



GRONINGEN  
AIRPORT EELDE



# Participatieverslag regionale verkenning

Strategie en Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

## **Bijlage E Participatie verslag regionale verkenning**

## Voorwoord

In 2012 is door middel van een Regeling van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, nummer IENM/BSK-2012/109658, het Aanwijzingsbesluit van de luchthaven Eelde, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens, omgezet naar de Omzettingsregeling luchthaven Eelde. Op 29 december 2023 heeft Groningen Airport Eelde de minister van Infrastructuur en Waterstaat op de hoogte gebracht van het voornemen tot de aanvraag van een luchthavenbesluit voor luchthaven Eelde<sup>1</sup>.

Voor u ligt het participatieverslag met betrekking tot de regionale verkenning voor dit initiatief. Door middel van dit verslag leggen wij vast op welke manier wij vorm en inhoud hebben gegeven aan omgevingsparticipatie voor het initiatief tot de aanvraag van het luchthavenbesluit. De luchthaven heeft in 2023 haar nieuwe strategie en financiële tienjarenplan gepresenteerd, die door de aandeelhouders van de luchthaven zijn omarmd. De maatschappelijke rol, ontwikkeling van de duurzame luchtvaart, groei van het passagiersverkeer, de samenwerking met onderwijs en vastgoedontwikkeling zijn belangrijke onderdelen van het fundament waarop de toekomst van de luchthaven wordt gebouwd. Deze strategie was ook onderwerp van de omgevingsparticipatie.

De rol van Groningen Airport Eelde is die van maatschappelijke infrastructuur. De vestigingsplaats van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team en het uitvoeren van donorvluchten voor het Universitair Medisch Centrum Groningen zijn daarvan de meest zichtbare voorbeelden. Maar het belang voor Noord-Nederland is veel breder; bijvoorbeeld voor de ontsluiting, het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid van de regio. Een goede inbedding van de luchthaven in de omgeving en een goede verstandhouding met omwonenden zijn belangrijk voor de luchthaven. Daarom hechten wij aan goed contact en zorgvuldige communicatie met onze omgeving. En daarmee ook aan een zorgvuldig participatieproces voor het luchthavenbesluit. Wij realiseren ons dat veel verschillende belanghebbenden te maken hebben met de luchthaven, en dat we niet iedereen tevreden kunnen stellen. Een zorgvuldige afweging van belangen is dan ook de rode draad geweest bij het vormgeven van de strategie van de luchthaven en de hier uit voort vloeiende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit.

Eelde, mei 2024

  
Directeur  
Groningen Airport Eelde NV

## Colofon

### Fotografie

Groningen Airport Eelde

### Vormgeving

Groningen Airport Eelde

Copyright © 2024 Groningen Airport Eelde

Telefoon: 050 – 309 70 70

### Groningen Airport Eelde NV

Machlaan 14a  
9761TK Eelde

Postbus 50  
9765 ZH Paterswolde

KvK: 04049842  
E-mail: info@gae.nl

---

<sup>1</sup> “Luchthaven Eelde” is de naam die op basis van de Luchtvaartwet aan de luchthaven is toegekend, Groningen Airport Eelde NV is daarvan de exploitant.

# Bijlage E: Participatieverslag regionale verkenning luchthavenbesluit

## Inhoudsopgave

### Voorwoord

#### 1. Context van het participatieproces

1.1 Groningen Airport Eelde .....	4
1.2 Totstandkoming nieuw Luchthavenbesluit.....	5
1.3 De strategische koers als basis voor het luchthavenbesluit .....	5
1.4 Doel van dit participatieverslag .....	6
1.5 Consequenties.....	6
1.6 Het doel van participatie.....	6

#### 2. Analyse van belanghebbenden.....8

#### 3. Participatievorm: Hoe is er geparticipeerd?

3.1 Participatievorm.....	12
3.2 Rol CRO Eelde.....	12
3.3 Participatie belanghebbenden .....	13

#### 4. Opbrengst: Wat heeft de participatie opgeleverd en wat is ermee gedaan?

4.1 Opbrengst participatie .....	19
----------------------------------	----

#### 5. Samenvatting en conclusie

5.1 Samenvatting.....	27
5.2 Conclusie .....	28
5.3 Samenvatting resultaat participatie in tabel.....	29

#### 6. Bijlagen.....31

6.1 Verslaglegging bijeenkomsten dorpshuizen	
6.2 Brieven en rapporten	

# 1. Context van het participatieproces

## 1.1 Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde (GAE) is al meer dan 90 jaar een internationale luchthaven met zowel een maatschappelijke als economische rol voor de regio en op nationaal niveau. Groningen Airport Eelde heeft een stevige ambitie om zich te ontwikkelen tot 'GRQ Hydrogen Valley airport', aansluitend op de regionale, nationale en internationale ontwikkelingen in het kader van de energietransitie. Verduurzaming, het invullen van een brede maatschappelijke rol en inzet op groei van het passagiersverkeer zijn voor de komende jaren belangrijke speerpunten. In 2023 heeft de luchthaven haar strategie en plannen voor de komende 10 jaar, inclusief de bijbehorende financieringsopgave voor maatschappelijke kosten van openbare veiligheid, gepresenteerd aan haar aandeelhouders.

Groningen Airport Eelde is een van de vier Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dat betekent dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag is, dat er luchtverkeersleiding, Douane en Marechaussee aanwezig zijn en dat er internationale commerciële passagiers- en vrachtluchten mogen worden afgehandeld. Vanwege het maatschappelijk en economisch belang is Groningen Airport Eelde door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als "regionale luchthaven van nationale betekenis".

De belangrijkste taak van de luchthaven is het bieden van veilige luchthaveninfrastructuur voor de afhandeling van maatschappelijke vluchten, de commerciële luchtvaart, lesverkeer en general aviation. Groningen Airport Eelde is de vestigingsplaats voor meer dan 50 bedrijven, waaronder vliegscholen, een afhandelingsbedrijf, een luchtfotografiebedrijf, een dealer van vliegtuigen en onderhoudsbedrijf, meerdere reisorganisaties en een restaurant. Daarnaast staan op het terrein meerdere bedrijfsverzamelgebouwen waarin bedrijven en instellingen zijn gevestigd, veelal met een focus op innovatie, duurzaamheid en educatie. In totaal werken er bijna 400 FTE op het luchthaventerrein. De luchthaven wil haar rol als vestigingsplaats voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid de komende jaren verder ontwikkelen met een nieuw terrein: Business Park Bravo<sup>2</sup>.

Een van de belangrijkste maatschappelijke taken van Groningen Airport Eelde is dat zij de standplaats is van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). De luchthaven is daarnaast onmisbaar voor de transplantatie-afdeling van het UMCG want er worden zeer regelmatig medische- en donorvluchten uitgevoerd. Ook reddingsdiensten en verschillende onderdelen van het ministerie van Justitie en Veiligheid en het ministerie van Defensie maken gebruik van de luchthaven.

Groningen Airport Eelde behoort tot de kern-infrastructuur van (Noord-)Nederland. Haar functie is voorwaardelijk voor maatschappelijke instellingen in de regio en zij draagt actief bij aan de economische ontwikkeling van de regio en het vestigingsklimaat. De luchthaven is een belangrijke schakel in het netwerk van verbindingen van (Noord-)Nederland in aanvulling op weg, water en spoor. Groningen Airport Eelde verbindt Noord-Nederland met andere Europese regio's die voor haar belangrijk zijn. De luchthaven heeft een gemengd profiel; commercieel, maatschappelijk en als vestigingsplaats. Qua maatschappelijk verkeer zet zij, naast het bestaande lesverkeer, vooral in op medisch verkeer en educatie. Als regionale luchthaven is zij een broedplaats en kraamkamer voor de ontwikkeling van duurzame en innovatieve luchtvaart en de test- en demonstratielocatie voor de luchtvaart in Nederland op het gebied van waterstof. Zij werkt daartoe samen met ondernemingen, overheden en onderwijs. De luchthaven is onderdeel van de 'hydrogen valley' en haar programma NXT Airport omvat een verscheidenheid aan projecten die het karakter van de luchtvaart blijvend kunnen veranderen. Hierdoor ontstaan kansen en nieuwe markten.

---

<sup>2</sup> Voor het bestemmingsplan wordt een separaat traject doorlopen, met een eigen participatieproces.

## **1.2 Totstandkoming nieuw Luchthavenbesluit**

Tot 11 juli 2012 functioneerde Groningen Airport Eelde op basis van een Aanwijzingsbesluit op grond van de Wet luchtvaart. Op deze datum is het Aanwijzingsbesluit vervangen door een zogenoemde Omzettingsregeling. Vanaf dat moment is het nieuwe stelsel voor burgerluchthavens, zoals dat is opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart voor luchthaven Eelde van kracht. Deze Omzettingsregeling moet vervangen worden door een luchthavenbesluit op basis van de Wet luchtvaart. Het luchthavenbesluit is een zogenoemde Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Het luchthavenbesluit voor luchthaven Eelde is in beginsel m.e.r.-beoordelings-plichtig conform de Wet en het Besluit milieubeheer. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vraagt voor de m.e.r.-beoordeling advies van wettelijke adviseurs en een advies van de Commissie mer. Na afronding van het participatietraject en onderbouwende studies doet de luchthaven een aanvraag voor een luchthavenbesluit bij het ministerie, waarbij de voorgenomen activiteit wordt beschreven en de onderbouwende studies worden aangeboden. Vervolgens wordt door het ministerie een ontwerp luchthavenbesluit opgesteld, dat samen met de onderbouwende studies in procedure wordt gebracht. Zo worden zienswijzen gevraagd aan eenieder, wordt advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie mer en wordt het ontwerpbesluit in voorhang aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. De zienswijzen en adviezen worden waar nodig verwerkt in het luchthavenbesluit en deze versie wordt vervolgens voor advies naar de Afdeling advisering van de Raad van State gestuurd. Naar aanleiding van het advies van de Afdeling wordt een nader rapport opgesteld en wordt het luchthavenbesluit waar nodig aangepast en definitief gemaakt. Tenslotte wordt het luchthavenbesluit vastgesteld en gepubliceerd en treedt het in werking.

## **1.3 De strategische koers als basis voor het luchthavenbesluit**

Eind 2023 is de strategie van Groningen Airport Eelde door haar aandeelhouders omarmd en hebben de staten van de provincies Drenthe en Groningen het besluit genomen om de financiële middelen voor de zogenaamde NEDAB-lasten voor de komende tien jaar ter beschikking te stellen aan de luchthaven. Door middel van een regionale verkenning met participatieproces, hebben verschillende belanghebbenden invloed gehad op de nieuwe strategie. De luchthaven staat voor de ontwikkeling van de duurzame toekomst van de luchtvaart en behoudt haar gemengde profiel: maatschappelijk verkeer, passagiersverkeer, general aviation, lesverkeer, vastgoedontwikkeling en voor de regio waardevolle functies, zoals educatie. Voor een realistische exploitatie wordt een groei van het passagiersverkeer geambieerd tot 350.000 passagiers per jaar. Schaarste op andere luchthavens en het zich manifesteren van een nationaal systeem van luchthavens met een complementaire rol aan de nationale hub-luchthaven, maken deze groei realistisch. Verwezen wordt mede naar de Luchtvaartnota 2020-2050. Verruimde openingstijden faciliteren deze groei, voor gebaseerde toestellen, zoals voorgesteld en verzocht door luchtvaartmaatschappijen.

De strategische koers is door middel van verschillende bouwstenen vertaald naar een financieel model, waarin ook de verwachte omvang van het verkeer en de gebruikte toesteltypen (de zogenaamde vlootmix) in zijn verwerkt. Exact dezelfde uitgangspunten liggen ten grondslag aan de modellen die zijn gebruikt voor het doorrekenen van de gevolgen voor de omgeving: de m.e.r.-beoordeling<sup>3</sup>.

Op 20 december 2023 zijn de Staten van de provincies Drenthe en Groningen akkoord gegaan met de toekomstige koers van de luchthaven en hebben zij besloten tot het ondersteunen van de NEDAB-lasten van de luchthaven voor de komende 10 jaar. Daarmee ligt er een stevige en realistische onderbouwing van de toekomst van Groningen Airport Eelde.

---

<sup>3</sup> Een milieu effect rapportage beoordeling (m.e.r.-beoordeling) is een toets van het bevoegd gezag om te bepalen of er bij een voorgenomen activiteit, die genoemd staat in onderdeel D van het Besluit m.e.r., mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden.

#### 1.4 Doel van dit participatieverslag

Het participatieverslag toont het resultaat van dialoog met verschillende belanghebbenden, waarbij hun belangen zoveel mogelijk worden betrokken bij besluitvorming. Over sommige onderdelen bestaat consensus, maar niet over alles. In dit verslag is de inbreng van participanten weergegeven, waarover overeenstemming is en waarover ook niet. Groningen Airport Eelde heeft de resultaten van dit proces meegenomen bij de in te dienen aanvraag van een luchthavenbesluit.

Als initiatiefnemer heeft Groningen Airport Eelde ten behoeve van het participatieproces een regionale verkenning opgestart. Dat begint met een analyse van de belanghebbenden, die navolgend is opgenomen, en een passende aanpak voor het participatieproces. Daarbij heeft de luchthaven contact gehad met het bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit, zijnde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en andere overheden.

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

#### 1.5 Consequenties

Voor het opzetten van het participatieproces regionale verkenning is het, naast het bepalen van de belanghebbenden, belangrijk om de potentiële consequenties op de leefomgeving van een nieuwe strategie en bijbehorend luchthavenbesluit in kaart te brengen. Het is voor te stellen dat bijvoorbeeld de gevraagde verruiming van de openingstijden gevolgen kan hebben voor de directe omgeving. Deze effecten zijn in kaart gebracht in de m.e.r.-beoordeling en in de studie naar de economische onderbouwing. De effecten op de diverse belanghebbenden van een eventuele verruiming van de openingstijden zijn geanalyseerd door Adecs en SEO en zijn besproken met de diverse belanghebbenden. Ook heeft Kantar onder andere onderzoek gedaan naar draagvlak voor verruiming.

Het is daarnaast belangrijk om in het participatieproces open te staan voor participatie over effecten die niet direct op voorhand geduid zijn, maar die wel leven bij de belanghebbenden van de luchthaven. Daarom is bij het ophalen van de informatie bij belanghebbenden een open houding en veel ruimte voor eigen inbreng gehanteerd. Binnen de bijeenkomsten van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Eelde bestaat bijvoorbeeld door middel van omwonendenvertegenwoordigers de mogelijkheid voor omwonenden om rechtstreeks in contact te treden met beleidsmakers en betrokken overheden. Daarnaast is, zoals beschreven in dit verslag gesproken met diverse belanghebbenden. Er is een analyse gemaakt van de voor- en de nadelen van een verruiming van de openingstijden. Deze zijn besproken tijdens diverse bijeenkomsten.

#### 1.6 Het doel van participatie

Een participatieproces is maatwerk. Het is de planmatige aanpak van het participatieproces. Daarom is het zinvol om duidelijk te maken waarom, vanuit de belanghebbenden en de mogelijke consequenties, er precies wordt geparticipeerd. Volgens Van Dale is de letterlijke betekenis van ‘participatie’:

par-ti-ci-pa-tie (de; v; meervoud: participaties)  
1 het hebben van aandeel in iets; = deelname

Naar de letterlijke betekenis zegt 'participatie' dus niet zozeer iets over het resultaat van het initiatief, maar vooral over deelname aan het proces rondom het initiatief.

Participatie is vanuit de wetgever gezien 'vormvrij'; er is namelijk geen door de wetgever voorgeschreven vast proces of lijst met kwaliteitscriteria, en daarmee is participatie maatwerk. Bij het vormgeven van het participatieproces voor de strategie en het luchthavenbesluit heeft Groningen Airport Eelde het bovengenoemde over het doel van participatie in ogenschouw genomen, en op basis daarvan keuzes gemaakt voor het vormgeven van het daadwerkelijke participatieproces.

De belangrijkste keuzes die zijn gemaakt hebben betrekking op het doel van participatie voor dit specifieke traject. Op voorhand is duidelijk dat de luchthaven, zowel politiek als privaat en om verschillende redenen, te maken heeft met uiteenlopende belangen en meningen die zowel positief zijn als zich soms verzetten tegen de luchtvaart in het algemeen of specifiek tegen de ambities van Groningen Airport Eelde. Daarom is gekozen voor een participatieproces van informeren, luisteren, meedenken en beïnvloeden. Goed informeren van belanghebbenden, luisteren naar hun ideeën, suggesties en belangen en vervolgens voor zover dat praktisch, wettelijk en financieel haalbaar is, de aangedragen ideeën en suggesties verwerken in de strategie en de inhoud van de aanvraag voor het luchthavenbesluit.

Het resultaat van het participatieproces draait om welke belangen, vragen, suggesties en zorgen meegenomen kunnen worden in de strategie en aanvraag voor een luchthavenbesluit. Voor Groningen Airport Eelde en voor het doel van het participatieproces is het van belang om belanghebbenden goed te informeren, en dat de vragen, suggesties en zorgen vanuit de belanghebbenden worden verzameld en beoordeeld. Vanuit dit participatieverslag wordt aangegeven hoe deze feedback invloed heeft gehad op de strategie van de luchthaven en de aanvraag voor het luchthavenbesluit.

Het participatieproces heeft de belangen en standpunten van participanten inzichtelijk gemaakt. Ook is duidelijk geworden dat deze niet op alle punten met elkaar te verenigen zijn. De luchthaven, haar Raad van Commissarissen en aandeelhouders hebben mede op basis van de inbreng van de belanghebbenden keuzes gemaakt over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Deze keuzes zijn ook doorvertaald naar de uitgangspunten voor het aan te vragen luchthavenbesluit. Vervolgens is het aan het ministerie (bevoegd gezag) om een afweging te maken voor het vast te stellen luchthavenbesluit.

Het participatieproces is een belangrijke stap in de aanvraagprocedure om te komen tot een luchthavenbesluit. Uiteraard bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden om een zienswijze in te dienen gedurende het wettelijke traject van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een eerste gelegenheid doet zich voor bij de terinzagelegging van het ontwerp-luchthavenbesluit.



## 2. Analyse van belanghebbenden

Als eerste stap van het participatieproces regionale verkenning is een analyse gemaakt van de belanghebbenden die te maken hebben of kunnen krijgen met het de luchthaven en/of de inhoud van het luchthavenbesluit.

Voor een zorgvuldig participatieproces is het belangrijk dat alle belanghebbenden worden geïdentificeerd en vervolgens deelnemen. Omdat het gebied dat met de luchthaven te maken kan krijgen relatief groot is en ook de betrokkenheid belangrijk is, is gekozen voor verschillende manieren van betrekken van belanghebbenden. In hoofdstuk 3 is aangegeven op welke manier de verschillende belanghebbenden betrokken zijn.

Hieronder zijn de verschillende belanghebbenden beschreven die Groningen Airport Eelde heeft geïdentificeerd voor dit participatieproces, waarbij de focus ligt op regio Noord-Nederland als primair verzorgingsgebied van de luchthaven. Daarbij is ook aangegeven waarom ze als belanghebbende zijn aangemerkt.

### **Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde**

Voor de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde; de provincies Drenthe en Groningen, gemeente Tynaarlo en FB Oranjewoud Participaties BV, is het belangrijk dat de luchthaven in haar strategie en ontwikkeling het evenwicht zoekt tussen het vormgeven van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid, een gezonde bedrijfsvoering en de belangen van de regio in brede en enge zin.

### **Direct omwonenden en omwonendenvertegenwoordigers**

De strategie en de in een luchthavenbesluit vergunde ruimte kunnen gevolgen hebben voor direct omwonenden van de luchthaven, bijvoorbeeld omdat een luchthaven gevolgen heeft voor de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom zijn direct omwonenden en de vertegenwoordigers daarvan belanghebbenden bij het participatieproces. Daarbij maken we onderscheid in direct omwonenden van de luchthaven, die hier worden bedoeld, en inwoners van Noord-Nederland, die onderdeel zijn van de omgeving in brede zin zoals navolgend wordt omschreven. Direct omwonenden zijn bijvoorbeeld omwonenden die onder de aan-of uitvliegroutes of onder het circuit van de luchthaven wonen. Deze definitie is gebruikt voor het draagvlakonderzoek van Kantar.

### **Omgeving in brede zin**

De omgeving in brede zin omvat Noord-Nederland en haar inwoners, die belang hebben bij goede infrastructuur zoals wegen, spoor, water en voorzieningen zoals onderwijs, ziekenhuizen, Groningen Seaports en Groningen Airport Eelde. Het vestigingsklimaat, werkgelegenheid en de aantrekkelijkheid van een gebied om te wonen, leven en werken zijn mede afhankelijk van goede infrastructuur en voorzieningen. Inwoners van Noord-Nederland kunnen belang hebben bij een 'eigen' regionale luchthaven voor hun reisbehoeften. Door middel van een enquête is de mening van inwoners van Noord-Nederland hierover onderzocht.

De aanwezigheid van een luchthaven heeft daarnaast invloed op het vestigingsklimaat voor bedrijven in het verzorgingsgebied en de kwaliteit van voorzieningen zoals onderwijsinstellingen en ziekenhuizen. In dat kader is bijvoorbeeld VNO-NCW van belang als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven. Deze vertegenwoordigers hebben daarmee ook invloed op de koers en ambities van de luchthaven. De in het luchthavenbesluit vergunde activiteiten moeten passend zijn bij hun regionale ambities en letterlijk voldoende ruimte geven aan de maatschappelijke en economische rol van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland.

## Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het bevoegd gezag heeft een belangrijke rol als het gaat om het vergunnen van een luchthavenbesluit waarin de benodigde ruimte voor de strategie van de luchthaven wordt vastgelegd. De Staat dient het besluit te nemen op de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. Bij het nemen van dit besluit maakt zij onder andere een belangenafweging tussen de positieve en negatieve gevolgen die de activiteiten van de luchthaven met zich meebrengen. Daarom is een zorgvuldige regionale verkenning en omgevingsparticipatie een belangrijke voorwaarde om dit besluit zorgvuldig te kunnen nemen en te kunnen onderbouwen. Het verslag van het uitgevoerde participatieproces dient mede daartoe. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vertegenwoordigt de Staat in het proces om een luchthavenbesluit te nemen.

## Belangenverenigingen

VOLE, de Vereniging van Omwonenden Luchthaven Eelde, is belanghebbende, samen met natuur- en milieuorganisaties zoals IVN Eelde, Plaatselijk Belang Glimmen en Stichting Drenthe Blijft Stil. Een aantal leden van deze belangenverenigingen is aanwezig geweest bij openbare bijeenkomsten van de CRO Eelde in 2023 en 2024. Het bestuur van VOLE is in juni 2023 uitgenodigd voor een gesprek over de voorgenomen strategische koers van de luchthaven, en gaf tijdens dat gesprek aan “geen dialoog over strategische onderwerpen te willen voeren maar liever naar de rechter te willen gaan”. VOLE heeft over de toekomst en strategie van de luchthaven een mail gezonden naar de CRO Eelde<sup>4</sup>.



*Een speciale 'Air Ambulance' voor donorvluchten en patiëntenvoer op het platform van Groningen Airport Eelde. Naast donorvluchten met organen of (teams van) gespecialiseerde artsen worden ook patiënten vervoerd, bijvoorbeeld bij repatriëring vanuit het buitenland. Ook donorvluchten hebben vaak een bestemming of doel in het buitenland, omdat vaak met het netwerk Eurotransplant wordt gewerkt. Daarvoor worden vliegtuigen ingezet op luchthavens in de nabijheid van ziekenhuizen. Helikopters en wegvervoer zijn namelijk te langzaam in verband met de beperkte tijd die een orgaan buiten het lichaam mag verkeren. Deze medische vluchten zijn een van de weinige redenen dat de luchthaven buiten de reguliere openingstijden 's nachts open mag. In totaal ging het in 2023 om 34 van de 298 vliegbewegingen voor ambulancevluchten die in de nacht zijn uitgevoerd.*

<sup>4</sup> Zie vergaderstuk 5j van 11 mei 2023 <https://www.croeelde.nl/control/components/pages/loader.php?id=755>

Belangenverenigingen bewandelen ook hun eigen weg richting regionale politieke partijen om invloed uit te oefenen op de besluitvorming over de strategie en financiering van de luchthaven. Zo nam Stichting Drenthe Blijft Stil het woord bij Statenvergaderingen van de provincies Drenthe en Groningen waar behandeling van de strategie op de agenda stond.

### **Luchtvaartmaatschappijen**

Luchtvaartmaatschappijen hebben belang bij de Nederlandse luchthavens voor het vervoeren van hun passagiers. Belangrijke Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn TUI en Corendon; zij vlogen de afgelopen jaren al vanaf Groningen Airport Eelde. Middels brieven die zij hebben opgesteld laten zij weten belang te hebben bij de luchthaven. Deze brieven zijn te vinden in de bijlage bij het strategie document.

### **UMCG**

Het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) is belanghebbende van Groningen Airport Eelde. Met haar Mobiel Medische Team (MMT) vliegt zij vanaf de luchthaven met een traumahelikopter naar locaties waar met spoed medische hulp nodig is. Zij is daarvoor op de luchthaven gevestigd. Medische vluchten met organen en artsen zijn daarnaast afhankelijk van de nabijheid van Groningen Airport Eelde om als donor- en transplantatieziekenhuis te kunnen fungeren. Een brief van het UMCG over donorvluchten is in de bijlage bij het strategie document opgenomen.

### **Onderwijs**

Onderwijsinstellingen in Noord-Nederland (waaronder de Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool Groningen, NHL Stenden, Drenthe College, Alfacollege en Noorderpoort) hebben belang bij de luchthaven. Zij voeren onderzoek uit naar duurzame ontwikkelingen, baseren er hun (luchtvaart gebonden) opleidingen, en doen er praktijkervaring op.

