



Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 1

16 mei 2024 – locatie: Groningen Airport Eelde

Aanwezig vanuit werkgroep omwonenden: Pieter Sijtsma, Ad Rutgers, Bram Keijzer,

Aanwezig vanuit Groningen Airport Eelde: Gerrit Baarda, Andries Poelstra, Francien Everts

De werkgroep omwonenden is aanwezig op de luchthaven om in gesprek te gaan over een correctie van de postcodegebieden die zijn opgenomen als 'directe omgeving' in het draagvlakonderzoek dat is uitgevoerd door Kantar Public, dit voornamelijk in relatie tot de verruiming van openingstijden.

Tijdens het gesprek is de herindeling van de postcodegebieden besproken. De gebieden die als rood waren gemarkeerd in het kaartje van het Kantar rapport hadden in het rapport ook als 'directe omgeving' moeten worden meegenomen. Er heeft in de communicatie tussen de luchthaven en Kantar helaas een verschuiving in het kaartje plaatsgevonden. Dit wordt alsnog 'gerepareerd' door de postcodegebieden op een andere manier in te delen. Vanuit de werkgroep wordt opgemerkt dat met het Kantar rapport geen goed beeld wordt weergegeven van wat men vindt over het vliegen tijdens de verruimde openingstijden, aangezien je nu niet weet wie er last kan krijgen van slaapverstoring. Er is daarin vast overlap met de postcodegebieden, maar je kunt, zo noemt de werkgroep, op basis van dit rapport niet duidelijk zeggen waar wel en waar niet, of hoeveel mensen.

De werkgroep noemt dat "het onderzoek in heel Noord-Nederland is uitgevoerd. Hier wonen zo'n 2 miljoen mensen. Er waren zo'n 1000 respondenten. Dus 1 op de 2000 heeft gereageerd. Vanuit het gebied dat betrekking heeft op de slaap verstoorden zijn mogelijk maar 2 of 3 reacties gekomen. Kan je daar wel conclusies uit trekken? Die conclusies zijn wel getrokken, maar dit is geen meten-weten verhaal geweest. Het onderzoek is vaak aangehaald."

Vanuit de luchthaven wordt genoemd dat het onderzoek niet alleen gaat over de openingstijden en overlast. Kantar is gevraagd om in kaart te brengen hoe de *catchment area* in de 3 noordelijke provincies en de kop van Overijssel denkt over een aantal verschillende onderwerpen, waaronder ook de openingstijden. Omwonenden rondom de luchthaven denken er mogelijk anders over dan respondenten in bijvoorbeeld Dokkum of Heerenveen. Er zijn bewust in de postcodegebieden rondom de luchthaven (de 'directe omgeving') meer respondenten ondervraagd dan in anderen gebieden.

Vanuit de werkgroep komt de vraag waarom de postcodegebieden niet waren meegenomen op een manier waardoor de omwonenden zich erin konden herkennen, zich gehoord voelden. Hierop wordt vanuit de luchthaven uitgelegd dat er iets fout is gegaan in de communicatie met Kantar. Hierdoor is een gebied dat zuidelijker ligt geselecteerd, waardoor de drie 'rode' postcodegebieden foutief buiten het gebied zijn gevallen. In de onderzoeksverantwoording in het rapport staat een omschrijving vanuit Kantar met betrekking tot de directe omgeving, hier worden de drie rode postcodegebieden genoemd. Op basis van de onderzoeksvragen had Kantar verwacht dat deze namelijk wel waren aangegeven. Door de communicatiefout zijn de drie postcodegebieden buiten de directe omgeving gevallen.

De werkgroep geeft aan dat dit lastig is. Maar daarmee wel begrijpelijk dat de luchthaven hier iets mee wil. De werkgroep wil graag dat iedereen die rondom de luchthaven woont opgenomen wordt in de directe omgeving.

Vanuit de luchthaven wordt aangegeven dat zowel Kantar als de luchthaven hiervoor de excuses aanbiedt dat dit fout is gegaan. En dat dit recht moet worden gezet. Vandaar de vraag om samen de nieuwe postcodegebieden te definiëren. In het nieuw aangegeven kaartje zijn 9 postcodegebieden weggehaald (die te zuidelijk liggen), en zijn 21 postcodegebieden toegevoegd. Het betreft nu de

postcodegebieden die zowel onder het (les)circuit, als de aan- en uitvliegroute van het grote vliegverkeer liggen.

Vanuit de werkgroep wordt aangegeven dat men het eens is met de nieuwe indeling van de postcodegebieden, aangezien het gehele relevante gebied rondom de luchthaven nu meegenomen is, maar dat het gebied zo wel wordt aangepast. De vraagstelling is al geweest, dus weet je in principe al wat het oplevert? De luchthaven geeft aan dat het niet bekend is welke respondent wat zegt of vindt. Wat nog wel in de weg van de werkgroep zit is dat de drie postcodegebieden destijds niet meegenomen waren in het betreffende gebied.

Vanuit de luchthaven wordt aangegeven dat dit gevoel wordt begrepen. Dat het een beeld kan vormen van misleiding, maar dat dit absoluut niet de bedoeling was en er als geen ander van gebaald wordt. De vraag komt op wat er gedaan kan worden om dat gevoel weg te nemen.

De werkgroep geeft aan dat in gesprek zijn hierin helpt. En dat dit voor een deel is gelukt met dit gesprek. Maar dat het wel een punt blijft. De werkgroep noemt dat het belangrijk is dat in het rapport staat wie je daadwerkelijk meeneemt in het onderzoek. Dat je op het moment dat het gepresenteerd wordt zo is. En dat nu gaat repareren. Die neem je dus niet mee. Het besef is er dat er in uitersten wordt gepraat. En dat de luchthaven zegt dat ze een fout hebben gemaakt. Maar die fout is wel heel expliciet aangehaald. Het punt dat iedereen wat mag vinden wordt gesnapt, maar wie is nu echt de participant? De werkgroep vindt niet dat men als direct omwonende echt invulling heeft kunnen geven.

De werkgroep noemt dat de timing zo is dat er al redelijk veel bekend is, en het voor een grote groep niet meer interessant is wat ervan wordt gevonden, doelend op het repareren van het rapport. Daarom voelt het als mosterd na de maaltijd. Ook is het een belangrijk punt dat er (nog) niet in kaart is gebracht wie echt slaap verstorende is. Het is niet te zeggen wat de mening is van die mensen, omdat het een klein gebiedje binnen het grotere gebied is. De luchthaven geeft aan dat als dit het geval is, het moet blijken uit de m.e.r.-beoordeling.

Het proces komt er als volgt uit te zien: Kantar werkt aan een nieuwe versie van het rapport. Zodra deze bekend is wordt deze gedeeld. Mochten er grote wijzigingen in zitten dan neemt de luchthaven haar verantwoordelijkheid, en moet het bij de aandeelhouders aangegeven worden. Daarbij moeten we ons realiseren dat zij hun besluitvorming niet alleen op dit punt hebben genomen. De werkgroep geeft aan dat het punt wel vaak is aangehaald.

In het participatieverslag wordt o.a. dit betreffende overleg opgenomen, samen met de overige onderdelen waarmee de omgeving en andere stakeholders zijn geraadpleegd. Bijvoorbeeld dat er vanuit Glimmen een petitie aan het ministerie I&W is aangeboden. Hopelijk herkent men in het participatieverslag wat er is gebeurd en gezegd. Deze verantwoording legt de luchthaven af aan het ministerie. Dit betreft alle belanghebbenden, niet alleen omwonenden. Ook het verschuiven van de postcodegebieden wordt meegenomen. Het ministerie beoordeelt of er een zorgvuldige raadpleging geweest is, het ministerie is het bevoegd gezag. Ook zij zijn verplicht participatie te doen (bijv. indiening zienswijze is hier onderdeel van). Er komt een ontwerp Luchthavenbesluit, maar het is niet gezegd dat het ministerie de aanvraag helemaal overneemt. Het nieuwe rapport (waar Kantar nu aan werkt, met de nieuwe versie van de postcodegebieden) wordt toegevoegd bij de aanvraag.

De werkgroep geeft aan het einde van het gesprek aan dat het goed is om als omwonenden en burens in gesprek te blijven. Misschien moet er vanuit de CRO Eelde (CRO+) ook meer gecommuniceerd worden? Het is goed om elkaar in de ruimtelijke ordeningssfeer veel vaker op te zoeken.

De luchthaven concludeert dat er over inhoud en proces veel verschillende meningen zijn. De kwaliteit van het proces is belangrijk, die hopelijk vanuit de luchthaven goed is toegelicht, en dat de fout is toegegeven. Het begrip en besef is er dat het als mosterd na de maaltijd voelt. Het is goed om te horen hoe de omgeving sterker betrokken moet worden. Het gesprek loopt ten einde, en de werkgroep wordt bedankt voor hun input en komst.

=====

Na het overleg vindt er met de werkgroep een mailwisseling plaats over welke omschrijving in het participatieverslag opgenomen w.b.t het overleg. Gezamenlijk is het volgende omschreven:

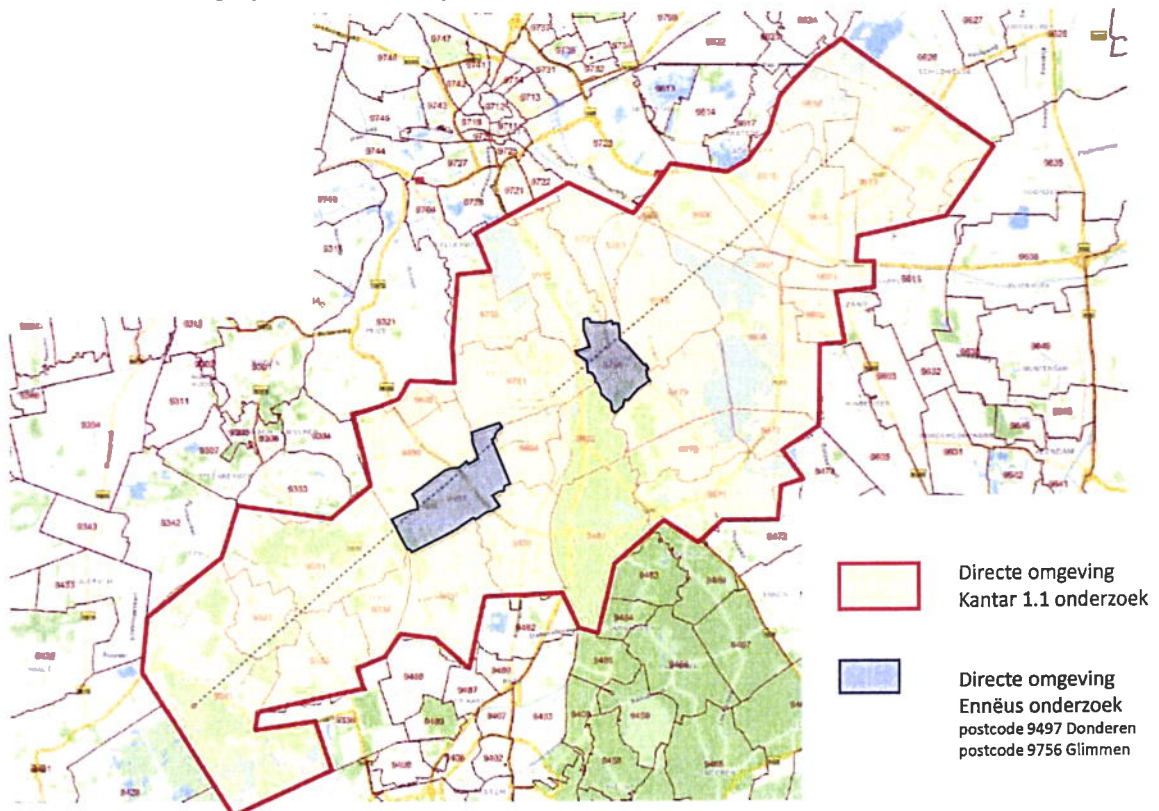
Op 16 mei 2024 heeft een gesprek plaatsgevonden met de werkgroep omwonenden voor een correctie van de postcodegebieden die zijn opgenomen als directe omgeving in het draagvlakonderzoek, dit in relatie tot de verruiming van openingstijden. De herindeling van de postcodegebieden is besproken. Een aanpassing van het rapport voelt voor de werkgroep wel aan als 'mosterd na de maaltijd' en geeft aan dat de directe omgeving naar hun mening beter geraadpleegd had kunnen worden. Zo ook betreurt de werkgroep dat het onderzoek niet kan inzoomen op het gebied waar daadwerkelijk nachtrustverstoring mogelijk is vanwege te verwachten geluidsniveaus.



Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 2

Vergelijking directe omgeving in Kantar onderzoek en Ennëus onderzoek





Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 3

Samenvatting van mijn bevindingen en aanvullende vragen gevolgd door mijn conclusie over het **Kantar draagvlakonderzoek** op basis van de bijlage in bijlage E van het Participatieverslag regionale verkenning luchthavenbesluit, uitgevoerd op verzoek van de heer J. Schuurmans van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Belangrijkste bevindingen

De **centrale vraag** van het onderzoek is of er draagvlak is voor de huidige activiteiten van vliegveld Eelde en voor eventuele uitbreidingen daarvan onder bewoners in de directe en wijde omgeving. De definitie van deze gebieden was onderwerp van discussie, en heeft tot een aanpassing geleid van de indeling.

De beschrijving van de **uitvoering van het onderzoek** en de benadering van de respondenten is te beperkt om hier een mening over te kunnen formuleren. Het is niet duidelijk hoe 'representatief' (of liever: evenwichtig) de verkregen steekproef is. Het relatief kleine aandeel van bewoners uit de directe omgeving bemoeilijkt vergelijkingen van deze groep met bewoners uit de wijde omgeving.

De **vragenlijst** gaat voornamelijk in op de positieve aspecten van de activiteiten van of in de omgeving van luchthaven Eelde. De vragen over prijsvergelijking en aanbod lijken meer thuis te horen in een marktonderzoek. De vragen over geluidsoverlast zijn beperkt en weinig specifiek; andere negatieve aspecten komen niet aan bod. De laatste vraag naar een eindoordeel 'alles overwegende' suggereert dat in deze vragenlijst alle argumenten voor een afgewogen eindoordeel besproken zijn. De vragenlijst wekt daarmee de indruk ontworpen te zijn om het draagvlak voor de luchthaven positief te beïnvloeden.

De **verslaglegging** van de resultaten is eenvoudig, met percentages en grafieken, de vergelijking tussen groepen is beperkt. Of de 'weging' van de respondenten tot grote verschillen heeft geleid in de resultaten kan ik niet nagaan. Het lijkt er niet op, omdat sommige percentages direct na te rekenen zijn (maar andere dan weer niet). Onduidelijk is op welke manier de antwoorden op 'open' (vervolg)vragen geselecteerd zijn in de rapportage.

De keuze om alleen statistisch significante verschillen te rapporteren tussen de onderscheiden groepen (wel/niet vliegers en bewoners uit de directe/wijde omgeving) is niet verstandig, gezien de verschillen in de omvang van deze groepen. Vanwege minder precisie in de percentages of gemiddelden van kleine groepen hebben de toetsen minder onderscheidingsvermogen (ook wel *power* genoemd). Hierdoor kunnen – mogelijk zinvolle of relevante – verschillen niet statistisch significant zijn. De verschillen hadden beter grafisch kunnen worden weergegeven in de rapportage door de percentages van beide groepen af te beelden. Hierdoor krijgt men beter zicht op de grootte van de verschillen.

