoe passende voorwaarden stellen en de strategie van de luchthaven extern laten toetsen."

In lijn met ons coalitieakkoord stellen wij uw Staten voor de benodigde middelen beschikbaar te stellen om voor de komende tien jaar ons aandeel in de NEDAB-kosten van GAE te kunnen subsidiëren, voor een belangrijke voorziening voor onze provincie en een aanvullend onderdeel van onze infrastructuur. De nieuwe Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033 is gebaseerd op het bestaande fundament van de brede maatschappelijke rol voor wat betreft medische vluchten voor het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG), lesverkeer, verduurzaming en innovatie van de luchtvaart, de rol in educatie en het vestigingsklimaat voor Noord-Nederland en het accommoderen van passagiersverkeer. De nieuwe strategie is erop gericht binnen de bestaande milieuruimte te blijven.

Het passagiersverkeer is onderdeel van een nationaal systeem van luchthavens en complementair aan dat van andere luchthavens. De afgelopen jaren is de luchthaven bezig geweest de inkomstenbronnen van de luchthaven te verbreden. Zo is onder andere ingegaan op de vraag om op het gebied van vastgoed, elektrisch vliegen en duurzame projecten te accommoderen en zet GAE bovendien in op de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein: Business Park Bravo. Wij willen het vliegveld de komende jaren met ons aandeel in de NEDAB-kosten ondersteunen. Wij gaan ervan uit dat met dit positieve signaal het voor andere partijen, zoals de Royal Schiphol Group, aantrekkelijk is om te investeren in de toekomst van onze noordelijke luchthaven. GAE biedt kansen voor duurzame en innovatieve ontwikkelingen voor de luchtvaartsector en daarmee voor onze regio.

Wij zien dit ook terug in het feit dat GAE de eerste Hydrogen Valley Airport van Europa is en in de recente ontwikkelingen op dat gebied. Binnenkort beschikt GAE als eerste luchthaven ter wereld over een op waterstof aangedreven Ground Power Unit (GPU), een aggregaat om vliegtuigen op de grond van energie te voorzien, en test GAE samen met VolkerWessels een aan de GPU gekoppeld stikstoffilter (NoNox-project) om ook op de korte termijn te verduurzamen.

Tevens is op 13 oktober 2023 een intentieverklaring ondertekend, waarmee de ontwikkeling en levering van een vloeibare en gasvormige waterstofinfrastructuur geïnitieerd worden. De betrokken partners zijn Fokker NextGen, provincie Drenthe, RWE, Hy Network Services, Engie, het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), NOM, Shell, Airport Creators, New Energy Coalition, Groningen Seaports en GAE. De Air Combat Command van de Koninklijke Luchtmacht heeft aangegeven het initiatief te steunen.

GAE is als proeftuin van groot belang voor de energietransitie in de regio en voor de verduurzaming van de luchtvaart. Daarnaast is het goed om te zien dat, mede door de inzet van GAE, de KLM Flight Academy twaalf nieuwe Diamond DA40-toestellen heeft gekocht. Deze eenmotorige sportvliegtuigen moeten de huidige en verouderde vliegtuigjes van de opleiding vervangen. De DA40-toestellen zijn stiller, zuiniger en beschikken over de laatste ontwikkelingen op technologisch gebied.

Luchthavenbesluit

De tienjaarstermijn is van groot belang voor continuïteit van de vennootschap, de nauwere samenwerking met de Royal Schiphol Group en de aanvraag door GAE bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor een nieuw luchthavenbesluit. De minister van IenW moet uiterlijk 31 december 2024 een luchthavenbesluit voor GAE vaststellen. Het is daarbij van belang dat de publieke aandeelhouders de NEDAB-kosten subsidiëren voor ten minste de duur van tien jaar. Onze bijdrage van maximaal 50% aan de subsidie voor de NEDAB-kosten voor de komende tien jaar is daarvoor randvoorwaarde. De provincie Groningen is voornemens ook maximaal 50% aan subsidie voor de NEDAB-kosten voor de komende tien jaar beschikbaar te stellen. Zodra zowel de Staten van Groningen als uw Staten akkoord zijn, is de continuïteit gewaarborgd.

Externe toetsing

In ons coalitieakkoord hebben wij aangegeven dat er een externe toetsing zou plaatsvinden op de strategie van de luchthaven. Medeaandeelhouder gemeente Tynaarlo heeft enige tijd geleden het onafhankelijke bureau SEO Economisch Onderzoek (SEO) gevraagd een onafhankelijk en objectieve beoordeling uit te voeren naar de toekomststrategie en bijbehorende economische en financiële onderbouwing. Daarbij is de vraag gesteld of de plannen een realistische prognose zijn van de toekomstige ontwikkeling van GAE. SEO voert onafhankelijk toegepast economisch onderzoek uit in opdracht van overheid en bedrijfsleven en is dan ook naar ons oordeel een geschikte partij voor deze vraag.

De gemeente Tynaarlo had in het voortraject al de medeaandeelhouders aangeboden het onderzoek te delen, zodat ook wij als aandeelhouder de uitkomsten van het onderzoek konden gebruiken. Mede om die reden hebben wij niet ook nog een bureau in de arm genomen voor nog een onafhankelijk onderzoek.

Het definitieve onderzoek is later dan gepland gereedgekomen. Dat is de reden dat wij pas op 28 november 2023, gelijktijdig met de Raad van Tynaarlo, het rapport aan uw Staten ter beschikking kunnen stellen.

Rapport Berenschot

Recent heeft ook Berenschot een rapport opgesteld. Dat rapport is in opdracht van GAE ten behoeve van de aanvraag van het luchthavenbesluit opgesteld. Het rapport gaat in op de maatschappelijke en economische waarde van GAE. Berenschot geeft onder meer

aan dat de economische en maatschappelijke waarde van GAE wordt gerealiseerd op verschillende terreinen, die veel verder gaan dan alleen vliegverkeer. GAE is een randvoorwaarde om allerhande economische en maatschappelijke activiteiten in de regio mogelijk te maken. Daarbij is opgemerkt dat de economische en maatschappelijke waarde van de luchthaven sterk met elkaar samen hangen. De economische waarde die gerealiseerd wordt op de luchthaven, maakt het mogelijk ook maatschappelijk actief te zijn. De maatschappelijke waarde die gerealiseerd wordt, is een belangrijk onderdeel van de *licence to operate* van de luchthaven in de regio. Daarmee zijn maatschappelijke activiteiten een cruciaal onderdeel van het bedrijfsmodel van GAE. Ook niet onbelangrijk te vermelden is dat Berenschot aangeeft dat GAE stappen zet op het gebied van verduurzaming en de voortrekkersrol die GAE daarin wil vervullen, zal – zeker op termijn – leiden tot afnemende externe effecten, aangezien vliegtuigen stiller en schoner worden. Dit is een transitie, waarbij de passagiersgroei waarschijnlijk sneller gaat dan de innovatie in stiller en schoner vliegen. Het is zaak gedurende de transitie de juiste balans te bewaken tussen de (economische) baten voor de regio en de lasten voor de omgeving, zodat het draagvlak dat GAE nu heeft in haar omgeving niet in het geding komt. Om u volledig te informeren, sturen wij u ook dit rapport toe.

Draagvlak omwonenden

Het Ministerie van IenW verlangt het draagvlak van de omwonenden mee te nemen in de aanvraag van GAE voor een luchthavenbesluit. Daar dient het effect op het draagvlak van het verruimen van de openingstijden met een half uur in de ochtend (van 06:30 naar 06:00 uur) en een uur in de avond (van 23:00 naar 24:00 uur) in meegenomen te worden. GAE heeft daarom Kantar Public de opdracht gegeven het draagvlak voor de huidige activiteiten en voor een eventuele uitbreiding daarvan onder de omwonenden te meten. 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.

Uit het onderzoek van Kantar Public blijkt dat een ruime meerderheid van de inwoners van de regio Noord-Nederland (zeer) positief staat tegenover het verruimen van de openingstijden. De openingstijden gelden alleen voor de grotere commerciële vliegmaatschappijen en niet voor lesverkeer, business jets of ander general aviation-verkeer.

b. Europese aspecten

De kosten van NEDAB bestaan uit operationele kosten en investeringen voor het waarborgen van veiligheid: brandweer en security. Dit zijn kosten die onder EU-regelgeving mogen worden verlegd naar de overheid, omdat het diensten van algemeen belang zijn waar geen inkomsten tegenover staan. Verschillende Europese luchthavens maken van deze mogelijkheid gebruik.

c. Economie/werkgelegenheid

Niet van toepassing

d. Participatie

Het voorstel dat wij u voorleggen met betrekking tot het beschikbaar stellen van NEDAB-bijdragen voor GAE hebben wij in nauwe samenwerking uitgewerkt en afgestemd met het bestuur van GAE NV en onze medeaandeelhouders, te weten de provincie Groningen, FB Oranjewoud BV en de gemeente Tynaarlo.

Advies

1. Kennis te nemen van de Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033.
2. In te stemmen met het beschikbaar stellen van maximaal 50% van de geraamde NEDAB-subsidie, te weten € 22.994.000,--, voor de periode 2024-2033 (zoals gespecificeerd in de financiële onderbouwing behorend bij de Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033).
3. Een bedrag van € 19.333.240,-- in te zetten vanuit de Financieringsreserve.
4. Het bedrag van € 3.660.760,-- dat nog resteert in de bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage Groningen Airport Eelde' te gebruiken ter dekking.
5. De dekking en de jaarlijkse bijdrage NEDAB Groningen Airport Eelde NV voor de periode 2024-2033 financieel te verwerken in het Uitwerkingsdocument Coalitieakkoord 2023-2027 "Samen bouwen we Drenthe!".

Doelstelling uit de begroting**3. Regionale economie en werkgelegenheid: kansen benutten**

23.3.10.04 We dragen bij aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur in Drenthe

4. Mobiliteit en bereikbaarheid: slim en veilig

21.4.5.01 Toegankelijke en veilige bereikbaarheid

21.4.10.01 Kerntaken onderzoek en samenwerking

Argumenten

1.1. De rol van aandeelhouder van GAE is bij ons belegd, maar wij willen uw Staten graag meenemen in de te volgen strategie, zoals ook in het Protocol verbonden partijen is opgenomen.

Op 16 mei 2023 hebben wij u de Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033 inclusief de financiële onderbouwing toegestuurd. Bij dit Statenvoorstel zijn beide stukken nogmaals bijgevoegd.

2.1./3.1/4.1 Hiermee stelt u de financiële middelen beschikbaar die benodigd zijn ter dekking van de financieringsopgave voor de provincie Drenthe in de periode 2024-2033.

Het budgetrecht is belegd bij uw Staten. De bedragen zijn nodig om in de desbetreffende jaren over de juiste budgetten te beschikken. Door het omarmen van de strategie ontstaat een duidelijk toekomstperspectief voor de luchthaven.

De bijdrage zal niet gelijkmatig over de periode van tien jaar zijn verdeeld. Door met een bestemmingsreserve te werken, bieden wij o een duidelijk afgebakend financieel kader voor de inzet van de bijdrage met het oog op de te verstrekken garantstelling ten behoeve van de aanvraag voor het luchthavenbesluit. Mocht blijken dat de NEDAB-kosten niet precies de verwachtingen volgen zoals opgenomen in de strategie, dan kan gemakkelijker tussen jaren geschoven worden en blijft het totaal beschikbaar gestelde bedrag gelijk. Uitgangspunt is dat

Drenthe gemiddeld een bedrag van € 2.299.400,-- NEDAB-bijdrage GAE in de (meerjaren)begroting opneemt. Nu wordt in eerste instantie de onderstaande tabel uit het strategiedocument in de meerjarenraming aangehouden.

€ X 1.000	2023 FC	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
NEDAB per jaar											
NEDAB kosten	3.594	3.761	3.854	3.949	4.048	4.150	4.255	4.363	4.474	4.589	4.708
NEDAB investeringen	1.200	35	1.018	1.023	1.023	73	73	73	373	73	73
Totaal NEDAB	4.794	3.796	4.871	4.972	5.071	4.222	4.327	4.435	4.847	4.662	4.780
Gemiddeld per jaar (2024-2033)		4.598									
Kosten gemiddeld (2024-2023)		4.215									
Investerings gemiddeld (2024-2033)		383									

De tienjaarstermijn is van groot belang voor continuïteit van de vennootschap, de nauwere samenwerking met de Royal Schiphol Group en de aanvraag door GAE bij het Ministerie van IenW voor een nieuw luchthavenbesluit. Om de aanvraag voor het luchthavenbesluit in te kunnen dienen, is het noodzakelijk dat de aandeelhouders gezamenlijk garant staan voor de benodigde NEDAB-bijdragen. Zonder de toezeggingen van de Drentse en Groningse Staten zal geen luchthavenbesluit door het ministerie worden afgegeven.

5.1 Vanuit praktische overwegingen en voor het snel beschikbaar hebben van budget in 2024 wordt de verwerking van de financiële gevolgen van dit voorstel opgenomen in het Uitwerkingsdocument Coalitieakkoord 2023-2027 "Samen bouwen we Drenthe!".

Wij zijn voornemens om in de eerstvolgende Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 7 december 2023 in onze rol van aandeelhouder de Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033 te omarmen en mee te delen dat, onder voorbehoud van het akkoord van uw Staten, wij ons aandeel van maximaal 50% van de daarvoor benodigde NEDAB-subsidie beschikbaar zullen stellen, te weten maximaal € 22.994.000,--. Na besluitvorming op 20 december 2023 kan dan begin 2024 de beschikking ten behoeve van GAE worden toegekend.

Tijdsplanning

Niet van toepassing

Financiën

De investeringsbijdrage kan niet worden gedekt binnen de bestaande begroting. De bijdrage van de provincie Drenthe is gebaseerd op het uitgangspunt dat ook de provincie Groningen maximaal 50% van de NEDAB-vergoeding voor haar rekening neemt. Het college van Gedeputeerde Staten van Groningen heeft inmiddels aangegeven akkoord te zijn met een bijdrage van maximaal 50% en in Provinciale Staten van Groningen zal op 20 december 2023 over het beschikbaar stellen van de bijdrage worden besloten.

Zoals hiervoor aangegeven, bestaan de NEDAB-kosten uit operationele kosten en investeringen voor brandweer- en security-apparatuur. Dit zijn kosten die onder EU-regelgeving mogen worden verlegd naar de overheid, omdat het diensten van algemeen belang zijn waar geen inkomsten tegenover staan. Gemiddeld heeft GAE voor de jaren 2024 tot en met 2033 een NEDAB-bijdrage van circa € 4,6 miljoen per jaar nodig (zie onderstaande tabel). Ons aandeel is maximaal 50% van het jaarlijkse totaal.

NEDAB per jaar	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Totaal
NEDAB kosten	3.761	3.854	3.949	4.048	4.150	4.255	4.363	4.474	4.589	4.708	42.151
NEDAB investeringen	35	1.018	1.023	1.023	73	73	73	373	73	73	3.837
Totaal NEDAB	3.796	4.872	4.972	5.071	4.223	4.328	4.436	4.847	4.662	4.781	45.988

Er resteert, na nog op te stellen afrekeningen (met de gemeente Assen en de provincie Groningen) een bedrag van € 3.660.760,-- in de bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage Groningen Airport Eelde' per 31 december 2023. Wij stellen voor dit bedrag opnieuw ter dekking in te zetten. Daarnaast stellen wij voor jaarlijks vanuit de Financieringsreserve bedragen over te hevelen naar de bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage Groningen Airport Eelde' voor in totaal € 19.333.240,--. Daarmee komt in totaal een maximaal bedrag van € 22.994.000,-- beschikbaar. Op basis van het op dit moment voorziene kasritme, zal voor de komende tien jaar gemiddeld een bedrag van € 2.299.400,-- NEDAB-bijdrage GAE in de (meerjaren)begroting worden opgenomen, die dan gedekt wordt vanuit de bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage Groningen Airport Eelde'. Dit zal ingaan vanaf 2024, zodat in de begroting 2024 van Groningen Airport Eelde rekening gehouden kan worden met deze bijdrage ter dekking van de NEDAB-kosten. De financiële verwerking van dit voorstel zal worden opgenomen in het Uitwerkingsdocument Coalitieakkoord 2023-2027 "Samen bouwen we Drenthe!".

De provincie Groningen zal vanwege efficiency-overwegingen de beschikkingen en afrekeningen verzorgen, zoals zij dat de afgelopen periode ook gedaan heeft. In de nog te verlenen subsidiebeschikking NEDAB aan GAE voor de periode 2024-2033 zal opgenomen worden dat op het moment dat GAE winst gaat maken en vennootschapsbelasting zou moeten afdragen, de NEDAB-subsidie lager zal worden vastgesteld. Hiermee wordt voorkomen dat de NEDAB-bijdrage via het betalen van vennootschapsbelasting indirect naar het Rijk vloeit.

Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie vinden plaats op basis van de afspraken gemaakt binnen het Protocol verbonden partijen. Daarnaast zullen wij u vanzelfsprekend actief informeren indien er sprake is van gewijzigde omstandigheden of bijzonderheden.

Communicatie

Niet van toepassing

Bijlagen

1. Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033
2. Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033
3. Quicksan maatschappelijke en economische effecten Groningen Airport Eelde van Berenschot
4. SEO-rapport 2023-124 Beoordeling Strategie Groningen Airport Eelde 2024-2033 (nauwkeuring op 28 november 2023)

Ter inzage in kamer C0.39

Niet van toepassing

Assen, 21 november 2023

Kenmerk: 47/5.8/2023001584

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

drs. J. Klijnsma, voorzitter

W.F. Brenkman MSc, secretaris

wa/coll.

Provinciale Staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 21 november 2023, kenmerk 47/5.8/2023001584;

BESLUITEN :

1. kennis te nemen van de Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033;
2. in te stemmen met het beschikbaar stellen van maximaal 50% van geraamde NEDAB-subsidie, te weten € 22.994.000,--, voor de periode 2024-2033 (zoals gespecificeerd in de financiële onderbouwing behorend bij de Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033);
3. een bedrag van € 19.333.240,-- in te zetten vanuit de Financieringsreserve;
4. het bedrag van € 3.660.760,-- dat nog resteert in de bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage Groningen Airport Eelde' te gebruiken ter dekking;
5. de dekking en de jaarlijkse bijdrage NEDAB Groningen Airport Eelde NV voor de periode 2024-2033 financieel te verwerken in het Uitwerkingsdocument Coalitieakkoord 2023-2027 "Samen bouwen we Drenthe!".

Assen, 20 december 2023

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, griffier

wa/coll.

Strategie

Groningen Airport Eelde NV

2024 - 2033



Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden



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



Bijlage 2 - Strategiebrieven 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 strategiebrieven 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. Experts¹ 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 energiehub. 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.

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 vergelijking: 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 geluidsruijme 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 vergelijking: 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 groeien², 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 benoemen 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 luchthavens³. 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.

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

Verkenning samenwerking GAE - Schiphol

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 voortbestaan 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.

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.

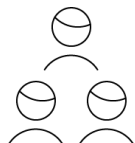


Onderzoeksverantwoording



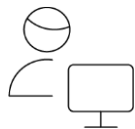
Doelgroep

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 is gecorrigeerd door middel van herweging. De uitkomsten kunnen hiermee als representatief worden beschouwd.



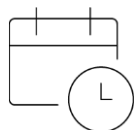
Online methode

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%).

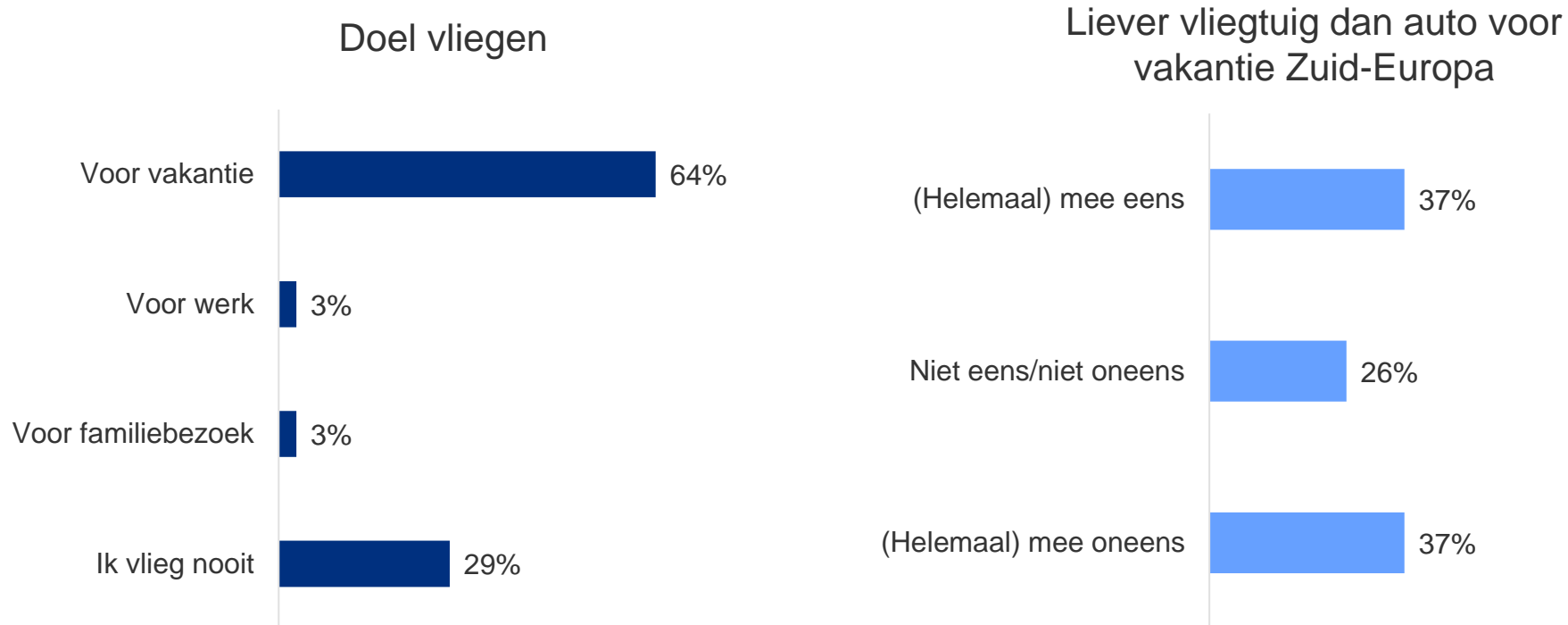
6

Achtergrondkenmerken



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

Vlieggewoontes



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.