### **Royal Schiphol Group**

In de toekomst moeten de Nederlandse luchthaven samenwerken in een nationaal systeem van luchthavens, om de schaarse capaciteit efficiënt te benutten. Dat is één van de uitgangspunten van het beleidsdocument 'Luchtvaartnota 2020-2050' van de overheid. Vanuit het Nederlandse systeem van luchthavens is Royal Schiphol Group een belanghebbende bij Groningen Airport Eelde. Een brief over de samenwerking met Royal Schiphol Group is te vinden in de bijlage bij het strategie document.

### **Huidige en toekomstige gebruikers**

De op de luchthaven gevestigde bedrijven (gebruikers) zijn aangemerkt als belanghebbende. Hier noemen wij specifiek de KLM Flight Academy (deze partij maakt het grootste aantal vliegbewegingen op de luchthaven), en sinds kort ook Fokker Next Gen, die de mogelijkheid onderzoekt om in de toekomst waterstofvliegtuigen te assembleren op het luchthaventerrein. De gebruikers van de luchthaven zijn afhankelijk van de luchthaven om hun onderneming te kunnen uitoefenen, zoals onderhoud en brandstoflevering. Enkele bedrijven verlenen belangrijke maatschappelijke functies, zoals luchtcartografie voor overheden en oefenvluchten voor Defensie. De meeste gebruikers van de luchthaven zijn fysiek met hun bedrijf op Groningen Airport Eelde gevestigd.

### **Stichting Vrienden van GAE**

Deze Stichting heeft als doel het bevorderen van een efficiënte ontwikkeling van de noordelijke luchthaven. Zoals de stichting zelf aangeeft: *"De voordelen die een sterke regionale luchthaven biedt aan de economische ontwikkeling van het Noorden, de noordelijke bevolking en de werkgelegenheid in deze regio staan daarbij voorop. Daarnaast wil de stichting - onder meer door het geven van informatie - onder de bevolking en in de media een positieve houding ten opzichte van Groningen Airport Eelde en de luchtvaart in het algemeen tot stand brengen"*. Gezien dit standpunt worden zij aangemerkt als belanghebbende van Groningen Airport Eelde.

**Regionale overheden**

Het betreft hier voornamelijk de provincie Drenthe, provincie Groningen, gemeente Tynaarlo en de gemeente Groningen. Verschillende regionale overheden zijn belanghebbende bij de luchthaven. Niet alleen als vertegenwoordigers van hun inwoners, maar ook in hun formele rol als bevoegd gezag voor bijvoorbeeld openbare orde en veiligheid, voor ruimtelijke ordening en toezicht op kwaliteit van de leefomgeving. Ook het OV Bureau is via deze lijn betrokken bij de ambities van de luchthaven.

## 3. Participatievorm: Hoe is er geparticipeerd?

### 3.1 Participatievorm

Het participatieproces is planmatig aangepakt. Op basis van de analyse van belanghebbenden, de mogelijke consequenties van de strategie, het geformuleerde doel van de participatie en het totale proces van besluitvorming is een keuze gemaakt voor de vorm van participeren die passend is voor het doel van de participatie en belanghebbenden.

Er zijn verschillende vormen van participatie; van licht (informereren) tot zwaar (samen beslissen) en varianten daar tussen in. Voor de participatie van het luchthavenbesluit heeft Groningen Airport Eelde uiteindelijk gekozen voor een tussenweg: informeren en meedenken. Hoe er per belanghebbende is geparticipeerd wordt in paragraaf 3.2 uitgelegd.

### 3.2 Rol CRO Eelde

In het participatieproces speelt de 'Commissie Regionaal Overleg luchthaven Eelde' (CRO Eelde) een centrale rol voor verschillende belanghebbenden. Leden van de CRO zijn genoemd op de website van de CRO Eelde<sup>5</sup>. De CRO Eelde bestaat uit leden namens de provincies Groningen en Drenthe, gemeenten Tynaarlo en Groningen, de exploitant van de luchthaven, Luchtverkeersleiding Nederland, omwonenden, milieuorganisaties, gebruikersorganisaties en een agenda-lid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Alle genoemde organisaties zijn betrokken bij het participatieproces. Zij zijn uitgenodigd bij de openbare vergaderingen van dit overlegorgaan. De CRO Eelde is een wettelijk verplicht en onafhankelijk overlegorgaan dat bestaat uit vertegenwoordigers van regionale en lokale overheden, omwonenden en vertegenwoordigers van de luchtvaart. Binnen dit orgaan overleggen alle deelnemers over de onderwerpen die de luchthaven aangaan.

Gedurende de bijeenkomsten van de CRO Eelde zijn de inhoud en het proces van de toekomstige strategie van de luchthaven en het luchthavenbesluit uitvoerig en frequent besproken. Er zijn meerdere verschijningsvormen van CRO bijeenkomsten. Tijdens openbare CRO bijeenkomsten kan worden ingesproken. CRO+ bijeenkomsten zijn in opdracht van het ministerie in het leven geroepen, en zijn ook openbaar. De uitnodigingen voor de CRO bijeenkomsten worden door de CRO Eelde gedaan via advertenties in regionale kranten, via de websites van de CRO Eelde en van de gemeente Tynaarlo, en op verschillende social media. Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden om aanwezig te zijn bij deze bijeenkomsten. Agenda en notulen van deze bijeenkomsten zijn terug te vinden op de website van de CRO Eelde: [www.croeelde.nl](http://www.croeelde.nl).

Data van openbare CRO vergaderingen in 2023 en 2024	
11 mei 2023	
23 mei 2023	
19 oktober 2023	
14 november 2023	
23 november 2023	
18 januari 2024	Extra ingelast voor toelichting Kantar draagvlakonderzoek
15 februari 2024	
27 juni 2024	Verschoven van 26 maart en 16 mei
26 september 2024	
22 oktober 2024	
28 november 2024	

<sup>5</sup> Zie <https://www.croeelde.nl/nl-NL/Artikelen/Leden.html>

Ook het Meldingenloket vliegverkeer GAE is onderdeel van de Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (SOCROLE), en wordt gefinancierd door de provincies Drenthe en Groningen. Dit meldingenloket is een onafhankelijke instantie, die verantwoordelijk is voor de registratie en afhandeling van meldingen van overlast van vliegbewegingen in het vlieggebied van luchthaven Eelde<sup>6</sup> en wordt gefinancierd door de provincies Drenthe en Groningen.

### 3.3 Participatie belanghebbenden

#### Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde

Met de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde is regelmatig ambtelijke en bestuurlijk overleg geweest met betrekking tot de strategie. De Raad van Commissarissen speelt ook een belangrijke rol in het ondersteunen en adviseren van de Directie daaromtrent. De strategie is omarmd tijdens de Algemene Vergadering van aandeelhouders op 7 december 2023, waarna de staten van de provincies Groningen en Drenthe op 20 december 2023 een besluit over de bijbehorende financieringsopgave hebben genomen.

#### Direct omwonenden en omwonendenvertegenwoordigers

Op diverse manieren zijn direct omwonenden en de omwonendenvertegenwoordigers meegenomen in het proces rondom de strategie en het luchthavenbesluit. De omwonendenvertegenwoordigers zijn aanwezig bij alle bijeenkomsten van de CRO Eelde, en direct omwonenden kunnen aansluiten bij openbare CRO en CRO+ bijeenkomsten. Het Kantar-onderzoek (zie navolgend) is tijdens een extra CRO bijeenkomst op 18 januari 2024 nader toegelicht.

Om omwonenden te informeren die in de officiële aanvliegeroute, onder het circuit en in de bredere omgeving wonen, zijn bijeenkomsten in verschillende dorpshuizen georganiseerd. De uitnodiging daartoe verliep via dorpshuizen. In Yde (circuit) vond dit plaats op 10 maart 2022, in Donderen (bredere omgeving) op 11 april 2022, en in Peize (ook bredere omgeving) op 5 april 2022. In Glimmen (aanvliegeroute) heeft een informatieavond samen met Plaatselijk Belang Glimmen plaatsgevonden op 2 oktober 2023. Tijdens deze bijeenkomsten werden de strategie en toekomstplannen van Groningen Airport Eelde uitgelegd en toegelicht. Hier waren vertegenwoordigers van de luchthaven, haar belangrijkste gebruiker KLM Flight Academy, en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aanwezig, samen met vertegenwoordigers van de CRO Eelde en het Meldingenloket vliegverkeer GAE. Daarnaast heeft een aantal gesprekken plaats gevonden met vertegenwoordigers van het plaatselijk belang Glimmen (o.a. 24 mei 2023). De belangrijkste zorgpunten die uit de overleggen naar voren kwamen waren de overlast van lesverkeer en zorgen over een eventuele verruiming van de openingstijden.

Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat organiseerde Groningen Airport Eelde op 5 oktober 2023 een informatiemarkt over het luchthavenbesluit waar alle belanghebbenden welkom waren, vooral gericht op omwonenden. Aanwezig waren vertegenwoordigers van het ministerie met uitleg over het proces, de luchthaven over de strategie, Kantar over het draagvlakonderzoek, Adecs Airinfra over de m.e.r.-beoordeling en UMCG, LVNL en de KLM Flight Academy over hun activiteiten.

Inloopavond luchthavenbesluit 5 oktober 2023	
Uitnodiging in diverse kranten en op websites	Open uitnodiging
Aangemeld voor 5 oktober	49 personen
Daadwerkelijk aanwezig op 5 oktober	80 personen

<sup>6</sup> Zie <https://www.tmaeelde.nl/> voor meer informatie over het Meldingenloket vliegverkeer GAE

In samenwerking met de KLM Flight Academy vonden eind 2023 twee demonstratievluchten plaats voor omwonenden, waar de (beleving van) geluidsimpact van de nieuwe vloot lesvliegtuigen van de KLM Flight Academy kon worden vergeleken met haar oude c.q. huidige vloot. Dit naar aanleiding van specifieke vragen daarover die tijdens bijeenkomsten waren gesteld.

<b>Demonstratievlucht 25 november 2023</b>	
Uitnodiging op diverse websites en op social media	Open uitnodiging voor omwonenden
Aangemeld voor 25 november	53 personen
Daadwerkelijk aanwezig op 25 november	21 personen

<b>Demonstratievlucht 15 december 2023<sup>7</sup></b>	
Uitnodiging op diverse websites en op social media	Open uitnodiging voor omwonenden
Aangemeld voor 15 december	40 personen
Daadwerkelijk aanwezig op 15 december	15 personen

Alle belanghebbenden, inclusief omwonenden, hebben ook gelegenheid gehad tot inspraak bij de openbare aandeelhouders. Bijvoorbeeld bij de openbare vergaderingen van de provincies Drenthe en Groningen gedurende de behandeling van de strategie van de luchthaven. Enkele omwonenden en vertegenwoordigers van belangenorganisaties hebben daarvan gebruik gemaakt.

Tijdens het participatieproces werd soms ook spontaan contact gezocht met de luchthaven, naar aanleiding van uitingen in de media over de luchthaven of naar aanleiding van bijeenkomsten. Zo heeft een persoon contact opgenomen met de luchthaven en gewezen op een debat dat tientallen jaren geleden is gevoerd over nieuwbouw nabij Glimmen. Naar aanleiding daarvan zijn krantenartikelen gevonden die aangeven dat destijds werd gewaarschuwd om Glimmen niet uit te breiden met extra woningen, gezien de ligging van de aanliegroute naar de luchthaven en de ambities tot het verlengen van de start- en landingsbaan. Om gevolg te geven aan dit signaal heeft Groningen Airport Eelde aan onderzoeksbureau Bügel Hajema opdracht gegeven om een en ander uit te zoeken met betrekking tot besluitvorming over historische bestemmingsplannen in het relevante gebied. De resultaten van dit onderzoek zijn in de bijlage opgenomen.

#### **Omgeving in brede zin**

Er zijn persoonlijke gesprekken tussen het management van de luchthaven en vertegenwoordigers van onder andere VNO NCW, UMCG, Rijksuniversiteit Groningen en Groningen Seaports geweest over de ontwikkelingen en ambities van Noord-Nederland in relatie tot de strategie van Groningen Airport Eelde. Maatschappelijk belang, bereikbaarheid, infrastructuur, werkgelegenheid en de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats waren daarbij terugkerende thema's.

Om de belangen van inwoners van Noord-Nederland goed in beeld te brengen, het primaire verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde, is een draagvlakonderzoek uitgevoerd in opdracht van de luchthaven. De luchthaven heeft dit onafhankelijke onderzoek door Kantar (voorheen TNS NIPO) laten uitvoeren. Dit betrof een breed onderzoek naar niet alleen het draagvlak rondom de verruiming van de openingstijden, maar meerdere onderwerpen die binnen de strategie van de luchthaven vallen, zoals de verduurzamingsprojecten binnen NXT Airport. De rapportage van het onderzoek van Kantar is te vinden in de bijlage bij het strategie document.

<sup>7</sup> De demonstratievlucht van 15 december 2023 stond eerst gepland op 9 december. Vanwege het slechte weer kon deze demonstratievlucht niet doorgaan, en daarom werd de vlucht verplaatst naar 15 december. Voor 9 december waren 96 mensen aangemeld.



*Impressie van de speciale avond op 18 januari 2024 van de CRO Eelde om het draagvlakonderzoek van Kantar te bespreken en toe te lichten.*



*Op Groningen Airport Eelde is een traumahelikopter gestationeerd van het Mobiel Medisch team van het Universitair Medisch Centrum Groningen. In 2023 voerde de helikopter 2.918 vliegbewegingen uit. Voor het gebruik van de luchthaven buiten de openstellingstijden is ten behoeve van de traumahelikopter een speciale regeling van kracht, waarbij opkomst van operationele diensten en luchtverkeersleiding niet is voorgeschreven. Ook de "Waddenheli" en Duitse traumahelikopters maken gebruik van Groningen Airport Eelde. Kustwachthelikopters hebben slachtoffers van de brand op het autoschip Fremantle Highway naar de luchthaven gebracht in 2023.*



## **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt deel aan CRO bijeenkomsten, en wordt ook op deze manier op de hoogte gehouden van het proces rondom het luchthavenbesluit. Daarnaast is er een rechtstreekse dialoog over het aanvraagproces en de benodigde onderzoeken en analyses.

In samenwerking tussen het ministerie en de luchthaven is op 5 oktober 2023 een informatiemarkt georganiseerd voor alle belanghebbenden. Belangstellenden konden bij diverse tafels vragen stellen, en de strategie van de luchthaven werd toegelicht. Vertegenwoordigers van het ministerie gaven informatie over het proces rondom de aanvraag van het luchthavenbesluit.

De uitnodiging voor de informatiemarkt ging door middel van een open uitnodiging en op basis van advertenties in diverse regionale en provinciale kranten in Drenthe, Friesland en Groningen, en op websites van overheden en betrokken organisaties. In de open uitnodiging stond een e-mailadres waar men zich kon opgeven voor de betreffende avond. Overigens waren ook niet-aangemelde personen welkom. Gedurende deze avond werd veel feedback verzameld: over het luchthavenbesluit, maar ook over het proces en de reikwijdte van het participatieproces. Er was draagvlak en ook zorg. De belangrijkste zorgpunten die naar voren kwamen waren de overlast van het lesverkeer en zorgen over een eventuele verruiming van de openingstijden. Beide punten zijn meegenomen in de strategische keuzes die zijn gemaakt. Zo wordt lesverkeer van andere luchthavens ontmoedigd en worden geen nieuwe vliegcholen geaccommodeerd.

## **Belangenverenigingen**

De openbare bijeenkomsten van de CRO Eelde worden bezocht door leden van verschillende belangenverenigingen, waarbij IVN ook daadwerkelijk lid is van de CRO Eelde. Daarnaast heeft een gesprek op de luchthaven plaatsgevonden over de strategie van Groningen Airport Eelde en diverse andere onderwerpen met VOLE in juni 2023. Stichting Drenthe Blijft Stil heeft ingesproken bij de bijeenkomsten van de openbare aandeelhouders waar de toekomststrategie van de luchthaven werd besproken.

## **Luchtvaartmaatschappijen**

Er zijn diverse gesprekken geweest met luchtvaartmaatschappijen over het belang van Groningen Airport Eelde voor het passagiersverkeer, tussen het management van de luchthaven en de directies van deze luchtvaartmaatschappijen. Ook lopen continu commerciële gesprekken met deze partijen. Uit deze gesprekken blijkt het belang van luchtvaartmaatschappijen en touroperators en komt duidelijk naar voren hoe Groningen Airport Eelde nog aantrekkelijker kan worden voor luchtvaartmaatschappijen. Bovendien wordt aangegeven dat de luchthaven een belangrijke rol speelt door andere (volle) luchthavens te ondersteunen. Met name het bedienen van een groter deel van de passagiers uit de eigen regio is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

## **UMCG**

Groningen Airport Eelde is in gesprek geweest met het UMCG over de toekomst van de luchthaven. Deze gesprekken gingen met name over donorvluchten en de standplaats van het Mobiel Medisch Team op de luchthaven (de traumahelikopter en diverse voertuigen). Toekomstige ambities van het UMCG en de traumahelikopter waren onderdeel van deze gesprekken. Het UMCG is een belangrijke operationele gebruiker en speelt de significante rol in de maatschappelijke functie van de luchthaven. Volgens het draagvlakonderzoek van Kantar wordt deze medische functie door maar liefst 98% van de noorderlingen gewaardeerd, waardoor de toekomstvisie van UMCG belangrijk is voor de formulering van de strategie van Groningen Airport Eelde. Ook nemen de vliegbewegingen van het MMT met de traumahelikopter een belangrijke plek in de onderbouwing van de geluidsruimte in het luchthavenbesluit in. Door middel van een brief, die in de bijlage is opgenomen, verwacht het MMT in de toekomst te groeien naar 3.500 vliegbewegingen per jaar.

## **Onderwijs**

Tussen Groningen Airport Eelde en vertegenwoordigers van onderwijsinstellingen lopen continu gesprekken. Educatie is belangrijk voor Noord-Nederland. Onderwijs in relatie tot verduurzaming van de luchtvaart speelt een belangrijke rol in deze gesprekken. De ambities om samen te werken, in breed verband tussen de luchthaven en meerdere onderwijsinstellingen, en de benodigde kennis en toekomstige arbeidskrachten die voor de ontwikkeling van een duurzame toekomst nodig zijn, waren de belangrijkste gespreksonderwerpen. Daarnaast vinden onderwijsinstellingen een vestigingsplaats op de luchthaven belangrijk. Groningen Airport Eelde ontwikkelt een Airport Campus op het luchthaventerrein. Dit kan rekenen op veel steun vanuit onderwijs, maar ook bij andere belanghebbenden zoals overheden.

## **Royal Schiphol Group**

Er hebben gesprekken plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van Royal Schiphol Group, Groningen Airport Eelde en de aandeelhouders van de luchthaven. De belangrijkste onderwerpen daarbij waren samenwerking, toekomstige ontwikkelingen in de nationale luchtvaart en het vormgeven van de uitgangspunten van de Luchtvaartnota 2020-2050. Daarbij handelt het met name om de systeemgedachte, waarbij de nationale luchthavens samenwerken in complementaire rollen. Groningen Airport Eelde heeft op 15 april 2024 een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met Schiphol. De samenwerking richt zich in eerste instantie op route-ontwikkeling en de ontwikkeling van commercieel vastgoed. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wens van het demissionaire kabinet voor een betere samenwerking tussen de regionale luchthavens en Schiphol.

## **Huidige en toekomstige gebruikers**

Er hebben diverse gesprekken plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van Groningen Airport Eelde en de huidige en toekomstige gebruikers om te onderzoeken welke mogelijkheden, belangen en wensen er liggen. Daarbij gaat het met name om toekomstige ambities van (gevestigde) gebruikers, de benodigde infrastructuur en randvoorwaarden. Met name concrete vestigingsplaatsmogelijkheden waren onderwerp van deze gesprekken. Airport Creators heeft op verzoek van de luchthaven een onderzoek uitgevoerd naar het vestigen van nieuwe bedrijven.

## **Stichting Vrienden van GAE**

Met de Stichting Vrienden van GAE wordt frequent gesproken. Zij verzorgen deels ook contact met omwonenden en andere belanghebbenden, bijvoorbeeld gedurende hun periodieke vergaderingen en tijdens rondleidingen op de luchthaven. Deze gesprekken leveren waardevolle informatie voor de luchthaven op. Tijdens de rondleidingen geven belangstellenden aan hoe zij tegen de luchthaven aankijken. Men is over het algemeen positief over het belang van de luchthaven voor de regio. Vaak wordt ook genoemd dat men graag meer vliegbestemmingen zou willen zien vanaf Groningen Airport Eelde.

## **Regionale overheden**

De provincies Drenthe en Groningen, en gemeente Tynaarlo en Groningen hebben vaste zitting in de CRO Eelde. Daarnaast zijn regelmatig overleggen met de gemeente Tynaarlo gevoerd over operationele veiligheid en ruimtelijke ordening. Met het OV bureau zijn gesprekken gevoerd over de bereikbaarheid van de luchthaven met (voornamelijk) de bus.



*Een van de twee nieuwe Diamond DA40 toestellen van de KLM Flight Academy die in januari 2024 op Groningen Airport Eelde aankwamen. De KLM Flight Academy investeert in vlootvernieuwing met stillere en zuinigere vliegtuigen (foto: KLM Flight Academy).*



*Tijdens de door de KLM Flight Academy georganiseerde belevingsvluchten konden omwonenden en andere belangstellenden het verschil in geluid ervaren tussen een vliegtuig van de oude en de nieuwe vloot.*

## 4. Opbrengst: Wat heeft de participatie opgeleverd en wat is ermee gedaan?

Het doel van dit participatieproces is om belanghebbenden te informeren, te luisteren naar ideeën, suggesties en belangen en vervolgens en voor zover dat praktisch, wettelijk en financieel haalbaar is de aangedragen ideeën en suggesties te verwerken in de strategie en de uiteindelijke aanvraag voor het luchthavenbesluit. Daarom wordt in dit hoofdstuk verslag gedaan van de inbreng van belanghebbenden, en wat er met deze inbreng is gedaan bij het formuleren van de strategie van de luchthaven en de uitgangspunten van het luchthavenbesluit.

De inbreng van de diverse belanghebbenden is waardevol voor de luchthaven en voor het participatieproces. Hoewel de meningen, belangen en suggesties uiteenlopen, komen enkele thema's vaak terug. Op voorhand is duidelijk dat het niet lukt is om het iedereen naar de zin te maken vanuit deelname aan het participatieproces. Soms zijn belangen tegenstrijdig en er moeten keuzes worden gemaakt tussen de verschillende belangen. Het participatieproces is dan ook gericht op het ophalen van meningen, suggesties en zorgen. Op basis daarvan kan daarna een afweging worden gemaakt tussen de doelstelling van het proces, de inbreng van de belanghebbenden c.q. hun belangen, beschikbare middelen en praktische mogelijkheden. In dit hoofdstuk wordt per belanghebbende verslag gedaan van de invloed die de participatie heeft gehad op de strategie van de luchthaven en daarmee het ontwerp en de uiteindelijke aanvraag van het luchthavenbesluit.

### 4.1 Opbrengst participatie

#### **Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde**

Belangrijke uitgangspunten die de aandeelhouders van de luchthaven hebben meegegeven voor de strategie zijn het invullen van de maatschappelijke rol, een realistische groei voor een gezonde exploitatie en de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart. Deze uitgangspunten zijn vertaald naar de belangrijkste onderdelen van de strategie voor de komende jaren. De groei van het passagiersverkeer is belangrijk voor de exploitatie, en sluit aan bij de systeemgedachte en belangen van luchtvaartmaatschappijen en inwoners van Noord-Nederland die gebruik maken van de luchthaven.

De aandeelhouders hebben bij het beoordelen van de voorgestelde strategie van de luchthaven een afweging gemaakt over de toegevoegde waarde van de luchthaven in maatschappelijke en economische zin en de lasten van de luchthaven. Deze lasten zijn niet alleen financieel, in de zin van benodigde subsidies, maar ook de gevolgen die de aanwezigheid van de luchthaven heeft voor de (directe) omgeving.

Uit de vaststelling van de strategie door de aandeelhouders blijkt dat er regionaal draagvlak is voor de functies van Groningen Airport Eelde. Het draagvlakonderzoek van Kantar geeft dat ook aan vanuit de inwoners van Noord-Nederland. Vanuit een bestuurlijke en maatschappelijke afweging is het nut groot genoeg om ook de financiering (de zogenaamde NEDAB-subsidie van € 46 mln) voor de komende 10 jaren toe te kennen vanuit openbare middelen. De economische onderbouwing die de strategie in financiële zin ondersteunt, is in termen van vliegbewegingen exact dezelfde als die als invoerset (die uit de strategie voortvloeit) voor de berekeningen achter de m.e.r.-beoordeling en de aanvraag van het luchthavenbesluit worden gebruikt. Daarmee zijn de strategie en analyses voor het luchthavenbesluit op exact dezelfde kwantitatieve uitgangspunten gebaseerd.

### **Direct omwonenden en omwonendenvertegenwoordigers**

Alle inbreng vanuit de bijeenkomsten van de CRO Eelde is terug te lezen in de notulen van deze bijeenkomsten, die te vinden zijn op de website van de CRO Eelde<sup>8</sup>. Hier vindt men ook de inbreng (in de notulen) van de extra ingelaste bijeenkomst op 18 januari 2024 voor het Kantar onderzoek. Tijdens dit overleg kwam sterk naar voren dat aanwezigen vanuit onder andere Glimmen zich niet gerepresenteerd voelden in het onderzoek. Er is een voorstel vanuit de luchthaven gekomen om met (door hen zelf aangewezen) vertegenwoordigers uit de omgeving in gesprek te gaan, en om de betreffende postcodegebieden uit het onderzoek anders in te delen. Uiteindelijk is een aanpassing gedaan van de postcode-indeling in het Kantar Public onderzoek (versie 1.1) voor direct omwonenden. Daarna is er nog diverse keren contact geweest met de werkgroep van omwonenden.