Vragen over de steekproefopzet en uitvoering van het onderzoek

Op welke manier is het onderzoek bij de benaderde steekproef (van 2294) geïntroduceerd? Welke informatie is gegeven (opdrachtgever, doel van het onderzoek, type vragen) en hoe is er toestemming gevraagd voor het gebruiken van de onderzoeksgegevens?

Worden huishoudens die in het panel zijn opgenomen (hoe?) vaker benaderd voor deelname aan onderzoek? Is het mogelijk dat respondenten tot hetzelfde huishouden behoren?

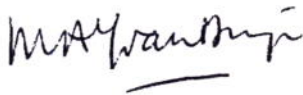
Er wordt aangegeven dat de antwoorden gewogen worden naar geslacht en leeftijd. De verdelingen van deze variabelen in de steekproef worden niet gegeven, noch hoe de steek zich verhoudt tot de (algemene) populatie. Vanwege het onderscheid dat gemaakt wordt tussen directe en wijde

omgeving zouden dit zou ook uitgesplitst moeten worden naar deze twee groepen (en evt. naar wel/niet vliegers, al is niet duidelijk waarom dit onderscheid direct relevant is voor het draagvlak). Tot welke verandering in bevindingen de aangepaste definitie van direct en wijde omgeving heeft geleid wordt niet vermeld.

Conclusie

De opzet en uitvoering van het onderzoek is in mijn ogen **methodologisch en statistisch onvoldoende** om er zwaarwegende conclusies over het draagvlak van luchthaven Eelde uit te kunnen trekken.

De gebruikte steekproef is onevenwichtig, met een te klein aandeel van bewoners in de 'directe omgeving' om betrouwbare en zinvolle uitspraken te doen in vergelijking met de wijde omgeving. Er is geen informatie over de wijze van benadering van en verstrekte informatie aan respondenten. De opzet en inhoud van de vragenlijst is niet neutraal en vooral gericht op de positieve aspecten van de luchthaven met weinig aandacht voor de negatieve aspecten.



Prof.dr. M.A.J. van Duijn
Hoogleraar Statistiek Rijksuniversiteit Groningen
Groningen, 3 maart 2025



Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 4



Van: C.A.J. Vlek

Aan: Bestuur van de Vereniging

Omwonenden Luchthaven Eelde

p.a. dhr J. Schuurmans

schuurmansjan@gmail.com

Groningen, 9 maart 2025

Betreft: Evaluatie KANTAR-draagvlakonderzoek (uitbreiding) activiteiten Groningen Airport Eelde (GAE)

Geachte heer Schuurmans,

In reactie op uw verzoek namens het bestuur van VOLE om een vakkundige evaluatie te geven van het door bureau KANTAR in juni 2024 gerapporteerde *draagvlakonderzoek* omtrent de mogelijke uitbreiding van activiteiten – inclusief openstellingstijden – van Groningen Airport Eelde (GAE), laat ik u het volgende weten.

Het verslag van deze in januari 2023 gehouden *on-line* enquête onder bewoners van de ‘wijde’ en de ‘directe’ omgeving van GAE laat zich beoordelen tegen de achtergrond van de lange geschiedenis van GAE’s ontwikkelingsstrategie en zijn groeiambities vanaf 1984. In deze brief gaat het vooral over KANTAR’s *Draagvlakonderzoek GAE* (versie 1.1, juni 2024). Dit wordt besproken aan de hand van veelzeggende citaten, waarbij steeds specifiek commentaar van mijn kant [CAJV] wordt gegeven.

Uit een en ander kunnen naar mijn oordeel de volgende hoofdconclusies worden getrokken.

- A. De enquête gaat voorbij aan de onvermijdelijk beperkte regionale vraag naar luchtvaartdiensten en de voortdurende verliesgevendheid van de luchthaven. GAE heeft vanaf 1984 op allerlei manieren – maar nog altijd onrendabel – beloofd en geprobeerd zijn regionaal belang en zelfstandigheid waar te maken. Dat hierover aan respondenten geen beknopte vóór-informatie (b.v. via een brochure) is verstrekt, is een ernstige tekortkoming waardoor de gemiddelde respondent waarschijnlijk onvoldoende heeft kunnen beseffen waarop de enquêtevragen precies betrekking hadden.
- B. Het gebrek aan informatie over het kennisniveau (nogal verschillend voor ‘wijde’ en ‘directe’ omgeving?), de sociaal-economische status en de deelname- versus weigermotieven van potentiële respondenten maakt, tezamen met het ‘snelle’ *on-line* karakter (“8 minuten invultijd”), dat dit veldonderzoek (te) ‘snel en oppervlakkig’ is uitgevoerd. Ook lijkt het nogal gemakkelijk om de resultaten ‘representatief’ te noemen.
- C. Het resultatenverslag is vooral gebaseerd op de enquête-antwoorden van (slechts) 967 respondenten uit de ‘wijde omgeving’ (de drie noordelijke provincies – excl. de directe omgeving van GAE – plus N.-W. Overijssel) tegenover (eveneens slechts) 109 respondenten uit de ‘directe omgeving’ van het vliegveld, een verhouding van 9 tegen 1. Gegeven het feit dat diverse soorten omgevingsbelasting van GAE vooral neerslaan op de directe omgeving hoeft het niet te verbazen dat de enquêteresultaten overwegend ondersteunend zijn voor hetgeen GAE en de minister van I&W met het luchthavenbesluit voor ogen staat.
- D. Het *on-line* veldonderzoek is uitgevoerd in januari 2023, in de winter na ruim twee jaar corona; het was toen buitengewoon rustig op GAE. Er is nadien veel gebeurd (ander kabinet, klimaatbeleid, verduurzaming, oorlogen, energietransitie) waardoor de kennis over en de houding ten aanzien van luchtvaart in het algemeen en GAE in het bijzonder kan zijn veranderd. Het gebrek aan actualiteit van de onderzoeksresultaten en -conclusies zou kunnen worden verholpen via een (meer) zorgvuldige, ‘eigentijdse’ replicatie.
- E. GAE blijkt, na jarenlang herhaalde en vergeefse groeipogingen, ook nu weer zeer optimistisch te zijn over toekomstige passagiersaantallen en financiële bedrijfsresultaten. Met de voorziene afname van groot vliegverkeer en de onwaarschijnlijke groei van *Business Jet*-verkeer zullen de twijfels hierover voortduren.

===== // =====

Verslag KANTAR's Draagvlakonderzoek Groningen Airport Eelde [verder: GAE]

Met behulp van citaten uit 'KANTAR' komen hieronder eerst de vraagstelling en de aanpak van het onderzoek aan de orde. Daarna wordt ingegaan op gerapporteerde onderzoeksresultaten. Mijn 'Commentaar CAJV' bij specifieke vragen en/of resultaten wordt steeds apart aangegeven.

“Context. GAE 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.”

De vraagstelling van dit onderzoek was als volgt (geciteerd):

A. Hoe schat regio Noord-Nederland de maatschappelijk waarde van GAE in?

1. In hoeverre is men op de hoogte van de activiteiten van GAE?
2. Hoe schat men de waarde van de activiteiten van GAE in?
3. Wat zou GAE moeten doen om meer bij te dragen aan het maatschappelijk belang?
4. Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot de geschatte maatschappelijke waarde van GAE?

B. In hoeverre is er draagvlak in regio Noord-Nederland voor de huidige activiteiten van GAE?

1. In welke mate vindt men de activiteiten van GAE van voldoende waarde om voort te blijven bestaan?
2. Hoe staat men tegenover de duurzame ontwikkelingen rondom het luchthaven?
3. Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot het draagvlak voor de activiteiten van GAE?

C. In hoeverre is er draagvlak voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE in regio Noord-Nederland?

1. In welke mate bestaan er bezwaren tegen een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE?
2. In hoeverre vindt men een toename in geluidsoverlast opwegen tegen de voordelen van een toename van activiteiten van GAE?
3. 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?

Commentaar CAJV:

De vragen A1-A3, B1, C1 zullen met en zonder enige kennis van de lange en voortdurend 'veelbelovende' maar feitelijk minder succesvolle voorgeschiedenis van GAE heel verschillend worden beantwoord. Het is dan ook als een ernstig gemis van het KANTAR-onderzoek te beschouwen dat respondenten niet eerst compact en overzichtelijk zijn geïnformeerd (b.v. middels een beknopte brochure) over de voorgeschiedenis en de huidige, voortdurende verliesgevendheid van GAE, alsook over het voortdurende overmatige toekomstoptimisme van GAE's aandeelhouders, zoals onlangs wederom aangegeven door de Noordelijke Rekenkamer (2023, p. 5),¹ waarop door Gedeputeerde Staten van Groningen afhoudend werd gereageerd.²

De vragen A4, B3 en C3 lijken 'nogal wiesde'-vragen; natuurlijk zijn er verschillen tussen 'wijde' en 'directe' omgeving. De antwoorden op deze vragen hangen samen met het kennisniveau van respondenten omtrent GAE, de mate waarin zij van GAE gebruik ma(a)k(t)en, in hoeverre zij enig ander voordeel van GAE ondervinden (b.v. werkgelegenheid) en – uiteraard – in hoeverre zij belastende omgevingseffecten van GAE (lawaai, luchtvervuiling, veiligheidsrisico's) ondervinden.

Vraag B2 zal door weinig respondenten negatief worden beantwoord (“Toch mooi, als ze dit proberen?”).

¹ Noordelijke Rekenkamer (2023). *De toekomst van Groningen Airport Eelde. Een analyse van de (toekomst-) plannen voor Groningen Airport Eelde*. Assen: NRK Groningen/Fryslan/Drenthe.

Vraag (p. 6): “2. Hebben de provincies Drenthe en Groningen een valide zicht op de maatschappelijke kosten en baten [-analyse: MKBA] van de luchthaven?” **Antwoord** (p. 6-7): “De provincies Drenthe en Groningen hebben geen valide zicht op de maatschappelijke kosten en baten van de luchthaven. Het beeld dat zij daarop hebben is verouderd, strookt niet meer met de huidige ontwikkelingen en is optimistisch voor wat betreft de maatschappelijke baten en de ontwikkelingsmogelijkheden van GAE”

² Reactie van Gedeputeerde Staten van Groningen/Drenthe (2023): “**Hoofdconclusie.** Wij herkennen ons niet in de hoofdconclusie van het [NRK-] rapport dat de in 2016 opgestelde MKBA (...) van te optimistische veronderstellingen uit zou gaan om zo voor de volksvertegenwoordigers een aantrekkelijker scenario voor te leggen. Destijds zijn onafhankelijke en op dit gebied toonaangevende bureaus ingehuurd om de plannen te onderbouwen en een MKBA op te stellen. (...). [Zie de vrijwel identieke Bijlagen 1 en 2 van het NRK-rapport.]”

Vraag C2 lijkt mij nauwelijks behoorlijk te beantwoorden (“Hoe kan ik dat nou weten?”). Ook voor beleidsmakers en bestuurders vraag dit om een lastige afweging van ‘appels en peren’, waarbij de appels door allerlei andere partijen – veelal op afstand van GAE – worden geconsumeerd en de peren voorbehouden zijn aan meer nabije, niet weinig talrijke omwonenden.

KANTAR’s onderzoekopzet en -methode

Om het ‘regionale’ draagvlak te kunnen onderscheiden van het draagvlak in de directe GAE-omgeving zijn personen van 18 jaar en ouder uitgenodigd voor een *on-line* enquête-onderzoek dat circa 8 minuten van hun tijd in beslag zou nemen. Enkele citaten mogen de onderzoeksopzet verduidelijken:

“De directe omgeving van GAE is vastgesteld volgens de door de Staat aangewezen aan- en uitvliegeroute [later aangevuld met “en het lesvliegercircuit”] die relevant is voor de uitbreiding van de activiteiten. (...) De wijde omgeving is een gebied met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en de gemeenten Steen-wijkerland, Staphorst, Zwartewaterland en Hardenberg van de provincie Overijssel. Hiervan uitgezonderd zijn de inwoners van de directe omgeving.”

Commentaar CAJV: Op voorhand valt te verwachten dat het totaalbeeld van het ‘draagvlak’ voor het beoogde Luchthavenbesluit bij de veel afstandelijker respondenten uit de drie noordelijke provincies plus noord-west Overijssel veel meer ten gunste van GAE zal uitpakken dan het draagvlak bij de meer directe omwonenden. Zeer waarschijnlijk hebben verderaf wonenden minder kennis, minder betrokkenheid én minder omgevings-hinder van de luchthaven.

In het Participatieverslag (Resultatentabel; zie Bijlage dezes) wordt geconcludeerd: *“Er is meer dan voldoende draagvlak voor de ruimere openingstijden, al resteert [sic] bij direct omwonenden daarover een zorg vanuit verwachte geluidshinder.”* Deze gevolgtrekking is voornamelijk gebaseerd op de mening van verderaf wonende ‘regionale’ respondenten, die in het onderzoek ver in de meerderheid (9 tegen 1).

“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.”

Commentaar CAJV: Er waren dus 967 respondenten uit de wijdere ‘regionale’ omgeving, dat is bijna 9 x zoveel als de 109 vanuit de directe omgeving. Zo was het niet moeilijk om een “meer dan voldoende draagvlak voor de ruimere openingstijden” vast te stellen. En KANTAR’s conclusie dat de uitkomsten als representatief kunnen worden beschouwd lijkt te gemakkelijk. Herweging van steekproefresultaten op grond van geslacht en leeftijd zou moeten worden aangevuld met herweging op basis van sociaal-economische status (SES) en kennis omtrent de huidige situatie en voorgeschiedenis van GAE.

“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.”

Commentaar CAJV: KANTAR rapporteert niét hoe en met welke aanmoediging potentiële respondenten werden uitgenodigd tot deelname. Eveneens onduidelijk blijft waarom mensen besloten om wel óf niet mee te doen en in hoeverre gebrek aan kennis en/of betrokkenheid inzake noordelijke luchthavenactiviteiten als weigergrond heeft gegolden. Een meer zorgvuldige replicatie van het veldwerk zou daarom wel eens andere resultaten kunnen opleveren.

“Vragenlijst. De vragenlijst is opgesteld door Kantar Public in samenspraak met GAE. De invulduur bedroeg ca. 8 minuten.”

Commentaar CAJV: Het schijnt mij toe dat zo’n lijst van 26 vragen over een bij velen onvoldoende bekend, veelomvattend onderwerp onmogelijk binnen tien minuten kan worden beantwoord. Oppervlakkigheid en gemakkelijk meegaan met wat men kan denken dat de bedoeling is (‘een beetje positief zijn over GAE?’) liggen dan op de loer. Bij elke vraag zou je willen weten wat die vraag bij de respondent oproept en op basis waarvan het antwoord tot stand komt.

Een groot bezwaar van dit (soort) onderzoek is dat veelal wordt gehengeld naar min of meer stellige oordelen, terwijl nauwelijks wordt nagegaan wat respondenten eigenlijk van het onderwerp af weten. In het Draagvlak-onderzoek ontbreekt een behoorlijke ‘kennistest’ omtrent GAE en zijn moeizame (in 2025 al 95-jarige) voort-bestaan. Daarmee zouden allerlei antwoorden en uitkomsten beter kunnen worden begrepen.