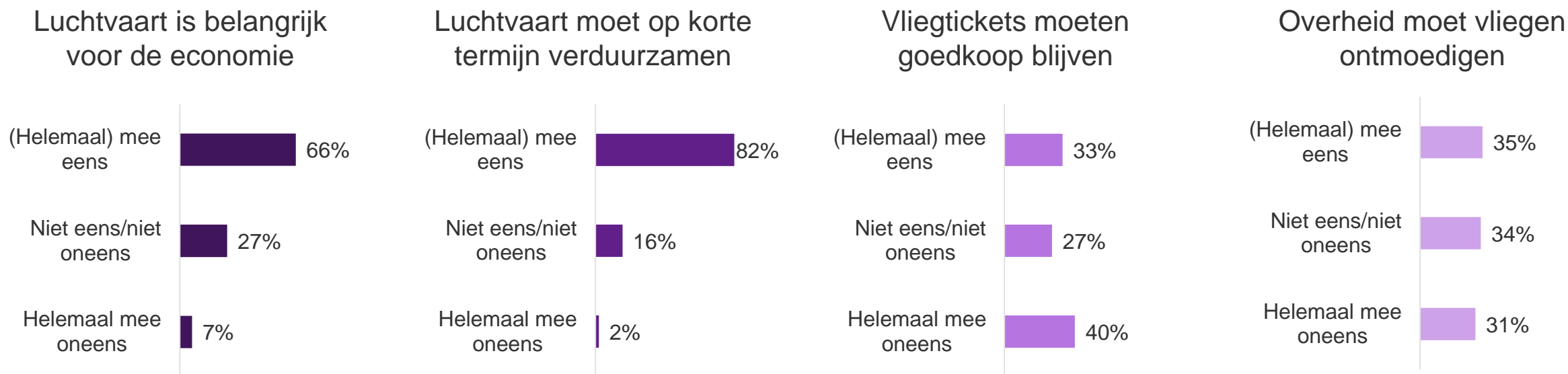
Vraag: Als u gebruik maakt van het vliegtuig, met welk doel vliegt u dan voornamelijk? (n=1.076) | Voor vakanties in Zuid-Europa (bijvoorbeeld Spanje of Italië) neem ik liever het vliegtuig dan de trein of auto. (n=1.076)

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



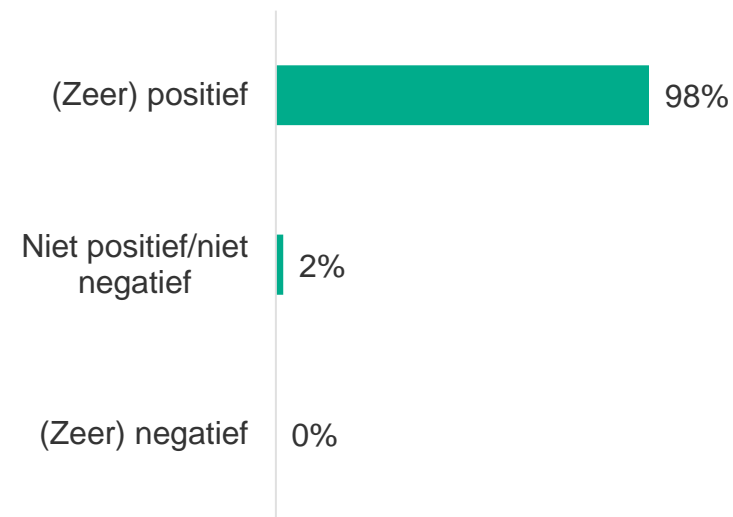
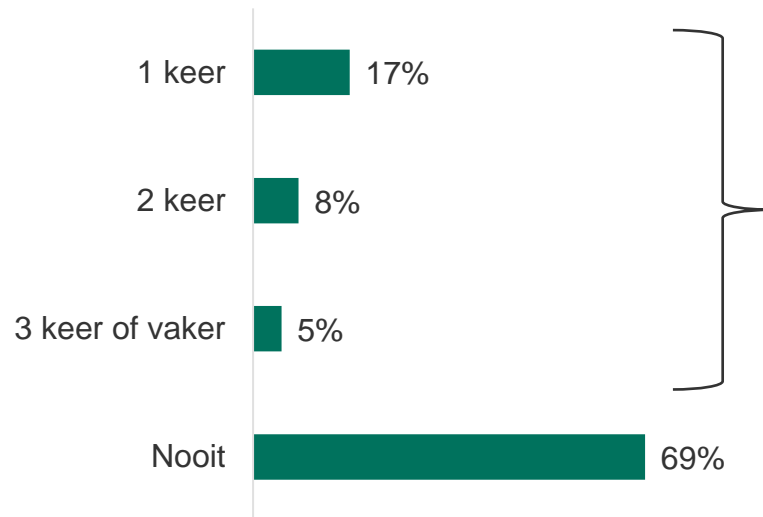
Vraag: De luchtvaart is belangrijk voor de economie in ons land. (n=1.076) | De luchtvaart moet op de korte termijn verduurzamen. (n=1.076) | Vliegtickets moeten goedkoop blijven. (n=1.076) | Vliegen moet door de overheid ontmoedigd worden. (n=1.076)

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

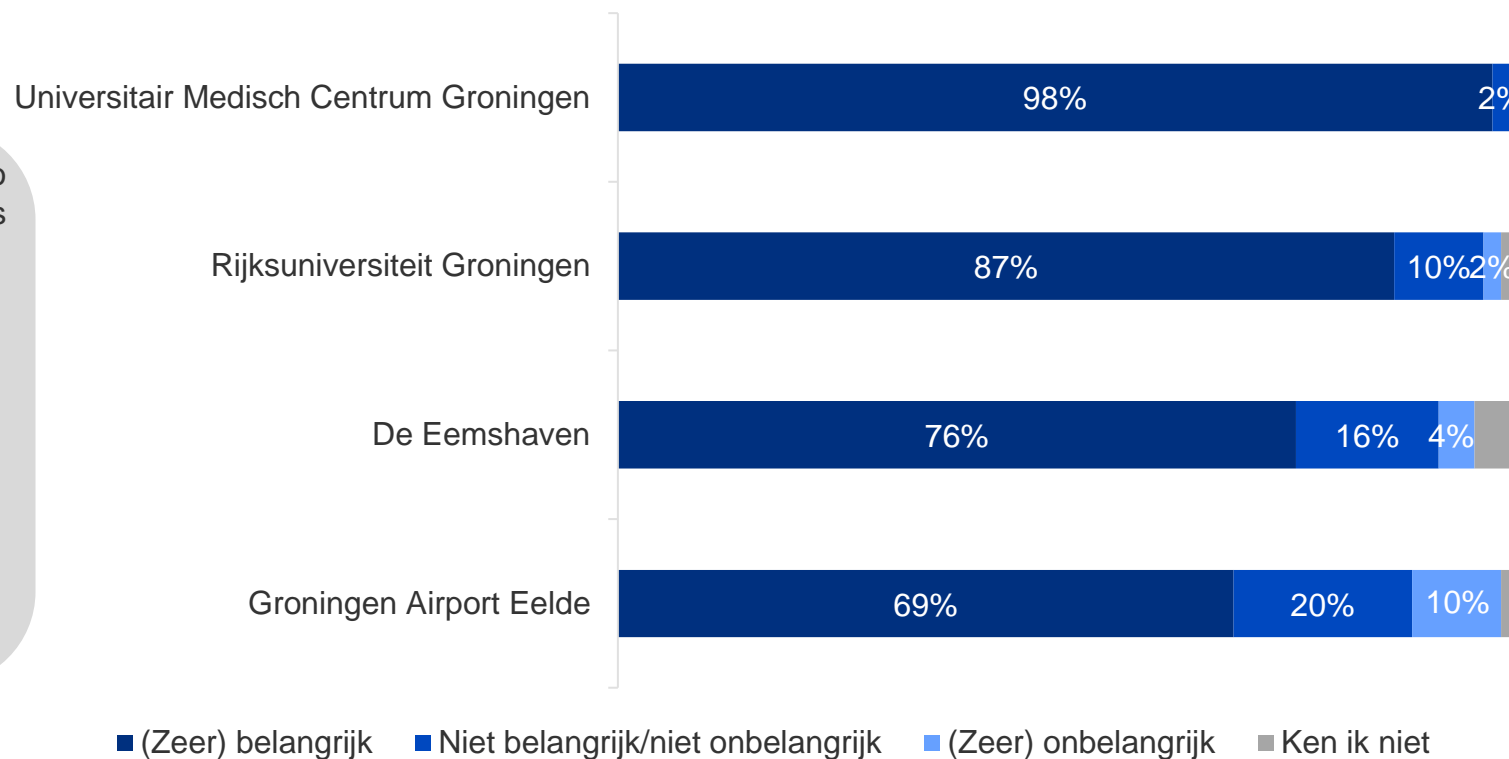


Bijna zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland bestempelen Groningen Airport Eelde als (zeer) belangrijk voor de regio

Belang voorzieningen

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%).



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

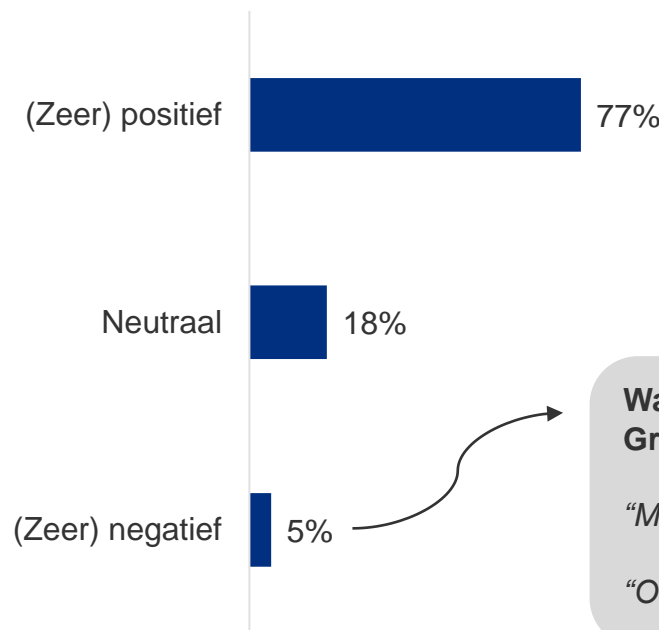
Ruim driekwart van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde (77%). Daar tegenover staat één op de twintig inwoners van regio Noord-Nederland (zeer) negatief tegenover Groningen Airport Eelde.



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)

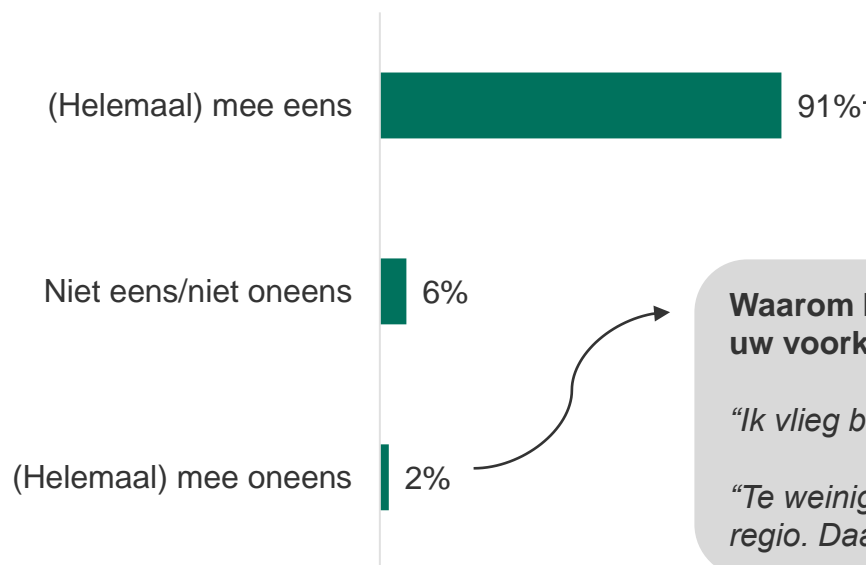
Ruim negen op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen geven, bij een gelijke vliegprijs, de voorkeur aan Groningen Airport Eelde boven Schiphol Airport

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%).

Groningen Airport Eelde heeft mijn voorkeur boven Schiphol Airport bij gelijke prijs



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?

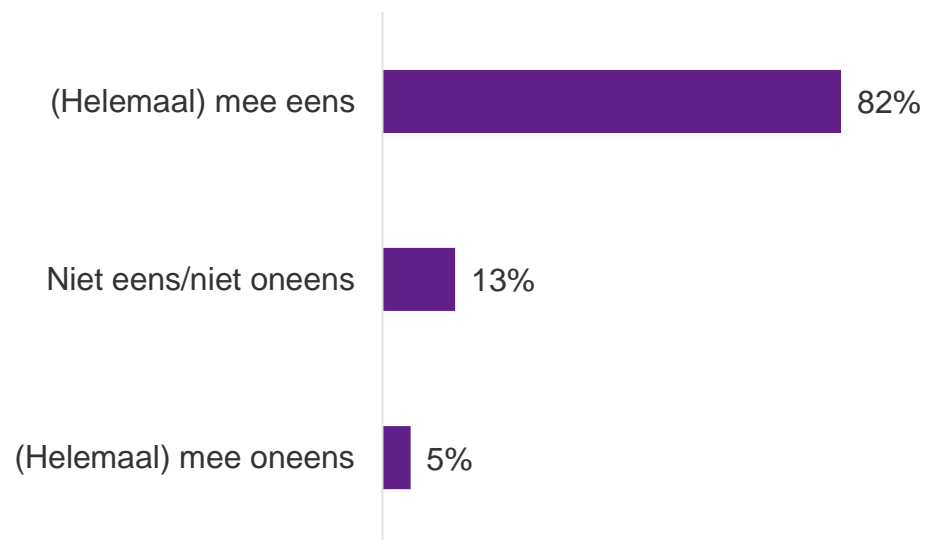
“Ik vlieg buiten Europa en dat kan niet in Eelde.”

“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

Als Groningen Airport Eelde meer bestemmingen aanbiedt, zal ik vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde



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



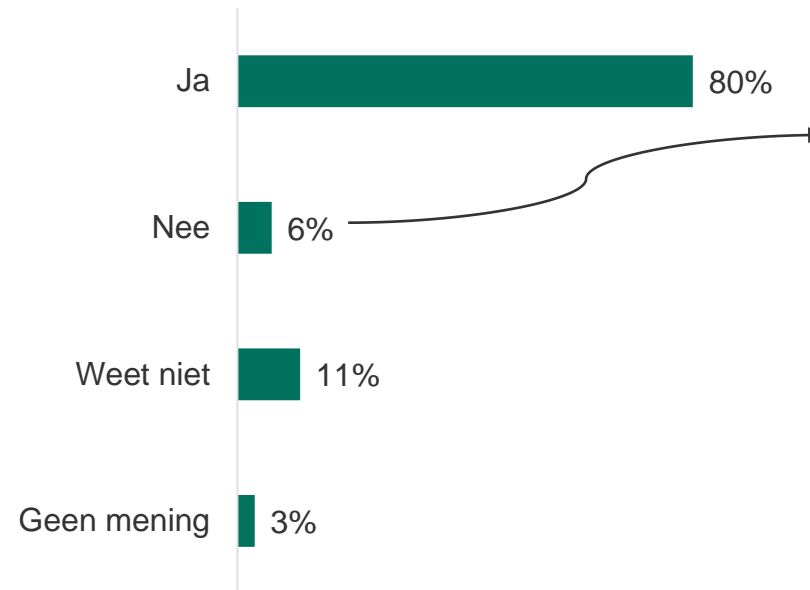
Acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden Groningen Airport Eelde van voldoende waarde voor de regio om voort te blijven bestaan

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 nuanciering. 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

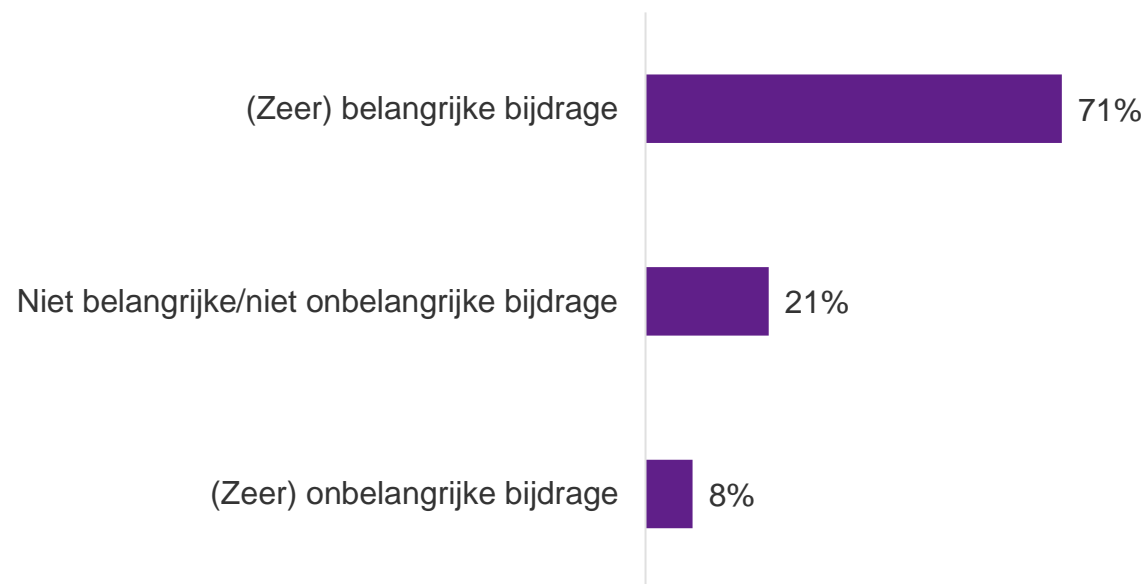
Een ruime meerderheid (71%) vindt dat Groningen Airport Eelde door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren een belangrijke bijdrage levert aan de regio. Daar tegenover bestempelt bijna één op de twaalf inwoners van regio Noord-Nederland (8%) deze bijdrage aan de regio als (zeer) onbelangrijk.



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%).



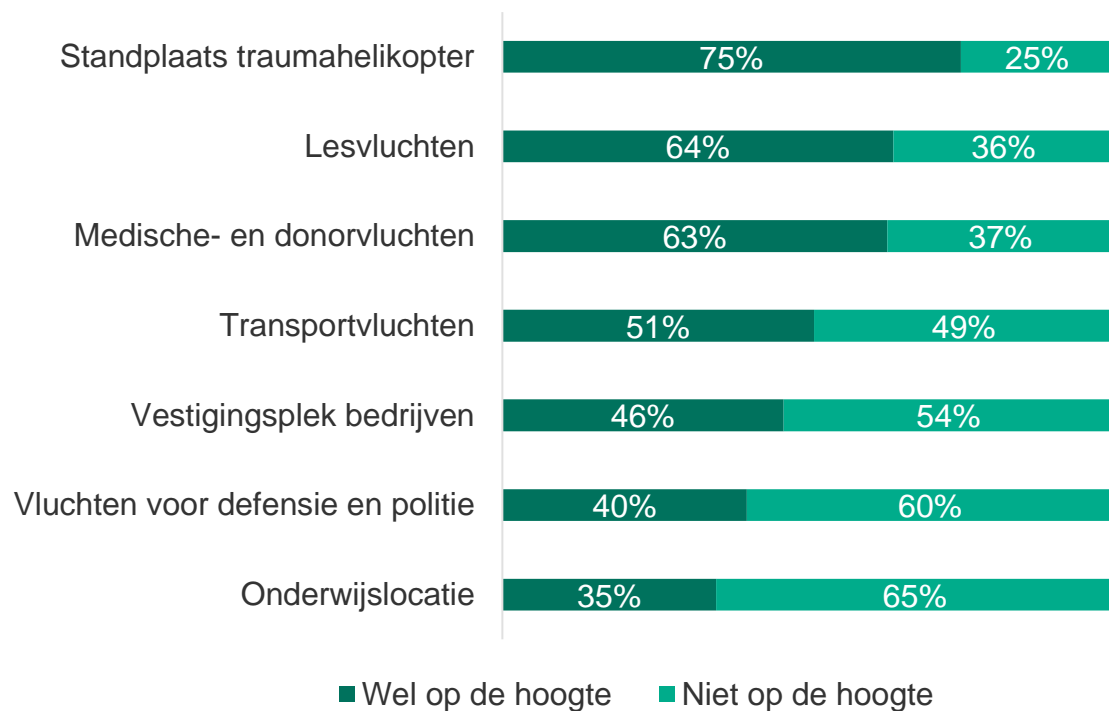
Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde vinden vaker dat Groningen Airport Eelde een (zeer) belangrijke bijdrage levert (84%) dan inwoners van de wijde omgeving (69%).



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

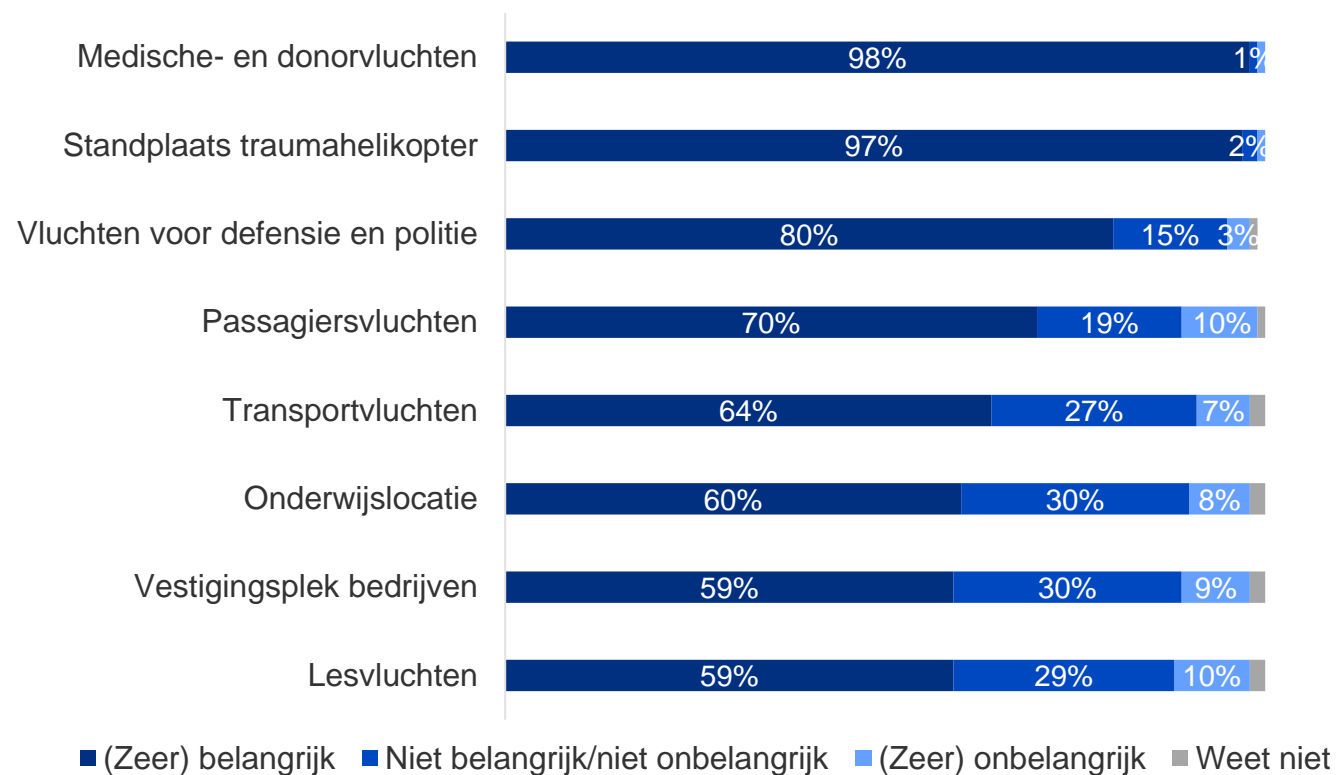
De standplaats van de traumahelikopter en de medische- en donorvluchten worden door bijna alle inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld (98%).

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)

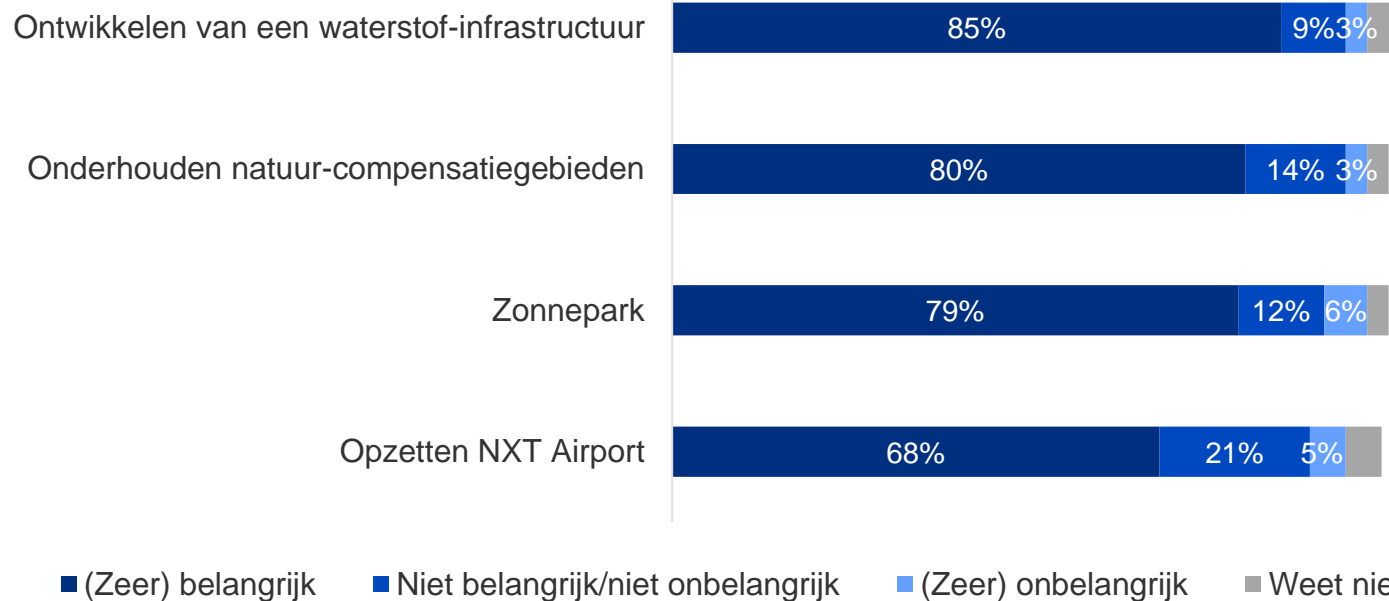
De plannen van Groningen Airport Eelde met betrekking tot duurzaamheid worden door meer dan twee op de drie inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld

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.

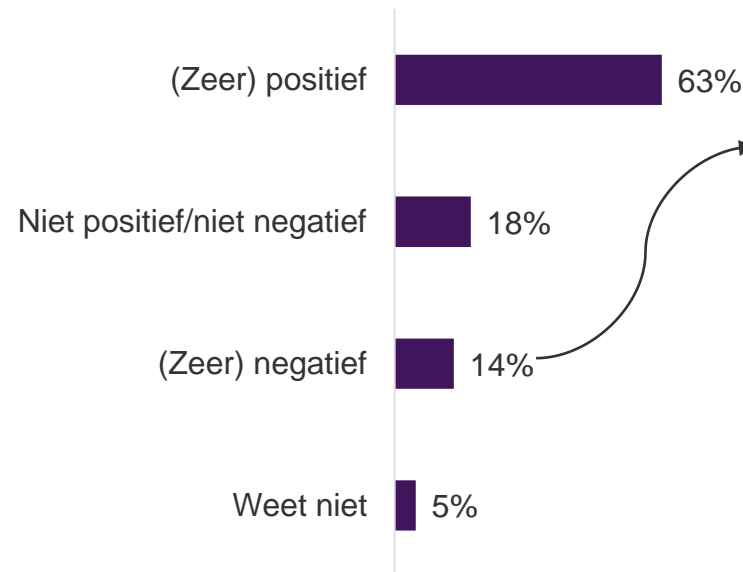


Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen zijn vaker (zeer) positief over de verruiming van de doordeweekse openingstijden van Groningen Airport Eelde (73%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (37%).



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

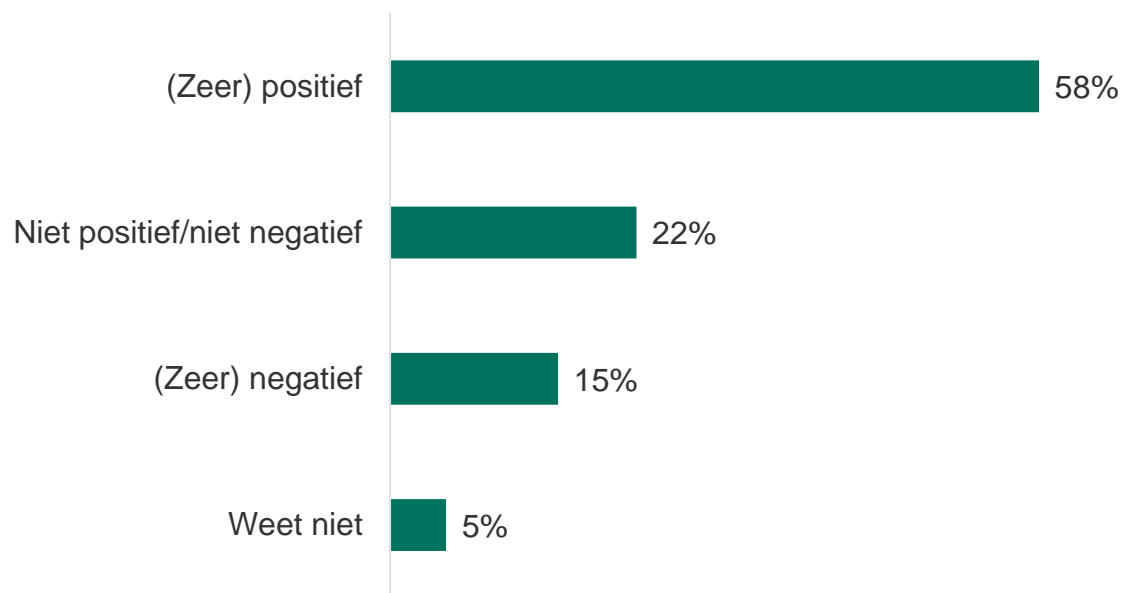
De inwoners van regio Noord-Nederland zijn iets minder positief over het ook verruimen van de openingstijden in het weekend, maar nog steeds is een meerderheid hier (zeer) positief over (58%). Ruim één op de zeven inwoners van regio Noord-Nederland (15%) staat hier (zeer) negatief tegenover.



