

Bijlage C: Toelichting verruiming openingstijden ten behoeve van aanvraag Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde

1. Inleiding

Groningen Airport Eelde (GAE) vraagt in haar aanvraag om te komen tot een luchthavenbesluit een verruiming van de openingstijden aan. Die verruiming is belangrijk om invulling te geven aan de uitgangspunten van haar strategie voor de komende jaren. Een optimaal gebruik van de luchthavencapaciteit in Nederland is een van de doelstellingen van de Luchtvaartnota 2020-2050. Groningen Airport Eelde heeft ruimte voor groei en is beschikbaar om een deel van de vluchten op te vangen die niet op andere Nederlandse luchthavens passen. Een verruiming van de openingstijden voor het passagiersverkeer is daarbij van groot belang. Dit geeft ruimte en planningsflexibiliteit en daarmee tevens een level playing field. Uit onderzoek van Adecs blijkt dat een verruiming van de openingstijden leidt tot geen of zeer beperkte milieu- en geluidseffecten. Uit onderzoek van Kantar Public blijkt dat er ruim voldoende regionaal draagvlak voor verruiming van de openingstijden is.

In dit schrijven onderbouwt Groningen Airport Eelde waarom de verruimde openingstijden voor haar (commercieel) belangrijk zijn, wat daarvan de (financiële) voordelen zijn, wat de directe gevolgen voor de milieuruimte zijn, en welke overige effecten verruimde openingstijden in brede zin kunnen hebben. Daarmee heeft dit document als doel om de Staat, als verantwoordelijke voor het nemen van het Luchthavenbesluit, inzicht te geven in de mogelijke positieve en negatieve maatschappelijke en economische gevolgen van een verruiming van de openingstijden.

Aan de wens voor verruiming van de openingstijden zijn door de Minister twee voorwaarden gesteld: draagvlak van de omgeving en beschikbaarheid van luchtverkeersleiding. Voor het regionale draagvlak verwijzen we naar het draagvlakonderzoek van Kantar. De LVNL heeft aangegeven dat zij in beginsel op dit moment geen verruiming kan faciliteren, wel een verschuiving onder de voorwaarde dat dit veilig en uitvoerbaar is in relatie tot de werklust en dat GAE-LVNL onderling, operationeel kunnen afstemmen dat er 'ATC on demand' (flexibiliteit) toegepast kan worden. Ook heeft LVNL aangegeven dat zij verwacht dat het capaciteitsvraagstuk bij de LVNL naar verwachting medio 2026 kan zijn opgelost en zij dan wel de door GAE gewenste verruiming kan faciliteren.

De onderbouwing neemt de relevante maatschappelijke en economische gevolgen in ogenschouw. Waar deze redelijkerwijs in cijfers zijn uit te drukken is deze analyse kwantitatief, waar dat niet mogelijk is zij kwalitatief van aard. Naar het oordeel van de aanvrager is gewerkt met een positief (+ of ++), neutraal (0) of negatief (- of --) effect voor gevolgen die niet kwantitatief gemaakt kunnen worden.

Hoewel dit document geen 'MKBA' in formele zin is, worden – waar mogelijk en relevant – de uitgangspunten van de 'Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's' gevolgd voor het duiden van de gevolgen. Voor de specifieke uitwerking van bepaalde elementen is in dat kader een analyse door een onafhankelijk adviesbureau (SEO Economisch Onderzoek) opgesteld. Daarnaast wordt informatie aangehaald die reeds onderdeel is van andere documenten die deel uitmaken van de totale set aan informatie voor de aanvraag voor het Luchthavenbesluit, opdat dit document een zelfstandig leesbaar document is.

Navolgend wordt in dit document beschreven in de volgende hoofdstukken:

2. Omschrijving aangevraagde verruimde openingstijden
3. Commerciële noodzaak van verruimde openingstijden
4. Financiële gevolgen
5. Klimateffecten en omgevingseffecten
6. Overige gevolgen
7. Regionaal draagvlak
8. Conclusie
9. Bijlagen

2. Omschrijving aangevraagde verruiming openingstijden

Op basis van de Omzettingsregeling die momenteel actief is, zijn de volgende openingstijden van kracht op Groningen Airport Eelde:

- Maandag tot en met vrijdag van 6:30 tot 23:00 uur;
- Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 23:00 uur.

Voor de periode tussen 23:00 en 24:00 uur is een extensieregeling van toepassing voor commerciële vluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten landen, voor zover sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden die op het moment van vertrek niet waren te voorzien, of door technische storingen of extreme weersomstandigheden.

Groningen Airport Eelde wil de openingstijden graag verruimen, zoals verzocht door luchtvaartmaatschappijen en toegelicht in het volgende hoofdstuk. De verruimde openingstijden gelden alleen voor het commerciële passagiersverkeer, en nadrukkelijk niet voor lesverkeer en overige general aviation vluchten. Het gaat om de volgende nieuwe openingstijden:

- Maandag tot en met vrijdag van 6:00 tot 24:00 uur;
- Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 24:00 uur.

De bestaande extensieregeling komt daarmee te vervallen. De aangevraagde verruimde openingstijden gelden alleen voor commercieel passagiersverkeer dat vliegt volgens een vooraf bepaald schema of dat tijdig is aangevraagd ('prior notice') als het een eenmalige vlucht betreft. De luchthaven kan dan alleen en specifiek open voor die betreffende vlucht(en). Op het moment dat een dergelijke vlucht niet staat gepland, kan het management besluiten de luchthaven te sluiten. In de ochtend zal het vooral om vertrekkend verkeer gaan van gebaseerde toestellen, in de avond zal het vooral om aankomend verkeer gaan. Een op Groningen Airport Eelde gebaseerd toestel doet waarschijnlijk op de tussenliggende vlucht, aan het eind van de ochtend of begin van de middag, ook Groningen Airport Eelde aan.

3. Commerciële noodzaak van verruimde openingstijden

Groningen Airport Eelde heeft voor de komende jaren een groeistrategie van het passagiersverkeer, van circa 120.000 passagiers in 2024 tot 350.000 passagiers in 2033. Dat dit een realistische prognose is wordt onderbouwd door het rapport van SEO van 7 november 2023, waarin ze aangeeft: “De toekomststrategie en bijbehorende economische en financiële onderbouwing geven een realistische prognose van de toekomstige ontwikkeling van GAE tot aan 2033”. Het passagiersverkeer is de belangrijkste bron van inkomsten en is nodig voor een rendabele exploitatie van de luchthaven. Voor een commercieel en financieel verantwoorde exploitatie is een zekere minimale schaal van het passagiersverkeer nodig. Door toenemende druk van wet- en regelgeving en noodzakelijke investeringen in infrastructuur en (duurzaam) materieel, nemen de vaste kosten en daarmee de minimaal verantwoorde schaalgrootte toe. Doordat de luchthaven een beperkt marktaandeel heeft en houdt, en het feit dat andere luchthavens in Nederland ‘vol’ zijn of moeten krimpen, is dit een realistische ambitie die in verhouding staat tot de omvang van het werkgebied.

Weglek-effecten naar het buitenland zijn naar verwachting zeer beperkt en internationale verwachtingen zijn dat de luchtvaartsector als geheel voorlopig zal blijven groeien. Door een rol in het systeem van nationale luchthavens in te nemen die complementair is aan die van Amsterdam Airport Schiphol, voldoet de strategie van Groningen Airport Eelde aan de uitgangspunten van de Luchtvaartnota 2020-2050.

Een draagvlakonderzoek toont aan dat inwoners van Noord-Nederland meer gebruik zouden willen maken van Groningen Airport Eelde als er meer bestemmingen zouden zijn. De focus ligt daarbij op leisure-verkeer, de grootste markt van het passagiersverkeer. Als onderdeel van het participatietraject voor de strategie (regionale verkenning) heeft Groningen Airport Eelde luchtvaartmaatschappijen dan ook gevraagd naar de randvoorwaarden om een aantrekkelijke luchthaven te zijn voor uitbreiding van het passagiersverkeer.

Groningen Airport Eelde ligt ten opzichte van andere Nederlandse luchthavens 20 tot 30 minuten verder vliegen tot typische leisure-bestemmingen in Zuid-Europa. Luchtvaartmaatschappijen geven dan ook aan dat (ruimere) openingstijden van Groningen Airport Eelde cruciaal zijn voor het maken van meerdere vluchtroutines per dag (‘slagen’). Zij vliegen veelal twee en soms ook drie rotaties per dag om een zo optimaal mogelijk gebruik van het vliegtuig te realiseren. De voorgenomen verruiming van de openingstijden lijkt daarmee tevens tot een level playing-field in vergelijking met de andere (meer zuidelijk gelegen) luchthavens in Nederland. Een aantal belangrijke partners heeft het belang van verruimde openingstijden in een brief aan de luchthaven bevestigd, die als bijlage zijn opgenomen. Andere maatschappijen die dezelfde mening zijn toegedaan, willen dit echter niet bevestigen met openbare informatie omdat zij hun strategie als concurrentiegevoelige en vertrouwelijke informatie zien. Bestaande partners TUI en Corendon hebben dat wel gedaan.

Met haar huidige openingstijden vormt Groningen Airport Eelde een veel minder aantrekkelijker propositie dan andere luchthavens, vooral omdat rekening moet worden gehouden met 20 tot 30 minuten extra vluchttijd per enkele reis naar bestemmingen in het zuiden, ten opzichte van de andere nationale luchthavens. Voor een gelijk speelveld tussen luchthavens vanuit operationeel perspectief en om haar rol in het luchthavensysteem goed te kunnen vervullen, zijn de huidige openingstijden te beperkend.

De luchthaven is momenteel op weekdays van 06:30 tot 23:00 uur geopend. Daarbinnen kan door luchtvaartmaatschappijen 16,5 uur gevlogen worden. In die 16,5 uur is een beperkt aantal combinaties van bestemmingen en vluchten mogelijk, waardoor de inzet van de beschikbare vliegtuigcapaciteit niet optimaal is. Zo kan bijvoorbeeld de combinatie Groningen – Malaga en Groningen – Ibiza prima op één dag gevlogen worden (totale benodigde tijd: 15 uur). Ook de combinatie Malaga en Kos is nog net mogelijk. De combinatie Malaga en Tenerife is echter meer dan 16,5 uur en daarmee niet mogelijk. Een fors gedeelte van de voor Groningen Airport Eelde relevante en commercieel aantrekkelijke vluchtcombinaties valt buiten de huidige 16,5 operationeel beschikbare uren. Het zoveel mogelijk in de lucht hebben van vliegtuigen en zoveel mogelijk flexibiliteit bij het kunnen maken van vluchtcombinaties (voor een gedifferentieerd totaalproduct) is cruciaal voor een positieve bedrijfsvoering van luchtvaartmaatschappijen en een aantrekkelijk aanbod op Groningen Airport Eelde.

Reisorganisaties bieden een beperkt aantal bestemmingen aan waar zij een sterk product – zijnde de combinatie van hotelbedden, stoelen, transfers tussen hotel en luchthaven en eventueel excursies – kunnen maken. Zeker in het winterseizoen (oktober tot en met maart) is het aanbod beperkt; zon-zekere bestemmingen liggen dan voornamelijk verder weg, zoals Egypte, de Canarische Eilanden en trans-Atlantische bestemmingen. Een vlucht van Groningen Airport Eelde naar Gran Canaria duurt 4:45 uur enkele reis. Na deze rotatie kan binnen de huidige openingstijden geen enkele andere zonbestemming nog worden gevlogen binnen de huidige openingstijden. Dit beperkt de operatie van reisorganisaties en luchtvaartmaatschappijen.

Met een verruiming van de openingstijden met 1,5 uur per dag (op weekdagen) kan na een retourvlucht van Groningen Airport Eelde naar Malaga bijvoorbeeld nog een vluchtrrotatie Groningen – Faro – Groningen uitgevoerd worden. De navolgende tabellen verduidelijken dit. De eerste tabel geeft combinaties van de bestaande openingstijden weer, de tweede bij verruimde openingstijden met 1,5 uur per dag. Groene combinaties zijn mogelijk, geel loopt tegen planning-technische beperkingen aan (geen uitloop om vertragingen op te vangen) en witte velden zijn niet mogelijk. De tabellen maken goed inzichtelijk dat met 18 uur in plaats van 16,5 uur veel meer vluchtencombinaties mogelijk worden en de luchthaven een aantrekkelijker propositie biedt. Daarbij is gekeken naar de vanuit Nederland meest populaire bestemmingen die ook in aanmerking komen om vanaf Groningen Airport Eelde te vliegen. Een luchtvaartmaatschappij kan met 18 uur per dag een aantrekkelijk weekschema inplannen met een divers aanbod aan bestemmingen, passend bij haar business model. Daarbij hoeft overigens niet per definitie elke dag gebruik gemaakt hoeft te worden van de verruimde openingstijden. Ook is het niet zo dat de meeste bewegingen dan ‘in de nacht’ plaats zullen vinden, dat zijn er in realiteit maar enkelen.

Tabel 1 – Mogelijke combinaties twee bestemmingen per dag – huidige openingstijden 16,5 uur

06:30-23:00 uur	AGP	PMI	IBZ	HER	KGS	RHO	AYT	BJV	FAO	TFS	LPA	ACE	FUE
Malaga (AGP)	16:00	14:50	15:00	16:35	17:00	17:10	16:55	17:00	16:40	19:10	18:45	18:40	18:50
Mallorca (PMI)	14:50	13:40	13:50	15:25	15:50	16:00	15:45	15:50	15:30	18:00	17:35	17:30	17:40
Ibiza (IBZ)	15:00	13:50	14:00	15:35	16:00	16:10	15:55	16:00	15:40	18:10	17:45	17:40	17:50
Kreta (HER)	16:35	15:25	15:35	17:10	17:35	17:45	17:30	17:35	17:15	19:45	19:20	19:15	19:25
Kos (KGS)	17:00	15:50	16:00	17:35	18:00	18:10	17:55	18:00	17:40	20:10	19:45	19:40	19:50
Rhodos (RHO)	17:10	16:00	16:10	17:45	18:10	18:20	18:05	18:10	17:50	20:20	19:55	19:50	20:00
Antalya (AYT)	16:55	15:45	15:55	17:30	17:55	18:05	17:50	17:55	17:35	20:05	19:40	19:35	19:45
Bodrum (BJV)	17:00	15:50	16:00	17:35	18:00	18:10	17:55	18:00	17:40	20:10	19:45	19:40	19:50
Faro (FAO)	16:40	15:30	15:40	17:15	17:40	17:50	17:35	17:40	17:20	19:50	19:25	19:20	19:30
Tenerife (TFS)	19:10	18:00	18:10	19:45	20:10	20:20	20:05	20:10	19:50	22:20	21:55	21:50	22:00
Gran Canaria (LPA)	18:45	17:35	17:45	19:20	19:45	19:55	19:40	19:45	19:25	21:55	21:30	21:25	21:35
Lanzarote (ACE)	18:40	17:30	17:40	19:15	19:40	19:50	19:35	19:40	19:20	21:50	21:25	21:20	21:30
Fuerteventura (FUE)	18:50	17:40	17:50	19:25	19:50	20:00	19:45	19:50	19:30	22:00	21:35	21:30	21:40

Tabel 2 – Mogelijke combinaties twee bestemmingen per dag – verruimde openingstijden 18 uur

06:00-00:00 uur	AGP	PMI	IBZ	HER	KGS	RHO	AYT	BJV	FAO	TFS	LPA	ACE	FUE
Malaga (AGP)	16:00	14:50	15:00	16:35	17:00	17:10	16:55	17:00	16:40	19:10	18:45	18:40	18:50
Mallorca (PMI)	14:50	13:40	13:50	15:25	15:50	16:00	15:45	15:50	15:30	18:00	17:35	17:30	17:40
Ibiza (IBZ)	15:00	13:50	14:00	15:35	16:00	16:10	15:55	16:00	15:40	18:10	17:45	17:40	17:50
Kreta (HER)	16:35	15:25	15:35	17:10	17:35	17:45	17:30	17:35	17:15	19:45	19:20	19:15	19:25
Kos (KGS)	17:00	15:50	16:00	17:35	18:00	18:10	17:55	18:00	17:40	20:10	19:45	19:40	19:50
Rhodos (RHO)	17:10	16:00	16:10	17:45	18:10	18:20	18:05	18:10	17:50	20:20	19:55	19:50	20:00
Antalya (AYT)	16:55	15:45	15:55	17:30	17:55	18:05	17:50	17:55	17:35	20:05	19:40	19:35	19:45
Bodrum (BJV)	17:00	15:50	16:00	17:35	18:00	18:10	17:55	18:00	17:40	20:10	19:45	19:40	19:50
Faro (FAO)	16:40	15:30	15:40	17:15	17:40	17:50	17:35	17:40	17:20	19:50	19:25	19:20	19:30
Tenerife (TFS)	19:10	18:00	18:10	19:45	20:10	20:20	20:05	20:10	19:50	22:20	21:55	21:50	22:00
Gran Canaria (LPA)	18:45	17:35	17:45	19:20	19:45	19:55	19:40	19:45	19:25	21:55	21:30	21:25	21:35
Lanzarote (ACE)	18:40	17:30	17:40	19:15	19:40	19:50	19:35	19:40	19:20	21:50	21:25	21:20	21:30
Fuerteventura (FUE)	18:50	17:40	17:50	19:25	19:50	20:00	19:45	19:50	19:30	22:00	21:35	21:30	21:40

Naast de vliegtijd zijn ook andere factoren relevant. Bij het plannen van vluchtseries en het combineren van bestemmingen moeten luchtvaartmaatschappijen ook rekening houden met beperkte mogelijkheden op de luchthavens van bestemming. Niet alleen op Amsterdam Airport Schiphol, maar ook op buitenlandse bestemmingen kent men veelal slotbeperkingen waardoor ruimte en flexibiliteit in de operatie beperkt wordt. Hierdoor zijn bepaalde combinaties van bestemmingen soms niet of beperkter mogelijk. Deze slotbeperkingen nemen toe, veel doelluchthavens hebben hierdoor beperkingen.

Ruimere openingstijden op Groningen Airport Eelde bieden in de context van beperkte slots ook nog een ander belangrijk voordeel, namelijk planningsflexibiliteit. Mocht bijvoorbeeld een slot op bestemming Rhodos niet mogelijk zijn om 13:00 uur maar wél om 13:30, dan bieden ruimere openingstijden op Groningen Airport Eelde meer mogelijkheden om dat specifieke Rhodos-slot wél te kunnen benutten.

De eerdergenoemde tabellen gaan uit van twee rotaties per dag. Door de openingstijden met 1,5 uur per dag (op weekdays) te verruimen, hebben luchtvaartmaatschappijen eveneens meer vrijheid om drie kortere sectoren te vliegen vanaf Groningen Airport Eelde. Dit maakt diversificatie mogelijk in het aanbod tussen dichtbij (citytrips) en verder weg gelegen (zon-zee) leisure bestemmingen, maar ook in aanbod tussen leisure en meer zakelijke bestemmingen ('lijnverkeer'). Met méér mogelijkheden om bestemmingen in combinatie met elkaar aan te bieden, neemt de kansrijkheid toe dat luchtvaartmaatschappijen en reisorganisaties kiezen voor Groningen Airport Eelde. In tabel 3 zijn voorbeelden van drie mogelijke vliegschema's opgenomen die mogelijk worden gemaakt wanneer er tussen 06:00 en 00:00 uur kan worden gevlogen (tijden in lokale tijd Groningen). De mogelijkheid om een extra bestemming per dag aan te vliegen, versterkt de propositie voor een luchtvaartmaatschappij om een vliegtuig te stationeren op Groningen Airport Eelde zoals dat ook op bijvoorbeeld Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport gebeurt.

Tabel 3 – Drie voorbeelden van mogelijke vluchtrrotaties met drie bestemmingen per dag

Vertrek	Aankomst	Vertrek	Aankomst
Groningen	Rhodos	06:00	09:30
Rhodos	Groningen	10:20	14:00
Groningen	Praag	15:00	16:15
Praag	Groningen	17:05	18:25
Groningen	Krakau	19:25	20:55
Krakau	Groningen	21:45	23:25
Groningen	Rome	06:00	08:25
Rome	Groningen	09:10	11:40
Groningen	Manchester	12:40	13:50
Manchester	Groningen	14:40	16:00
Groningen	Ibiza	17:00	19:40
Ibiza	Groningen	20:30	23:15
Groningen	Faro	06:00	09:30
Faro	Groningen	10:10	13:30
Groningen	Londen	14:30	15:30
Londen	Groningen	16:20	17:30
Groningen	Boedapest	18:30	20:40
Boedapest	Groningen	21:30	23:30

De gevraagde verruiming heeft verschillende soorten gevolgen. Voor Groningen Airport Eelde zijn er verwachte financiële gevolgen en de toekomstige exploitatie van de luchthaven wordt er gezonder van. Daarnaast zijn er ook klimaat-effecten en omgevingseffecten in de directe omgeving. Deze gevolgen worden navolgend in drie hoofdstukken beschreven.

4. Financiële gevolgen

Zoals gesteld zijn de verruimde openingstijden voor passagiersverkeer op Groningen Airport Eelde van commercieel en daarmee financieel belang. Een minimale omvang van het passagiersverkeer is belangrijk voor een gezonde exploitatie van de luchthaven. Daarmee is Groningen Airport Eelde de belangrijkste belanghebbende in financiële zin van de verruimde openingstijden. Ook de betreffende luchtvaartmaatschappijen hebben een financieel belang. Omdat er geen inzicht bestaat in de concrete aanvullende opbrengsten voor hen, zijn die buiten beschouwing gelaten in onderstaande analyse. Volgens de brieven die zij hebben opgesteld, worden de financiële opbrengsten positief verondersteld (in kwalitatieve zin: + tot ++).

De economische onderbouwing van de strategie van Groningen Airport Eelde is gebaseerd op een gedetailleerd bedrijfseconomisch model. Dat model is vanwege het feit dat het bedrijfsvertrouwelijke en concurrentiegevoelige informatie bevat, geen onderdeel van de bijlagen van dit document: alleen de uitkomsten worden hier gepresenteerd. SEO heeft hierover eerder geconcludeerd: “De toekomststrategie en bijbehorende economische en financiële onderbouwing geven een realistische prognose van de toekomstige ontwikkeling van GAE tot aan 2033”. Het model is opgebouwd uit meerdere bouwstenen c.q. scenario’s waarmee ‘what-if’ scenario’s kunnen worden uitgevoerd.

De verruiming van de openingstijden is één die bouwstenen c.q. scenario’s die in het financiële model zijn gehanteerd. De uitkomsten van het model in termen van aantallen vliegbewegingen, soorten vliegtuigen (de zogenaamde ‘vlootmix’) en de verdeling over de dag (dag-, avond-, nachtperiode) vanuit het model zijn exact hetzelfde als die gebruikt zijn in de berekeningen en analyses van de m.e.r.-beoordeling. Het jaar 2033 is daarbij het referentiejaar, waarin de groeiambities dus reeds zijn verwerkt. De financiële gevolgen zijn onderverdeeld in opbrengsten van het vliegverkeer en passagiers, kosten en investeringen.

Wij verwachten dat de verruiming van de openingstijden op termijn (2033) zal leiden tot een potentieel van 50.000 passagiers op jaarbasis, verdeeld over 367 vliegbewegingen. Dat is een conservatieve gemiddelde bezettingsgraad van 133 passagiers per vliegbeweging. Een vlucht bestaat uit twee vliegbewegingen, en ongeveer de helft van deze additionele vluchten wordt uitgevoerd met een gebaseerd toestel. Dat zal vooral tijdens de (IATA) zomerperiode gebeuren. Ook zonder verruimde openingstijden zal door schaarste dit aantal vliegbewegingen en passagiers wellicht – op langere termijn – worden behaald. Voor het financiële model en de exploitatie van de luchthaven is het echter relevant dat dit ‘eerder’ wordt behaald in aanloop naar 2033. De financiële resultaten als gevolg van verruimde openingstijden, schatten wij als volgt in.

Effecten verruiming openingstijden	(in €)	2033
Vliegbewegingen		376
Passagiers		50.000
Havengelden	1.316.741	
Opbrengst Gebouwen & Terreinen	13.857	
Overige bedrijfsopbrengsten	279.068	
Baten	1.609.666	
Personeelskosten	-679.350	
Afschrijvingskosten	-196.000	
Overige kosten	0	
Lasten	-875.350	
Toegerekende subsidie en interest		0
Additioneel bedrijfsresultaat		734.316

Een additioneel passagiersaantal van 50.000 per jaar brengt ook investeringen met zich mee. Het gaat om naar verwachting € 4,9 mln in 2030, in de vorm van uitbreiding van de passagiersterminal met een extra aankomsthal en de aanleg van nieuwe parkeerterreinen. De afschrijvingskosten van deze investeringen zijn meegenomen in bovenstaand financieel overzicht.

Naast de directe kosten en opbrengsten voor Groningen Airport Eelde zijn er ook kosten van aanwezige overheidsdiensten: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Douane en Koninklijke Marechaussee (KMAR). De betreffende (maatschappelijke) lasten worden deels gecompenseerd door de extra opbrengsten van de Luchtverkeersleiding. Deze overheidsdiensten beslissen zelf hoe en in welke mate ze aanwezig zijn. Zo is de KMAR reeds 24 uur per dag aanwezig en de Douane bepaalt zelf wanneer ze aanwezig zijn om steekproeven te nemen.

Overheidsdiensten dienen zelf te bepalen, op basis van hun wettelijke taak en beschikbare middelen, hoe ze hun inzet aanpassen. Het is voor Groningen Airport Eelde op voorhand dan ook niet in te schatten welke eventuele (financiële) gevolgen er voor hen zijn. Het ligt in de lijn der verwachting dat sprake is van een beperkte verzware van de kosten tot hoogstens kostenneutraal (in kwalitatieve zin: 0 tot -) . In het geval van extra inzet, levert dit extra werkgelegenheid in de regio op. Er zijn naar verwachting geen extra investeringen gemoeid met de verruimde openingstijden.