“Veldwerkperiode. Het veldwerk heeft gelopen van 18 januari t/m 25 januari 2023.”

Commentaar CAJV: Januari 2023 viel midden in de winter, na ruime twee jaar corona, voor GAE en omgeving een bijzonder rustige periode. Intussen is er het een en ander gebeurd (b.v. ander kabinet, klimaatbeleid, verduurzaming, oorlogen, energietransitie) waardoor de opvattingen over luchtvaart en GAE kunnen zijn veranderd. Nieuwste ontwikkeling betreft de sinds december 2023 verhoogde Defensie-inspanningen (*“Meer Ruimte voor Defensie”*). Daardoor is ook GAE in beeld gekomen als mogelijke standplaats voor F-35’s, een vooruitzicht dat in de wijde (Noord-Drentse en West-Groningse) omgeving grote zorgen heeft opgeroepen.

Vraag: Zou een (dan tevens beter opgezet) draagvlakonderzoek omtrent de toekomst van GAE anno voorjaar 2025 niet tot beduidend andere, meer ‘eigentijdse’ resultaten kunnen leiden dan het beeld dat door KANTAR (en GAE zelf) nu op tafel is gelegd?

KANTAR’s Samenvatting van enquêteresultaten (verslag p. 9)

“Ruime meerderheid vindt GAE (zeer) belangrijk voor de regio

Bijna zeven van de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden GAE (zeer) belangrijk voor de regio (69%). Daarnaast vinden acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland GAE van voldoende waarde voor de regio om te blijven voortbestaan (80%).”

Commentaar CAJV: Het betreft hier dus vooral de mening van “inwoners van regio Noord-Nederland” exclusief die van de directe GAE-omgeving.

“De huidige activiteiten worden door een ruime meerderheid gezien als (zeer) belangrijk

Voor alle activiteiten van GAE 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 trauma-helikopter, 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.”

Commentaar CAJV: In deze opsomming worden het (financieel ‘cruciale’) commercieel passagiersverkeer en eventueel vrachtverkeer niet genoemd. In enquêtevraag 9 komen ook defensie- en politieverkeer, alsook ‘onderwijslocatie’ aan de orde, waarover hier niet wordt gerapporteerd.

In GAE’s Participatieverslag (p. 29) staat hierover: *“Voor wat betreft de verkeerssamenstelling ligt er (...) in de toekomst minder nadruk op lesverkeer en meer op commercieel passagiersverkeer (...). Al moet worden genoemd dat het aantal verwachte vliegbewegingen van beide soorten verkeer afneemt.”* Zie Bijlage 1.

“Weinig inwoners op de hoogte van de duurzame strategie

Een minderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland is bekend met de duurzame [duurzaamheids-?] strategie van GAE. Zo is iets minder dan een kwart op de hoogte van het zonnepark (23%) en slechts negen procent van het NXT Airport [gericht op ‘Sustainability, Energy, Innovation and Education’; zie <https://www.nxtairport.nl/en/about-nxt-airport/>]. Wel geeft een ruime meerderheid aan de duurzame [verduurzamings-?] plannen van GAE (zeer) belangrijk te vinden.”

Commentaar CAJV: Zie eerdere opmerking over duurzaamheidsvraag B2 hierboven.

“Als GAE 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 GAE wanneer zij meer bestemming aanbiedt (82%).”

Commentaar CAJV: Dit is een typische ‘nogal wiesde’-opvatting waarop de toekomststrategie en -beloften van GAE al decennialang zijn afgestemd. Maar geregelde lijnvluchten op Schiphol en andere Europese bestemmingen zijn niet volhoudbaar gebleken. Voor non-stop vakantievluchten is het passagiersaanbod te beperkt. “Inwoners van regio Noord-Nederland” zijn hiervan minder op de hoogte dan die van de directe GAE-omgeving. Dit KANTAR-enquêteresultaat is dus ietwat bedriegelijk. Zie verder hierover Bijlage 2.

“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%).”

Commentaar CAJV: Deze meerderheidsopvatting van “inwoners van regio Noord-Nederland” (excl. die van de directe GAE-omgeving) was te verwachten. Zie commentaar hierboven bij onderzoeksopzet en -methode.

“Ruim een kwart verwacht meer geluidsoverlast bij verruiming van de openingstijden

Van de inwoners van regio Noord-Nederland ervaart tien procent soms geluidsoverlast van GAE 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%).”

Commentaar CAJV: Zeker hier zou je een vergelijking verwachten tussen de “inwoners van regio Noord-Nederland” en die van de directe GAE-omgeving. Die wordt in het verslag bij specifieke vragen wel gemaakt; zie de citaten hieronder. De mening van niet-direct omwonenden is echter overheersend (‘9 tegen 1’).

Verder nog uit ‘Achtergrond’ in het KANTAR-verslag, niét in Samenvatting; CAJV]

[p. 11:] **“Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vliegen weleens. Bijna twee op de drie (64%) inwoners van Noord-Nederland vliegen voornamelijk voor vakantie [en 29% ‘vliegt nooit’; CAJV].**

Inwoners van regio Noord-Nederland zijn sterk verdeeld in de voorkeur voor het vliegtuig boven de auto voor een vakantie in Zuid-Europa.”

Commentaar CAJV: KANTAR heeft niét gevraagd vanaf welke luchthaven respondenten die wel eens vliegen gebruik maken c.q. hebben gemaakt.

[p. 13:] **“Hoe vaak vanaf GAE gevlogen? Van de inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen [71% dus; CAJV] is bijna een op de drie [30%] in de afgelopen vijf jaar vanaf GAE gevlogen. [En] heeft ruim één op de zes (17%) (...) één keer vanaf GAE gevlogen.”**

[p. 12:] **“Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat de luchtvaart op korte termijn moet verduurzamen.”**

[p. 12:] **“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.”**

[p. 21:] **“Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat GAE een (zeer) belangrijke bijdrage levert aan de regio door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren.”**

Door KANTAR gerapporteerde verschillen in opvatting tussen wijde en directe omgeving

(citaten van pp. 13, 22, 23, 24, 27, 28)

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.

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

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.

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

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.

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%).

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%).

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%).

Commentaar CAJV: Opmerkelijk genoeg rapporteert KANTAR dat (iets) meer (maar zeker niet minder) inwoners van de *directe* omgeving positief tot zeer positief staan tegenover de verruiming van de doorde-weekse openingstijden van GAE dan inwoners van de *wijde* omgeving (65 tegen 63%). Eveneens opmerkelijk is dat de respondenten over 'doordeweeks + weekend' iets minder (zeer) positief zijn (59 tegen 58%). Het zeer geringe verschil tussen 'directe' en 'wijde' omgeving zal statistisch niet of nauwelijks significant zijn. Ook opmerkelijk is dat méér respondenten uit de 'wijde' dan uit de 'directe' omgeving (zeer) negatief staan tegenover de verruiming van openstellingstijden (zo'n 16 versus 10%). Deze resultaten gaan in tegen wat men redelijkerwijs zou verwachten (hypothese): in de 'directe' omgeving bestaat meer bezwaar tegen verruimde openstelling dan in de 'wijde' omgeving. KANTAR geeft geen verklaring voor deze tegen-intuïtieve uitkomsten.

Het bovenstaande overziende is mijn hoofdindruk dat bovenstaande samenvatting van de enquêteresultaten voornamelijk betrekking heeft op "inwoners van regio Noord-Nederland". Volgens de onderzoeksopzet horen de inwoners van de directe omgeving (de 'buren') van GAE daar niet bij.

In zijn samenvatting presenteert KANTAR dus overwegend het beeld dat respondenten uit de veel wijdere, waarschijnlijk minder goed geïnformeerde en minder betrokken 'regio Noord-Nederland' van GAE en zijn toekomstplannen heeft. Daarmee lijken de waarschijnlijk beter geïnformeerde en meer betrokken inwoners van de directe GAE-omgeving ietwat in de marge geplaatst. Voor alle respondenten geldt dat enige, beknopte informatievoorziening over het voortdurend moeizame voortbestaan van GAE heeft ontbroken.

Tot zover mijn poging om KANTAR's verslag van het draagvlakonderzoek van ruim twee jaar geleden te doorgronden, samen te vatten en van commentaar te voorzien. Hopelijk heb ik deze beoordeling voldoende zakelijk, informatief en ondersteunend samengesteld.

Met hoogachting en vriendelijke groet,

C.A.J. Vlek

[em. hgl. omgevingspsychologie en besliskunde bij de Faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen van de RuG]



Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 5



Landende B737-800
Beide richtingen

Kleurinten:

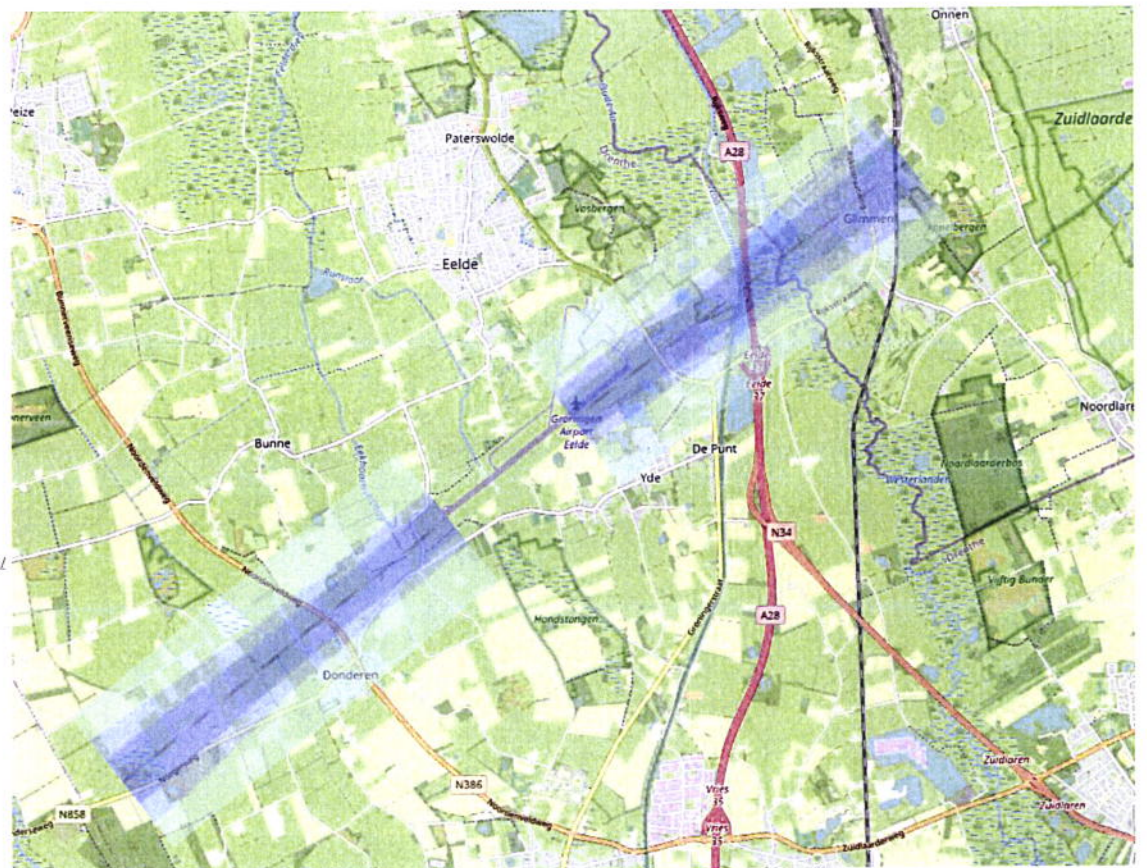
Licht: 55-65 dB(A)

Middel: 65-75 dB(A)

Donker: meer dan 75 dB(A)

Bron:

<https://www.luchtvaartmilieu.nl/Appendices/>





Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 6

RAPPORTAGE

**Onderzoek verruiming
openingstijden Airport Eelde**





Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Methodologische verantwoording	4
3 Resultaten	6
4 Beantwoording onderzoeksvraag	9
Bijlage: vragenlijst	10





1 | Inleiding

Aanleiding

Op dit moment is Groningen Airport Eelde (GAE) open van 6.30 uur in de ochtend tot 23.00 uur 's avonds. GAE wil de openingstijden verruimen naar 6.00 uur in de ochtend en tot 24.00 uur 's nachts. De openingstijden zijn formeel per 1-11-2025 verruimd. Daar wordt nog geen gebruik van gemaakt. Daarom wordt in de vraagstelling gesproken over het plan om de openingstijden te verruimen.

Omwonenden in Glimmen en Donderen hebben onderzoeksbureau Enneüs benaderd met het verzoek om een vragenlijst uit te zetten waarmee het draagvlak onder de directe omwonenden kan worden gemeten. Het onderzoek zal worden uitgevoerd in opdracht van de Stichting Plaatselijk Belang Glimmen en de Dorpsvereniging Donderen.

Vraagstelling

In het onderzoek staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

In welke mate en in welke richting uiten omwonenden - die mogelijk overlast ervaren - opvattingen over de verruiming van de openingstijden van Airport Eelde?

Doelstelling

Het doel van het onderzoek is om de Stichting Plaatselijk belang Glimmen en de Dorpsvereniging Donderen inzicht te geven in de opvattingen van omwonenden die mogelijk overlast ervaren van nachtvluchten door de verruiming van de openingstijden van GAE, zodat uitspraken kunnen worden gedaan over de mate waarin er onder deze omwonenden draagvlak voor de verruiming van de openingstijden is.

2 | Methodologische verantwoording

De rol van Enneüs in dit onderzoek was beperkt tot het uitvoeren van een onafhankelijke enquête ten behoeve van het ophalen van opvattingen om uitspraken te doen over draagvlak voor verruiming van openingstijden van GAE. Deelname aan het onderzoek was mogelijk van 12 januari 2026 tot en met 6 februari 2026.

De eindverantwoordelijkheid voor de formulering van de enquêtevragen lag volledig bij Enneüs. Er is wel met de opdrachtgevers overlegd over de insteek van de vragen en mogelijke antwoordopties.