Uit het contact met omwonenden en omwonendenvertegenwoordigers kwam naar voren dat er zorgen zijn met betrekking tot de overlast van het lesverkeer. De rapportages van het Meldingenloket vliegverkeer GAE worden binnen de CRO Eelde besproken, en hieruit komt naar voren dat de meeste meldingen van overlast gaan over lesvluchten. Uit het contact met omwonenden kwam ook naar voren dat er behoefte is aan nieuwe bestemmingen. Om te onderzoeken wat het draagvlak met betrekking tot de luchthaven is, werd het Kantar onderzoek opgezet. Hierin zijn de diverse aspecten van de luchthaven meegenomen. Uit het Kantar onderzoek blijkt een breed draagvlak voor de luchthaven en een acceptabel draagvlak voor verruiming van de openingstijden, ook rondom de luchthaven. Niet alle omwonenden herkennen zich in dat beeld.

De strategie van de luchthaven is gezien het aantal klachten over het lesverkeer bewust gericht op het niet verder stimuleren van het vestigen van vliegsholen op de luchthaven. Daarnaast is de wens naar verduurzaming van de luchthaven en luchtvaart en belangrijk onderwerp waar veel interesse van omwonenden voor was.

#### *Opbrengst van gesprekken in Dorpshuizen Donderen, Peize en Yde*

De verslaglegging van de rondgang bij de genoemde dorpshuizen is te vinden in de bijlage. Samenvattend gaat het voornamelijk om de volgende punten: verduurzamen luchtvaart, maatschappelijk belang van de luchthaven, geluid en overlast van de KLM Flight Academy, effecten op de natuur en de burenluchtsituatie. De KLM Flight Academy gaat haar vloot vernieuwen met stillere vliegtuigen, waarbij het vervangen van de huidige vloot eind 2024 - begin 2025 is afgerond. Speciaal voor omwonenden zijn daarom in 2023 twee demonstratievluchten georganiseerd om het geluid van de nieuwe vliegtuigen ten opzichte van de bestaande vloot te kunnen ervaren. Inmiddels zijn 7 vliegtuigen van de KLM Flight Academy vervangen door deze 10 dB stillere vliegtuigen.

#### *Opbrengst informatieavond Glimmen, 2 oktober 2023*

Na vooroverleg te hebben gehad met de vertegenwoordigers van Plaatselijk Belang Glimmen is Groningen Airport Eelde, samen met de KLM Flight Academy, LVNL en het Meldingenloket vliegverkeer GAE aanwezig geweest op de informatieavond op 2 oktober 2023 in Glimmen. Tijdens deze avond werd de strategie van Groningen Airport Eelde uitgelegd, samen met de inhoud van het aan te vragen luchthavenbesluit, dat wil zeggen, wat er verschilt in beleving ten opzichte van de huidige situatie. Hier kwam ook het verruimen van de openingstijden ter sprake, alsmede de zorgen die men had over het geluid en de uitstoot van de overvliegende (les)toestellen. Ook het circuit dat wordt gevlogen door de lestoestellen werd besproken. Er kwamen veel vragen uit de zaal, die niet allemaal direct beantwoord konden worden door de aanwezige organisaties. Tijdens de twee uur durende bijeenkomst kwam slechts de helft van de agendapunten aan bod. Volgens plaatselijk belang Glimmen hebben aanwezigen uit Glimmen het als een emotionele avond ervaren, en voelden zij zich niet gehoord door de aanwezige organisaties.

---

<sup>8</sup> [www.croeelde.nl/nl-NL/Artikelen/Home.html](http://www.croeelde.nl/nl-NL/Artikelen/Home.html), onder het kopje 'Openbare overleggen' / 'Overlegstukken'

De aanwezige organisaties hielden tevens een ontevreden gevoel over aan de avond, aangezien lang niet alle vragen beantwoord konden worden omdat daarvoor de tijd ontbrak, en daardoor ook niet alle agendapunten besproken konden worden, wat een onvolledig beeld gaf (zie mail in de bijlage). Tijdens de informatieavond zelf werd er gesproken over het geven van een vervolg aan de avond, om alsnog alle agendapunten te kunnen behandelen. Ook werd aangegeven dat aanwezigen van harte welkom waren op de inloopavond op 5 oktober (drie dagen na de bijeenkomst in Glimmen). Nadien werd door Groningen Airport Eelde en ook het Meldingenloket vliegverkeer GAE afgezien van een vervolg op de informatieavond, aangezien de vorm van de avond niet als passend werd ervaren bij het doel.

Vanwege de plenaire opzet van de avond kon niet goed worden voldaan aan de verwachtingen en gevoelens van de aanwezigen, en ook was er doordoor weinig gelegenheid voor het beantwoorden van vragen. Groningen Airport Eelde en de KLM Flight Academy hebben in november en december demonstratievluchten georganiseerd met het nieuwe type vliegtuigen. Hiermee konden omwonenden letterlijk ervaren dat de lesvliegtuigen van de vlietschool in de nabije toekomst minder hinder zullen opleveren. Niet alleen inwoners van Glimmen waren uitgenodigd bij deze demonstratievluchten, ook de inwoners van andere (direct) aangrenzende dorpen.

Onder andere vanuit de zorgen die naar voren kwamen bij de bijeenkomst in Glimmen is er voor gekozen om op 18 januari 2024 een extra CRO+ bijeenkomst te organiseren om het onderzoeksrapport van Kantar nader toe te lichten. Er was zorg over de verruiming van de openingstijden. Daarnaast ging het grootste deel van de avond over de indeling van het Kantar rapport in direct omwonenden en het grotere gebied. Op basis hiervan is er een werkgroep van omwonenden opgericht die input kon geven over deze indeling. Het rapport van Kantar is aangepast aan een ruimere definitie, in overleg met de werkgroep van omwonenden.

#### *Opbrengst van de Demonstratievluchten, 25 november en 15 december 2023*

De opbrengst van de demonstratievluchten is dat er breder bekend is geworden dat de vloot lesvliegtuigen van de KLM Flight Academy wordt vervangen door stillere en schonere toestellen, en op welke termijn dat zal plaatsvinden. De aanwezigen hebben met eigen oren kunnen ervaren wat het verschil is, en diegenen die zich hierover uitspraken waren positief verrast. Het geluid van de nieuwe vloot is veel minder luid en minder indringend. Dat werd als een hele verbetering ervaren. Het Dagblad van het Noorden schreef een artikel<sup>9</sup> "*Eerste nieuwe lesvliegtuigen op Eelde aangekomen: Diamonds zijn stiller en zuiniger*" ten gunste van de nieuwe vloot, na aanwezig te zijn geweest bij de eerste demonstratievlucht. Ondanks het feit dat de opkomst tijdens beide demonstratievluchten relatief laag was ten opzichte van het aantal aanmeldingen, is Groningen Airport Eelde content met de getoonde interesse en gehoorde reacties.

Samengevat kan worden gesteld dat naast de duurzame strategie, zorgen over commerciële groei met verruimde openingstijden, vooral overlast van het lesverkeer een terugkerend thema is bij de participatie van de directe omgeving. De luchthaven heeft begrip voor de overlast die het lesverkeer geeft. Zij zet in haar strategie dan ook bewust niet in op vestiging van nieuwe vlietscholen. Lesvliegers van buiten de luchthaven worden ontmoedigd vanuit het tarievenbeleid. Vlootvernieuwing van de KLM Flight Academy, met – op termijn – ook elektrische vliegtuigen, zal naar verwachting leiden tot aanzienlijke vermindering van de overlast.

---

<sup>9</sup> <https://dvhn.nl/drenthe/tynaarlo/Eerste-nieuwe-lesvliegtuigen-op-Eelde-aangekomen-28875760.html>

De aangevraagde milieuruimte voor het Luchthavenbesluit blijft binnen de reeds vergunde emissienormen en geluidscontouren. Er worden minder commerciële bewegingen gemaakt dan nu reeds vergund zijn. Er resteren hier en daar wel zorgen om de verruiming van de openingstijden die wordt aangevraagd, vooral in de gebieden in het verlengde van de aan- en uitvliegroutes, zoals Glimmen. Dat het om een relatief laag aantal verwachte vliegbewegingen gaat voor alleen commercieel (passagiers-) verkeer en nadrukkelijk niet voor lesvluchten, heeft de luchthaven in haar informatievoorziening constant benadrukt.

### **Omgeving in brede zin**

De omgeving in brede zin vraagt vanuit zakelijke belangen en werkgelegenheid voornamelijk aandacht voor het vestigingsklimaat van bedrijven en instellingen, en goede bereikbaarheid en infrastructuur. Voor VNO-NCW en het bedrijfsleven is de aanwezigheid van een internationale luchthaven een vereiste voor een gezond vestigingsklimaat in Noord-Nederland. In de strategie van Groningen Airport Eelde en de vlootmix voor het luchthavenbesluit, vertaalt zich dit naar ruimte voor de ontwikkeling van luchtvaart gebonden bedrijvigheid op het luchthaventerrein: de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein 'Business Park Bravo'. Ook in brede zin, bijvoorbeeld voor Google, bedrijven in de Eemshaven en Shine Medical in Veendam is het belangrijk dat de luchthaven zakenvluchten en vervoer van goederen door de lucht kan faciliteren.

Voor zakelijke passagiers betekent een gezond vestigingsklimaat ook dat het toevoegen van zakelijke bestemmingen, zoals Londen en München, belangrijk is. Voor de route-ontwikkeling en strategie betekent dat de ontwikkeling van lijnvluchten, en op termijn het verbinden van Noord-Nederland met andere, voor de regio waardevolle, bestemmingen met bijvoorbeeld kleine vliegtuigen op elektriciteit of waterstof.

De omgeving in brede zin is vanuit de belangen van inwoners van Noord-Nederland geraadpleegd door middel van een enquête die door Kantar is uitgevoerd. De onderzoeksvraag was: *"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?"*. Er hebben 1.076 respondenten deelgenomen, in januari 2023. De belangrijkste resultaten van het onderzoek waren:

- Een ruime meerderheid vindt Groningen Airport Eelde (zeer) belangrijk voor de regio (69%) en 80% vindt dat de luchthaven moet blijven voortbestaan;
- De huidige activiteiten worden door een ruime meerderheid gezien als (zeer) belangrijk; het meeste draagvlak is er voor de medische- en donorvluchten en de standplaats van de traumahelikopter (98% en 97%). De lesvluchten en de vestigingsplek voor bedrijven scoren met 59% lager maar zijn nog steeds belangrijk;
- Weinig inwoners zijn nog op de hoogte van de duurzame strategie; 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 de luchthaven (82% van de inwoners die wel eens vliegen);
- Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover het verruimen van openingstijden (63% doordeweeks en voor het weekend 58%) en circa één op de zeven (14%) staat hier (zeer) negatief tegenover. Inwoners die wel eens vliegen (met 68%) zijn positiever dan inwoners die nooit (met 32%) vliegen;
- 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%).

De uitkomsten van dit onderzoek komen overeen met de strategische en commerciële uitgangspunten. Tevens toont het onderzoek aan dat er draagvlak is voor een verruiming van de openingstijden. Ook in de directe omgeving geeft een (ruime) meerderheid aan de verruiming te ondersteunen. De positieve en negatieve effecten van de verruiming van de openingstijden zijn uiteengezet in een aparte notitie die bij de aanvraag voor het luchthavenbesluit wordt gevoegd.

### Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het proces rondom de aanvraag voor het luchthavenbesluit is afgestemd met het ministerie. In het participatieproces is voor de inloopavond op 5 oktober 2023, specifiek voor het luchthavenbesluit, samen met het ministerie opgetrokken in de organisatie van de avond. Het doel van de avond was om alle belanghebbenden en geïnteresseerden breed te kunnen informeren over verschillende onderwerpen.

Aanwezig op inloopavond luchthavenbesluit	
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Proces aanvraag luchthavenbesluit, Doc29
Groningen Airport Eelde	Strategie, uitgangspunten, openingstijden
Luchtverkeersleiding Nederland	Ontwikkelingen, vliegroutes
KLM Flight Academy	Lesvluchten, routes
CRO Eelde / Meldingenloket	Procedure Meldingenloket en CRO Eelde
UMCG / MMT	Donorvluchten, traumahelikopter
Adecs Airinfra	m.e.r.-beoordeling, geluidscontouren
Kantar	Draagvlakonderzoek

Ongeveer 80 belangstellenden waren aanwezig tijdens de inloopavond. Er was veel ruimte voor één-op-één overleg, om zorgen en visies te delen. Er zijn veel vragen gesteld, vooral over de specifieke (persoonlijke) situaties van de aanwezigen: “wat verandert er voor mij?”. Bijvoorbeeld over de openingstijden en het lesverkeer. Daarmee was er veel ruimte voor persoonlijke participatie. Vanuit de invalshoeken van de aanwezige organisaties kon hier deskundig antwoord op worden gegeven. Vliegroutes werden besproken, de duurzame strategie van de luchthaven werd toegelicht en het MMT gaf uitleg over waarom zij vaak moeten uitvliegen met de helikopter. Veel omwonenden gaven aan de avond als prettig te hebben ervaren, en dat zij daardoor meer inzicht hadden gekregen in de gemaakte keuzes. Vanuit Plaatselijk belang Glimmen is tijdens de avond een document (petitie) aangeboden aan vertegenwoordigers van het ministerie.

### Belangenverenigingen

In juni 2023 is VOLE op uitnodiging van Groningen Airport Eelde in gesprek geweest op de luchthaven, waar Groningen Airport Eelde aangaf graag de strategie te willen bespreken. VOLE gaf tijdens dat gesprek aan “geen dialoog over strategische onderwerpen te willen voeren maar liever naar de rechter te willen gaan”. Tijdens dit gesprek is door de luchthaven een toezegging gedaan om data over vliegbewegingen ter beschikking te stellen, op basis waarvan een VOLE-lid een document met geluidsberekeningen heeft opgesteld. Ook heeft VOLE een e-mail aan de CRO Eelde geschreven, die terug te vinden is op de eerder genoemde website van de CRO Eelde.

Met IVN Eelde heeft los van de bijeenkomsten van de CRO Eelde - waar IVN Eelde zitting in neemt - geen specifiek overleg plaatsgevonden, behalve over Business Park Bravo. Binnen de CRO Eelde is er constructief contact. IVN Eelde spreekt zich uit over de emissie van vliegtuigen in het algemeen en uit zorgen over de mogelijke effecten van verruimde openingstijden. IVN laat weten niets te voelen voor het voornemen van verruimde openingstijden, en geeft aan dat de luchthaven als buur niet moet willen dat er in de nachtperiode gevlogen wordt. Daarnaast maakt IVN samen met medewerkers van Groningen Airport Eelde ieder jaar een ronde over het luchthaventerrein om te kijken hoe wordt omgegaan met flora en fauna, en het onderhoud van compensatiegebieden.



Plaatselijk Belang Glimmen heeft in overleg met Groningen Airport Eelde een bijeenkomst op 2 oktober 2023 georganiseerd, in het dorps huis in Glimmen. Hier werden onder andere zorgen geuit en vragen gesteld omtrent het vliegverkeer en de ambitie om de openingstijden te verruimen, en wat dit betekent voor het commerciële verkeer. Eerder in dit document is daarvan reeds verslag gedaan. Op 16 mei 2024 heeft een gesprek plaatsgevonden met de werkgroep omwonenden voor een correctie van de postcodegebieden die zijn opgenomen als directe omgeving in het draagvlakonderzoek van Kantar, dit in relatie tot de verruiming van openingstijden. De herindeling van de postcodegebieden is besproken. Een aanpassing van het rapport voelt voor de werkgroep wel aan als ‘mosterd na de maaltijd’ en zij geeft aan dat de directe omgeving naar hun mening beter geraadpleegd had kunnen worden. Ook betreurt de werkgroep het dat het onderzoek niet kan inzoomen op het gebied waar daadwerkelijk nachtrustverstoring mogelijk is vanwege te verwachten geluidsniveaus.

Stichting Drenthe Blijft Stil wordt binnen de CRO Eelde regelmatig vertegenwoordigd door leden van hun bestuur, als gast kan men hier aansluiten. Hier wordt onder andere het lesverkeer besproken. Groningen Airport Eelde heeft naar aanleiding van alle opgehaalde informatie een strategie geformuleerd waarin niet wordt ingezet op vestiging van nieuwe vliegscholen, maar slechts lichte autonome groei van bestaande scholen. Lesvliegers die niet op de luchthaven gevestigd zijn, worden ontmoedigd vanuit het tarievenbeleid. De overlast wordt verder teruggedrongen door in te zetten op vlootvernieuwing en – op termijn – het veel stillere elektrisch vliegen.

De nieuwe strategie en de uitkomsten van de m.e.r.-beoordeling geven aan binnen de bestaande emissienormen te blijven. De benodigde verruiming van de openingstijden voor commercieel passagiersverkeer blijft een gevoelig punt bij direct omwonenden.

### **Luchtvaartmaatschappijen**

Omdat andere luchthavens in Nederland ‘vol’ zijn of moeten krimpen, en de markt voor passagiersverkeer blijft groeien, maken luchtvaartmaatschappijen zich zorgen over de beschikbaarheid van luchthaveninfrastructuur in Nederland. De beschikbare capaciteit is schaars en moet efficiënt worden ingezet. Amsterdam Airport Schiphol heeft een belangrijke netwerkfunctie voor de internationale bereikbaarheid van Nederland. De rol van regionale luchthavens is daaraan complementair. Bij het voorkomen van voor- en naverkeer over de weg is het bovendien belangrijk dat regionale luchthavens zoveel mogelijk de eigen regionale vraag kunnen bedienen. Vanuit het draagvlakonderzoek van Kantar blijkt dat inwoners van Noord-Nederland meer bestemmingen willen zien vanaf Groningen Airport Eelde, en graag van een regionale luchthaven gebruik willen maken.

Regionale luchthavens gaan in de toekomst volgens luchtvaartmaatschappijen een grotere rol spelen in het passagiersverkeer. Passagiersverkeer is financieel belangrijk voor een gezonde exploitatie van de luchthaven. Dit is de reden waarom Groningen Airport Eelde de ambitie heeft in haar strategie te groeien in de omvang van het passagiersverkeer. Omdat de luchthaven verder weg ligt van typisch zuidelijke (vakantie) bestemmingen, is het belangrijk volgens luchtvaartmaatschappijen dat de openingstijden van de luchthaven ruimer worden. Op die manier kunnen meerdere ‘slagen’ per dag met een vliegtuig worden gemaakt, wat noodzakelijk is om een toestel goed te kunnen benutten en exploiteren. De luchtvaartmaatschappijen hebben dit beschreven in bijgevoegde brieven.

Uit een onderzoek van Lufthansa Consulting en Intervistas uit 2017 is bekend geworden dat gemiddeld 4.500 passagiers per dag uit het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde naar andere luchthavens reizen (vooral naar Amsterdam Airport Schiphol). De gecombineerde signalen van Kantar en luchtvaartmaatschappijen tonen het bestaan van een aantrekkelijke en realistische potentiële passagiersmarkt aan vanuit de eigen regio.

De groei van het passagiersverkeer tot 350.000 passagiers per jaar uit de strategie en onderbouwing van het aantal bijbehorende commerciële vliegbewegingen uit het luchthavenbesluit, zijn dan ook op deze uitgangspunten gebaseerd. Een onderzoek dat SEO Economisch Onderzoek heeft uitgevoerd in opdracht van de gemeente Tynaarlo, geeft aan dat deze ambitie in lijn met internationale verwachtingen over de groei van de luchtvaart is.

### **UMCG**

Het UMCG geeft aan dat Groningen Airport Eelde noodzakelijk is voor donorvluchten en de traumahelikopter. Het maatschappelijke belang van Groningen Airport Eelde komt daarin naar voren. Het Kantar onderzoek bevestigt dit vanuit de rol van de omgeving: maar liefst 98% van de respondenten vindt dit een (zeer) belangrijke rol van de luchthaven. Het UMCG heeft middels een brief aan de provincie Drenthe het belang van Groningen Airport Eelde voor donorvluchten aangegeven. Die brief is als bijlage bij het strategie document opgenomen. Daarnaast zijn de nieuwe procedures en verwachte groei van het aantal vliegbewegingen van de traumahelikopter vertaald naar de invoerset voor het luchthavenbesluit.

Voor wat betreft de belangrijkste maatschappelijke rol van de luchthaven, voor het UMCG, is met het ministerie gesproken over de wenselijkheid voor een separate maatschappelijke 'geluidsruimte'.

### **Onderwijs**

Het belang van Groningen Airport Eelde als contextrijke leeromgeving voor educatie wordt door meerdere onderwijsinstellingen genoemd. Het voornemen om een Airport Campus te creëren waar diverse luchtvaart- en hospitality-opleidingen kunnen profiteren van de luchthaven als leeromgeving, is een belangrijke ambitie die is genoemd. De NXT Airport Campus is in de strategie van de luchthaven opgenomen. In de onderlegger die gebruikt wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen op het luchthaventerrein, is daarmee ook rekening gehouden.

### **Royal Schiphol Group**

De visie van Royal Schiphol Group op de toekomst van Groningen Airport Eelde heeft zij in een brief geformuleerd, die in de bijlage bij het strategie document is opgenomen. Schiphol Group is van mening dat de luchthaven bijdraagt aan de schaarse infrastructuur die nodig is om te voldoen aan de huidige en toekomstige marktvaart voor vliegverkeer. Groningen Airport Eelde kan een belangrijke rol spelen in het vormgeven van de duurzame luchtvaart. Tot slot verwacht Schiphol Group dat in de toekomst nieuwe netwerken voor elektrisch vliegen ontstaan, waar regionale luchthavens zoals Groningen Airport Eelde een belangrijke rol in zullen spelen. De visie van Schiphol Group sluit daarmee naadloos aan op de positionering en strategie van Groningen Airport Eelde. In april 2024 is een commerciële samenwerkingsovereenkomst tussen Schiphol en Groningen Airport Eelde getekend<sup>10</sup>.

### **Huidige en toekomstige gebruikers**

Huidige en toekomstige gebruikers, die zijn gevestigd of zich willen vestigen op de luchthaven, geven aan dat vestiging op de luchthaven voor hun bedrijf cruciaal is. Enkele gebruikers willen hun bedrijf in omvang uitbreiden, en nieuwe gebruikers willen zich vestigen. Omdat Groningen Airport Eelde daarvoor nog de ruimte heeft, wil zij uitbreiden met 10-15 hectare aan bedrijventerrein aan het platform. Dit Business Park Bravo is daarmee een uitgangspunt van de strategie van de luchthaven. Omdat er een wijziging van het bestemmingsplan mee gemoeid is, heeft dat traject een eigen participatieproces. Airport Creators heeft onderzoek gedaan naar de vestigingsplaatsmogelijkheden, en ziet een nieuw bedrijventerrein voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid als kansrijk op basis van de profielschets.

---

<sup>10</sup> <https://nieuws.schiphol.nl/schiphol-en-groningen-airport-eelde-gaan-samenwerken-en-kennis-uitwisselen>

Vastgoedontwikkeling is voor iedere luchthaven belangrijk en onderdeel van de strategie van de luchthaven. Meer dan 70% van de vliegbewegingen op de luchthaven wordt namelijk veroorzaakt door bedrijven die er gevestigd zijn. Het aantal vliegbewegingen van Business Park Bravo is meegenomen in de strategie, de vlootmix en economische onderbouwing en daarmee ook input voor het luchthavenbesluit.

### **Stichting Vrienden van GAE**

Tijdens de gesprekken die Groningen Airport Eelde heeft gevoerd met de Stichting laten zij weten de luchthaven te steunen vanuit het belang van de regio. Bij diverse bijeenkomsten zijn zij aanwezig. Zo ook bij de genoemde demonstratievluchten van de KLM Flight Academy, informatiebijeenkomsten en regelmatig bij de CRO Eelde. Doordat de Stichting zich inzet om informatie over de luchthaven te verspreiden en uit te leggen, dragen zij bij aan het vergroten van het draagvlak voor de luchthaven.

De focus op de voordelen die een sterke regionale luchthaven biedt aan de economische ontwikkeling van het Noorden is onderdeel van de strategie, hier wordt ingezet op onder andere het vestigingsklimaat en de energietransitie.

### **Regionale overheden**

De strategie en toekomstige ontwikkeling van de luchthaven hebben geen invloed op de manier waarop regionale overheden kijken naar openbare veiligheid. Een goede en veilige ontsluiting van de luchthaven voor personenwagens en met openbaar vervoer zijn belangrijk, net als landzijdige veiligheid. Bij groei van de luchthaven is het bovendien wenselijk dat een brigade van de Koninklijke Marechaussee zich vestigt, wat onderdeel is van haar ambities. Sinds april 2024 is de brigade-staf van de Koninklijke Marechaussee gevestigd op Groningen Airport Eelde.

De feedback van regionale overheden met betrekking tot veiligheid, ruimtelijke ordening en ontsluiting van de luchthaven, is onderdeel van de (civieltechnische) ontwerpen van het voorterrein en de ontsluitingsweg voor Business Park Bravo. Net als de bereikbaarheid met openbaar vervoer. Daarnaast vraagt de luchthaven bij omliggende gemeenten actief de aandacht voor obstakelvlakken en beperkingengebieden.

Met het OV bureau is de bereikbaarheid van de luchthaven voor voornamelijk het passagiersverkeer en studenten van onderwijsinstellingen besproken. De groei van het passagiersverkeer leidt niet alleen tot meer parkeerruimte voor personenwagens, maar ook tot een grotere vraag naar busvervoer. Een veilige bereikbaarheid met de bus is onderdeel van de ambities en verkeerstechnische ontwerpen.

Regionale overheden zijn lid van de CRO Eelde. Hun bijdrage aan de gesprekken en diverse bijeenkomsten is dat het proces rondom het luchthavenbesluit is geborgd.