Tabel 4: Financiële gevolgen verruimde openingstijden

Onderwerp / partij	Effect	Resultaat
Groningen Airport Eelde	Timing financieel resultaat	€ 734.316 in het jaar 2033
Luchtvaartmaatschappijen	Optimaliseren inzet vloot	+ tot ++
LVNL / Douane / KMAR	Extra inzet nodig	0 tot -

5. Klimaateffecten en omgevingseffecten

De gevolgen voor klimaat en omgeving, met name emissie en geluidsoverlast, van het aan te vragen luchthavenbesluit zijn door Adecs in kaart gebracht in een m.e.r.-beoordeling die de aanvraag vergezeld. Daarnaast heeft Adecs onderzocht wat de effecten zijn van specifiek de verruiming van de openingstijden voor commercieel passagiersverkeer. In de bijgevoegde "Notitie effect aanpassing openstellingstijden" wordt daar verslag van gedaan. Dit moet worden gezien in aanvulling op de m.e.r.-beoordeling, waarin te lezen valt dat de totale milieuruimte die Groningen Airport Eelde aanvraagt voor het luchthavenbesluit, niet groter is dan de reeds vergunde ruimte op basis van de nu geldende omzettingsregeling.

Om het effect van verruimde openingstijden sec te analyseren, moeten aannames worden gedaan over de verdeling van het verkeer. Naar verwachting leidt een verruiming van de openingstijden netto op termijn (2033) niet tot extra vliegbewegingen, maar worden de commerciële mogelijkheden verstrekt en vindt groei van het passagiersvolume eerder in de tijd plaats. Daarom wordt het totale aantal vliegbewegingen in beide scenario's gelijk gehouden in 2033 in de analyse van Adecs. De verruimde openingstijden hebben daarom enkel effect op de verdeling van commercieel passagiersverkeer over de verschillende perioden (day-evening-night). Het gaat in totaal om 2.444 vliegbewegingen per jaar in 2033. Met verruimde openingstijden zouden 147 vliegbewegingen per jaar verschuiven van de avond naar de nacht volgens de analyse van Adecs.

Zoals is toegelicht in het hoofdstuk "Commerciële noodzaak" zijn aantrekkelijke openingstijden van belang om meerdere slagen per dag te maken met een (al dan niet gebaseerd) vliegtuig op Groningen Airport Eelde. Volgens de economische analyse gaat het om 367 vliegbewegingen per jaar die zijn verwerkt in het eindplaatje van 2.444 bewegingen per jaar in 2033. Volgens de modellering van Adecs zouden ongeveer 40% daarvan aan de randen van de dag plaatsvinden en de rest midden op de dag. Het vliegtuig vertrekt namelijk in de ochtend, komt in de middag terug en vertrekt weer in de middag, en keert in de avond of nacht weer terug. Een verruiming van de openingstijden leidt dus niet tot 367 extra vliegbewegingen, maar deze vliegbewegingen worden eerder dan 2033 gefaciliteerd wat financieel belangrijk is. En van deze extra vliegbewegingen vindt 40% plaats in de daadwerkelijke 'nacht'-periode waar ze zonder verruimde openingstijden op termijn zouden worden verwacht in de avond. Met deze nadere duiding sluit de financiële modellering naadloos aan op de analyse van Adecs.

Uit de analyse van Adecs blijkt dat de gevolgen van verruimde openingstijden zichtbaar worden in de geluidscontour, maar dat het verschil verwaarloosbaar klein is. De belasting in de nacht levert een grotere oppervlakte van de zogenaamde L_{night} contour op, maar dit leidt niet tot een verschil in ernstig slaapverstoorden (ESV). Wel is er een verschil van 0 tot 40 ernstig gehinderden (EGH) te verwachten (de meeste in de contour met de laagste geluidsbelasting). Omdat sprake is van een verschuiving van verkeer tussen verschillende perioden en er geen 'meer of minder' verkeer is, heeft het verruimen van de openingstijden geen netto effect op emissies op of rondom Groningen Airport Eelde.

Tabel 5: Klimaateffecten en omgevingseffecten verruimde openingstijden

Onderwerp	Effect	Resultaat
Geluidsoverlast	Slaapverstoorden (ESV)	Nihil
Geluidsoverlast	Ernstig gehinderden (EGH)	0 – 40 personen
Klimaateffecten	Emissies (lokaal)	Geen

6. Overige gevolgen

Naast direct meetbare gevolgen in termen van geluid, zijn er ook andere gevolgen te verwachten. Onderstaand is een samenvatting opgenomen van de geïnventariseerde overige gevolgen van de gevraagde verruiming van de openingstijden. Voor de analyse wordt verwezen naar de bijgevoegde rapportage van SEO Economisch Onderzoek. Daarbij is gebruik gemaakt van zowel kwalitatieve als kwantitatieve analyses. Waar relevant wordt de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's gevolgd. Onderstaand wordt een samenvatting gegeven van de overige gevolgen van verruimde openingstijden op basis van de analyse van SEO. SEO heeft zich daarbij gebaseerd op (de aannames uit) het financiële model zoals bovenstaand omschreven. Onderstaand is een korte samenvatting weergegeven van de uitkomsten van de analyse.

SEO gaat ervan uit dat de additionele passagiers voor Groningen Airport Eelde niet leiden tot een grotere omvang van het passagiersverkeer in geheel Nederland. Er is sprake van een verschuiving. Dit sluit aan op de strategie van de luchthaven dat andere luchthavens 'vol' zijn of moeten krimpen en verkeer beter over de nationale luchthavens wordt verdeeld, conform de uitgangspunten van de Luchtvaartnota 2020-2050. Op nationaal niveau zijn er dus geen extra maatschappelijke baten of lasten voor passagiers, maar op regionaal niveau profiteren vooral passagiers uit het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde van een afname van reistijd en reiskosten. Luchtvaartmaatschappijen (producenten genoemd in MKBA-analyses) hebben een voordeel doordat zij de benutting van hun vloot kunnen optimaliseren. Er zijn verwaarloosbare effecten voor met name Amsterdam Airport Schiphol, waarvan verplaatsing van vluchten en passagiers zal optreden die op termijn weer wordt opgevuld volgens SEO, en er worden geen weglekeffecten naar het buitenland verwacht.

Op basis van de uitgangspunten van MKBA-analyses voor de luchtvaart, kunnen sommige van deze effecten kwantitatief worden uitgedrukt. In onderstaande tabel is daarvan een samenvatting weergegeven. Voor de effecten op omgeving en klimaat zijn aannames gedaan over bijvoorbeeld CO₂-prijzen. Hoewel op basis van de analyse van Adecs er sprake is van alleen verschuiving van bewegingen tussen periodes en dus regionaal netto geen effect op emissies, schrijven de uitgangspunten van MKBA-analyses andere aannames voor, waardoor er gerekend wordt alsof er sprake is van 'extra' vliegbewegingen en passagiers op nationaal niveau. De analyse van Adecs beperkt zich tot Groningen Airport Eelde, terwijl de analyse van SEO op nationaal niveau is en ook de effecten van bijvoorbeeld Schiphol meeneemt. Vanuit prudentie zijn deze gevolgen geschat vanuit de voorgeschreven berekening van maatschappelijke kosten ten opzichte van het zogenoemde 'nul-scenario'.

Tabel 6: Overige gevolgen van verruimde openingstijden

Onderwerp	Effect	Resultaat
Consumenten	Afname reistijd en reiskosten	+ € 11,2 mln totaal 2024 tot en met 2033
Producenten	Investering nodig GAE	- € 0,35 mln totaal 2024 tot en met 2033
Werkgelegenheid	Inclusief toerisme	Nihil
Buitenland	Weglekeffecten	Nihil
Omgeving en klimaat	Gemodelleerde klimaatkosten	- € 7,2 – 21,8 mln totaal 2024 tot en met 2033

7. Regionaal draagvlak

Voor de onderbouwing van de strategie van de luchthaven, heeft zij begin 2023 een draagvlakonderzoek door Kantar Public laten onderzoeken. Daarin is een breed aantal onderwerpen voorgelegd aan meer dan 1.000 respondenten uit Noord-Nederland van het panel van Kantar, met een nadruk op de rol van de luchthaven. Daarnaast zijn specifieke vragen gesteld over de voorgenomen verruiming van de openingstijden, zowel aan respondenten in de wijde omgeving als direct rondom de luchthaven.

Samengevat kwam er uit het onderzoek van Kantar dat het draagvlak voor de luchthaven in algemene zin groot is. Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen (82%), geven aan dat zij vaker gebruik zullen maken van Groningen Airport Eelde wanneer meer bestemming worden aangeboden. Dit ondersteunt de strategie van passagiersgroei van de luchthaven.

De meerderheid van de respondenten is positief over verruiming van de openingstijden. Een ruime meerderheid van de inwoners Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover het verruimen van de doordeweekse openingstijden (63%) en circa één op de zeven (14%) staat hier (zeer) negatief tegenover. Over het ook verruimen van de openingstijden in het weekend is een meerderheid (zeer) positief (58%).

Inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen zijn ook vaker (zeer) positief over het verruimen van de openingstijden doordeweeks en in het weekend (68%) dan inwoners die nooit vliegen (32%). Ruim een kwart verwacht meer geluidsoverlast bij verruiming van de openingstijden. Van de inwoners van regio Noord-Nederland ervaart tien procent soms geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde en één procent regelmatig. Van de inwoners die geluidsoverlast ervaren, geeft ruim driekwart aan dit zeer acceptabel te vinden (77%). Wel verwacht ruim een kwart van de inwoners die geluidsoverlast ervaren zeker meer geluidsoverlast bij een verruiming van de openingstijden (28%). Ruim vier op de tien verwachten misschien meer geluidsoverlast (43%). Er is daarbij geen statistische significantie in de uitkomst tussen de wijde en directe omgeving.

In het participatieverslag dat onderdeel is van de aanvraag voor het luchthavenbesluit, wordt uitgebreid ingegaan op de afstemming van de strategie en verruimde openingstijden met de (directe) omgeving en andere belanghebbenden. Hoewel we concluderen dat er ruim voldoende draagvlak is van de omgeving voor uitbreiding van de openingstijden, bestaat lokaal, bijvoorbeeld in de nabijheid van de aan- en uitvliegroutes, een zorg over extra te verwachten geluidsoverlast.

Tabel 7: Uitkomsten draagvlakonderzoek Kantar

Onderwerp	Effect	Uitkomst onderzoek
Regionale luchthaven	Gebruik bij meer bestemmingen	82 %
Openingstijden - week	Positieve / negatieve houding	63 % positief, 14 % negatief
Openingstijden - weekend	Positieve / negatieve houding	58 % positief, 15 % negatief
Openingstijden - overlast	Verwacht meer geluidsoverlast	43 %

8. Conclusie

Dit memo geeft in brede zin weer waarom een verruiming van openingstijden belangrijk is voor de commerciële aantrekkelijkheid, en daarmee de financiële exploitatie van Groningen Airport Eelde, vanuit de ontwikkeling van het passagiersverkeer. Daarvoor hebben Adecs en SEO ieder verschillende aanvullende analyses gedaan die de gevolgen van de aanvraag van het luchthavenbesluit onderbouwen vanuit omgevingseffecten. Adecs baseert zich daarbij op de uitgangspunten van de m.e.r.-beoordeling waarbij sprake is van verschuiving van verkeer van de avond naar de nacht. SEO baseert zich waar mogelijk op de uitgangspunten uit de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's en gaat daarom ook uit van de gevolgen op nationaal niveau, omdat uitplaatsing van verkeer van bijvoorbeeld Amsterdam Airport Schiphol vanwege schaarste aan capaciteit (op termijn) weer zal worden aangevuld.


Luchtvaartmaatschappijen hebben vanuit optimalisatie van de inzet van hun vloot belang bij ruimere openingstijden om meerdere keren per dag vanaf Groningen Airport Eelde te kunnen vliegen. Ook omdat de luchthaven ten opzichte van andere nationale luchthavens 20 tot 30 minuten verder weg ligt van zuidelijke bestemmingen. Ruimere openingstijden maken de luchthaven commercieel aantrekkelijker omdat twee tot drie bestemmingen per dag bereikbaar worden. Er is veel meer sprake van een level playing-field in vergelijking met de andere Nederlandse luchthavens. De exploitatie van de luchthaven wordt op korte termijn verbeterd. Die financiële opbrengsten zijn nodig om te kunnen blijven investeren in de luchthaven. Ook levert het een flinke besparing in reiskilometers en reistijd/reiskosten op voor passagiers uit de regio. Voor zowel de luchthaven zelf, consumenten als producenten zijn er daarom positieve gevolgen.

De negatieve gevolgen van verruimde openingstijden zijn beperkt. Er is een beperkte toename van ernstig gehinderden (40 in de laagste geluidsklasse, 0 in de hoogste) en het aantal slaapverstoorden blijft nihil. Gevolgen voor emissie rondom de luchthaven zijn er niet, omdat het op lange termijn om een verschuiving van verkeer van de avond naar de nacht gaat, en daarmee niet om extra vliegbewegingen. De uitgangspunten van de MKBA-analyse beoordelen de betreffende vliegbewegingen als 'extra' op nationaal niveau, en geven deze daarom wel een bepaalde waarde. De gemodelleerde klimaatkosten daarvan bedragen - € 7,2 – 21,8 mln in totaal van 2024 tot en met 2033. Overige gevolgen, voor bijvoorbeeld toerisme en werkgelegenheid, zijn verwaarloosbaar klein. Het totaalbeeld levert daarmee een positief effect op voor de luchthaven, passagiers en luchtvaartmaatschappijen, en een zeer beperkt gevolg voor de omgeving en het klimaat. Deze conclusie sluit aan bij de uitkomsten van het draagvlakonderzoek van Kantar; namelijk dat er ruim voldoende draagvlak vanuit de regio is voor verruiming van de openingstijden.

Bijlage C1 – Brieven van luchtvaartmaatschappijen

Ter onderbouwing van het potentieel van Groningen Airport Eelde en de gewenste uitbreiding van de openingstijden, zijn navolgend brieven van Corendon, TUI, BARIN en ANVR als bijlages opgenomen.

Rijswijk, 24 januari 2023

Beste ,

TUI & TUI Airlines zijn van mening dat bij het vormgeven van beleid en het uitgeven van vergunningen de regionale luchthavens en hun positie volledig moeten worden geïntegreerd als volwaardige/gelijkwaardige schakels in de Nederlandse luchtvaart. TUI & TUI Airlines zien Groningen Airport Eelde (GRQ) als belangrijke luchthaven voor haar portfolio en zien groeipotentieel voor toekomstige vluchten. Vanaf GRQ bedient TUI een deel van Nederlandse markt, een belangrijk en groeiend deel van onze clientèle maakt gebruik van onze vluchten van en naar GRQ.

Nederland is op luchtvaartgebied één van de meest verzadigde regio's, wat ons dwingt om slim om te gaan met de schaarse capaciteit. Regionale luchthavens, waar Groningen onderdeel van uitmaakt voldoen aan de behoefte van de Nederlandse reiziger, mede omdat er op GRQ nog ruimte is voor groei. Daar zou meer oog voor moeten zijn in de voorwaarden van de vergunning, zo zouden de huidige openingstijden moeten worden verruimd om daadwerkelijk in te kunnen spelen op de behoefte van de reiziger en operationele maakbaarheid.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,



General Manager TUI Nederland

Groningen Airport Eelde N.V.

Betreft: toekomst GRQ

Badhoevedorp, 12 december 2022

Geachte [REDACTED],

Wij begrijpen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek is over en met Groningen Airport Eelde en de toekomst van de luchthaven.

Graag willen wij aangeven dat de luchthaven niet alleen van belang is voor de lokale economie en werkgelegenheid, maar ook voor Corendon Airlines en Corendon International Travel. Corendon maakt gebruik van Groningen Airport Eelde door vakantievluchten aan te bieden van en naar deze luchthaven. Het noordelijke deel van de Nederlandse Vakantiemarkt kan vanaf deze luchthaven uitstekend worden bediend. De vraag is er en zal alleen nog maar groter worden.

De beperkingen van het aantal vluchtbewegingen die Schiphol Airport mogelijk gaat doorvoeren zullen daar een rol in spelen. Door die beperkingen en de stijgende vraag naar regionale vertrekken, kan Groningen Airport Eelde groeien en is het voor aanbieders zoals Corendon aantrekkelijk om gebruik te blijven maken en zelfs te groeien op de regionale luchthaven. Daarbij is het wel van belang dat openingstijden van de luchthaven niet beperkend zijn en zelfs verruimd worden. Dat zou zowel de luchthaven als onze luchtvaartmaatschappij meer kansen bieden.

We vertrouwen erop dat onze belangen van de luchthaven in de dialoog worden overwogen en meegenomen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Founder & Director

Groningen Airport Eelde

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

Amstelveen, 7 februari 2023

Betreft: Capaciteit Groningen Airport Eelde

Geachte ██████████,

Graag wil ik het volgende met u delen:

Groningen Airport Eelde (GRQ) is voor vele leden van de BARIN een belangrijke luchthaven. Niet alleen voor haar huidige vluchten, maar ook om toekomstige groei te kunnen accommoderen. Met de beperkte beschikbare (toekomstige) luchthavencapaciteit in Nederland enerzijds en de ruimte voor groei op GRQ anderzijds, wordt GRQ voor ons in de toekomst alleen maar belangrijker.

We pleiten daarom voor ruimere openingstijden, hetgeen de groei voor onze leden op deze mooie luchthaven stimuleert.

Groningen Airport Eelde staat bij ons leden bekend als een luchthaven die duurzaamheid zeer hoog in het vaandel heeft staan. Mede daarom zijn wij een enthousiast supporter van deze regionale luchthaven, die zonder meer de economische groei in deze regio stimuleert.

Wij zouden graag met u in gesprek blijven over de mogelijkheden de toekomst van de luchtvaart in Nederland verder te helpen vormgeven.

Verblijvend met vriendelijke groet,



Voorzitter

Bijlage C2 – Draagvlakonderzoek Kantar Public versie 1.1

Groningen Airport Eelde heeft in januari 2023 een draagvlakonderzoek naar (1) de luchthaven in het algemeen en (2) het verruimen van de openingstijden uit laten voeren door Kantar Public (het voormalige TNS-NIPO).

De resultaten van het onderzoek van Kantar Public zijn in deze bijlage opgenomen.

KANTAR PUBLIC

Draagvlakonderzoek Groningen Airport Eelde

Rapport versie 1.1

338411779

Juni 2024



Inhoudsopgave

- 1 Context en onderzoeksdoel
- 2 Centrale vraag en deelvragen
- 3 Leeswijzer
- 4 Onderzoeksverantwoording
- 5 Samenvatting
- 6 Achtergrondkenmerken
- 7 Maatschappelijke waarde
- 8 Draagvlak huidige activiteiten
- 9 Draagvlak uitbreiding activiteiten
- 10 Geluidsoverlast
- 11 Bijlagen



01

CONTEXT

Groningen Airport Eelde verzorgt als luchthaven verschillende diensten voor regio Noord-Nederland. Naast passagiersvluchten faciliteert zij onder andere de standplaats van de traumahelikopter, medische- en donorvluchten voor het UMCG en onderwijslocaties. Groningen Airport Eelde wil graag haar activiteiten uitbreiden en daarom weten wat het draagvlak onder de omwonenden is voor de huidige activiteiten en voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten.

02

ONDERZOEKSDOEL

Groningen Airport Eelde is geïnteresseerd in het draagvlak de onder de omwonenden voor de huidige activiteiten en voor de eventuele uitbreiding van haar activiteiten. Specifiek is Groningen Airport Eelde geïnteresseerd in zowel het draagvlak onder de wijde als onder de directe omgeving van de luchthaven.

03

CENTRALE VRAAG

De vraag die in dit onderzoek centraal staat is:

In welke mate is er draagvlak in regio Noord-Nederland voor de huidige activiteiten van Groningen Airport Eelde en een eventuele uitbreiding van haar activiteiten?

Centrale vraag en deelvragen

In samenspraak tussen de onderzoekers en de opdrachtgever is de hoofdvraag uitgewerkt tot de volgende set aan vraagpunten. Deze zijn vervolgens uitgewerkt tot een vragenlijst.

In welke mate is er draagvlak in regio Noord-Nederland voor de huidige activiteiten van Groningen Airport Eelde en voor een eventuele uitbreiding van haar activiteiten?

Hoe schat regio Noord-Nederland de maatschappelijk waarde van Groningen Airport Eelde in?

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

In hoeverre is er draagvlak in regio Noord-Nederland voor de huidige activiteiten van Groningen Airport Eelde?

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

In hoeverre is er draagvlak voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten van Groningen Airport Eelde in regio Noord-Nederland?

- In welke mate bestaan er bezwaren tegen een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE?
- In hoeverre vindt men een toename in geluidsoverlast opwegen tegen de voordelen van een toename van activiteiten van GAE?
- Bestaan er verschillen tussen de directe en wijde omgeving van GAE met betrekking tot het draagvlak voor een eventuele uitbreiding van de activiteiten van GAE?

Leeswijzer

01

De data is gewogen op basis van de volgende achtergrondkenmerken: geslacht en leeftijd.

02

Verschillen tussen inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen en inwoners van regio Noord-Nederland die nooit vliegen zijn geanalyseerd en indien significant gerapporteerd. De rapportage van deze uitsplitsing is te herkennen aan onderstaand teken.



03

Verschillen tussen inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde en inwoners van de wijde omgeving van Groningen Airport Eelde zijn geanalyseerd en indien significant gerapporteerd. De rapportage van deze uitsplitsing is te herkennen aan onderstaand teken.

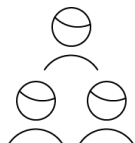


Onderzoeksverantwoording



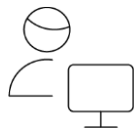
Doelgroep

Inwoners van de provincie Groningen, Friesland, Drenthe en de gemeenten Steenwijkerland, Staphorst, Zwartewaterland en Hardenberg van de provincie Overijssel van 18 jaar of ouder. Binnen dit onderzoek wordt verwezen naar de directe en de wijde omgeving van Groningen Airport Eelde. De directe omgeving van Groningen Airport Eelde is vastgesteld volgens de door de Staat aangewezen aan- en uitvliegroute die relevant is voor de uitbreiding van de activiteiten. In Bijlage 2 is een overzicht van dit gebied opgenomen. De wijde omgeving is een gebied met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en de gemeenten Steenwijkerland, Staphorst, Zwartewaterland en Hardenberg van de provincie Overijssel. Hiervan uitgezonderd zijn de inwoners van de directe omgeving. In Bijlage 3 is een overzicht van dit gebied opgenomen.



Steekproefbron

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



Respons

Bruto zijn n=2.294 respondenten uitgenodigd. Uiteindelijk hebben n=1.076 respondenten deelgenomen (respons 47%), waarvan n=109 in de directe omgeving en n=967 in de wijde omgeving. De samenstelling van de netto steekproef is vergeleken met de samenstelling van de onderzoekspopulatie op de kenmerken geslacht en leeftijd. Voor afwijkingen hierin is gecorrigeerd door middel van herweging. De uitkomsten kunnen hiermee als representatief worden beschouwd.



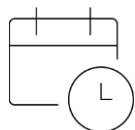
Online methode

Voor dit onderzoek is gebruikt gemaakt van een online vragenlijst (CAWI: computer assisted web interviewing). Respondenten ontvingen een e-mail met daarin informatie over het onderzoek en een link naar de online vragenlijst.



Vragenlijst

De vragenlijst is opgesteld door Kantar Public in samenspraak met Groningen Airport Eelde. De invulduur bedroeg ca. 8 minuten.



Veldwerkperiode

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

Toelichting – Versie 1.1

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

5 Samenvatting



Samenvatting

Ruime meerderheid vindt Groningen Airport Eelde (zeer) belangrijk voor de regio

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

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

Voor alle activiteiten van Groningen Airport Eelde geeft een ruime meerderheid aan deze (zeer) belangrijk te vinden. Het meeste draagvlak is er voor de medische- en donorvluchten en de standplaats van de traumahelikopter, hiervoor geeft respectievelijk 98% en 97% procent aan dit (zeer) belangrijk te vinden. De lesvluchten en de vestigingsplek voor bedrijven scoren het laagst, voor beiden geeft 59% aan dit (zeer) belangrijk te vinden.

Weinig inwoners op de hoogte van de duurzame strategie

Een minderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland is bekend met de duurzame strategie van Groningen Airport Eelde. Zo is iets minder dan een kwart op de hoogte van het zonnepark (23%) en slechts negen procent van het NXT Airport. Wel geeft een ruime meerderheid aan de duurzame plannen van Groningen Airport Eelde (zeer) belangrijk te vinden.

Als Groningen Airport Eelde meer bestemmingen aanbiedt, zullen inwoners vaker gebruikmaken van het luchthaven

Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen, geven aan dat zij vaker gebruik zullen maken van Groningen Airport Eelde wanneer zij meer bestemming aanbiedt (82%).

Meerderheid positief over verruiming van de openingstijden

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

Over het ook verruimen van de openingstijden in het weekend is een meerderheid (zeer) positief (58%). Inwoners van regio Noord-Nederland die wel eens vliegen zijn ook vaker (zeer) positief over het verruimen van de openingstijden doordeweeks en in het weekend (68%) dan inwoners die nooit vliegen (32%).

Ruim een kwart verwacht meer geluidsoverlast bij verruiming van de openingstijden

Van de inwoners van regio Noord-Nederland ervaart tien procent soms geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde en één procent regelmatig. Van de inwoners die geluidsoverlast ervaren, geeft ruim driekwart aan dit zeer acceptabel te vinden (77%). Wel verwacht ruim een kwart van de inwoners die geluidsoverlast ervaren zeker meer geluidsoverlast bij een verruiming van de openingstijden (28%). Ruim vier op de tien verwachten misschien meer geluidsoverlast (43%).