Doelgroepsbepaling

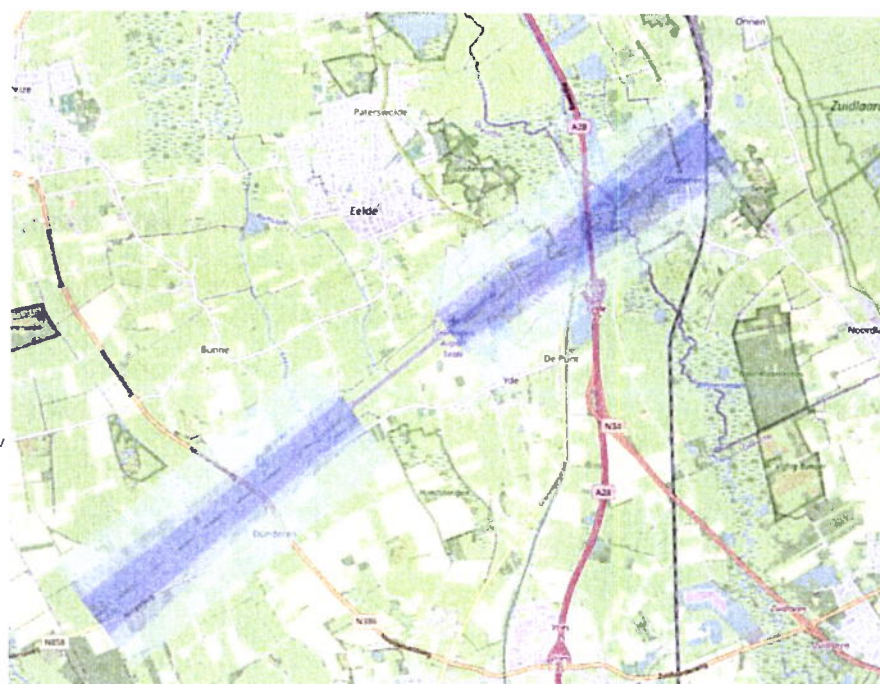
De doelgroepsbepaling, oftewel: welke inwoners al dan niet worden beschouwd als 'inwoners die wonen in het gebied waar daadwerkelijk last kan ontstaan door de nachtvluchten', maakt hiermee geen deel uit van het onderzoek. Hiervoor maakte Enneüs gebruik van de analyse van dr. Pieter Sijtsma (PSA3) over welke omwonenden geluidsoverlast van meer dan 75 dB(A) kunnen verwachten, zoals aangedragen door de omwonenden. In het onderstaande figuur is weergegeven over welke locaties dit gaat.



Landende B737-800
Beide richtingen

Kleurinten:
Licht: 55-65 dB(A)
Middel: 65-75 dB(A)
Donker: meer dan 75 dB(A)

Bron:
<https://www.luchtvaartmilieu.nl/Appendices/>



Figuur 1 - Analyse PSA3

Op basis van dit kaartje zijn op verzoek van de opdrachtgevers de adressen in de postcodegebieden in Glimmen (9756) en Donderen (9497) geselecteerd voor het onderzoek. Dit zijn de bevolkingsconcentraties binnen het gebied waar de bewoners geluidsoverlast van meer dan 75 dB(A) kunnen verwachten. Deze postcodegebieden beslaan overigens niet het volledig oppervlak van het gebied waarin de geluidbelasting 75 dB(A) of meer bedraagt. In deze postcodegebieden zijn de relevante adressen uit de BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen) genomen. De geëxporteerde adressen zijn gefilterd op huishoudadressen. Hieruit volgde een adresbestand van 870 adressen dat is gebruikt voor de verzending van een enquête.



Benadering doelgroep

Huishoudens zijn voor deelname op adresniveau aangeschreven met een fysieke brief. De brief bevatte, onder andere, informatie over de achtergrond van het onderzoek, mogelijkheden waarop respondenten konden deelnemen en informatie rondom privacy en gegevensbeveiliging. Huishoudens konden deelnemen door een QR-code op de brief te scannen of door een link op de brief over te nemen in een eigen internetbrowser. Elk huishouden kreeg één unieke code waarmee de digitale enquête eenmaal volledig ingevuld kon worden. Gedurende de looptijd van het onderzoek konden respondenten tijdens kantooruren voor vragen, opmerkingen of feedback contact opnemen met de helpdesk van Enneüs.

Analyse en rapportage

Enneüs heeft zorg gedragen voor een anonieme deelname aan het onderzoek en voor de herleidbaarheid van respondenten. Verzamelde data zijn door een onderzoeksassistent geanonimiseerd alvorens deze werden geanalyseerd door de projectleider. De opdrachtgevers hebben geen toegang (gehad) tot data anders dan de analyses in deze rapportage.

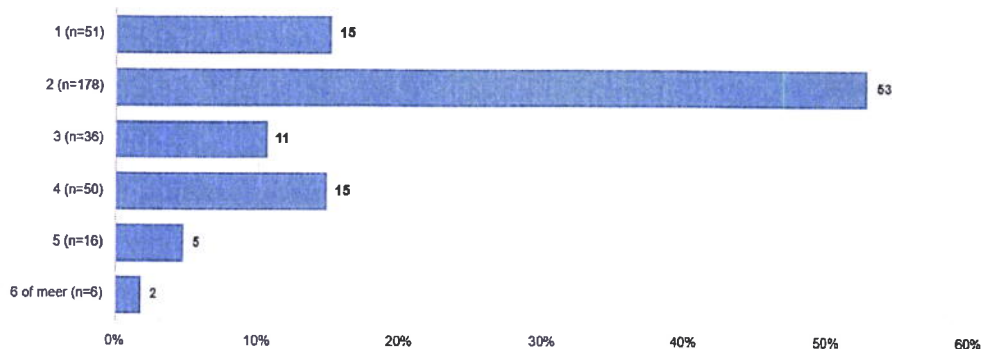
In verband met afronding is het mogelijk dat percentages niet optellen tot 100%. Het totaal aantal respondenten kan per vraag verschillen omdat vragen in de enquête niet verplicht waren om in te vullen. Waar relevant zijn gefilterde antwoordopties weergegeven.



3 | Resultaten

Respons en achtergrondinformatie

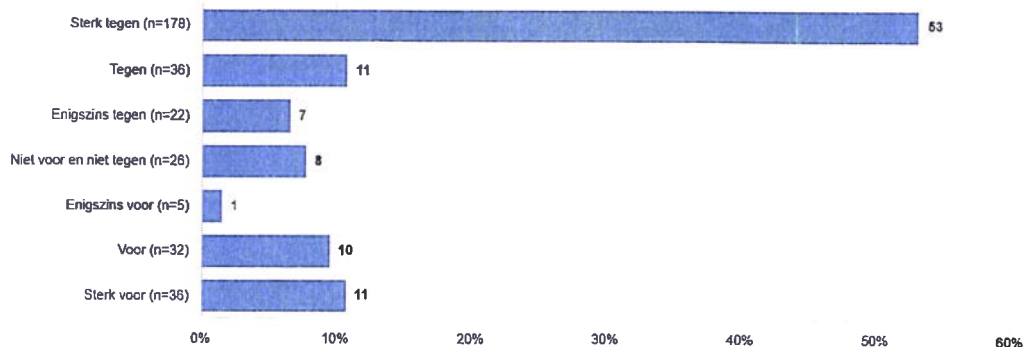
Er zijn 870 huishoudens uitgenodigd voor deelname aan het onderzoek. In totaal hebben 337 huishoudens (39%) een volledige vragenlijst ingevuld. De meeste huishoudens bestonden uit 2 personen (zie figuur 2).



Figuur 2 - Antwoorden op de vraag 'hoeveel personen wonen er op uw adres?' (n=335)

Opvattingen over voorstel

Ongeveer de helft (53%) van de huishoudens gaf aan 'sterk tegen' het voorstel voor het verruimen van de openingstijden van GAE te zijn. Zie figuur 3 voor verdere duiding. In totaal is een ruime meerderheid (71%) van de respondenten tenminste enigszins tegen het voorstel.

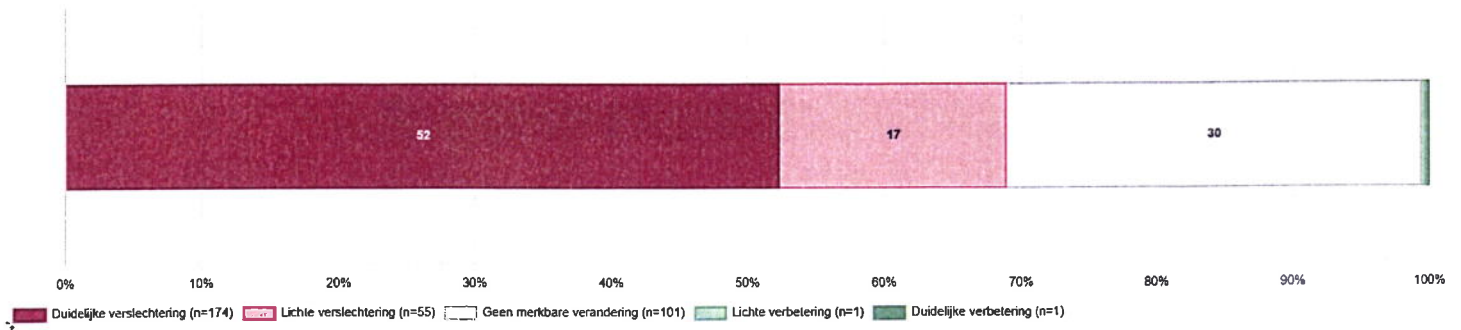


Figuur 3- Antwoorden op de vraag 'In hoeverre bent u voor of tegen het voorstel om de openingstijden te verruimen(...)?' (n=335)

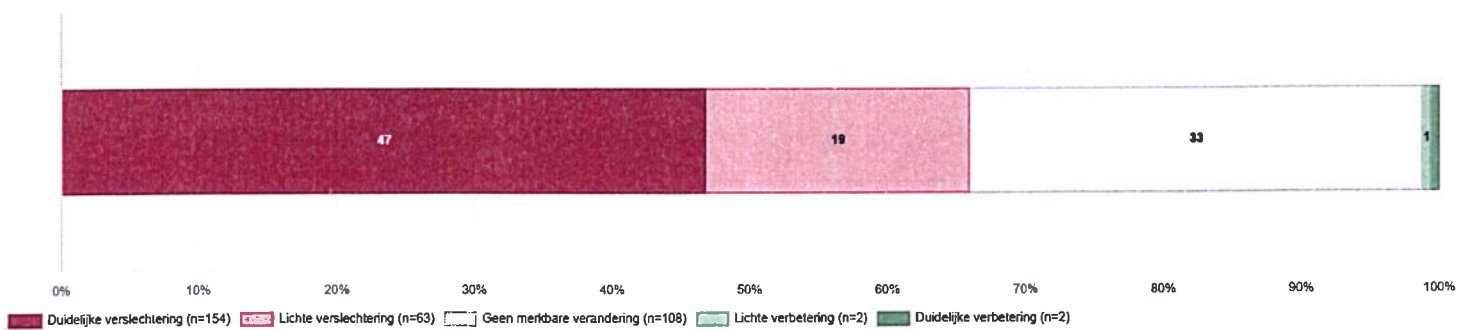
Impact op woongenot

Respondenten is gevraagd in welke mate zij verwachten dat de vluchten die in de extra tijdvakken invloed hebben op hun kwaliteit van slaap (n=332), de mate waarin zij thuis ontspanning ervaren (n=329) en hun algemeen woonplezier (n=333).

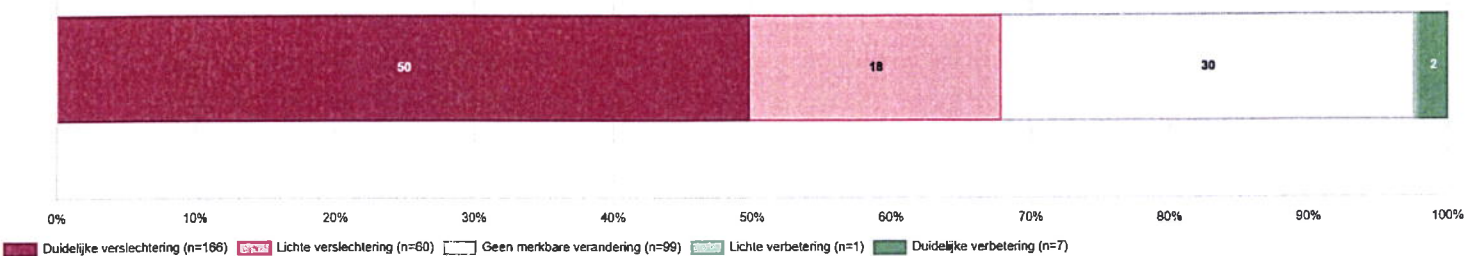
Op alle uitgevraagde aspecten antwoordt ongeveer een derde van de respondenten dat zij een verslechtering verwachten. Voor kwaliteit van slaap, mate waarin men thuis ontspanning ervaart en algemeen woonplezier geldt respectievelijk dat 69%, 66% en 68% antwoordde een lichte of duidelijke verslechtering te verwachten. Het valt op dat het aantal respondenten dat een duidelijke verslechtering verwacht voor alle drie de vragen ongeveer de helft uitmaakte van het totaal: 52%, 47% en 50% antwoordde zeer negatief. Met uitzondering van een klein aandeel respondenten (<2% voor alle drie de vragen) geven de overige respondenten aan geen merkbare verandering te verwachten. Zie figuren 4, 5 en 6 voor alle data.



Figuur 4 - Antwoorden op de vraag 'in hoeverre verwacht u dat vluchten in de extra tijdvakken (...) invloed hebben op <kwaliteit van slaap>' (n=332)



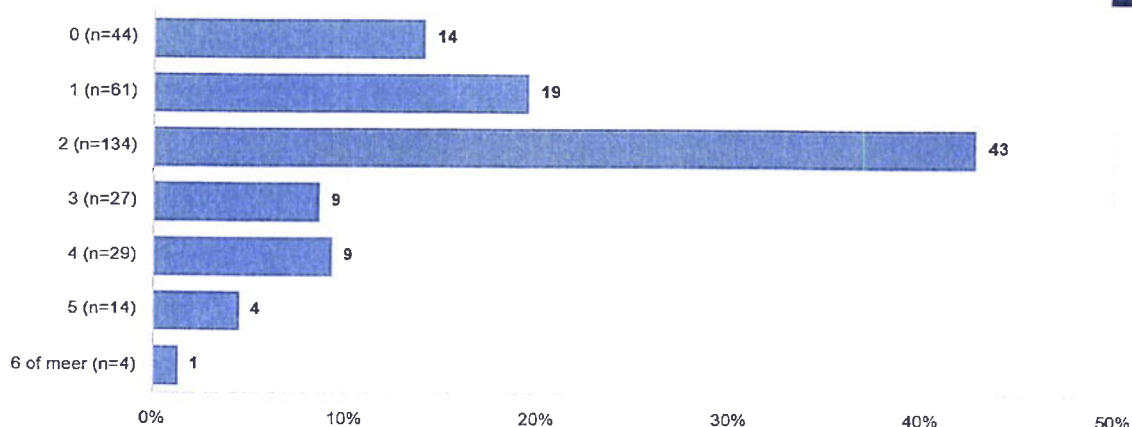
Figuur 5 - Antwoorden op de vraag 'in hoeverre verwacht u dat vluchten in de extra tijdvakken (...) invloed hebben op <de mate waarin u ontspanning ervaart>' (n=329)



Figuur 6 - Antwoorden op de vraag 'in hoeverre verwacht u dat vluchten in de extra tijdvakken (...) invloed hebben op <het algemeen woonplezier>' (n=333)

Respondenten is gevraagd voor hoeveel personen op het woonadres zij verwachtten dat de verruiming van de openingstijden een merkbare invloed zal hebben¹. Door de gekozen bewoording kon deze invloed zowel positief als negatief zijn. In de onderstaande figuur zijn de antwoorden op de vraag weergegeven.