## 5. Samenvatting en conclusie

### 5.1 Samenvatting

Om tot een nieuwe strategie te komen die ook de onderbouwing vormt voor de (uitgangspunten van de) aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit, heeft participatie van verschillende belanghebbenden in brede en enge zin plaatsgevonden. Dit heeft waardevolle input opgeleverd voor de uitgezette strategische koers. De functie en omvang van de luchthaven zijn tenslotte een afspiegeling van de belangen van en het gebruik door voornamelijk regionale belanghebbenden, en zonder hun input is het niet mogelijk om een afgewogen strategie op te stellen.

Gezien de diversiteit aan belanghebbenden van Groningen Airport Eelde zijn er soms tegengestelde belangen. De overlast die de luchthaven veroorzaakt slaat neer in een relatief klein gebied. De baten van de luchthaven worden echter door geheel Noord-Nederland genoten, en soms zijn deze zelfs nationaal of internationaal zoals bij het donorverkeer en de vestiging van internationale bedrijven. In de belangenafweging die tussen de belangen in ruime zin en overlast in enge zin moet worden gemaakt, meent de luchthaven met haar aandeelhouders en Raad van Commissarissen een goed evenwicht te hebben gevonden voor haar strategie. De strategie is uitgewerkt en gekwantificeerd in toekomstige verwachtingen van bijvoorbeeld aantallen vliegbewegingen, die de invoerset vormen voor de kwantitatieve analyses (waaronder specifiek de m.e.r.-beoordeling) die behoren bij de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit.

Hoewel de maatschappelijke rol, de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart en vastgoedontwikkeling ook speerpunten van de koers voor de komende jaren zijn, heeft de regionale verkenning (participatie) van belanghebbenden vooral input opgeleverd over het vliegverkeer. Voor de donorvluchten van het UMCG en de traumahelikopter van het MMT is het cruciaal dat er een goed uitgeruste en veilige luchthaven met luchtverkeersleiding is, al zijn ze in termen van aantal vliegbewegingen niet de belangrijkste gebruikers. Voor dit verkeer is een zeer groot regionaal draagvlak aanwezig. Voor bedrijvigheid, onderwijs en vestigingsklimaat geldt hetzelfde: er moet een luchthaven aanwezig zijn, al genieten deze activiteiten (nu nog) minder bekendheid.

Verderop in dit document is in tabelvorm een samenvatting weergegeven van de belangrijkste onderwerpen met betrekking tot de strategie van Groningen Airport Eelde en het participatietraject. Samengevat zijn twee soorten verkeer het belangrijkste onderwerp geweest van de participatie en belangenafweging: het lesverkeer en het commercieel passagiersverkeer. Deze worden onderstaand kort separaat toegelicht.

**1. Lesverkeer.** Met de aanwezigheid van de KLM Flight Academy als oudste en belangrijkste operationele gebruiker van de luchthaven is Groningen Airport Eelde een belangrijke lesluchthaven. Het is erg belangrijk om de toekomstige piloten van de nationale luchtvaartmaatschappij in eigen land op te kunnen leiden op een daartoe uitgeruste luchthaven. Aan de andere kant leveren de vele vliegbewegingen in met name het circuit de meeste beleving van hinder door omwonenden op. Het lesverkeer neemt ook in de toekomst een belangrijke rol in de operatie van Groningen Airport Eelde in, gemeten naar het aantal vliegbewegingen, maar minder dan voorheen. Door in te zetten op vlootvernieuwing; stillere vliegtuigen en op termijn elektrisch vliegen, investeert de KLM Flight Academy in dit jaar al in de beperking van geluidshinder. Vanuit de belangen van met name direct omwonenden heeft Groningen Airport Eelde in haar toekomstbeeld opgenomen alleen een lichte autonome groei van de bestaande vlietscholen te voorzien. Concreet betekent dit dat de luchthaven daarmee bewust niet inzet op verdere groei van het lesverkeer en ook de vestiging van nieuwe vlietscholen geen onderdeel is van de geplande ontwikkeling. Op korte termijn ontmoedigt de luchthaven in 2024 al het lesverkeer vanaf andere luchthavens naar Groningen Airport Eelde via haar tarievenbeleid.

2. **Commercieel passagiersverkeer.** Het passagiersverkeer is gemeten naar het aantal vliegbewegingen niet het belangrijkste vliegverkeer, maar het speelt wel een cruciale rol in een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven. Hiervoor is de luchthaven afhankelijk van luchtvaartmaatschappijen en touroperators. Vanuit de systeemgedachte van nationale luchthavens is het belangrijk dat ook Groningen Airport Eelde zoveel mogelijk de regionale vraag naar vliegreizen bedient. Uit het draagvlakonderzoek van Kantar blijkt duidelijk dat hieraan behoefte is in Noord-Nederland en voor deze rol ook meer dan voldoende draagvlak bestaat.

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

## 5.2 Conclusie

De strategische koers voor de komende jaren levert een luchthaven op met een brede maatschappelijke functie, die exploitabel en financieel gezond is en waarvoor niet meer milieuruimte benodigd is dan reeds was vergund onder de huidige Omzettingsregeling. Voor wat betreft de verkeerssamenstelling ligt er, op basis van de bovengenoemde belangenafweging, in de toekomst minder nadruk op lesverkeer en meer op commercieel passagiersverkeer dan in de referentiesituatie van 2022. Al moet worden genoemd dat het aantal verwachte vliegbewegingen van beide soorten verkeer afneemt ten opzichte van de reeds vergunde aantallen vliegbewegingen uit de bestaande Omzettingsregeling. Bovendien wordt voor de toekomst met stillere vliegtuigen rekening gehouden.

Dat betekent niet dat er geen zorgen in de directe omgeving resteren met betrekking tot de nieuwe koers en het verkeersprofiel van de luchthaven. En het ontslaat de luchthaven ook niet van haar verplichting om samen met deze omgeving en andere belanghebbenden en ketenpartners de dialoog daarover te blijven voeren. Naast het optimaliseren van belangen zal de luchthaven ook in de toekomst oog blijven houden voor het voorkomen en/of verminderen van overlast waar dat mogelijk is, zoals zij dat al jaren doet met de CRO Eelde.

### 5.3 Samenvatting resultaat participatie in tabel

Onderdeel strategie	Onderwerp	Betrokken belanghebbenden (met wijze van participeren)	Ontvangen informatie van belanghebbenden	Resultaat participatie op strategie, vlootmix en uitgangspunten luchthavenbesluit
Maatschappelijk verkeer	Donorvluchten, traumahelikopter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• UMCG en MMT (gesprekken, brieven)</li> <li>• Aandeelhouders (gesprekken, strategie)</li> <li>• Omgeving in brede zin (Kantar draagvlakonderzoek)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Groningen Airport Eelde is onmisbaar voor medisch vliegverkeer. Meer inzet traumahelikopter voorzien.</li> <li>→ De maatschappelijke rol is belangrijk en een reden voor financiering NEDAB.</li> <li>→ Er is veel draagvlak voor het medische vliegverkeer: meer dan 97% van de respondenten vindt dit (zeer) belangrijk.</li> </ul>	Maatschappelijk en medisch vliegverkeer is een belangrijke pijler van de strategie van de luchthaven vanuit het bestaansrecht en de regionale rol. Ten opzichte van de huidige situatie (referentie 2022) is daarin in de toekomst geen verandering, behoudens dat lichte autonome groei wordt voorzien in de inzet van de traumahelikopter door een andere manier van inzetten. Dat is in de invoerset van de m.e.r.-beoordeling meegenomen.
Lesverkeer	Omvang toekomstig lesverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huidige en toekomstige gebruikers (met name de KLM Flight Academy)</li> <li>• Omgeving in brede zin (Kantar draagvlakonderzoek)</li> <li>• Direct omwonenden (gesprekken, Kantar draagvlakonderzoek, CRO Eelde)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Lichte autonome groei van het reeds 'gevestigde' lesverkeer.</li> <li>→ Er is draagvlak voor de lesfunctie: 59% vindt dit (zeer) belangrijk.</li> <li>→ De lesvluchten zorgen voor de meeste ervaring van overlast voor de directe omgeving. Dit blijkt ook uit de rapportages van het Meldingenloket.</li> </ul>	Het lesverkeer neemt in de toekomst een relatief kleinere plek in op Groningen Airport Eelde en er is sprake van ontmoediging van het niet-gevestigde lesverkeer (significant minder dan de oude vergunde vlootmix volgens de m.e.r.-beoordeling). Er wordt bewust niet ingezet op vestiging van nieuwe vliegscholen. Stillere vliegtuigen worden gestimuleerd vanuit de Havengeldregeling. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de direct omwonenden om de overlast van dit verkeerstype te beperken.
Passagiersverkeer	Passagiersgroei, ruimere openingstijden voor passagiersverkeer, invulling van de systeemgedachte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtvaartmaatschappijen (gesprekken, brieven)</li> <li>• Aandeelhouders (gesprekken, strategie, economische onderbouwing)</li> <li>• Royal Schiphol Group (gesprekken, brief, Luchtvaartnota 2020-2050)</li> <li>• Omgeving in brede zin (Kantar draagvlakonderzoek)</li> <li>• Direct omwonenden (gesprekken, Kantar draagvlakonderzoek, CRO Eelde)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Er is vraag naar Groningen Airport Eelde nu andere luchthavens 'vol' zijn. Er zijn ruimere openingstijden nodig.</li> <li>→ Er moet een gezonde exploitatie mogelijk zijn met investeringsruimte.</li> <li>→ Invulling van de systeemgedachte (optimalisatie) en samenwerking.</li> <li>→ Vraag naar meer bestemmingen vanaf de regionale luchthaven (82%).</li> <li>→ Draagvlak voor ruimere openingstijden (Kantar) maar ook zorgen over meer overlast (die blijken vooral uit de gesprekken).</li> </ul>	Passagiersverkeer neemt een belangrijke plaats in de strategie en de economische onderbouwing in. De exploitatie in financiële zin is er voornamelijk van afhankelijk. Er is voldoende markt en vraag in Noord-Nederland, waardoor groei tot 350.000 passagiers per jaar realistisch en kansrijk is (door SEO beoordeeld). Door stillere vliegtuigtypen is er minder belasting van 'groot' verkeer voorzien dan in de oude vergunde vlootmix volgens de m.e.r.-beoordeling. Er is meer dan voldoende draagvlak voor de ruimere openingstijden, al resteert bij direct omwonenden daarover een zorg vanuit verwachte geluidshinder. Volgens de m.e.r.-beoordeling hebben ruimere openingstijden nauwelijks invloed op de omgeving en niet op het aantal slaap-verstoorden (blijft nihil).

Onderdeel strategie	Onderwerp	Betrokken belanghebbenden (met wijze van participeren)	Ontvangen informatie van belanghebbenden	Resultaat participatie op strategie, vlootmix en uitgangspunten luchthavenbesluit
Vestigingsklimaat	Vestigingsklimaat in brede zin (infrastructuur van Noord-Nederland), ontwikkelingen bedrijventerrein Business Park Bravo, overig verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Huidige en toekomstige gebruikers (gesprekken, onderzoek Airport Creators)</li> <li>Regionale overheden en VNO-NCW Noord (gesprekken)</li> <li>Omgeving in brede zin (Kantar draagvlakonderzoek)</li> <li>Direct omwonenden (gesprekken, eigen participatietraject met inloopavonden)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ De luchthaven is een vestigingsplaats voor veel verschillende bedrijven en groei daarvan is kansrijk.</li> <li>→ De luchthaven levert een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat van Noord-Nederland.</li> <li>→ 71% vindt de bijdrage aan het vestigingsklimaat belangrijk.</li> <li>→ Bij direct omwonenden bestaat soms een zorg over de verkeerstechnische situatie en het zicht op gebouwen bij uitbreiding van de activiteiten.</li> </ul>	Het uitgangspunt van de luchthaven als vestigingsplaats voor luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid verandert niet. Volgens de profielschets van Airport Creators is dit kansrijk. De ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein kent een eigen participatietraject vanuit de bestemmingsplanwijziging. Huidige gebruikers hechten aan de huidige functie van de luchthaven voor hun bedrijf. Direct omwonenden van de luchthaven hebben soms een zorg over uitbreiding van bedrijvigheid op de luchthaven, vooral over uitzicht. Een lichte groei van general aviation vliegbewegingen ten opzichte van de situatie (referentie 2022) is een uitgangspunt voor de vlootmix van de m.e.r.-beoordeling als gevolg van de mogelijkheid tot vestiging van luchtvaart gerelateerde bedrijven.
Duurzame luchtvaart	(Projectmatige) Ontwikkeling duurzame luchtvaart in brede zin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aandeelhouders en regionale partners (gesprekken, strategie)</li> <li>Omgeving in brede zin (Kantar draagvlakonderzoek)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ De bijdrage aan de ontwikkeling van duurzame luchtvaart is een belangrijk onderdeel van de strategie en voorwaarde voor financiering NEDAB door lokale overheden vanwege de maatschappelijk toegevoegde waarde.</li> <li>→ Er is veel draagvlak (68% - 85%) voor de duurzame ambities van de luchthaven.</li> </ul>	De ontwikkeling van de duurzame luchtvaart wordt door regionale overheden breed omarmd als onderdeel van en in aanvulling op regionale doelstellingen. Met name de waterstofambities spelen daarin een belangrijke rol, omdat de luchthaven in de 'Hydrogen Valley' ligt. Met 85% van de respondenten van het draagvlakonderzoek worden de waterstofambities dan ook hoog gewaardeerd door de omgeving, al genieten de duurzame ambities deels nog onvoldoende bekendheid.
Educatie	Ontwikkeling Airport Campus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderwijsinstellingen</li> <li>Omgeving in brede zin (Kantar draagvlakonderzoek)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Onderwijs speelt een belangrijke rol in Noord-Nederland en er is behoefte aan een context-rijke leeromgeving.</li> <li>→ Met 60% voor de functie van onderwijslocatie is er voldoende draagvlak voor deze rol.</li> </ul>	De samenwerking met onderwijs is ondersteunend aan regionale opgaven en de ontwikkeling van duurzame luchtvaart. Vooral onderwijsinstellingen zelf vinden dit belangrijk. Bij de omgeving is dit nog relatief onbekend, al wordt het wel belangrijk gevonden.

## Bijlagen

### **Bijlage E1 Verslaglegging bijeenkomsten dorpshuizen**

- E1.1 Reactie [REDACTED] aan Plaatselijk Belang Glimmen
- E1.2, E1.3, E1.4 Verslagen bijeenkomst dorpshuizen Donderen, Peize en Yde

### **Bijlage E2 Brieven en rapporten**

- E2.1, E2.2, E2.3, E2.4 Luchtvaartmaatschappijen Tui, Corendon, BARIN en AVNR
- E2.5 Brief UMCG
- E2.6 Brief Mobiel Medisch Team
- E2.7 Brief Royal Schiphol Group
- E2.8 Draagvlakonderzoek Kantar (versie 1.1)
- E2.9 Memo historie bestemmingsplan Glimmen



## **Bijlage E1 – Verslaglegging bijeenkomsten dorpshuizen**

---

**Reactie op Plaatselijk Belang Glimmen, m.b.t. afmelding 2<sup>e</sup> bewonersavond Glimmen**  
**Verstuurd op 22-11-2023**

Geachte [REDACTED] en [REDACTED],

Wij waarderen uw uitnodiging, maar zullen op 4 december niet aanwezig zijn. Op basis van onze ervaring van het overleg op 2 oktober in Glimmen, biedt de door u gekozen overlegvorm, volgens ons, onvoldoende mogelijkheden om de vragen van de omwonenden voldoende te beantwoorden.

Zoals aangegeven blijven wij graag in gesprek. Wij sluiten hierbij aan bij het reguliere CRO overleg met onze omgeving. U en de bewoners van Glimmen en omgeving zijn van harte welkom om hierbij aanwezig te zijn. Deze bijeenkomsten van dit onafhankelijke overlegorgaan worden zeer regelmatig georganiseerd. Er zijn vertegenwoordigers van regionale en lokale overheden, bewoners, luchtvaartpartijen en het ministerie van IenW aanwezig. Tijdens deze overleggen worden presentaties gegeven en is er gelegenheid tot het stellen van vragen. Afgelopen dinsdag vond een dergelijk overleg plaats waarbij ingegaan is op het proces om te komen tot een luchthavenbesluit. Via lokale media worden omwonenden uitgenodigd voor deze overleggen.

Tijdens een informatiemarkt over het Luchthavenbesluit op 5 oktober werd ook de gelegenheid geboden om vragen te stellen aan Kantar Public over het draagvlak onderzoek. Gezien de behoefte van de inwoners van Glimmen organiseert de CRO een extra overleg waarvoor ook Kantar Public wordt uitgenodigd om een toelichting te geven op haar rapport en om ook vragen te beantwoorden. Ook hiervoor nodigen we u van harte uit.

Op 25 november en 9 december worden door de KLM Flight Academy een tweetal vluchten uitgevoerd voor omwonenden om het verschil in geluid te laten horen van de nieuwe vliegtuigen (welke in de jaren 2024 en 2025 in de vloot worden genomen) versus de huidige vliegtuigen. U bent hierover eerder door ons geïnformeerd.

Graag vernemen we het indien er tijdens de bijeenkomst op 4 december vragen zijn. Deze vragen zullen we graag schriftelijk beantwoorden. Dit geldt ook voor vragen over het door Kantar Public uitgevoerde draagvlak onderzoek.



Hopende u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet / Kind regards,  
GRONINGEN AIRPORT EELDE NV

[REDACTED]  
Directeur

[REDACTED]  
[REDACTED]  
I: [www.groningenairport.nl](http://www.groningenairport.nl)  
<https://www.youtube.com/watch?v=3fzJle1O7n8>.



 Machlaan 14a | 9761 TK Eelde | Nederland / The Netherlands  
 Postbus 50 | 9765 ZH Paterswolde | Nederland / The Netherlands

Bijeenkomst 11 april 2022, Donderen  
Café Hoving, GAE 20:00 uur – 22:00 uur.

Aanwezig: [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

---

Belangenvereniging Donderen heeft voorafgaand aan de bijdrage van GAE de eigen jaarvergadering. Nadat deze is afgerond neemt [REDACTED] het woord.

GAE – [REDACTED]  
[REDACTED] stelt zichzelf, [REDACTED] en [REDACTED] voor. [REDACTED] is afwezig i.v.m. andere verplichtingen.

De filmpjes waarin de belangen van het vliegveld worden toegelicht, worden gestart. Daarna zijn er al meteen een aantal vragen.

#### Vragen na filmpje belangen en toekomst vliegveld

[REDACTED]: *Hoe gaat het nu met de inzet van drones?*

Eelde had een unieke positie door als enige geen verbod te hebben op een vliegveld. Door Europese wetgeving is deze positie veranderd, maar dat is prima nu de wetgeving in pas loopt met de voortgang van de techniek.

[REDACTED]: *Je hebt voor de ontwikkeling van drones geen vliegveld nodig toch?*

Dat ligt eraan hoe groot de drone is. Voor de grotere drones, zoals binnen de onbemande luchtvaart, zijn vliegvelden wel wenselijk. Voor het komende jaar wordt op Eelde via de Dronehub een opleiding gefaciliteerd.

#### Vragen na filmpje doelstellingen duurzaamheid

[REDACTED]: *Hoeveel zonnepanelen zijn er nu?*

Op dit moment wordt er voor bijna 22 MegaWatt opgewekt via de zonnepanelen, dat is genoeg voor zo'n 6600 huishoudens. In Eelde zijn de panelen dicht op de baan geplaatst en andere vliegvelden komen bij ons kijken hoe dat werkt. De terminal en de parkeerplaatsen worden ook nog met panelen bekleed. De opgewekte energie wordt ingezet om met een elektrolyser waterstof voor eigen gebruik te produceren.

[REDACTED]: *Kan er voldoende waterstof geproduceerd worden?*

Met het zonnepark alleen nu nog niet, met alle geopolitieke spanningen worden de inspanningen op ontwikkelingen versneld. Ook wordt er samengewerkt met de Gasunie voor een grote waterstoffabriek op termijn.

[REDACTED]: *Maken elektrische vliegtuigen net zoveel geluid?*

Helemaal stil is (nog) niet mogelijk, omdat de propeller ook geluid geeft, maar de verwachting is dat de geluidsproductie gemiddeld 70% minder is voor een elektrisch toestel. Het inzetten van elektrische toestellen geldt eerst alleen voor de kleinere toestellen. De rest van de vloot moet over naar synthetische brandstof, dat is een mengsel van waterstof en een koolstof houdende stof. Op termijn gaan ook de grotere toestellen over naar elektrisch, waterstof en batterijen.

██████████: *Wordt het dan 5 keer zo druk in de lucht, en kunnen de vliegvelden dat aan?*

Zodra er meer elektrisch wordt gevlogen in kleinere toestellen verwachtten we inderdaad dat er een verschuiving is. De vliegtuigen zullen echter meer regionaal gaan vliegen en het is daarom maar de vraag of en hoe vaak ze elkaar dan kruisen. De elektrische vliegtuigen zullen daarnaast op een andere hoogte vliegen en dat schept ook mogelijkheden.

██████████: *alleen regionaal of meer op regionaal?*

Nee, het is verbreding, maar bijvoorbeeld de vakantievluchten zullen blijven. Die kunnen ook (nog) niet elektrisch. Maar op termijn zullen die ook duurzaam worden. De certificeringsprocessen maken dat de vliegtuigen nu nog niet zo ver zijn, de techniek is er wel.

*Hoe trek je dan mensen om de vluchten wel vol te houden op een rendabel vliegveld?*

Wereldwijd is minimaal 80% van de vliegvelden niet rendabel. Het is een belangrijk deel van de kerninfrastructuur die, net als belangrijke wegen, door de overheid zou moeten worden onderhouden. De erkenning van de infrastructuur laat nog te wensen over, vooral vanuit Den Haag. Daar wordt nu wel om gelobbyd.

*Eelde wordt dus nooit rendabel?*

Nee, dat komt vooral door wettelijke taken: denk aan de verplichte inzet van de brandweer, de voorwaarden van beveiliging en veiligheid. Dit zijn grote kostenposten die nooit rendabel worden maar wel wettelijk geëist worden.

Vakantievluchten leveren geld op voor de luchthaven, maar het vliegveld is niet verbonden aan maatschappijen. Als zij een route niet rendabel krijgen gaan ze weer weg. De vakantievluchten creëren draagvlak en die blijven vaak ook wel. Kortere vluchten zoals de vluchten in het verleden naar Londen en Kopenhagen zijn mogelijk wel rendabel zodra je met elektrische kleinere toestellen gaat vliegen.

KLM Flightacademy – ██████████

Voor de Flight Academy is Eelde eigenlijk het enige geschikte vliegveld in Nederland. In het verleden is er wel gekeken naar andere velden en voor de trainingen wordt indien mogelijk ook naar o.a. Oosterwolde en Hoogeveen uitgeweken, maar dat kan niet altijd.

Elektrisch vliegen is nu nog geen mogelijkheid op Eelde; de huidige generatie toestellen kun je ongeveer 3 kwartier mee vliegen. Toestellen moeten minimaal zo'n 2 - 2,5 uur kunnen vliegen en die toestellen komen eraan. Er staat nu een order uit en de verwachting is dat eind 2024/begin 2025 de hele eenmotorige vloot vervangen wordt voor elektrische toestellen. Voor KLM Flight Academy gaat het daarbij om zo'n 60% van alle lesvliegtuigen.

Er ontstaat snel een discussie met veel vragen en opmerkingen over de overlast die in Donderen wordt ervaren. ██████████ geeft aan dat de vliegschool altijd zijn best doet en er bij de studenten op blijft wijzen dat ze zo wijd mogelijk om de kernen vliegen; wijder dan de gepubliceerde routes. Als men klachten bij het loket indient worden deze klachten ook altijd bij de vliegschool neergelegd. Het moeilijke is dat een klacht regelmatig wel als overlast door de klager wordt ervaren, maar na onderzoek blijkt dan vaak dat de vlucht wel aan de regels heeft voldaan, bijvoorbeeld omdat er een opdracht was van een luchtverkeersleider. Een klacht kan ook bestemd zijn voor andere vliegscholen.

Met hen is nauw contact om de overlast steeds meer te beperken door hen onder andere te wijzen op de bredere alternatieve routes.

#### Klachten overlast

██████████: *De lesvliegtuigen geven de grootste hinder. De vakantievluchten zijn zo weg, maar de kleintjes blijven rondjes vliegen en daar heb je zo veel meer last van. Dit gevoel hebben ook ██████████ en ██████████.*

██████████ geeft aan dat hij op 29 maart met ██████████ bij de bijeenkomst van CRO Eelde is geweest. Daar werd het belang van de onafhankelijke klachtenbureau benadrukt: Elke klacht die je indient wordt ook daadwerkelijk onderzocht.

██████████ geeft aan dat ze het gevoel heeft dat het geen zin heeft; ze krijgt nauwelijks een reactie op de klacht en het resultaat van het onderzoek.

██████████ geeft aan dat dit wel zou moeten. Inderdaad, de klacht wordt altijd onderzocht en ook ongegrond wordt dit teruggekoppeld. Daarnaast wordt elke klacht geregistreerd want ook ongegronde klachten kunnen nog steeds wel overlast geven, en als het vliegveld en de gebruikers daar iets aan kunnen doen, moeten ze wel weten waar de overlast ervaren wordt. Om goed een trend te kunnen bepalen is het ook daarom altijd zinvol om een klacht wel in te dienen. Het is daarbij van belang om het tijdstip door te geven. Ze gaat in gesprek met het klachtenbureau om te kijken wat er mis gaat dat er geen terugkoppeling is/wordt ervaren.

Conclusie: vanuit de klachtenmelder moet hij/zij een terugkoppeling krijgen wat er is gebeurd.

De vliegroutes zijn er al zo'n 30 tot 40 jaar. Op een aantal plaatsen zie je nu dat er wordt gebouwd en dat er daarna overlast wordt ervaren. Ook Kloosterveen bij Assen is zo'n voorbeeld. Helaas kan er niets aan de stijg- en landingsroutes worden veranderd. Dat moet recht op de baan.