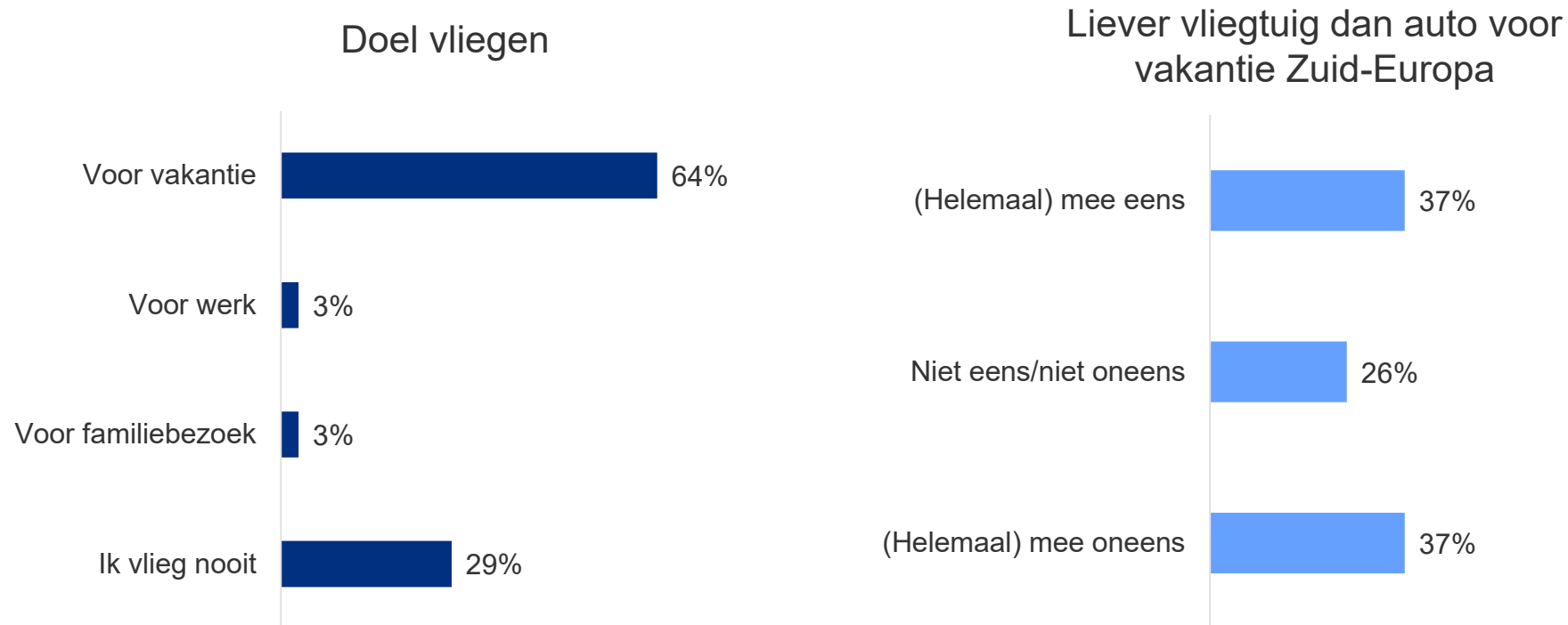
6

Achtergrondkenmerken



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

Vlieggewoontes



Bijna twee op de drie (64%) inwoners van Noord-Nederland vliegen voornamelijk voor vakantie.

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

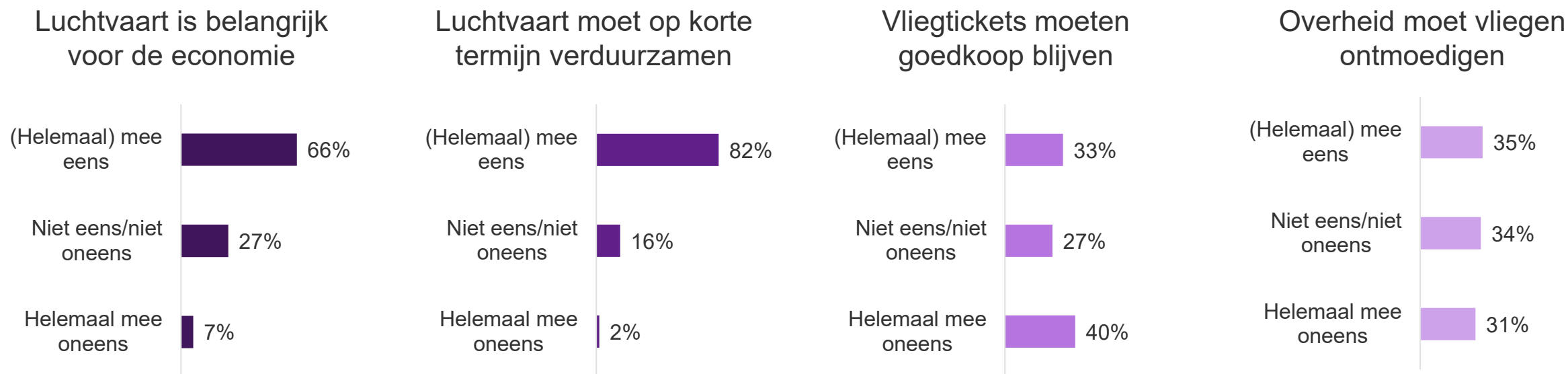
Vraag: Als u gebruik maakt van het vliegtuig, met welk doel vliegt u dan voornamelijk? (n=1.076) | Voor vakanties in Zuid-Europa (bijvoorbeeld Spanje of Italië) neem ik liever het vliegtuig dan de trein of auto. (n=1.076)

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

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

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

Houding luchtvaart



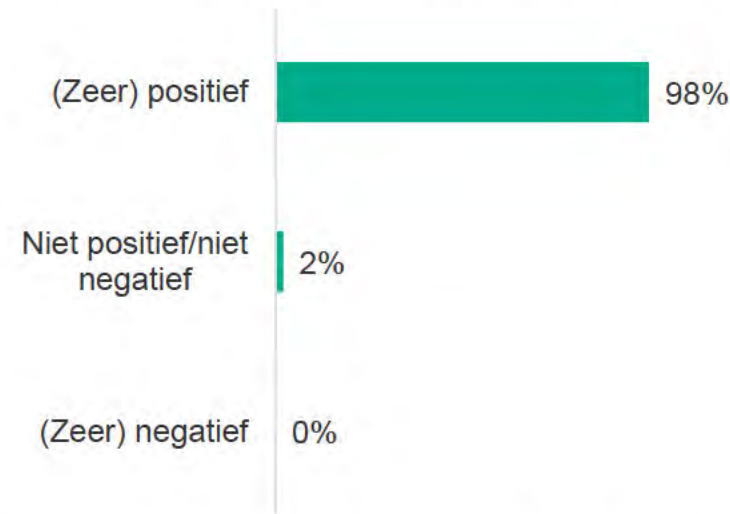
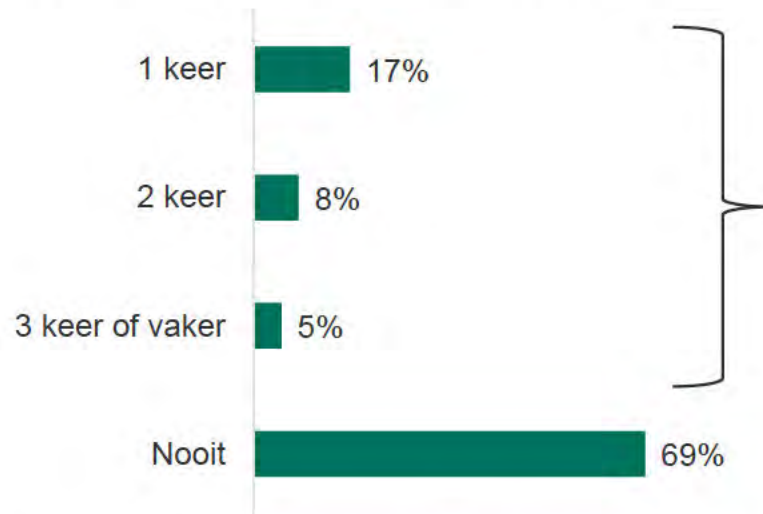
Vraag: De luchtvaart is belangrijk voor de economie in ons land. (n=1.076) | De luchtvaart moet op de korte termijn verduurzamen. (n=1.076) | Vliegtickets moeten goedkoop blijven. (n=1.076) | Vliegen moet door de overheid ontmoedigd worden. (n=1.076)

Van de inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, is bijna één op de drie in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen

Passagiers

Gevlogen vanaf Groningen Airport Eelde

Ervaring met Groningen Airport Eelde



Van de inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, heeft ruim één op de zes (17%) in de afgelopen vijf jaar één keer vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen. Ruim één op de acht (13%) heeft dit vaker gedaan in de afgelopen vijf jaar. Bijna zeven op de tien (69%) hebben in de afgelopen vijf jaar niet vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen.



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

Bijna alle inwoners van regio Noord-Nederland die hebben gevlogen vanaf Groningen Airport Eelde zijn hier (zeer) positief over (98%).

Vraag: Hoe vaak bent u in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde gevlogen? (n=754) | U heeft aangegeven dat u in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde bent gevlogen. Hoe was uw ervaring in het algemeen met Groningen Airport Eelde? (n=244)

7 Maatschappelijke waarde



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

Belang voorzieningen

Een ruime meerderheid (69%) van de inwoners van regio Noord-Nederland bestempelt Groningen Airport Eelde als (zeer) belangrijk voor de regio. Hiermee wordt de luchthaven wel minder vaak als belangrijk bestempeld dan het Universitair Medisch Centrum (98%), de Rijksuniversiteit Groningen (87%) en de Eemshaven (76%).



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen geven vaker aan Groningen Airport Eelde (zeer) belangrijk te vinden voor de regio (75%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (55%).



Vraag: Hieronder staat een aantal bekende voorzieningen in Noord-Nederland. In welke mate vindt u deze voorzieningen belangrijk voor de regio? (n=1.076)

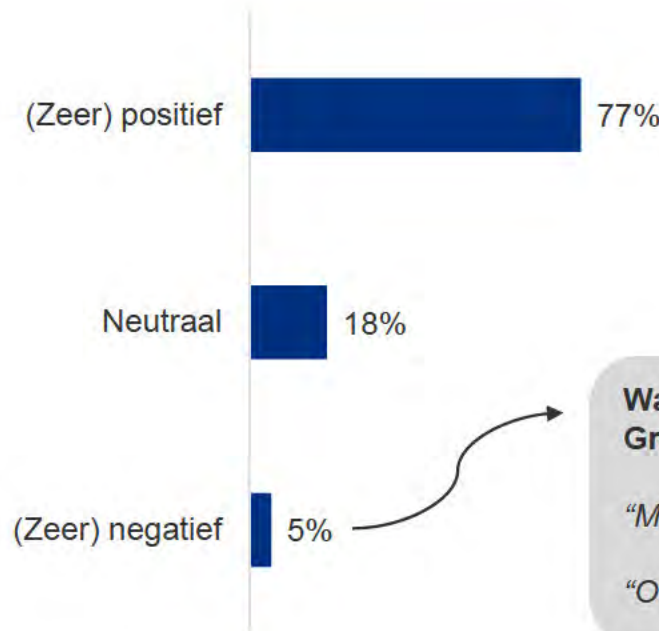
Bijna acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland staan (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde

Houding tegenover Groningen Airport Eelde

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



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen staan vaker (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde (85%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (58%).



Waarom staat u (zeer) positief tegenover Groningen Airport Eelde?

“Meerwaarde voor Noord Nederland”

“Werkgelegenheid”

“Mooi en goed luchthaven”

Waarom staat u (zeer) negatief tegenover Groningen Airport Eelde?

“Milieu en geluidsoverlast omwonenden.”

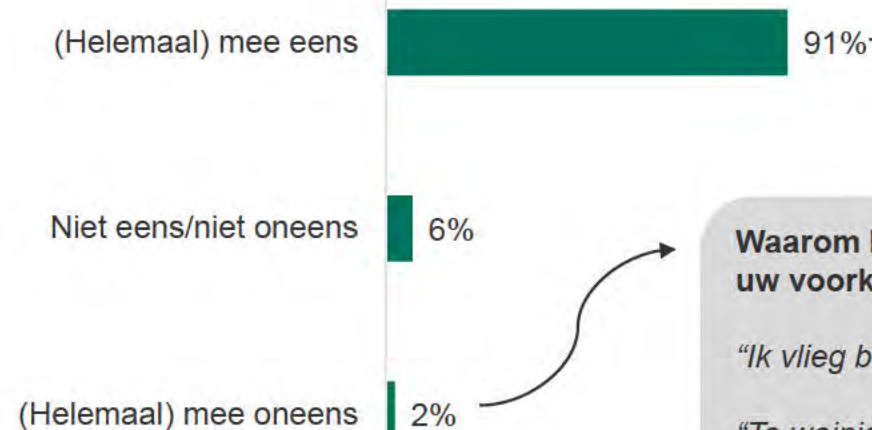
“Overbodig en geldverspilling.”

Vraag: Alles overwegende, in welke mate staat u op dit moment positief of negatief tegenover Groningen Airport Eelde? (n=1.076) |Waarom staat u (voeg in antwoord vraag 25) tegenover Groningen Airport Eelde? (n=1.076)

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

Bijna alle inwoners (91%) van regio Noord-Nederland geven bij een gelijke vliegprijs de voorkeur aan Groningen Airport Eelde boven Schiphol Airport. Slechts twee procent geeft deze voorkeur niet.

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



Waarom heeft Groningen Airport Eelde wel uw voorkeur?

"Kleinschalig, vriendelijk en lekker dichtbij."

"Makkelijker bereikbaar, minder druk."

"Dichterbij, goedkoper parkeren."

Waarom heeft Groningen Airport Eelde niet uw voorkeur?

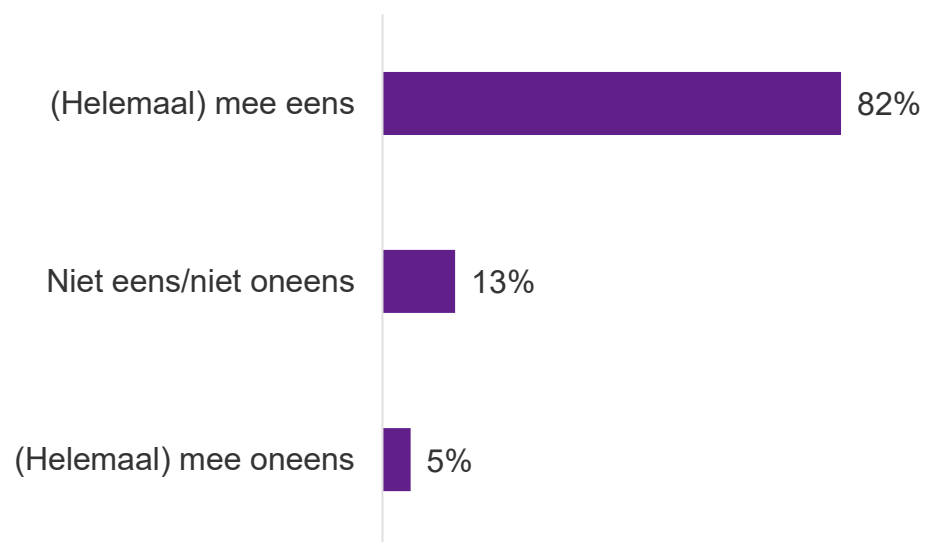
"Ik vlieg buiten Europa en dat kan niet in Eelde."

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

Vraag: Als een vliegreis vanaf Schiphol Airport hetzelfde kost als vanaf Groningen Airport Eelde, heeft Groningen Airport Eelde mijn voorkeur. (n=754) | Waarom heeft Groningen Airport Eelde uw voorkeur boven Schiphol Airport wanneer bestemming en prijs gelijk zijn? (n=692) | Waarom heeft Groningen Airport Eelde niet uw voorkeur boven Schiphol Airport wanneer bestemming en prijs gelijk zijn? (n=19)

Ruim acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, zouden vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde wanneer zij meer bestemmingen aanbiedt

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



Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, zou vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde wanneer de luchthaven meer bestemmingen aanbiedt (82%). Slechts één op de twintig (5%) geeft aan dit dan niet vaker te doen.

Vraag: Als Groningen Airport Eelde meer bestemmingen aanbiedt, zal ik vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde. (n=754)

8 Draagvlak huidige activiteiten



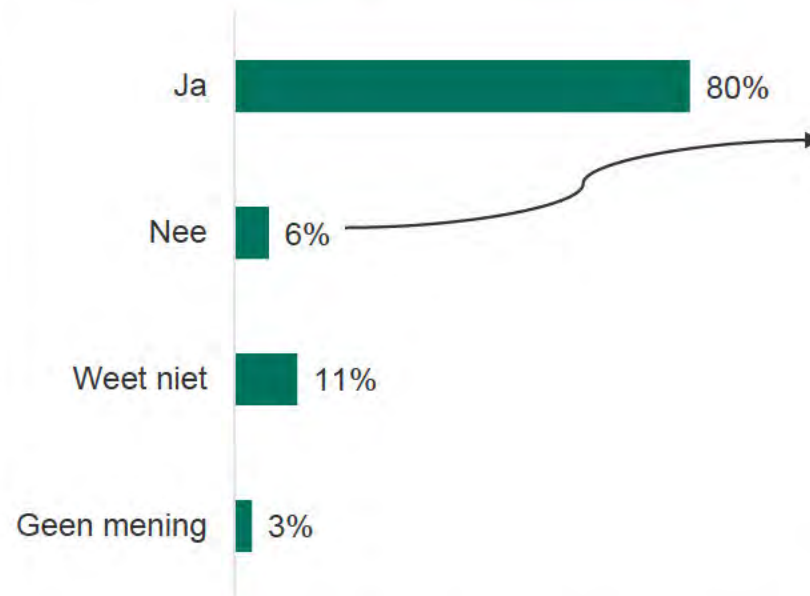
Acht op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden Groningen Airport Eelde van voldoende waarde voor de regio om voort te blijven bestaan

Voldoende waarde om voort te blijven bestaan

Een zeer ruime meerderheid (80%) van de inwoners van regio Noord-Nederland vindt dat Groningen Airport Eelde van voldoende waarde is voor de regio om voort te blijven bestaan. Zes procent vindt dit niet.



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen vinden Groningen Airport Eelde vaker van voldoende waarde om voort te blijven bestaan (85%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (69%).



Hoe moet Groningen Airport Eelde verbeteren om van voldoende waarde te worden?

“Veel meer mogelijkheden voor passagiersvluchten.”

“Volledig CO2 vrij.”

“Mijn nee heeft enige nuancering. Het mag best blijven maar op kleine schaal. Geen pretvluchten naar zuid Europa. Vliegschool is ok, standplaats trauma helikopter uiteraard ook.”

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

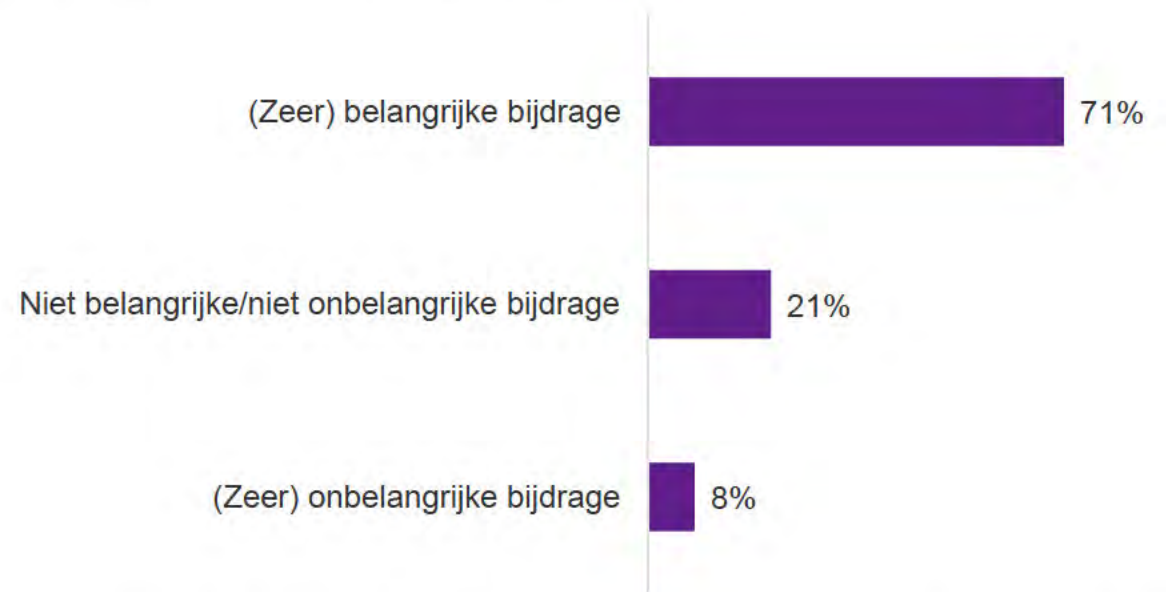
Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland vinden dat Groningen Airport Eelde een (zeer) belangrijke bijdrage levert aan de regio door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren

Belang bijdrage aantrekkelijk vestigingsklimaat

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



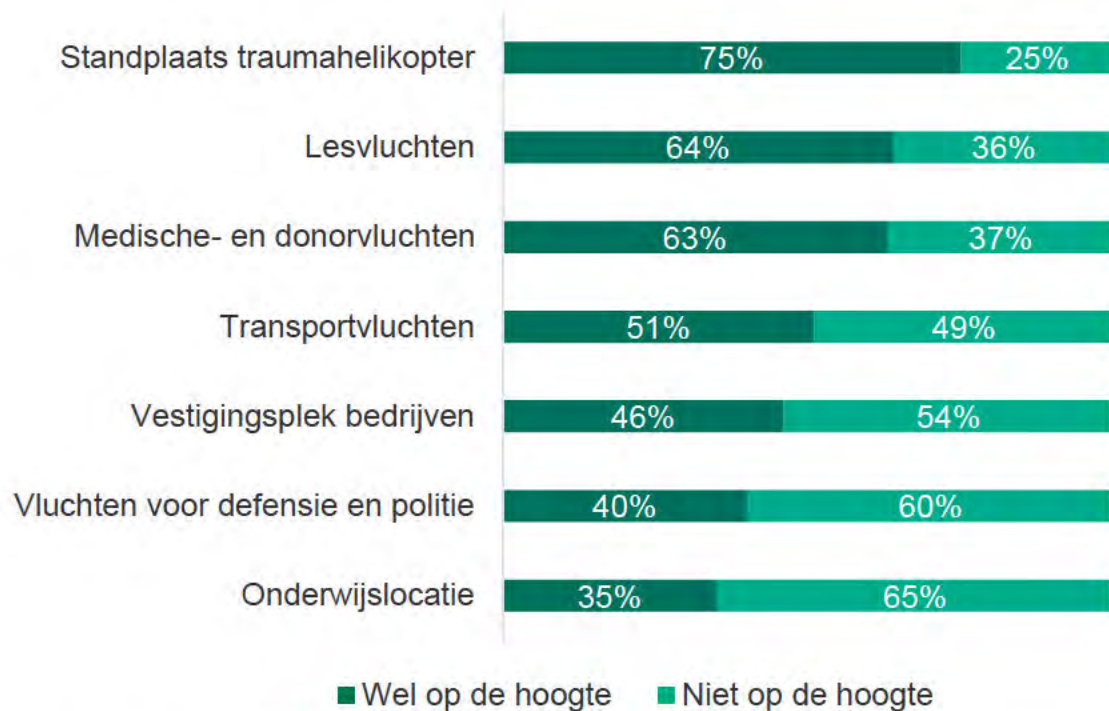
Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen vinden vaker dat Groningen Airport Eelde een belangrijke bijdrage aan de regio levert (76%) dan inwoners die nooit vliegen (60%).



Vraag: De aanwezigheid van een internationaal luchthaven als Groningen Airport Eelde maakt het aantrekkelijker voor internationale bedrijven (als bijvoorbeeld Google) om zich te vestigen in Noord-Nederland. In welke mate ziet u dit als een belangrijke bijdrage van Groningen Airport Eelde aan regio Noord-Nederland? Ik zie dit als... (n=1.076)

Driekwart van de inwoners van regio Noord-Nederland is op de hoogte van de standplaats van de traumahelikopter op Groningen Airport Eelde

Op de hoogte van diensten



Dat Groningen Airport Eelde onderwijslocaties faciliteert, is relatief onbekend bij de inwoners van regio Noord-Nederland (35%). De overige diensten zijn bij ongeveer de helft van de inwoners van regio Noord-Nederland bekend.



Inwoners in de directe omgeving zijn vaker dan inwoners in de wijde omgeving op de hoogte van de medische- en donorvluchten voor het UMCG (86% tegenover 61%), de standplaats van de traumahelikopter (91% tegenover 73%), lesvluchten (95% tegenover 61%), vestigingsplek voor bedrijven (75% tegenover 44%), vluchten voor defensie en politie (55% tegenover 38%) en onderwijslocatie (61% tegenover 32%).