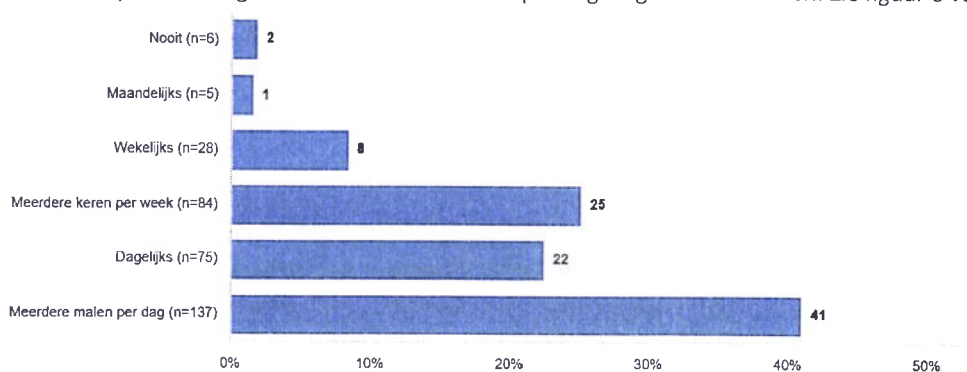
¹ De onderzoekers merken op dat deze vraag bij aanvang van de dataverzameling verkeerd geprogrammeerd was. De eerste 183 respondenten hadden geen mogelijkheid om de optie '0' aan te vinken en waren dus gedwongen om aan te geven dat de respondent verwachtte dat de verruimde openingstijden tenminste één persoon merkbaar zouden beïnvloeden. De antwoordoptie is hierop later toegevoegd.



Figuur 7 - Antwoorden op de vraag 'als de openingstijden worden verruimd(...), voor hoeveel personen op dit adres verwacht u een merkbare invloed op het persoonlijke dagelijks leven?' (n=313)

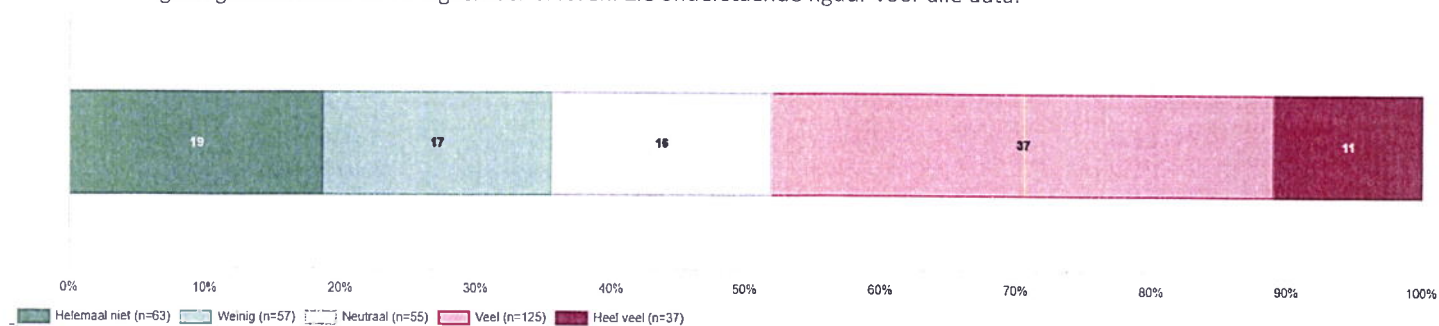
Waarnemingen en hinder vliegtuigeluid

Nagenoeg alle respondenten (97%) melden tenminste wekelijks thuis geluiden van vliegtuigen te horen. Vier op de tien respondenten geven aan meerdere malen per dag de geluiden te horen. Zie figuur 8 voor alle data.



Figuur 8 - Antwoorden op de vraag 'hoe vaak hoort u thuis geluid van vliegtuigen?' (n=335)

Ongeveer de helft van de respondenten (48%) heeft in de afgelopen periode (heel) veel geluidshinder van vliegverkeer ervaren. Iets meer dan een derde (36%) van de respondenten heeft in dezelfde periode weinig tot geen geluidshinder van vliegverkeer ervaren. Zie onderstaande figuur voor alle data.



Figuur 9 - Antwoorden op de vraag 'in welke mate heeft u de afgelopen 3 maanden geluidshinder van vliegverkeer ervaren?' (n=337)



4 | Beantwoording onderzoeksvraag

De centrale vraagstelling in dit onderzoek luidde als volgt: *In welke mate en in welke richting uiten omwonenden - die mogelijk overlast ervaren - opvattingen over de verruiming van de openingstijden van Airport Eelde?*

Binnen de benaderde doelgroep uiten respondenten in overwegend negatieve richting opvattingen over verruiming van de openingstijden van Airport Eelde. Zo is 71% van de respondenten ('enigszins' tot 'sterk') tegen de verruiming van openingstijden. Van de respondenten die tegen het verruimen van de openingstijden zijn, is 53% 'sterk tegen'.

Deze opvattingen gaan samen met duidelijke verwachtingen van negatieve effecten op woongenot. Zo verwacht ongeveer twee derde een verslechtering van slaap, verslechtering van ontspanning thuis en/of verslechtering van algemeen woonplezier door vluchten in de verruimde openingstijden, waarbij circa de helft een duidelijke verslechtering verwacht.

Bij deze beantwoording horen een aantal nuances:

- Uitspraken gelden primair voor respondenten binnen de gehanteerde adresseselectie. De selectie van 'wie mogelijk overlast ervaart' is niet in dit onderzoek bepaald, maar gebaseerd op de aangeleverde analyse van PSA3. De resultaten zijn daarom het best te lezen als beeld van geuite opvattingen binnen deze afbakening en niet automatisch als uitspraak over alle omwonenden in bredere zin.
- Dit onderzoek richtte zich op geuite opvattingen en verwachtingen, niet om gemeten effecten na invoering van het voorstel tot verruiming openingstijden.



Bijlage: gebruikte vragenlijst

In deze bijlage is de in dit onderzoek gehanteerde vragenlijst weergegeven.

Luchtballon met informerende tekst:

De luchthaven is momenteel geopend van 06:30 tot 23:00. Er ligt een plan om de openingstijden te verruimen naar 06:00 tot 24:00. Met 'verruiming van openingstijden' wordt dus bedoeld dat het mogelijk wordt dat vliegtuigen tussen 06.00-06.30 en van 23.00-24.00 vertrekken en aankomen. Deze vragenlijst gaat over uw opvattingen over dit plan.

1. In hoeverre bent u voor of tegen het plan om de openingstijden te verruimen van 06:30–23:00 naar 06:00–24:00?
 - sterk tegen
 - tegen
 - enigszins tegen
 - niet voor en niet tegen
 - enigszins voor
 - voor
 - sterk voor
 - geen mening / weet ik niet

2. In welke mate verwacht u dat vluchten in de extra tijdvakken (06:00–06:30 en/of 23:00–24:00) invloed hebben op de onderstaande aspecten van uw woongenot?

	duidelijke verslechtering	lichte verslechtering	geen merkbare verandering	lichte verbetering	duidelijke verbetering	weet ik niet / niet van toepassing
Kwaliteit van slaap						
Mate waarin u thuis ontspanning ervaart						
Algemeen woonplezier						

3. Hoe vaak hoort u thuis geluid van vliegtuigen?
 - Nooit
 - Maandelijks
 - Wekelijks
 - Meerdere keren per week
 - Dagelijks
 - Meerdere malen per dag
 - Weet ik niet

4. In welke mate heeft u de afgelopen 3 maanden geluidshinder van vliegverkeer ervaren?
 - Helemaal niet
 - Weinig
 - Neutraal
 - Veel
 - Heel veel
 - Weet ik niet

5. Hoeveel personen wonen er op uw adres?
 - 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6 of meer



6. Als de openingstijden worden verruimd naar 06:00–24:00, voor hoeveel personen op dit adres verwacht u een merkbare invloed op het persoonlijke dagelijks leven?
- 0
 - 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6 of meer

Uw contactpersonen

Wiebe Dam – w.dam@enneus.nl

Hoofdkantoor Groningen

Sylviuslaan 5
9728 NS Groningen

Postbus 473
9700 AL Groningen

Kantoor Utrecht

Graadt van Roggenweg 328-334
3531 AH Utrecht

T. 050 – 711 52 55
info@enneus.nl
www.enneus.nl





Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 7

Flexibel gebruik geluidgrenswaarden Groningen Airport Eelde

Pieter Sijtsma
PSA3

18 februari 2026

Inhoud

1	Inleiding.....	2
2	Geluidbelasting met de nieuwe verkeersprognose.....	2
3	Bescherming tegen extra geluidhinder	2
	Referentie	3



Figuur 1 Lesverkeer op GAE

1 Inleiding

In de Omzettingsregeling (2012) voor Groningen Airport Eelde (GAE) werd, anders dan daarvoor onder het Aanwijzingsbesluit, geen onderscheid gemaakt tussen geluidhinder door de “grote luchtvaart” en dat van de “kleine luchtvaart”. Onder kleine luchtvaart verstond men kleine propellervliegtuigen die volgens “Visual Flight Rules” (VFR) vliegen. Al het overige verkeer (deels ook kleine propellervliegtuigen) viel onder de grote luchtvaart.

VFR-verkeer maakt bij het aan- en uitvliegen gebruik van het VFR-circuit. Oefencircuits door lesvliegtuigen vielen dus ook onder de kleine luchtvaart. De routes in Figuur 1 zijn VFR-routes, behalve de rechte lijn van linksonder naar rechtsboven.

De geluidsruimte in de Omzettingsregeling, dat wil zeggen de grenswaarden in de handhavingspunten, was berekend met een verkeersprognose van 69100 vliegtuigbewegingen, waarvan 49626 voor de kleine luchtvaart en 19474 voor de grote luchtvaart.

Het samenvoegen van grote en kleine luchtvaart betekende dat onbenutte ruimte voor vakantievluchten ingeruild kon worden voor lesvluchten. Per vakantievlucht kon het gaan om tientallen lesbewegingen.

De jaarlijkse handavingsrapportages rapporteerden niet in hoeverre er gebruik gemaakt werd van deze uitruilmogelijkheid. Ook was niet duidelijk hoeveel de kleine luchtvaart maximaal kon groeien als er überhaupt geen grote luchtvaart meer zou zijn. De mate van bescherming die de handhavingspunten boden tegen vlieghinder ter plaatse van het circuit was dus onbekend.

Per 1 november 2025 is het luchthavenbesluit voor GAE vastgesteld. Qua geluidregelgeving zijn er een aantal veranderingen:

- Er zijn vier nieuwe handhavingspunten toegevoegd.
- Er wordt een nieuw rekenmodel voor de geluidbelasting gebruikt (Doc29 i.p.v. NRM)¹.
- De geluidsruimte is berekend met een nieuwe verkeersprognose.

Voor de omgeving zijn de volgende vragen van belang:

1. Hoeveel geluidhinder is te verwachten op basis van de nieuwe verkeersprognose? Is het een verbetering of een verslechtering t.o.v. de vorige prognose?
2. Hoeveel extra geluidhinder is mogelijk als er afgeweken wordt van de prognose?

Daarbij moet opgemerkt worden dat de omgeving voornamelijk hinder ondervindt van het kleine verkeer. Klachten over geluidhinder betreffen vrijwel uitsluitend kleine propellervliegtuigen.

Hoofdstuk 2 gaat in op vraag 1 en Hoofdstuk 3 op vraag 2.

2 Geluidbelasting met de nieuwe verkeersprognose

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie (Ref. 1) betoogt Adecs Airinfra dat de geluidbelasting met de nieuwe verkeersprognose lager is dan met de oude prognose. In Figuur 2 van Ref. 1 is te zien is dat de geluidscontouren aanmerkelijk kleiner geworden zijn. Ook in de handhavingspunten wordt een aanzienlijke reductie van de geluidbelasting berekend (Tabel 6 van Ref. 1). Dat is een belangrijk gegeven bij het besluit om geen nieuw volledig MER op te laten stellen.

Toch is het niet geheel overtuigend. Er wordt niet ingezoomd op het kleine verkeer.

3 Bescherming tegen extra geluidhinder

Als er duidelijkheid is over de te verwachten geluidhinder door klein verkeer (op grond van de prognose), hoeft er nog geen duidelijkheid te zijn over wat er maximaal mogelijk is als er van de prognose wordt

¹ Voor helikopters wordt het nieuwe rekenmodelgeluid NORAH gebruikt.

afgeweken. Dat hangt samen met de verdeling van de geluidsruimte, per handhavingspunt, over de verschillende soorten verkeer.

Stel bijvoorbeeld dat de geluidsruimte in een zeker handhavingspunt als volgt verdeeld is:

Tabel 1 Fictieve verdeling van de geluidsruimte in een handhavingspunt

Segment	aantal	geluidsruimte
Handelsverkeer	2444	70%
Lesverkeer	45600	15%
GA groot	3105	10%
GA klein	16990	5%
Totaal	68139	100%

De aantallen komen uit Tabel 2 van Ref. 1. De percentages geluidsruimte zijn fictief. Als er geen handelsverkeer zou zijn, en GA (General Aviation) blijft hetzelfde, dan zou de geluidsruimte voor lesverkeer kunnen toenemen tot 85% van de beschikbare ruimte. Het aantal lesbewegingen wordt dan $45600 \times (85/15) = 258400$.

Referentie

1. m.e.r.-beoordeling t.b.v. Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde, Adecs Airinfra, 18 juli 2024.



Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 8



Aan Minister

nota

Luchthavenbesluit Eelde

TER BESLISSING
Datum

10 april 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/90350

Opgesteld door

 DG Luchtvaart en Maritieme
 Zaken
 Dir. Luchtvaart
 Afd Luchtruim en Regionale
 Luchthavens

Beslistermijn

17 april 2025

Bijlage(n)

0

Aanleiding

Op 6 februari 2025 is het ontwerp Luchthavenbesluit Eelde gepubliceerd. Met het ontwerp krijgt de luchthaven de ruimte om haar businessplan te realiseren. Tegelijkertijd zijn maatregelen opgenomen ter bescherming van de omgeving. Het ontwerp is ter inzage gelegd voor zienswijzen. Ook is het ontwerp in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden. Inmiddels heeft de Tweede Kamer vragen in schriftelijk overleg gesteld. De beantwoording hiervan wordt parallel aan u voorgelegd.

De zienswijzeperiode is op 20 maart 2025 afgelopen. Dit heeft geleid tot 104 zienswijzen. Deze gaan in hoofdzaak over de mogelijke komst van de F35 en over de effecten van de verruimde openingstijden. De vraag die nu voorligt is of het ontwerp Luchthavenbesluit aanpassing vraagt vanwege de ingediende zienswijzen, voordat het besluit definitief wordt vastgesteld. Voorgesteld wordt twee aanpassingen door te voeren, vanwege de zienswijzen van omwonenden.

Geadviseerd besluit

Toevoegen van twee bepalingen aan het Luchthavenbesluit van Groningen Airport Eelde:

- Een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 150 per jaar in de verruimde openingstijden (23.00 – 00.00 uur en op termijn ook 06.00-06.30 uur);
- Een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 45.600 per jaar lesverkeer.¹

De motivatie hiervoor ligt enerzijds in de zorgen die in de zienswijzen worden geuit over de effecten van verruiming van de openingstijden. En anderzijds de behoefte aan extra bescherming van de omgeving (tegen het lesverkeer).

