

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief inzake het ontwerp van het Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (Kamerstuk 31 936, nr. 1203).

De voorzitter van de commissie,  
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
GroenLinks-PvdA-fractie  
NSC-fractie  
D66-fractie  
BBB-fractie  
Partij voor de Dieren-fractie

### **Inleiding**

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp van het Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (hierna: het ontwerpbesluit) en hebben daarover nog een enkele vraag.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Deze leden zijn kritisch op het ontwerpbesluit en hebben hierover daarom enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben de aanvraag van Groningen Airport Eelde (GAE) aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gelezen en hebben daarover enkele vragen.

### **GroenLinks-PvdA-fractie**

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie erkennen en steunen de het feit dat GAE regionale maatschappelijke belangen dient, waarvoor redelijkerwijs geen alternatief is. Deze leden denken dan met name aan de traumahelikopter, orgaanvluchten en allerlei noodgevallen. Dit moet behouden blijven. Maar deze leden constateren dat het ontwerpbesluit vooral is bedoeld om méér goedkope vakantievluchten te stimuleren. De kern van het voorstel zit in verruiming van de openingstijden van het vliegveld in de nacht. Deze verminderde nachtrust voor de omgeving moet gaan leiden tot een aantrekkelijker aanbod voor commerciële chartermaatschappijen, in de hoop dat zij meer vluchten vanaf GAE aanbieden en dat door het ruimere aanbod ook meer vraag ontstaat. Deze leden zijn van mening dat in het algemeen de vraag naar vlieguren niet gestimuleerd, maar ontmoedigd moet worden. Luchtvaart heeft een grote CO<sub>2</sub>-voetafdruk en leidt tot overlast en vervuiling in de omgeving. Om die reden verhogen we de vliegtaks, zet Nederland zich Europees in voor een kerosineaccijns en werken we aan een CO<sub>2</sub>-plafond voor de luchtvaart. Groei van de luchtvaart stimuleren en subsidiëren om zo nog meer groei economisch rendabel te maken, zonder hierbij de maatschappelijke kosten in rekening te brengen of af te wegen tegen andere belangen, is geen doel dat deze leden kunnen steunen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden de economische onderbouwing van de prognoses zwak. Kan de Minister aangeven of er na de second opinion van CE Delft over de maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) uit 2013 een nieuwe MKBA is gemaakt die naar de plannen en prognoses van GAE heeft gekeken? Zo nee, is de Minister bereid om de indieners alsnog te verzoeken een degelijke MKBA te laten

opstellen en hierbij alle relevante maatschappelijke effecten en alternatieven mee te nemen? In hoeverre is in het nieuwe strategische financiële en economische plan tegemoetgekomen aan de forse kritiek op de vorige MKBA? In de beoordeling door SEO Economisch Onderzoek (SEO) wordt forse kritiek geleverd op het plan. Zo sluiten het strategische en het economisch-financiële plan niet goed op elkaar aan. Veel toekomstplannen, zoals die voor elektrisch vliegen of die voor waterstof, zitten wel in de ronkende toekomstvisies, maar niet in de financiële onderbouwing. Hoe schat de Minister de haalbaarheid hiervan in? En waar baseert hij dat dan op?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in het SEO-rapport dat de gehoopte schaalvoordelen door groei van de aantallen charterpassagiers met een factor 2 worden overschat. Ook blijkt uit de strategische visie dat het vliegveld economisch alleen kan bestaan door nog lang overheidssteun te verlenen in de vorm van subsidies en gratis diensten. Hoe kijkt de Minister hiernaar? Deze leden beschouwen directe en indirecte overheidssteun aan een luchthaven, zodat deze meer vakantievluchten kan faciliteren, als fossiele subsidie. Is de Minister het hiermee eens? Hoe is dit te rijmen met het voornemen in het regeerprogramma om fossiele subsidies af te bouwen? De extra klimaatkosten als gevolg van de geplande toename van het aantal vakantievluchten worden geschat op 7,2–21,8 miljoen euro. Waar komen deze kosten terecht?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de Minister wat zijn antwoord is op de kritiek dat GAE helemaal niet voor de hand ligt als launching customer voor elektrisch vliegen of waterstof, maar dat dit logischerwijs eerder bij Schiphol of Rotterdam The Hague Airport zal gebeuren. Wat betekent dit voor de economische haalbaarheid of klimaatbestendigheid van GAE, als deze ontwikkelingen niet als eerste in Eelde plaatsvinden, maar elders of anderszins vertraging oplopen of duurder uitpakken? Is de Minister bereid om de transitie naar emissieloos vliegen voorwaardelijk te maken voor de verdere ontwikkeling van GAE of de gevraagde verruiming van de openingstijden?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de Minister wat de feitelijke groei van emissies en hinder zal zijn ten opzichte van de feitelijke situatie. De huidige omvang van de luchtvaart op GAE is immers een forse onderuitputting van de vergunde ruimte. Een verdere verruiming leidt dan niet per se tot een groei van emissies en overlast ten opzichte van het oude Luchthavenbesluit, maar wellicht wel ten opzichte van de huidige praktijk. Deze leden willen graag weten hoeveel overlast en emissies kunnen toenemen in een worstcasescenario, waarbij de beschikbare ruimte volledig wordt gebruikt, terwijl de belofde, maar niet voorwaardelijke verstillings- en verschonings van de vloot uitblijft. Kan de Minister hierin voorzien?