Soms zie je op de radar een vlucht ineens niet meer, mogelijk vliegt het toestel op dat moment te laag.

#### Andere vragen:

██████████: *Zijn er geen technische ontwikkelingen die het mogelijk maken dat er bijvoorbeeld dempers ofzo geplaatst worden?*

In de eerste plaats is oud en herrie niet altijd hetzelfde. Voor nieuwe vliegtuigen is stiller wel een vereiste. Het meeste geluid komt van de propellers en op dit moment is er maar een combinatie van propellers met dempers die ook echt goed werkt. 3-bladige propellers zijn beter dan 2-bladig. Daarnaast moeten dempers gecertificeerd zijn voor ze gebruikt mogen worden.

██████████: *Is de inzet van flight simulators ook mogelijk?*

Ja, tot op een bepaald niveau wordt dat ook gedaan. Om echter wettelijk bevoegd te worden moet er op dit moment ook nog veel in de praktijk worden geoefend. De techniek is al wel ver genoeg. De wetgeving blijft hierin nog achter. Er zit zeker druk op om hierin verandering door te voeren, omdat het thema duurzaamheid nadrukkelijk op tafel ligt.

*Qua verduurzaming is de Flight Academy dus erg voor.*

Ja.

█: *Als je met elektrisch vliegen bewerkstelligd dat je op kortere afstanden juist vaker gaat vliegen met kleinere toestellen terwijl de tendens juist is om minder te vliegen, wordt het dan net als bij de trein dat je bij verschillende velden kunt in- en uitstappen?*

Nee, het is ter aanvulling om ander belastend verkeer te minderen. In plaats van een groot vliegtuig vanaf Schiphol krijg je bijvoorbeeld vanuit meerdere velden een vlucht naar London. Je krijgt verplaatsingen van point-to-pointvluchten naar regionale vliegvelden. In Europa zijn zo'n 3000 vliegvelden die samen een web kunnen gaan vormen.

*Hoeveel draagt het vliegveld bij aan de doelstellingen van de gemeente in de duurzaamheid?*

De gemeente is terughoudend in de ambities en dus de vergunningen. Het is aan te bevelen dat de dorpen bij de gemeente aandringen op verduurzaming en het ondersteunen van initiatieven. Het is niet duidelijk wat de doelstellingen van de gemeente precies zijn en wat de bijdrage van het vliegveld daarin is.

*Wat is de opbrengst van de electrolyser?*

Het gaat nu nog om 27 kilo per dag. In 2030 moet het vliegveld emissieloos kunnen opereren van de Overheid. Daarom moet er nog worden opgeschaald.

Suggesties voor GAE

*Natuur en waterstaat is bezig met elektrisch vervoer. In die plannen is de luchtvaart niet aan bod gekomen. Kan er iets gedaan worden met de vliegtaks?*

Er staat druk op de verduurzaming, en nu er een nieuwe minister is biedt dat wellicht mogelijkheden. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van havengelden. Stillere vliegtuigen krijgen korting tot 30% en heel lawaaierige bijvoorbeeld een toeslag van 15%. Daar zijn mogelijkheden in.

Het vliegveld heeft nu alleen een geluidplafond. Er komen ook een co2plafond en andere dingen aan.

Is het mogelijk om meer met groen om het vliegveld te werken? Bijvoorbeeld in samenwerking met bloemenveiling.

Goede buur – █

█ benadrukt nog een keer het belang van het melden van klachten. Ze geeft daarbij ook aan dat de bijeenkomsten van CRO Eelde openbaar zijn en dat iedereen daar welkom is.

Op zaterdag 24 september wordt er door het vliegveld en alle bedrijven werkzaam op het vliegveld een burendag georganiseerd. Iedereen is daar welkom, dat geldt ook voor de rondleidingen die op het vliegveld door vrijwilligers worden gegeven.

Voor vragen is men altijd bereikbaar.

De vergadering wordt gesloten om 22:00 uur.

Bijeenkomst 5 april 2022, Peize  
Café Ensing, toelichting GAE 20:00 uur – 21:00 uur.

Aanwezig: [REDACTED]  
[REDACTED]

---

De voorzitter van Dorpsbelangen Peize opent de vergadering. GAE had hem benaderd om in gesprek te gaan over de ontwikkelingen en om toekomstplannen toe te lichten. De voorzitter vond de bijeenkomst van Dorpsbelangen een mooie manier om inwoners van Peize met het vliegveld in gesprek te brengen en hij geeft daarom het woord aan [REDACTED].

GAE – [REDACTED]

[REDACTED] stelt de andere aanwezigen die het vliegveld vertegenwoordigen voor.

Het filmpje, waarin de belangen van het vliegveld worden toegelicht, wordt gestart: De discussie die nu jaarlijks wordt gehouden draait altijd om geld; hoe wordt het vliegveld winstgevend. Wereldwijd zijn echter 80% van de regionale vliegvelden niet winstgevend. Het is belangrijk om de nadruk op het maatschappelijk belang van het vliegveld te leggen. Dit belang wordt toegelicht in het filmpje. Het is een integraal onderdeel van de kerninfrastructuur van (Noord)Nederland. Vanaf het vliegveld worden medische vluchten uitgevoerd; het gaat daarbij om vluchten voor orgaantransplantaties, medische isotopen en de traumavluchten. Je moet het vergelijken met een weg of treinverbinding die weinig wordt gebruikt. Ook die kosten geld in b.v. onderhoud, maar zijn van belang om goede verbindingen te behouden. Internationale bedrijven die zich in het Noorden willen vestigen stellen als eerste vraag of er een vliegveld in de buurt is.

Noord-Nederland is door Europa aangewezen als de regio voor (de innovatie in) waterstof. Het vliegveld wil, in samenwerking met de KLM Flight Academy, in die ambitie aansluiten door in 2030 het duurzaamste vliegveld te zijn, en de afhandeling op het terrein volledig emissieloos te hebben.

Door een goede omgang met de burens en de verduurzaming van het vliegveld en de vloot verdien je je bestaansrecht en blijf je een belangrijke factor in de (maatschappelijke) infrastructuur.

Het filmpje waarin de waterstofambities worden toegelicht wordt gestart:

De waterstofambities worden onder NXT airport samengevoegd. Overheden, het bedrijfsleven en onderwijs werken met GAE op het terrein samen voor innovatie en de toepassing van waterstof. Er is subsidie gevraagd en gekregen om een electrolyser te plaatsen. Deze gaat waterstof produceren. De stroom die hiervoor benodigd is komt van het eigen zonnepark. Het park is al grotendeels aangelegd rondom de startbanen. Er worden in de toekomst extra panelen geplaatst op de gebouwen en overige grond, zoals de parkeerplaatsen. De eigen opgewekte stroom en waterstof wordt gebruikt om het eigen wagenpark op te laten rijden en op termijn ook gebruikt voor de vloot. Met partners wordt er een productiesysteem opgebouwd waarbij de productie, het gebruik en de inzet van waterstof geoptimaliseerd wordt. Elektrisch vliegen is op korte afstanden de toekomst. Daarvoor zijn kleinere vliegtuigen in te zetten die rendabeler zijn, minder onderhoud vragen en stiller zijn.

Vragen

[REDACTED]: *Zonnepanelen leveren toch alleen in de zomer? Wordt er ook gebruik gemaakt van andere bronnen?*

Panelen leveren het hele jaar door, met extreem zonnig en warm weer zelfs minder. Stroom dat wordt opgewekt wordt, naast het eigen gebruik, ook gebruikt door 6600 huishoudens in de omgeving. Er wordt gewerkt aan batterijopslag en de eerder genoemde waterstofproductie. Al deze verschillende bronnen zorgen ervoor dat je minder afhankelijk bent van externe partijen (en hun prijzen).

*Wordt er ook nog een molenpark ofzo gebouwd in de Waddenzee en deze stroom gebruikt?*

Nee, de eigen opwek moet genoeg zijn. Wel wordt er gebruik gemaakt van partners als GroenLeven en de Gasunie. De Gasunie gaat bijvoorbeeld een fabriek ombouwen voor waterstof.

**██████████**: *Over welk tijdsbestek heeft u het?*

De planning is om het waterstofsysteem in zijn geheel gerealiseerd te hebben in 2030. De electrolyser wordt afgerond in 2023. Het multitankstation is nog onduidelijk, omdat daar de politiek in meebeslist. In 2025 wordt de eerste elektrische 4-zitter verwacht.

Veel dingen zijn onzeker omdat je niet weet hoe de ontwikkelingen lopen, wel is duidelijk dat de energietransitie doorzet. Luchthavens zijn verplicht om aan doelstellingen te voldoen om in 2030 energieneutraal te zijn. Het gaat daarbij nog niet om de vloot, maar wel de afhandeling op het terrein. Op een kleinere luchthaven kan dat sneller; dat kleinere ecosysteem kan makkelijker uitgetoet worden.

*Ziet Schiphol dat ook?*

ja.

**██████████**: *Is de Energietransitie ook bedoeld om zeker te zijn van het voortbestaan van het vliegveld? Heeft dat er mee te maken?*

Nee, het is belangrijk om je te realiseren dat vliegvelden bijna nooit winst maken, maar dat ze tot de maatschappelijke infrastructuur behoren. Regionale infrastructuur, ook treinlijnen en afgelegen wegen, zijn vaak niet rendabel maar wel belangrijk voor goede verbindingen. De energietransitie moet wereldwijd worden ingezet en GAE vindt het belangrijk om lokaal ook te innoveren. Het is echter geen excuus om het vliegveld te behouden. De transitie naar duurzamer beheer wordt serieus genomen.

**██████████**: *Hoe is het politieke sentiment?*

Om wat minder onder het vergrootglas te komen liggen en jaarlijks om geld te moeten vragen, is het belangrijk dat het besef er komt dat een vliegveld bij de infrastructuur hoort. Daarvoor wordt er o.a. in Den Haag gelobbyd. Je merkt nog steeds dat de afstand een rol speelt. In de eigen regio is er wel draagvlak voor de nieuwe strategie, dat zie je ook terug in alle verschillende bedrijven en organisaties die in het eerste filmpje worden vertegenwoordigd. Op de campus ligt de nadruk op opleidingen die de luchtvaart raken. Je kan daarbij denken aan hospitality en security, maar ook technische opleidingen. Naast een vliegveld waarvan je uit de eigen regio op vakantie gaat, wordt GAE ook een energiehub met een maatschappelijk belang in onderwijs en medisch vervoer.

KLM Flightacademy – ██████████

De hoofdtaak is het opleiden van piloten voor de KLM. Elk jaar starten er zo'n 60 studenten aan de 2-jarige opleiding. Daarmee wordt de "eigen" hoeveelheid vliegeniers op peil gehouden. Als er te weinig eigen studenten zijn, dan kunnen er studenten van andere maatschappijen en defensie



aansluiten. De studenten bouwen op van kleine naar grote toestellen. Voor de grotere toestellen wordt er ook gebruikt gemaakt van de simulatoren op Schiphol.

Een aantal jaren terug werd er nog gevlogen met de Beachcrafttoestellen, inmiddels is er overgestapt op stillere toestellen; de Diamond 42. In de toekomst wordt er in de kleine toestellen elektrisch gevlogent. De KLM Flight Academy heeft 14 elektrische toestellen besteld die eind 2024, begin 2025, worden geleverd. De toestellen die nog niet door elektrisch vervangen kunnen worden, bijvoorbeeld omdat ze te groot zijn, zullen zoveel mogelijk op synthetische brandstof gaan vliegen.

#### Vragen

██████████: *Is dat geen waterstof?*

Nee, de synthetische brandstof is waterstof met CO<sub>2</sub>. De verwachting is dat grote trans-Atlantische toestellen eerst op synthetische brandstof zullen gaan vliegen voor dat daar ook elektrisch mogelijkheden zijn.

Het vliegveld in Teuge is al langer bezig met elektrisch vliegen en daar is al ervaring met het vliegen in elektrische toestellen. De huidige studenten doen sinds een aantal weken de eerste ervaringen in Teuge op.

██████████: *Worden er ook dronelessen gegeven?*

Nee, het Noorderpoort is wel een opleiding voor drones aan het ontwikkelen.

Heeft ██████████ *daar wat mee van doen?*

Niet meer, maar die heeft er in het beginstadium wel aan bijgedragen.

*Is Eelde de enige plaats waar piloten van de academy worden opgeleid?*

Het deel van de opleiding voor eenmotorig vliegen werd in de VS gedaan, maar nadat ze daar zelf de capaciteit weer nodig hadden gaf dat veel gedoe. Daarom is de Academy nu weer volledig in Eelde. Dan heb je zelf alles in de hand.

*Zijn de op te leiden piloten ook beschikbaar voor Air France?*

Nee, op dat niveau werken ze niet samen. Bij Air France hebben ze een soort staatschool die een ander programma volgen.

#### Goede buur – ██████████

Vanuit de opmerking van een omwonende dat er zo'n hoog hek om het terrein staat, en dat men geen idee heeft wat er allemaal op het terrein gebeurt, is het besef ontstaan dat er veel meer informatie kan worden gedeeld met omwonenden. Het hek kan vanwege wet- en regelgeving in het kader van veiligheid niet weg. Je kunt onder voorwaarden echter wel mensen op een andere manier informeren en toegang verlenen:

- Omwonenden worden uitgenodigd voor een rondleiding op het vliegveld. Dat gaat op afspraak.
- De verkeerstoren wordt op een aantal data voor omwonenden opengesteld. Ook dat gaat op afspraak i.v.m. beperkte mogelijkheden.
- Op 24 september is er een burendag. Alle bedrijven op het terrein zetten de deuren dan open voor omwonenden.

Daarnaast wordt er met meerdere dorpen een bijeenkomst zoals vanavond georganiseerd waarin het vliegveld de (toekomst)plannen toelicht maar vooral ook met de omwonenden in gesprek gaat over de wensen en klachten.

■■■■■■■■■■: Zijn de rondleidingen voor iedereen?

Omwonenden worden eerst rechtstreeks benaderd via bv dorpsbelangen. Er is slechts een beperkte ruimte door de inzet van vrijwilligers van "Stichting Vrienden Groningen Airport Eelde" die de rondleidingen verzorgen. Zolang er belangstelling is worden deze ingepland. Dat kan na verloop dus ook voor andere belangstellenden zijn.

■■■■■■■■■■: *Kan een vakantievlucht ook nog worden geboekt?*

Het zomerseizoen is inmiddels gestart. Er zijn op dit moment Turkse, Griekse en Spaanse bestemmingen. Ook de Kanaaleilanden zijn vanaf Eelde bereikbaar. Het is de bedoeling dat er altijd een mogelijkheid voor vakantievluchten blijft. Vliegen op London blijft een wens en zodra de verduurzaming verder ingezet is, lijkt dat ook een reëlere mogelijkheid. Vorige week nog zijn er gesprekken geweest met een nieuwe maatschappij die in Bremen start met 9-zitters en ook graag ruimte in Nederland wil bezetten.

*Wordt het in de lucht niet te druk met de kleinere toestellen?*

Dat is zeker een zorg voor de toekomst; de LNVL is nu nog meer bezig met het nu. Waarschijnlijk wordt het dadelijk meer een web van verbindingen tussen regionale velden, maar dat wordt nog wel een puzzel.

■■■■■■■■■■ waarschuwt dat toen hij in Peize kwam wonen, er in het hotel mensen zaten die werkzaam waren bij de PTT en Philips. De directie kwam nooit naar het Noorden, hoewel vliegen toen ook prima mogelijk was, en de bedrijven gingen hier weg. We moeten dus niet teveel op de werkgelegenheid hopen zolang het Noorden nog steeds ver weg voelt voor de rest van het land.

Dorpsbelangen Peize gaat verder met de eigen vergadering.

Bijeenkomst 10 maart 2022 Yde.

Yders Hoes, start toelichting GAE 20:45 uur.

Om het vliegveld ook in de toekomst te behouden voor het Noorden, heeft GAE een visie geschreven waarin de planning voor de komende jaren zijn omschreven. Het is voor GAE belangrijk om met omwonenden een goede en betrokken band te onderhouden. Daarom wordt voor de omliggende kernen een informatieavond gehouden, waarvan deze in Yde.

Er wordt gestart met een voorlichtingsfilm waarin de toegevoegde waarde van het vliegveld voor het Noorden wordt onderstreept. Om het vliegveld te kunnen behouden zonder jaarlijks de discussie te moeten aangaan voor extra financiering is het goed om het van belang van het vliegveld voor de maatschappelijke en economische infrastructuur te benadrukken.

Het vliegveld is niet alleen in gebruik voor passagiersvluchten, de traumaheli en andere medische vluchten en ook bevinden verschillende opleidingen zich (deels) op het terrein. Daarnaast is GAE actief met de energietransitie. In de toekomst zal voornamelijk elektrisch en op waterstof wordt gevlogen. Het is daarom de ambitie om in 2030 de duurzaamste luchthaven, op de grond, op gebied van waterstof. Om deze ambitie goed toe te lichten zullen er met meerdere omliggende kernen gesprekken zijn zodat de zorgen van omwonenden gehoord en mogelijk weggenomen kunnen worden.

Noord Nederland is de waterstofregio voor Europa. GAE wil op deze kansen aansluiten door de afhandeling van vluchten op de luchthaven binnen 10 jaar grotendeels op waterstof en elektriciteit te laten plaatsvinden. De benodigde brandstof wordt zo veel mogelijk geproduceerd op het eigen terrein. GAE heeft op o.a. de grond tussen de banen zonnepanelen gerealiseerd die voldoende stroom genereren voor zo'n 6.600 huishoudens. Ook verder op het terrein worden panelen geplaatst op de plekken waar de grond dubbel in gebruik is, denk aan daken en bedekking van de parkeerplaats. GAE wordt daarmee een energie-hub

De maatschappelijke rol van GAE zie je vooral terug in de vluchten van de traumaheli (1100 per jaar) en donorvluchten voor het transplantatiecentrum UMCG. Ook vinden er naast de KLM Flight academy opleidingen van andere plaats. Hiervoor is de NXT airport campus ingericht. In 2030 worden er dan 1000 studenten gefaciliteerd in verschillende richtingen waar zowel het vliegveld als de studenten voordeel aan hebben. De focus ligt op de ontwikkelingen in de (onbemande) luchtvaart(systemen) en dronegebruik, maar ook worden bijvoorbeeld beveiligingsstudenten meteen getraind in de praktijk.

De KLM Flight academy is ooit gestart als de Rijksluchtvaartschool. Omdat het een prijzige opleiding is, werd er in de jaren 90 besloten tot privatisering van de luchtvaartschool en na overname door KLM moest er verder worden ingekrompen. Er werd besloten dat de opleiding deels in de VS zou plaatsvinden voor o.a. het visuele vliegen te leren, maar dat heeft nooit zo uitpakend als gewenst. Inmiddels is de volledige opleiding (na samenvoeging met Martinair vanaf Lelystad) weer in Eelde.

De capaciteiten en mogelijkheden zijn binnen Nederland het beste in Eelde. Ook de KLM Flight academy wil een goede buur zijn voor de omliggende kernen en daarom zijn zij zeer actief in het minimaliseren van de overlast voor omwonenden. Zo worden vliegpatronen aangepast zodat de vliegpatronen met de minste hinder worden aangehouden. Ook worden voor de lessen indien

mogelijk ook andere vliegvelden gebruikt om het landen en opstijgen te oefenen zoals Hoogeveen en Oostwold en worden simulatoren ingezet. Daarnaast is er veel winst te behalen op geluid wanneer de vloot kan worden omgezet naar elektrische toestellen. De geluidshinder kan met de huidige generatie elektrische toestellen al met 70% verlaagd worden. De eerste toestellen worden eind 2024 verwacht en met de huidige ontwikkelingen in gedachte kan er mogelijk nog meer winst in geluidshinder worden behaald. Omdat de verwachting is dat KLM qua omvang ongeveer gelijk zal blijven zullen de aantallen studenten in Eelde ook nauwelijks veranderen en daarmee ook de vliegbewegingen van de studenten niet.

### Vragen

*Het geluid dat een elektrisch vliegtuig nog wel voortbrengt, komt dat dan alleen van de propeller?*

Ja. Omdat het om een andere manier van aandrijven gaat is het ontwerp van de propeller anders dan gebruikelijk en daarmee wordt het geluid dat hij voortbrengt ook anders.

*Ik ( ) zie als veehouder nog wel eens dat er te laag boven mijn vee wordt gevlogen. Vorig jaar is dat mis gegaan: de kudde sloeg op hol met grote gevolgen. Nu is het nog steeds niet afgehandeld en ik moet veel moeite doen om de schade vergoed te krijgen of zelfs maar een reactie te krijgen op vragen. De luchthaven doet zijn best om de betrokken partij ook nogmaals te benaderen zodat het probleem alsnog gecompenseerd wordt.*

*Er wordt door de agrariërs veel overlast ervaren van (de zaden van) Jacobskruiskruid.*

Ook het vliegveld ervaart deze overlast. Je ziet het veel terug in de kruidenmixen die door de provincie wordt verspreid ter bevordering van de biodiversiteit. De zaden komen ook op het terrein van GAE. GAE bestrijdt het Jacobskruiskruid op het terrein. Het gras wordt gemaaid en gebruikt als veevoer. Dit zou niet meer kunnen als er teveel Jacobskruiskruid in het gras zit.

*Hoe zit het met een bosrand inclusief wandelpad om het terrein van GAE bij de radartoren (in ecologisch gebied)?*

Het rondje vliegveld is niet bekend. Bomen zijn ook voor GAE echter niet ideaal omdat het een extra gevaar oplevert voor het vliegverkeer. Zowel de bomen zelf als de vogels die hierdoor meer in het gebied aanwezig zijn.

*Waarom is hier niets van bekend? Dat staat toch in een omgevingsvisie?*

In verband met een onderzoek is onlangs boven tafel gekomen dat van de 25 laatste omgevingsvisies die ook betrekking hadden op GAE, GAE zelf bij slechts 2 daadwerkelijk was benaderd voor betrokkenheid. De rest van de rapportages ging wel over GAE, maar was niet met hen besproken.

*Is het niet mogelijk om laagvliegende toestellen te volgen en te waarschuwen door de verkeerstoren?*

Ja wel, dat is mogelijk, en dat gebeurt ook zo veel mogelijk. De vliegschool heeft alle vliegtuigen laten uitrusten met speciale kastjes. Deze kastjes zijn nauwkeuriger dan de gegevens die de verkeerstoren ontvangt. Als er wordt waargenomen dat leerlingen of bezoekende vliegtuigen te laag, of op routes te dicht bij de woonkernen, vliegen probeert de vliegschool daar altijd contact mee op te nemen, al dan niet met behulp van de verkeerstoren om in het vervolg een andere route of hoogte aan te houden. Ook als de waarneming op afstand of later gebeurt wordt er alsnog achteraf geprobeerd om de juiste persoon te benaderen.

Toestellen die te laag vliegen zijn ook lastig voor omwonenden en de vliegers, beide partijen hebben een verschillend perspectief: staan ze eronder of zitten ze erin zorgt ervoor dat de hoogte anders over komt. Aan vliegers van Eelde is gevraagd om de dorpskernen heen te vliegen; bezoekers vliegen vaak wel over de woonkernen.

*Zijn er afspraken gemaakt met de Lifeliner?*

De Lifeliner heeft ontheffing maar zal in niet-spoedeisende situaties wel rekening houden met de aanvliegroutes en de hoogten. In de praktijk is het helaas wel zo dat er in spoedsituaties vaak gekozen moet worden voor de rechtstreekse lijn .

*Is overname van het vliegveld door Schiphol een optie?*

Overname of inlijving door Schiphol is niet aan de orde. Voor de continuïteit van het vliegveld moet er vaak extra geld bij. Om dat makkelijker te kunnen ontvangen is het van belang om helder te hebben dat het vliegveld van maatschappelijk en economisch belang is voor de infrastructuur. Er wordt gelobbyd bij Tweede Kamerleden om de noodzaak onder de aandacht te brengen.

De hoge kosten zijn grotendeels veroorzaakt door de kosten voor security en brandweer. Deze zijn niet of nauwelijks te verlagen omdat we aan wettelijke eisen moeten voldoen. Deze eisen zorgen ervoor dat een positieve BC niet realistisch is.

De vliegvelden binnen Nederland moet je zien als een systeem. Schiphol zit nu vol en daardoor zijn de regionale vliegvelden van belang voor het vervoeren van passagiers en vracht, die niet van belang zijn voor de hub-functie van Schiphol, naast de doelen die GAE zich heeft gesteld voor de toekomst.

*Zorgt het remotetower concept niet voor een grotere overnamekans door Schiphol?*

Momenteel zijn er (te) weinig luchtverkeersleiders en dit concept zorgt ervoor dat de leiding en controle in de lucht vanaf één locatie wordt geregeld. Het zorgt ervoor dat er minder personeel ingezet hoeft te worden. Het beheer valt onder Luchtverkeersleiding Nederland en heeft niets te maken met Schiphol als bedrijf.

*Er zijn steeds nieuwe maatschappijen voor vakantievluchten. Kan dat wel zo doorgaan?*

De vraag is nu redelijk stabiel en lijkt weer terug naar het niveau van voor Covid. De Hub-verbindingen die in het verleden naar London en Kopenhagen vlogen zijn wellicht weer mogelijk zodra er elektrisch betere opties zijn.

*Hoe is de invloed van de aandeelhouders verdeeld. Zijn er aandeelhouders die te veel macht hebben?*

De aandeelhouders van de luchthaven zijn gemeente Tynaarlo, provincie Drenthe, provincie Groningen en stichting Oranjewoud.

*Is er angst voor een verborgen agenda van stichting Oranjewoud?*

Nee. De stichting komt voort uit de intentie om gelden van de Friesland Bank in te zetten om het Noorden te versterken met gelden die hier verdiend zijn. Ze willen dus gelden uit het Noorden terug laten vloeien in het Noorden.