Kernpunten

Bij de totstandkoming van het ontwerp Luchthavenbesluit heeft een integrale afweging en beoordeling van belangen en effecten plaatsgevonden. De ingediende zienswijzen laten zien dat er vooral zorgen zijn over de mogelijke komst van de F35's naar Eelde en de effecten van de verruiming van de openingstijden. Ook wordt in zienswijzen gevraagd om extra bescherming van de omgeving. Bijvoorbeeld door het toevoegen van extra handhavingspunten of door

¹ Het lesverkeer is de afgelopen jaren flink toegenomen van circa 16.000 bewegingen in 2019-2020 naar iets meer dan 46.000 bewegingen in 2024-2025. Afgelopen jaar is dus net iets meer gevlogen dan het maximum dat voorgesteld wordt om op te nemen in het Luchthavenbesluit.

aanvullende bepalingen over het verkeer. Het voorstel is deze punten op te nemen in het definitief vast te stellen Luchthavenbesluit. Met deze aanvullende bepalingen kan iets worden gedaan aan de zorgen van omwonenden. Dit biedt extra bescherming, zonder dat de operatie van de luchthaven hierdoor gehinderd wordt.

De voorgestelde aanpassingen zijn als volgt:

- *Een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 150 per jaar in de verruimde openingstijden (23.00 – 00.00 uur en op termijn ook 06.00-06.30 uur)*
De luchthaven heeft zelf aangegeven dat de verruiming betrekking heeft op een beperkt aantal vluchten handelsverkeer (150). Met het ontwerp Luchthavenbesluit is het mogelijk om meer verkeer binnen de verruimde openingstijden te laten vliegen dan de luchthaven veronderstelt. Dit kan negatieve effecten hebben op de (ervaren) hinder rond de luchthaven.
- *Een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 45.600 per jaar lesverkeer*
De luchthaven heeft zelf aangegeven dat het niet de ambitie heeft om lesverkeer de komende jaren te laten groeien. Vanuit de omgeving worden zorgen geuit over de hinder door het lesverkeer. Binnen de kaders van het ontwerp Luchthavenbesluit is het mogelijk om tot uitruil van verkeer te komen. Zo kan het accommoderen van minder groot verkeer leiden tot een flinke toename van het kleine (les)verkeer. En daarmee een toename van een specifiek soort hinder. Juist om de omgeving tegen dit effect te beschermen kan een maximum aantal bewegingen voor het lesverkeer vastgesteld worden (om ervoor te zorgen dat er niet meer lesverkeer komt dan nu voorzien). Dit aantal is conform opgave van de luchthaven zelf.

Voor de F35 geldt dat deze geen relatie heeft met het nu voorliggende Luchthavenbesluit. Het Luchthavenbesluit maakt gebruik van Eelde door de F35 niet mogelijk. Een besluit hierover wordt door Defensie voorbereid in het Nationaal programma Ruimte voor Defensie (NPRD). Indien besloten wordt tot de komst van F35's op Eelde, dan zal het Luchthavenbesluit op een later moment gewijzigd moeten worden (wijzigingsbesluit).

Krachtenveld

De belangen rond de luchthaven en het Luchthavenbesluit lopen uiteen. De provincies Groningen en Drenthe (als aandeelhouder) en de gebruikers zijn voorstander van de luchthaven en het Luchthavenbesluit. Sommige direct omwonenden en gemeenten zijn kritisch, uiten hun zorgen en zijn soms tegen de luchthaven en het Luchthavenbesluit. Met het opnemen van extra bepalingen in het Luchthavenbesluit laat u zien dat u de belangen en zorgen uit de omgeving serieus neemt. Tegelijkertijd weten we dat voor sommige partijen dit nog steeds onvoldoende is. Niet uit te sluiten is dat deze partijen beroep zullen instellen tegen het vast te stellen Luchthavenbesluit.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Geen.

Toelichting

De ambitie is het Luchthavenbesluit per 1 november 2025 in werking te laten treden. Om daar te komen worden de komende periode de volgende stappen gezet:

- Beantwoording vragen schriftelijk overleg Tweede Kamer (april);

Datum
28 maart 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/90350

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Aan
Minister

Bijlage(n)
0

- Afronding verantwoordingsdocument met reactie op de ingediende zienswijzen (mei)
- Aanpassen Luchthavenbesluit naar aanleiding van zienswijzen (mei)
- Aanbieden Luchthavenbesluit aan afdeling Advisering van de Raad van State (juni; maximale doorlooptermijn 12 weken);
- Opstellen Nader rapport naar aanleiding van advies afdeling Advisering
- Publicatie Luchthavenbesluit in Staatsblad.

Voorwaarde om deze stappen te doorlopen is dat de voorhangprocedure met de Tweede Kamer is afgerond.

Datum

28 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/90350

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Dir. Luchtvaart

Afd Luchtruim en Regionale Luchthavens

Aan

Minister

Bijlage(n)

0



Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 9



ontv. 20/6/24

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Groningen Airport Eelde
T.a.v. mevrouw M. de Groot
Postbus 50
9765ZH Paterswolde

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk
IenW/BSK-2024/174966

Datum **18 juni 2024**
Betreft Verzoek om aanvulling mer-beoordelingsnotitie
Groningen Airport Eelde

Geachte mevrouw De Groot,

Op 23 april is het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie) uitgebracht over uw aanmeldnotitie voor de aanvraag van een luchthavenbesluit van de Groningen Airport Eelde (hierna: GAE). Mede op basis van het advies van de Commissie concludeert het bevoegd gezag voor de mer-beoordeling (hierna bevoegd gezag) dat de aanmeldnotitie (hierna: notitie) van 29 december 2023 onvoldoende informatie bevat om een mer-beoordelingsbeslissing te kunnen nemen. U wordt verzocht om de aanmeldnotitie op de volgende onderwerpen aan te vullen:

- De gevolgen van de verruimde openingstijden: een beschrijving van het vliegverkeer/vliegtuiggeluid gedurende de dag en het jaar.
- Een berekening van ernstige geluidhinder en slaapverstoring op basis van de actuele inzichten (bloomstellings-responsrelaties).
- Een berekening van de hinder van vliegtuiggeluid in cumulatie met andere bronnen.
- Een beschrijving van de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van GAE.
- Nadere toelichting van de referentiesituatie.

Daarnaast zijn er nog enkele aanbevelingen voor de vervolgbesluitvorming. U wordt geadviseerd om daarvoor de volgende onderwerpen te onderzoeken:

- de mogelijke toename van hinder als gevolg van het kleine verkeer (waaronder lesverkeer) ten opzichte van het gewijzigde Aanwijzingsbesluit. Immers, met de inwerkingtreding van de Omzettingsregeling is er één gebruiksruijnte op de luchthaven ontstaan voor al het verkeer. Daarmee is de maximale geluidbelasting van de luchthaven gereguleerd. In de praktijk is het echter mogelijk om binnen de gebruiksruijnte meer klein verkeer te accommoderen ten koste van groot verkeer.
- de effecten van maatregelen om die hinder te voorkomen of te verminderen in beeld te brengen.

Deze zijn geen onderdeel van de mer-beoordeling omdat daarvoor de bestaande omzettingsregeling als referentiesituatie voor de milieueffecten geldt. De onderzoeken zijn wel relevant voor de besluitvorming over het Luchthavenbesluit (LHB). Daarover heeft het ministerie u ook geïnformeerd per brief van 14

december 2021 (IENW/BSK-2021/291985). Het ministerie laat het aan u om hierover informatie op te nemen in de mer-beoordeling dan wel separaat in de aanvraag van het Luchthavenbesluit.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Zodra de aanvulling op de mer-beoordeling is ontvangen zal het bevoegd gezag beoordelen of een formele mer-beoordelingsbeslissing genomen kan worden. Wanneer, op basis van deze aanvullingen, blijkt dat aanzienlijke milieueffecten niet uit te sluiten zijn dan moet voor het luchthavenbesluit alsnog een milieueffectrapport opgesteld worden alvorens een aanvraag voor een luchthavenbesluit ingediend kan worden. Wanneer in de aanvulling aangetoond kan worden dat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn dan kan GAE haar aanvraag voor een luchthaven besluit bij IenW indienen. Na de toets op de aanvulling kan het bevoegd gezag de mer-beoordelingsbeslissing nemen en aan u kenbaar maken.

Kenmerk
IenW/BSK-2024/174966

Namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Hoogachtend,

5.1.2e

5.1.2e

Gevraagde Aanvullingen mer-beoordelingsnotitie GAE

Hieronder volgen de tekortkomingen waarover aanvullingen noodzakelijk zijn om te kunnen komen tot een oordeel. Deze tekortkomingen zijn geformuleerd op basis van het advies van de Commissie¹.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

1. De gevolgen van de verruimde openingstijden: Een beschrijving van het vliegverkeer/vliegtuiggeluid gedurende de dag en het jaar.

Kenmerk
IenW/BSK-2024/174966

GAE heeft in de notitie de gezondheidseffecten hinder en slaapverstoring in beeld gebracht voor de aangevraagde activiteit. Echter, het ministerie neemt de aanbevelingen van de Commissie over betreft de gevolgen van de verruiming van de openingstijden. Het is op basis van de notitie niet mogelijk om de gevolgen van de verruiming van de openingstijden in de nacht en vroege ochtend bij woningen/geluidsgevoelige objecten, ernstig gehinderden en slaap verstoorden te vergelijken met de referentiesituatie. De notitie geeft aan dat de geluidsniveaus in de voorgenomen situatie binnen de grenzen van de referentiesituatie vallen. Echter, het aantal vliegbewegingen en de uitbreiding van de openingstijden kunnen de geluidshinder beïnvloeden, vooral 's nachts. Om de impact van de vliegbewegingen gedurende verruimde openingstijden voldoende te kunnen beoordelen is het noodzakelijk om de volgende aanvullingen te doen:

- Vliegbewegingen in de nacht: Bijlage 4 van de notitie geeft de indruk dat alleen de traumahelikopter 's nachts vliegt, maar uit de gegevens blijkt dat er ook andere vliegbewegingen zijn. Het is onduidelijk of de milieueffecten van deze helikoptervluchten voldoende zijn meegenomen in de berekeningen van geluidsniveaus. Het ministerie ziet geen waarde in het vermelden van het geluid van taxiënde vliegtuigen, run-ups, of proefdraaien op de locatie. Omdat het geluid van taxiënde vliegtuigen en run-ups worden overstemd door het geluid van startende en landende vliegtuigen. Het proefdraaien valt in de omgevingswet onder Industrielawaai en is daarom onderdeel bij de toetsing voor een omgevingsvergunning. Hierdoor is het proefdraaien niet relevant bij het totstandkoming van een LHB. Desalniettemin, kan een toelichting hierover in de notitie voor verheldering zorgen.
- Afhandeling passagiers: Het geluid van bagageafhandeling en wegverkeer kan buiten de reguliere vliegreun plaatsvinden, wat mogelijk extra hinder of slaapverstoring veroorzaakt. Hoewel de notitie aangeeft dat het aantal vliegbewegingen met groothandelsverkeer afneemt en dat de verkeer aantrekkende werking lager zal zijn dan bij de Omzettingsregeling, wordt niet besproken hoe het verkeer en de passagiersafhandeling over dag en nacht verdeeld zullen worden en wat daarvan de mogelijke gevolgen zijn.
- Concentratie van vluchten in het weekend: Met dit voornemen worden ook de openingstijden in het weekend verruimd. Welke effecten dit heeft op geluidshinder is niet beschreven in de notitie. De Omzettingsregeling houdt een hoger beschermingsniveau in voor de omgeving in het weekend, maar dit wordt niet meegenomen in de analyse.
- Concentratie van vluchten in de zomer- en winterperiode: De notitie negeert de mogelijke toename van hinder tijdens drukke zomerperiode, waarin verwacht kan worden dat er meer nachtvluchten zullen zijn vanwege vakantieverkeer. Dit wordt niet behandeld in de notitie, hoewel

¹ <https://www.commissie-emer.nl/docs/mer/p38/p3809/a3809bd.pdf>

het relevant is omdat passagiersvluchten tijdens deze periodes aanzienlijk kunnen toenemen ten opzichte van de referentiesituatie.

- Piekgeluiden: Ook de piekgeluidniveaus (L_{max}) in de vroege nachtperiode tussen 23.00 en 00.00 uur zijn van belang voor de eventuele verstoring van de nachtrust van omwonenden. De notitie geeft onvoldoende inzicht in de aantallen piekgeluidniveaus en de hoogte daarvan in de woonomgeving van de luchthaven. Ook dient in de notitie de rustperiode te worden beschreven op basis van de tijd tussen de piekmomenten. In de notitie is niet behandeld dat in de zomerperiode waarschijnlijk meer in de nachtperiode gevlogen wordt.
- De effecten tussen de voorgenomen situatie t.o.v. de referentie per rekenmodel: In de notitie is aangegeven dat een deel van de verschillen in geluidbelasting tussen referentie en voorgenomen situatie te verklaren is door het verschil in rekenmethode. Hierdoor is het moeilijk de effecten tussen referentie en voorgenomen situatie te beoordelen. Om de effecten te kunnen beoordelen is een vergelijking tussen Doc29/NORAH referentie en Doc29/NORAH voorgenomen situatie noodzakelijk. Daarmee zijn de effecten te vergelijken en neemt de onduidelijkheden op dit punt weg.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk
IenW/BSK-2024/174966

2. Een berekening van ernstige geluidhinder en slaapverstoring op basis van de meest actuele inzichten (blootstellings-responsrelaties)

De notitie gebruikt een blootstelling-responsrelatie (hierna: bs-relatie) die in 2002 is vastgesteld voor Schiphol² om het aantal ernstig gehinderden en slaap verstoorden te berekenen voor Groningen Airport Eelde (GAE). De Commissie heeft hier bezwaar op omdat GAE een ander type luchthaven is met verschillende aantallen en types vliegtuigen dan Schiphol. De Commissie is van mening dat het onderzoek 'Relaties vliegtuiggeluid - hinder en slaapverstoring 2020'³ relaties biedt die meer geschikt zijn voor vergelijkbare regionale luchthavens, zoals Rotterdam. Het onderzoek waar de Commissie naar verwijst is uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM geeft in de conclusies van dit onderzoek niet aan welke relatie een geschikte benadering is voor GAE. Daarom zet het ministerie geen wetenschappelijk onderzoek aanleiding om te oordelen dat de blootstelling-responsrelatie van Rotterdam geschikter is voor GAE. Wel is het ministerie eens met de Commissie dat het gebruik van de Schiphol-relatie niet wordt gemotiveerd in de notitie. Ook het effect van deze keuze wordt niet toegelicht. Hiervoor dient GAE van meerdere bs-relaties de effecten in beeld te brengen (bijv.: Schiphol, Rotterdam en de WHO-curven). Dit geeft dan een bandbreedte, waar duiding aan kan worden gegeven.

3. Een berekening van de hinder van vliegtuiggeluid in cumulatie met andere bronnen

In de notitie wordt hinder van vliegtuiggeluid in cumulatie met andere bronnen niet concreet behandeld. Terwijl hinderbeleving van vliegtuiggeluid sterk is toegenomen in de afgelopen jaren. Dit heeft ertoe geleid dat de regelgeving op gebied van cumulatie van geluid en de rekenregels worden aangepast⁴. De notitie

² De Schiphol Blootstellings-Responsrelatie uit 2002, kortweg GES2002. RIVM-rapport 630100001/2004

³ RIVM-rapport 2022-0007, met erratum d.d. 02-06-2023, Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020. Civiele en militaire vliegvelden in Nederland | RIVM.