Vraag: Naast vakantievluchten verzorgt Groningen Airport Eelde ook andere diensten. Van welk van deze diensten was u op de hoogte? (n=1.076)

Alle diensten van Groningen Airport Eelde worden door een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld

Belang van diensten

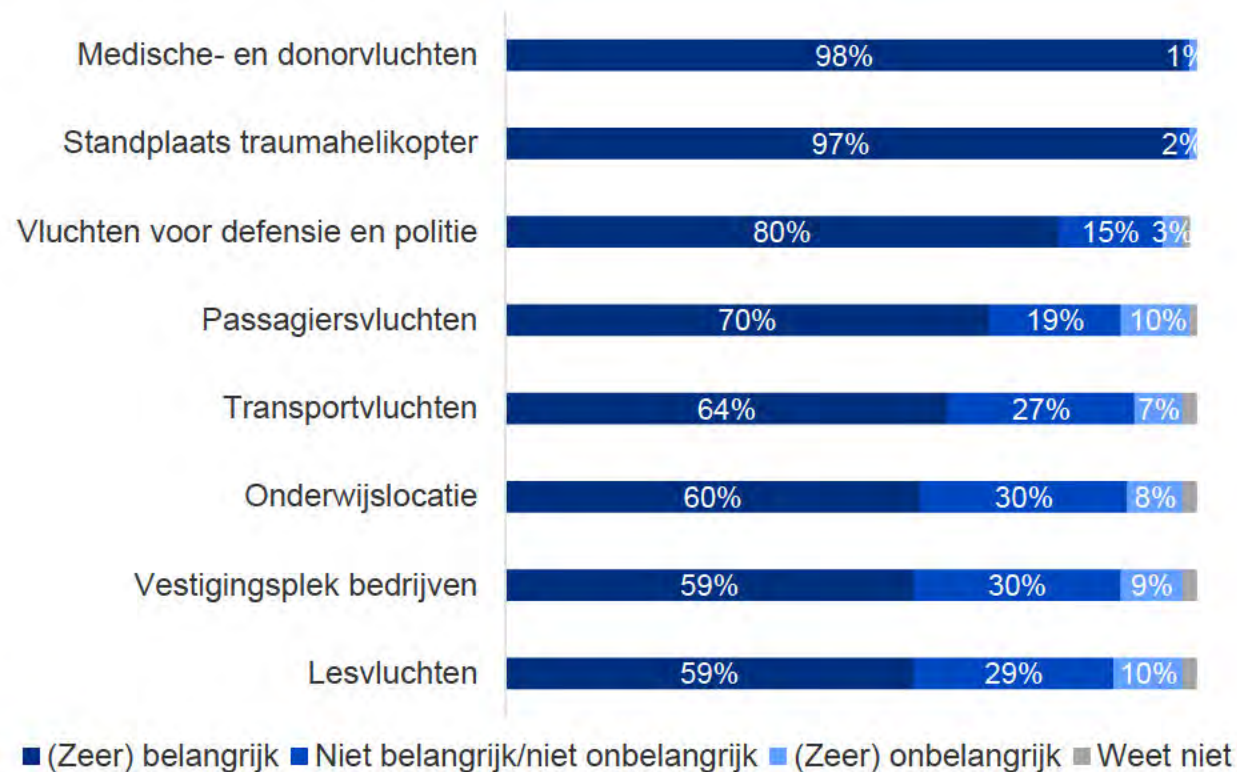
De standplaats van de traumahelikopter en de medische- en donorvluchten worden door bijna alle inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld (98%). Het faciliteren van onderwijslocaties (60%), een vestigingsplek voor bedrijven (59%) en lesvluchten (59%) wordt door minder inwoners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



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen, vinden vaker dan inwoners die nooit vliegen het (zeer) belangrijk dat Groningen Airport Eelde passagiersvluchten (78% tegenover 49%), de standplaats van de traumahelikopter (98% tegenover 95%), lesvluchten (64% tegenover 48%), transportvluchten (69% tegenover 51%), een vestigingsplek voor bedrijven (63% tegenover 48%) en onderwijslocaties (64% tegenover 50%) faciliteert.



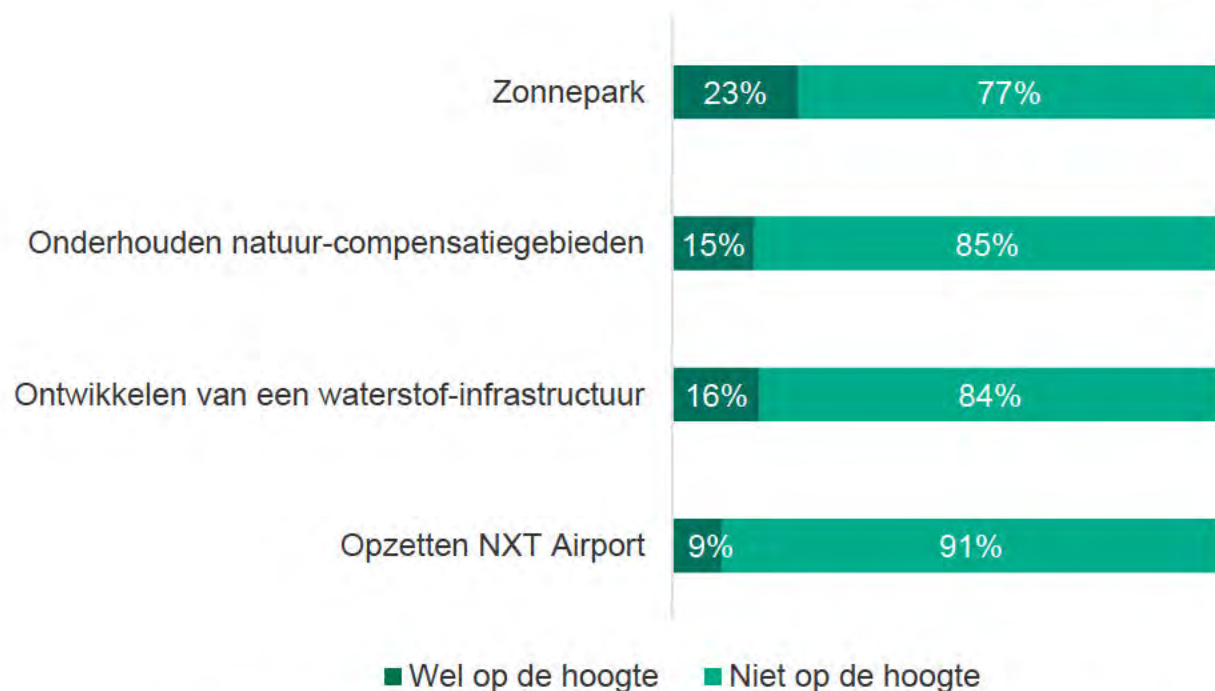
Inwoners van de wijde omgeving vinden het vaker dan inwoners van de directe omgeving (zeer) belangrijk dat Groningen Airport Eelde transportvluchten (65% tegenover 51%) faciliteert.



Vraag: In welke mate vindt u het belangrijk dat Groningen Airport Eelde deze diensten verzorgt? (n=1.076)

Minder dan een kwart van de inwoners van regio Noord-Nederland is op de hoogte van de duurzame strategie van Groningen Airport Eelde

Op de hoogte van duurzame strategie



Inwoners van Noord-Nederland zijn het vaakst op de hoogte van het zonnepark (23%) en het minst vaak op de hoogte van het NXT Airport (9%).



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen zijn vaker dan inwoners die niet vliegen op de hoogte van het zonnepark (25% tegenover 18%), het onderhouden van natuur-compensatiegebieden (17% tegenover 11%) en het opzetten van NXT Airport (11% tegenover 5%).



Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde zijn vaker dan inwoners van de wijde omgeving op de hoogte van het zonnepark (43% tegenover 20%).

Vraag: Groningen Airport Eelde besteedt aandacht aan klimaat, milieu en natuur. Zij wil graag een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart. Van welk van de volgende activiteiten van Groningen Airport Eelde met betrekking tot deze thema's was u op de hoogte? (n=1.076)

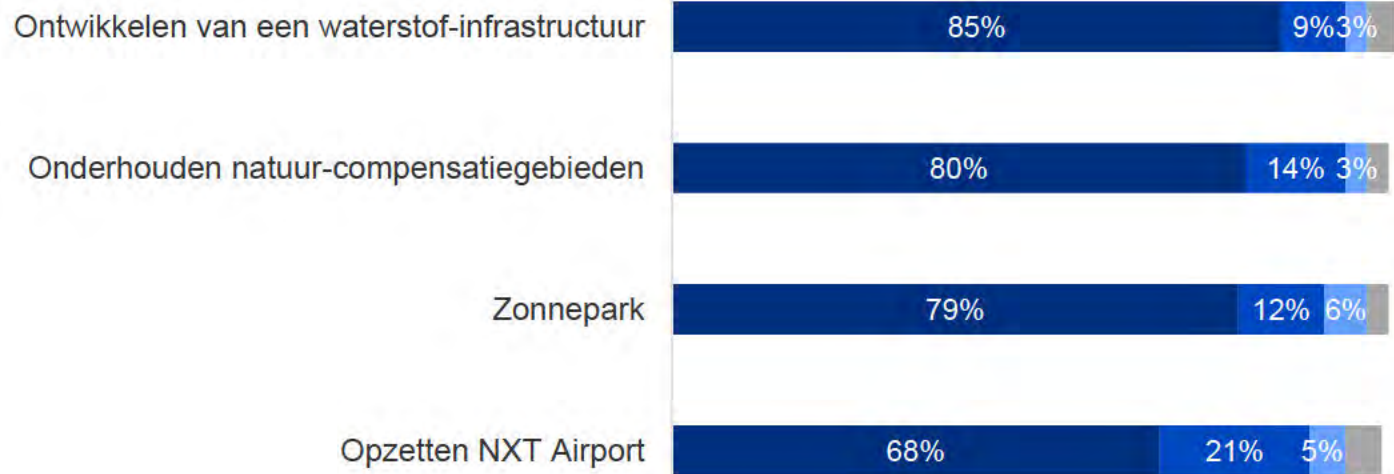
De plannen van Groningen Airport Eelde met betrekking tot duurzaamheid worden door meer dan twee op de drie inwoners van regio Noord-Nederland als (zeer) belangrijk bestempeld

Belang van duurzame strategie

Het ontwikkelen van een waterstof-infrastructuur wordt door de inwoners van regio Noord-Nederland het vaakst als (zeer) belangrijk bestempeld (85%). Het opzetten van NXT Airport wordt het minst vaak als (zeer) belangrijk bestempeld (68%).



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen vinden het vaker dan inwoners die niet vliegen (zeer) belangrijk dat Groningen Airport Eelde een waterstof-infrastructuur ontwikkelt (88% tegenover 78%), natuur-compensatiegebieden onderhoudt (82% tegenover 74%) en NXT Airport opzet (71% tegenover 61%).



■ (Zeer) belangrijk ■ Niet belangrijk/niet onbelangrijk ■ (Zeer) onbelangrijk ■ Weet niet

Vraag: In welke mate vindt u het belangrijk dat Groningen Airport Eelde deze activiteiten onderneemt? (n=1.076)

9 Draagvlak uitbreiding activiteiten



Ruim zes op de tien inwoners van regio Noord-Nederland zijn (zeer) positief over een eventuele verruiming van de doordeweekse openingstijden van Groningen Airport Eelde

Verruiming doordeweekse openingstijden

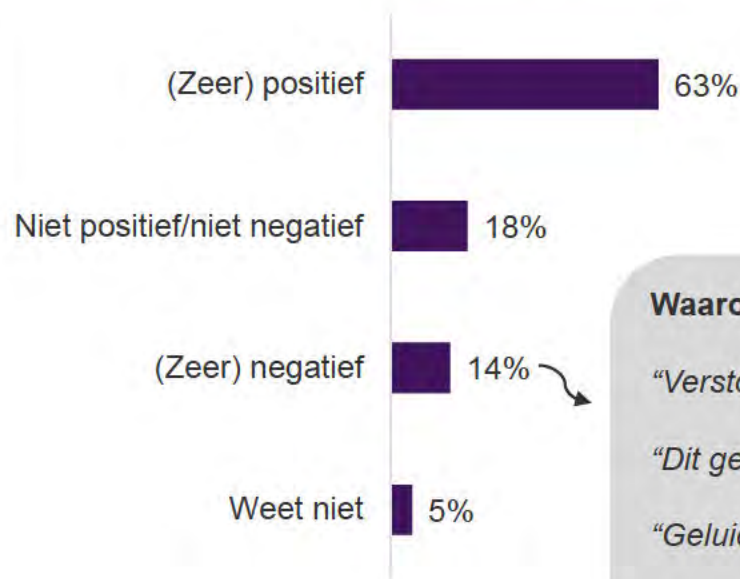
Een ruime meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland staat (zeer) positief tegenover het verruimen van de doordeweekse openingstijden (63%). Bijna één op de zeven inwoners van regio Noord-Nederland (14%) staat hier (zeer) negatief tegenover.



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



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



Waarom staat u hier (zeer) negatief tegenover?

“Verstoring van de nachtrust.”

“Dit geeft te veel overlast voor mens en dier.”

“Geluidsoverlast.”

“Negatieve gevolgen voor het milieu.”

Vraag: Op dit moment zijn de openingstijden (de tijden waarbinnen gevlogen mag worden) van Groningen Airport Eelde als volgt: Maandag t/m vrijdag van 6:30 tot 23:00 Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 23:00 Groningen Airport Eelde zou graag meer bestemmingen aanbieden dan zij nu doet. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde verruimd worden. De doordeweekse openingstijden zouden in dat geval wijzigen naar: Maandag t/m vrijdag van 06:00 tot 0:00 De openingstijden op zaterdag, zondag en feestdagen blijven gelijk aan de huidige tijden. Hoe staat u tegenover deze eventuele verruiming van de openingstijden? (n=1.076) | Waarom staat u (voeg in antwoord vraag 15) tegenover een eventuele verruiming van de openingstijden voor passagiersvluchten? (n=158)

Bijna zes op de tien inwoners van regio Noord-Nederland zijn (zeer) positief over een eventuele verruiming van de openingstijden van Groningen Airport Eelde doordeweeks én in het weekend

Verruiming openingstijden doordeweeks en weekend

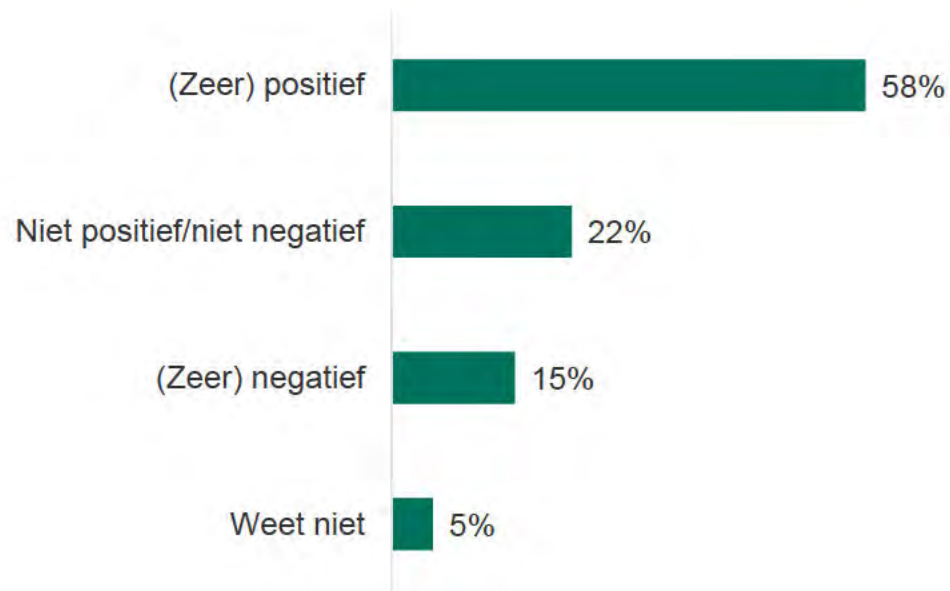
De inwoners van regio Noord-Nederland zijn iets minder positief over het ook verruimen van de openingstijden in het weekend, maar nog steeds is een meerderheid hier (zeer) positief over (58%). Ruim één op de zeven inwoners van regio Noord-Nederland (15%) staat hier (zeer) negatief tegenover.



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen zijn vaker (zeer) positief over de verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend (68%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (32%).



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



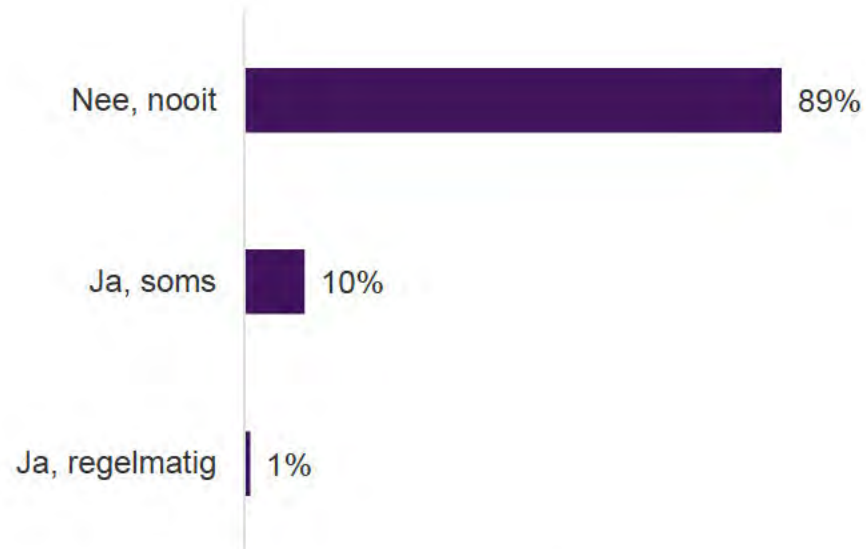
Vraag: Stel dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde ook in het weekend en op feestdagen verruimd worden. De openingstijden van maandag t/m vrijdag wijzigen dan van 6:30 tot 23:00 naar 06:00 tot 0:00 De openingstijden in het weekend en op feestdagen wijzigen dan van 07:30 tot 23:00 naar 07:30 tot 00:00. Hoe staat u tegenover een eventuele verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend/op feestdagen? (n=1.076)

10 Geluidsoverlast



Bijna negen op de tien inwoners van regio Noord-Nederland ervaren nooit geluidsoverlast van de luchthaven

Geluidsoverlast ervaren



De meeste inwoners van regio Noord-Nederland geven aan nooit geluidsoverlast te ervaren van Groningen Airport Eelde. Eén op de tien inwoners van regio Noord-Nederland geeft aan soms geluidsoverlast te ervaren en slechts één procent geeft aan regelmatig geluidsoverlast te ervaren.



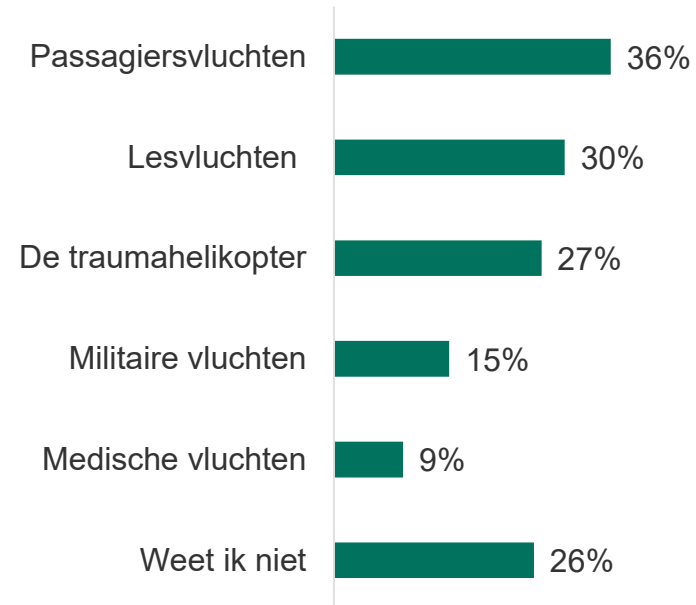
Inwoners van de directe omgeving van Groningen Airport Eelde geven vaker aan soms geluidsoverlast te ervaren (21%) dan inwoners van de wijde omgeving (9%).

Vraag: Ervaart u wel eens geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde? (n=1.076)

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

Oorzaak geluidsoverlast

Daarnaast geeft bijna één op de drie (30%) inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren aan dit veroorzaakt wordt door de lesvluchten. Ruim een kwart (26%) geeft aan niet te weten waardoor het geluidsoverlast wordt veroorzaakt.

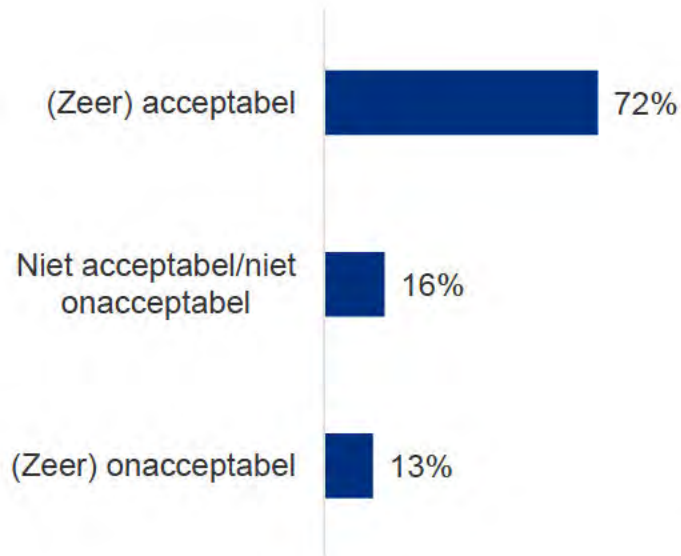


Vraag: Door welk type vlucht wordt deze geluidsoverlast veroorzaakt? (n=1.076)

Ruim zeven op de tien inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren van Groningen Airport Eelde vinden deze geluidsoverlast (zeer) acceptabel

Geluidsoverlast

Geluidsoverlast acceptabel

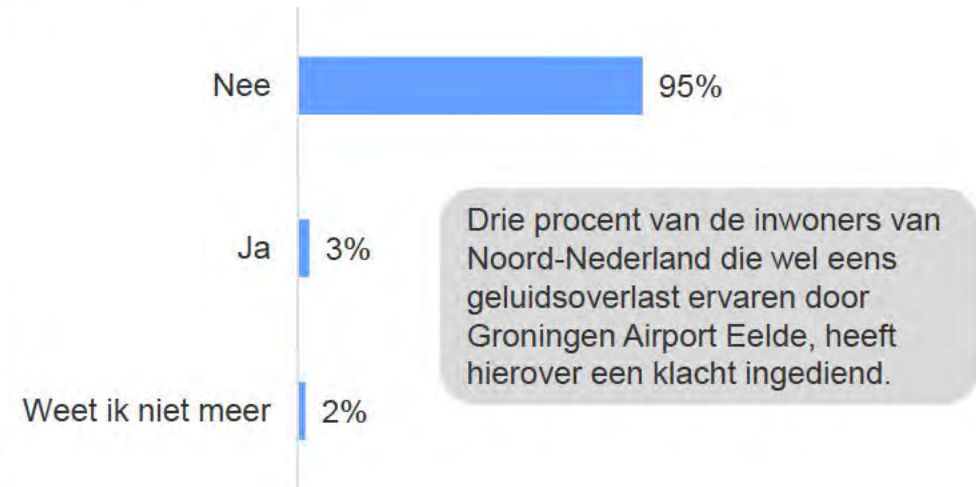


De meerderheid van de inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren, vindt dit (zeer) acceptabel. Een deel van de inwoners van regio Noord-Nederland, ruim één op de acht (13%), geeft aan het geluidsoverlast (zeer) onacceptabel te vinden.



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen geven vaker aan het geluidsoverlast (zeer) acceptabel te vinden (80%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (55%).

Klacht ingediend

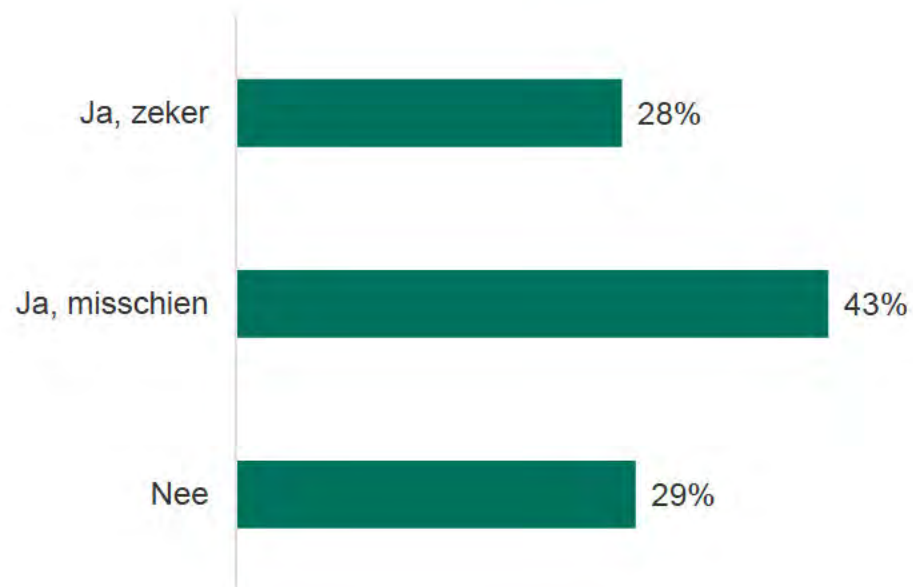


Drie procent van de inwoners van Noord-Nederland die wel eens geluidsoverlast ervaren door Groningen Airport Eelde, heeft hierover een klacht ingediend.

Vraag: U gaf aan dat u soms of regelmatig geluidsoverlast ervaart van Groningen Airport Eelde. In welke mate vindt u deze overlast acceptabel? (n=130) | Heeft u wel eens een klacht ingediend voor geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde? (n=130)

Ruim één op de vier inwoners van regio Noord-Nederland die geluidsoverlast ervaren van Groningen Airport Eelde verwacht dat een verruiming van de doordeweekse openingstijden zeker zal leiden tot meer geluidsoverlast

Verwachte toename geluidsoverlast door verruiming doordeweekse openingstijden



Ruim zeven op de tien inwoners (71%) van regio Noord-Nederland verwachten dat een verruiming van de doordeweekse openingstijden zeker of misschien zal leiden tot een toename van het geluidsoverlast. Iets minder dan een derde (29%) geeft aan geen toename van het geluidsoverlast te verwachten bij een verruiming van de doordeweekse openingstijden.