Ten slotte willen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie graag een betere inschatting van de te verwachten ontwikkeling van de capaciteit van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Als meer capaciteit van LVNL voorwaardelijk is aan de groei van GAE, waar kan men dan op rekenen? Kan dit leiden tot knelpunten en bijvoorbeeld schadeclaims? Of onveilige situaties? Hebben de wensen van GAE prioriteit boven die van bijvoorbeeld Defensie?

### **NSC-fractie**

De leden van de NSC-fractie lezen dat er vanwege beleidsmatige keuzes in de Luchtvaartnota en om de omgeving extra te beschermen tegen de overlast van GAE is besloten om in het Luchthavenbesluit een aantal

aanvullende maatregelen op te nemen, waaronder een aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer vanwege het maatschappelijke belang (nationale veiligheid en gezondheid) voor spoedeisende hulpverlening en politietaken (maatschappelijk verkeer). Deze leden vinden maatschappelijke vluchten relevant en vragen of er in dit ontwerpbesluit voldoende ruimte is voor de maatschappelijke vluchten die nodig zijn voor de regio. Voorts vragen deze leden om een nadere uitleg bij de keuze voor een aparte gebruiksruimte.

## **D66-fractie**

### *Belangenafweging*

De leden van de D66-fractie constateren dat door de bewoners in de directe omgeving van de luchthaven zorgen zijn geuit over het ontwerpbesluit voor GAE, in het bijzonder over geluidsoverlast door de verruiming van de openingstijden. Deze leden lezen in de bijgaande brief en het ontwerpbesluit geen eigen reflectie van de Minister op deze bezwaren. Deze leden vragen de Minister expliciet te reflecteren op de belangenafweging tussen de belangen van direct omwonenden en andere belangen die hebben meegespeeld in de verruiming van de openingstijden van GAE.

### *Noodzaak voor verruiming*

De leden van de D66-fractie constateren dat er in 2023 circa 16.000 vliegtuigbewegingen minder waren op GAE dan de vergunde capaciteit. Deze leden vragen de Minister waarom het nodig is om de openingstijden van het vliegveld te verruimen naar tijden waarop mensen nog slapen, als er nog ruimte is binnen de huidige vergunningverlening overdag. Deze leden vragen voor welke type verkeer de verruiming van de openingstijden precies bedoeld is.

### *Onvoldoende inzicht in belangen direct omwonenden*

De leden van de D66-fractie lezen in het participatieverslag dat er in het draagvlakonderzoek niet is ingezoomd op de gebieden waar daadwerkelijk nachtrustverstoring is te verwachten. Deze leden vragen of de Minister bereid is dit te doen, vóórdat het kabinet besluit tot verruiming van de openingstijden. Daarnaast vragen deze leden de Minister in algemene zin te reflecteren op het participatieproces met omwonenden. Heeft de Minister het gevoel dat de belangen van omwonenden op een goede manier inzichtelijk zijn en deze voldoende inzicht geven in de belangen van omwonenden?

### *Samenwerking commerciële partijen en omwonenden*

Tot slot lezen de leden van de D66-fractie dat meerdere avonden met omwonenden niet goed zijn verlopen. Zo was er in Glimmerveen volgens aanwezigen sprake van een emotionele avond en voelden aanwezigen zich niet gehoord door de aanwezige organisaties. Deze leden vragen de Minister hoe hij de afweging van GAE beoordeelt om niet in te gaan op de uitnodiging voor een tweede bewonersavond.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat juist in Groningen een goede verstandhouding van commerciële partijen met omwonenden van groot belang is, gezien de gang van zaken met de gasboringen. Deze leden vragen de Minister hierop te reflecteren. In bredere zin vragen zij hoe de verruiming van de openingstijden past bij de inzet rondom het

herstel in Groningen en op welke manier dit ontwerpbesluit daaraan bijdraagt.