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%).



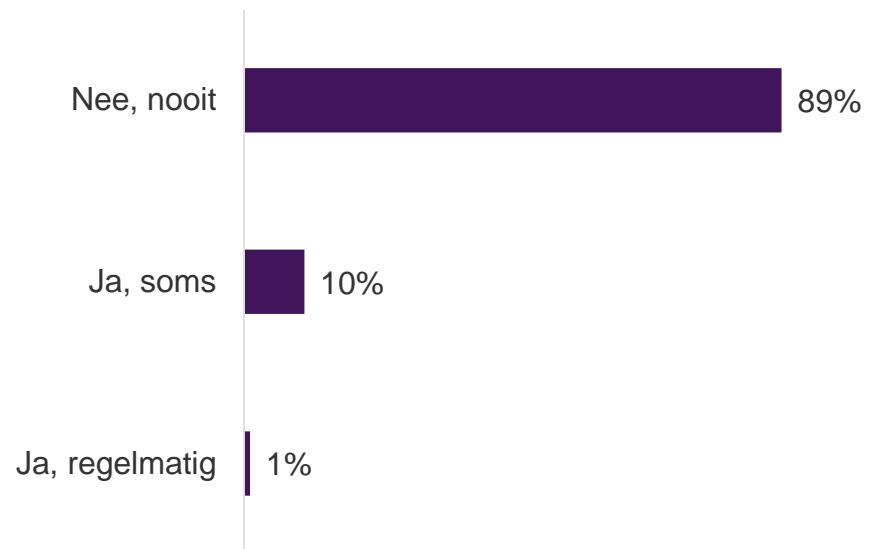
Vraag: Stel dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde ook in het weekend en op feestdagen verruimd worden. De openingstijden van maandag t/m vrijdag wijzigen dan van 6:30 tot 23:00 naar 06:00 tot 0:00 De openingstijden in het weekend en op feestdagen wijzigen dan van 07:30 tot 23:00 naar 07:30 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)

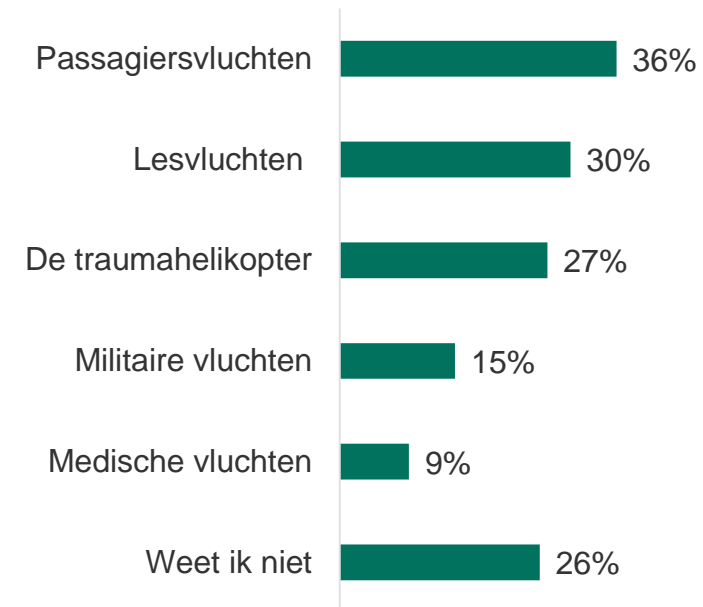
Ruim één op de drie inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren, geeft aan dat passagiersvluchten de oorzaak zijn van het geluidsoverlast

Oorzaak 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%).

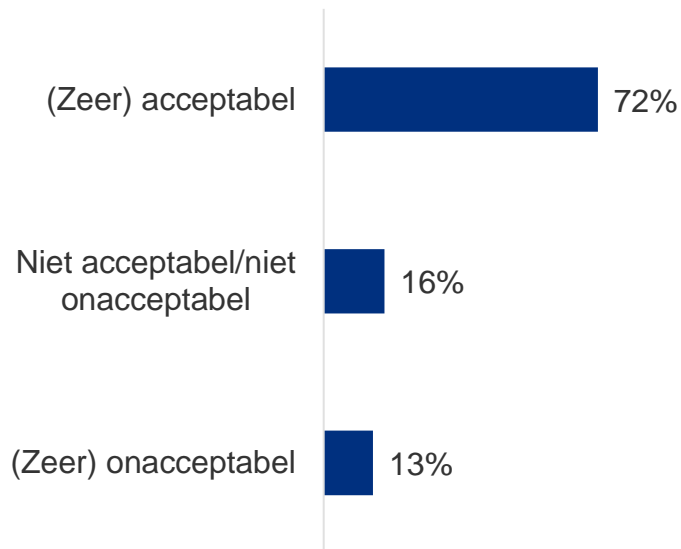


Vraag: Door welk type vlucht wordt deze geluidsoverlast veroorzaakt? (n=1.076)

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

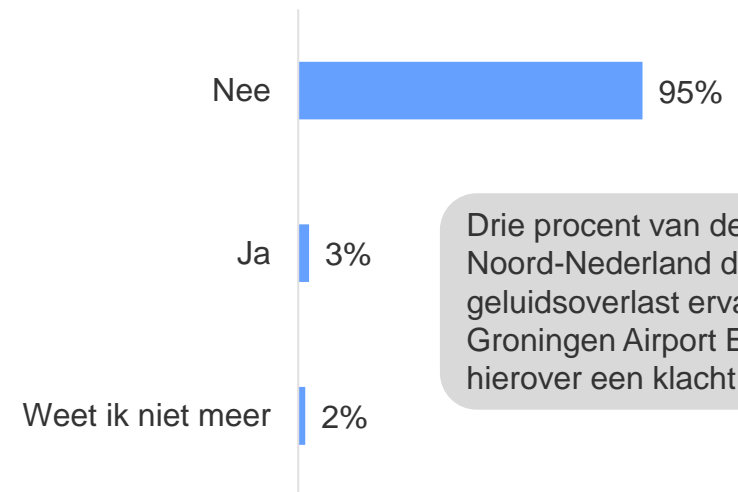


De meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren, vindt dit (zeer) acceptabel. Een deel van de inwoners van regio Noord-Nederland, ruim één op de acht (13%), geeft aan het geluidsoverlast (zeer) onacceptabel te vinden.



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

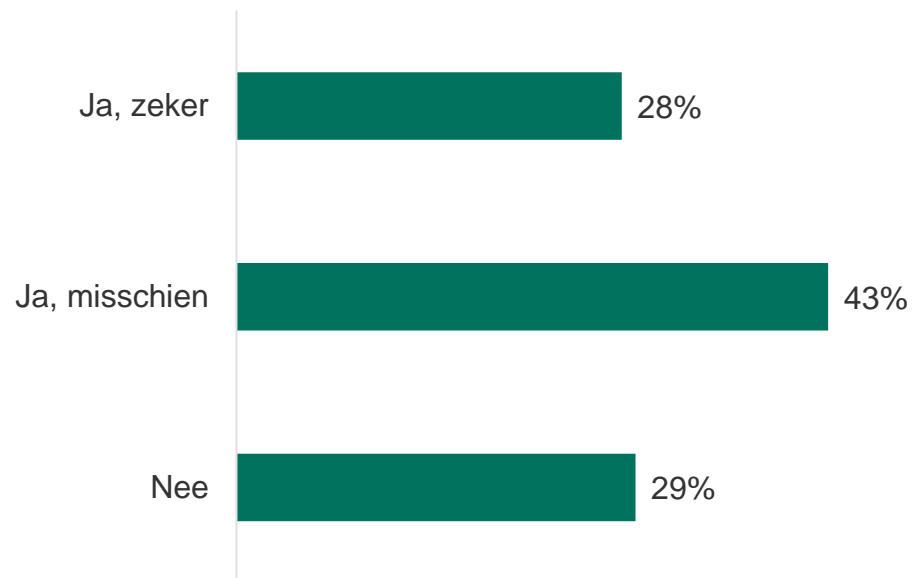


Drie procent van de inwoners van Noord-Nederland die wel eens geluidsoverlast ervaren door Groningen Airport Eelde, heeft hierover een klacht ingediend.

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 amfibieënpoeien 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?

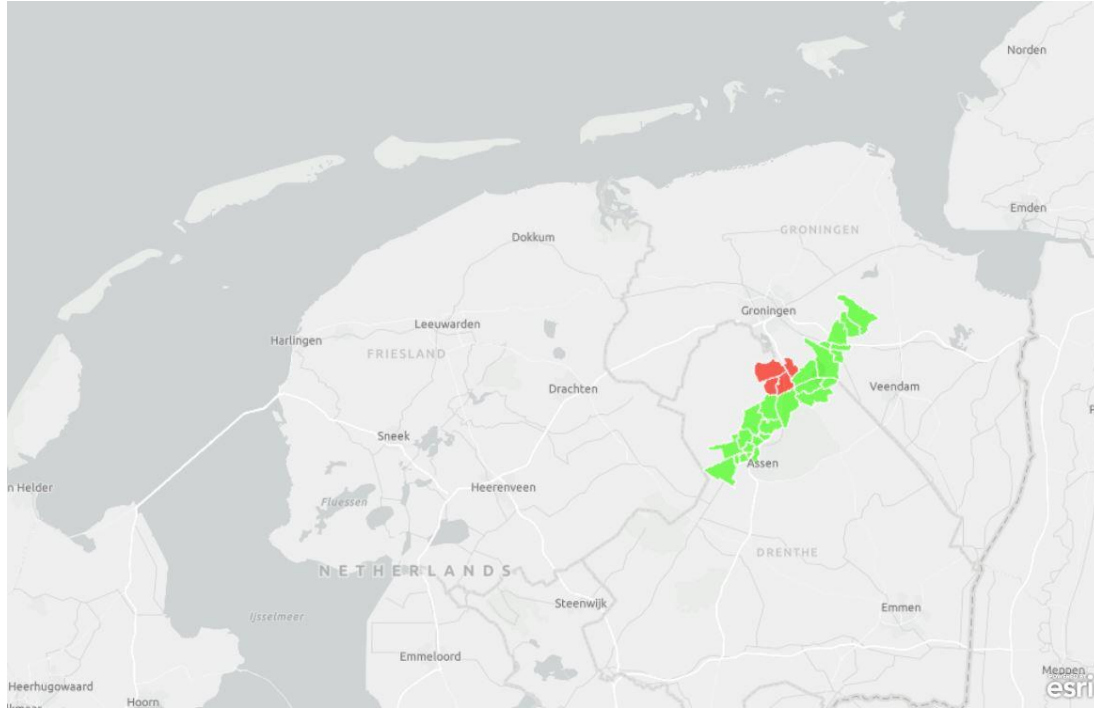
- Zeer positief
- Positief
- Neutraal
- Negatief
- Zeer negatief

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



Powered by Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom, Wikipedia

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 accesspanels 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.** Panelliden 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

<i>Kenmerken van de persoon</i>	<i>Kenmerken van het huishouden</i>
• 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,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Arjan', enclosed within a blue oval scribble.

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



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

Storkstraat 24
3833 LB Leusden
035-543 3410
info@anvr.nl
www.anvr.nl
[facebook.com/ anvrnl](https://facebook.com/anvrnl)

Beste Meiltje,

Namens de ANVR wil ik graag benadrukken hoezeer wij belang hechten aan het accommoderen 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.

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'Frank Oostdam'.

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.

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 CO₂ uitstoot. De verwachting is dat de luchtvaartsector de komende decennia verder groeit, en daarbij het percentage CO₂ uitstoot waarschijnlijk ook.

Daarom heeft de wereldwijde luchtvaart organisatie ICAO afspraken gemaakt om de luchtvaart sector te verduurzamen, vastgelegd in de LTAGⁱ (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 2050ⁱⁱ, een gezamenlijk rapport van luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleidingsorganisaties. Daarnaast is de Toulouse Agreementⁱⁱⁱ 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. Vooroplopende 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 experimenteren 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 gebied 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 (Occitane) evenals de regio Noord-Nederland ook een aanjager van de waterstof economie, en bevindt 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 verbinding 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 gebied 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 \(icao.int\)](https://www.icao.int/LTAG-Report)

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 \(mynewsdesk.com\)](#)



Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033

Aan: Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde

Van: Directie Groningen Airport Eelde NV

Datum: 24 april 2023

In deze notitie treft u de nadere financiële onderbouwing aan van de 'Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033'. Ook wordt een toelichting gegeven op de aan de regionale overheden gevraagde NEDAB vergoeding.

Prognose aantal vluchten en passagiers

Chartervluchten: Groningen Airport Eelde (GAE) kent sinds de jaren '80 van de vorige eeuw een solide en constante basis van chartervluchten. Deze vluchten worden aangeboden door diverse Nederlandse reisorganisaties, zoals o.a. TUI en Corendon. Het passagiersvolume zal naar verwachting, door een sterke marktvraag, schaarse capaciteit en ruimere openingstijden groeien naar ongeveer 300.000 passagiers in 2033. Er wordt ingezet op meer 'jaarrond' vliegoperaties om seizoensafhankelijkheid af te vlakken. De mogelijkheden tot 'jaarrond' vliegoperaties blijven beperkt, omdat slechts een gering aantal bestemmingen zich hiervoor leent. Door de genoemde redenen, wordt GAE voor reisorganisaties wel aantrekkelijker om deze bestemmingen het hele jaar aan te bieden. Daarnaast worden speciale bestemmingen aangeboden vanaf GAE, zoals Scandinavian Mountains in Zweden door BBI Travel en de Kanaaleilanden (Guernsey) door Sunair. Dit aanbod zal nog verder worden uitgebreid.

Lijnvluchten: Voor het uitbreken van de Coronapandemie kende GAE lijndiensten naar Londen, Kopenhagen en München. De luchthaven zet in op het aantrekken van een bescheiden aantal lijndiensten dat voldoet aan de regionale marktvraag, zoals Londen. Daarnaast wordt gekeken naar bijvoorbeeld Esbjerg (Zuid-Denemarken), waar een markt voor de offshore en wind-industrie ligt. Onze verwachting is dat lijnvluchten vanaf 2025 kunnen plaatsvinden. Het proces van routeontwikkeling, zeker op het gebied van lijndiensten, is afhankelijk van vele (externe) factoren en kost veel tijd. Met de lijndiensten kan in 2033 ongeveer een bescheiden aantal van 45.000 passagiers worden bediend. Dit heeft zich in het verleden ook bewezen. Ter vergelijking: in de periode 2014-2019 lag het aantal lijndienstpassagiers ruim boven de 45.000. Zonder financiële bijdrage werd een lijndienst naar Londen uitgevoerd, maar ook naar Aberdeen en Norwich. Deze laatste wordt op dit moment aangeboden door Logan Air. In het economische model is rekening gehouden met een aantrekkelijker (lager) tarief voor lijndiensten dan voor charters.

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Charters en lijnvluchten	823	1.212	1.453	1.656	1.820	1.987	2.227	2.356	2.373	2.443
Procentuele groei	18%	47%	20%	14%	10%	9%	12%	6%	1%	3%
X 1.000										
Aantal passagiers	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Charters	125	168	195	212	230	247	274	287	289	296
Procentuele groei	16%	34%	16%	9%	8%	8%	11%	5%	1%	2%
X 1.000										
Aantal passagiers	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Lijnvluchten	0	10.000	15.000	25.000	30.000	35.000	40.000	45.000	45.000	45.000
Procentuele groei	0%	0%	50%	67%	20%	17%	14%	13%	0%	0%



Het passagiersvolume groeit voornamelijk sterk in 2025, omdat de verruiming van de openingstijden de luchthaven aantrekkelijker maakt om meerdere bestemmingen per dag aan te vliegen. Het aantal passagiers is in absolute zin in de post-Corona jaren eerst nog bescheiden, waardoor de procentuele groei sterk is in 2025-2026. Feitelijk gaat het slechts om enkele nieuwe bestemmingen.

Lesvluchten: Op GAE zijn twee vlieg scholen gevestigd: KLM Flight Academy (KFA) en European Flight Training Center (EFTC). Als omwonenden geluidsoverlast ervaren, wordt dit grotendeels veroorzaakt door lesvluchten. In verband hiermee zal GAE geen extra lesverkeer of vlieg scholen accommoderen. Het aantal lesbewegingen zal in 2033 circa 45.600 bedragen. De lesvloot zal naar verwachting vanaf 2026 - 2027 stapsgewijs worden geëlektrificeerd. De KFA heeft reeds 14 elektrische vliegtuigen in bestelling. De geluidhinder zal hierdoor aanzienlijk afnemen.

X 1.000

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Lesbewegingen	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
Procentuele groei	8%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Transport- en vrachtluchten: 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 het bedrijfsleven in de regio - belangrijke vluchten oplopend naar maximaal 250 vliegbewegingen in het jaar 2033. Het betreft vluchten voor het transport van bijvoorbeeld bloemen en scheepsonderdelen. Het beschikken over een eerste linie loods (op de grens van landzijde en luchtzijde) op Business Park Bravo is hiervoor belangrijk. Hierover wordt momenteel gesproken met een investeerder.

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Vracht	0	150	200	250	250	250	250	250	250	250
Procentuele groei	0%	0%	33%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Maatschappelijke vluchten: Maatschappelijk verkeer is zeer belangrijk voor de regio. De traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG is gevestigd op GAE. Het aantal vliegbewegingen van de traumahelikopter bedraagt ongeveer 3.000 per jaar. Het transport van donororganen en gespecialiseerde artsen voor het UMCG met speciale medische vluchten is essentieel. Het aantal tijd-kritische donorvluchten betreft circa 100 per jaar. Daarnaast worden vluchten uitgevoerd voor politie, brandweer en defensie. Op basis van de prognose van het Mobiel Medisch Team stijgt het aantal maatschappelijke bewegingen licht, tot 3500 in 2033. In totaal komt het aantal medische vluchten dan op 3700.

X 1

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Medisch	3087	3151	3216	3282	3350	3419	3490	3562	3636	3712
Procentuele groei	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%



General Aviation: Het ligt in de verwachting dat de populariteit van de kleine luchtvaart licht blijft groeien¹, van 11.000 vliegbewegingen in 2023 tot 20.000 in 2033. Ook zal er een lichte groei zijn van business aviation, deels met grotere private jets. Momenteel wordt gesproken met een bedrijf met business jets dat zich, naar verwachting in 2023 of 2024, op de luchthaven zal vestigen.

X 1.000

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
General aviation	13	16	16	17	18	19	19	19	20	20
Procentuele groei	2%	17%	5%	5%	5%	4%	2%	2%	2%	2%

X 1.000

Aantal passagiers	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
General aviation	7	7	7	8	8	8	8	8	8	9
Procentuele groei	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%

¹ Bron Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA)



Prognose Winst en Verliesrekening 2024-2033

Winst- en verliesrekening (€ 1.000)	2023 FC	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Aantal passagiers	115.300	132.606	184.958	217.357	244.804	267.301	289.847	322.443	340.092	342.794	350.000
Aantal vliegbewegingen	58.571	62.570	65.438	66.564	67.660	68.674	69.696	70.301	70.801	71.196	71.652
Bedrijfsopbrengsten											
Havengelden	3.278	3.729	5.226	6.131	6.924	7.566	8.230	9.153	9.720	9.936	10.309
Opbrengst gebouwen en terreinen	697	722	849	1.019	1.237	1.405	1.423	1.444	1.461	1.475	1.490
Brandstofverkopen	183	218	303	359	408	449	493	554	591	604	630
Overige bedrijfsopbrengsten	432	503	692	815	924	1.018	1.116	1.252	1.337	1.368	1.416
TOTAAL OPBRENGSTEN	4.590	5.172	7.071	8.324	9.493	10.439	11.262	12.402	13.109	13.382	13.845
Bedrijfslasten											
Personeelskosten	-5.941	-6.471	-7.121	-7.699	-7.981	-8.272	-8.485	-8.780	-8.911	-9.045	-9.181
Afschrijvingskosten	-597	-746	-873	-1.063	-1.237	-1.378	-1.514	-1.954	-2.173	-2.169	-2.170
Overige bedrijfskosten	-2.121	-2.249	-2.282	-2.317	-2.351	-2.387	-2.422	-2.459	-2.496	-2.533	-2.571
NEDAB-bijdrage	3.594	3.761	3.854	3.949	4.048	4.150	4.255	4.363	4.474	4.589	4.708
TOTAAL BEDRIJFSLASTEN	-5.066	-5.705	-6.422	-7.129	-7.521	-7.887	-8.167	-8.829	-9.106	-9.158	-9.214
BEDRIJFSRESULTAAT	-476	-533	649	1.195	1.972	2.551	3.095	3.573	4.004	4.225	4.630
Rente	-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAAT VOOR BELASTING	-491	-533	649	1.195	1.972	2.551	3.095	3.573	4.004	4.225	4.630
Belasting	0	0	0	0	0	0	-774	-893	-1.001	-1.056	-1.158
RESULTAAT NA BELASTING	-491	-533	649	1.195	1.972	2.551	2.321	2.680	3.003	3.169	3.473
Benodigde investeringen (€ 1.000)											
Brandweer en security (NEDAB)		35	1.018	1.023	1.023	73	73	73	373	73	73
Infrastructuur		0	30	815	1.220	230	500	3.750	3.750	0	20
Vastgoed		450	410	750	200	1.900	1.400	5.100	200	200	200
Overig		175	910	835	645	810	900	270	210	210	210
Totaal investeringen		660	2.368	3.423	3.088	3.013	2.873	9.193	4.533	483	503

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 benoemen 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.

Op het moment dat verwacht wordt dat er vennootschapsbelasting moet worden betaald, moet er met de overheden gesproken worden over consequenties voor de hoogte van de NEDAB-bijdrage.



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.

Toelichting berekening NEDAB kosten

De NEDAB-kosten (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang) bestaan uit operationele kosten en investeringen voor brandweer- en security-apparatuur. Dit zijn kosten die onder EU-regelgeving mogen worden verlegd naar de overheid, omdat het diensten van algemeen belang zijn waar geen inkomsten tegenover staan. Gemiddeld heeft GAE voor de jaren 2024 tot en met 2033 een NEDAB-bijdrage van € 4,5 mln per jaar nodig.

€ X 1.000	2023 FC	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
NEDAB per jaar											
NEDAB kosten	3.594	3.761	3.854	3.949	4.048	4.150	4.255	4.363	4.474	4.589	4.708
NEDAB investeringen	1.200	35	1.018	1.023	1.023	73	73	73	373	73	73
Totaal NEDAB	4.794	3.796	4.871	4.972	5.071	4.222	4.327	4.435	4.847	4.662	4.780
Gemiddeld per jaar (2024-2033)		4.598									
Kosten gemiddeld (2024-2023)		4.215									
Investeringen gemiddeld (2024-2033)		383									

De operationele NEDAB-kosten bestaan voornamelijk uit direct toewijsbare personeelslasten voor brandweer en security (84 %). Daarnaast zijn er nog afschrijvingskosten (rekening houdend met subsidies), huisvestingskosten en algemene kosten (verzekeringen, energie, et cetera). Het aandeel van de directe kosten bedraagt meer dan 65 %. De operationele NEDAB-kosten zijn afgelopen jaren gestegen als gevolg van inflatie en druk vanuit wet- en regelgeving, waardoor steeds meer personele inzet en speciale apparatuur benodigd is. Als gevolg van deze oorzaken, stijgen de operationele NEDAB-kosten naar verwachting jaarlijks met gemiddeld 2,5 % de komende jaren (dit is meegenomen in het gemiddelde bedrag van € 4,5 mln per jaar). Vanaf een zekere schaal van het passagiersverkeer is de operationele inzet constant, omdat bij nog meer passagiersgroei geen extra inzet benodigd is (schaalvoordeel). De NEDAB-bijdrage blijft daardoor constant en is onafhankelijk van de passagiersgroei.

De NEDAB-investeringen bestaan uit security-apparatuur, maar vooral uit een vervangingsprogramma 2025 – 2027 voor drie brandweervoertuigen. Deze zijn verouderd en al langere tijd afgeschreven. De verwachting is dat in 2031 een nieuwe security-scanner nodig is. Wet- en regelgeving met betrekking tot passagierscontrole kan nog meer aanvullende eisen stellen, waardoor extra investeringen nodig blijken.

De overige Investeringen bestaan uit vervangingsinvesteringen, onderhoud banenstelsel, baanverlichting (LED) en vernieuwing regelaars, uitbreiding parkeerterreinen en een beperkte aanpassing van de terminal.

Deze financiële onderbouwing en de business case zullen op een later moment worden beoordeeld door de Schiphol Groep.