Inwoners van regio Noord-Nederland die vliegen geven vaker aan niet te verwachten dat een verruiming van de openingstijden zal leiden tot meer geluidsoverlast (36%) dan inwoners van regio Noord-Nederland die niet vliegen (15%).

Vraag: Verwacht u dat een eventuele verruiming van de doordeweekse openingstijden van Groningen Airport Eelde voor passagiersvluchten zal leiden tot meer geluidsoverlast voor u? (n=130)

11 Bijlagen

Bijlage 1

Vragenlijst (1/16)

1. Hieronder staat een aantal bekende voorzieningen in Noord-Nederland. In welke mate vindt u deze voorzieningen belangrijk voor de regio?

- Het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG)
- Groningen Airport Eelde
- Rijkuniversiteit Groningen
- De Eemshaven

- Zeer belangrijk
- Belangrijk
- Niet belangrijk / niet onbelangrijk
- Onbelangrijk
- Zeer onbelangrijk
- Ik ken deze voorziening niet

2. Als u gebruik maakt van het vliegtuig, met welk doel vliegt u dan voornamelijk?

- Voor vakantie
- Voor werk
- Voor familiebezoek
- Ik vlieg nooit
- Anders, namelijk

Bijlage 1

Vragenlijst (2/16)

3. In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen.
- De luchtvaart is belangrijk voor de economie in ons land.
 - De luchtvaart moet op de korte termijn verduurzamen.
 - Voor vakanties in Zuid-Europa (bijvoorbeeld Spanje of Italië) neem ik liever het vliegtuig dan de trein of auto.
 - Vliegtickets moeten goedkoop blijven.
 - Vliegen moet door de overheid ontmoedigd worden.
-
- Helemaal mee eens
 - Eens
 - Niet eens / niet oneens
 - Oneens
 - Helemaal mee oneens

Bijlage 1

Vragenlijst (3/16)

Indien vraag 2 is niet 'Ik vlieg nooit'

4. Hoe vaak bent u in de afgelopen vijf jaar vliegveld Groningen Airport Eelde gevlogen?

- Nooit
- 1 keer
- 2 keer
- 3 keer
- 4 keer
- 5 keer
- 6 keer
- 7 keer
- 8 keer
- 9 keer
- 10 keer of vaker

Bijlage 1

Vragenlijst (4/16)

Indien vraag 4 is niet 'Nooit'

5. U heeft aangegeven dat u in de afgelopen vijf jaar vanaf Groningen Airport Eelde bent gevlogen. Hoe was uw ervaring in het algemeen met Groningen Airport Eelde?

- Zeer positief
- Positief
- Niet positief / niet negatief
- Negatief
- Zeer negatief

Indien vraag 5 Negatief of Zeer negatief

6. Kunt u kort toelichten waarom uw ervaring met Groningen Airport Eelde [voeg in antwoord vraag 5] was?

Open vraag

Indien vraag 2 'Ik vlieg nooit'

De volgende vragen gaan over Groningen Airport Eelde. Een vliegveld in Noord-Nederland.

Bijlage 1

Vragenlijst (5/16)

7. De aanwezigheid van een internationaal vliegveld als Groningen Airport Eelde maakt het aantrekkelijker voor internationale bedrijven (als bijvoorbeeld Google) om zich te vestigen in Noord-Nederland.

In welke mate ziet u dit als een belangrijke bijdrage van Groningen Airport Eelde aan regio Noord-Nederland?

Ik zie dit als...

- Een zeer belangrijke bijdrage
- Een belangrijke bijdrage
- Een niet belangrijke / niet onbelangrijke bijdrage
- Een onbelangrijke bijdrage
- Een zeer onbelangrijke bijdrage

Bijlage 1

Vragenlijst (6/16)

8. Naast vakantievluchten verzorgt Groningen Airport Eelde ook andere diensten. Van welk van deze diensten was u op de hoogte?
- Medische- en donorvluchten voor het UMCG
 - Standplaats van de traumahelikopter van het UMCG
 - Vluchten voor defensie en politie
 - Lesvluchten
 - Transportvluchten
 - Vestigingsplek voor bedrijven
 - Onderwijslocatie voor verschillende opleidingen in Noord-Nederland
-
- Niet op de hoogte
 - Wel op de hoogte

Bijlage 1

Vragenlijst (7/16)

9. In welke mate vindt u het belangrijk dat Groningen Airport Eelde deze diensten verzorgt?

- Passagiersvluchten
- Medische- en donorvluchten voor het UMCG
- Standplaats van de traumahelikopter van het UMCG
- Vluchten voor defensie en politie
- Lesvluchten
- Transportvluchten
- Vestigingsplek voor bedrijven
- Onderwijslocatie voor verschillende opleidingen in Noord-Nederland

- Zeer belangrijk
- Belangrijk
- Niet belangrijk / niet onbelangrijk
- Onbelangrijk
- Zeer onbelangrijk
- Weet niet

Bijlage 1

Vragenlijst (8/16)

10. Groningen Airport Eelde besteedt aandacht aan klimaat, milieu en natuur. Zij wil graag een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart.

Van welk van de volgende activiteiten van Groningen Airport Eelde met betrekking tot deze thema's was u op de hoogte?

- Een zonnepark dat 6.600 huishoudens van energie voorziet
 - Ontwikkelen van een waterstof-infrastructuur om op termijn vluchten en activiteiten op de grond op waterstof te kunnen verzorgen
 - Onderhouden van natuur-compensatiegebieden zoals faunatunnels, houtwallen en bospercelen, vleermuiskasten en amfibieënpoeien rondom de luchthaven
 - Opzetten van NXT Airport: een living lab omgeving voor bedrijven, overheden en kennisinstellingen op het gebied van duurzaamheid, energie, innovatie en educatie
-
- Niet op de hoogte
 - Wel op de hoogte

Bijlage 1

Vragenlijst (9/16)

11. In welke mate vindt u het belangrijk dat Groningen Airport Eelde deze activiteiten onderneemt?
- Een zonnepark die 6.600 huishoudens van energie voorziet
 - Ontwikkelen van een waterstof-infrastructuur om op termijn vluchten en activiteiten op de grond op waterstof te kunnen verzorgen
 - Onderhouden van natuur-compensatiegebieden zoals faunatunnels, houtwallen en bospercelen, een vleermuiskasten en amfibieënpoeLEN rondom de luchthaven
 - Opzetten van NXT Airport: een living lab omgeving voor bedrijven, overheden en kennisinstellingen op het gebied van duurzaamheid, energie, innovatie en educatie
-
- Zeer belangrijk
 - Belangrijk
 - Niet belangrijk / niet onbelangrijk
 - Onbelangrijk
 - Zeer onbelangrijk
 - Weet niet

Bijlage 1

Vragenlijst (10/16)

12. Is Groningen Airport Eelde volgens u van voldoende waarde voor regio Noord-Nederland om voort te blijven bestaan?

- Ja
- Nee
- Weet niet
- Geen mening

Indien vraag 12 is 'Nee'

13. U gaf aan dat Groningen Airport Eelde volgens u niet van voldoende waarde is voor regio Noord-Nederland om voort te blijven bestaan.

Op welke manier moet Groningen Airport Eelde volgens u verbeteren om van voldoende waarde te zijn voor regio Noord-Nederland?

Open vraag

Bijlage 1

Vragenlijst (11/16)

14. Op dit moment zijn de openingstijden (de tijden waarbinnen gevlogen mag worden) van Groningen Airport Eelde als volgt:
Maandag t/m vrijdag van 6:30 tot 23:00
Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 23:00

Groningen Airport Eelde zou graag meer bestemmingen aanbieden dan zij nu doet. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde verruimd worden.

De doordeweekse openingstijden zouden in dat geval wijzigen naar:
Maandag t/m vrijdag van 06:00 tot 0:00
De openingstijden op zaterdag, zondag en feestdagen blijven gelijk aan de huidige tijden.

Hoe staat u tegenover deze eventuele verruiming van de openingstijden?

Let op: De verruiming van de openingstijden geldt alleen voor passagiersvluchten, niet voor lesvluchten.

- Zeer positief
- Positief
- Niet positief / niet negatief
- Negatief
- Zeer negatief
- Weet niet

Bijlage 1

Vragenlijst (12/16)

Indien vraag 14 is niet 'Zeer negatief' of 'Negatief'

15. Waarom staat u [voeg in antwoord vraag 14] tegenover een eventuele verruiming van de openingstijden voor passagiersvluchten?

Open vraag

16. Stel dat de openingstijden van Groningen Airport Eelde ook in het weekend en op feestdagen verruimd worden.

De openingstijden van maandag t/m vrijdag wijzigen dan van 6:30 tot 23:00 naar 06:00 tot 0:00

De openingstijden in het weekend en op feestdagen wijzigen dan van 07:30 tot 23:00 naar 07:30 tot 00:00.

Hoe staat u tegenover een eventuele verruiming van de openingstijden doordeweeks en in het weekend/op feestdagen?

Let op: De verruiming van de openingstijden geldt alleen voor passagiersvluchten, niet voor lesvluchten.

- Zeer positief
- Positief
- Niet positief / niet negatief
- Negatief
- Zeer negatief
- Weet niet

Bijlage 1

Vragenlijst (13/16)

Indien vraag 2 is niet 'Ik vlieg nooit'

17. In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen.

- Als een vliegreis vanaf Schiphol Airport hetzelfde kost als vanaf Groningen Airport Eelde, heeft Groningen Airport Eelde mijn voorkeur.
 - Als Groningen Airport Eelde meer bestemmingen aanbiedt, zal ik vaker gebruikmaken van Groningen Airport Eelde.
-
- Helemaal mee eens
 - Eens
 - Niet eens / niet oneens
 - Oneens
 - Helemaal mee oneens

Indien vraag 17 stelling 1 'eens' of 'helemaal mee eens'

18. Waarom heeft Groningen Airport Eelde uw voorkeur boven Schiphol Airport wanneer bestemming en prijs gelijk zijn?

Open vraag

Bijlage 1

Vragenlijst (14/16)

Indien vraag 17 stelling 1 'oneens' of 'helemaal mee oneens'

19. Waarom heeft Groningen Airport Eelde niet uw voorkeur boven Schiphol Airport wanneer bestemming en prijs gelijk zijn?

Open vraag

20. Ervaart u wel eens geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde?

- Nee, nooit
- Ja, soms
- Ja, regelmatig

Indien vraag 20: 'ja, soms' of 'ja, regelmatig'

21. U gaf aan dat u soms of regelmatig geluidsoverlast ervaart van Groningen Airport Eelde. In welke mate vindt u deze overlast acceptabel?

- Zeer acceptabel
- Acceptabel
- Niet acceptabel / niet onacceptabel
- Onacceptabel
- Zeer onacceptabel

Bijlage 1

Vragenlijst (15/16)

Indien vraag 20: 'ja, soms' of 'ja, regelmatig'

22. Door welk type vlucht wordt deze geluidsoverlast veroorzaakt?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Passagiersvluchten
- Lesvluchten
- Militaire vluchten
- Medische vluchten (in de nacht)
- De traumahelikopter
- Weet ik niet

Indien vraag 20: 'ja, soms' of 'ja, regelmatig'

23. Heeft u wel eens een klacht ingediend voor geluidsoverlast van Groningen Airport Eelde?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet meer
- Wil ik niet zeggen

Bijlage 1

Vragenlijst (16/16)

Indien vraag 20: 'ja, soms' of 'ja, regelmatig'

24. Verwacht u dat een eventuele verruiming van de doordeweekse openingstijden van Groningen Airport Eelde voor passagiersvluchten zal leiden tot meer geluidsoverlast voor u?

Ter herinnering de openingstijden zullen wijzigen van:

Maandag t/m vrijdag van 6:30 tot 23:00

Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 23:00

Naar:

Maandag t/m vrijdag van 06:00 tot 0:00

De openingstijden op zaterdag, zondag en feestdagen blijven gelijk aan de huidige tijden.

- Ja, zeker
- Ja, misschien
- Nee

25. Alles overwegende, in welke mate staat u op dit moment positief of negatief tegenover Groningen Airport Eelde?

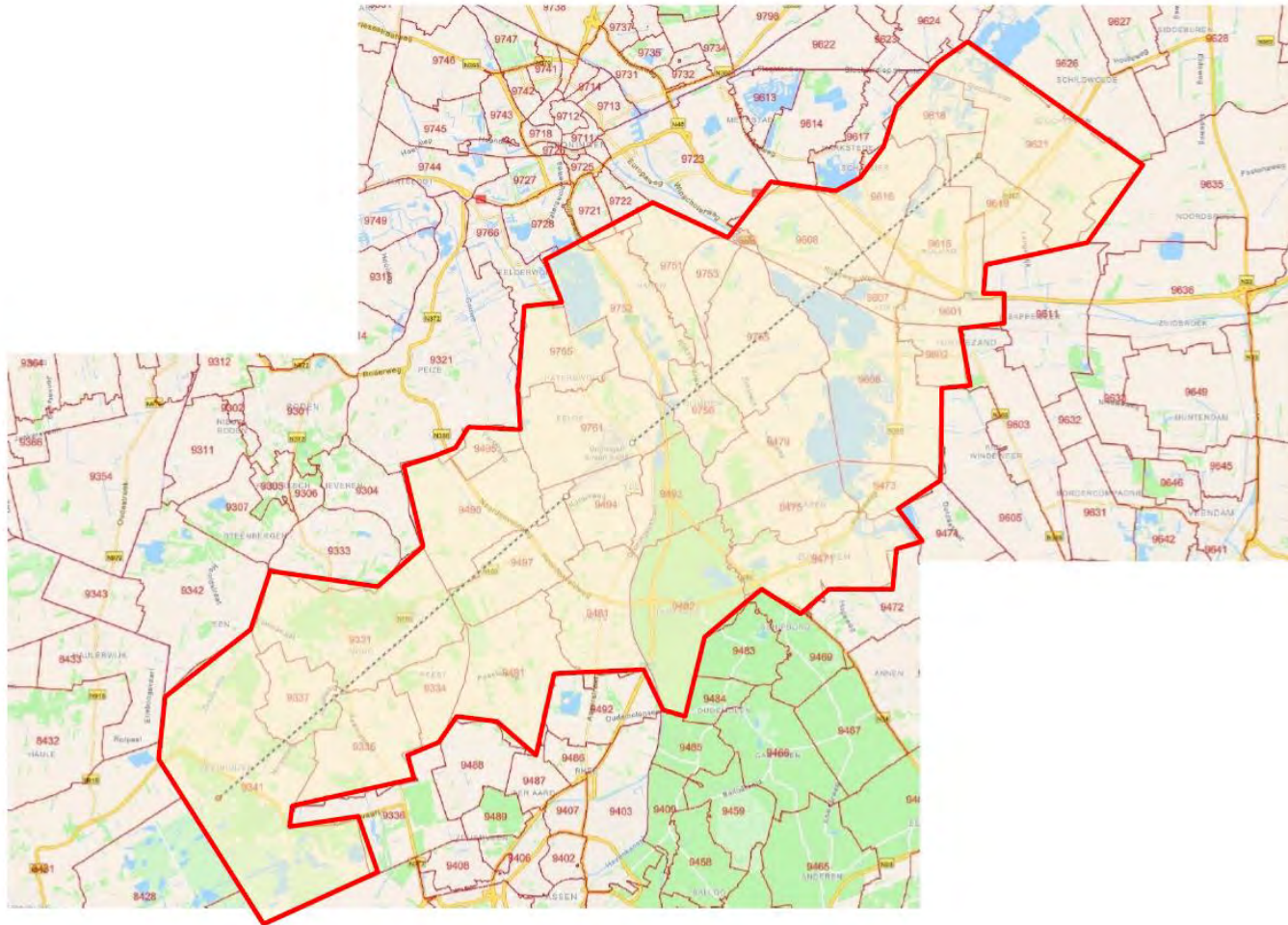
- Zeer positief
- Positief
- Neutraal
- Negatief
- Zeer negatief

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

Open vraag

Bijlage 2

Overzichtskaart directe omgeving



Bijlage 3

Overzichtskaart wijde omgeving



Powered by Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom, Wikipedia

Bijlage 4

Nipobase als steekproefbron

Kantar beschikt over een kwalitatief zeer hoogwaardig accesspanel. Ons panel is groot: er zijn circa 100.000 personen beschikbaar voor online onderzoek. Bovendien ligt ons panel sterk in lijn met de populatiesamenstelling volgens de MOA Gouden Standaard. Ons panel is gecertificeerd voor ISO 26362 (opzetten en exploiteren accesspanels voor marktonderzoek).

De kwaliteit borgen we door onze wervingsmethodiek en intensief panelbeheer. De aandacht voor representativiteit begint bij de werving: wij selecteren en benaderen personen zelf (zelfaanmelding is niet mogelijk).

Ons panel wordt actief beheerd. Respondenten worden nauwgezet gemonitord om de belasting te beperken en de kwaliteit van antwoorden te bewaken. Wij borgen de kwaliteit door de volgende werkwijze:

- **Inschrijven.** Inschrijven geschiedt op huishoudniveau. Bij nieuwe inschrijvingen controleren wij de identiteit.
- **Controle gegevens.** We controleren op dubbele inschrijvingen. Ieder huishouden moet een uniek e-mailadres hebben. Op dit moment verzamelen we ook alle e-mailadressen binnen de huishoudens, zodat elk panellid direct kan worden benaderd.
- **Actualiseren gegevens.** Jaarlijks update elk panellid zijn achtergrondgegevens. Respondenten die niet reageren worden op 'inactief' gezet en bij blijvende non-respons uitgeschreven.
- **Controle op inactiviteit.** Panelliden die in zes maanden op minder dan 10% van de vragenlijsten responderen, worden op inactief gezet. Als zij niet binnen vier weken hun account activeren, worden zij uitgeschreven. Het jaarlijkse panelverloop is circa 5%.

Voorbeelden van beschikbare kenmerken Nipobase

<i>Kenmerken van de persoon</i>	<i>Kenmerken van het huishouden</i>
• sekse	• sociale klasse
• leeftijd	• grootte huishouden
• opleidingsniveau	• regio, urbanisatiegraad
• etniciteit	• hoogte huishoudinkomen
• chronische aandoening	• burgerlijke staat
• eigen inkomen (wel/niet)	• kerkelijke gezindte
• werkzaamheid	• positie in het huishouden
• type dienstverband	• aantal auto's in het huishouden
• beroepsgroep	• huurwoning of koopwoning
• branche	• woningtype
• grootteklasse	• samenstelling van het huishouden (sekse en leeftijd leden huishouden)
• uren werkzaam in de week	• sociale klasse

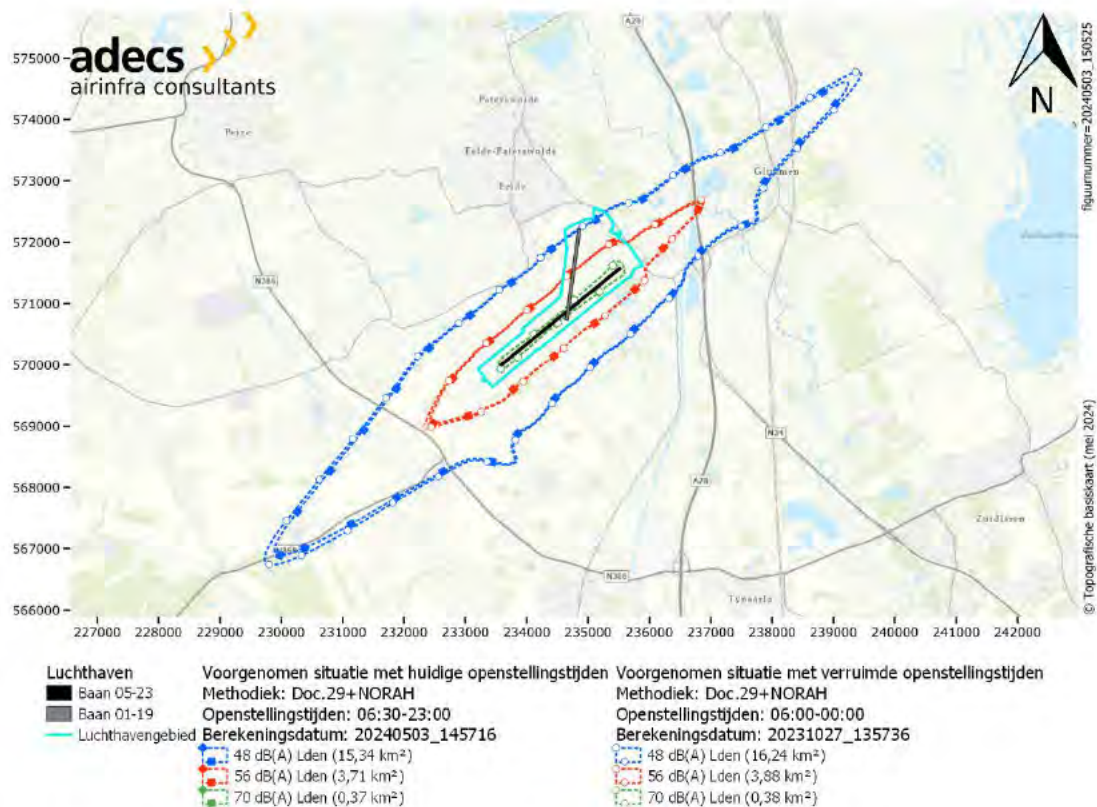
handelsverkeer blijft het huidige patroon volgen, de overige 40% van het handelsverkeer volgt een verdeling van 60% dag en 40% avond, zie tabel 1. Het overige verkeer binnen de voorgenomen situatie is voor beide scenario's gelijk en zonder aanpassing overgenomen uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie. De resultaten voor geluidsbelasting en tellingen zijn voor beide scenario's uitgevoerd met een volledige invoerset op basis van alle segmenten.

Tabel 1 Overzicht van het aantal bewegingen in het handelsverkeer segment per scenario met verschillende openstellingstijden. Afgerond op gehele getallen.

Scenario	Voorgenomen situatie met huidige openstellingstijden	Voorgenomen situatie met verruimde openstellingstijden	Vershil verruimd minus huidig
Openstellingstijden	06:30 – 23:00 uur	06:00 – 00:00 uur	
Dag (7:00 tot 19:00 uur)	1.843	1.843	0
Avond (19:00 tot 23:00 uur)	599	453	-147
Nacht (23:00 tot 07:00 uur)	2	149	147
Totaal	2.444	2.444	0

Geluidsbelasting – etmaal (L_{den})

Figuur 1 brengt het effect van de aanpassing van de openstellingstijden op de L_{den}-geluidsbelasting in kaart. Het aanpassen van de openstellingstijd levert een verschil tussen beide scenario's op van 0,01 tot 0,90 km² oppervlakte op basis van de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren, zie ook tabel 2. Tabel 2 laat daarnaast zien dat deze verschillen overeenkomen met een verschil van 0 tot 40 ernstig gehinderden (EGH) binnen deze contouren. Figuur 1 geeft weer dat dit verschil vooral zichtbaar is in het verlengde van baan 05/23. De verschillen tussen de scenario's in de breedte van de contour zijn verwaarloosbaar klein.



Figuur 1 Effect verruiming openstellingstijden op de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-geluidsbelasting.

Geluidsbelasting – nacht (L_{night})

Figuur 2 brengt het effect van de aanpassing van de openstellingstijden op de L_{night} -geluidsbelasting in kaart. Het aanpassen van de openstellingstijden levert een verschil tussen beide scenario's op van 0,62 tot 3,22 km² oppervlakte op basis van de 40 en 48 dB(A) L_{night} -contouren, zie ook tabel 2. Tabel 2 laat zien dat deze verschillen niet leiden tot een verschil in ernstig slaapverstoorden (ESV) binnen deze contouren. Figuur 2 laat zien dat het effect op de L_{night} -contouren, vergelijkbaar met de L_{den} -contouren, weer met name zichtbaar is in het verlengde van baan 05/23.



Figuur 2 Effect verruiming openstellingstijden op de 40 en 48 dB(A) L_{night} -geluidsbelasting.

Tabel 2 Effect in oppervlakte (km²) van de L_{den} - en L_{night} -contouren en aantallen ernstig gehinderden (EGH) en aantallen ernstig slaapverstoorden (ESV), gekoppeld aan de L_{den} - en L_{night} -contouren. De aantallen EGH en ESV zijn afgerond op 10-tallen.

Scenario	Voorgenomen situatie met huidige openstellingstijden		Voorgenomen situatie met verruimde openstellingstijden		Verschil verruimd minus huidige	
	06:30 – 23:00 uur		06:00 – 00:00 uur			
L_{den} 48 dB(A)	15,34 km ²	250 EGH	16,24 km ²	290 EGH	0,90 km ²	40 EGH
L_{den} 56 dB(A)	3,71 km ²	10 EGH	3,88 km ²	20 EGH	0,17 km ²	10 EGH
L_{den} 70 dB(A)	0,37 km ²	0 EGH	0,38 km ²	0 EGH	0,01 km ²	0 EGH
L_{night} 40 dB(A)	1,78 km ²	0 ESV	4,95 km ²	0 ESV	3,17 km ²	0 ESV
L_{night} 48 dB(A)	0,46 km ²	0 ESV	1,07 km ²	0 ESV	0,61 km ²	0 ESV

ANALYSE EFFECTEN VERRUIMING OPENINGSTIJDEN GRONINGEN AIRPORT EELDE

NOTITIE

seo • economisch onderzoek

AUTEURS

[REDACTED], MET MEDEWERKING VAN [REDACTED]

IN OPDRACHT VAN

GRONINGEN AIRPORT EELDE

AMSTERDAM, 24 JUNI 2024

SEO-notitie nr. 2024-90

Informatie & Disclaimer

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

Copyright © 2024 SEO Amsterdam.