⁴ De rekenregels voor cumulatief geluid worden aangepast, hetgeen er toe leidt dat de bijdrage van luchtvaartgeluid ca. 10 dB hoger is dan cf. de bestaande rekenregels, zie Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van

noemt de Omgevingswet maar gaat niet concreet in op deze belangrijke ontwikkeling in het beoordelen van cumulatief geluid. Op basis van deze nieuwe inzichten kan plaatselijk de leefkwaliteit worden bepaald ten aanzien van veranderde hinderbeleving van vliegtuiggeluid in cumulatie met ander activiteiten. Indien er plannen zijn voor nieuwe woningbouwlocaties, ziet het ministerie graag dat dan ook wordt gekeken wat de mogelijke effecten zijn van vliegtuiggeluid in cumulatie met nieuwe woningbouwlocaties. Omdat cumulatie van geluid een onderdeel is van afweging om nieuwbouw toe te staan of niet.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

Kenmerk
IenW/BSK-2024/174966

4. Een beschrijving van ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van GAE

De notitie beschrijft niet de ontwikkelingen in de omgeving die al zijn goedgekeurd, maar nog niet gerealiseerd. Denk aan ontwikkelingen waar dit voornemen invloed op kan hebben zoals op nieuwe omwonenden door woningbouw in kernen die nabij liggen zoals Eelde, [5.1.2e](#) Donderen of Glimmen.

In de notitie staat dat het BAG-bestand⁵ 2023 is gebruikt voor geluidsberekeningen. Het is onduidelijk of uit deze versie van het BAG ook de panden zijn meegenomen waarvoor een omgevingsvergunning is verleend maar die nog niet zijn gebouwd. In de notitie dient inzichtelijk te worden gemaakt of ook panden zijn meegenomen waarvoor al wel een vergunning is verleend, maar die nog niet gebouwd zijn.

Daarbij is het van belang om specifiek inzicht te geven in de ruimtelijke ontwikkelingen voor de volgende punten: gevolgen geluid in ruimtelijke ordening voor de verschillende geluidscontouren, de gevolgen voor de externe veiligheid in ruimtelijke ordening, gevolgen van de veiligheidsvlakken en overige beperkingengebieden (o.a. gebieden met hoogtebeperkingen voortkomend uit EASA CS-ADR-DSN, gebieden met hoogtebeperkingen vanwege CNS-apparatuur, beperkingengebieden in verband met vogels, beperkingengebieden in verband met lasergebruik, beperkingengebieden in verband met windturbines, toetsing veiligheidsvlakken aan bestaande en nieuwe objecten).

5. Nadere toelichting van de referentiesituatie

In een mer-beoordelingsnotitie worden de effecten van het voornemen vergeleken met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het voornemen niet wordt gerealiseerd. Concreet houdt dit in dat de referentiesituatie en som is van de vergunde situatie (de omzettingsregeling) en autonome ontwikkeling.

In de aanmeldnotitie van GAE wordt de omzettingsregeling als de referentiesituatie aangehouden, zonder autonome ontwikkeling. Als motivatie voor deze keuze wordt aangegeven dat de autonome ontwikkeling het voornemen is. Deze motivatie dient nader te worden toegelicht met een beschrijving welk invloed het zal hebben voor de beoordeling als de autonome ontwikkeling was meegenomen in de referentiesituatie. Uit de motivatie moet blijken dat deze keuze

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 19 maart 2021 tot wijziging van de Omgevingsregeling vanwege het opnemen van regels met het oog op de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen (Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet), art. 3.25 lid 3 en art. 17.3.

⁵ BAG staat voor 'Basisregistratie adressen en gebouwen'

voor de referentiesituatie niet leidt tot een onderschatting van de effecten van het voornemen.

Bestuurskern
Dir Duurzame Leefomg & Circ
Economie
Leefomgeving

6. Aanbevelingen voor de vervolgbesluitvorming

Omwonendenvereniging VOLE is kritisch over de stelling dat de Omzettingsregeling van 3 juli 2012 (kenmerk: IENM/BSK-2012/109658) 1 op 1 is omgezet vanuit het gewijzigde Aanwijzingsbesluit. Dat heeft te maken met de Invoering van de Wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens' (RBML) uit 2008. Hierin is geregeld dat de geluidsruimten van grote en kleine luchtvaart worden samengevoegd en dat er voor het reguleren van het gehele verkeer handhavingpunten komen te liggen op 100 m van de uiteinden van de baan en bij aaneengesloten woonbebouwing op of in de nabijheid van de 56 Lden contour. Omdat er geen sprake was van aaneengesloten woonbebouwing op of in de nabijheid van de 56 Lden contour zijn in het geval van GAE alleen handhavingpunten vastgelegd op de koppen van de start- en landingsbaan. Het geluid onder het oefencircuit is daarmee niet meer apart gereguleerd. Naar het oordeel van VOLE is het mogelijk dat de geluidsbelasting in het oude bkl-gebied 4 à 5 dB(A) hoger is dan wat men maximaal kon verwachten op grond van de bkl-invoerset.

Kenmerk
IenW/BSK-2024/174966

Vanwege de signalen van VOLE is aan GAE op 14 december 2021 een brief (kenmerk: IENW/BSK-2021/291985) gestuurd met het verzoek om maatregelen toe te passen waardoor de hinder en geluidsbelasting verminderd kan worden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het reduceren van verkeer in de nachtperiode (23-07 uur) als ook om het verminderen van de impact aan de randen van de dag en in het geval van GAE de impact van de lesactiviteiten. Deze maatregelen worden al toegepast en worden waar mogelijk in het LHB vastgelegd. De milieugevolgen van de implementatie van de omzettingsregeling zijn geen onderdeel van de mer-beoordeling omdat de mer-beoordeling uitgaat van de omzettingsregeling als referentiesituatie. Toch is het benoemen en het onderbouwd in beeld brengen van de effecten van de maatregelen die GAE heeft genomen ter voorkoming of vermindering van deze mogelijke toename in hinder in de notitie of in de aanvraag voor het Luchthavenbesluit noodzakelijk voor het vervolg.



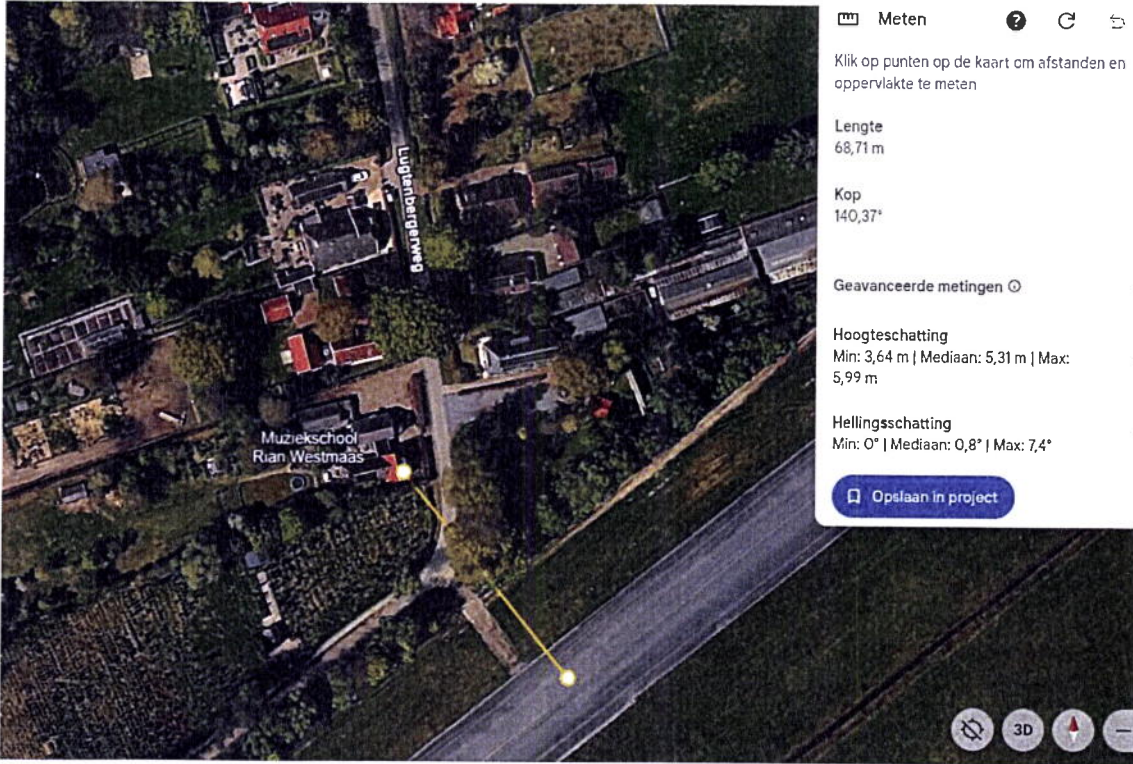
Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 10

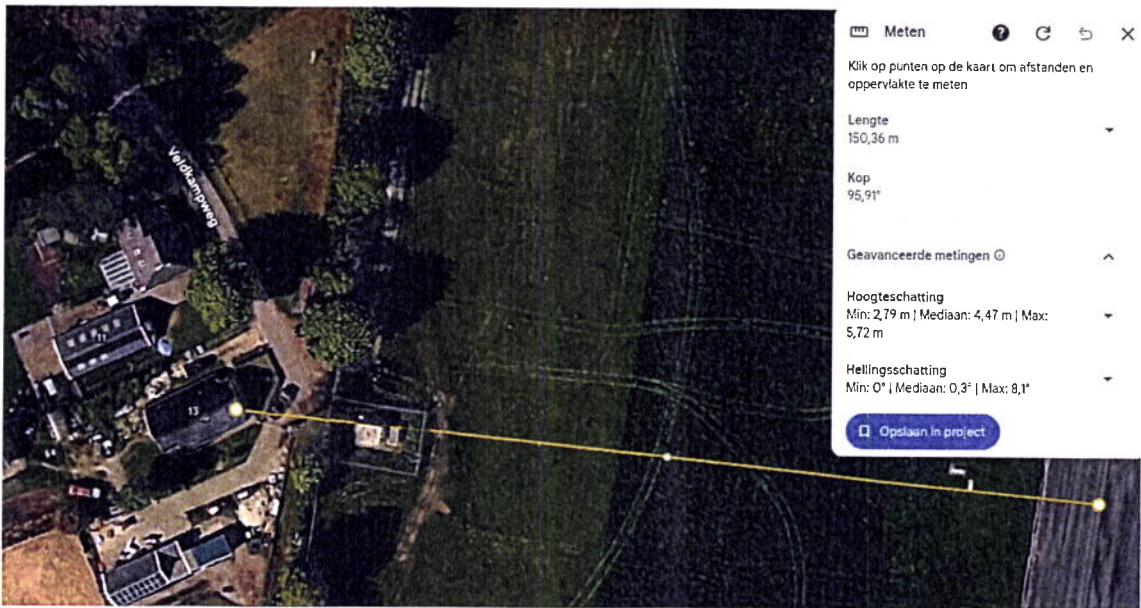
5 metingen van afstand woning tot taxibaan op luchthaven Eelde

Aangegeven met gele lijn, opgemeten met Google earth

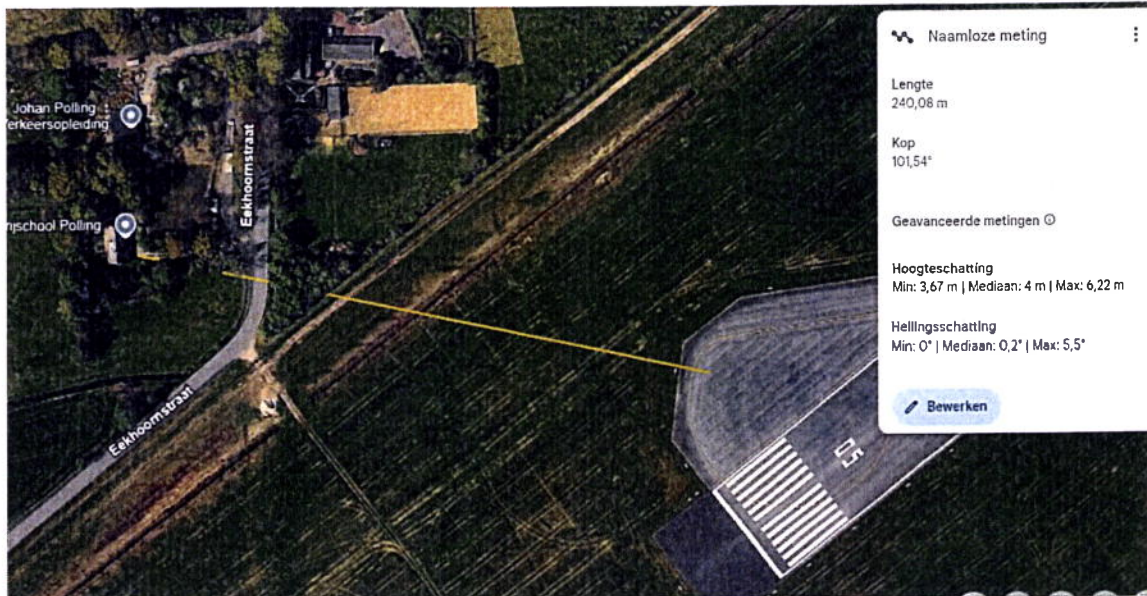




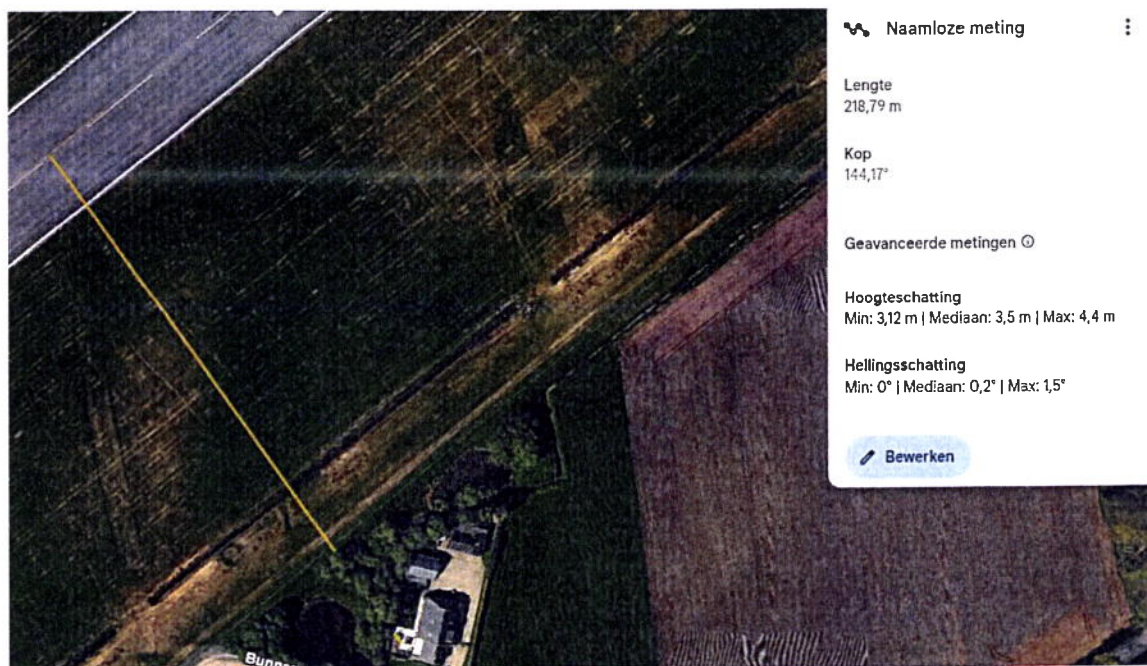
Woning Lugtenbergerweg 21: 69 meter van de taxibaan