RAPPORT

Maatschappelijke en economische waarde Groningen Airport Eelde

70368 – 10 augustus 2023

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	3
Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Vraag	3
1.3 Toelichting aanpak	4
Hoofdstuk 2	5
Context	5
2.1 Noord-Nederland in ontwikkeling	5
2.2 GAE binnen het mobiliteitssysteem	6
2.3 Ontwikkelingen in de luchtvaartsector	6
Hoofdstuk 3	8
Analyse per waardegebied	8
3.1 Passagiersvluchten	8
3.2 Overige vluchten	10
3.3 Gebruik assets luchthaven	12
3.4 Luchthaven als locatie voor innovatie	14
3.5 Regionale uitstraling luchthaven	15
Hoofdstuk 4	17
Bevindingen	17
Bijlage 1. Bronnen	19
Bijlage 2. Gesprekspartners	22

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Groningen Airport Eelde (GAE) is een regionale luchthaven die ruim 90 jaar bestaat. De luchthaven is grotendeels in publiek eigendom van de provincies Groningen en Drenthe, gemeente Tynaarlo en Stichting FB Oranjewoud. GAE leidt op dit moment verlies, zoals 80% van de regionale luchthavens wereldwijd (Jaarverslag 2022). Een groot deel van de kosten van de luchthaven komt voort uit verplichte kosten voor wettelijke taken, onder andere op het gebied van veiligheid en security (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang – NEDAB). De luchthaven wil in 2025 kostendekkend zijn, onder meer via een toename van het aantal passagiers en een gegarandeerde bijdrage voor de NEDAB-kosten. GAE is momenteel in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat een nieuw Luchthavenbesluit moet nemen (2024). Dit besluit bepaalt de kaders waarbinnen GAE mag opereren.

GAE vervult in het noorden zowel een economische als een maatschappelijke functie. Het vliegverkeer bestaat onder meer uit chartervluchten, lesvluchten, privévluchten en medische vluchten met donororganen (Toekomst Luchtvaart).

1.2 Vraag

In opdracht van GAE heeft Berenschot het maatschappelijk en economische effect van de luchthaven voor de regio en voor Nederland geïnventariseerd. In het onderzoek is gekeken naar de economische en maatschappelijke waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland in algemene zin. Daarnaast is het toegespitst op een aantal specifieke terreinen waar GAE in economische en/of maatschappelijke zin waarde toevoegt aan (Noord-)Nederland ('waardegebieden').

Middels een quickscan is een kwalitatieve en onafhankelijke toets op de waardegebieden gedaan. De quickscan heeft een enge scope, waardoor de resultaten van dit onderzoek een beperkte reikwijdte hebben. Voor de scan zijn de in bijlage 1 opgenomen documenten geraadpleegd en zijn er enkele gesprekken met betrokken partijen gevoerd (zie bijlage 2 voor een overzicht van gesprekspartners).

1.3 Toelichting aanpak

De quickscan is als volgt opgezet:

- De context waarbinnen GAE opereert is uitgewerkt in onderstaande punten:
 - Beschrijving van de regio waarbinnen GAE haar maatschappelijke en economische waarde realiseert, waarbij ook ingegaan wordt op enkele relevante ontwikkelingen.
 - De functie van GAE in het mobiliteitssysteem van (Noord-)Nederland.
 - Beschrijving van enkele relevante ontwikkelingen in de luchtvaartsector.
- Hierop volgt een feitelijke beschrijving per waardegebied.
- Vervolgens is op basis van documentatie van GAE en op basis van enkele gesprekken beschreven welk potentieel gezien wordt in dit waardegebied.
- Dit is vervolgens geanalyseerd per waardegebied door de huidige situatie en de inschatting van het potentieel in het waardegebied door GAE en gesprekspartners te vergelijken met de ontwikkelingen in de context.
- Tenslotte volgt een overkoepelende analyse, waarbij we door de analyse van de waardegebieden met elkaar te vergelijken een aantal bevindingen formuleren over de maatschappelijke en economische waarde van GAE.

De volgende waardegebieden zijn geanalyseerd:

Waardegebied		Toelichting
Passagiersvluchten		Vakantieverkeer, lijnvluchten en zakelijk verkeer.
Overige vluchten		Overig gebruik start- en landingsbaan GAE.
Gebruik luchthaven	assets	Gebruik van luchthaven voor andere doeleinden dan het uitvoeren van vluchten. Partijen die zich op of dichtbij de luchthaven vestigen vanwege belang aanwezigheid luchthaven voor bedrijfsvoering (geen direct gebruik van start- en landingsbaan voor bedrijfsvoering).
Luchthaven voor innovatie	locatie	Participatie van de luchthaven in innovatieprogramma's en innovatie op- en met de luchthaven.
Regionale luchthaven	uitstraling	Luchthaven als vestigingsplaatsfactor. Gevoelswaarde ¹ van GAE voor de regio.

¹ Belang van de aanwezigheid van de luchthaven voor cohesie en zelfbeeld van een regio.

HOOFDSTUK 2

Context

In dit hoofdstuk wordt de context van de luchtvaartsector in Nederland en Europa geschetst, zowel sectorbreed als specifiek voor regionale luchthavens. Het hoofdstuk beschrijft:

- de regio waarbinnen GAE haar maatschappelijke en economische waarde realiseert, waarbij ook ingegaan wordt op enkele relevante ontwikkelingen
- de functie van GAE in het mobiliteitssysteem van (Noord-)Nederland
- relevante ontwikkelingen in de luchtvaartsector.

Vanuit deze context analyseren we in het opvolgende hoofdstuk de waardegebieden.

Alvorens de context te schetsen is het belangrijk om te vermelden dat GAE een regionale luchthaven van nationale betekenis is. Hierdoor is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag van GAE. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is beschreven welke functie de overheid voor GAE ziet en hoe zij zich in de toekomst kan ontwikkelen. Het Rijk stelt dat regionale luchthavens van nationale betekenis primair een rol hebben voor het versterken van de regionale economie, maar vanuit nationaal perspectief ook ondersteunend kunnen zijn aan Schiphol en/of het verbindingennetwerk van Nederland. Ook kunnen de luchthavens experimenteerruimte bieden voor innovaties op het gebied van hinderbeperking, duurzaamheid, veiligheid of drones (Luchtvaartnota 2020-2050).

2.1 Noord-Nederland in ontwikkeling

De regio Noord-Nederland omvat de provincies Drenthe, Fryslân en Groningen. Op 1 januari 2023 telde de regio 1.757.677 inwoners. De regio draagt zo'n 7.5% bij aan het nationale BBP (CBS). Noord-Nederland is sterk in onder meer energie, mobiliteit en onderwijs (Omgevingsagenda landsdeel Noord). Noord-Nederland heeft een regionale innovatiestrategie (RIS3 2021-2027) waarin vier grote transitie centraal staan, namelijk:

- van een lineaire naar een circulaire economie
- van zorg naar (positieve) gezondheid
- van fossiele naar hernieuwbare energie
- van analoog naar digitaal.

Deze transitie zijn geen doel op zich, maar bieden ontwikkelkansen die de regio de komende jaren wil benutten. Met de RIS3 wordt ingezet op een innovatiever en sterker Noord-Nederland. Uitgangspunt is om samen te vernieuwen, van elkaar te leren, te verbinden en te testen. Onder andere mkb'ers, grote bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen, netwerk- en clusterorganisaties en maatschappelijke organisaties werken samen aan de ontwikkelkansen (SNN).

Noord-Nederland is goed op weg om de eerste circulaire regio van Europa te worden. Noord-Nederland is als energieregio begonnen aan de transformatie naar een waterstofeconomie. De regio heeft hiervoor Europese erkenning gekregen (FCH JU) en wordt aangemerkt als leidende Hydrogen Valley in Europa: een volwaardig ecosysteem van groene waterstof. Noord-Nederland beschikt over

rust, ruimte, korte lijnen en ambitie om duurzaam te groeien en te innoveren (Sterk Noord-Nederland).

2.2 GAE binnen het mobiliteitssysteem

Mede door luchtvaart kan Nederland als klein land een internationaal knooppunt zijn van mensen, handel, investeringen en kennis. De ambitie is dat Nederland in 2050 internationaal goed verbonden is met de voor Nederland belangrijke plekken in de wereld. Schiphol, de regionale luchthavens en spoor- en busverbindingen spelen daar als integraal mobiliteitssysteem een rol in. Luchtvaart heeft economische en maatschappelijke waarde en verbondenheid draagt bij aan welvaart en welzijn van burgers (Luchtvaartnota 2020-2050).

Regionale luchthavens zijn een belangrijk onderdeel van het luchtvaartstelsel in de Europese Unie (EU). Ze zijn motoren van sociaaleconomische ontwikkeling en verbeteren de toegankelijkheid van bepaalde locaties. Ze spelen ook een cruciale rol op het vlak van economische en sociale cohesie, door toerisme en werkgelegenheid te stimuleren en de toegang tot essentiële diensten te vergemakkelijken. Bovendien kunnen ze de congestie op grote luchthavens helpen verminderen (Europees Parlement).

GAE heeft geheel Noord Nederland, delen van Overijssel en een deel van Duitsland als catchment area. Voor dit gebied geldt dat geen enkele andere luchthaven op minder dan 90 minuten reistijd bereikbaar is. Binnen dit gebied wonen 3,2 miljoen inwoners (GAE Capacity in the Netherlands).

2.3 Ontwikkelingen in de luchtvaartsector

Vliegen moet duurzamer, stiller en efficiënter. Dit betreft niet alleen innovaties voor de vliegtuigen zelf, ook op de luchthavens valt veel te verbeteren (TU Delft). De luchtvaartsector is een innovatieve sector waarin ontwikkelingen elkaar snel opvolgen. Maatschappelijk en politiek gezien ligt luchtvaart echter onder een vergrootglas. Het beleid in Nederland is erop gericht dat de sector uitgroeit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Dit vraagt om minder hinder en uitstoot. Wanneer de luchtvaart erin slaagt stiller en schoner te worden, kan groei worden gerealiseerd (Luchtvaartnota 2020-2050).

We constateren dat de vraag naar luchtvaart onverminderd hoog is en zelfs groeit. De groei van de luchtvaartcapaciteit zelf blijft achter bij die vraag (IATA). Dit komt enerzijds door beperkte beschikbare fysieke ruimte voor luchtinfrastructuur en anderzijds door beperkte beschikbare ruimte binnen de kaders van milieu en natuurwetgeving, bijvoorbeeld op gebied van stikstof. Dit geldt ook voor andere maatschappelijke opgaven in Nederland, zoals woningbouw en overige infrastructuur. Luchtvaart concurreert met dergelijke thematiek op gebied van groeiruimte. In het omgevingsbeleid wordt het gebruik van de ruimte breed afgewogen. GAE beschikt over de noodzakelijke (milieu)vergunning waardoor zij ruimte heeft om meer vluchten te accommoderen (Gedeputeerde Staten Drenthe; EenVandaag).

Stiller en schoner vliegen kan door toepassing van Sustainable Aviation Fuel (SAF), waterstof of elektrisch vliegen (TNO). Met name korte vluchten lenen zich ervoor om belangrijke technologieën zoals elektrische en waterstofaandrijving te testen. Er moet echter nog veel gebeuren om het volledig potentieel van dit type mobiliteit te benutten (McKinsey). Nederland heeft de ambitie geformuleerd om in 2050 de commerciële luchtvaart op korte afstanden volledig elektrisch, zowel op batterij als waterstof, uit te voeren (Luchtvaartnota 2020-2050).

Innovatieve technologie en focus op duurzaamheid kan de relatieve positie van regionale luchthavens versterken. Verwacht wordt dat de markt voor regionale luchtvaart zal groeien. Regionale luchtvaart brengt nieuwe luchtvaarttechnologieën en bestaande kleine luchthaveninfrastructuur samen in een transportmodel, dat meer passend, zuiniger en milieuvriendelijker is voor luchtvervoer over korte afstanden in vergelijking met de status-quo. Dit kan onder andere door de potentie voor het bieden van meer naadloze klantervaringen (zonder lange wachttijden en / of reistijd op de luchthaven zelf) en de aanleg van nieuwe energie-infrastructuur op regionale luchthavens (McKinsey).

HOOFDSTUK 3

Analyse per waardegebied

Dit hoofdstuk beschrijft en analyseert de economische en maatschappelijke waarde van GAE, toegespitst op een aantal gebieden waar GAE die waarde realiseert, namelijk:

- passagiersvluchten
- overige vluchten
- gebruik assets luchthaven
- luchthaven als locatie voor innovatie
- regionale uitstraling van de luchthaven

Voor ieder waardegebied wordt eerst feitelijk de huidige situatie omschreven, gevolgd door een beschrijving van welk potentieel gezien wordt voor de toekomst. Ten slotte wordt de huidige situatie en de inschatting van het potentieel vergeleken met ontwikkelingen in de context in een analyse.

3.1 Passagiersvluchten

Er vertrekken dagelijks passagiersvluchten naar een aantal bestemmingen vanaf GAE. Passagiersverkeer betreft het vervoeren van passagiers door middel van:

- chartervluchten
- lijnvluchten
- privé- en zakenvluchten.

Op jaarbasis vliegen er nu zo'n 100.000 passagiers vanaf GAE (Jaarverslag 2022). Het aanbod aan passagiersverkeer vanaf GAE bestaat voor een groot deel uit chartervluchten, die (seizoensgebonden) vakantiereizigers vervoeren (in 2022 zijn 92.316 passagiers via een chartervlucht vervoerd). In 2022 waren er 628 vliegbewegingen door chartervluchten vanaf GAE (Verkeersanalyse 2022).

Luchtvaartmaatschappijen die chartervluchten aanbieden zijn onder andere Transavia, Corendon en Tui. De bestemmingen waarop momenteel wordt gevlogen zijn Gran Canaria, Mallorca, Bodrum, Dalaman, Rhodos, Kanaaleilanden, Burgas, Antalya, Kreta en de Scandinavian Mountains. Verreweg de meeste vluchten vinden plaats in de zomerperiode.

Wegens een aantrekkelijke vraag zijn er in de zomer van 2023 extra vluchten ingepland door reisorganisaties vanaf GAE. Ook reisorganisatie Sunweb is terug op GAE en biedt dit jaar herfstvakanties aan. Het aanbod groeit mee met de toenemende vraag (Travelpro).

Naast chartervluchten uitgevoerd door reisorganisaties voert het Schotse Loganair chartervluchten uit vanaf GAE voor de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM). Om de week wordt er naar Norwich gevlogen om het personeel op de boorplatformen af te wisselen. Deze vluchten zijn niet te boeken voor reguliere passagiers (Luchtvaartnieuws). Verder vliegt ook Air Charters Europe (ACE), gespecialiseerd in de organisatie en uitvoering van zakenvluchten, vanaf GAE.

Op dit moment zijn er vanaf GAE geen lijnvluchten, dat wil zeggen vluchten die op regelmatige, vooraf vastgestelde tijdstippen vliegen tussen twee bestemmingen gedurende het gehele jaar. Deze zijn er in het verleden wel geweest (tot 2021) naar Londen, Kopenhagen en München. Door de coronapandemie zijn deze lijnvluchten gestopt (Verkeersanalyse 2022).

Vanaf GAE vertrekken ook privévluchten. Dit betreft voornamelijk recreatieve vluchten van de vliegclub, maar het gaat ook om zakenvluchten. In 2022 werden er 13.287 vliegbewegingen uitgevoerd door privévliegtuigen.

De economische waarde uit passagiersvluchten ontstaat in belangrijke mate door het innen van havengelden² door GAE bij luchtvaartmaatschappijen. De totale opbrengst uit havengelden bedroeg €2.875.381,- in 2022 (Jaarverslag 2022), waarvan passagiersverkeer de grootste inkomstenbron is. Andere inkomsten die gelinkt zijn aan het afwickelen van passagiersverkeer zijn inkomsten uit parkeergelden, brandstofconcessie inkomsten, winkels en horeca.

Uit onderzoek van Kantar Public (2023), blijkt dat veel Noorderlingen graag vanaf GAE reizen. De maatschappelijke waarde die passagiersverkeer oplevert, is met name gelegen in het bieden van een gevarieerd aanbod aan vakantievvluchten vanaf Noord-Nederland. Dit heeft toegevoegde waarde voor de inwoners van de regio, die bijvoorbeeld niet naar Schiphol of een andere luchthaven hoeven te reizen. GAE is daarnaast onderscheidend ten opzichte van andere luchthavens omdat wachttijden relatief kort zijn. Voor reizigers uit de regio kan vliegen vanuit Eelde, daardoor een relatief gezien extra korte reistijd opleveren.

Potentie voor waardegroei

De luchthaven geeft aan te kunnen groeien naar 350.000 passagiers per jaar (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033). Daarmee zou het aantal passagiers per jaar meer dan verdriedubbelen. De economische waarde van de luchthaven neemt daarmee sterk toe. Doordat de luchthaven meer passagiers vervoert en meer grotere passagiersvliegtuigen afhandelt, nemen de inkomsten uit de havengelden toe. Ook niet-luchtvaart inkomsten, zoals inkomsten uit bijvoorbeeld horeca, brandstofconcessie inkomsten, winkels en parkeergelden, nemen toe bij een stijging van het aantal passagiers.

Passagiersgroei kan ontstaan uit een groei van het aantal chartervluchten. Daarnaast wil GAE in de toekomst ook weer lijnverbindingen kunnen gaan aanbieden (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033). De luchthaven verwacht een groei in het aantal passagiers te kunnen doormaken op basis van marktontwikkelingen, het feit dat er schaarste bestaat in het Nederlandse systeem van luchthavens en door de verruiming van de openingstijden³ van de luchthaven van 06:00 uur tot 00:00 uur (nu 06:30 uur 23:00 uur).

Voor het kleinere passagiersverkeer ziet GAE kansen voor batterij-elektrisch aangedreven vliegtuigen. GAE heeft de ambitie om vanaf 2025/2026 met kleinere elektrische toestellen (9-19 passagiers) duurzame en rendabele verbindingen binnen Europa te vliegen (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033).

² Havengelden bestaan uit landingsgelden, passagiersvergoedingen en opbrengsten die gegenereerd worden doordat de luchthaven de afhandeling van vliegtuigen verzorgt. Landingsgelden worden berekend op basis van het maximaal gecertificeerd startgewicht van een vliegtuig. Grotere vliegtuigen leveren dus meer op.

³ Deze openingstijden zijn enkel van toepassing op groot commercieel verkeer (charters en lijndiensten).

Analyse

De waarde die door GAE gerealiseerd wordt door passagiersvervoer is zowel economisch als maatschappelijk gezien relevant en zal in de toekomst waarschijnlijk aan relevantie toenemen.

Het passagiersverkeer is momenteel, zoals bij alle luchthavens, de grootste inkomstenbron voor de luchthavens. Er is op GAE veel ruimte voor een toename van zowel het aantal vliegbewegingen als het aantal passagiers dat vanaf GAE vliegt. Hiermee kan GAE meer opbrengst genereren, wat de luchthaven meer rendabel maakt. Meer aanbod vanaf GAE is positief voor de regio. Inwoners van Noord-Nederland krijgen zo meer, goed-bereikbare alternatieven voor vluchten vanaf verder gelegen luchthavens.

De catchment area van GAE lijkt groot genoeg om de beoogde groei van het aantal passagiers mogelijk te maken (zie Hoofdstuk 2). In het verleden (voor de coronapandemie) vertrokken in jaar 2019 ook al 186.988 passagiers per jaar, wat dit argument ondersteunt (Verkeersanalyse 2022). Bovendien zijn de marktomstandigheden goed (zie Hoofdstuk 2). Daarnaast kan GAE mogelijk profiteren van het besluit dat Schiphol niet verder mag groeien dan wel moet krimpen, en Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport geen beschikbare capaciteit hebben.

Verder valt op dat GAE momenteel nauwelijks een bestemmingsluchthaven voor *inbound* toerisme is, aangezien er op dit moment uitsluitend chartervluchten vanaf GAE vertrekken. Mogelijk liggen er kansen op reizigersgroei in het buitenland door GAE als poort naar belangrijke toeristische bestemmingen in (Noord-)Nederland te positioneren. Zo bevinden zich veel natuurgebieden in Noord-Nederland, zijn er veel fiets- en wandelmogelijkheden en is er een groot aanbod aan waterrecreatie (Euroreizen) en wordt Groningen hoog aangeschreven als stad om te bezoeken (Groninger Internet Courant).

Ook de verduurzaming van de luchtvaart biedt GAE kansen om verder aan importantie te winnen. In de komende tien jaar zal kleiner, batterij-elektrisch passagiersvervoer belangrijk gaan worden. Met name regionale luchthavens als GAE kunnen hiervan profiteren (McKinsey).

3.2 Overige vluchten

Momenteel wordt GAE vooral gebruikt door general aviation. Van alle vliegbewegingen op GAE werd in 2022 85% uitgevoerd door ondernemingen en instellingen die op de luchthaven gevestigd zijn (Verkeersanalyse 2022). Veel van deze vliegbewegingen zijn niet primair gericht op het genereren van omzet, maar hebben een maatschappelijke functie. Onderstaande partijen vliegen vanaf GAE en voeren geen passagiersvluchten uit (deze lijst is niet uitputtend):

1. KLM Flight Academy (KFA)
2. NNAC
3. ANWB Medical Air Assistance (MAA)
4. European Flight Training Center (EFTC)
5. General Enterprises/Cirrus
6. Kavel 10
7. AEC Skyline
8. Mobiel Medisch Team (MMT)
9. Transplantatiecentrum van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG)

De KFA, opleiding tot verkeersvlieger voor de KLM, maakt de meeste vluchtbewegingen per jaar van alle partijen die vliegen op GAE. Hierdoor betreft merendeel van de overige vliegbewegingen lesvluchten. In 2022 werden 36.043 van de in totaal 59.664 vliegbewegingen gevlogen door de KFA.

Aangevuld met ander lesverkeer, zoals van vliegschool EFTC en oefenvluchten van vliegclub NNAC, was 72% van het aantal vliegbewegingen in 2022 lesbeweging (Verkeersanalyse 2022). GAE stelt haar capaciteit specifiek beschikbaar voor de lesvluchten van de KLM en stuurt op het beperken van het aantal lesbewegingen van andere luchthavens.

Ondanks dat de KFA verantwoordelijk is voor de meeste vliegbewegingen genereert GAE meer inkomsten uit passagiersvluchten.

GAE is de opleidingsluchthaven voor de KLM. De opleiding is bewust op GAE gevestigd, omdat dit de enige Nederlandse luchthaven is die beschikt over de faciliteiten en capaciteit om lesverkeer te accommoderen. GAE beschikt over luchtverkeersleiding van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en is daarmee een gecontroleerd vliegveld, een vereiste voor een opleidingsluchthaven. Er zijn geen andere gecontroleerde vliegvelden in Nederland waar capaciteit is voor de opleidingsvluchten (Gedeputeerde Staten van Drenthe).

Naast lesverkeer wordt GAE gebruikt voor vluchten met medische doeleinden voor bijvoorbeeld het transplantatiecentrum van het UMCG en het MMT.

Het UMCG transplantatiecentrum is het enige centrum in Nederland dat alle zes (gecombineerde) vormen van orgaantransplantaties uitvoert (Nederlandse Transplantatie Stichting). In 2022 werden 345 orgaantransplantaties uitgevoerd, het hoogste aantal sinds het bestaan van het centrum (Jaarverslag 2022).

Het transplantatiecentrum is onderdeel van een Europees opgezet donornetwerk genaamd Eurotransplant, een serviceorganisatie voor de samenwerkende transplantatiecentra, laboratoria en donorziekenhuizen binnen acht landen (eurotransplant.org). Hierin wordt onder andere samengewerkt met Duitsland, Oostenrijk, Slovenië en Kroatië. Dit netwerk is essentieel voor de orgaantransplantaties. Het netwerk beschikt over een poule van mensen die op de wachtlijst staan voor een donororgaan. Door een algoritme op het grote netwerk toe te passen, wordt altijd de beste ontvanger voor het orgaan gevonden. Om op deze Europese schaal donormatches te kunnen maken, is snel transport van het orgaan of het medisch team essentieel. Bij ongeveer de helft van de transplantaties is vliegen noodzakelijk. In het afgelopen jaar (2022) is er 39 keer gevlogen.

Ook is GAE sinds 2016 thuisbasis voor één van de vier locaties van het MMT in Nederland. Voor de vestiging op GAE was de traumahelikopter gehuisvest op het dak van het UMCG. GAE is als locatie beter geschikt, zowel vanuit logistiek oogpunt als met het oog op het reduceren van overlast voor omwonenden in de stad. In 2022 heeft het MMT 2.930 vliegbewegingen uitgevoerd (Jaarverslag 2022). Van de drie andere MMT-locaties is alleen de locatie in Amsterdam niet gevestigd op een luchthaven.

De luchthaven vervult ook een functie voor reddings- en overheidsdiensten, bijvoorbeeld bij calamiteiten maar ook door gevangenvluchten te faciliteren. Een voorbeeld hiervan is de calamiteit met het brandende schip op de Noordzee in juli 2023. Toen zijn zestien bemanningsleden van het schip opgevangen op GAE en zijn de gewonden vervolgens overgebracht naar het Martiniziekenhuis en het UMCG (RTV Drenthe, juli 2023).

Naast les- en medische vluchten worden er vluchten voor andere doeleinden uitgevoerd op GAE. Zo is Kavel10 gespecialiseerd in het maken van luchtfoto's en meetdiensten, wat ook een maatschappelijke functie heeft. Kavel10 werkt veel in dienst van overheden, zo maakte het bedrijf bijvoorbeeld gedetailleerde kaartbeelden voor de politie. Aanvullend ondersteunt luchtvaart onderhouds- en exploitatiebedrijf AEC Skyline defensie met diverse high-performance vliegtuigen (AEC Skyline), en is Cirrus het technisch servicecentrum voor Europa. Ook voor reddingsdiensten en overheden, zoals verschillende onderdelen van het Ministerie van Justitie en Veiligheid en het

Ministerie van Defensie, worden vluchten uitgevoerd. In 2022 ging dit om 154 vliegbewegingen (Jaarverslag 2022; Verkeersanalyse 2022).

Potentie voor waardegroei

DE KFA geeft aan ambitie te hebben om meer studenten op jaarbasis toe te laten tot de opleiding. De KLM verwacht de komende jaren een toenemende uitstroom van piloten. Om deze uitstroom op te vangen, bekijkt de KFA de mogelijkheid het aantal opleidingsplekken per jaar van momenteel 60 op te schalen naar 80.

Door de nieuwe donorwet (2020), waarmee iedereen vanaf 18 jaar in het Donorregister komt te staan, is het aantal donoren toegenomen in Nederland. Dit leidde initieel niet direct tot meer donaties, mede als gevolg van de COVID-19 pandemie (NOS), maar inmiddels nemen het aantal transplantaties toe (Nierstichting).