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

Roetersstraat 29
1018 WB, Amsterdam

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

Samenvatting

Doel en aanpak

Groningen Airport Eelde (GAE) heeft in haar aanvraag voor het luchthavenbesluit het verzoek opgenomen tot een verruiming van de openingstijden. Het gaat hierbij om een verruiming van de openingstijden voor alleen commercieel passagiersverkeer met een half uur in de ochtend gedurende werkdagen en een met uur in de avond op alle dagen.

GAE heeft op basis van haar bedrijfseconomische prognosemodel bij de aanvraag een inschatting gegeven van de effecten voor het aantal af te handelen passagiers en verkeersbewegingen in de periode tot aan 2033. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft de luchthaven verzocht om een verdere toelichting op de economische effecten vanuit het oogpunt van maatschappelijke kosten en baten. Hierbij dient de verdere toelichting aan te sluiten bij de nationale werkwijzer luchtvaartspecifieke maatschappelijke kosten-batenanalyse.

In opdracht van GAE analyseert SEO Economisch Onderzoek in deze notitie de relevante onderdelen van zo'n economische onderbouwing vanuit het perspectief van de maatschappelijke kosten en baten. Dit leidt zowel tot een kwalitatieve interpretatie van economische effecten in een alternatief met verruimde openingstijden als een kwantitatieve (ruwe) inschatting van deze effecten op basis van (openbare) kengetallen. Gegeven de onderzoeksvraag betreft de analyse nadrukkelijk geen integrale MKBA en is er ook geen sprake van een toets op de validiteit van de uitkomsten van het bedrijfseconomisch prognosemodel dat als basis dient voor de kwalitatief en kwantitatief in te schatten effecten.

Effecten vanuit het perspectief van maatschappelijke kosten en baten

De aangevraagde verruiming van de openingstijden en de bijhorende investeringen in terminal- en parkeercapaciteit leiden tot een (versnelde) groei in het aantal charterpassagiers op GAE over de periode 2024-2033. Vanuit het perspectief van de maatschappelijke kosten en baten is daarbij van belang dat:

- de additionele reizigers in het nulalternatief meest waarschijnlijk vanaf een andere Nederlandse luchthaven (met name Schiphol) zouden vliegen;
- deze additionele reizigers veranderingen kennen in reistijd (vliegen en voor- en natransport) en reiskosten (voor- en natransport), maar dat de al in het nulalternatief aanwezige reizigers geen verandering in baten en kosten hebben;
- het producentensurplus beperkt kan toenemen als gevolg van het benutten van schaalvoordelen, in het bedrijfseconomisch prognosemodel wordt verder uitgegaan van gelijkblijvende prijzen;
- voor kleinere maatregelen de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's aanbeveelt om geen bredere economische effecten (agglomeratie, werkgelegenheid en toerisme) op te nemen om dubbeltellingen te voorkomen;
- de additionele chartervluchten resulteren in een toename van maatschappelijke kosten door omgevings- en klimaateffecten, hierbij nemen we aan dat eventuele vrijkomende capaciteit op andere Nederlandse luchthavens (met name Schiphol) met gelijksoortige luchtvaartactiviteiten wordt ingevuld;
- de charterpassagiers nagenoeg allen in Nederland wonen;
- de luchthaven GAE in volledig Nederlands eigendom is;
- de bedienende (charter)maatschappijen ongeveer voor vijftig procent Nederlands eigendom vertegenwoordigen.

Uitkomsten kwantitatief

Het verschil tussen het nulalternatief en het beleidsalternatief over de periode 2024-2033 bedraagt het bedienen van 15 procent meer charterpassagiers en 16 procent meer bewegingen in deze tien jaar. Het gaat in totaal om circa 345 duizend extra charterpassagiers en een kleine 2.600 extra (charter)vliegbevingen. Op basis van de kengetallen over reistijdwaardering en de gemiddelde externe kosten van verkeersbewegingen (auto en vliegtuig) laat Tabel S.1 de kwantitatieve inschatting zien van de verschillende elementen over de periode van nu tot 2033 uitgedrukt in miljoen euro contante waarde. De bandbreedte bij broeikasgasemissies en well-to-tank/wing volgt uit de onzekerheid over de te hanteren maatschappelijke CO2-prijs. We kijken daarbij naar drie CO2-prijzen, namelijk de prijs in een scenario met lage klimaatdoelen, hoge klimaatdoelen en een scenario dat aansluit bij het beperken van de opwarming van de aarde tot maximaal 2 graden Celsius.

Tabel S.1 De effecten voor gebruikers zijn naar verwachting positief, voor producenten licht negatief door de investering en de omgevings- en klimaateffecten zijn sterk afhankelijk van de CO2-emissies

Effect	Verschil tussen nul- en beleidsalternatief tot 2033 in € miljoen contante waarde		
Gebruikers			
Reistijd vliegtuig		-/ 8,0	
Reistijd voor- en natransport		+5,5	
Reiskosten voor- en natransport		+5,5	
Parkeerkosten		8,2	
Producenten			
Investeringen terminal en parkeren		-/ 0,5	
Producentensurplus luchthaven		0,10	
Producentensurplus maatschappijen		0,05	
Werkgelegenheid en toerisme		nihil	
Omgevings- en klimaateffecten			
Externe veiligheid		-/ 0,9	
Luchtvervuilende emissies		-/ 1,0	
Geluid		-/ 0,4	
	<u>Laag</u>	<u>Hoog</u>	<u>2-gradenscenario</u>
Broeikasgasemissies	-/ 2,2	-/ 8,6	-/ 14,7
Well-to-Tank broeikasgasemissies	-/ 2,8	-/ 3,9	-/ 4,9

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2024)

1 Inleiding

Achtergrond en onderzoeksvragen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft in het kader van de aanvraag luchthavenbesluit van Groningen Airport Eelde (GAE) aan de luchthaven verzocht om een nadere toelichting te geven op verschillende elementen van de economische onderbouwing zoals opgesteld ten behoeve van de aanvraag luchthavenbesluit. De door IenW gevraagde onderbouwing dient aan te sluiten bij het economisch perspectief van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), en in het bijzonder bij de in opdracht van IenW opgestelde werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's. Deze werkwijzer is in 2021 gepubliceerd en opgesteld door een onderzoeksconsortium van SEO, Decisio, Twynstra Gudde en To70.

Om invulling te geven aan het verzoek van IenW heeft GAE aan SEO gevraagd om te komen tot een onderbouwing en nadere toelichting van de ingediende economische onderbouwing bij de aanvraag luchthavenbesluit.

Aanpak

Om tot een onderbouwing en nadere toelichting te komen zet SEO op basis van de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's de belangrijkste elementen van de maatschappelijke kosten en baten uiteen in deze notitie. Het definiëren van het vertrekpunt is daarbij essentieel en staat steeds centraal in de analyse: wat is het beleidsalternatief, wat is het nulalternatief en welke verschillen tussen de alternatieven zijn relevant vanuit het perspectief van maatschappelijke kosten en baten? Het beleidsalternatief verschilt in de kern door verruimde openingstijden en eerdere investeringen in terminal- en parkeer capaciteit.

Naast deze kwalitatieve duiding is er voor de verschillende componenten ook een kwantitatieve inschatting gemaakt op basis van kengetallen en/of aannames. Hierbij maken we gebruik van openbare rapporten en data enerzijds en bedrijfsspecifieke gegevens van GAE anderzijds. Voor de onderzoeks aanpak ten behoeve van deze notitie gelden de volgende opmerkingen betreffende het doel en de afbakening (reikwijdte) van de studie:

- de studie sluit aan bij de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's, maar is geen integrale MKBA. Het uitvoeren van een integrale MKBA vergt op onderdelen een meer specifieke aanpak, zoals bijvoorbeeld het kwantificeren van effecten op het aantal passagiers aan de hand van luchtvaartmodellen;
- de analyse van de effecten gaat uit van de ingeschatte verandering in het verkeer in de verschillende alternatieven zoals deze volgen uit het bedrijfseconomische prognosemodel van GAE. In een eerdere notitie heeft SEO Economisch Onderzoek in opdracht van de gemeente Tynaarlo gekeken naar de validiteit van de onderbouwing, zie Behrens et al. (2023a). Als onderdeel van die analyse zijn verschillende aannames uit het bedrijfseconomisch model getoetst aan gangbare inzichten uit andere bronnen, zoals wetenschappelijke studies en het nationaal luchtvaartmodel AEOLUS. Een externe toetsing van uitgangspunten en/of aannames valt nu buiten de reikwijdte van de vraagstelling, aangezien de vraag nu voorligt om de maatschappelijke kosten en baten van de door GAE al gecommuniceerde veranderingen tussen het nul- en beleidsalternatief langs de meetlat van de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's in kaart te brengen.

Leeswijzer

Sectie 2 beschrijft naast de opzet en rol van de MKBA ook de in deze analyse gebruikte definitie van het nul- en beleidsalternatief. In Sectie 3 volgt een samenvatting van de uitkomsten in verkeersbewegingen en een kwalitatieve duiding van deze uitkomsten vanuit het perspectief van de MKBA. Sectie 4 koppelt kengetallen aan de verschillende kwalitatief geduide elementen om tot een (illustratieve) inschatting van de effecten te komen. Sectie 5 concludeert.

2 MKBA-raamwerk, nul- en beleidsalternatief

Stappenplan MKBA's

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is een hulpmiddel bij de besluitvorming rondom een beleidsmaatregel of investering. Dit hulpmiddel biedt het kader om alle effecten op een consistente (economische) wijze in beeld te brengen en tegen elkaar af te wegen. Een MKBA is een instrument en vervangt de besluitvorming dus niet, de uiteindelijke besluitvorming is een taak van de beleidsmakers.

In 2021 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een werkwijzer laten opstellen voor luchtvaartspecifieke MKBA's (SEO, Decisio & To70, 2021). Het voorgeschreven stappenplan voor deze specifieke MKBA's sluit aan bij de al eerder uitgewerkte aanbevelingen en werkwijze uit de rijksbrede Algemene MKBA-leidraad (CPB & PBL, 2022):

1. **Probleemanalyse:** Welk knelpunt of welke kans doet zich voor en hoe ontwikkelt deze zich, welke beleidsdoelstellingen volgen hieruit en welke oplossingsrichtingen zijn kansrijk?
2. **Vaststellen nulalternatief:** Wat is de meest waarschijnlijke ontwikkeling zonder beleid, het te meten effect is gelijk aan het beleidsalternatief minus het nulalternatief;
3. **Definitie beleidsalternatieven:** Beschrijf de te nemen maatregelen, rafel deze uiteen tot samenstellende onderdelen en definieer meerdere alternatieven en varianten;
4. **Bepalen effecten en baten:** Identificeer de relevante effecten, kwantificeer en waardeer vervolgens deze effecten (monetariseren);
5. **Bepalen kosten:** Identificeer de opgeofferde middelen om de oplossing te implementeren, neem hierbij enkel de additionele kosten ten opzichte van het nulalternatief mee;
6. **Varianten- en risicoanalyse:** Identificeer de belangrijkste onzekerheden en risico's, en analyseer de gevolgen van de uitkomsten;
7. **Opstellen overzicht kosten en baten:** Reken alle kosten en baten naar hetzelfde basisjaar en bepaal het saldo, benoem ook de niet-gemonetariseerde effecten;
8. **Resultaten presenteren:** Relevant, toegankelijk, duidelijk, transparant, reproduceerbaar, voorzie resultaten ook van een interpretatie.

Voor de huidige analyse van de aangevraagde verruiming van de openingstijden op GAE volgen we grotendeels dit stappenplan. De probleemanalyse (1), definitie van beleidsalternatieven (3) en de varianten- en risicoanalyse (6) vallen buiten de reikwijdte. De probleemanalyse en het beleidsalternatief zijn binnen de huidige analyse een gegeven. GAE heeft niet gevraagd om een analyse van varianten en risico's.

Definitie nul- en beleidsalternatief openingstijden GAE

Rol van nul- en beleidsalternatief in werkwijzer

Uit de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's volgen aanbevelingen bij het formuleren van het nul- en beleidsalternatief. Het doel van de MKBA is om vooraf te toetsen of een beleidsmaatregel of investering vanuit welvaartseconomisch perspectief te verantwoorden is. Een zuivere vergelijking tussen de situatie zonder de beleidsmaatregel of investering en de situatie met de beleidsmaatregel of investering is daarom van groot belang.

Het nulalternatief representeert een toekomstige situatie die het meest waarschijnlijk is in het geval dat de te beoordelen maatregel of investering niet wordt uitgevoerd (CPB & PBL, 2013). Het nulalternatief bestaat uit de te verwachten exogene ontwikkelingen (zoals economische, demografische, technologische en geopolitieke ontwikkelingen) en de uitvoering van vaststaand (overheids)beleid. Omdat het nulalternatief over de toekomst gaat en daarmee per definitie onzekerheid kent, beveelt de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's aan om te werken met bandbreedtes. Een voorbeeld van zo'n bandbreedte is het doorrekenen van de MKBA-uitkomsten voor een situatie met lage demografische en economische groei enerzijds en een situatie met hoge demografische en economische groei anderzijds (ook wel de WLO-laag- en WLO-hoog-scenario's genoemd).

Het beleidsalternatief is gelijk aan het nulalternatief plus het effect van de kleinst mogelijke verzameling van onderling samenhangende maatregelen en/of investeringen die een aannemelijke relatie hebben met de beoogde effecten die in de specifieke MKBA onderzocht worden. Tot slot benoemt de werkwijzer dat de maatregelen en investeringen naar verwachting technisch en juridisch uitvoerbaar en economisch haalbaar dienen te zijn.

Toepassing nul- en beleidsalternatief GAE

De kleinst mogelijke verzameling van de onderling samenhangende maatregelen en/of investeringen voor het nemen luchthavenbesluit betreffen de verruiming van de openingstijden en de bijhorende investeringen in infrastructuur. Specifiek gaat het om een verruiming van de openingstijden voor commercieel passagiersverkeer met een half uur in de ochtend gedurende werkdagen en met een uur in de avond op alle dagen, zie Box 2.1 voor verdere details. Commercieel passagiersverkeer gaat om de uitvoering van luchtvaartdiensten volgens een vooraf bepaald schema. Aanvullend bij dit beleidsalternatief hoort een investering van circa €5 miljoen in 2030 voor de uitbreiding van de terminal/aankomsthal en de aanleg van nieuwe (extra) parkeerterreinen. Verder bevat het beleidsalternatief geen additionele beleidsmaatregelen of investeringen ten opzichte van het nulalternatief. De genoemde maatregelen en investeringen voldoen naar verwachting aan de eis dat deze technisch en juridisch uitvoerbaar en economisch haalbaar zijn.

Box 2.1 Aangevraagde verruiming van openingstijden met een half uur in de ochtend en een uur in de avond

Openingstijden in nulalternatief (op basis van Omzettingsregeling):

- Maandag tot en met vrijdag van 6:30 tot 23:00 uur;
- Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 23:00 uur;

Voorgestelde verruiming openingstijden in beleidsalternatief, enkel voor commercieel passagiersverkeer:

- Maandag tot en met vrijdag van 6:00 tot 24:00 uur;
- Zaterdag, zondag en feestdagen van 07:30 tot 24:00 uur;

In de Omzettingsregeling is momenteel al een extensieregeling van toepassing voor de periode tussen 23:00 en 24:00 uur voor commerciële vluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten landen, voor zover sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden die op het moment van vertrek niet waren te voorzien, of door technische storingen of extreme weersomstandigheden.

Bron: Aanvraag luchthavenbesluit GAE

Huidige vergunde geluidsruijme vormt niet het nulalternatief binnen de MKBA

De geldende Omzettingsregeling geeft onder andere de begrenzing van het geluid en de externe veiligheid rond de luchthaven. Voor het bepalen van deze grenswaarden zijn in 2012 verkeersgegevens gebruikt. De verkeersgegevens bestaan onder andere uit de vlootmix en het aantal vliegbewegingen per vliegtuigtype en geluidscategorie. In het proces van de m.e.r.-beoordeling worden de in 2012 bepaalde verkeersgegevens als referentiescenario gebruikt om het verschil met het beleidsalternatief betreffende de verruiming van de

openingstijden te laten zien. Vanuit het oogpunt van de MKBA is zo'n hypothetisch referentiescenario echter niet geldig als nulalternatief. Het gaat immers niet om de meest waarschijnlijke toekomstige situatie in het geval dat de te beoordelen maatregel of investering niet wordt uitgevoerd. Hierdoor ontstaat een verschil in de analyse voor de m.e.r.-beoordeling en analyse vanuit het raamwerk van de MKBA in deze notitie.

3 Analyse nul- & beleidsalternatief in de MKBA

Bedrijfseconomisch prognosemodel

Groningen Airport Eelde heeft ten behoeve van het formuleren van haar strategie een bedrijfseconomisch prognosemodel ontwikkeld. Het model bestaat uit verschillende modules en mogelijkheden om scenario's door te rekenen. Voor dit onderzoek heeft SEO Economisch Onderzoek toegang gekregen tot dit model. Een expliciet scenario in het model is het beleidsalternatief verruiming van openingstijden en de bijhorende investeringen. Het prognosemodel laat de verwachte ontwikkelingen zien in het verkeer, de bedrijfsopbrengsten en -lasten en daarmee uiteindelijk ook enkele KPI's van de luchthaven zoals de kostendeckingsgraad van de exploitatie, investeringen, liquiditeit etc.

De scenario's zoals uitgewerkt in het bedrijfseconomisch prognosemodel vormen het startpunt voor de analyse van de verschillen tussen het nul- en het beleidsalternatief. Hiermee borgen we een valide vergelijking van de door GAE eerder gedeelde informatie in het strategisch plan enerzijds en de ontwikkelingen in onder andere het luchtverkeer die ten grondslag liggen aan de inschatting van de verschillende posten van de MKBA anderzijds. In een eerder onderzoek heeft SEO in opdracht van de gemeente Tynaarlo, medeaandeelhouder van GAE, de validiteit van de verschillende aannames uit het bedrijfseconomisch model getoetst aan gangbare inzichten uit andere bronnen, zoals wetenschappelijke studies en het nationaal luchtvaartmodel AEOLUS, zie Behrens et al. (2023a). In dat onderzoek concludeerde SEO – kort samengevat – dat de toekomststrategie en bijbehorende economische en financiële onderbouwing een realistische prognose geven van de toekomstige ontwikkeling van GAE tot aan 2033.¹

De voorgestelde verruiming van de openingstijden en bijhorende investeringen in de terminal- en parkeer capaciteit hebben als effect dat de luchthaven aantrekkelijker wordt voor haar gebruikers (commercieel passagiersverkeer). Daardoor manifesteert de reeds veronderstelde groei in het aantal passagiers zich eerder in de tijd. De voorgestelde verruiming van de openingstijden draagt daarmee positief bij aan de bedrijfseconomische (huidige en toekomstige) levensvatbaarheid van de luchthaven.²

De tijdshorizon van een MKBA is in principe oneindig, maar in de praktijk is deze horizon doorgaans op 100 jaar gesteld. Het bedrijfseconomisch prognosemodel en de strategische onderbouwing van de aanvraag van het luchthavenbesluit lopen tot en met 2033. Daardoor is er in de huidige analyse enkel informatie beschikbaar tot en met 2033. Het maken van aannames over de ontwikkeling na 2033 ligt buiten de reikwijdte van de opdracht.³ We maken hierbij wel een uitzondering voor de timing van de investering in de terminal- en parkeer capaciteit. De investering hangt namelijk samen met de eerder in de tijd behaalde passagiersomvang. Deze zelfde passagiersomvang zal in het nulalternatief ook plaatsvinden, maar enkele jaren na 2033. Met andere woorden, de investering zal in het nulalternatief ook plaatsvinden, maar enkele jaren na 2033. Het volledig toerekenen van de investering als een verschil tussen het nul- en beleidsalternatief leidt daarmee tot een onvolledig beeld en een

¹ Zie Behrens et al. (2023a) voor de gedetailleerde bevindingen en conclusies.

² Behrens et al. (2023a) behandelen in detail de vraag over de noodzakelijkheid van de verruiming van de openingstijden voor de levensvatbaarheid van GAE.

³ De bandbreedtes van deze ontwikkeling zijn wel kwalitatief aan te geven. De ene extreme aanname is dat de maatregelen en investeringen in de beleidsvariant enkel tot een (tijdelijke) versnelling van de omvang in activiteiten zullen leiden en dat dus het verschil tussen het nulalternatief en de beleidsvariant na 2033 snel minimaliseert (verdwijnt). De andere extreme aanname is dat de maatregelen en investeringen blijvend bijdragen aan een (toenemend) verschil tussen de activiteiten in het nulalternatief en de beleidsvariant, oftewel dat GAE uiteindelijk op een ander groeipad uitkomt. Deze extreme aanname is vervolgens begrensd door de in het luchthavenbesluit op te nemen grenzen.

overschatting van het (kosten)effect van de investering vanuit het perspectief van een MKBA. Dit lossen we op door voor de investering te kijken naar het verschil in contante waarde tussen een investering in 2033 en een investering enkele jaren na 2033. Dit verschil is dan het relevante verschil vanuit het perspectief van de MKBA.

Uitkomsten prognosemodel in passagiers en bewegingen

Het verschil tussen het nulalternatief en het beleidsalternatief over de periode 2024-2033 bedraagt het bedienen van 15 procent meer passagiers en 16 procent meer bewegingen. Tabel 3.1 laat de kwantitatieve effecten zoals ingeschat in het bedrijfseconomisch prognosemodel op hoofdlijnen zien voor het nulalternatief, het beleidsalternatief en het verschil tussen de twee alternatieven voor de komende tien jaar (2024 tot en met 2033). Deze tabel zoomt in op posten waarvoor veranderingen tussen het nul- en het beleidsalternatief bestaan. Uit de tabel volgt dat de verruiming van de openingstijden en de bijhorende investeringen enkel resulteren in additionele charterpassagiers en -vluchten.

Tabel 3.1 Uitkomsten bedrijfseconomisch prognosemodel in nulalternatief

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Nulalternatief										
<i>Passagiers</i>										
Charter	125.466	147.675	169.929	182.227	194.572	206.963	229.403	236.891	239.429	246.467
Lijn + LCC + GA	7.140	17.283	22.428	32.577	37.729	42.883	48.041	53.202	53.366	53.533
Totaal	132.606	164.958	192.357	214.804	232.301	249.847	277.443	290.092	292.794	300.000
<i>Bewegingen</i>										
Lijn+Charter+LCC	823	1.062	1.265	1.430	1.557	1.686	1.889	1.980	1.997	2.067
Overig	61.747	64.226	65.112	66.004	66.853	67.709	68.073	68.444	68.823	69.209
Totaal	62.570	65.288	66.376	67.434	68.411	69.395	69.963	70.425	70.820	71.276
Beleidsalternatief										
<i>Passagiers</i>										
Charter	125.466	167.675	194.929	212.227	229.572	246.963	274.403	286.891	289.429	296.467
Lijn + LCC + GA	7.140	17.283	22.428	32.577	37.729	42.883	48.041	53.202	53.366	53.533
Totaal	132.606	184.958	217.357	244.804	267.301	289.847	322.443	340.092	342.794	350.000
<i>Bewegingen</i>										
Lijn+Charter+LCC	823	1.212	1.453	1.656	1.820	1.987	2.227	2.356	2.373	2.443
Overig	61.747	64.226	65.112	66.004	66.853	67.709	68.073	68.444	68.823	69.209
Totaal	62.570	65.438	66.564	67.660	68.674	69.696	70.301	70.801	71.196	71.652
Vershil										
<i>Passagiers</i>										
Charter	0	20.000	25.000	30.000	35.000	40.000	45.000	50.000	50.000	50.000
Lijn + LCC + GA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	20.000	25.000	30.000	35.000	40.000	45.000	50.000	50.000	50.000
<i>Bewegingen</i>										
Lijn+Charter+LCC	0	150	188	226	263	301	338	376	376	376
Overig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	150	188	226	263	301	338	376	376	376

Bron: Samengesteld door SEO Economisch Onderzoek op basis van bedrijfseconomisch prognosemodel GAE

Er zijn 20 duizend tot 50 duizend additionele passagiers via GAE per jaar in het beleidsalternatief, over de periode 2024-2033 loopt dit op tot 345 duizend extra charterpassagiers in totaal. Dit komt neer op zo'n 15 procent extra passagiers over de hele periode. Om deze extra passagiers te bedienen, neemt het aantal jaarlijkse charterbewegingen in het beleidsalternatief toe met tussen de 150 en 376 bewegingen per jaar. Over de periode

2024-2033 zijn dit in totaal 2.594 extra bewegingen. Dit komt neer op zo'n 16 procent extra handelsverkeerbewegingen.