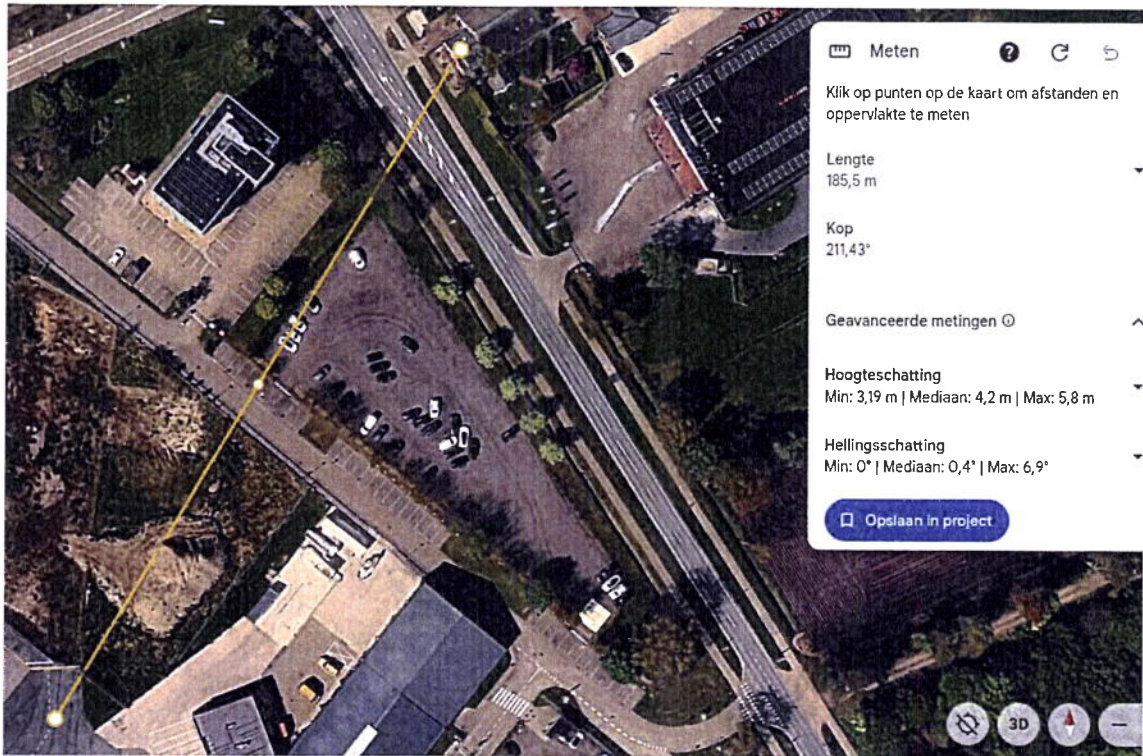
Woning Veldkampweg 13: 150 meter van de taxibaan



Woning Eekhoornstraat 7: 240 meter tot keerpunt baankop die gebruikt wordt als taxibaan



Woning Bunnerzandweg: 218 meter tot start-landingsbaan die ook gebruikt wordt als taxibaan



Woning Burg. J.G. Legroweg 66: afstand tot platform/taxibaan 185 meter



Schoemaker
ADVOCATEN

BIJLAGE 11

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

30 175

Luchtkwaliteit

Nr. 1051

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2023

In antwoord op Kamervragen van het lid van Raan is de Kamer toegezegd¹ te laten onderzoeken welke emissies van zeer-zorgwekkende stoffen (ZZS) door luchtvaart plaatsvinden, wat die emissies voor invloed hebben op de luchtkwaliteit, en of en zo ja welke beleidsmaatregelen het meest geschikt zijn om de ZZS-emissies terug te dringen. De eerste stap van die toezegging is afgerond, en hierbij wordt de Kamer een notitie aangeboden (zie bijlage) die door TNO is opgesteld en waarin de ZZS-emissies door luchtvaart zijn berekend.

De ZZS-emissies door luchtvaart zijn in kaart gebracht op de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Er komen acht ZZS vrij door kerosineverbranding. Deze ZZS zijn allemaal fracties van vluchtig organische stoffen (VOS). VOS is een restproduct dat meer vrijkomt naargelang de verbranding minder perfect plaatsvindt. Met andere woorden: hoe lager het motorvermogen van het vliegtuig, hoe meer VOS relatief (per kilogram brandstof) vrijkomt.

Berekeningen die in dit onderzoek zijn gebruikt sluiten aan bij de door de Emissieregistratie gehanteerde methodiek. Zoals daarin wordt aangegeven, kent deze methodiek grote onzekerheden. De gepresenteerde getallen laten daarom een conservatieve ofwel worst case berekening zien. Desalniettemin geeft het een indruk van de ZZS-emissies op luchthavens. Zoals aan de Kamer gemeld, wordt op dit moment gewerkt aan een geavanceerd rekenvoorschrift om vliegtuigemissies te berekenen. Dit model komt naar verwachting later dit jaar beschikbaar. Het Ministerie van IenW laat de emissies en de daaruit volgende concentraties aan de hand van dit model opnieuw berekenen, met actuele uitgangspunten. De sector heeft de laatste jaren bijvoorbeeld ingezet op éénmotorig taxiën,

¹ Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 2050; Kamerstuk 31 936, nr. 989; Kamerstukken 31 936 en 30 175, nr. 1022.

wat leidt tot minder ZZS-emissies, omdat het motor vermogen van die ene motor hoger ligt. Het nieuwe rekenvoorschrift zal rekening houden met dit soort uitgangspunten.

TNO vergelijkt in haar onderzoek de massastromen (het aantal gram stof dat per uur wordt uitgestoten) met de grensmassastromen zoals die gelden voor industriële inrichtingen. De cijfers voor de luchthavens zijn hoger dan de grensmassastromen. Ik kan me voorstellen dat mensen zich daar zorgen over maken. Het motiveert mij in elk geval om de vervolgstappen te zetten zoals ik eerder noemde. Toch wil ik de grensmassastromen van de luchtvaart graag in perspectief plaatsen. De grensmassastroom is een drempelwaarde waarboven een emissie naar de lucht als relevant beschouwd wordt. De massastromen door luchtvaart zijn voor zeven van de acht stoffen hoger dan de industriële grensmassastromen. Zouden de regels voor industrie van toepassing zijn, dan zouden de emissies van deze stoffen dus relevant worden geacht. Daarbij moet wel bedacht worden, dat industriële inrichtingen schoorstenen hebben, die zich op een vaste plek bevinden. Wanneer een grensmassastroom uit een schoorsteen wordt overschreden, dan is dat van directe invloed op de luchtkwaliteit rondom die schoorsteen. Luchtvaartmotoren verplaatsen zich continu en vormen een zogenaamde mobiele bron. De grensmassastromen zeggen daarom niet zo veel over de luchtkwaliteit. Vanwege de route die een vliegtuig aflegt, is een vliegtuigmotor het beste te vergelijken met een pad met allemaal kleine schoorstenen. Daarom wordt in opdracht van het Ministerie van IenW op dit moment door NLR onderzocht tot welke concentraties van ZZS in de lucht de emissies door luchtvaart leiden. Dit onderzoek is naar verwachting eind juli klaar. Het streven is om dit onderzoek, voorzien van een beleidsreactie, in het derde kwartaal van dit jaar aan de Kamer aan te bieden.

Beleidsverkenning

Hieronder worden de beleidsrichtingen die het ministerie op dit moment verkent en uitwerkt verder toegelicht. De Luchtvaartnota 2020–2050 stelt dat wordt toegewerkt naar een verbetering van de leefomgeving, waarbij handhaafbare normen worden geïntroduceerd voor de luchtverontreiniging. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de doelstelling van het Schone Lucht Akkoord. Dat ambieert een gezondheidswinst van 50% in 2030 ten opzichte van het 2016.

Op dit moment wordt een aantal zaken onderzocht, naast de al genoemde concentratieberekeningen voor ZZS op de luchthavens van nationale betekenis.

Zo wordt ten eerste onderzoek gedaan naar wat de ontwikkeling van de vliegtuigemissies in de afgelopen jaren is geweest, en op welke manier vlootvernieuwing de komende jaren van invloed zal zijn op deze ontwikkeling. Bij de overweging van de hoogte van handhaafbare normen is het van belang om te weten op welke manier de autonome ontwikkeling van de emissies geschiedt.

Ten tweede worden voor verschillende stoffen de bijdrage van luchtvaart op de luchtkwaliteit op en rondom de luchthavens van nationale betekenis onderzocht. Dat is van belang om het doelbereik van maatregelen te kunnen inschatten.

Ten derde volgt onderzoek naar welke emissies de grondgebonden activiteiten op de luchthavens van nationale betekenis opleveren. Dat helpt bij het wegen van de invloed van praktische maatregelen ter reductie van de emissies.

Het Ministerie van IenW benut al deze onderzoeken bij de bestudering van maatregelen zoals TNO die adviseert, en maatregelen die de Kamer

eerder zelf ook heeft voorgesteld. Drie maatregelen worden in het bijzonder toegelicht: emissiegrenswaarden, een minimalisatie- en informatieverplichting, en praktische maatregelen. Of en op welke manier deze maatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd moeten worden, is onderdeel van de verkenning en kan naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar worden gemeld. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de drie soorten maatregelen.

Minimalisatie- en informatieverplichting

In Nederland geldt voor type-c-inrichtingen² ZZS-emissiebeleid in de vorm van een verplichting om de uitstoot van ZZS te vermijden, en als dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te minimaliseren. Deze zogenoemde minimalisatie- en informatieverplichting staat opgenomen in artikel 2.4 van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Echter, deze minimalisatieplicht is niet van toepassing op mobiele bronnen, zoals weg- spoor, water- en luchtverkeer. Kenmerkend aan de minimalisatieplichting is dat de sector het voortouw en de verantwoordelijkheid heeft om de emissies te beperken. De bevoegde gezagen handhaven op grond van een rapportageverplichting. Het Ministerie van IenW bestudeert op dit moment of het nuttig en uitvoerbaar is om het ZZS-emissiebeleid (minimalisatiebeleid en informatieverplichting) ook te laten gelden voor de ZZS-emissies op luchtverkeer op luchthavens.

Emissiegrenswaarden

De Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om in luchthaven(verkeer)besluiten regels of grenswaarden op te nemen die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging. De mogelijkheid wordt gezien om emissiegrenswaarden op te nemen voor fijnstof (PM_{2,5}), stikstofoxiden (NO_x) en VOS. Omdat alle acht ZZS uit het TNO-rapport fracties van VOS zijn, houdt een grenswaarde aan de VOS-emissies dus ook een grenswaarde aan de acht ZZS in die groep in. Emissiegrenswaarden aan ZZS per luchthaven kunnen aanvullend zijn aan een minimalisatieplicht – dit is gelijk aan wat voor puntbronnen in de industrie geldt. Deze stoffen zijn aangemerkt als Zeer Zorgwekkend, dat wil zeggen ze voldoen aan de gevaarseigenschappen³ waarvoor de REACH-verordening⁴ de mogelijkheid biedt om ze in Europa te verbieden om op de markt te brengen.

Praktische maatregelen

TNO noemt in haar notitie een aantal praktische maatregelen om de emissies van ZZS terug te dringen, en om de brandstofsamenstelling zodanig te wijzigen dat minder ZZS worden uitgestoten. Veel van deze maatregelen worden al in enig kader genomen, zoals in het Akkoord Duurzame Luchtvaart, in het huidige luchthaven(verkeer)besluit, of op grond van Europese wetgeving. Voor elk van de maatregelen wordt verkend of, en zo ja, op welke manier zij het beste kunnen worden toegepast.

² Bedrijven die een omgevingsvergunning milieu moeten hebben. Zie <https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/activiteitenbesluit/activiteitenbesluit/typen-inrichting/type-1/>.

³ (1) kankerverwekkend, mutageen én giftig voor de voortplanting; of (2) persistent, bioaccumulerend én toxisch; of (3) zeer persistent én zeer bioaccumulerend; of (4) van soortgelijke zorg (zoals hormoonverstorende stoffen).

⁴ Zie ook: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/gevaarlijke-stoffen/vraag-en-antwoord/wat-is-reach>.

Ik vind het belangrijk om zo snel mogelijk verder te gaan met de verkenning naar de concentraties en de eventuele maatregelen om ZZS-emissies tegen te gaan. De Kamer wordt opnieuw geïnformeerd wanneer de concentratieberekeningen zijn uitgevoerd. Daarbij zal ook worden ingegaan op de beleidsverkenning die wordt uitgevoerd. Naar verwachting zal dat in het derde kwartaal van dit jaar zijn.

**De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers**

Praktische maatregelen	Werking	Bestaande afspraken in het Duurzame Luchtvaart Akkoord	Mogelijkheid normen in luchthaven (verkeer) besluit	Europese regels
Emissiereductie				
Eénmotorig taxiën	Hetere verbranding leidt tot minder VOS-uitstoot	X	Ja, in huidig LVB motorbeperking voor 3- en 4-motorige vliegtuigen	X
Elektrisch slepen (elektrisch taxiën)	Geen VOS-uitstoot	Ambitie algemene toepassing in 2030	?	X
Taxi-routes zo kort mogelijk houden	Minder lang gebruik motor leidt tot minder VOS-uitstoot	X	?	X
Vliegtuigen aan de gate aansluiten op elektriciteit (FPU/e-GPU)	Geen VOS-uitstoot	In 2030 is de luchthaven zero-emission.	Ja, in huidig LVB verplichting tot aansluiting als infra aanwezig. Ook verplichting tot aanleg infra.	AFIR-verordening in de maak. Per 2025 voor platformen met aviobrug infra verplichting. Per 2030 ook voor andere.
Vliegtuigen aan de gate aansluiten op externe airco's (PCA's)	Geen VOS-uitstoot	In 2030 is de luchthaven zero-emission.	Ja, in huidig LVB verplichting tot aansluiting als infra aanwezig. Ook verplichting tot aanleg infra.	X
Lagere luchthaventarieven voor vliegtuigen die minder VOS uitstoten	Impuls voor vlootvernieuwing	Beschikbaar in 2022	Nee.	X
Brandstofsamenstelling				
Bijmengen alifatische koolwaterstoffen (biobrandstoffen)	Kleiner aandeel aromaten leidt tot minder VOS-uitstoot	14% bijmengverplichting in 2030		RED-richtlijn, Refuel Aviation
Bijmengen synthetische brandstoffen	Kleiner aandeel aromaten leidt tot minder VOS-uitstoot	idem		RED-richtlijn, Refuel Aviation