Het systeem binnen Eurotransplant werkt zo dat meer orgaanaanbod van een land ook leidt tot meer orgaantoeiwijzing. Toename van aanbod uit Nederland verhoogt dus de kans op goede orgaanmatches voor Nederlanders op de wachtlijst, en daarmee een mogelijke toename van orgaanvluchten vanaf GAE.

Zowel de KFA als het UMCG zien kansen om te werken met nieuwe duurzame luchtvaarttechnieken ten behoeve van de leefomgeving, maar ook tegen de overlast. Elektrische vliegtuigen zijn niet alleen emissieloos maar ook veel stiller.

Voor de toekomst wordt uitgegaan van een beperkt aantal vracht- en transportvluchten (maximaal 250 bewegingen op jaarbasis) als gevolg van de schaarste op Schiphol (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033).

Analyse

Het gebruik van de start- en landingsbaan met andere doeleinden dan passagiersverkeer is van economische waarde doordat de partijen die hier gebruik van maken klant zijn van GAE, maar vervult bovenal een grote maatschappelijke functie. Zo kunnen piloten worden opgeleid, kan Nederland op Europese schaal orgaandonaties uitvoeren, en wordt de luchthaven gebruikt voor het uitvoeren van belangrijke reddingsdiensten en overheidsvluchten.

De opbrengst van het overig vliegverkeer is beperkter voor GAE dan de opbrengsten uit passagiersverkeer. Gezien de ruimte die GAE heeft om het aantal vliegbewegingen uit te breiden, kunnen beide activiteiten naast elkaar bestaan. We verwachten dan ook dat in de toekomst meer vluchten uitgevoerd kunnen worden door ondernemingen en instellingen die op de luchthaven gevestigd zijn, en GAE hier meer opbrengsten uit kan genereren.

De ambitie van KFA om het aantal opleidingsplekken met 25% te verhogen, is hier een belangrijke driver achter. Gezien het relatief grote aantal vliegbewegingen die voor lesvluchten worden gemaakt, is het risico op toenemende overlast voor de omgeving echter wel aanwezig.

3.3 Gebruik assets luchthaven

Naast het gebruik van de start- en landingsbaan voor het uitvoeren van vluchten kan de luchthaven ook dienen voor andere doeleinden met economische of maatschappelijke impact. Zo werkt GAE samen met andere luchthavens en de KLM (Power Up), ondersteund door Schiphol en het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), om bijvoorbeeld te leren over de mogelijkheden van elektrisch vliegen (Jaarverslag 2022). Aanvullend beschikt GAE over zonnepark, zijn

onderwijsinstellingen op het terrein gevestigd en ontwikkelt GAE momenteel een bedrijventerrein dat aan de taxibaan komt te liggen.

GroenLeven heeft op GAE een zonnepark ontwikkeld en in 2020 gerealiseerd. Dit is het eerste zonnepark dat te midden van een actieve luchthaven ligt. Het zonnepark is 20 hectare groot en ligt op het middenterrein van de luchthaven, in de driehoek tussen taxi-, start- en landingsbaan. De panelen wekken stroom op voor 6.200 huishoudens. Met de aanwezigheid van het zonnepark draagt GAE bij aan de energietransitie, wat ook past bij de ambitie om bij te dragen aan duurzame luchtvaart (Groenleven). GAE wil een rol vervullen in verduurzaming door elektrificeren. Zo heeft GAE ook een laadpaal voor elektrisch vliegen in gebruik genomen (Architectenweb).

In samenwerking met onderwijsinstellingen ontwikkelt GAE de NXT Airport Campus. Binnen de NXT Campus vinden onderwijsinstellingen een plek op GAE. Zo zijn Noorderpoort (opleiding Luchtvaartdienstverlening) en het Alfa College (opleiding Security) sinds 2021 gevestigd op de NXT Campus. Onderwijsinstellingen geven op GAE les in een zeer dynamische omgeving. Een dergelijke context-rijke leeromgeving is voor zowel hen als voor hun leerlingen relevant. Samen met gevestigde bedrijven werken de onderwijsinstellingen bovendien aan duurzaamheid en innovatieprojecten (NXT Airport).

Bedrijventerrein Bravo, dat zijn naam te danken heeft aan de ligging langs de oude Bravo-landingsbaan die momenteel enkel gebruikt wordt voor taxiën, is in ontwikkeling (RTV Drenthe, november 2022). Hiermee faciliteert GAE de vestiging van nieuwe, of uitbreiding van bestaande, bedrijven. In 2022 is er € 6,5 mln. door het Rijk in het mobiliteitsfonds gereserveerd voor de ontsluiting van Business Park Bravo op GAE. Hiermee is de businesscase aantrekkelijk en zijn de investeringen voor de GAE zelf beperkt. Doel is dat er in 2026-2027 wordt begonnen met de bouw van Business Park Bravo. De omvang van het park is 10 tot 15 hectare, parallel aan de baan. Dit vraagt om een bestemmingsplan, dat zich door de schaarste van het aanbod specifiek focust op luchtvaartgebonden bedrijven. Met Business Park Bravo wil GAE ook de duurzame bedrijven een vestigingsplaats bieden (Strategie Groningen Airport Eelde 2024-2033). Ook spreidt GAE hiermee het financiële risico door zich naast de ontwikkeling van het aantal vluchten ook te focussen op toekomstige potentiële inkomstenbronnen uit vastgoed op het businesspark (Jaarverslag 2022).

Potentie voor waardegroei

Meer verkeer in het luchtruim en op de start- en landingsbanen zorgt voor minder ruimte voor alternatief gebruik van de assets van GAE, zoals het testen van innovatieve oplossingen.

Het buiten de hekken gevestigde bedrijventerrein is vol. De behoefte aan bedrijfsruimte op GAE is groot. Er wordt gebouwd aan een nieuwe hangar op de plek waar voorheen de brandweerkazerne was gevestigd. Met invulling van de 10 tot 15 beschikbare hectare met Business Park Bravo ontstaat er nieuwe bedrijfsruimte binnen de hekken van GAE (RTV Drenthe, november 2022).

Met de komst van het Business Park kunnen meer bedrijven zich in de toekomst vestigen op het luchthaventerrein. Dit versterkt de financiële positie van GAE en geeft de luchthaven ook een strategisch voordeel omdat de aanwezigheid van een belangrijk bedrijventerrein bij de luchthaven de positie van de luchthaven versterkt.

Analyse

De waarde die door GAE gerealiseerd wordt, door het gebruik van haar assets voor andere doeleinden dan het uitvoeren van vluchten, is zowel economisch als maatschappelijk gezien relevant en zal in de toekomst waarschijnlijk aan relevantie toenemen. De inkomsten uit de exploitatie van het bedrijventerrein zijn financieel gezien interessant, de aanwezigheid van bedrijfsruimte in de directe

nabijheid van de luchthaven draagt bij aan de ontwikkeling van innovaties in de luchtvaartsector en het efficiënt benutten van ruimte voor duurzame energiewinning draagt bij aan de energietransitie.

GAE is bovendien een interessante locatie voor het onderwijs, wat één van de speerpunten is voor Noord-Nederland. Dit onderwijs is ook gekoppeld aan innovatie. Hiermee voegt GAE zowel maatschappelijk als economisch waarde toe.

3.4 Luchthaven als locatie voor innovatie

De luchthaven voegt zowel economische waarde als maatschappelijke waarde toe aan de regio door een plek te zijn waar op verschillende manieren innovatie plaatsvindt en door actief in innovatie te participeren.

GAE participeert bijvoorbeeld in Hydrogen Valley, als Hydrogen Valley Airport. Hydrogen Valley is de naam van de ontwikkeling van een volledig functionerende groene waterstofketen in Noord-Nederland. Hiermee loopt Noord-Nederland in Europa voorop. Onderdeel hiervan is het zesjarige project genaamd HEAVENN dat in januari 2020 van start is gegaan. Binnen Hydrogen Valley werkt GAE samen met gevestigde bedrijven en onderwijsinstaties aan een duurzaam en emissieloze luchthaven in de toekomst.

Eén van de programma's rondom duurzame luchtvaart is het hierboven reeds genoemde programma NXT Airport, dat nu bijna twee jaar loopt. NXT Airport focust zich op vier pijlers: energie, verduurzaming, innovatie en educatie. GAE werkt binnen dit programma samen met partners uit het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en overheden. Binnen het programma zitten concrete initiatieven op het gebied van waterstof, elektrisch vliegen, circulair ontmantelen van vliegtuigen, groene energieproductie en -opslag, onbemande luchtvaart en de ontwikkeling van de NXT Airport Campus (Strategie Groningen Airport Eelde 2024-2033).

Daarnaast heeft GAE samen met Hive.Mobility, Noorderpoort en het MBO College Airport initiatief genomen tot de learning community HIVE LAB – GAE. Hier worden vraagstukken, kennis en ervaring uit de praktijk en het onderwijs gedeeld en geborgd. Doel is om samen slimme oplossingen te vinden voor vragen uit de luchtvaartsector. Binnen de community werken veel bedrijven en onderwijsinstellingen samen (NXT Airport).

Noord-Nederland en Noord-Holland Noord vormen samen de stichting New Energy Coalition, een netwerk van kennisinstellingen, bedrijven, overheden en NGO's die samenwerken om de energietransitie voor een duurzame toekomst te versnellen (New Energy Coalition).

GAE heeft samengewerkt aan de ontwikkeling van een waterstofaangedreven Ground Power Unit (GPU), een aggregaat om vliegtuigen op de grond van energie te voorzien. GAE heeft hier in juni 2023 beschikking over gekregen. GAE test het komende half jaar samen met VolkerWessels het terugbrengen van de stikstofuitstoot bij de grondafhandeling middels een aan de GPU gekoppeld stikstoffilter (NoNOx project) (VolkerWessels). De aanwezige GPU betreft nu een demo met de ambitie om op te schalen in de toekomst.

Daarnaast kunnen voertuigen door de komst van een door TotalEnergies gebouwd waterstoftankstation in de toekomst op de luchthaven met waterstof tanken (RTV Drenthe, oktober 2022). Het zonnepark waarover GAE beschikt, wordt gezien als incubator voor de hele waterstofontwikkeling.

Het bedrijf Necamco heeft recent een vergunning aangevraagd voor het circulair ontmantelen van vliegtuigen op GAE. GAE werkt samen met partners om het proces circulair te maken door hergebruik van waardevolle onderdelen (GAE).

Potentie voor waardegroei

De verwachting dat er in de toekomst korte elektrische vluchten zullen plaatsvinden vanaf GAE biedt testpotentie. Zo kan er onder andere op GAE getest worden met onderhoud, energieopwekking en -opslag en laadsystemen (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033). Experts voorzien vanaf 2025 het ontstaan van nieuwe internationale netwerken als gevolg van de opkomst van elektrisch vliegen. Hierin spelen juist regionale luchthavens zoals GAE een belangrijke rol (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033).

Verwachting is dat regionale luchthavens zoals GAE in de toekomst efficiënte knooppunten worden voor verschillende vormen van zero-emissie modaliteiten, zowel door de lucht als over land. Zo is er ambitie om te experimenteren met transport per drones. Daarmee migreren deze luchthavens naar efficiënte mobiliteit-hubs. Hierdoor kan de regionale bereikbaarheid een enorme impuls krijgen (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033).

Met de vestiging van bedrijven in de Hydrogen Valley groeit de innovatiekracht van de regio, wat weer kan leiden tot vestiging van nieuwe partijen, gezien de toenemende duurzaamheidsambities van veel bedrijven. GAE heeft een intentieverklaring getekend om samen met partners uit de energiesector waterstofinfrastructuur te ontwikkelen op de luchthaven (RTV Drenthe, juni 2023). Doel hiervan is dat er vanaf 2028 door bedrijven als Airbus en Fokker Next Gen kan worden getest met waterstof vliegtuigen.

Door onderdeel te zijn en te blijven van (nieuwe) innovatieve projecten en programma's in Noord-Nederland kan GAE haar maatschappelijke waarde als luchthaven waar innovatie plaatsvindt in de toekomst nog verder vergroten.

Analyse

Voorwaarde vanuit het Rijk is dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen (Luchtvaartnota 2020-2050). Aangezien Noord-Nederland zich steeds meer richt op innovatie op het gebied van duurzame energie, zien we kansen voor GAE om nog meer een voorbeeldrol te pakken als duurzame luchthaven. De deelname van GAE aan Hydrogen Valley en het zonnepark op de luchthaven tonen aan dat GAE hier al mee begonnen is. Het hebben van een duurzame luchthaven past bij het imago dat Noord-Nederland – ook in het buitenland – wil hebben. Daarmee is het van toegevoegde maatschappelijke waarde voor de regio en een mogelijk pullfactor voor het type bedrijvigheid dat hier bij past.

De innovatiekracht door de samenwerking in de regio, waar GAE deel van uitmaakt, trekt bedrijven aan en opschaling van het aantal passagiersvluchten kan de relevantie van GAE als vestigingsfactor verhogen.

Naast gevestigde ondernemingen en instellingen op de luchthaven zijn er ook partijen die zich dicht bij de luchthaven vestigen vanwege bijvoorbeeld de clustering van bedrijven en de innovatie uitstraling van de regio. Deze partijen maken geen direct gebruik van start- en landingsbaan voor de bedrijfsvoering.

3.5 Regionale uitstraling luchthaven

GAE draagt bij aan zowel imago als zelfbeeld van Noord-Nederland, en heeft daarmee maatschappelijke en economische waarde.

GAE is een belangrijke voorziening voor het (internationaal) bereiken en ontsluiten van Noord-Nederland en daarmee een mogelijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Voor veel bedrijven valt

of staat vestiging niet bij de aanwezigheid van een luchthaven, maar wordt de keuze bepaald aan de hand van een longlist met factoren, waarvan nabijheid van een luchthaven onderdeel is. Dit betekent niet gelijk dat de bedrijven de luchthaven ook veel zullen gebruiken.

Voor sommige bedrijven is de aanwezigheid van GAE wel een directe reden voor vestiging. Dit was bijvoorbeeld het geval bij isotopenproducent SHINE Medical in Veendam. Zo zorgt de nabijheid van GAE voor een snelle en betrouwbare levering van isotopen voor SHINE Medical (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033).

Een regionale luchthaven, zoals GAE, zorgt ervoor dat minder dicht bevolkte regio's beter ontsloten worden. De aanwezigheid van een luchthaven heeft dan ook gevoelswaarde voor de regio. Uit het onderzoek van Kantar Public (2023) komt naar voren dat 90% van de vliegende respondenten in Noord-Nederland aangeeft liever vanaf GAE te vliegen dan vanaf een andere luchthaven.

Potentie voor waardegroei

Een luchthaven met een breed aanbod van internationale luchtverbindingen draagt bij om in aanmerking te komen als vestigingsplaats voor bedrijven (Noordelijke Rekenkamer). De ambitie om het passagiersverkeer op GAE op te schalen (zoals behandeld in Hoofdstuk 3.1) kan dus ook zorgen voor de aantrekking van bedrijven.

Draagvlak uit de omgeving en regio is een belangrijke "*licence 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. GAE maakt via het regionaal overleg luchthaven Eelde afspraken over hinderbeperking (Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033).

Draagvlak vanuit de regio is ook essentieel voor opschaling van het aantal passagiersvluchten. Recent onderzoek laat zien dat er veel draagvlak is vanuit de regio, ook voor het verruimen van de openingstijden (Kantar Public). Hoofdrede hiervoor is vaak de maatschappelijke waarde als gevolg van de luchthaven. Slechts een klein deel van de respondenten staat negatief tegenover het verruimen van de openingstijden van GAE. Respondenten gaven aan de verduurzaming van de luchthaven erg belangrijk te vinden.

Analyse

Voorwaarde vanuit het Rijk is dat er draagvlak vanuit de regio moet zijn voor de ontwikkeling van regionale luchthavens (Luchtvaartnota 2020-2050). Draagvlak voor groei van de luchthaven in de regio lijkt in ruime mate aanwezig om groei van GAE te legitimeren.

De waarde die GAE heeft als vestigingsplaatsfactor is economisch relevant en zal in de toekomst waarschijnlijk aan relevantie toenemen. Goede (internationale) ontsluiting draagt bij aan de weging van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor.

HOOFDSTUK 4

Bevindingen

Deze quickscan brengt de maatschappelijke en economische waarde van GAE in kaart. Hierbij is gekeken naar een aantal functies of activiteiten waarin die waarde door en met GAE voor (Noord-) Nederland gerealiseerd wordt. We constateren hierover het volgende:

- De luchthaven haalt haar inkomsten voor een groot deel uit havengelden. Passagiersvluchten leveren het meeste op. Het groot passagiersverkeer bestaat momenteel volledig uit charters, dus vakantieverkeer. Daarmee heeft de luchthaven een voornamelijk seizoensgebonden aanbod. De luchthaven levert door het steeds bredere aanbod van (vakantie)bestemmingen een flinke meerwaarde voor de regio. Voor inwoners van Noord-Nederland is vertrekken vanaf GAE zowel qua reis- als wachttijd zeer aantrekkelijk ten opzichte van andere luchthavens. Het draagvlak voor de luchthaven in de regio is dan ook groot.
- GAE wil graag ook weer lijnvluchten gaan uitvoeren. Daarmee wordt het aanbod aan bestemmingen voor de regio voorspelbaarder en het gebruik breder dan vakantieverkeer. Mogelijk kan GAE zo ook meer bijdragen aan de economische ontwikkeling van de regio doordat dit *inbound* toerisme zou kunnen stimuleren
- Doordat er vanaf de luchthaven veel lesvluchten worden gemaakt, vervult de luchthaven een belangrijke functie voor de luchtvaart in heel Nederland. Dit zorgt echter ook voor veel vliegbewegingen die overlast veroorzaken voor de omgeving. De opbrengst voor de luchthaven zelf per vliegbeweging is relatief gering. Een toename van het aantal lesvluchten is mogelijk qua ruimte voor het aantal vliegbewegingen, maar het is van belang de overlast die dit meebrengt voor de regio zoveel mogelijk te beperken. GAE en KFA zetten zich hier ook voor in.
- GAE is een luchthaven waar veel kan, door de ruimte erop/eromheen. Dit biedt ruime mogelijkheden voor (economische) innovatie, vestiging van bedrijven en maatschappelijke activiteiten.
- De luchthaven is cruciaal voor een aantal voor de regio zeer belangrijke medische voorzieningen en vervult daarmee een belangrijke maatschappelijke functie.
- De luchthaven is een vestigingsplaatsfactor voor de vestiging van nieuwe bedrijven. De mate waarin dit bepalend is voor de vestigingskeuze van een bedrijf is onbekend. Met Hydrogen Valley en de New Energy Coalition wil Noord-Nederland echter ook meer internationaal bedrijfsleven aantrekken. De aanwezigheid van een luchthaven als GAE kan daar aan bijdragen.
- Met focus op duurzaamheid en activiteiten gericht op een duurzaam energiesysteem en de toepassing van waterstof neemt de maatschappelijke waarde van de luchthaven toe:
 - De activiteiten van GAE zijn congruent met de ambities van Noord-Nederland op dit gebied. De luchthaven kan daarmee een uithangbord zijn voor de regio. Ook in het buitenland.
 - Door actief te zijn op het gebied van duurzaamheid en duurzame luchtvaart sorteert de luchthaven voor op de grotere rol van betekenis voor regionale luchthavens die verwacht wordt met de (op)komst van batterij-elektrisch aangedreven vliegtuigen.

Kortom, de economische en maatschappelijke waarde van GAE wordt gerealiseerd op verschillende terreinen, die veel verder gaan dan alleen vliegverkeer. De luchthaven is een randvoorwaarde om allerhande economische en maatschappelijke activiteiten in de regio mogelijk te maken.

Daarbij is opgemerkt dat de economische en maatschappelijke waarde van de luchthaven sterk met elkaar samen hangen. De economische waarde die gerealiseerd wordt op de luchthaven maakt het mogelijk om ook maatschappelijk actief te zijn. De maatschappelijke waarde die gerealiseerd wordt is een belangrijk onderdeel van de *licence to operate* van de luchthaven in de regio. Daarmee zijn maatschappelijke activiteiten een cruciaal onderdeel van het bedrijfsmodel van GAE.

Er is in deze quickscan slechts zijdelings geraakt aan de andere kant van waarde: de kosten van een regionale luchthaven als GAE, zowel in directe- (financiële bijdrage overheid) als in indirecte zin (externe effecten voor omgeving en milieu). Hier kunnen we dus maar zeer beperkt uitspraken over doen. We vinden het wel van belang om op te merken dat GAE een beweging heeft ingezet om op beide terreinen de kosten te reduceren. Meer passagiersverkeer zal leiden tot hogere inkomsten, waarmee een lagere financiële bijdrage wellicht mogelijk wordt. De stappen die GAE zet op verduurzaming en de voortrekkersrol die GAE daarin wil vervullen, zullen – zeker op termijn – leiden tot afnemende externe effecten aangezien vliegtuigen stiller en schoner worden. Dit is een transitie, waarbij de passagiersgroei waarschijnlijk sneller gaat dan de innovatie in stiller en schoner vliegen. Het is zaak gedurende de transitie de juiste balans te bewaken tussen de (economische) baten voor de regio en de kosten voor de omgeving, zodat het draagvlak dat GAE nu heeft in haar omgeving niet in het geding komt.

Bijlage 1. Bronnen

Verwijzing	Bron
AEC Skyline	aec-skyline.com
Architectenweb	'Zonnepanelen tussen start- en landingsbaan Groningen Airport', architectenweb.nl
CBS	'Regionale kerncijfers Nederland', cbs.nl
CBS ²	'Regionale kerncijfers; nationale rekeningen', cbs.nl
Cirrus	cirrus-sas.com
EenVandaag	'In een halfuurtje op het vliegveld: regionale luchthavens zien kansen nu Schiphol moet krimpen', eenvandaag.avrotros.nl
Europees Parlement	'The future of regional airport: Challenges and opportunities', europarl.europa.eu (2021)
Euroreizen	'Nederland: op verkenning in het noorden', euroreizen.be
Eurotransplant	'Regio Nederland', eurotransplant.org
GAE	'Circulaire ontmanteling op Groningen Airport Eelde', persbericht Groningen Airport Eelde (juli 2023)
Gedeputeerde Staten Drenthe	'Afdoening toezegging over het opstellen van een overzicht van de functies van Groningen Airport Eelde', Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten Drenthe (2022)
Groenleven	'Zonnepark Groningen Airport Eelde', groenleven.nl
Groninger Internet Courant	'CNN Travel lovend over Groningen: jong, hip en een van de beste plekken in Europa om te bezoeken', gic.nl
IATA	'Air travel growth continues in March', iata.org (2023)
Jaarverslag 2022	Jaarverslag 2022, Groningen Airport Eelde
Kantar Public	'Draagvlakonderzoek Groningen Airport Eelde', Kantar Public (2023)
Kavel10	kavel10.nl
Luchtvaartnieuws	'Loganair terug op Groningen Airport Eelde met NAM-charter', luchtvaartnieuws.nl
Luchtvaartnota 2020-2050	'Verantwoord vliegen naar 2050 Luchtvaartnota 2020-2050', rijksoverheid.nl

Verwijzing	Bron
McKinsey	'Short-haul flying redefined: The promise of regional air mobility', mckinsey.com (2023)
Nederlandse Transplantatie Stichting	'Alle transplantatiecentra', transplantatiestichting.nl
New Energy Coalition	'About us', newenergycoalition.org
Nierstichting	'Nieuwe donorwet succesvol, aantal niertransplantaties fors gestegen', nierstichting.nl
NOM	'Alles over de NOM', nom.nl
Noordelijke rekenkamer	'De toekomst van Groningen Airport Eelde', Noordelijke Rekenkamer (2023)
NOS	'Een jaar donorwet: meer potentiële donoren, maar niet meer donaties', nos.nl
NXT Airport	'Over educatie', nxtairport.nl
Omgevingsagenda landsdeel Noord	'Omgevingsagenda landsdeel Noord', denationaleomgevingsvisie.nl
Power Up	'Luchthavens in Nederland gaan starten met elektrisch vliegen', powerup.aero
RTV Drenthe, november 2022	'Belangrijke rol voor nieuw bedrijventerrein in toekomstplannen vliegveld Eelde', rtvdrenthe.nl
RTV Drenthe, oktober 2022	'Verduurzaming Groningen Airport Eelde gaat verder met komst waterstoftankstation', rtvdrenthe.nl
RTV Drenthe, juni 2023	'Wereldprimeur voor Groningen Airport Eelde met aggregaat op waterstof', rtvdrenthe.nl
RTV Drenthe, juli 2023	'Zestien bemanningsleden brandend schip Ameland opgevangen op Groningen Airport Eelde', rtvdrenthe.nl
RTV Noord	'Publiek: Groningen Airport Eelde moet toegangspoort van het Noorden worden', rtvnoord.nl
SSN	'RIS3: Strategie voor het Noorden', ssn.nl
Sterk Noord-Nederland	'Noord-Nederland werkt aan waterstof', sterknoordnederland.nl
Strategie Groningen Airport Eelde 2024 – 2033	'Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024 – 2033', Groningen Airport Eelde
TNO	'Duurzame vliegtuigbrandstoffen uit CO2 en water', tno.nl
Toekomst Luchtvaart	'Regionale luchthavens', toekomstluchtvaart.mett.nl
Travelpro	'Groningen Airport Eelde: extra vluchten en bestemmingen zomerseizoen 2023', travelpro.nl

Verwijzing	Bron
TU Delft	'Duurzame luchtvaart begint op het vliegveld', tudelft.nl
Verkeersanalyse 2022	Verkeersanalyse 2022, Groningen Airport Eelde
VolkerWessels	'VolkerWessels en Groningen Airport Eelde werken samen om uitstof stikstof te verminderen met NoNOx filter', volkerwessels.com
NOS	'Harbers: krimp Schiphol is 'onvermijdelijke stap', einde aan gedogen overlast', nos.nl
GAE Capacity in the Netherlands	'Capacity in the Netherlands'

Bijlage 2. **Gesprekspartners**

In het kader van deze quickscan hebben we gesprekken gevoerd met de volgende partijen:

- Groningen Airport Eelde
- KLM Flight Academy
- UMCG Transplantatiecentrum



WIJ ZIJN BERENSCHOT, GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG

Nederland is continu in ontwikkeling. Maatschappelijk, economisch en organisatorisch verandert er veel. Al 85 jaar volgen wij als adviesbureau deze ontwikkelingen op de voet en werken we aan een vooruitstrevende samenleving. De behoefte om iets fundamenteels te betekenen voor mens en maatschappij zit in onze genen. Met onze adviezen en oplossingen hebben we dan ook actief meegebouwd aan het Nederland van vandaag. Altijd op zoek naar duurzame vooruitgang.