*Is het huidige arsenaal aan panelen en andere maatregelen voldoende om aan de energiebehoefte te voldoen?*

Vandaag (10 maart 2022) heeft een student van de RUG juist zijn onderzoek hiernaar gepresenteerd. Met de kennis van nu lijkt het huidige aanbod voldoende te zijn, daarnaast worden nog meer

panelen geplaatst op het voorterrein en daken. Zodra vliegen op waterstof de realiteit is zullen er nog wel wat aanpassingen gedaan moeten worden maar daarvoor kan er worden aangesloten aan Noordenveld. De elektrolyser wordt daarvoor al opgestart. De subsidie is binnen en de bouw kan hopelijk worden afgerond in 2023. Om de opgewekte energie niet te verspillen is het de bedoeling om een multi-tankgebouw te plaatsen met alle mogelijke brandstofsoorten. Daarvoor is de plek van de oude Fina in beeld. Hiervoor moet nog wel gesproken worden met de provincie; zij gaan over het beleid met betrekking tot tankstations.

*Gaat Bites & Flights ook weer open?*

Veel (dagjes)mensen komen ook bij het vliegveld om hier bijvoorbeeld wat te nuttigen en nu er weer meer vluchten gaan plaatsvinden kunnen mensen hier ook weer terecht.

De bewoners van Yde geven nog het advies mee om aan de weg te blijven timmeren en daar de omwonenden in te blijven betrekken.

Op 24 september wordt er op GAE een burendag gehouden. Op deze dag kunnen omwonenden het vliegveld bezichtigen en met de medewerkers in gesprek gaan.

Het informatieve deel van de avond eindigt om 21:55 uur.

## Bijlage E2 – Brieven en rapporten

---

Rijswijk, 24 januari 2023

Beste ,

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.



General Manager TUI Nederland



Groningen Airport Eelde N.V.

[Redacted]

[Redacted]

Betreft: toekomst GRQ

Badhoevedorp, 12 december 2022

Geachte [Redacted],

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.

[Redacted signature]

Atilay Uslu  
Founder & Director

**Groningen Airport Eelde**

██████████ – Algemeen Directeur  
Machlaan 14A  
9761 TK Eelde

Amstelveen, 7 februari 2023

Betreft: Capaciteit Groningen Airport Eelde

Geachte ██████████,

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,



Voorzitter



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

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

Beste [redacted],

Namens de ANVR wil ik graag benadrukken hoezeer wij belang hechten aan het accomoderen van (vakantie) vluchten vanuit de regio, niet alleen voor de korte termijn maar nadrukkelijk ook voor het faciliteren van de toekomstige groei. De afgelopen jaren zien wij namelijk een trend dat onze klanten de regionale luchthavens steeds meer zijn gaan waarderen. Daarbij neemt Groningen Airport Eelde airport nu al een relevante positie in en die zal in de toekomst, verwachten wij alleen nog maar groter worden.

In dit kader zou het zeer helpen als de openingstijden aanzienlijk verruimd zouden worden. Ruimere openingstijden dragen namelijk zeer bij aan de groei van ons product omdat reisorganisaties en airlines dan voldoende ruimte hebben (in tijd) om toestellen te baseren en optimaal in te zetten.

[redacted]  
Directeur ANVR

## Universitair Medisch Centrum Groningen

### UMCG Transplantatiecentrum

Voorzitter  
Centrummanager  
Secretariaat  
E-mail  
Telefoon

Bijlage(n)  
Kenmerk

Groningen Airport Eelde

Machlaan 14a  
9761 TK EELDE

Datum 24 juni 2024  
Onderwerp statement rol GAE voor UMCG Transplantatiecentrum

Geachte \_\_\_\_\_,

Het UMCG Transplantatiecentrum is het enige centrum in Nederland dat alle vormen van orgaantransplantatie uitvoert; nier, lever, hart, long, alvleesklier en dunne darm. Voor een aantal vormen van transplantatie betekent dit dat patiënten uit heel Nederland voor de transplantatie naar Groningen komen. Ook is het UMCG het enige centrum in Nederland dat dunne darmtransplantaties, gecombineerde transplantaties en lever- en longtransplantaties bij kinderen uitvoert.

Voor het UMCG Transplantatiecentrum is snel, betrouwbaar en efficiënt orgaantransport van cruciaal belang, omdat donororganen zo kort mogelijk buiten het lichaam mogen zijn. Groningen Airport Eelde (GAE) speelt daarom een belangrijke rol bij de verschillende orgaantransplantatieprogramma's van het UMCG. Dit betreft zowel het transport van teams van zorgprofessionals die verantwoordelijk zijn voor orgaandonatieprocedures in andere ziekenhuizen in Nederland en in het buitenland (zgn. uitnameteams), als voor het spoedvervoer van individuele donororganen.

Ter illustratie, de essentiële rol van GAE blijkt uit de 43 donorvluchten die in 2023 zijn uitgevoerd. Deze donorvluchten op GAE waren telkens weer een cruciale schakel in de hele donatieketen die het mogelijk heeft gemaakt om het betreffende orgaan voor een specifieke patiënt op de wachtlijst te kunnen transplanteren.

Het UMCG Transplantatiecentrum wil daarom met dit schrijven benadrukken dat Groningen Airport Eelde een gewaardeerde en essentiële schakel is in de infrastructuur van de transplantatiezorg in Noord-Nederland.

Namens het bestuur,

\_\_\_\_\_  
Director UMCG Transplantatiecentrum

\_\_\_\_\_  
Voorzitter UMCG Transplantatiecentrum



## Universitair Medisch Centrum Groningen

Aan  
Groningen Airport Eelde  
t.a.v. [REDACTED]  
Machlaan 14a  
9761 TK EELDE

Telefoon 06-15954278  
E-mail

Bijlage(n) -  
Kenmerk MMT/GAE

Datum  
21 april 2023

Onderwerp  
Gebruik geluidsruimte Mobiel Medisch team Groningen

Geachte [REDACTED]

Naar aanleiding van uw verzoek om een prognose af te geven voor het aantal vliegbewegingen van de helikopter van het Mobiel Medisch Team (MMT) op Groningen Airport Eelde laat ik u het volgende weten.

Het aantal inzetten van een MMT-helikopter is de afgelopen jaren fors gestegen. Enerzijds heeft dat te maken met het kunnen verlenen van extra zorgtoepassingen, anderzijds door de laagdrempelige inzet van het team bij inzetten die een levensbedreigend karakter hebben. Voor ambulanceteams en de meldkamer is het inzetten van een MMT van groot belang.

De verwachting is dat de toename van het aantal inzetten door het MMT zich verder zal ontwikkelen. Voor de komende periode verwacht het MMT Groningen op Groningen Airport Eelde te groeien naar **3500 vliegbewegingen per jaar**. Daarbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat ook een verdere stijging mogelijk is. Daarover zullen wij u dan bijtijds informeren.

Hopelijk u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Manager Mobiel Medisch Team  
Universitair Medisch Centrum Groningen



Groningen Airport Eelde N.V.

[Redacted], 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.

### Royal Schiphol Group

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland

020 601 9111

Royal Schiphol Group N.V.



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.



Executive Vice President & Chief Financial Officer

# KANTAR PUBLIC

## Draagvlakonderzoek Groningen Airport Eelde

Rapport versie 1.1

338411779

Juni 2024





# 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.

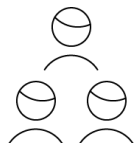


# Onderzoeksverantwoording



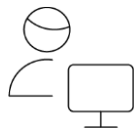
## Doelgroep

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. In Bijlage 2 is een overzicht van dit gebied opgenomen. 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 3 is een overzicht van dit gebied opgenomen.



## Steekproefbron

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



## Respons

Bruto zijn n=2.294 respondenten uitgenodigd. Uiteindelijk hebben n=1.076 respondenten deelgenomen (respons 47%), waarvan n=109 in de directe omgeving en n=967 in de wijde omgeving. De samenstelling van de netto steekproef is 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.



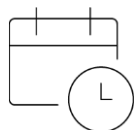
## Online methode

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.

## Toelichting – Versie 1.1

De initiële onderzoeksopzet voor de ‘directe omgeving’ was gericht op het gebied voor het commercieel vliegverkeer, gezien de gewenste verruiming van openingstijden die een belangrijk onderdeel zijn van het onderzoek, onder de aan- en uitvliegroutes die voor de luchthaven zijn vastgesteld (8 nautische mijl in het baanverlengde). Bij het intekenen van betreffende postcodegebieden is onduidelijkheid ontstaan over de exacte ligging van dit gebied waardoor teveel nadruk op zuidelijk gelegen postcodes is ontstaan. Daardoor zijn – ten onrechte – verschillende postcodes aangeduid als de ‘wijde omgeving’ terwijl ze tot de ‘directe omgeving’ behoren. Daarnaast wordt vooral overlast ervaren in de postcodegebieden die onder het zogenaamde circuit liggen. Op basis hiervan heeft Groningen Airport Eelde aan Kantar Public gevraagd tot aanpassing van de onderzoeksresultaten in deze versie 1.1 van de rapportage. Daarbij zijn de kaarten van de vliegroutes en het circuit uit de gepubliceerde Aeronautical Information Publication gehanteerd. De nieuwe postcodes voor de ‘directe omgeving’ bevatten naast de aan- en uitvliegroute daarom nu ook het circuit. Ten opzichte van de initiële postcodes voor de ‘directe omgeving’ zijn 9 te zuidelijke postcodes weggelaten, en 21 extra toegevoegd. De vertegenwoordiging van de ‘directe omgeving’ is daarmee in geografische zin breder geworden.

# 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 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%).



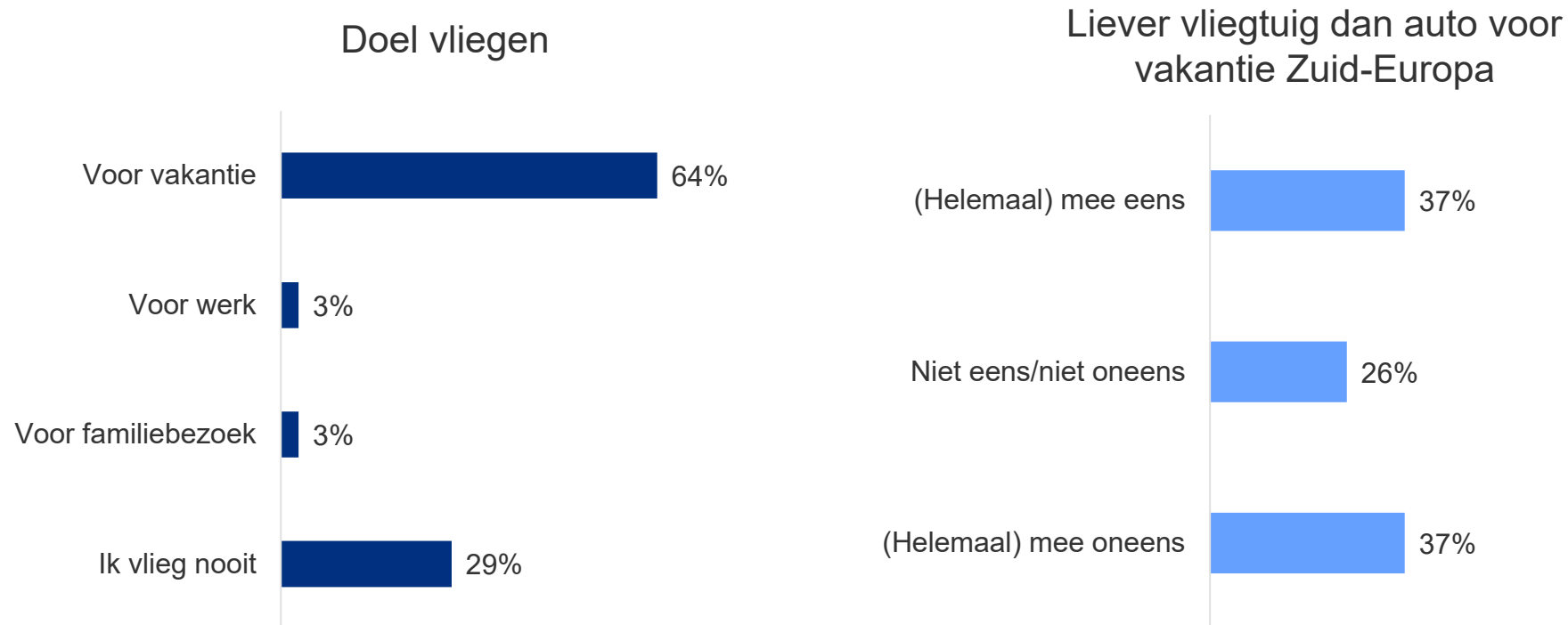
6

# 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)

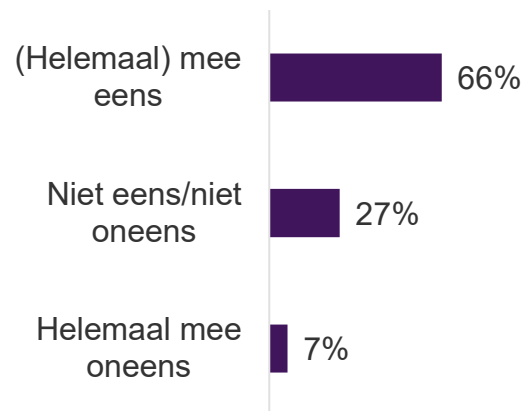
# Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat de luchtvaart op korte termijn moet verduurzamen

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

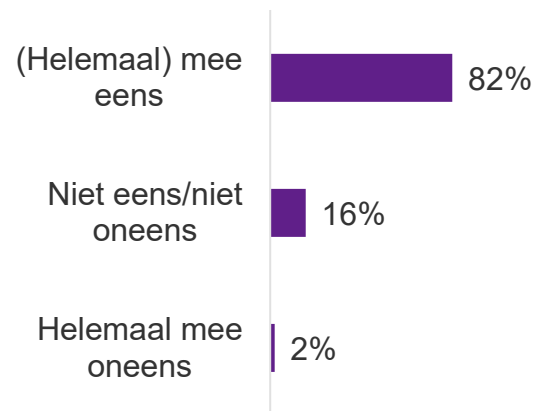
De inwoners van regio Noord-Nederland zijn verdeeld over de vraag of vliegtickets goedkoop moeten blijven en of de overheid vliegen moet ontmoedigen.

## Houding luchtvaart

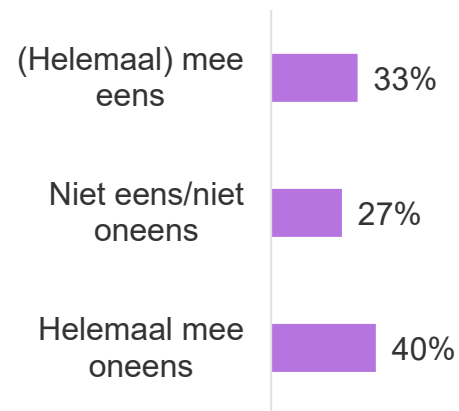
Luchtvaart is belangrijk voor de economie



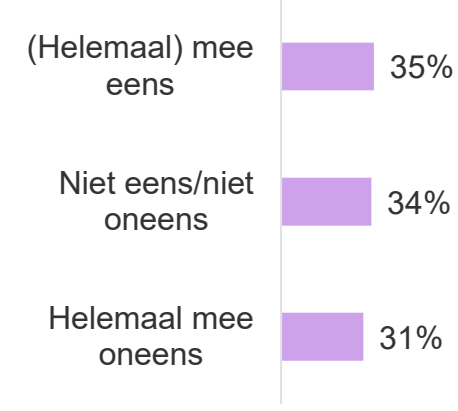
Luchtvaart moet op korte termijn verduurzamen



Vliegtickets moeten goedkoop blijven



Overheid moet vliegen ontmoedigen



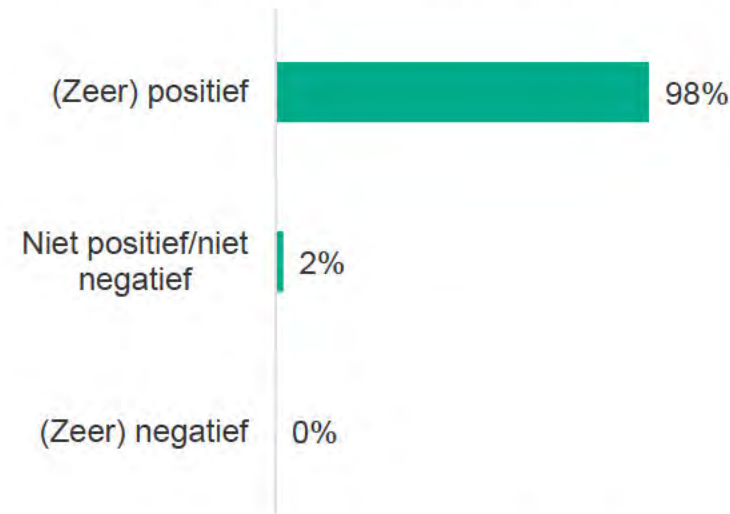
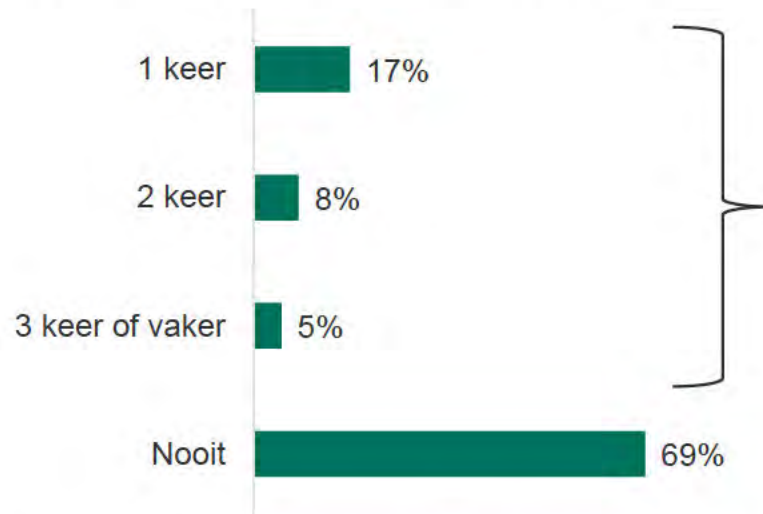
**Vraag:** De luchtvaart is belangrijk voor de economie in ons land. (n=1.076) | De luchtvaart moet op de korte termijn verduurzamen. (n=1.076) | Vliegtickets moeten goedkoop blijven. (n=1.076) | Vliegen moet door de overheid ontmoedigd worden. (n=1.076)

# 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.



Inwoners van de directe omgeving hebben in de afgelopen vijf jaar vaker wel eens gevlogen vanaf Groningen Airport Eelde (48%) dan inwoners van de wijde omgeving (29%).

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)

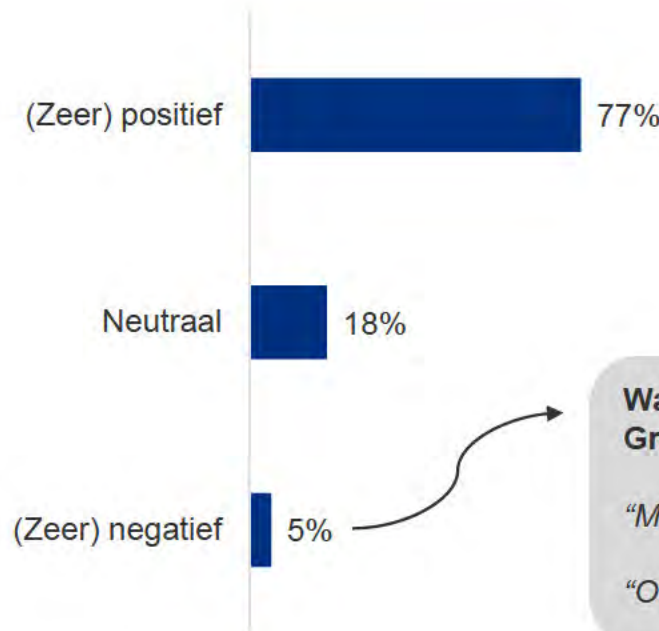
# Bijna acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland staan (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde

## 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%).



**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.”*

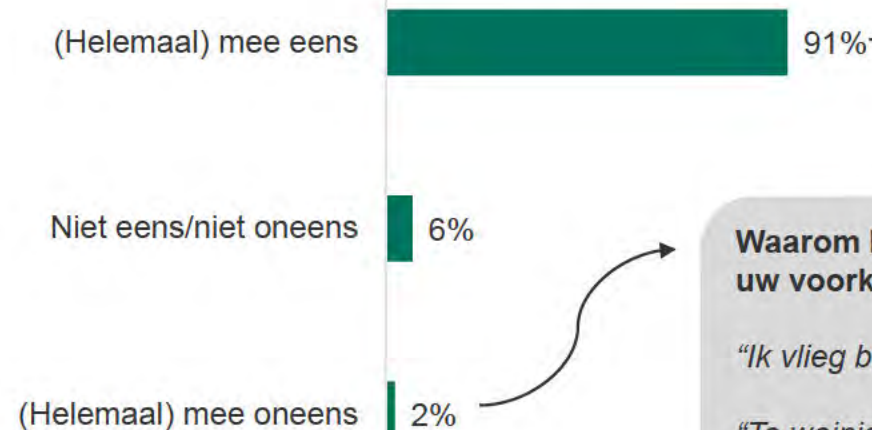
*“Overbodig en geldverspilling.”*

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.

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."*

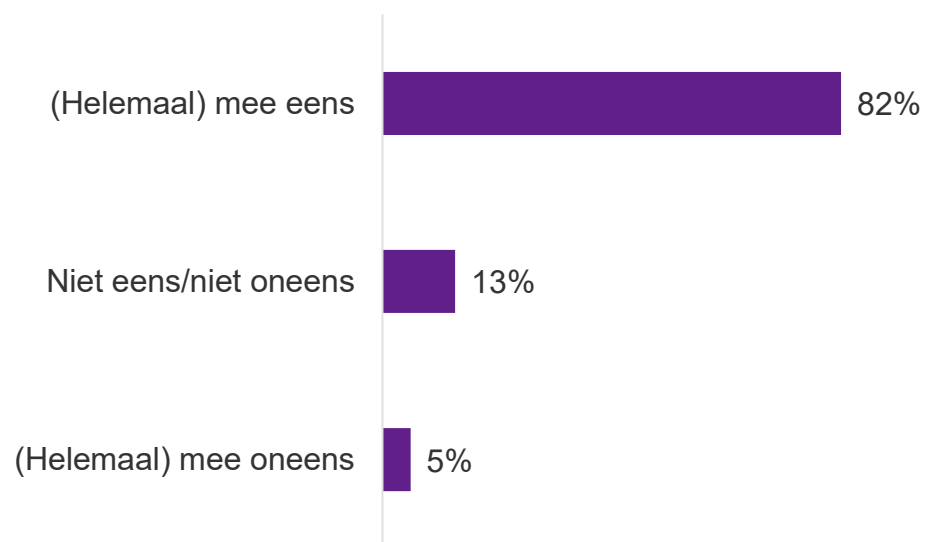
*"Te weinig aanbod van passagiers uit deze regio. Daarnaast is Duitsland goedkoper."*

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



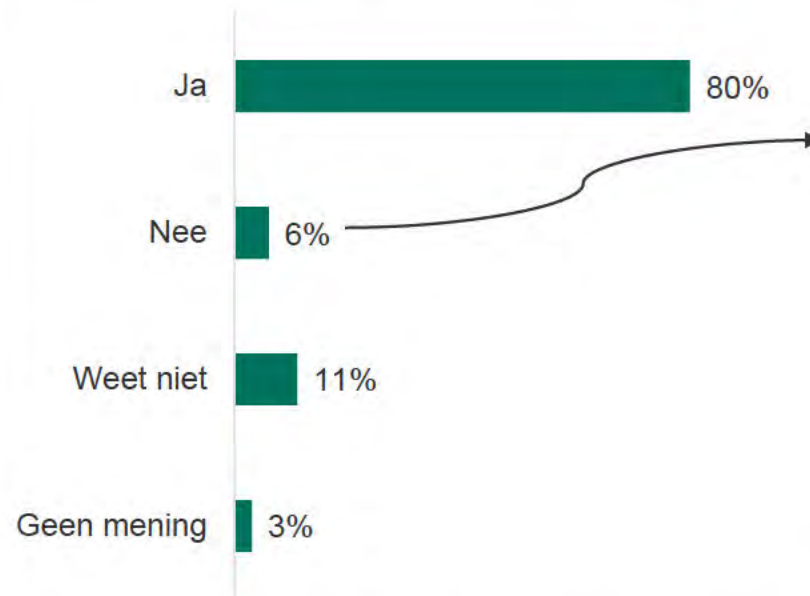
# Acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden Groningen Airport Eelde van voldoende waarde voor de regio om voort te blijven bestaan

## 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 nuancering. Het mag best blijven maar op kleine schaal. Geen pretvluchten naar zuid Europa. Vliegschool is ok, standplaats trauma helikopter uiteraard ook.”*