### **BBB-fractie**

De leden van de BBB-fractie vragen de Minister, gezien de ambitie om het ontwerpbesluit per 1 november 2025 in werking te laten treden, toe te lichten welke concrete stappen er nog genomen moeten worden om deze deadline te halen, zeker gezien de complexiteit van de materie en de betrokkenheid van diverse stakeholders.

De leden van de BBB-fractie vragen de Minister, aangezien het ontwerpbesluit mede tot stand komt naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, of hij kan aangeven welke specifieke punten uit die uitspraak aanleiding hebben gegeven tot de herziening van het Luchthavenbesluit en hoe deze punten concreet zijn verwerkt in het huidige ontwerpbesluit.

De leden van de BBB-fractie vragen welke concrete acties de Minister nodig acht om het noordelijke bedrijfsleven actief te betrekken bij de verdere ontwikkeling van GAE als multimodale hub voor passagiers, vracht en onbemande luchtvaart.

De leden van de BBB-fractie vragen de Minister om aan te geven in hoeverre er al afspraken zijn gemaakt met vervoersmaatschappijen in Groningen om te garanderen dat de dienstregeling van de vervoersbedrijven wordt aangepast aan real-time veranderingen in vluchttijden (zoals vertragingen of vervroegde landingen), zodat een optimale aansluiting voor reizigers daadwerkelijk wordt gewaarborgd.

De leden van de BBB-fractie vragen in hoeverre er al concrete plannen of initiatieven zijn rondom de ontwikkeling van waterstofvliegtuigen op GAE. Op welke wijze ondersteunt de Minister deze innovaties en bijbehorende opleidingen op het gebied van luchtvaarttechnologie?

De leden van de BBB-fractie vragen de Minister hoe hij het belang van GAE voor de traumazorg en de transplantatieketen van het UMCG beoordeelt, en welke maatregelen worden getroffen om deze medische functies ook in de toekomst te waarborgen.

### **Partij voor de Dieren-fractie**

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat het verzoek van GAE gaat om een jaarlijkse toename van ongeveer 16.000 vliegbewegingen ten opzichte van 2023 en dat de luchthaven dagelijks langer wil openblijven om meer vluchten te kunnen accommoderen. Ook spreekt de luchthaven de ambitie uit om vanaf 2033 jaarlijks 350.000 passagiers te verwerken.

Allereerst vragen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie hoeveel belastinggeld het vliegveld Nederlanders direct en indirect tot nu toe heeft gekost.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat we ons momenteel midden in verschillende crises bevinden, waaronder de klimaat- en stikstofcrisis. Deze leden vragen daarom of bij deze ambitie, die vooral gemotiveerd lijkt vanuit economisch oogpunt voor de luchthaven, rekening is gehouden met de effecten op de maatschappij en omgeving. Wat is concreet de impact op klimaat in termen van uitstoot van broeikasgassen? Wat is de impact als het gaat om impact op

stikstofuitstoot? Wat is de impact op natuur en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd? Wat is de impact op het milieu en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd? Wat is de impact op de gezondheid en op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd? Is er een verwachting dat er meer dieren gedood zullen worden door deze besluitvorming, onder andere in het licht van vliegveiligheid? Zo ja, wat is de verwachte impact? Op welk wetenschappelijk onderzoek is dat gebaseerd?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister hoe hij kijkt naar de ambitie van 350.000 passagiers in 2033. Is hierover overleg geweest met zijn collega's die verantwoordelijk zijn voor het nationale klimaat- en stikstofbeleid? Het lijkt deze leden belangrijk dat een uitgebreide maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt gemaakt van deze ambitie, voordat verdere stappen worden genomen. Kan een brede maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd waarin de impact op milieu, gezondheid, klimaat en natuur wordt meegenomen, zodat het parlement op basis van feiten kan beslissen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien dat er een participatieverslag is voor dit ontwerpbesluit en zijn benieuwd of omwonenden ook zijn betrokken bij de langetermijnambitie. Zo ja, hoe zijn omwonenden dan precies betrokken en hebben ze kunnen bijdragen aan de besluitvorming? Zijn de omwonenden gefaciliteerd om ook daadwerkelijk in staat te zijn om mee te denken over de inhoud van de besluitvorming?

Daarnaast hebben de leden van de Partij voor de Dieren-fractie vernomen dat er inmiddels een samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen Royal Schiphol Group en GAE om meer samenwerkingen te ontwikkelen. Kan deze samenwerkingsovereenkomst zo snel mogelijk naar de Kamer gestuurd worden?