Alles wat we doen, is onderzocht, onderbouwd en vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Zo komen we tot gefundeerde adviezen en slimme oplossingen. Die zijn op het eerste gezicht misschien niet altijd de meest voor de hand liggende. Juist deze eigenzinnigheid maakt ons uniek. Daarbij zijn we niet van symptoombestrijding. En gaan pas naar huis als het is opgelost.

Berenschot B.V.

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG UTRECHT
Postbus 8039, 3503 RA UTRECHT
030 2 916 916
www.berenschot.nl

BEOORDELING STRATEGIE GRONINGEN AIRPORT EELDE 2024-2033

NOTITIE

seo • economisch onderzoek

AUTEURS

CHRISTIAAN BEHRENS & MARTIN ADLER
MET MEDEWERKING VAN CARL KOOPMANS

IN OPDRACHT VAN

GEMEENTE TYNAARLO

AMSTERDAM, 7 NOVEMBER 2023

SEO-notitie nr. 2023-124

Informatie & Disclaimer

SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2023 SEO Amsterdam.

Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit deze notitie te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit deze notitie mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

Roetersstraat 29
1018 WB, Amsterdam

+31 20 399 1255
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl

Samenvatting belangrijkste bevindingen

Aanleiding en werkwijze

- Groningen Airport Eelde (hierna: "GAE") heeft in april 2023 haar aandeelhouders geïnformeerd over haar toekomststrategie voor de periode 2024-2033.
- De gemeente Tynaarlo is één van de aandeelhouders van GAE en heeft SEO Economisch Onderzoek (hierna: "SEO") verzocht om een onafhankelijke en objectieve beoordeling van de toekomststrategie en de bijbehorende economische en financiële onderbouwing uit te voeren.
- De beoordeling is uitgevoerd op basis van de door GAE aan de aandeelhouders verstrekte informatie. Ook zijn er twee gesprekken tussen de directie van GAE en de onderzoekers van SEO gevoerd om bevindingen te delen en verduidelijkende vragen te kunnen stellen. De mondelinge toelichting van de directie van GAE, bijvoorbeeld rondom de voorziene kostenontwikkeling, is meegenomen en verwerkt in deze notitie.

Bevindingen

- De toekomststrategie en bijbehorende economische en financiële onderbouwing geven een realistische prognose van de toekomstige ontwikkeling van GAE tot aan 2033. De prognose is aan de ene kant conservatief in de mogelijke bedrijfsopbrengsten, maar gaat tegelijkertijd ook uit van te realiseren schaalvoordelen welke circa een factor twee hoger liggen dan verwacht mag worden op basis van bestaande econometrische studies.
- De economische en financiële ontwikkeling van GAE tot aan 2033 is slechts in beperkte mate gekoppeld aan de ontwikkeling van Business Park Bravo.
- De strategische visie gaat in op toekomstige activiteiten zoals elektrisch vliegen, hubontwikkeling en Business Park Bravo. Deze elementen zijn echter niet meegenomen in de economische en financiële prognoses. De luchthaven geeft hiervoor als redenen de grote risico's, onzekerheden en het beogen te voldoen aan de eisen van de onderbouwing voor de aanvraag van het nieuwe luchthavenbesluit. Omgekeerd leunt de economische en financiële onderbouwing sterk op de ontwikkeling van charter- en lijnvluchten terwijl deze ontwikkeling in de strategische visie minder prominent benoemd is. SEO beoordeelt de keuze om in de onderbouwing uit te gaan van bestaande activiteiten als verstandig, tegelijkertijd zorgt deze keuze er wel voor dat de economische en financiële onderbouwing niet naadloos aansluit op de strategische visie.
- Uit de strategische visie en de onderbouwing blijkt dat de ontwikkeling van GAE afhankelijk is van bijdragen van overheden voor niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB). Zowel de noodzaak als onderbouwing van deze bijdragen worden door SEO als realistisch beoordeeld. De noodzaak van de gewenste verruiming van de openingstijden volgt niet uit de economische en financiële onderbouwing. Een verruiming van de openingstijden kan wel bijdragen aan de ontwikkeling van het bestemmingsportfolio van GAE en past daarmee binnen de toekomststrategie.
- Het te behalen schaalvoordeel van meer passagiers wordt in de economische en financiële onderbouwing met circa een factor twee overschat. Dit is een uitzondering op het over algemeen positieve oordeel hierboven. GAE veronderstelt impliciet dat een groei van tien procent van het aantal reizigers resulteert in een toename van de totale bedrijfslasten van vier procent. Bestaande econometrische studies laten zien dat de maximale schaalvoordelen zich laten vertalen naar een kostenstijging van minimaal zeven procent bij een toename van tien procent van het aantal reizigers. Dit betekent dat het aantal voor een positief bedrijfsresultaat noodzakelijke passagiersbewegingen niet rond de 225 duizend passagiers ligt, maar waarschijnlijk eerder in de orde van grootte van 275 duizend passagiers ligt.
- Zowel de strategische visie als de bijbehorende economische en financiële onderbouwing gaan niet in op risico's en onzekerheden rondom nationaal en/of internationaal luchtvaartbeleid. Hierdoor kan de vraagontwikkeling lager zijn dan op dit moment wordt aangenomen.

Inleiding

Achtergrond en vraagstelling

Groningen Airport Eelde (hierna: "GAE") is in Nederland één van de regionale luchthavens van nationale betekenis. Tussen 2010 en 2019 maakten gemiddeld zo'n 170 duizend passagiers (aankomst en vertrek) gebruik van de luchthaven. Na COVID-19 ligt het aantal passagiers in 2022 op zo'n 90 duizend. De luchthaven heeft in april 2023 haar aandeelhouders geïnformeerd over haar toekomststrategie voor de periode 2024-2033. De luchthaven presenteert met haar strategie een sluitende businesscase onder de voorwaarde dat de aandeelhouders financieel bijdragen aan de kosten van en investeringen in openbare veiligheid.

De gemeente Tynaarlo is één van de aandeelhouders van GAE. De gemeente heeft SEO Economisch Onderzoek (hierna: "SEO") verzocht om een onafhankelijke en objectieve beoordeling van de toekomststrategie en de bijbehorende economische en financiële onderbouwing.

Aanpak en leeswijzer

Bij het uitvoeren van de beoordeling maken we gebruik van verschillende bronnen. De gemeente Tynaarlo heeft de aanbestedingsbrief van de luchthaven met daarin het strategisch plan en de bijbehorende bijlagen met SEO gedeeld. De bijlagen bevatten onder andere de strategiebrieven 2024-2033, de economische onderbouwing, een draagvlakonderzoek uitgevoerd door Kantar Public en een reflectie van adviesbureau To70 op de duurzame strategie van GAE. Daarnaast heeft de gemeente Tynaarlo ook de financiële onderbouwing gedeeld met SEO. Naast deze documenten maken we bij de beoordeling ook gebruik van andere openbare bronnen, zoals onder andere de regiomonitor regio Groningen-Assen, het onderzoek van de Noordelijke Rekenkamer over de toekomst van de luchthaven en verschillende publicaties rondom het nationaal luchtvaartprognosemodel AEOLUS. We benutten ook de inzichten uit de wetenschappelijke literatuur.

Een gesprek met de directie van GAE vormt ook onderdeel van het onderzoek. Het gesprek heeft plaatsgevonden op 16 oktober 2023. Tijdens dit gesprek heeft SEO haar eerste bevindingen gedeeld en vragen gesteld ter verduidelijking. De conceptnotitie is zowel met de gemeente als met de directie van GAE gedeeld. Een tweede gesprek heeft plaatsgevonden op 6 november 2023 om op basis van de conceptnotitie nog enkele onderwerpen nader toe te lichten. Bij dit tweede gesprek was de opdrachtgever ook aanwezig. De reactie van de directie van GAE is in de beoordeling meegenomen en daar waar relevant ook expliciet in de beoordeling benoemd.

De beoordeling start met de analyse van de economische onderbouwing en gaat vervolgens door met de analyse van de financiële onderbouwing. In deze analyse maken we gebruik van de bovengenoemde bronnen om de gemaakte aannames te beoordelen. Vervolgens toetsen we de robuustheid van het toekomstplan en signaleren we eventuele, in het plan benoemde en/of onbenoemde, risico's en de bijbehorende mogelijke impact. De beoordeling sluit af met een conclusie.

Luchtvaartonderzoek bij SEO Economisch Onderzoek

De luchtvaartafdeling van SEO Economisch Onderzoek is één van de toonaangevende onderzoeksbureaus voor luchtvaart economie. De meeste leden van het team zijn gepromoveerd op transport- en luchtvaart economie en zijn nog actief in de wetenschap via onder andere het publiceren van wetenschappelijke artikelen en het verzorgen van colleges aan universiteiten. De opdrachtgevers zijn divers en omvatten zowel grote multinationals, sectorpartijen, nationale en internationale overheden en regionale en gemeentelijke overheden. De luchtvaartafdeling houdt zich onder andere bezig met de impact van de verschillende nationale en internationale duurzaamheidsagenda's op

luchtvaart, het meten van de connectiviteit en netwerkqualiteit van het aanbod van luchtvaart, passagiersgedrag en vervoersprognoses, luchthavenbenchmarkstudies over tarief- en capaciteitsontwikkeling, en maatschappelijk-economische impactstudies (MKBA en brede welvaart) rondom aan luchtvaart gerelateerde beleidsmaatregelen en/of investeringen.

Deze beoordeling is uitgevoerd door dr. Christiaan Behrens en dr. Martin Adler met ondersteuning van prof. dr. Carl Koopmans. Dr. Christiaan Behrens is senior projectleider bij SEO Economisch Onderzoek en gespecialiseerd in transport- en mededingingsvraagstukken. Hij is gepromoveerd luchtvaarteconoom en heeft ruim vijftien jaar ervaring met kwantitatief en kwalitatief onderzoek op het snijvlak van transport, marktwerking en consumentengedrag. Hij is als universitair docent verbonden aan de Vrije Universiteit en verzorgt onderwijs op het gebied van micro-economie, economie van de publieke sector- en transporteconomie. Daarnaast is hij directeur van Airneth, het wereldwijde wetenschappelijk kennisnetwerk voor luchtvaart-economisch beleidsonderzoek.¹ Dr. Martin Adler is senior onderzoeker bij SEO Economisch Onderzoek en gespecialiseerd in transport- en luchtvaartonderzoek. Momenteel leidt hij het onderzoek naar het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen van de luchtvaartsector, Destination 2050, en een onderzoek naar de brede impact van regionale luchthavens in Europa. Prof. dr. Carl Koopmans is onderzoeksdirecteur bij SEO Economisch Onderzoek en hoogleraar Beleidsevaluatie aan de Vrije Universiteit. Hij heeft veertig jaar ervaring met economisch onderzoek naar onder meer transport, energie, wonen en de arbeidsmarkt. Hij specialiseert zich in maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA); op dit terrein is hij één van de grootste deskundigen in Nederland. Hij werkt sinds 2002 bij SEO en sinds 2008 bij de Vrije Universiteit. Van 2006 tot 2009 was hij directeur van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en van 2002 tot 2007 hoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam.

SEO Economisch Onderzoek - en meer in het bijzonder de leden van het projectteam - voeren momenteel geen onderzoek uit dat zou kunnen leiden tot tegengestelde belangen met dit onderzoek. SEO hecht grote waarde aan haar onafhankelijke positie en objectieve invalshoek bij elk onderzoek. Verder wordt de onafhankelijkheid geborgd door een gedragscode, die op al onze onderzoeken van toepassing is.²

¹ Zie <http://www.airneth.nl/>

² Zie <https://www.seo.nl/over-ons/>

Analyse economische onderbouwing

Relatie strategie en economische en financiële onderbouwing

De aanbiedingsbrief van de luchthaven met daarin het strategisch plan bevat verschillende bijlagen. Zo is er een strategiebrief 2024-2033 en een separate economische onderbouwing. De strategiebrief en de economische onderbouwing sluiten niet naadloos op elkaar aan. Het meest in het oog springende voorbeeld hiervan is de rol van duurzaamheid en elektrisch vliegen. In de strategiebrief komt de transitie naar duurzaamheid - en daarbij de ontwikkeling van elektrisch vliegen en een veronderstelde regionale hubfunctie van GAE - prominent naar voren, terwijl in de economische onderbouwing de luchthaven juist aangeeft dat vanwege de grote onzekerheid rondom dit onderwerp de potentiële opbrengsten niet worden meegenomen in de economische (en financiële) onderbouwing. Ook het Business Park Bravo heeft een prominentere rol in de strategie dan in de bijbehorende economische (en financiële) onderbouwing. Het omgekeerde geldt voor de toename van (commercieel) verkeer als bouwsteen voor de toekomstvisie van de luchthaven. Het gaat dan met name om de groei van het chartersegment. Deze wordt uitgebreid behandeld in de economische onderbouwing en is de basis voor de financiële onderbouwing, maar komt niet terug in de strategiebrief.

Tijdens het tweede gesprek met de luchthaven heeft de directie van GAE nader toegelicht dat voor de strategische ontwikkeling van GAE onderwerpen zoals Business Park Bravo en elektrisch vliegen zeer belangrijk zijn, maar dat de luchthaven tegelijkertijd de haalbaarheid van het businessplan tot 2033 niet afhankelijk wil maken van deze onzekere (en nog niet-bestaande) activiteiten. Een extra reden hiervoor is dat de strategie ook input is voor de aanvraag door GAE van een nieuw luchthavenbesluit en dat het daarvoor ook wenselijk is om van bestaande activiteiten uit te gaan.

SEO stelt vast dat de economische en financiële onderbouwing zich richt op een meer conservatieve inschatting van de businesscase van GAE. SEO beoordeelt de keuze om in de onderbouwing uit te gaan van bestaande activiteiten als verstandig met als grootste voordeel dat de inschatting van de economische haalbaarheid van de businesscase niet afhankelijk is van risicovolle mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zoals elektrisch vliegen. Het nadeel is dat de onderbouwing van de businesscase niet volledig aansluit bij de door de luchthaven genoemde speerpunten in de strategievisie, zoals elektrisch vliegen en duurzaamheid.

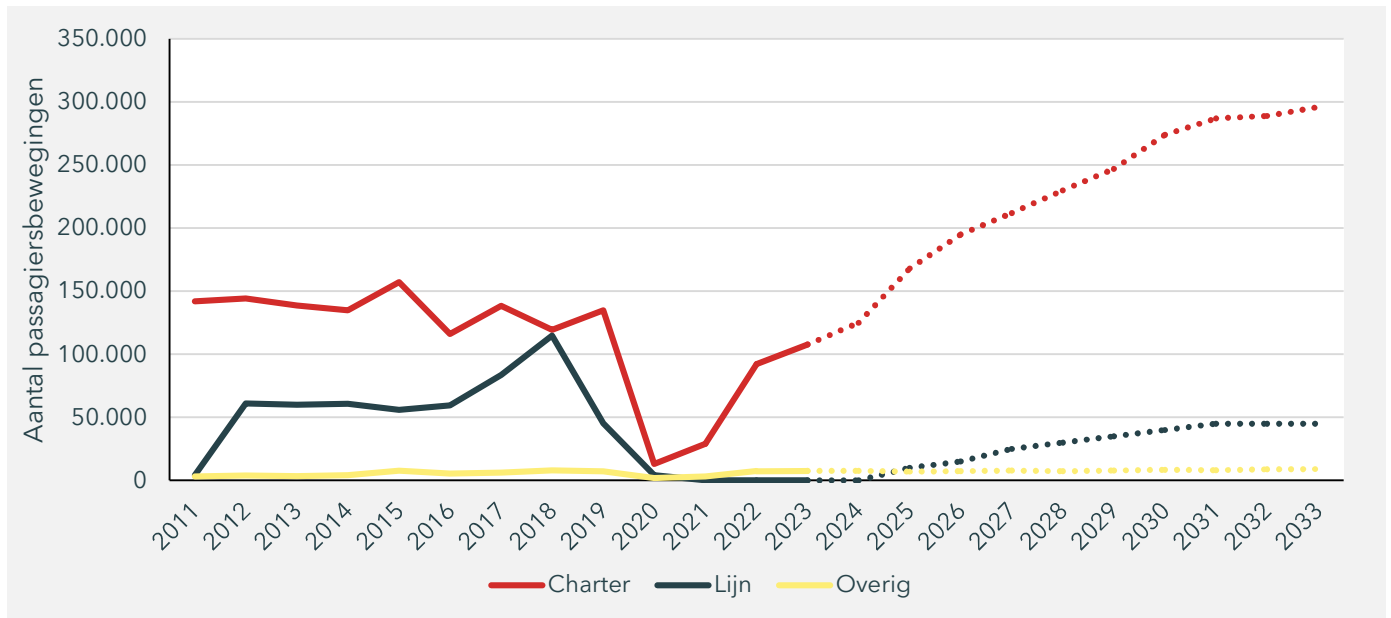
Prognose aantal vliegbewegingen en passagiers

De prognose van de luchtvaartactiviteiten maakt onderscheid naar de belangrijkste soorten verkeer op de luchthaven: chartervluchten, lijnvluchten, lesvluchten, transport- en vrachtluchten, maatschappelijke vluchten en general aviation. Figuur 1 geeft de historische ontwikkeling en de prognose weer voor het aantal passagiers van de verschillende segmenten op basis van de jaarverslagen van de luchthaven en de prognose zoals opgenomen in de financiële onderbouwing.³ Hierbij valt op dat de groei van het aantal passagiers met name voorzien is in het chartersegment. In de lijnvluchten zal de groei zeer beperkt zijn. In de overige segmenten (met name general aviation) zijn geen grote aantallen passagiers voorzien.

³ Net als CE Delft (zie het rapport van de Noordelijke Rekenkamer: De Jong 2023) merken we op dat de verkeersgegevens in het jaarverslag van Groningen Airport Eelde - zowel vliegbewegingen als passagiers - niet consistent zijn met de door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gepubliceerde verkeersgegevens. De oorzaak van dit verschil is tijdens het gesprek met de luchthaven toegelicht: het CBS rapporteert enkel de bewegingen van en naar Nederland terwijl er op GAE ook zogenoemde transitvluchten plaatsvinden, met name tussen GAE en Maastricht Aachen Airport.

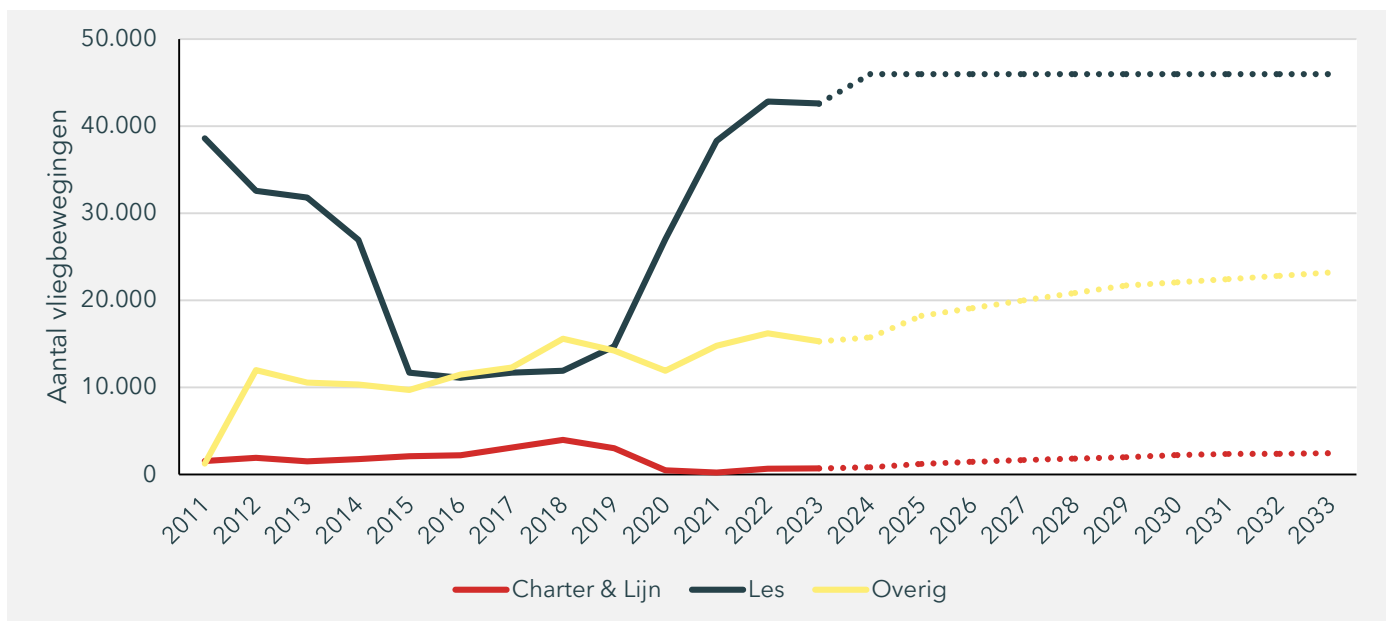
Als we kijken naar de prognose van het aantal vliegbewegingen zien we een ander beeld. Figuur 2 laat zien dat het aantal charter- en lijnvluchten volgens de prognose beperkt stijgt en dat de grootste stijging zit in het segment overig. Dit betreft met name een veronderstelde jaarlijkse groei van het aantal general aviation en maatschappelijke (medische) vluchten. Het veronderstelde groeipercentage over de periode 2024 tot en met 2033 is twee procent.

Figuur 1 Voorziene groei van het aantal passagiers op de luchthaven is vooral voorzien in het chartersegment



Bron: Financiële onderbouwing strategisch plan 2024-2033 en jaarverslagen Groningen Airport Eelde, bewerking SEO Economisch Onderzoek

Figuur 2 Aantal charter- en lijnvluchten stijgt in de prognose beperkt en blijft onder het niveau van 2018



Bron: Financiële onderbouwing strategisch plan 2024-2033 en jaarverslagen Groningen Airport Eelde, bewerking SEO Economisch Onderzoek

Een stijgend passagiersaantal in het handelsverkeer (charter- en lijnvluchten) in combinatie met een beperkte stijging van het aantal vliegbewegingen in dezelfde segmenten suggereert dat binnen deze segmenten de stoelcapaciteit per vlucht en/of de bezettingsgraad per vlucht moet stijgen. Deze impliciete aannames worden in de economische onderbouwing niet benoemd of toegelicht. Naar aanleiding van deze observatie heeft SEO hierover nadere vragen gesteld aan de directie van GAE. De verklaring voor deze observatie ligt in het feit dat er na COVID-19, met name in 2022 en 2023, sprake is van een substantiële verandering in de samenstelling van de vloot waarmee de vluchten worden uitgevoerd. In de periode 2011-2019 lag het gemiddelde passagiers per vlucht op circa 75 passagiers, terwijl de cijfers van 2022 het de eerste maanden van 2023 laten zien dat dit gemiddelde per vlucht nu eerder rond de 140 à 150 ligt. In de prognose tot aan 2033 gaat GAE uit van de 140 à 150 en niet van de gemiddelde bezetting uit de jaren 2011-2019.

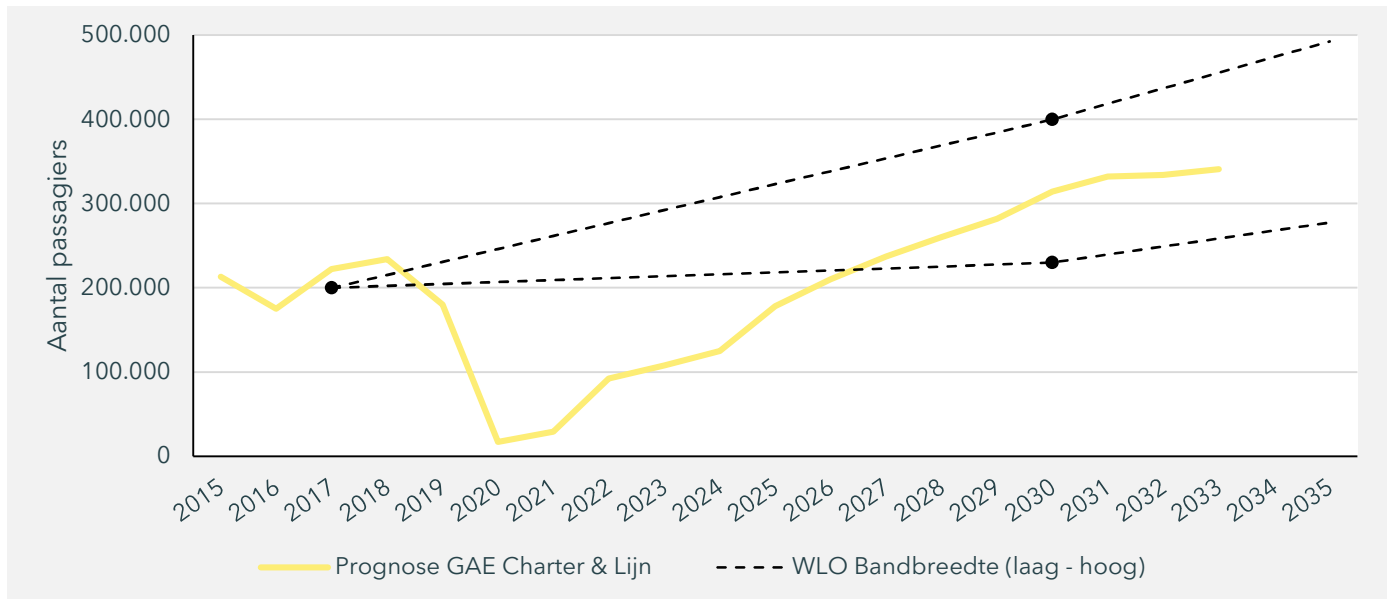
Om te beoordelen of de door de luchthaven gerapporteerde prognoses realistisch zijn, kijken we naar de meest recente referentieprognose 2022 op basis van het AEOLUS-luchtvaartmodel, zie Significance (2023). AEOLUS is het landelijk luchtvaartmodel in beheer van Rijkswaterstaat. Het model is een simulatiemodel waarmee langetermijnprognoses voor 2030 en 2050 worden bepaald. In 2023 is een actualisatie uitgevoerd van de referentieprognose 2022. Deze prognose dient als uitgangspunt voor verdere studies waarin de effecten van bijvoorbeeld nieuwe beleidsmaatregelen rondom luchtvaart doorgerekend worden. De referentieprognose gaat enkel uit van vaststaand beleid zoals bekend in 2022. Dit betekent onder meer een veronderstelde capaciteitsrestrictie op Schiphol van 500 duizend vluchten, een verhoogde vliegbelasting van 26,43 euro per 2023 en nog geen commerciële luchtvaart op Lelystad Airport. Daarbij merken we ook op dat AEOLUS uitgaat van de historische gemiddelde bezetting per vlucht, dus rond de 75 passagiers per vlucht.