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

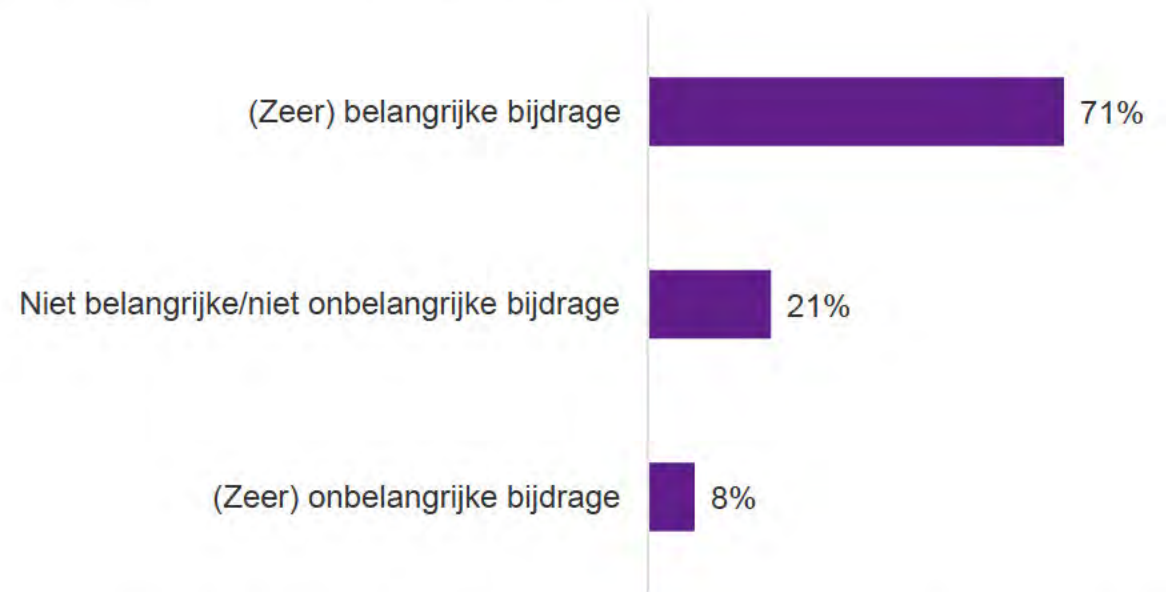
# Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat Groningen Airport Eelde een (zeer) belangrijke bijdrage levert aan de regio door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren

## Belang bijdrage aantrekkelijk vestigingsklimaat

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



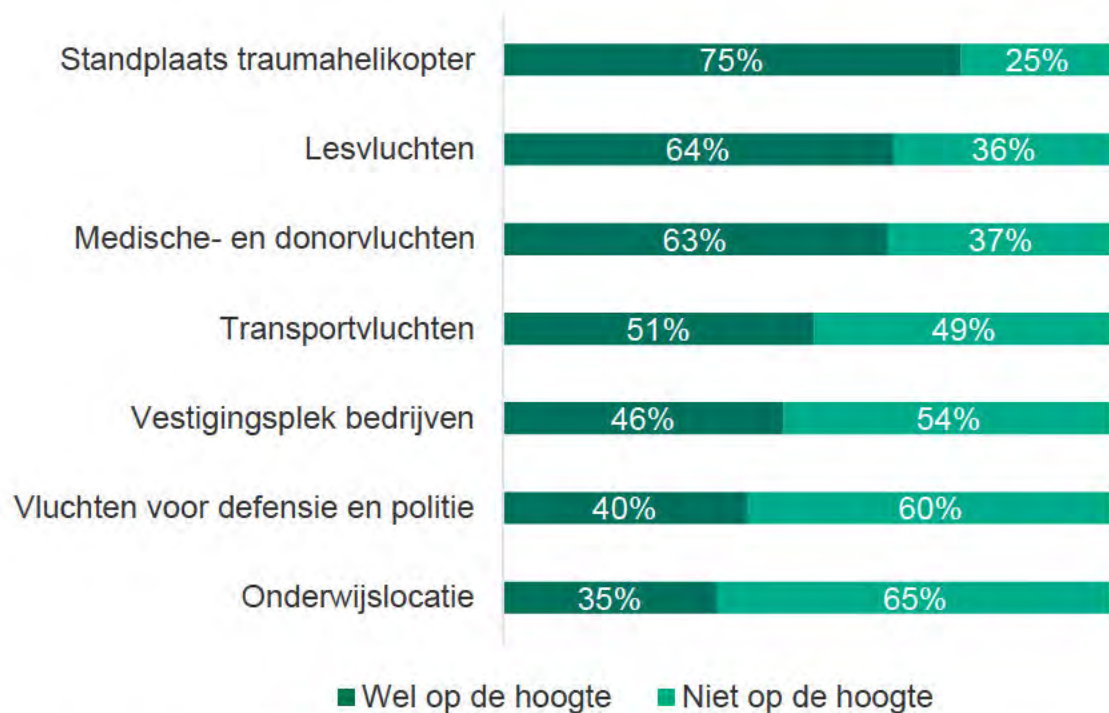
Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen vinden vaker dat Groningen Airport Eelde een belangrijke bijdrage aan de regio levert (76%) dan inwoners die nooit vliegen (60%).



**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 (86% tegenover 61%), de standplaats van de traumahelikopter (91% tegenover 73%), lesvluchten (95% tegenover 61%), vestigingsplek voor bedrijven (75% tegenover 44%), vluchten voor defensie en politie (55% tegenover 38%) en onderwijslocatie (61% tegenover 32%).

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

## Belang van diensten

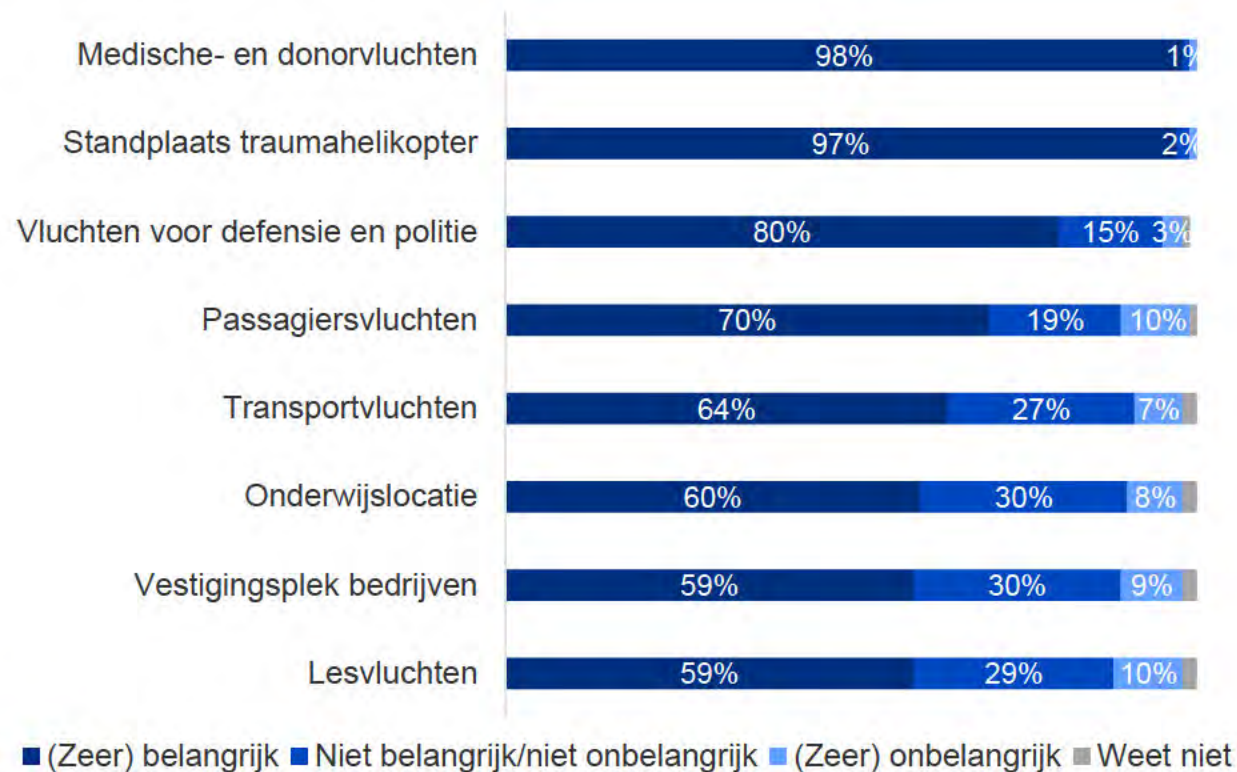
De standplaats van de traumahelikopter en de medische- en donorvluchten worden door bijna alle inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld (98%). Het faciliteren van onderwijslocaties (60%), een vestigingsplek voor bedrijven (59%) en lesvluchten (59%) wordt door minder inwoners 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.



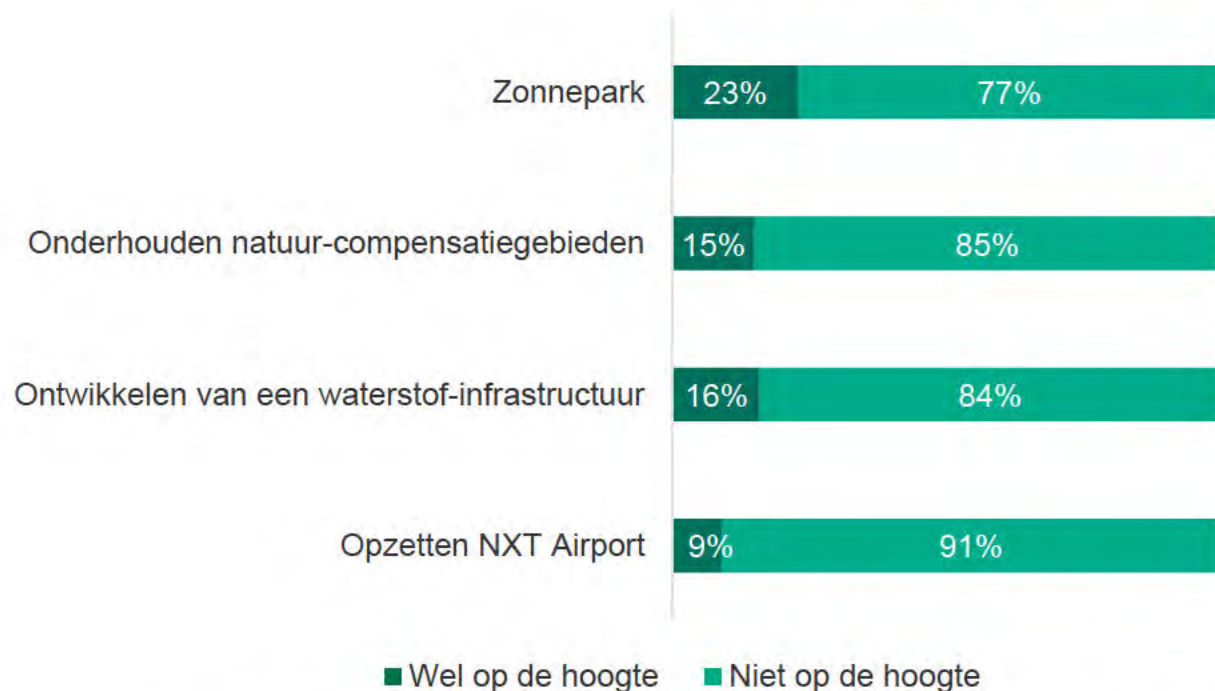
Inwoners van de wijde omgeving vinden het vaker dan inwoners van de directe omgeving (zeer) belangrijk dat Groningen Airport Eelde transportvluchten (65% tegenover 51%) faciliteert.



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 (43% tegenover 20%).

**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)

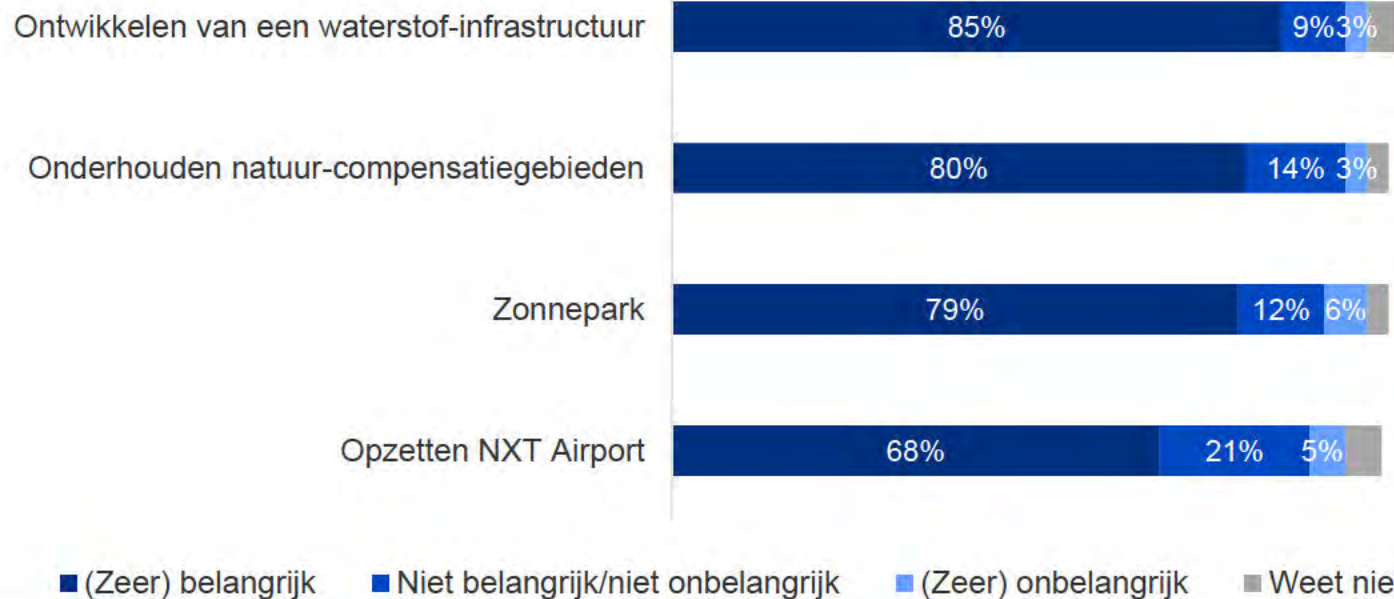
# De plannen van Groningen Airport Eelde met betrekking tot duurzaamheid worden door meer dan twee op de drie inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld

## 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

## Verruiming doordeweekse openingstijden

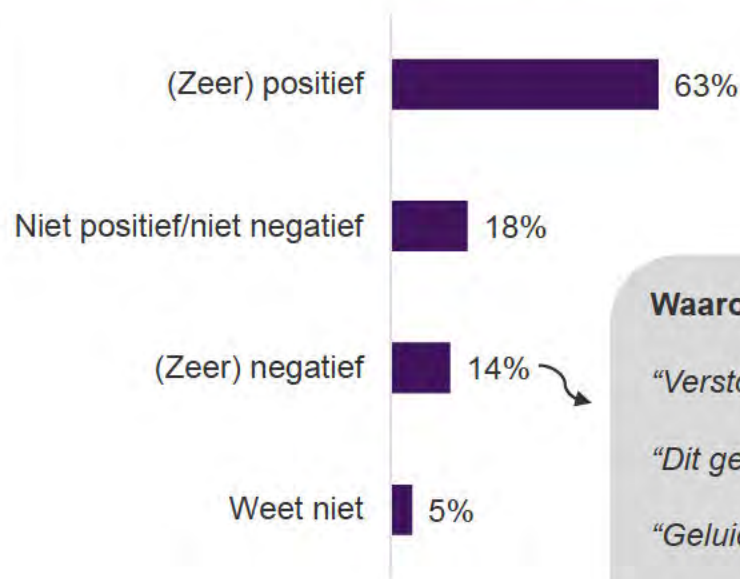
Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover het verruimen van de doordeweekse openingstijden (63%). Bijna één op de zeven inwoners van regio Noord-Nederland (14%) staat hier (zeer) negatief tegenover.



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



65% van de inwoners van de directe omgeving en 63% van de inwoners van de wijde omgeving staat (zeer) positief tegenover de verruiming van de doordeweekse openingstijden. 9% van de inwoners van de directe omgeving en 14% van de inwoners van de wijde omgeving staat hier (zeer) negatief tegenover.



### 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

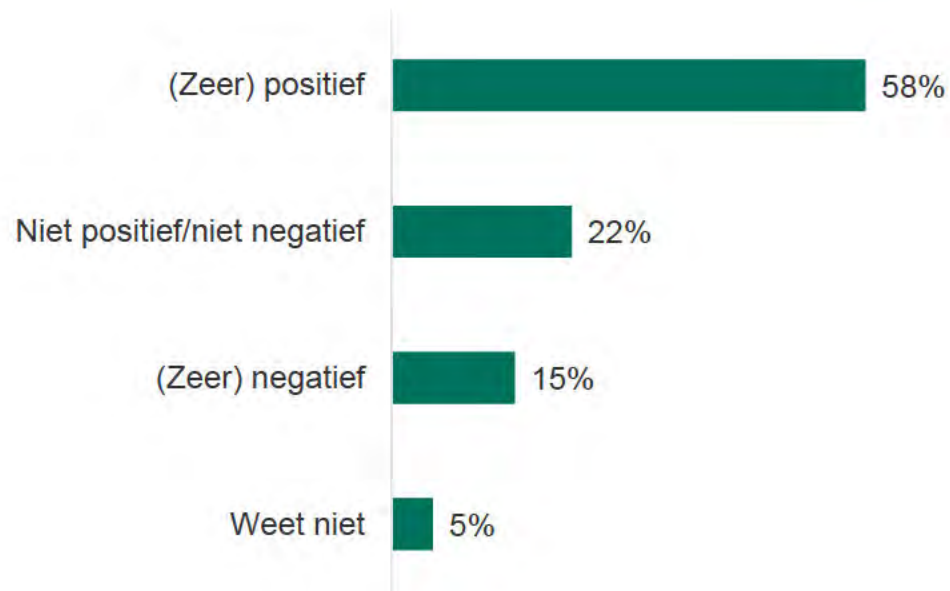
De inwoners van regio Noord-Nederland zijn iets minder positief over het ook verruimen van de openingstijden in het weekend, maar nog steeds is een meerderheid hier (zeer) positief over (58%). Ruim één op de zeven inwoners van regio Noord-Nederland (15%) staat hier (zeer) negatief tegenover.



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%).



59% van de inwoners van de directe omgeving en 58% van de inwoners van de wijde omgeving staat (zeer) positief tegenover de verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend. 10% van de inwoners van de directe omgeving en 16% van de inwoners van de wijde omgeving staat hier (zeer) negatief tegenover.



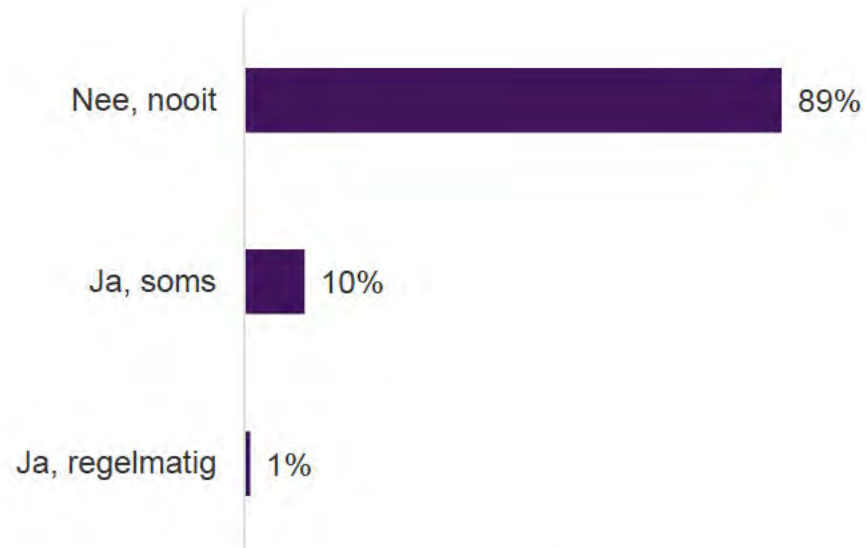
**Vraag:** Stel dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde ook in het weekend en op feestdagen verruimd worden. De openingstijden van maandag t/m vrijdag wijzigen dan van 6:30 tot 23:00 naar 06:00 tot 0:00 De openingstijden in het weekend en op feestdagen wijzigen dan van 07:30 tot 23:00 naar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



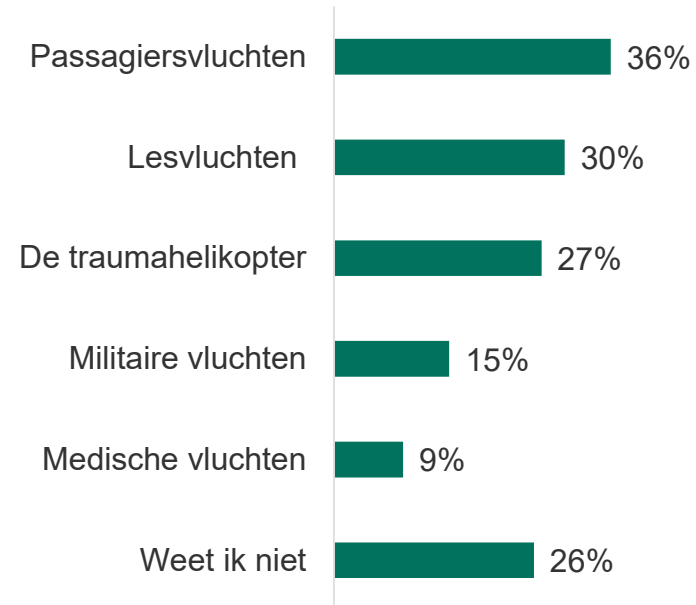
Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde geven vaker aan soms geluidsoverlast te ervaren (21%) dan inwoners van de wijde omgeving (9%).

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.

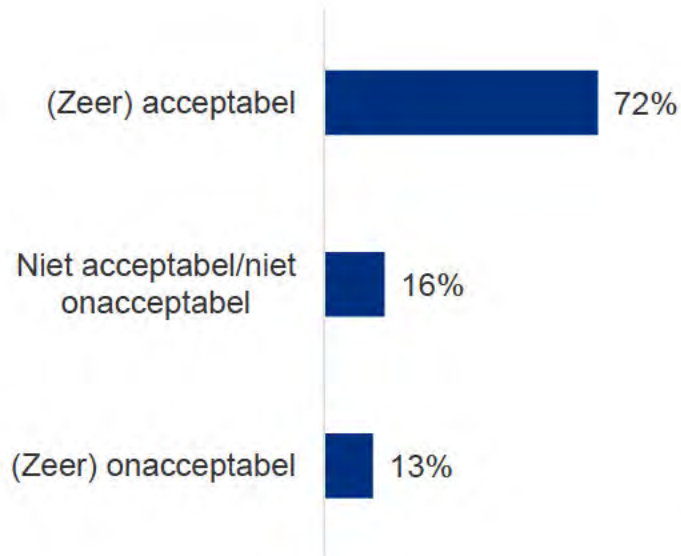


Vraag: Door welk type vlucht wordt deze geluidsoverlast veroorzaakt? (n=1.076)

# 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

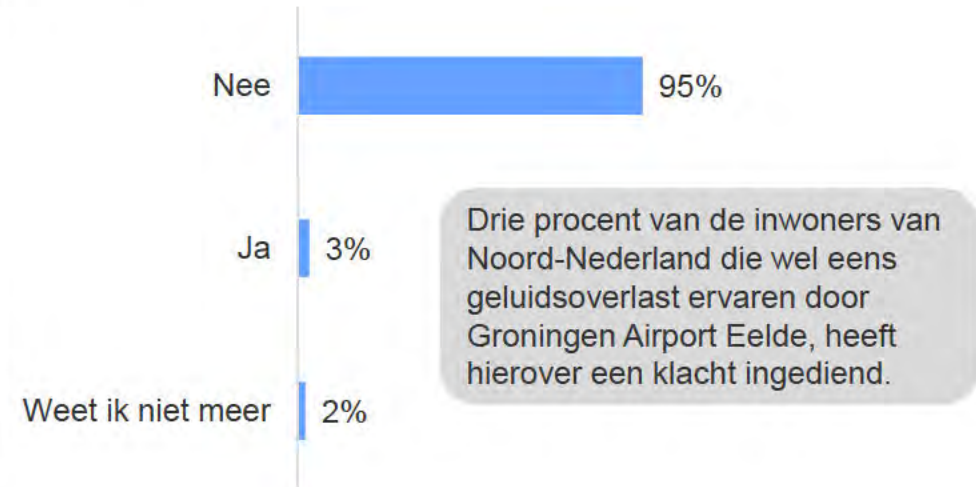


De meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren, vindt dit (zeer) acceptabel. Een deel van de inwoners van regio Noord-Nederland, ruim één op de acht (13%), geeft aan het geluidsoverlast (zeer) onacceptabel te vinden.



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

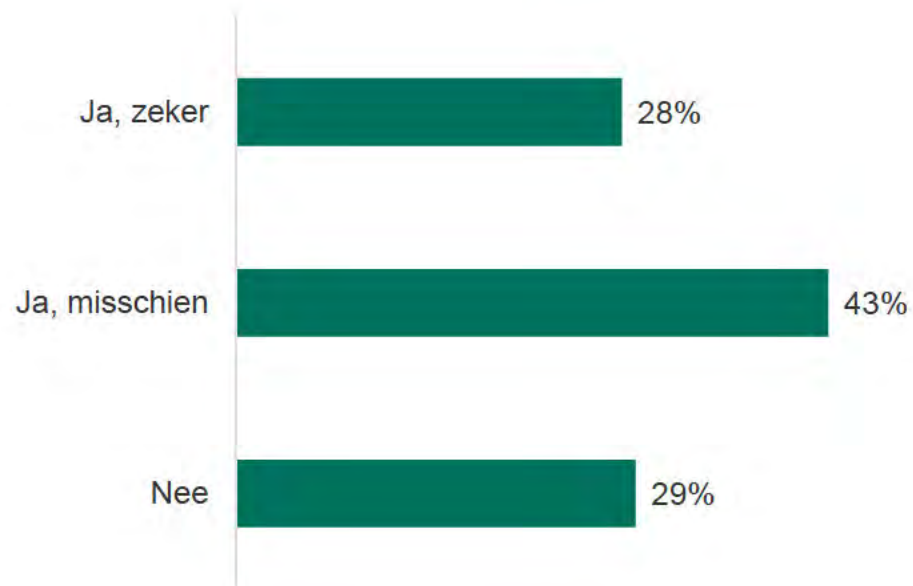


Drie procent van de inwoners van Noord-Nederland die wel eens geluidsoverlast ervaren door Groningen Airport Eelde, heeft hierover een klacht ingediend.