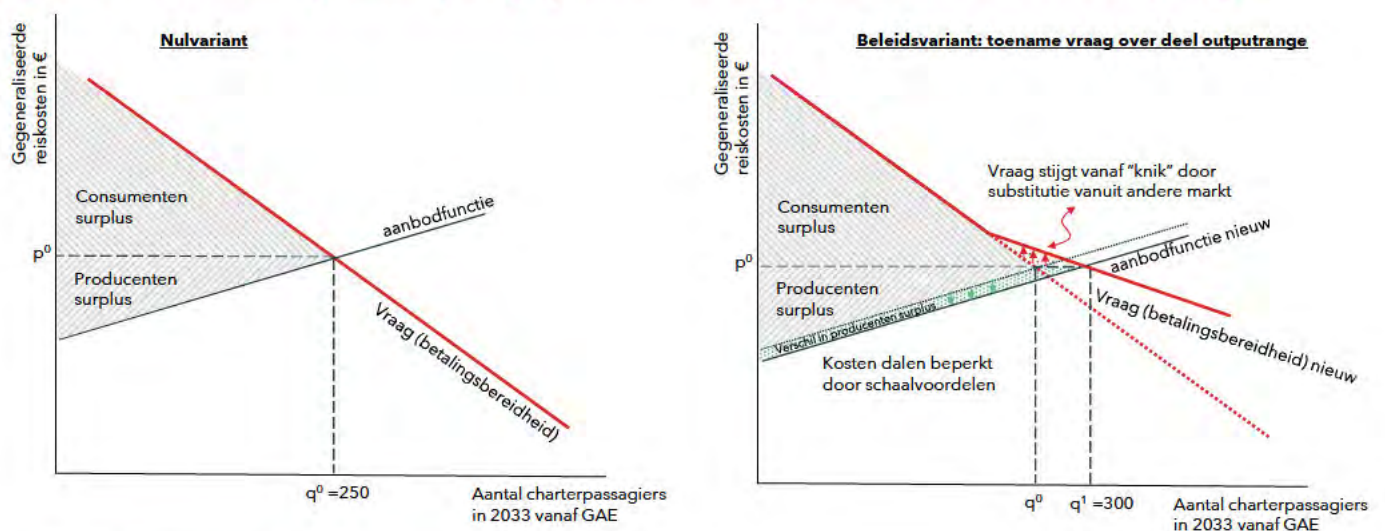
Kwalitatieve analyse uitkomsten effecten MKBA-perspectief

Extra passagiers, substitutie en gegeneraliseerde reiskosten

Waar komen de extra passagiers in de periode 2024-2033 vandaan? Om deze vraag te beantwoorden starten we vanuit de analyse van vraag en aanbod. Figuur 3.1 toont het marktevenwicht in 2033 van vraag en aanbod naar luchtvaartdiensten (in charterpassagiersbewegingen en gegeneraliseerde reiskosten) op GAE in het nulalternatief in het linkerdiagram. De rode lijn laat de dalende vraagfunctie zien. Deze vraagfunctie staat voor de ordering van de betalingsbereidheid (in termen van reistijd en geld) om te reizen vanaf GAE. In totaal zijn er in 2033 250 duizend passagiers in het nulalternatief. Het rechterdiagram laat de situatie zien in het beleidsalternatief. De marktvaart bestaat uit horizontaal gesommeerde separate vraagfuncties. Box 3.1 geeft een verdere en meer technische toelichting.

Onder de veronderstelling dat de gegeneraliseerde reiskosten in het evenwicht gelijk blijven, zijn de extra passagiers niet te verklaren op basis van de initiële vraagfunctie (de rode lijn). Immers, enkel bij een lagere prijs van de reis via GAE (in termen van reistijd en/of geld) zouden er dan meer passagiers bereid zijn om te vliegen vanaf GAE. De aanname dat de gegeneraliseerde prijs van een reis gelijk blijft, is in lijn met het bedrijfseconomisch prognosemodel waarbij de maatregelen en bijhorende investeringen in de terminal- en parkeer capaciteit niet leiden tot reële stijgingen in luchthavengelden (en ATC-tarieven). Met andere woorden, er wordt verondersteld dat de investeringen voor het accommoderen van extra passagiers volledig door die passagiers worden opgebracht middels luchthavengelden. Deze veronderstelling is ook benoemd in de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's. Ook de reistijd via GAE verandert niet.

Figuur 3.1 De verruiming van de openingstijden en investeringen leiden tot meer (substitutie) vraag



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2024)

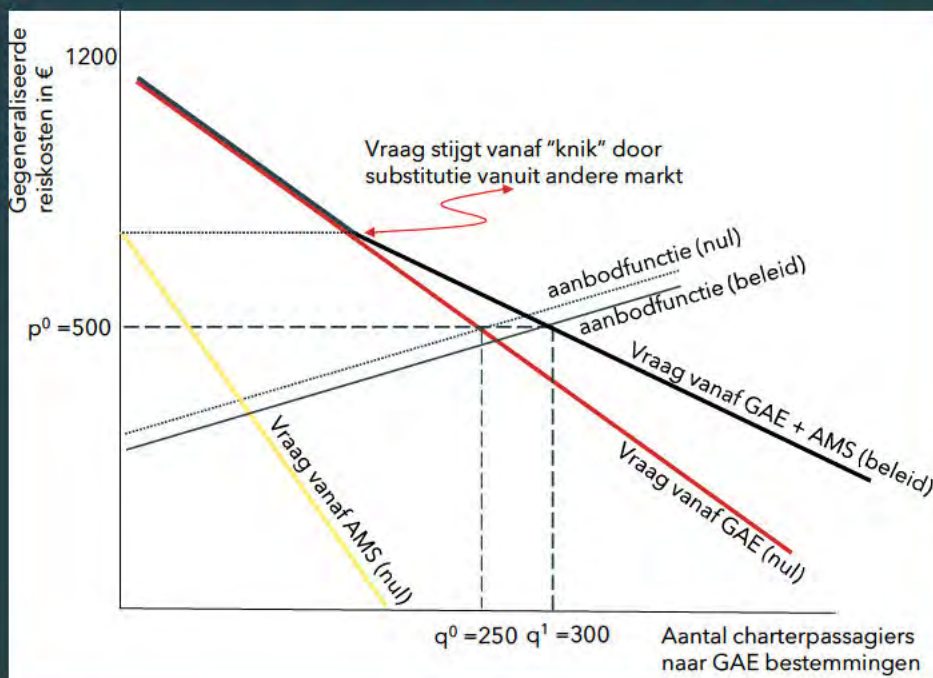
Box 3.1 De vraagfunctie in het beleidsalternatief bestaat uit verschillende onderliggende vraagfuncties

Om de reserveringsprijs – de hoogste prijs die de consument met de hoogste betalingsbereidheid is te betalen voor het vliegen vanaf GAE – te bepalen in het evenwicht veronderstellen we dat de vraagfunctie lineair is, in het evenwicht in het nulalternatief een prijselasticiteit van -1,4 kent, in het beleidsalternatief een prijselasticiteit van -1,1 geldt en de gegeneraliseerde reiskosten circa €500 bedragen.⁴ De gegeneraliseerde reiskosten bestaan uit de ticketprijs (one-way), de reis(tijd)kosten en de parkeerkosten. Ter illustratie laten we hier de afleiding zien van de relevante vraagfunctie voor het jaar 2033 in het nul- en beleidsalternatief op basis van bovenstaande veronderstellingen.

De rode lijn in Figuur 3.2 is de vraagfunctie voor luchtvaartdiensten vanaf GAE voor de aangeboden bestemmingen vanaf GAE. De inverse vraagfunctie is gedefinieerd als $P = a - b \cdot Q$, waarbij P voor de gegeneraliseerde reiskosten staat, a voor de reserveringsprijs (daar waar de vraag de verticale as kruist), b voor de helling van de vraagfunctie en Q voor het aantal reizigers. De elasticiteit is gedefinieerd als $\frac{\partial P}{\partial Q} \cdot \frac{Q}{P}$, oftewel als $-b \cdot \frac{Q}{P}$. Deze elasticiteit is in het evenwichtspunt $P = 500$, $Q = 250.000$ bij veronderstelling gelijk aan -1,4. Het substitueren van b in de inverse vraagfunctie en het oplossen van de vergelijking in het evenwichtspunt geeft een reserveringsprijs van €1.200 in het nulalternatief.

In het beleidsalternatief is het aantal charterpassagiers in 2033 naar verwachting 300 duizend. De additionele vraag van 50 duizend charterpassagiers volgt uit het horizontaal optellen van de bestaande vraagfunctie met die van de nieuwe groep passagiers die hun gedrag aanpassen en ervoor kiezen om vanaf GAE te vliegen in plaats van vanaf andere luchthavens, zoals bijvoorbeeld Schiphol. De gele lijn in Figuur 3.2 toont deze vraagfunctie voor luchtvaartdiensten vanaf AMS voor de bestemmingen die ook vanaf GAE worden aangeboden. De passagiers die in het nulalternatief Schiphol kiezen zijn prijsgevoeliger en hebben een lagere reserveringsprijs voor het vliegen van GAE, ze zien immers Schiphol (of elke andere luchthaven) als sterk substitoot. Om de totale marktvaart in het beleidsalternatief te bepalen, sommeren we de twee vraagfuncties horizontaal. Als de evenwichtsprijs boven de reserveringsprijs van de nieuwe (switchende) passagiers ligt, maar onder de reserveringsprijs van de huidige passagiers bestaat de marktvaart enkel uit de vraag van de huidige passagiers. Als de evenwichtsprijs lager ligt dan komt de vraag van de nieuwe passagiers erbij. Dit zorgt voor de knik in de vraagfunctie (getekend als zwarte lijn) in Figuur 3.2.

Figuur 3.2 De horizontaal gesommeerde vraag is minder prijsgevoelig



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2024)

⁴ Hierbij gaan we uit van een (one-way) ticketprijs van €240, de reistijdkosten in het vliegtuig van €215, de reistijdkosten van het voor- en natransport van €10, monetaire (auto)kosten van het voor- of natransport van €10 en de kosten van parkeren van ongeveer €25. De afzonderlijke componenten worden verder toegelicht in de sectie "Effecten voor gebruikers via gegeneraliseerde reiskosten". De elasticiteiten zijn gebaseerd op eerdere empirische onderzoeken, zoals bijvoorbeeld Morlotti et al. (2017) en DfT (2022).

De toename in passagiers in het beleidsalternatief dient dus met name te komen door substitutie. Het gaat hierbij om reizigers met een betalingsbereidheid boven de gegeneraliseerde reiskosten, maar die in het nulalternatief niet bediend worden vanaf GAE omdat het aanbod (bijvoorbeeld in bestemmingenportfolio) er simpelweg niet is. Dit beeld komt overeen met de door Kantar Public in 2023 uitgevoerde enquête met ruim 1.000 respondenten uit het verzorgingsgebied van GAE, zie Kantar Public (2023). Uit die enquête blijkt dat ruim 90 procent bij een gelijke vliegprijs de voorkeur geeft aan GAE boven Schiphol en dat ruim 80 procent aangeeft vaker van GAE te zullen vliegen wanneer de luchthaven meer bestemmingen aanbiedt.

Voor de verdere analyse vanuit het oogpunt van de MKBA veronderstellen we dat deze (potentiële) reizigers in het nulalternatief vanaf een andere luchthaven vliegen. Schiphol is hierbij qua aanbod en ligging ten opzichte van het verzorgingsgebied de belangrijkste van de andere luchthavens. De focus ligt daarom ook op de substitutie tussen Schiphol en GAE in het beleidsalternatief.

Tot slot, er zijn geen additionele maatschappelijke baten voor reizigers die ook al in het nulalternatief van en naar GAE vliegen. Voor hen veranderen de gegeneraliseerde reiskosten niet en we veronderstellen dat het aangeboden product niet zodanig verandert dat dit een opwaarts effect heeft op de individuele betalingsbereidheid. De maatschappelijke baten voor de gebruikers bestaan uit het verschil in gegeneraliseerde reiskosten voor de, bijvoorbeeld in 2033, 50 duizend reizigers die niet langer gebruik maken van Schiphol, maar van GAE.

Substitutie en de effecten op andere luchthavens (AMS)

De substitutie van passagiers van Schiphol naar GAE in het beleidsalternatief laat op Schiphol geen leegte achter. Gegeven het plafond dat op Schiphol geldt voor het aantal vluchten nemen we aan dat de vrijgekomen ruimte op Schiphol op eenzelfde manier wordt ingevuld. We veronderstellen daarom dat op Schiphol geen (significante) effecten of verschillen tussen het nul- en beleidsalternatief optreden voor gebruikers en producenten die een merkbare impact hebben op het totale saldo van maatschappelijke kosten en baten gezien vanuit het MKBA-perspectief.

Aanbod, kosten en schaalvoordelen op GAE

De ingeschatte financiële effecten zijn een rechtstreekse doorvermenigvuldiging van deze output- en inputverschillen tegen de op dit moment voor GAE geldende verhoudingen van opbrengsten met de output. Er is dus geen sprake van een aangenomen of voorziene verandering in de prijzen als gevolg van de verruiming van de openingstijden of de additionele investering in 2030 voor gebruikers van de luchthaven.

De financiële effecten vallen uiteen in de investeringen, de verandering in de baten (als gevolg van extra passagiers en vluchten) en de verandering in de kosten. De bijhorende investering vindt plaats in 2030 en bedraagt €4,9 miljoen. De veranderingen (toename) in de baten vinden plaats in de posten zoals bijvoorbeeld landingsgelden, luchthaventarieven (inclusief afhandeling) en brandstofverkoop. Deze veranderingen treden uiteraard enkel op voor handelsverkeer. Daarnaast zijn er door de extra passagiers ook additionele baten in onder andere parkeren en de concessies horeca. De veranderingen (toename) in de kosten komen uit de posten personeelskosten (security en afhandeling, in totaal acht FTE meer dan in het nulalternatief) en de afschrijvingskosten samenhangend met de investering in 2030.

De twee diagrammen in Figuur 3.1 tonen naast de vraagfunctie ook de aanbodfunctie. De aanbodfunctie representeert de kosten van het aanbod, waarvan ongeveer de helft bestaat uit de ticketkosten en de andere helft uit de overige gegeneraliseerde reiskosten. We veronderstellen dat het aanbod stijgt met de prijs, oftewel bij een hogere prijs is de bereidheid om luchtvaartdiensten aan te bieden groter. Door het benutten van schaalvoordelen

zal de aanbodfunctie in het beleidsalternatief enigszins naar rechts verschuiven. Dit betekent dat in vergelijking met het nulalternatief voor elke gegeven prijs GAE en/of partijen op de luchthaven in het beleidsalternatief bereid zijn om meer luchtvaartdiensten aan te bieden.

De schaalvoordelen vormen een onderdeel van de maatschappelijke baten voor de producenten. In Behrens et al. (2023a) is in het kader van de beoordeling van het strategisch plan van GAE het onderwerp schaalvoordelen eerder besproken. Uit de literatuur – Pels et al. (2003), Martin et al. (2011) en ACI Europe (2023) – volgt een inschatting van de schaalvoordelen van (regionale) luchthavens van tussen de 0,7 en 0,9. Dit houdt in dat een toename van 10 procent aan output resulteert in een toename van 7 tot 9 procent van de kosten. Het kunnen uitsmeren van de vaste kosten over meer output is hier het onderliggende mechanisme.

Vanuit het perspectief van de MKBA is enkel het verschil in producentensurplus van belang. Het producentensurplus weerspiegelt de overwinst die behaald kan worden met de economische activiteiten.⁵ Dit gaat over alle aanbieders op de luchthaven en over alle dienstverlening. We beperken ons hier tot de luchthaven zelf en de bedienende luchtvaartmaatschappijen. Het groen gearceerde verschil tussen de aanbodfunctie in het nul- en het beleidsalternatief is de verandering in het producentensurplus.

Brede economische effecten

De werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's benoemt met voorzichtigheid de mogelijkheid van brede economische effecten. Brede economische effecten zijn effecten die in de rest van de economie kunnen plaatsvinden als gevolg van de maatregelen en investeringen in het beleidsalternatief. De werkwijzer haalt arbeids- en kapitaalproductiviteitsstijgingen (buiten de directe gebruikers en producenten) en een toename in toerisme aan als voorbeelden. Deze brede economische effecten treden alleen op als de maatregelen en investeringen in het beleidsalternatief een marktinefficiëntie oplossen, zoals bijvoorbeeld marktmacht, positieve externe effecten of informatieasymmetrie. Voor de analyse van het verschil tussen het nul- en het beleidsalternatief voor de onderhavige MKBA-analyse geldt dat er geen aanleiding is om aan te nemen dat de bedoelde investeringen en maatregelen invloed hebben op een efficiëntere verdeling van schaarse middelen in de rest van de economie (buiten de luchtvaart om). De werkwijzer vermeldt daarbij expliciet om geen bredere economische effecten op te nemen bij kleinere maatregelen om eventuele dubbeltellingen te vermijden. In lijn met de inzichten uit de werkwijzer en de analyse van het beleidsalternatief veronderstellen we geen agglomeratie- of arbeidsmarkteffecten.

Ook effecten in het beleidsalternatief via mogelijke veranderingen op het gebied van in- en uitgaand toerisme zijn voor een MKBA vanuit Nederlands perspectief verwaarloosbaar klein. Zoals eerder vastgesteld dalen de gegeneraliseerde reiskosten voor de al in het nulalternatief aanwezige gebruikers niet en zijn de additionele reizigers vooral een verplaatsing van de ene luchthaven naar de andere. Een merkbaar effect van in- en uitgaand toerisme op Nederland als gevolg van deze additionele reizigers is daarmee onwaarschijnlijk.

Klimaat- en omgevingseffecten

Hoewel brede economische effecten dus hier niet van toepassing zijn, is er naast de directe effecten voor gebruikers en producenten wel sprake van zogenoemde negatieve externe effecten. Het gaat dan in het bijzonder om klimaateffecten en omgevingseffecten.

Bij klimaateffecten is er in de MKBA sprake van een mondiale scope. De uitstoot van CO₂ en niet-CO₂-broeikasgassen draagt bij aan de opwarming van de aarde. De locatie van de uitstoot van CO₂ is daarbij niet van

⁵ De in het economisch verkeer gebruikelijke winst is een vergoeding voor risico en kapitaal. Daarmee is winst een (weliswaar speciale) vorm van productiekosten.

belang, bij niet-CO₂ kunnen die verschillen wel optreden. De mondiale scope van de klimaateffecten volgt uit het feit dat Nederland zich heeft gecommitteerd aan de internationale klimaatdoelen. Dit impliceert dat Nederland ook belang hecht aan klimaateffecten die niet-ingezetenen raken. De werkwijzer legt op om het mondiale karakter mee te nemen door te kijken naar de verandering in uitstoot voor vanuit Nederland vertrekkende vluchten en deze te waarderen tegen de efficiënte (of reële) CO₂-prijs gegeven het groei- en klimaatscenario. Wat betreft niet-CO₂-effecten beveelt de werkwijzer aan om een opslagfactor van 2 over de CO₂-uitstoot te hanteren en daarna dezelfde efficiënte (of reële) CO₂-prijs toe te passen.

De omgevingseffecten bestaan uit de componenten geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, natuur en ruimtelijke ordening. Volgens de werkwijzer zijn de omgevingseffecten die in een MKBA aan de orde komen in grote lijnen gebaseerd op de MER-systematiek voor de vergunningverlening van het plan of project. Het overnemen van de m.e.r.-beoordeling kan kwalitatief een toevoegde waarde hebben voor de MKBA.

De volledige additionele activiteiten – de additionele chartervluchten via GAE – in het beleidsalternatief resulteren in een toename van maatschappelijke kosten door omgevings- en klimaateffecten. Hierbij nemen we aan dat eventuele vrijkomende capaciteit op andere Nederlandse luchthavens (met name Schiphol) met gelijksoortige luchtvaartactiviteiten wordt ingevuld.⁶

Nationaal, internationaal en andere verdelingseffecten

Vanuit het oogpunt van de MKBA, zijn met name de verandering in gegeneraliseerde reiskosten, de investeringen, schaalvoordelen en externe effecten relevant. De overige financiële effecten zijn met name een transfer tussen (Nederlandse) actoren en de mogelijke toename van consumentensurplus op GAE een verschuiving van AMS naar GAE. MKBA's hebben doorgaans een nationale scope, oftewel het saldo voor gebruikers en producenten in Nederland telt. De werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's beveelt aan om kosten en baten voor gebruikers en producenten buiten Nederland in beeld te brengen indien deze substantieel zijn, maar deze niet mee te tellen in het saldo van kosten en baten.

In de vergelijking tussen het nul- en beleidsalternatief zijn de effecten buiten Nederland naar verwachting niet substantieel. De luchthaven zelf kent enkel Nederlandse aandeelhouders. Er zijn geen recente gegevens van het aantal niet in Nederland wonende reizigers op GAE. De aanname is dat dit aandeel onder de tien procent ligt, zie, bijvoorbeeld, Behrens et al. (2023b). Corendon en TUI fly Nederland zijn de belangrijkste gebruikers van de luchthaven. Corendon behoort tot de Corendon Group en kent enkel Nederlandse (aan Nederland verbonden) aandeelhouders. TUI fly Nederland is onderdeel van de TUI Group waarvan de aandelen genoteerd zijn aan de Duitse beurs in Frankfurt en aan de London Stock Exchange. Dit betekent vanuit MKBA-perspectief dat een beperkt deel van de baten van de additionele economische activiteiten op GAE geen transfer betreffen tussen Nederlandse consumenten en Nederlandse producenten, maar tussen Nederlandse consumenten en buitenlandse producenten. Vanuit MKBA-perspectief betekent dit dat deze baten niet in het MKBA-saldo voor Nederland geteld kunnen worden. Het gaat hierbij dus specifiek om de winst/het producentensurplus die in dit geval TUI fly Nederland (of een andere niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappij) behaalt met het uitvoeren van de extra vluchten.

⁶ Indien de vrijgekomen ruimte op Schiphol niet wordt ingevuld – de slots worden blijvend niet gealloceerd – dan is er sprake van een zuivere substitutie/verschuiving binnen Nederland. In dat geval zouden alleen de verschillen tussen het uitvoeren van de vluchten op Schiphol en het uitvoeren van (diezelfde) vluchten op GAE meetellen voor de klimaat- en omgevingseffecten. Naar onze inschatting is de aanname dat de eventuele vrijkomende ruimte op Schiphol wel wordt ingevuld realistischer.

4 De MKBA-componenten in detail

Aannames tijd en discontering

De analyse vanuit het perspectief van de MKBA kijkt enkel naar de jaren waar informatie over beschikbaar is, oftewel naar de periode 2024-2033. Om de effecten over verschillende jaren onderling te kunnen vergelijken en te kunnen optellen, is het noodzakelijk om alle toekomstige (in geld uitgedrukte) kosten en baten terug te rekenen naar één jaartal. Dit contant maken van de kosten en baten gaat op basis van een discontovoet. De in MKBA's te hanteren discontovoet wordt in Nederland voorgeschreven door de rijksoverheid. Momenteel ligt de standaard te hanteren voorgeschreven discontovoet op 2,25 procent. De vastgestelde discontovoet bij kosten waarvan de hoogte (grotendeels) onafhankelijk is van het gebruik en waarbij de gedane investering (vrijwel) geen alternatieve toepassingsmogelijkheden kent, ligt op 1,6 procent.

Aannames aantal reizigers per autotrip naar de luchthaven

De analyse vanuit het perspectief van de MKBA kijkt ook naar de kosten en baten van het voor- en natransport. Zowel voor de private als de maatschappelijke kosten en baten is daarbij een aanname nodig over hoeveel reizigers er in één auto zitten. Gegeven het aantal extra reizigers bepaalt het aantal reizigers per auto hoeveel autobewegingen te verwachten zijn. Dit heeft invloed op, onder andere, het totale effect van parkeerkosten en de externe klimaatkosten van autogebruik.

Binnen de analyse maken we gebruik van twee aanknopingspunten om te komen tot een aanname van het aantal reizigers per autobeweging. Ten eerste kan de gemiddelde omvang van een huishouden in Nederland een indicatie zijn. Het gemiddelde huishouden in Nederland kent 2,11 personen.⁷ Uit de Vakantie Sentiment Monitor 2024 uitgevoerd door het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC), blijkt dat bijna tachtig procent van de Nederlandse respondenten aangeeft de eerstvolgende vakantie met de partner of het gezin/de familie te ondernemen.⁸ De tweede inschatting volgt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over de verkeersprestaties van de verschillende modaliteiten in Nederland. We kijken hierbij naar de door CE Delft in de door hen periodiek gepubliceerde studie "De prijs van een reis", zie CE Delft (2022a) verkeersprestaties over 2018. Dit is dezelfde studie waar we de inschatting van de externe kosten op baseren. Uit deze verkeersprestaties 2018 volgt dat personenauto's in totaal circa 108.000 miljoen voertuigkilometers in 2018 hebben afgelegd en hierbij in totaal circa 141.600 miljoen reizigerskilometers mogelijk hebben gemaakt. De verhouding van deze twee getallen laat zien dat per voertuigkilometer er gemiddeld 1,3 reizigerskilometer gemaakt wordt.

De gemiddelde bezetting van een personenauto in Nederland ligt dus naar verwachting tussen de 1,3 en 2,11 personen. We nemen in de verdere kwantificering van de effecten aan dat de gemiddelde bezetting 2,0 bedraagt.

Effecten voor gebruikers via gegeneraliseerde reiskosten

Een schatting van de netto contante waarde van de effecten voor charterpassagiers via de gegeneraliseerde reiskosten laat zien dat in het beleidsalternatief er sprake is van circa €11,2 miljoen aan (private) baten. De baten

⁷ Zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/woonsituatie/huishoudens-nu>.

⁸ Zie <https://www.nbtc.nl/nl/site/download/rapport-vakantie-sentiment-monitor-april-2024?disposition=inline>, pagina 23.

volgen uit de lagere kosten voor het voor- en natransport in vergelijking met het nulalternatief. Hieronder volgt een toelichting op de verschillende in Tabel 4.1 benoemde componenten. Het totaal van €11,2 miljoen komt neer op een verandering van gegeneraliseerde reiskosten tussen het nul- en beleidsalternatief van circa €30 tot €40 per passagier die in het beleidsalternatief kan kiezen voor GAE (en dit ook doet).