Het luchtvaartprognosemodel laat ook voor GAE de ontwikkelingen zien. Het gaat daarbij om een inschatting van het aantal vluchten en passagiers in 2030 en 2050 voor twee scenario's, de zogenoemde WLO-laag- en WLO-hoog-scenario's.⁴ In tussenliggende jaren worden de prognoses lineair geïnterpoleerd. In Figuur 3 combineren we de inzichten uit de AEOLUS-actualisatie met de data zoals getoond in Figuur 1. Hieruit blijkt dat de prognose van de passagiersontwikkeling binnen de bandbreedte van de WLO-prognoses van AEOLUS ligt. Sterker nog, in het referentiejaar 2030 ligt de passagiersprognose in de economische onderbouwing op het gemiddelde van de prognose in het WLO-laag- en WLO-hoog-scenario. We concluderen dus dat de inschatting van het aantal passagiers door de luchthaven in lijn ligt met de scenario's van de rijksoverheid.

Voor de prognose van vliegbewegingen laat Figuur 4 zien dat de prognose van de luchthaven onder het scenario van WLO-laag ligt. Dit verschil ontstaat door het verschil in de aangenomen hoeveelheid passagiers per vlucht. Daar waar AEOLUS uitgaat van de historische gegevens, kijkt GAE bij haar prognose naar de gerealiseerde aantallen passagiers per vlucht vanaf 2022.

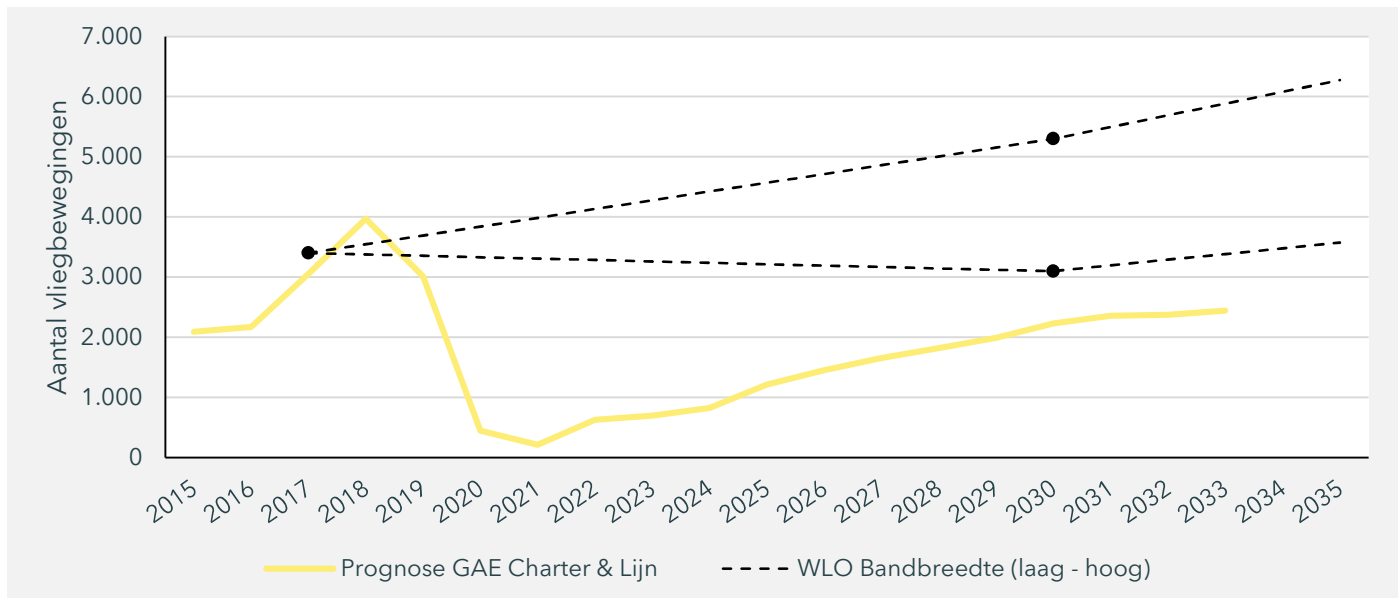
⁴ De WLO-scenario's zijn scenario's voor Nederland in het jaar 2030 en het jaar 2050. De scenario's zijn in 2015 opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau) en vormen de basis voor veel beleidsbeslissingen rondom welvaart en de fysieke leefomgeving, zie <https://www.wlo2015.nl/>.

Figuur 3 De prognose van de passagiersontwikkeling ligt binnen de bandbreedte van de WLO-scenario's



Bron: Financiële onderbouwing strategisch plan 2024-2033, jaarverslagen Groningen Airport Eelde en Significance (2023), bewerking SEO Economisch Onderzoek

Figuur 4 De prognose van het aantal vliegbewegingen ligt onder de bandbreedte van de WLO-scenario's



Bron: Financiële onderbouwing strategisch plan 2024-2033, jaarverslagen Groningen Airport Eelde en Significance (2023), bewerking SEO Economisch Onderzoek

Bijdrage voor kosten en investeringen in openbare veiligheid

De luchthaven voert wettelijk verplichte taken uit met het oog op openbare veiligheid, het gaat om brandweer en security. Deze taken vallen onder niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB). De Europese staatssteunregels zijn niet van toepassing op NEDAB. De overheid mag bijdragen in de kosten voor deze diensten. Uit de economische onderbouwing blijkt dat in het geval van GAE een bijdrage voor de NEDAB-kosten en investeringen cruciaal is in de toekomststrategie. Dit beeld wordt bevestigd in de financiële onderbouwing waaruit blijkt dat de direct toewijsbare personeelslasten voor brandweer en security ruim de helft van de totale

personeelslasten beslaan, en daarmee een grote impact hebben op de totale bedrijfslasten. GAE vormt hier geen uitzondering ten opzichte op andere regionale luchthavens in Europa.⁵

Openingstijden

De prognose van de passagiersaantallen is een belangrijk element van de economische en daarmee de financiële onderbouwing van de strategie. De ingeschatte passagiersaantallen liggen binnen de bandbreedte van de huidige nationale prognosemodellen. De economische onderbouwing geeft ook een toelichting op de verwachte verkeersontwikkeling. In deze toelichting worden twee randvoorwaarden duidelijk benoemd:

1. de eerdergenoemde bijdrage voor kosten en investeringen in openbare veiligheid;
2. een verruiming van de openingstijden (zie, onder andere, Bijlage 3, pagina 10 en pagina 12).

Aan deze gewenste verruiming van de openingstijden koppelt de luchthaven een groei van charters en lijnvluchten van ongeveer 700 jaarlijkse bewegingen in 2023 naar 1.650 bewegingen in 2027. Dit gaat om een voorziene stijging van meer dan 130 procent. De luchthaven vraagt als onderdeel van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit om een verruiming van de openingstijden met een half uur in de ochtend (van 6:30 uur naar 6:00 uur) en met een uur in de avond (van 23:00 uur naar 24:00 uur) voor het groot commercieel vliegverkeer.

De voorwaardelijkheid van de verruiming van de openingstijden roept verschillende vragen op. Indien de voorwaardelijkheid geldt, resulteert dit direct in een risico dat buiten de directe invloedssfeer van zowel de luchthaven als haar aandeelhouders ligt. De verruiming van de openingstijden is een onderdeel van de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit. De Wet luchtvaart vereist een vaststelling van een luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur, en dus door de Kroon (de rijksoverheid). Het strategisch plan gaat slechts zeer beperkt in op de eventuele gevolgen van het niet verkrijgen van de gewenste verruimde openingstijden. In de financiële onderbouwing wordt benoemd dat uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat een positief resultaat haalbaar is bij een omvang van ca. 200.000 tot 225.000 passagiers.⁶ Dit vraagt nog steeds om bijna een verdubbeling van het aantal passagiers ten opzichte van de huidige situatie. Of deze verdubbeling ook haalbaar is zonder de verruimde openingstijden - bijvoorbeeld vanwege de exogene groei naar luchtvaart en de verwachte toenemende schaarste in luchthavencapaciteit op andere luchthavens - is niet expliciet in de economische of financiële onderbouwing vermeld.

De aanname dat de gewenste verruiming van de openingstijden inderdaad resulteert in de genoemde toename van het aanbod (en vraag) is niet getoetst in de onderbouwing. De enige schriftelijk beschikbare onderbouwing zijn steunbrieven (supportletters) van Corendon, TUI, BARIN en de ANVR. Deze brieven onderschrijven alle het belang van openingstijden die niet beperkend zijn, maar geven ook verder geen onderbouwing. Tijdens het gesprek gaf de luchthaven aan dat de beperkte verruiming van de openingstijden het aantrekkelijk(er) kan maken voor luchtvaartmaatschappijen om één of meerdere vliegtuigen op GAE te stationeren. Eventuele plannen daarvoor zijn bedrijfsvertrouwelijke informatie en zijn om die reden niet opgenomen ter onderbouwing in de documentatie zoals GAE dit haar aandeelhouders heeft doen toekomen. Als de gewenste verruiming van de openingstijden leidt tot het stationeren van een vliegtuig op GAE betekent dit dat een luchtvaartmaatschappij een additionele turnaround

⁵ Zie bijvoorbeeld het Regional Airports Programme 2021-2025 in Ierland. Vanuit dit programma worden de investeringen voor safety en security op de regionale luchthavens door de overheid gefinancierd.

⁶ Tijdens het gesprek met de luchthaven is deze gevoeligheidsanalyse nader toegelicht. De gevoeligheidsanalyse is gebaseerd op een interpolatie van de getoonde prognose van de winst- en verliesrekening in de financiële onderbouwing, waarbij rekening wordt gehouden met kapitaallasten als gevolg van het noodzakelijk aangaan van leningen om te kunnen blijven investeren in de essentiële infrastructuur. Bij hogere passagiersvolumes zijn deze investeringen mogelijk zonder leningen. In de basisvariant van de prognose winst- en verliesrekening staan de rentelasten dan ook op nul.

(charter- of lijnvlucht) kan uitvoeren. Hierbij valt dan te denken aan een dagschema voor een toestel waarbij een vlucht naar de Middellandse-Zee/Turkije gecombineerd wordt met een vlucht naar Scandinavië, Midden- of Oost-Europa. De economische onderbouwing bevat geen verdere analyse naar de vraag of er wel voldoende vraag naar luchtvaart is van reizigers vanaf GAE om deze additionele turnaround te vullen.

Wel laat het aanvullende onderzoek van Kantar Public (Bijlage 6) zien dat de intentie van inwoners in de regio Noord-Nederland om GAE als luchthaven (vaker) te kiezen toeneemt als er meer bestemmingen worden aangeboden. De vraagstelling in het onderzoek van Kantar Public biedt niet de mogelijkheid om verdere uitspraken te doen over de hoeveelheid extra bestemmingen die daarvoor nodig zijn, maar deze uitkomst ondersteunt wel het beeld dat het aantal aangeboden bestemmingen een belangrijke parameter is voor de luchthavenkeuze. Deze bevinding is in lijn met de consensus in de wetenschappelijke literatuur dat het aanbod van bestemmingen, naast onder andere bereikbaarheid en kwaliteit van de voorzieningen, een belangrijke keuzevariabele is voor reizigers, zie, onder andere, Lieshout (2012), Maertens (2012), Pels et al. (2009) en Zijlstra (2020). Vanuit diezelfde wetenschappelijke literatuur is er geen bewijs voor de hypothese dat een relatief beperkte verruiming van de openingstijden tot grote veranderingen in de structuur en omvang van vraag en aanbod leidt.

Tot slot is het gelet op de historische ontwikkeling van de passagiersaantallen en de vergelijking met de AEOLUS-prognoses niet evident dat een verandering in openingstijden cruciaal is. De AEOLUS-prognose gaat uit van bestaand beleid – dus de huidig geldende openingstijden – en het verkeersvolume zoals behaald in 2017/2019 was ook gebaseerd op diezelfde openingstijden. Zelfs bij de sprong in de toename van het verkeersvolume in de periode 2023/2027 blijft het volume in dezelfde orde van grootte als AEOLUS en de periode 2017/2019. Met andere woorden, ook zonder de verruiming van de openingstijden zal een inschatting van het aantal passagiers in 2030 op circa 350 duizend kunnen uitkomen.

Rondom de discussie over openingstijden heeft de directie van GAE tijdens het tweede gesprek als reactie op de conceptnotitie toegelicht dat zij de verruimde openingstijden inderdaad als belangrijk onderdeel van de strategie maar niet als noodzakelijke randvoorwaarde beschouwt voor de prognose. De directie van GAE geeft aan dat binnen het door GAE gehanteerde prognosemodel de groei in het aantal passagiers zonder de verruimde openingstijden zich later in de tijd zal manifesteren.

Maatschappelijk belang luchthaven

De economische onderbouwing ziet de groei van passagiers in het charter- en lijnvluchtensegment als een belangrijke pijler van de exploitatie, maar benoemt ook de maatschappelijke rol van de luchthaven. Deze maatschappelijke rol volgt uit het afwickelen van medische vluchten (traumahelikopter en donorvluchten), het accommoderen van opleidingsvluchten, bieden van connectiviteit en het effect als vestigingsplaats (in combinatie met het te ontwikkelen Business Park Bravo) op het vestigingsklimaat. Deze maatschappelijke elementen hebben geen directe impact op de strategie rondom de exploitatie van de luchthaven.

In opdracht van GAE heeft Berenschot recent het maatschappelijk en economische effect van de luchthaven voor de regio en voor Nederland via een quick-scan in kaart gebracht, zie Berenschot (2023). Hoewel het beoordelen van deze quick-scan buiten de reikwijdte van de huidige opdracht valt, kan eventuele aanvullende informatie wel helpen bij de beoordeling van de strategie van Groningen Airport Eelde. De quick-scan van Berenschot (2023) bevat echter geen aanvullende informatie ten opzichte van de aanbiedingsbrief van de luchthaven met daarin het strategisch plan en de bijbehorende bijlagen.

Voor elk van de genoemde maatschappelijke rollen is de vraag in hoeverre de luchthaven een additioneel effect heeft op het maatschappelijk belang en in hoeverre er substituten beschikbaar zijn. Wat betreft de medische vluchten lijkt het maatschappelijk additioneel effect duidelijk aanwezig en lijkt een substituuut ook niet direct voorhanden. Uit de economische onderbouwing is het onduidelijk in hoeverre de exploitatie afhankelijk is van de lesvluchten en of er substituten (andere luchthavens met vergelijkbare faciliteiten) beschikbaar zijn. Tijdens het gesprek met GAE heeft de directie van de luchthaven mondeling toegelicht dat het aandeel van lesvluchten in de bedrijfsopbrengsten beperkt is. De havengelden van de charter- en lijnvluchten (passagiers) vormen verreweg de belangrijkste pijler, met circa tussen de 70 en 80 procent aandeel in de voorziene bedrijfsopbrengsten en -exploitatie.

Tot slot spreekt de economische onderbouwing over het belang van Groningen Airport Eelde binnen het systeem van luchthavens in Nederland, en dan vooral gericht op de charter- en lijnvluchten, gelet op de toenemende schaarste in luchthavencapaciteit. De omvang het totaal aantal passagiers blijft relatief echter klein. Luchthavens zoals Weeze en Brussel kennen een meer divers aanbod en grotere capaciteit en zullen naar verwachting daarmee ook een belangrijke rol spelen bij eventueel uitwijkende reizigers vanuit Nederland.

Analyse financiële onderbouwing

De financiële onderbouwing is een ondersteunend separaat document bij de economische onderbouwing van de strategische visie van GAE. De financiële onderbouwing is door de gemeente Tynaarlo met SEO gedeeld ten behoeve van deze beoordeling. De onderbouwing beslaat de periode 2024-2033 en bestaat uit twee hoofdonderdelen. Het eerste onderdeel betreft een onderbouwing van de prognose van het aantal vliegbewegingen en passagiers. Deze prognose is uitgesplitst naar type gebruikers van de luchthaven. Het tweede onderdeel geeft een toelichting op de financiële onderbouwing via een prognose van de winst- en verliesrekening. Hierbij is specifieke aandacht voor de onderbouwing van de NEDAB-investeringen en NEDAB-kosten. Hieronder bespreken we met name de winst- en verliesrekening aangezien de prognose van het verkeer en NEDAB in de vorige sectie al zijn behandeld. Tenzij anders vermeld verwijzen de paginanummers naar de betreffende pagina in het document "Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033".⁷

Prognose winst- en verliesrekening 2024-2033

De prognose van de winst- en verliesrekening loopt van 2024 tot en met 2033. In de eerste twee rijen is de prognose van het aantal passagiers en het aantal vliegbewegingen opgenomen. Dit suggereert dat er voor de verschillende opbrengsten en lasten een samenhang is met het aantal passagiers en/of aantal vliegbewegingen. De luchthaven bevestigt dit beeld in de begeleidende tekst door er expliciet op te wijzen dat: "uit de gevoeligheidsanalyse op onze cijfers blijkt, dat er een positief resultaat wordt geboekt bij een omvang van ca. 200.000 tot 225.000 passagiers per jaar" (p. 4). Een verdere toelichting op de gevoeligheidsanalyse in het stuk zelf ontbreekt maar is mondeling gegeven tijdens het gesprek met de luchthaven, zie voetnoot 6.

De daadwerkelijke samenhang tussen de prognose van het aantal vliegbewegingen en passagiers en de verschillende opbrengsten is niet verder toegelicht anders dan dat er wordt gesteld dat er een onderliggend economisch model is waarin in ieder geval rekening is gehouden met een lager tarief voor lijndiensten dan voor charters (p. 1). De NEDAB-kosten en -investeringen zijn wel verder toegelicht (p. 5).

Voor de beoordeling van de businesscase en de gepresenteerde financiële onderbouwing is meer informatie over de samenhang en ontwikkeling van de verschillende posten op de winst- en verliesrekening wenselijk. Tijdens het gesprek met de luchthaven heeft de directie op specifieke vragen, bij enkele veronderstellingen en bij de werking van het achterliggende economische model een mondelinge toelichting gegeven. Deze mondelinge toelichting hebben we meegenomen in de onderstaande beoordeling van de financiële onderbouwing van de bedrijfsopbrengsten en -lasten.

Bedrijfsopbrengsten

De verhoudingen in de gepresenteerde ontwikkelingen van de verschillende posten in de bedrijfsopbrengsten roepen enkele vragen op die niet worden beantwoord in de financiële onderbouwing en/of de strategie, maar wel mondeling door de directie aan SEO zijn toegelicht. Tabel 2 laat het onderdeel bedrijfsopbrengsten van de winst- en verliesrekening zien zoals deze is opgenomen in de financiële onderbouwing (p. 4). De bedrijfsopbrengsten

⁷ De financiële onderbouwing sluit op pagina 5 af met de mededeling dat de onderbouwing en de businesscase op een later moment worden beoordeeld door Schiphol Nederland B.V. Tijdens het gesprek met de luchthaven heeft de directie aangegeven dat deze beoordeling plaatsvindt in het kader van de verkenning samenwerking GAE-Schiphol (zie Bijlage 4 bij de strategische visie) en dat deze beoordeling niet openbaar wordt. Op het moment van het gesprek was de beoordeling nog niet afgerond.

kennen de posten: havengelden, opbrengst gebouwen en terreinen, brandstofverkopen en overige bedrijfsopbrengsten.

Wat betreft havengelden valt het op dat de luchthaven ervoor kiest om de opbrengsten per passagier niet te verhogen in de periode 2023-2033.⁸ Gelet op de door de luchthaven aangehaalde toekomstige schaarse capaciteit in Nederland is het de vraag waarom deze schaarste niet terugkomt in een stijging van de luchthavengelden. Door de toenemende schaarste wordt de luchthaven relatief concurrerender, maar de luchthaven maakt de (impliciete) keuze om dit niet (deels) om te zetten in een prijsverhoging. Vanuit economisch oogpunt gaat de luchthavenstrategie ervan uit dat de luchthaven prijsnemer is en zelf geen invloed kan uitoefenen op de prijs. De enige optie die dan overblijft om aan de stijgende vraag te voldoen is de om de capaciteit (output) te verhogen. De onderbouwing voor deze keuze ontbreekt, maar is wel relevant met het oog op de uit publieke middelen gevraagde bijdrage voor kosten en investering in openbare veiligheid. De luchthaven gaf tijdens het gesprek aan dat de keuze om de havengelden per passagier in de financiële onderbouwing niet te laten stijgen neerkomt op een conservatieve inschatting van de mogelijke opbrengsten per passagier. In aanvulling daarop geeft GAE aan dat gegeven het publiek aandeelhouderschap, waarbij mogelijk kan worden overgegaan tot het uitkeren van dividend aan de aandeelhouders, de hoogte van de (noodzakelijke) NEDAB-bijdragen en de bedrijfsresultaten communicerende vaten zijn. De verdeling tussen NEDAB-bijdragen en bedrijfsresultaten maakt, afgezien van de mogelijke vennootschapsbelasting, daarom ook niet uit voor de prognose van de haalbaarheid van de businesscase van GAE.

Tabel 2 De financiële onderbouwing gaat uit van constante opbrengsten per passagier

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Vervoersprognose											
Aantal passagiers (in 1.000)	115	133	185	217	245	267	290	322	340	343	350
Aantal vliegbewegingen (in 1.000)	58,6	62,6	65,4	66,6	67,7	68,7	69,7	70,3	70,8	71,2	71,7
Opbrengsten											
Havengelden (€1.000)	3.278	3.729	5.226	6.131	6.924	7.566	8.230	9.153	9.720	9.936	10.309
<i>Per passagier (€)</i>	28	28	28	28	28	28	28	28	29	29	29
Opbrengst gebouwen (€1.000)	697	722	849	1.019	1.237	1.405	1.423	1.444	1.461	1.475	1.490
<i>Per passagier (€)</i>	6	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4
Brandstofverkopen (€1.000)	183	218	303	359	408	449	493	554	591	604	630
<i>Per passagier (€)</i>	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Overige bedrijfsopbrengsten (€1.000)	432	503	692	815	924	1.018	1.116	1.252	1.337	1.368	1.416
<i>Per passagier (€)</i>	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Bron: Groningen Airport Eelde (p. 4), bewerking SEO Economisch Onderzoek omvat afronding getallen en weergave opbrengsten per passagier (cursief), bedragen in reële termen

De havengelden per vliegbeweging nemen wel toe. Op basis van de informatie is dit vooral toe te schrijven aan een verandering in de vervoersmix. Het aandeel charters en lijnvluchten neemt binnen de strategie toe waardoor het aantal passagiers en de bezettingsgraad per vliegbeweging stijgen. Hetzelfde patroon is zichtbaar bij

⁸ De havengelden per passagier lagen voor COVID-19 in de jaren 2015 tot en met 2019 op zo'n 17 euro, zie het jaarverslag 2019. Gecorrigeerd voor inflatie - de CBS-prijsindex staat in 2023 op circa 125 met 2015 als basisjaar - is dit gelijk aan circa 21 euro. Het niveau van de havengelden per passagier ligt sinds 2022 op 28 euro.

brandstofverkoop. Hierbij is wel opvallend dat de luchthaven in de toelichting van de strategie op pagina 7 (strategie) ervan uitgaat dat de zakelijke lijndiensten deels zullen plaatsvinden met kleinere elektrische vliegtuigen van 9 tot 19 passagiers. Deze toelichting sluit niet aan bij de financiële onderbouwing waarbij het gemiddelde aantal passagiers per vliegtuig juist omhoog gaat en er geen claim wordt gelegd op de ontwikkeling van een netwerk met verbindingen die haalbaar zijn voor elektrisch vliegen. De financiële onderbouwing rondom de lijnvluchten gaat uit van een beperkt herstel van de omvang van deze activiteiten kijkend naar het verleden (periode 2014-2019). Dit is realistischer dan de veronderstelling van een ontwikkeld netwerk met zakelijke bestemmingen vanaf Groningen bediend door elektrische vliegtuigen met een capaciteit van 9 tot 19 stoelen.⁹

Het ontwikkelen van Park Bravo resulteert naar verwachting in een toename van het aantal bewegingen van general aviation, een toename van bedrijvigheid en van inkomsten uit erfpacht (pagina 11 Strategie). Het is in de financiële onderbouwing onduidelijk of en in welke mate de stijging van de opbrengst gebouwen en overige bedrijfsopbrengsten wordt toegerekend aan het ontwikkelen van Park Bravo. Hetzelfde geldt voor erfpacht. Voor Park Bravo is circa 10 tot 15 hectare beschikbaar. Qua orde van grootte zou ontwikkeling hiervan kunnen leiden tot jaarlijkse erfpachtinkomsten van circa 240 à 360 duizend euro.¹⁰ De getoonde ontwikkeling van de opbrengst gebouwen valt in deze orde van grootte. Tijdens de mondelinge toelichting geeft GAE aan dat de helft van de voorziene vrachtluchten (circa 250) gebaseerd zijn op de ontwikkeling van Park Bravo en dat inderdaad het deel erfpacht in de financiële onderbouwing is meegenomen. Tijdens de mondelinge toelichting benoemde GAE erfpacht, stijging parkeergelden en stijging omzet concessies voor horeca en retail als de belangrijkste pijlers voor de toename van de totale bedrijfsopbrengsten over de periode tot aan 2033. De gemiddelde bedrijfsopbrengst per passagier blijft nagenoeg constant.