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%).

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 vliegveld 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?

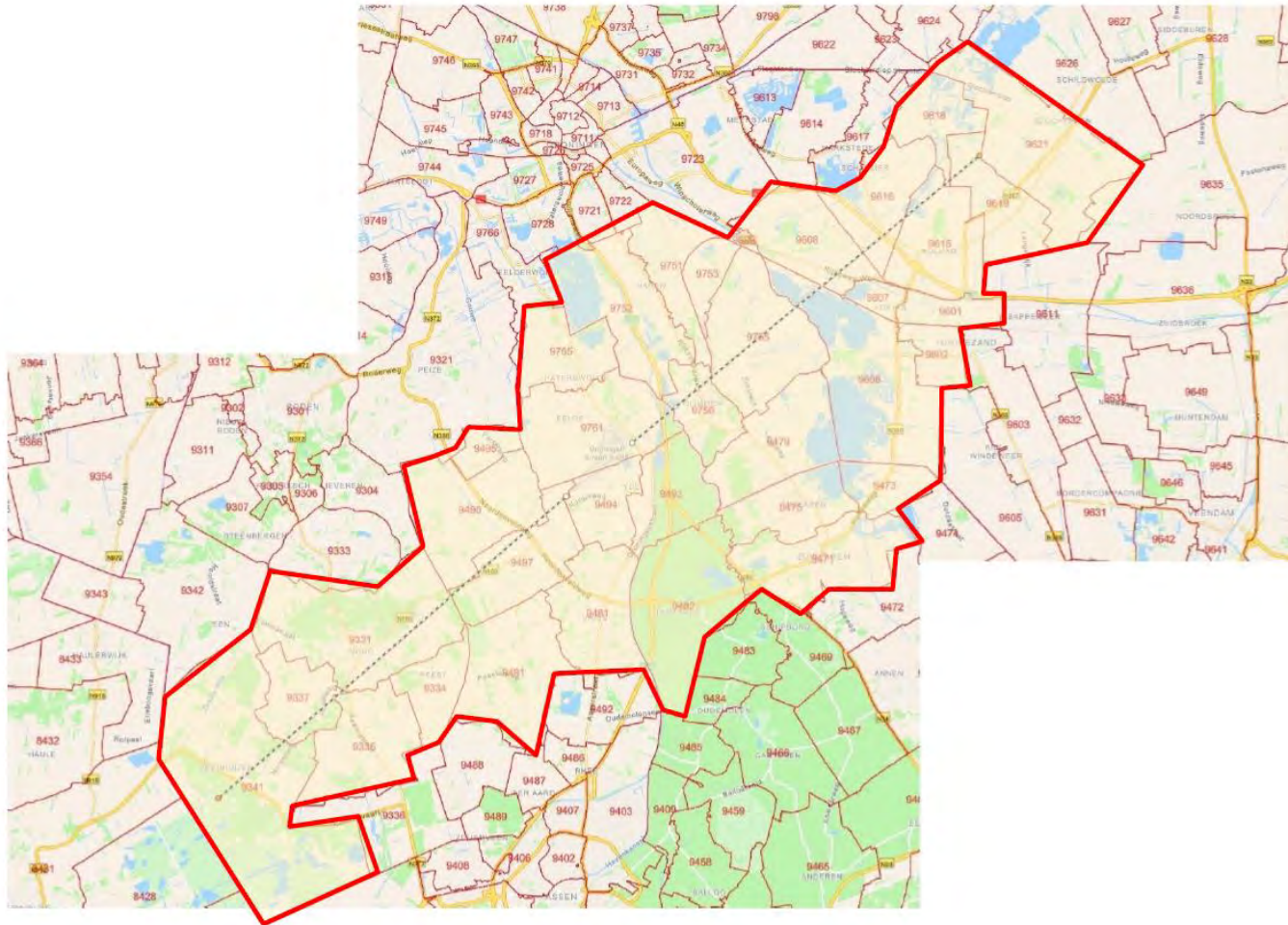
- Zeer positief
- Positief
- Neutraal
- Negatief
- Zeer negatief

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

*Open vraag*

## Bijlage 2

### Overzichtskaart directe omgeving



## 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



# BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

## Memo

Opdrachtgever: Groningen Airport Eelde

Projectnummer: 247.10.58.00

Onderwerp: Historisch onderzoek bestemmingsplan Glimmen

Datum: 30 januari 2024

Opsteller: 

### Vraag:

In de jaren 1970-1980 is er al gewaarschuwd voor het bouwen van huizen in Glimmen in het verlengde van de landingsbaan, in verband met de (toen al) geplande baanverlening van Groningen Airport Eelde. Ondanks de bezwaren is er toch door de gemeente Haren/Glimmen (nu Groningen) besloten om toch huizen te gaan bouwen. Later zijn er door eigenaren/huurders van deze woningen rechtszaken gevoerd (en verloren) in verband met de overlast als gevolg van de baanverlening (die in 2013 is uitgevoerd). De vraag is om uit te zoeken hoe dit precies zit, wat was destijds de argumentatie van de gemeente om de woningen toch te bouwen.

Vanwege een nieuw luchthavenbesluit en de verruiming van openingstijden is er weer opnieuw weerstand gekomen. Voor de onderbouwing van dit luchthavenbesluit loont het om de historische feiten kenbaar te maken.

### Wat zoeken:

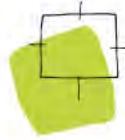
- Historische feiten omtrent de hiervoor beschreven bouw van de woningen in het verlengde van de baanverlening.
- Zienswijzen en eventuele beroepen vinden die eventueel zijn ingediend bij het realiseren van de wijk in Glimmen en de motivatie van de gemeente achterhalen om de woningen toch te bouwen.

### Vondsten:

#### Bestemmingsplan Glimmen-Noord

In de jaren 70 is er veel discussie geweest over de uitbreiding Glimmen-Noord en het bijbehorende bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is niet online in te zien maar is te vinden in de Groninger archieven. Om dit bestemmingsplan in te zien is het nodig om een afspraak te maken ([https://www.groningerarchieven.nl/archieven?mivast=5&mizig=210&miadt=5&miview=inv2&milang=nl&mizk\\_alle=bestemmingsplan%20glimmen%20noord&micode=3157#inv3t2](https://www.groningerarchieven.nl/archieven?mivast=5&mizig=210&miadt=5&miview=inv2&milang=nl&mizk_alle=bestemmingsplan%20glimmen%20noord&micode=3157#inv3t2)).





Al in 1972 is de raad in Haren akkoord gegaan voor een voorbereidingsbesluit voor het bestemmingsplan in Glimmen (zie figuur 1). Hiermee zou woningbouw in Glimmen-Noord mogelijk worden, ondanks dat er uit een (onvindbaar) Engels rapport bleek dat bouwen in Glimmen-Noord in verband met de aanvliegroute van Groningen Airport Eelde geen verstandig idee is.

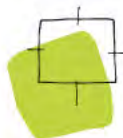
Uit een ander krantenartikel (figuur 2) uit 1974 is te lezen dat de gemeente Haren toch van plan is geweest om circa 220 woningen te realiseren in Glimmen-Noord. Ook zou er een sportcomplex worden gerealiseerd op de locatie die het meest gevoelig is voor geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde. Dit sportpark is gerealiseerd en kennen we nu als 'Sportpark De Groenenberg'. Het is onduidelijk in hoeverre de plannen voor 220 nieuwe woningen zijn gerealiseerd.

Uit de krantenartikelen in figuur 3 en 4 blijkt dat er destijds (1974) al vraagtekens waren over de uitbreiding bij Glimmen Noord, vanwege de aanwezigheid van het vliegveld. Hierbij wordt al aangegeven dat gemeente Eelde het vliegveld wil beschermen en dat de gemeente Eelde geen bezwaar heeft tegen uitbouw van die functie. Gemeente Eelde heeft daarom destijds al een bezwaarschrift ingediend tegen de uitbreidingsplannen in Glimmen (figuur 4). Er wordt echter nog nergens gesproken over een verlenging van landingsbaan van het vliegveld.

Uit het krantenartikel in figuur 5 (1974) blijkt dat de gemeente Haren het plan Glimmen-Noord moest herzien op basis van bezwaren van de Provinciale Planologische Commissie (PPC), met name vanwege bezwaren m.b.t. geluidshinder.

In een krantenartikel uit 1983 wordt al wel gesproken over een mogelijke baanverlening van het vliegveld. De luchthavendirecteur noemt het daar 'pijnlijk' dat de gemeente Haren de uitbreiding van het dorp Glimmen precies gepland heeft in de aanvliegroute van het vliegveld. Het lijkt hiermee duidelijk dat de voormalige gemeente Haren in de jaren 70 en begin jaren 80 meermaals (ook door omliggende gemeentes) is gewaarschuwd om geen woningen in het verlengde van de aanvliegroute van het vliegveld te bouwen. Dit is desondanks toch gebeurd.

In 2005 is er door Adecs een onderzoek uitgevoerd naar de baanverlening (<https://www.commissie-mer.nl/docs/mer/p05/p0512/512-206geluid.pdf>). In dit onderzoek wordt genoemd dat er uit het woningbestand 2001 blijkt dat er in de periode tussen 1994 en 2001 meerdere nieuwe woningen zijn gebouwd. Met name nieuwbouw in Glimmen (in het gebied rond de Boerhoorn, Markeweg en de Nieuwe Schoolstraat) veroorzaakt een groter aantal woningen binnen de geluidscontouren van het vliegveld (binnen 20 tot en met 30 Kecontouren). In de Groninger Archieven is Bestemmingsplan Glimmen-Markeweg, 1988 - 1990 te vinden. Dit bestemmingsplan is vermoedelijk opgesteld om de bouw van de nieuwe woningen aan de Markeweg mogelijk te maken. Wellicht dat er in dit bestemmingsplan meer informatie staat over de bezwaren die destijds zijn gemaakt op nieuwbouw in Glimmen. Het bestemmingsplan kan alleen worden ingezien in de studiezaal van de Groninger Archieven. Hiervoor is het nodig eerst een afspraak te maken (<https://www.groningerarchieven.nl/archieven?mi-vast=5&mizig=210&miadt=5&miview=inv2&milang=nl&mialg=&micode=3157&minr=13089131>).



# Haren gaat akkoord met bestemmingsplan-Glimmen

(Van een onzer verslaggevers)

De Harener raad heeft gisteravond een voorbereidingsbesluit goedgekeurd voor het bestemmingsplan in **Glimmen**.

Maar niet nadat het college uitvoerig moest toelichten, wat de gevolgen van dit besluit konden zijn. „Wij kunnen door dit besluit niets tot ontwikkeling brengen. Het gaat alleen om een plannetje hier en daar,” zei burgemeester mr. F. W. van Ketwich Verschuur.

Voorals drs. T. Huppes (D'66) verzette zich tegen het voorbereidingsbesluit. Juist omdat ook 't gebied Glimmen-Noord erin betrokken wordt. „We lopen met dit besluit vooruit op het definitieve bestemmingsplan. Volgens

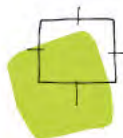
een Engels rapport zou er in Glimmen-Noord niet gebouwd mogen worden (in verband met de aanvliegeroute van het **vliegveld Eelde** — red.). Met dit plan kan er in Glimmen-Noord wél gebouwd worden.” En daar kon drs. Huppes zich niet mee verenigen.

Burgemeester Van Ketwich Verschuur benadrukte nogmaals dat bouwen in Glimmen-Noord onmogelijk is. „Door dit besluit kunnen we echter wél ongewenste bouw tegengaan.”

Na een opmerking van de heer J. Buunk („we moeten vrij snel komen tot een oplossing van de problemen, die er in **Glimmen** liggen op gebied van het onderwijs en culturele leven”) ging de raad akkoord met het voorstel.

**Figuur 1:** (Bron: Nieuwsblad van het Noorden, 15 augustus 1972)

Link: <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?qql%5B%5D=%28date+gte+%2201-01-1970%22%29&qql%5B%5D=%28date+lte+%2201-02-1985%22%29&query=haren+gaat+akkoord+met+bestemmingsplan&coll=ddd&redirect=true&sortfield=date&identificer=ddd:011016414:mpeg21:a0171&resultidentificer=ddd:011016414:mpeg21:a0171&rowid=3>



## Glimmen breidt uit naar Noorden

**Glimmen** in de gemeente Haren krijgt nu definitief uitbreiding in noordelijke richting. Tussen de huidige dorpskern en Haren komen in het bestemmingsplan **Glimmen-Noord** ongeveer 220 woningen en 'n complex sportterreinen. Ook de verkeerssituatie wordt aangepast. Er komt een verbinding tussen Glimmen-Noord en de rest van het dorp. In het definitieve plan wordt ook melding gemaakt van een vermoedelijke nieuwe bestemming van het leegstaande café-restaurant Hoogenberg. Daar zou een flat met woningen kunnen komen voor oudere mensen zonder kinderen. De flat mag niet hoger worden dan acht meter.

Volgens de prognoses kan **Glimmen** uiteindelijk 2000 inwoners hebben. Het dorp heeft nu 1000 inwoners. Bij de bepaling van de uitbreidingsmogelijkheden was van doorslaggevende betekenis de geluidshinder van het **vliegveld Eelde**. In de strook, waar de hinder het grootst is, komt het sportcomplex met twee sportvelden, een oefenveld en eventueel een klein tennispark. In dat gebied zou ook een gymnastiekzaal kunnen komen in combinatie met een eveneens gewenst buurthuis. Gezien de urgentie en het kleine berwaar van geluidshinder, kan het sportterrein spoedig gerealiseerd worden.

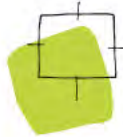
In het gebied met de grootste geluidshinder is ook plaats voor de bouw van tien woningen in de vrije sector (ten zuiden van de Hoge Heerenweg). Boven de Hoge Heerenweg komen in noordelijke richting twee complexen van 70 en 140 woningen.

De woningbouw moet, volgens het bestemmingsplan **Glimmen-Noord**, starten in het Noorden. Op dit moment valt geen belangrijke uitbreiding van het **vliegveld Eelde** te verwachten. Toch wil men de voortgaande ontwikkelingen op **Eelde** kunnen volgen door van Noord naar Zuid te bouwen.

Er bestaat thans nauwelijks een verkeersverbinding tussen Glimmen-Zuid en Glimmen-Noord. Om dat op te lossen komt er een nieuwe weg achter het sportcomplex. De Oude Boerenweg moet zo weinig mogelijk extra verkeer hebben, terwijl de Hoge Heerenweg niet meer geschikt wordt voor gemotoriseerd verkeer. Men denkt aan een fiets- annex ruitpad.

Figuur 2: (Bron: Nieuwsblad van het Noorden, 24 januari 1974)





Link: <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?qql%5B%5D=%28date+gte+%2201-01-1970%22%29&qql%5B%5D=%28date+lte+%2201-02-1985%22%29&query=%28vliegveld+eelde+glimmen%29&coll=ddd&redirect=true&identificer=ddd:011016842:mpeg21:a0213&resultsidentificer=ddd:011016842:mpeg21:a0213&rowid=1>

**Eelder gemeentebestuur:**

# „Dorpen rond vliegveld niet verder uitbreiden”

(Eigen nieuwsdienst)

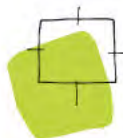
De gemeente **Eelde** is van mening, dat het ontwerp-streekplan Noord-Drenthe te weinig rekening houdt met het **vliegveld Eelde**. B. en W. zien liever geen verdere uitbreiding van de dorpen Yde en Donderen (gemeente Vries) en **Glimmen** (gemeente Haren). Deze dorpen liggen in de aanvliegroute van het **vliegveld**, en **Eelde** verwacht, dat er uit de eventuele nieuwe ingezetenen van deze dorpen actiegroepen tegen de geluidsoverlast ontstaan. „De aanwezigheid van het **vliegveld** is een hard gegeven, waarmee bij het opstellen van planologische maatregelen rekening moet worden gehouden,” aldus B. en W. in een nota over het ontwerp-streekplan Noord-Drenthe.

In het streekplan hebben Donderen en Yde nog mogelijkheden tot uitbreiding. Tot verbazing van de Eelder gemeentebestuurders heeft bovendien de gemeente Haren het plan om in het dorp **Glimmen** zo'n 220 woningen te bouwen. Het forensendorp **Glimmen** ligt evenals Donderen en Yde vlak bij het **vliegveld**, waardoor de bewoners last van het lawaai hebben.

**Eelde** wil het **vliegveld** beschermen om de functie die de luchthaven voor het Noorden heeft, te behouden. B. en W. hebben namelijk geen bezwaar tegen uitbouw van die functie. Men heeft wel bezwaar tegen 'n aanzienlijke uitbreiding van het aantal start- en landingsbanen. Hierbij gaat de gemeente ervan uit, dat de geluidshinder voor **Eelde** en Paterswolde zelf zeer gering is. In het streekplan staat **Eelde** dan ook vrijwel geheel buiten de geluidshinderzone aangegeven.

**Figuur 3** (Bron: Nieuwsblad van het Noorden, 24 januari 1974)

Link: [Nieuwsblad van het Noorden » 24 jan 1974 - Art. 213 | Delpher](#)



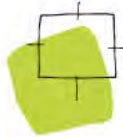
## Ook Eelder bezwaren tegen uitbreiding Haren in Glimmen

Behalve Groningen heeft ook de gemeente **Eelde** een bezwaarschrift ingediend tegen het uitbreidingsplan van de gemeente Haren in het dorp **Glimmen**. „Tussen Haren en **Eelde** is de verhouding echter goed, omdat wij Haren van onze bezwaren op de hoogte stelden, voordat wij het bezwaarschrift bij GS indienden.” Dit zei wethouder J. Arends van de gemeente **Eelde** gisteravond tijdens de raadsvergadering. Dit naar aanleiding van het feit, dat B. en W. van Haren de vorige week kwaad wegliepen uit een vergadering van het Intergemeentelijk Overlegorgaan Centraal Groningen — Noord-Drenthe.

Haren nam Groningen kwalijk zonder vooroverleg een bezwaarschrift te hebben ingediend. **Eelde** is het niet eens met de eventuele bouw van ruim 200 woningen in **Glimmen**, omdat die woningen voor een deel komen te staan in de aanvliegroute van het **vliegveld Eelde**.

**Figuur 4** (Bron: Nieuwsblad van het Noorden, 21 mei 1974)

Link: [Nieuwsblad van het Noorden » 21 mei 1974 - Art. 76 | Delpher](#)



**PPC heeft bezwaren**

## Haren moet plan Glimmen-Noord wijzigen

PPC kan zich namelijk verenigen met de plaats, die Haren daarvoor reserveerde.

Ook het dorps huis annex gymnas-tiekgebouw mag er komen van de PPC, maar de Harener raadscommissie Ruimtelijke Ordening wil het gebouw wat verplaatsen in noordelijke rich-ting. B. en W. van Haren vragen zich af of de PPC daar akkoord mee wil gaan. De Harener gemeenteraad kan binnen afzienbare tijd een beleidsnota verwachten over de toekomst van Glimmen in planologische zin. Daarbij is belangrijk het nieuwe rapport over de geluidshinder van het vliegveld Eelde. Dit nieuwe rapport werd samengesteld door ingenieursbureau Van Dorssen BV in Arnhem.

De Provinciale Planologische Com-missie kan niet akkoord gaan met de plannen voor Glimmen-Noord, omdat de opzet veel te groot is, bekeken vanuit de uitgangspunten in het streekplan Centraal-Groningen. Bo- vendien wordt de plaats van de uit- breiding van Glimmen te voorbarig geacht zolang de overheid nog geen standpunt heeft bepaald over aan- vaardbare geluidshinder. Ook het her- ziene plan kon het niet doen bij de PPC van Groningen. Men liet bij voorbaat al weten, dat de oplossing van inkrimping van het plan niet gelukkig zou zijn.

Burgemeester R. S. Hofstee Holtrop van Haren ontkent, dat Glimmen- Noord van de baan is. „We zitten met enige procedure-kwesties. Maar in de toegezegde beleidsnota komen we met nieuwe plannen. We moeten nu even pas op de plaats maken.”

Tegen het uitbreidingsplan Glim- men-Noord, dat voorzag in de bouw van zo'n 230 woningen, kwamen 51 bezwaarschriften binnen. Die waren voornamelijk gebaseerd op zaken als geluidshinder, milieubescherming en een te grote opzet van het plan.

Figuur 5 (Bron: Nieuwsblad van het Noorden, 13 november 1974)

Link: [Nieuwsblad van het Noorden » 13 nov 1974 - Art. 228 | Delpher](#)

## DIRECTEUR LUCHTHAVEN EELDE:

# 'Studie baanverlenging verdraagt geen uitstel'

**EELDE** — Er moet op korte termijn nauwkeurig bekeken worden hoe de (economische) functie van het vliegveld Eelde versterkt kan worden. Met name de vraag of de start- en landingsbaan ook van 1800 naar 2500 meter verlengd kan en moet worden, moet daarbij in beeld komen. Er moet niet langer getreuzeld worden, want anders kan het vliegveld Eelde het in de toekomst vergeten. Voordat met de aanleg van een eventuele verlenging kan worden be- gonnen is er namelijk zeker acht jaar tijd nodig voor het afronden van diverse procedures.

Daar komt in het kort de noodkreet op neer, die gisteren directeur A. van Herwaarden van de luchthaven Eelde uitte tijdens een bezoek van de leden van de Drentse Regionale Raad voor de Arbeidsmarkt aan het vliegveld. Een groot deel van de RRA-leden was geïnteresseerd in de economische (groei)mogelijkheden en velen vroegen zich af waarom de studie naar baanver- lenging nog steeds niet van start is ge- gaan.

Directeur Van Herwaarden maakte duidelijk, dat de NV Luchthaven het geld voor de studie, f 50.000, niet op tafel kan leggen. Maar daarnaast, zo werd duidelijk, is het provinciaal bestuur van Drenthe de boosdoener. Dit weigert om mee te werken aan baanverlenging en het bestuur heeft het "omdat het vlieg- veld nu eenmaal in Drenthe ligt" voor het zeggen. "Drenthe concentreert zich meer op de hoeken met grote werkloosheid. Die is hier niet, maar bij voorbeeld wel in Zuidoost Drenthe," aldus Van Herwaarden.

De luchthaven-directeur zei de RRA- leden verder, dat het vliegveld "het vliegtuig van de toekomst" — de Airbus — door de te korte start- en landings- baan niet kan hebben. Wel wordt gestu- deerd op de vraag welke typen vlieg- tuigen er nog wel kunnen komen. Die studie is nodig omdat over niet al te lan- ge tijd de DC8 en het oude type van de DC9 verdwijnen. Die kunnen alle twee nog wel op Eelde landen onder de hui- dige omstandigheden. "We zitten dan ook in een heel moeilijke positie." Baanver- lenging is volgens Van Herwaarden noodzaak wil je de activiteiten op en rond het vliegveld uitbreiden. "Binnen de bestaande grenzen kan ik niet meer doen. Ik kan alleen de boer op met een uitbreiding. Met 1800 meter baan kom ik namelijk niet ver."

Van Herwaarden benadrukte, dat van Eelde "beslist geen bulderbaan ge- maakt zal worden." Het valt overigens volgens hem nu ook best mee met de ge- luidsoverlast van vliegtuigen. Van de mensen die altijd in de omgeving van het vliegveld hebben gewoond, zijn er bijna nooit klachten. "De import, die klaagt vrijwel altijd." De luchthaven- directeur noemde het verder "pijnlijk" dat de gemeente Haren de uitbreiding van het dorp Glimmen precies gepland heeft in de aanvliegeroute van het vlieg- veld. "De overheid weet toch dat daar die route is," aldus Van Herwaarden.

Figuur 6 (Bron: Nieuwsblad van het Noorden, 23 juni 1983)

Link: [Nieuwsblad van het Noorden » 23 jun 1983 - Art. 247 | Delpher](#)



#### Bestemmingsplan Eelde baanverlenging

- Bestemmingsplan Eelde baanverlenging: Op 12 mei 1992 diende de exploitant van Groningen Airport Eelde een aanvraag in waarin werd verzocht om baanverlenging van 23-05 van 1.800 m naar 2.500 m. Naar aanleiding hiervan zijn in de jaren er na ene aantal besluiten genomen (A-besluit) en is er een MER opgesteld. Tegen de besluiten (zie bestemmingsplan) zijn circa 800 bezwaarschriften ingediend. Tegen het op 14 maart 2006 genomen besluit is door twaalf appellanten beroep ingesteld. Deze zijn op 11 juni 2008 door de raad van state ongegrond verklaard.
- Nieuwe beslissing op de bezwaarschriften tegen het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Eelde ex artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet d.d. 15 mei 2001 ([http://www.vole.nl/downloads/nieuwe\\_beslissing\\_op\\_bezwaarschriften.pdf](http://www.vole.nl/downloads/nieuwe_beslissing_op_bezwaarschriften.pdf)). Er wordt in dit document niks gezegd over waarschuwingen bij nieuwbouw van de woningen in Glimmen
- In het Bestemmingsplan Eelde baanverlenging wordt niks genoemd over Glimmen. Ook in de 'Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Groningen Airport Eelde baanverlenging' wordt Glimmen niet genoemd.
- Het bestemmingsplan Eelde baanverlenging is op 2 november 2010 vastgesteld. Er is hier beroep voor ingediend. Dit beroep ging niet in op Glimmen. Het beroep is ongegrond verklaard door de raad van state op 15 februari 2012. (<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@80633/201100603-1-r1/>)

#### Overig

- Op de site van Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (Vole) wordt niks genoemd over de woningbouw in Glimmen ([http://www.vole.nl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=127&Itemid=27](http://www.vole.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=127&Itemid=27))
- In de Beheersverordening Glimmen (2013) wordt Groningen Airport Eelde niet genoemd.