Bedrijfslasten

Tabel 3 geeft de prognose van de ontwikkeling van de bedrijfslasten weer voor de periode 2023 tot en met 2033 uitgesplitst naar personeelskosten, afschrijvingskosten, overige bedrijfskosten en NEDAB-kosten.¹¹ Om inzicht te krijgen in de verschillende ontwikkelingspatronen kiezen we ervoor om ook hier de lasten per passagier te laten zien. Hieruit valt op te maken dat de luchthavenstrategie aanneemt dat:

- personeelskosten per passagier over de tijd halveren van 52 naar 26 euro;
- afschrijvingskosten per passagier over de tijd constant blijven;
- overige bedrijfskosten per passagier over de tijd meer dan halveren van 18 naar 7 euro;
- de noodzakelijke NEDAB-bijdrage (lasten) per passagier over de tijd meer dan halveren van 31 naar 13 euro;
- de totale kosten per passagier gecorrigeerd voor de NEDAB-bijdrage over de tijd dalen van 44 naar 26 euro, ongecorrigeerd dalen de kosten van 75 naar 40 euro.¹²

De vraag is in hoeverre het aannemelijk is dat de verschillende kosten per passagier over de tijd zo sterk zullen dalen. Dalende gemiddelde kosten gaan uit van schaalvoordelen. Het hebben van schaalvoordelen betekent dat

⁹ De argumentatie rondom elektrisch vliegen op GAE is eerder door CE Delft beoordeeld, zie het rapport van de Noordelijke Rekenkamer (De Jong, 2023). CE Delft concludeert dat de kans klein is dat op GAE elektrisch vliegen via lijnvluchten voor het zakelijk segment al succesvol zal zijn rond 2030. Op dit moment is er in de wetenschappelijke literatuur nog geen consensus over welke bedrijfsmodellen rond 2030 mogelijk zijn voor regionale luchthavens rondom elektrisch vliegen, zie, onder andere, Grimme et al. (2020), en Justin et al. (2020) en Kinene et al. (2023). Het gegeven dat de financiële onderbouwing niet lijkt uit te gaan van deze ontwikkeling is daarom ook als positief aan te merken.

¹⁰ Uitgaande van een vierkantemeterprijs van 60 euro (opgave gemeente Tynaarlo) en een canonpercentage van 4 procent, is er sprake van een totale grondwaarde van circa 6 à 9 miljoen euro.

¹¹ De uitsplitsing naar NEDAB-kosten wordt in de jaarverslagen niet gemaakt waardoor een directe vergelijking met voorgaande jaren niet mogelijk is.

¹² In de winst- en verliesrekening is ook vanaf 2029 een post vennootschapsbelasting opgenomen. De timing van deze betaling is gebaseerd op het verrekenen van verliezen in eerdere jaren, waaronder de jaren tijdens COVID-19.

het produceren van iedere extra eenheid output (passagiers of vliegbewegingen) lagere marginale kosten kent. Dit effect treedt bijvoorbeeld op als er sprake is van vaste kosten die niet direct toenemen als er extra passagiers of vluchten worden afgehandeld. Tijdens het gesprek heeft de luchthaven aangegeven zich deels te baseren op de recente omstandigheden waarbij extra vluchten werden afgehandeld op GAE, vanwege operationele capaciteitsbeperkingen op Schiphol, en de output en omzet van GAE toenamen, maar de kosten constant bleven.

Tabel 3 De daling over tijd in de personeelskosten, overige bedrijfskosten en NEDAB per passagier veronderstellen sterke schaalvoordelen

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Vervoersprognose											
Aantal passagiers (in 1.000)	115	133	185	217	245	267	290	322	340	343	350
Aantal vliegbewegingen (in 1.000)	58,6	62,6	65,4	66,6	67,7	68,7	69,7	70,3	70,8	71,2	71,7
Bedrijfslasten											
Personeelskosten (€1.000)	5.941	6.471	7.121	7.699	7.981	8.272	8.485	8.780	8.911	9.045	9.181
<i>Per passagier (€)</i>	52	49	39	35	33	31	29	27	26	26	26
Afschrijvingskosten (€1.000)	597	746	873	1.063	1.237	1.378	1.514	1.954	2.173	2.169	2.170
<i>Per passagier (€)</i>	5	6	5	5	5	5	5	6	6	6	6
Overige bedrijfskosten (€1.000)	2.121	2.249	2.282	2.317	2.351	2.387	2.422	2.459	2.496	2.533	2.571
<i>Per passagier (€)</i>	18	17	12	11	10	9	8	8	7	7	7
NEDAB											
NEDAB-bijdrage (€1.000)	3.594	3.761	3.854	3.949	4.048	4.150	4.255	4.363	4.474	4.589	4.708
<i>Per passagier (€)</i>	31	28	21	18	17	16	15	14	13	13	13
Totaal bedrijfslasten											
<i>Per passagier (€)</i>	44	43	35	33	31	30	28	27	27	27	26

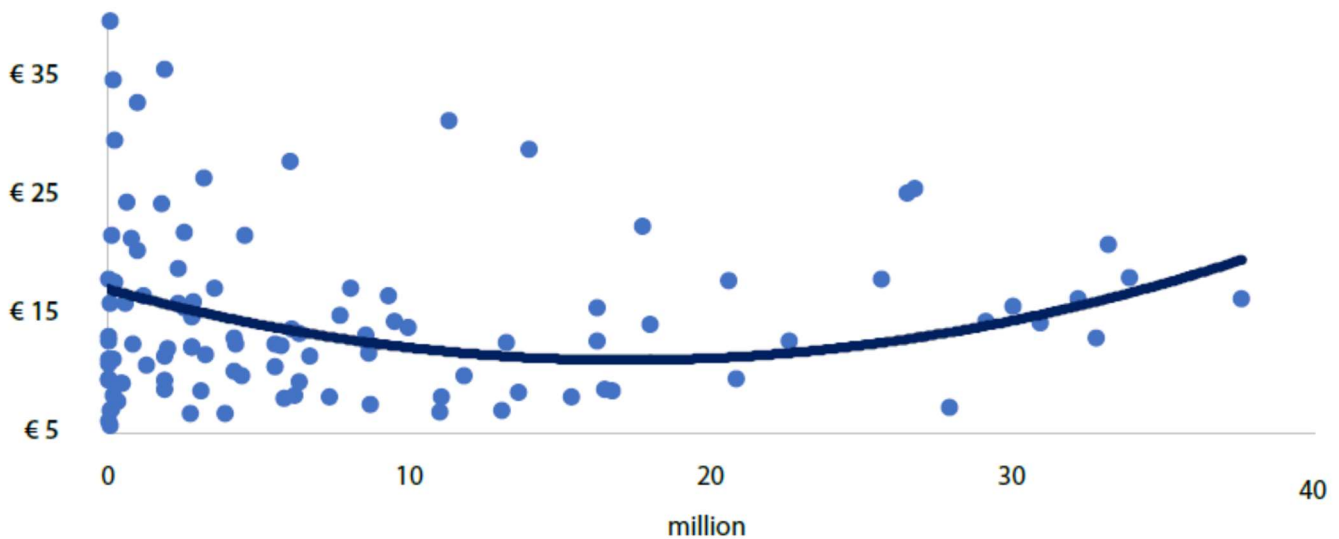
Bron: Groningen Airport Eelde (p. 4), bewerking SEO Economisch Onderzoek omvat afronding getallen en weergave opbrengsten per passagier (cursief), bedragen in reële termen, totale bedrijfslasten zijn de kosten minus NEDAB-bijdrage

Er is in de jaren na de deregulering van de luchtvaart relatief veel onderzoek gedaan naar schaalvoordelen en de efficiënte omvang van luchthavens. Pels et al. (2003) en Martin et al. (2011) zijn twee van de meest geciteerde studies. De studie van Pels et al. (2003) kijkt naar Europese luchthavens, de studie van Martin et al. (2011) naar luchthavens in Spanje. In tegenstelling tot latere studies – zie See et al. (2023) voor een overzicht – bieden de eerdere studies direct inzicht in de mate waarin schaalvoordelen een rol spelen bij luchthavens. De latere studies vergelijken met name de relatieve efficiënte tussen luchthavens zonder uitspraken te doen over de absolute waarde, dus of er sprake is van schaalvoordelen of schaalnadelen. De belangrijkste conclusie uit deze studies is dat er sprake is van schaalvoordelen bij luchthavens, zeker voor luchthavens onder de grens van maximaal enkele miljoenen passagiers per jaar. Martin et al. (2011) geeft een bandbreedte met een schaalelasticiteit van circa 0,7 tot 0,85. Dit betekent dat de groei van de output (bijvoorbeeld het aantal passagiers) met 10 procent resulteert in een kostenstijging van 7 tot 8,5 procent. De gemiddelde kosten dalen dus en de gemiddelde luchthaven opereert onder schaalvoordelen. Pels et al. (2003) laten zien dat de gemiddelde luchthaven in Europa onder nagenoeg geen schaalvoordelen meer heeft, maar dat kleinere luchthavens wel onder schaalvoordelen opereren.

Recentere cijfers van ACI Europe (2023) geven ook een beeld van de omvang van schaalvoordelen op (regionale) luchthavens. Figuur 5 laat deze cijfers zien en toont dat er voor het Europees gemiddelde (de doorgetrokken lijn)

sprake is van schaalvoordelen tot aan maximaal 20 miljoen passagiers. Gelet op dit Europees gemiddelde zou een luchthaven die verdriedubbelt tot 350 duizend passagiers een daling van de totale kosten per passagier van ongeveer 16 naar 15 euro verwachten. Dit impliceert een schaaelasticiteit van circa 0,9.¹³ Deze schatting ligt daarmee iets boven de inschatting op basis van Martin et al. (2011).

Figuur 5 De totale kosten per passagier dalen van maximaal 16 euro tot circa 12 euro



Bron: ACI Europe (2023), pagina 14

De ontwikkeling van de bedrijfslasten in combinatie met de vervoersprognose zoals gepresenteerd in de financiële onderbouwing geeft de mogelijkheid om het impliciet veronderstelde niveau van schaalvoordelen door te rekenen en te vergelijken met de orde van grootte zoals geschat door Martin et al. (2011) en ACI (2023). We kijken hierbij voor de periode 2023 tot 2033 naar de ontwikkeling van de totale bedrijfslasten (personeelskosten, afschrijvingskosten, overige bedrijfskosten, met en zonder correctie voor NEDAB-kosten) en de ontwikkeling van het aantal passagiers.

Een benadering van de veronderstelde schaaelasticiteit is te geven door de procentuele verandering van de totale bedrijfslasten te delen door de procentuele verandering in passagiers. De procentuele verandering van de bedrijfslasten tussen 2023 en 2033 bedraagt circa 80 procent. De procentuele verandering in het aantal passagiers bedraagt circa 200 procent. De schaaelasticiteit is bij benadering dus 0,4. Dit betekent dat de financiële onderbouwing van de strategie ervan uitgaat dat een groei van 10 procent in het aantal reizigers gepaard gaat met een groei van slechts 4 procent in de totale bedrijfslasten. Gelet op de bevindingen uit de eerdergenoemde studies lijkt dit een overschatting van de schaalvoordelen met ongeveer een factor twee. Deze overschatting van de schaalvoordelen impliceert een onderschatting van de kostenontwikkeling tot 2033.

Om te illustreren wat de mogelijke effecten zijn van deze overschatting van de te behalen schaalvoordelen, berekenen we wat de kosten in 2033 zouden zijn bij de aanname van een schaaelasticiteit van 0,7, gelijkblijvende opbrengsten en een gelijkblijvende NEDAB-bijdrage. De aanname van de schaaelasticiteit is gebaseerd op de

¹³ De totale kosten bij 115 duizend passagiers bij gemiddelde kosten van 16 euro zijn gelijk aan $115 \cdot 16 = 1.840$ en bij 350 duizend $350 \cdot 15 = 5.250$. De schaaelasticiteit is gelijk aan de procentuele verandering van de kosten (185 procent) gedeeld door de procentuele verandering van het aantal passagiers (204 procent), oftewel 0,9.

hoogste schaalvoordelen die in de literatuur zijn gerapporteerd in de studie van Martin et al. (2011). Bij deze aanname zouden de kosten als gevolg van een toename in het aantal passagiers van 200 procent zo'n 140 procent ($0,7 \cdot 200$) hoger liggen ten opzichte van 2023, in plaats van de in de financiële onderbouwing impliciet veronderstelde 80 procent. De totale kosten zouden dan in 2033 bij benadering 12 miljoen euro bedragen (in plaats van 9 miljoen euro), oftewel circa 35 euro per passagier (in plaats van 26 euro). De kosten worden in het jaar 2033 door de aanname van de schaalelasticiteit dus met circa een kwart onderschat. In de financiële prognose zou dit betekenen dat de luchthaven vanaf 2028 een positief bedrijfsresultaat laat zien, oftewel bij circa 275 duizend passagiers, in plaats van in 2025 en bij circa 200 tot 225 duizend passagiers.

Risico's

Het strategiedocument van GAE, en in het bijzonder de economische onderbouwing en financiële onderbouwing, bevatten weinig tot geen analyse van de impact van mogelijke risico's voor de vervoers- en financiële prognose. Eerder in deze beoordeling zijn de risico's rondom de openingstijden, Park Bravo, NEDAB-bijdragen en schaalvoordelen toegelicht. Tijdens het gesprek met de luchthaven zijn nog enkele andere risico's besproken. Het gaat dan om de ontwikkeling van het Nederlandse luchtvaartbeleid, nationale of internationale maatregelen om de luchtvaart te verduurzamen en afhankelijkheid van één of enkele gebruikers (luchtvaartmaatschappijen). Wat betreft de afhankelijkheid geeft de luchthaven aan dat dit geen unieke situatie is voor GAE en dat de luchthaven zich niet primair richt op het bedienen van ultra-low cost of low cost luchtvaartmaatschappijen. Het zijn juist luchtvaartmaatschappijen met deze bedrijfsmodellen die gemakkelijk switchen tussen routes en luchthavens (Malighetti et al., 2016; Alderighi & Gaggero, 2022).

Rondom de ontwikkelingen van het Nederlandse luchtvaartbeleid zijn er verschillende onzekerheden over het wel of niet openen van Lelystad voor commercieel verkeer. In potentie kan deze luchthaven een concurrent vormen voor GAE en daarmee voor de voorspelde vervoersprognose. Ook prijsmaatregelen, zoals vliegbelasting en Europees klimaatbeleid voor het bijmengen van Sustainable Aviation Fuels en het beprijzen van de uitstoot van broeikasgassen, kunnen bijdragen aan een minder dan voorspelde groei van het aantal passagiers op de luchthaven. Het profiel van GAE is met chartervluchten met name op de niet-zakelijke reiziger gericht. Deze niet-zakelijke reizigers zijn in het algemeen meer prijsgevoelig dan zakelijke reizigers waardoor het risico op vraagtuitval als gevolg van prijsstijgingen voor GAE relatief groot is. Hierbij geldt wel de belangrijke kanttekening dat het chartersegment weliswaar niet-zakelijk is maar voor het overgrote deel via pakketaanbod reist. Met andere woorden, de prijs voor de vlucht is onderdeel van het hele reispakket. De directie van GAE geeft aan zich hierin te herkennen en voegt toe dat GAE zich niet op het low cost of ultra-low cost segment richt en dat daarmee ook het risico van zeer prijsgevoelige consumenten deels beperkt wordt. Pakketreizen kunnen de prijsgevoeligheid voor de prijs van de vlucht dempen doordat reizigers het reisbudget op een andere manier gaan besteden binnen het hele reispakket, bijvoorbeeld minder besteden aan de accommodatie, een andere bestemming, een korte vakantie of minder uitgeven op de bestemming. Verschillende wetenschappelijke studies kijken naar de manier waarop de vraag naar reizen van toeristen reageert op veranderingen in prijzen van de losse componenten van de reis/vakantie. De insteek van veel van deze studies is om de ecologische voetafdruk van toerisme in kaart te brengen, zie, bijvoorbeeld, Laroche et al. (2023). De inzichten uit de literatuur bevatten aanwijzingen dat deze substitutie van het beschikbare budget van reiskosten naar verblijfskosten of omgekeerd plaatsvindt.

Een kwantitatieve duiding van de risico's van de opening van Lelystad en een stijgende prijs voor luchtvaart - als onderdeel van de verduurzaming - is deels beschikbaar via het eerder aangehaalde AEOLUS-luchtvaartmodel. In opdracht van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft Significance in 2022 een modeldoorrekening gemaakt voor Schiphol en de regionale luchthavens waarbij voorgesteld maar nog niet gerealiseerd beleid tot aan 2030 is meegenomen. De belangrijkste pijlers van het voorgestelde beleid waren toen de opening van Lelystad en de toename van vliegbelastingen in het kader van de verduurzamingsagenda, zie Significance (2022). Op basis van deze aannames volgt dat het aantal verwachte passagiers op GAE in het zichtjaar 2030 zich ontwikkelt naar 190 duizend passagiers. Dit aantal ligt ongeveer 17 procent lager dan de ondergrens (WLO-Laag) voor 2030 gegeven bestaand beleid (geen opening Lelystad en minder ingrijpende Europese vliegbelasting) en zo'n 40 procent lager dan de inschatting van het aantal passagiers in 2030 waar de economische en financiële onderbouwing van GAE vanuit gaat. Daarmee laat de inschatting van AEOLUS - hoewel niet specifiek opgesteld voor deze vraag - zien dat de risico's een niet-verwaarloosbaar effect kunnen hebben op de ontwikkeling van GAE.

Conclusie

Op basis van de analyse van de beschikbare documenten en twee gesprekken met de directie van GAE concluderen we dat de economische en financiële onderbouwing van de door GAE opgestelde toekomststrategie een realistische prognose van de ontwikkeling van GAE laat zien. De prognose van de economische en financiële ontwikkeling van GAE is slechts in beperkte mate gekoppeld aan de ontwikkeling van Business Park Bravo. Dit betekent dat ook zonder de ontwikkeling van dit bedrijfsterrein de in de prognose gehanteerde economische en financiële ontwikkeling van GAE haalbaar is. Bij deze hoofdconclusie zijn wel meerdere kanttekeningen te plaatsen. De prognose is aan de ene kant conservatief in de mogelijke toekomstige bedrijfsopbrengsten, maar gaat tegelijkertijd uit van te realiseren schaalvoordelen welke circa een factor twee hoger liggen dan verwacht mag worden op basis van bestaande econometrische studies.

De inschatting van de bedrijfsopbrengsten is een combinatie van de ontwikkeling van de opbrengsten per passagier en de vervoersprognose. De door GAE gehanteerde passagiersprognose is in lijn met de meest recente nationale prognose uitgevoerd met het landelijk luchtvaartmodel AEOLUS. De opbrengsten per passagier zijn constant over de tijd verondersteld. GAE kiest er in haar economische en financiële onderbouwing van de strategische visie voor om enkel uit te gaan van uitbreiding van bestaande activiteiten, met name charter- en lijnvluchten. Hoewel deze keuze verstandig en realistisch is, gaat de strategische visie zelf nadrukkelijk in op het belang van ontwikkelingen die meer onzeker zijn, zoals de transitie naar duurzaamheid, elektrisch vliegen, een regionale hubontwikkeling van GAE en het Business Park Bravo. Deze elementen worden in de economische en financiële onderbouwing niet meegenomen vanwege, zoals ook zelf door GAE genoemd, de grote risico's en onzekerheden rondom dit type ontwikkelingen enerzijds en de rol van het strategiedocument bij het aanvragen van een nieuw luchthavenbesluit anderzijds. Omgekeerd leunt de economische en financiële onderbouwing sterk op de ontwikkeling van charter- en lijnvluchten terwijl deze ontwikkeling in de strategische visie minder prominent benoemd is. De onderbouwing van de businesscase en van de strategische visie sluiten hierdoor niet naadloos op elkaar aan.

Uit de strategische visie en de onderbouwing blijkt duidelijk dat de ontwikkeling van GAE afhankelijk is van NEDAB-bijdragen. Hierin is GAE niet uniek; steun van de overheid voor regionale luchthavens al dan niet in de vorm van NEDAB komt veelvuldig voor in Europa. De onderbouwing voor deze bijdrage en het statement over de afhankelijkheid van de bijdrage beoordeelt SEO als realistisch. GAE benoemt als andere voorwaarde de beperkte verruiming van de openingstijden. We concluderen enerzijds dat de noodzaak van deze verruiming niet volgt uit de combinatie van de economische en financiële onderbouwing en/of de nationale vervoersprognoses van AEOLUS, maar dat een verruiming van de openingstijden wel kan bijdragen aan de ontwikkeling van het bestemmingsportfolio van GAE en daarmee passend is binnen de toekomstvisie van GAE. Tijdens het tweede gesprek heeft de directie van GAE nader toegelicht dat zij de verruimde openingstijden inderdaad als belangrijk onderdeel van de strategie, maar niet als noodzakelijke randvoorwaarde beschouwt voor de prognose. Binnen het door GAE gehanteerde prognosemodel zal zonder de verruimde openingstijden de groei in het aantal passagiers zich later in de tijd manifesteren.

Bij de prognose van de bedrijfslasten maakt GAE de aanname dat er schaalvoordelen te behalen zijn bij de toename van het aantal passagiersbewegingen van 115 duizend in 2023 naar 350 duizend in 2033. GAE veronderstelt impliciet in de financiële onderbouwing dat een groei van tien procent van het aantal reizigers resulteert in een toename van de totale bedrijfslasten van slechts vier procent. Uit de wetenschappelijke literatuur is een bandbreedte bekend van schaalvoordelen van luchthavens. De hoogste schaalvoordelen binnen die bandbreedte

liggen op zeven procent stijging van de kosten bij een tien procent toename van het aantal passagiers. De consequentie van deze mogelijke overschatting van de schaalvoordelen is dat GAE pas bij een hoger passagiersvolume een positief bedrijfsresultaat – gegeven de NEDAB-bijdrage – laat zien. We schatten dat dit punt niet bij 225 duizend passagiersbewegingen maar bij circa 275 duizend passagiersbewegingen ligt.

Tot slot merken we op dat onzekerheden en risico's omtrent nationaal en Europees luchtvaartbeleid niet of slechts in zeer beperkte mate zijn meegenomen in de economische en financiële onderbouwing. Hierbij geldt wel dat GAE ondanks de focus op niet-zakelijke reizigers via de chartervluchten niet noodzakelijk het meest prijsgevoelige segment bedient. Desondanks laat een doorrekening van het nationale luchtvaartmodel AEOLUS wel zien dat een eventuele opening van de luchthaven Lelystad voor commercieel verkeer en een verhoging van ticketprijzen vanwege duurzaamheidsbeleid kan resulteren in een vraagitval op GAE van veertig procent ten opzichte van waar in de economische en financiële onderbouwing vanuit gegaan wordt. De onzekerheden rondom nationaal en internationaal luchtvaartbeleid lijken dus een niet-verwaarloosbaar effect te hebben op de geprognosticeerde ontwikkeling van GAE. Het is aan te bevelen om het benoemen en een analyse van zulke risico's integraal op te nemen in de strategievisie en de bijbehorende economische en financiële onderbouwing.

Referenties

- ACI Europe (2023). European regional airports: Sustainably connecting people, places and products.
- Alderighi, M. & Gaggero, A. (2022). Entry and exit strategy of low-cost carriers and global crises. *Research in Transportation Business & Management*, 45, Part C.
- Berenschot (2023). Maatschappelijke en economische waarde Groningen Airport Eelde. Rapport 70368.
- Gimme, W., Paul, A., Maertens, S., Wensveen, J. (2020). The prospects of hybrid-electric regional air transport - an assessment of travel time benefits of domestic short-haul flights in Germany with 19-seater aircraft. *Transportation Research Procedia*, 199-207.
- Jong, de E., Veenstra, S. & Bloemberg, S. (2023). De toekomst van Groningen Airport Eelde: Een analyse van de (toekomst)plannen voor Groningen Airport Eelde. Rapport Noordelijke Rekenkamer.
- Justin, C. Y., Payan, A. P., Briceno, S. I., German, B. J. & Mavris, D. N. (2020). Power optimized swap and recharge strategies for electric aircraft operations. *Transportation Research Part C*, 115.
- Kinene, A., Bioline, S., Cattaneo, M. & Granberg, T. A. (2023). Electric aircraft charging network design for regional routes: A novel mathematical formulation and kernel search heuristic. *European Journal of Operation Research*, 309, 1300-1315.
- Laroche, P. C. S. J., Schulp, C. J. E., Kastner, T., & Verburg, P. H. (2023). The role of holiday styles in shaping the carbon footprint of leisure travel within the European Union. *Tourism Management*, 94.
- Lieshout, R. (2012). Measuring the size of an airport's catchment area. *Journal of Transport Geography*, 25, 27-34.
- Maertens, S. (2012). Estimating the market power of airports in their catchment areas - a Europe-wide approach. *Journal of Transport Geography*, 22, 10-18.
- Malighetti, P., Paleari, S. & Redondi, R. (2016). Base abandonments by low-cost carriers. *Journal of Air Transport Management*, 55, 234-244.
- Martín, J.C., Román, C., Voltés-Dorta, A. (2011). Scale economies and marginal costs in Spanish airports. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 47 (2), 238-248.
- Pels, E., Nijkamp, P., Rietveld, P. (2003). Inefficiencies and scale economies of European airport operations. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 39 (5), 341-361.
- Pels, A.J.H., Njegovan, N., & Behrens, C.L. (2009). Low-cost airlines and airport competition. *Transportation Research Part E*, 45(2), 335-344.

See, K.F., Ülkü, T., Forsyth, P., Niemeier, H-N. (2023). Twenty years of airport efficiency and productivity studies: A machine learning bibliometric analysis. *Research in Transportation Business & Management*, 46.

Significance (2022). AEOLUS doorrekeningen KEV2022. Memo bij Klimaat- en Energieverkenning 2022, zie <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2022>.

Significance (2023). AEOLUS Luchtvaartreferentieprognose 2022. Actualisatie beleidsuitgangspunten. Eindrapport.

Zijlstra, T. (2020). A border effect in airport choice: Evidence from Western Europe. *Journal of Air Transport Management*, 88.