Tabel 4.1 De ingeschatte effecten voor reizigers bedragen circa €11,2 miljoen

Effect	Verskil tussen nul- en beleidsalternatief tot 2033 in € miljoen contante waarde
Reistijd vliegtuig	-/- 8,0
Reistijd voor- en natransport	5,5
Reiskosten voor- en natransport	5,5
Parkeerkosten	8,2
Totaal voor gebruikers	11,2

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2024)

Verskil reistijd in het vliegtuig In de periode van mei 2023 tot en met mei 2024 zijn de belangrijkste bestemmingen die vanaf GAE bereikbaar zijn Antalya, Iráklion, Gran Canaria en Palma de Mallorca.⁹ Het naar het aantal vluchten per bestemming gewogen gemiddelde van de vliegtijd naar deze bestemmingen vanaf GAE bedraagt circa 250 minuten. Onder de aanname dat de reizigers in het nulalternatief vanaf Schiphol zouden vertrekken naar deze of qua reistijd vergelijkbare bestemmingen, is het van belang om vast te stellen wat de gemiddelde vliegtijd vanaf Schiphol is. Voor de genoemde vier bestemmingen is de gewogen gemiddelde vliegtijd vanaf Schiphol in de periode van mei 2023 tot en met mei 2024 circa 220 minuten.

De reistijdwaardering volgt uit KiM (2023). De reistijdwaardering voor de reistijd in het vliegtuig voor het niet-zakelijke segment bedraagt in €53,80 per uur. Oftewel de toename in maatschappelijke reistijdskosten (in het vliegtuig) per additionele passagier tussen de nul- en beleidsvariant bedraagt met $(30/60) \cdot €53,80$ circa €27. Deze €27 geldt voor alle additionele passagiers per jaar. De contante waarde van deze toename in reistijdskosten over de periode 2024-2033 bedraagt circa €8 miljoen.

Verskil reistijd voor- en natransport van vliegzeizen Op GAE is in de zomer van 2023 een enquête op de luchthaven gehouden. Daarbij zijn onder andere de woonplaats (postcode) van de respondenten (daadwerkelijke reizigers) verzameld. Op basis van de woonplaats, een veronderstelde gemiddelde snelheid van 90 kilometer per uur en de reisafstand naar respectievelijk Schiphol en GAE is een inschatting te geven van het verschil in reistijd tussen het nul- en beleidsalternatief voor elke additionele passagier. Ook hier geldt de aanname dat Schiphol het meest voor de hand liggende alternatief is voor reizigers die ook GAE overwegen. Uit deze reistijdanalyse volgt dat de gemiddelde reistijd naar Schiphol voor de respondenten van de survey circa 120 minuten, oftewel 2 uur, zal bedragen. De gemiddelde reistijd naar GAE bedraagt onder dezelfde aannames circa 40 minuten.

De reistijdwaardering van voor- en natransport van vliegzeizen is ook door het KiM (2023) onderzocht. Deze reistijdwaardering is voor "Park & fly" voor niet-zakelijke reizigers gelijk aan €13,90 per uur. Het verschil in minder voor- en natransport reistijd per passagier op GAE tussen het nul- en de beleidsalternatief bedraagt 80 minuten, oftewel zo'n €18,50 per passagier. De contante waarde van deze afname in reistijdskosten voor- en natransport over de periode 2024-2033 bedraagt circa €5,5 miljoen.

Verskil in reiskosten voor- en natransport Het reistijdverschil voor het voor- en natransport van 80 minuten komt bij de aanname van 90 kilometer per uur neer op een afstandsverschil van gemiddeld 120 kilometer tussen het nul-

⁹ Dit is vastgesteld op basis van de OAG-dienstregelingendata.

en beleidsalternatief. Het NIBUD geeft een inschatting van de gemiddelde kilometerprijs voor alleen de variabele kosten van het rijden.¹⁰ Deze kosten bedragen voor een middenklasse auto €0,31. Bij een gemiddelde bezetting van twee reizigers per autotrip geldt dat voor elke additionele passagier de daling in reiskosten van het autogebruik gelijk is aan $120\text{km} * €0,31/2$, oftewel €18,60. De contante waarde van deze afname in reiskosten voor- en natransport over de periode 2024-2033 bedraagt circa €5,5 miljoen.

Vershil in parkeerkosten Een laatste kostencategorie waarin verschillen ontstaan tussen het gebruik van Schiphol of het gebruik van GAE zijn de (private) kosten voor parkeren. De parkeerkosten zijn op Schiphol afhankelijk van het parkeerproduct, de duur en of het parkeren al dan niet van tevoren is gereserveerd. Gelet op het type reiziger – de niet-zakelijke charterpassagier – gaan we voor de vergelijking uit van gemiddeld 12 dagen parkeren op P3 (zowel op Schiphol als op GAE) zonder een reservering.¹¹ Op Schiphol betaalt de reiziger in dat geval $€85 + 10 * €12 = €205$ aan parkeerkosten en op GAE geldt een prijs van €95. Deze parkeerkosten verdelen we gelijk over de heen- en terugreis. Het verschil is dus $(€205 - €95) / 2 = €55$ per trip naar de luchthaven. Bij een gemiddelde bezetting van twee reizigers per autotrip resulteert dit per passagiersbeweging in een voordeel van €27,5. De contante waarde van deze afname in parkeerkosten voor- en natransport over de periode 2024-2033 bedraagt circa €8,2 miljoen.

Effecten voor producenten

Een schatting van de netto contante waarde van de effecten voor de producenten laat zien dat in het beleidsalternatief er sprake is van een negatief effect van minder dan €0,5 miljoen. Dit volgt uit het gezamenlijke effect van de investeringen in terminal- en parkeercapaciteit in 2030 en de veronderstelde zeer beperkte toename in het producentensurplus van de luchthaven en de (charter)luchtvaartmaatschappijen als gevolg van het benutten van schaalvoordelen. Hieronder volgt een toelichting op de verschillende in Tabel 4.2 benoemde componenten.

Tabel 4.2 De ingeschatte effecten voor producenten bedragen circa -/- €0,35 miljoen

Effect	Vershil tussen nul- en beleidsalternatief tot 2033 in € miljoen contante waarde
Investeringen terminal en parkeren	-/- 0,50
Producentensurplus luchthaven	0,10
Producentensurplus maatschappijen	0,05
Totaal voor producenten	-/- 0,35

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2024)

Contante waarde investeringen in terminal- en parkeercapaciteit

Het verschil in contante waarde van de investeringen tussen het nulalternatief (inclusief aanname over na 2033) en het beleidsalternatief bedraagt dus circa €0,5 miljoen. Dit bedrag vormt het relevante verschil vanuit het perspectief van de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

In het beleidsalternatief is er sprake van een investering in de terminal- en parkeercapaciteit in 2030 van €4,9 miljoen (reëel). De behoefte voor deze investering is te koppelen aan de groei van het aantal af te handelen passagiers. In 2030 ligt dit aantal charterpassagiers op circa 275 duizend (of circa 325 duizend passagiers in totaal).

¹⁰ Zie <https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten/>.

¹¹ In de eerdergenoemde Vakantie Sentiment Monitor van het NBTC uit 2024 blijkt dat Nederlanders die de eerstvolgende vakantie met hun gezin gaan met name kiezen voor 4-7 nachten (34 procent), 8-14 nachten (41 procent) of 15 of meer nachten (17 procent), zie <https://www.nbtc.nl/nl/site/download/rapport-vakantie-sentiment-monitor-april-2024?disposition=inline>, pagina 10.

Om te komen tot de netto contante waarde in 2024 van deze investering maken we gebruik van een discontovoet van 1,6 procent. Hiermee volgen we de door de rijksoverheid vastgestelde discontovoet bij kosten waarvan de hoogte (grotendeels) onafhankelijk is van het gebruik en waarbij de gedane investering (vrijwel) geen alternatieve aanwendingsmogelijkheden kent. Onder deze aanname bedraagt de netto contante waarde van deze investering circa $\frac{€4,9}{(1+1,6\%)^6} = €4,4$ miljoen.

Het volledig toerekenen van deze netto contante waarde als het verschil in de investeringen tussen het beleidsalternatief en het nulalternatief geeft vanwege de (relatief) korte tijdschhorizon tot 2033 een onvolledig beeld. De mogelijkheid om baten te generen van deze investering lopen immers door tot na 2033. Ook houdt een tijdschhorizon tot 2033 er geen rekening mee dat door autonome/exogene groei van het aantal passagiers in het nulalternatief ook in dat scenario relatief snel na 2033 dezelfde investering in de terminal- en parkeercapaciteit noodzakelijk zou zijn. Specifiek, het bedrijfseconomisch prognosemodel gaat uit van een autonome/exogene groei (exclusief eventuele groei door additionele schaarste in luchthavencapaciteit in de rest van Nederland) van het aantal charter passagiers van jaarlijks 2 procent. Op basis van deze autonome/exogene groei zou de grens van 275 duizend charterpassagiers (of 325 duizend passagiers in totaal) in het nulalternatief zich rond het jaar 2038 manifesteren. De netto contante waarde van een investering van €4,9 miljoen in 2038 is circa $\frac{€4,9}{(1+1,6\%)^{14}} = €3,9$ miljoen.

Producentensurplus

Uit de analyse in Figuur 3.1 volgt de aanname dat er in het beleidsalternatief veranderingen optreden in de behaalde overwinsten van de luchthaven (non-aeronautische activiteiten) en de gebruikers van de luchthaven. Deze veranderingen in het producentensurplus volgen hier uit de te behalen schaalopbrengsten. In de MKBA rondom het krimpplan Schiphol nemen SEO, CE Delft & Significance (2023) aan - zonder dit verder empirisch te kunnen toetsen - dat zowel voor de luchthaven als voor de luchtvaartmaatschappijen het producentensurplus €1 per passagier bedraagt, in totaal dus €2 per passagier.

Om voor de onderhavige analyse tot een inschatting te komen van het producentensurplus veronderstellen we dat het producentensurplus per charterpassagier op GAE in het nulalternatief de helft bedraagt van het gemiddelde van Schiphol. We verwachten dat GAE en haar gebruikers vanwege de omvang van de activiteiten een minder sterke concurrentiepositie hebben dan bijvoorbeeld Schiphol en haar gebruikers. Dit beperkt de mogelijkheden op het behalen van producentensurplus. We nemen verder aan dat door de schaalvoordelen het producentensurplus met 10 procent toeneemt, tot €1,10 in het beleidsalternatief. Van dit producentensurplus valt naar verwachting circa 75 procent in Nederland (de luchthaven en Corendon) en 25 procent buiten Nederland (luchtvaartmaatschappijen in buitenlandse handen zoals TUI fly Nederland).

De contante waarde van deze toename in producentensurplus over de periode 2024-2033 bedraagt circa €0,15 miljoen. Deze berekening is illustratief, de verschillende numerieke aannames zijn immers niet getoetst, maar laten wel zien dat het effect van het producentensurplus beperkt is. Dit geldt ook onder andere aannames. Als, bijvoorbeeld op GAE het producentensurplus in het nulalternatief al gelijk zou zijn aan Schiphol, dan zou een 10 procent stijging resulteren in een contante waarde van het dubbele, circa €0,3 miljoen. Of, als we zouden uitgaan van een 100 procent stijging van het producentensurplus per passagier in het beleidsalternatief, dan zou de contante waarde €1,5 miljoen bedragen. Ten opzichte van de andere componenten vanuit een MKBA zijn dit kleine getallen. Dit is ook in lijn met de geringe mate waarin overwinst (producentensurplus) zich op een luchthaven zoals GAE zich daadwerkelijk kan manifesteren.

Effecten werkgelegenheid en toerisme

In lijn met de inzichten uit de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's en de analyse van het beleidsalternatief veronderstellen we geen agglomeratie-, arbeidsmarkt- en/of toerisme-effecten.

Omgevings- en klimaateffecten

Aan de hand van kengetallen en afhankelijk van de daarbij te hanteren CO₂-prijs zijn de omgevings- en klimaateffecten in het beleidsalternatief in te schatten. We kijken daarbij naar drie CO₂-prijzen, namelijk de prijs in een Laag-, Hoog- en een 2-gradenscenario. Een verdere toelichting hierop en op de verschillende componenten genoemd in Tabel 4.3 volgt hieronder. Op basis van de gemaakte aannames variëren de externe omgevings- en klimaateffecten tussen circa de €7,2 miljoen en €21,8 miljoen.

Tabel 4.3 De ingeschatte externe omgevings- en klimaatkosten bedragen circa maximaal €21,8 miljoen en zijn sterk afhankelijk van de broeikasgasemissies van de extra vluchten

Effect	Verschil tussen nul- en beleidsalternatief tot 2033 in € miljoen contante waarde			Beoordeling effecten Adecs (2023)
	Laag	Hoog	2-gradenscenario	
Externe veiligheid		-/- 0,9		Zeer beperkt
Luchtvervuilende emissies		-/- 1,0		Nee
Geluid		-/- 0,4		Beperkt ¹²
Broeikasgasemissies	-/- 2,2	-/- 8,6	-/- 14,7	Nee
Well-to-Tank/Wing	-/- 2,8	-/- 3,9	-/- 4,9	Nee
Totaal	-/- 7,2	-/- 14,7	-21,8	

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2024)

M.e.r.-beoordeling

Zoals in de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's aangegeven en eerder in deze notitie opgemerkt kan het overnemen van de m.e.r.-beoordeling een toevoegde waarde hebben voor de MKBA. Er is op dit moment geen m.e.r.-beoordeling betreffende het beleidsalternatief. Wel is er een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld door Adecs Airinfra Consultants BV in opdracht van GAE (Adecs, 2023) en is er een reactie op deze notitie van de (onafhankelijke) Commissie voor de milieueffectrapportage in de vorm van een advies voor de m.e.r.-beoordeling. Tabel 4.3 geeft ook het oordeel vanuit deze twee documenten weer.

Bij het vergelijken van de beoordeling van de effecten vanuit het perspectief van de MKBA of de m.e.r.-beoordeling (snotitie) is het van belang om het verschil in vertrekpunt van beide analyses in ogenschouw te houden. De MKBA vergelijkt de effecten van het beleidsalternatief ten opzichte van het meest realistische alternatief zonder de maatregelen en investeringen (het nulalternatief), terwijl de m.e.r.-beoordeling uitgaat van een referentiescenario.

Monetair waarden klimaat- en omgevingseffecten

Een inschatting van de monetaire waardering van de klimaat- en omgevingseffecten van vliegen en voor- en natransport baseren we op de periodieke CE Delft-studie "De prijs van een reis". De meest recente versie komt uit

¹² De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies gesteld dat een verdere onderbouwing van de bevindingen van Adecs (2023) betreffende geluid nodig is om de conclusie dat het te verwachten effect geluidseffect beperkt is te kunnen trekken. Inmiddels is een nadere onderbouwing door Adecs opgesteld.

mei 2022, zie CE Delft (2022a).¹³ Voor auto- en vliegereizen zijn de waarderingsgetallen uitgedrukt in het aantal reizigerskilometers (in 1.000).¹⁴ De waarderingsgetallen zijn in de meeste gevallen bepaald als totaal effect voor Nederland (in een bepaald jaar), als het gemiddelde effect (per reizigerskilometer) en het marginale effect (per additionele reizigerskilometer). We maken voor onze inschatting gebruik van de gemiddelde kosteninschatting.¹⁵ De CE-Delft-studie maakt onderscheid naar: kosten van verkeersongevallen (externe veiligheid), kosten van broeikasgassen (CO₂, CH₄ en N₂O in CO₂-equivalenten), kosten van luchtvervuilende emissies (verbrandingsemissies en slijtage-emissies), kosten van emissies van brandstof- en elektriciteitsproductie (Well-to-Tank) en kosten van geluid.

In de periode van mei 2023 tot en met mei 2024 zijn de belangrijkste bestemmingen die vanaf GAE bereikbaar zijn Antalya, Iráklion, Gran Canaria en Palma de Mallorca. Het naar het aantal vluchten per bestemming gewogen gemiddelde van de vliegafstand (great circle distance) naar deze bestemmingen vanaf GAE bedraagt circa 2.800 kilometer. Door dit gemiddelde te vermenigvuldigen met het additionele aantal reizigers vanaf GAE in het beleidsalternatief is een ruwe inschatting van de monetaire impact op de verschillende componenten van de omgevings- en klimaateffecten op te stellen. Naast het vliegen zijn er in het beleidsalternatief additionele autoreizigerskilometers. Bij een gemiddelde snelheid van 90 kilometer per uur en een gemiddelde reistijd van 40 minuten bedraagt het gemiddelde aantal autoreizigerskilometers 60 kilometer per additionele passagiersbeweging.

Voor het vaststellen van de externe kosten veronderstellen we dat het totaal aan activiteiten rondom de additionele (charter)passagiers in het beleidsalternatief resulteert in externe effecten. Met andere woorden, de gehele vlucht (en niet enkel het verschil met de vliegafstand vanaf een andere luchthaven) en het gehele voor- of natransport zijn toe te wijzen aan de externe effecten.

Externe veiligheid

Volgens CE Delft (2022a) bedragen de gemiddelde kosten van externe veiligheid (ongevalskosten) €0,101 per 1.000 reizigerskilometers voor het vliegtuig en €69 per 1.000 reizigerskilometers voor de auto. De contante waarde van de kosten van externe veiligheid over de periode 2024-2033 bedraagt minder dan €0,1 miljoen voor de vliegreis en circa €0,8 miljoen voor het voor- en natransport.

Luchtvervuilende emissies

Volgens CE Delft (2022a) bedragen de gemiddelde externe kosten van luchtvervuilende emissies €1,10 per 1.000 reizigerskilometers voor het vliegtuig en €5,80 per 1.000 reizigerskilometers voor de auto. De contante waarde van de kosten van luchtvervuilende emissies over de periode 2024-2033 bedraagt circa €0,9 miljoen voor de vliegreis en circa €0,07 miljoen voor het voor- en natransport.

¹³ De vastgestelde kostenkengetallen zijn door CE Delft (2022a) specifiek afgeleid voor het jaar 2018. Er zijn geen recentere kengetallen beschikbaar. CE Delft (2022b) heeft in een verkennende analyse wel een (ruwe) inschatting gegeven van deze kengetallen voor de zichtjaren 2030, 2040 en 2050. We kiezen er voor om de kengetallen 2018 te gebruiken en niet die van 2030 omdat bij de inschatting van voor de kengetallen in latere jaren allerlei additionele aannames gemaakt zijn over de technologische, demografische en economische ontwikkelingen.

¹⁴ We nemen deze waarderingsgetallen één-op-één over, maar corrigeren voor het voor- en natransport wel voor de verschillende aanname van het aantal passagierskilometers per voertuigkilometers. De waarderingsgetallen zijn in de CE Delft-studie bepaald op basis van het gemiddelde van 1,3 passagiers per trip per personenauto. Zoals eerder toegelicht veronderstellen we in deze analyse dat er gemiddeld 2,0 passagiers/personen in de auto zitten (dus inclusief bestuurder). Dit betekent dat we de gerapporteerde waarderingsgetallen vermenigvuldigen met (1,3/2,0) om te komen tot een consistente afweging.

¹⁵ CE Delft (2022a) geeft in de toelichting op het verschil tussen gemiddelde en marginale kosteninschattingen aan dat als een (beleids)maatregel of investering resulteert in nieuwe verkeersstromen de gemiddelde kosteninschatting toepasselijker is.

Geluid

CE Delft (2022a) rapporteert voor de gemiddelde externe kosten van geluid €0,36 per 1.000 reizigerskilometers voor het vliegtuig en €4,70 per 1.000 reizigerskilometers voor de auto. De contante waarde van de externe kosten van geluid over de periode 2024-2033 bedraagt circa €0,3 miljoen voor de vliegreis en minder dan €0,05 miljoen voor het voor- en natransport.

Broeikasgasemissies

De monetaire waardering van broeikasgasemissies is afhankelijk van de gekozen en de te hanteren CO₂-prijs. De werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's schrijft voor om CO₂-uitstoot te waarderen tegen de efficiënte CO₂-prijs. CE Delft (2022a) maakt gebruik van een Laag en Hoog scenario. Het lage scenario gaat uit van een beperkt klimaatbeleid en het scenario hoog gaat uit van de in 2014 in Europees verband aangenomen klimaatdoelen. Daarnaast laat CE Delft (2022a) ook de gemiddelde externe kosten van broeikasgasemissies zien voor een CO₂-prijs die past bij een beleid dat noodzakelijk is om de 2-gradendoelstelling in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs te behalen. De gehanteerde CO₂-prijzen variëren aldus van €16 per ton CO₂ (Laag), naar €65 per ton CO₂ (Hoog) tot aan €107 per ton CO₂ (2-gradenbeleid).¹⁶ We laten de resultaten voor elk van de drie prijzen zien. Hierbij houden we rekening met verwachte prijsstijgingen. Dit doen we door de prijs elk jaar op te laten lopen met de discontovoet van 2,25 procent.

CE Delft (2022a) rapporteert voor de gemiddelde externe kosten van broeikasgasemissies in Laag €2,20 per 1.000 reizigerskilometers voor het vliegtuig, in Hoog €8,80 en in het 2-gradenscenario €15. De gemiddelde externe kosten van broeikasgasemissies per 1.000 reizigerskilometers voor de auto bedragen €2,10 in Laag, €8,50 in Hoog en €14,00 in het 2-gradenscenario.

De broeikasgassen van de vliegreis zijn vanuit het oogpunt van maatschappelijke kosten veruit de omvangrijkste post. De contante waarde van de externe kosten van broeikasgasemissies over de periode 2024-2033 voor de vliegreis kent daarmee een bandbreedte van €2,1 miljoen in Laag, €8,5 miljoen in Hoog tot €14,5 miljoen in het 2-gradenscenario. De contante waarde van de externe kosten van broeikasgasemissies over de periode 2024-2033 voor het voor- en natransport kent een bandbreedte van €0,03 miljoen in Laag, €0,11 miljoen in Hoog tot €0,19 miljoen in het 2-gradenscenario.

Emissies van brandstof- en elektriciteitsproductie

Bij het inschatten van de gemiddelde externe kosten van de emissies van brandstof- en elektriciteitsproductie (Well-to-Tank/Wing) speelt dezelfde onderliggende discussie over de CO₂-prijs als bij de waardering van de broeikasgasemissies. CE Delft (2022a) rapporteert voor de gemiddelde externe kosten van de emissies van brandstof- en elektriciteitsproductie in Laag €2,80 per 1.000 reizigerskilometers voor het vliegtuig, in Hoog €3,90 en in het 2-gradenscenario €4,90. Voor de gemiddelde externe kosten van de emissies van brandstof- en elektriciteitsproductie per 1.000 reizigerskilometers voor de auto geldt in Laag een prijs van €5,50, in Hoog €7,60 en in het 2-gradenscenario €9,30.

De contante waarde van deze externe kosten over de periode 2024-2033 voor de vliegreis kent daarmee een bandbreedte van €2,7 miljoen in Laag, €3,8 miljoen in Hoog tot €4,7 miljoen in het 2-gradenscenario. De contante waarde van de externe kosten voor broeikasgasemissies over de periode 2024-2033 voor het voor- en natransport kent een bandbreedte van €0,07 miljoen in Laag, €0,10 miljoen in Hoog tot €0,13 miljoen in het 2-gradenscenario.

¹⁶ Ter vergelijking, de huidige marktprijs in EU ETS ligt vanaf januari 2024 tussen circa €60 tot €80 per ton CO₂.

5 Conclusie

Deze analyse toont kwalitatief en kwantitatief hoe de aangevraagde verruiming van openingstijden op GAE in de periode tot 2033 in economische zin zou uitwerken en leiden tot maatschappelijke kosten en baten. De analyse volgt bij het bespreken van de elementen van een MKBA de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's.

Het bedrijfseconomisch prognosemodel van GAE is gebruikt om de effecten op passagiers- en vluchtaantallen te bepalen in een scenario met verruimde openingstijden (het beleidsalternatief) en in een scenario zonder verruimde openingstijden (het nulalternatief). Het verschil tussen deze scenario's over de periode 2024-2033 bedraagt het bedienen van 15 procent meer charterpassagiers en 16 procent meer bewegingen. Het gaat in totaal om circa 345 duizend charterpassagiers en een kleine 2.600 extra (charter)vliegbewegingen.

Wat betekent dit verschil in passagiers en vluchten vanuit het perspectief van de MKBA? De verwachting is dat het beleidsalternatief niet resulteert in een extra betalingsbereidheid bij passagiers en ook niet leidt tot een daling van de gegeneraliseerde kosten in het evenwicht. Met andere woorden, de additionele passagiers verschuiven in het beleidsalternatief van een andere Nederlandse luchthaven naar GAE omdat het aanbod (bijvoorbeeld in bestemmingen) er nu vanaf deze luchthaven in het beleidsalternatief wel is. Voor de additionele reizigers via GAE betekent dit dat de eigen private kosten en baten kunnen veranderen met de reistijd (vliegtuig, auto) en transportkosten (parkeren en voor- en natransport). Vanuit het perspectief van de producenten verandert er niet veel. Ondanks dat schaalvoordelen kunnen leiden tot een efficiëntere operatie, zijn de mogelijkheden om deze om te zetten in producentensurplus (overwinsten) beperkt. We gaan uit van een beperkte toename in het gemiddelde producentensurplus per passagier. Daartegenover staat de (noodzakelijke en eerdere) investering in terminal- en parkeercapaciteit voor de luchthaven in het beleidsalternatief. De investering van €4,9 miljoen zal hierdoor bijna tien jaar eerder, in 2030, plaatsvinden. In lijn met de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's zien we geen aanleiding om uit te gaan van significante brede economische effecten op het gebied van agglomeratievoordelen, arbeidsmarktefficiëntie en/of toerisme. Tot slot zijn er naast private effecten ook de maatschappelijke, externe effecten. Voor deze externe effecten veronderstellen we dat eventuele vrijkomende ruimte op andere luchthavens als gevolg van de verschoven vraag richting GAE direct en gelijksoortig wordt opgevuld met vliegactiviteiten. Onder deze veronderstelling zijn de naar GAE verschoven activiteiten volledig additioneel. De externe omgevings- en klimaateffecten baseren we dus op het totaal van de additionele reizigerskilometers.

De analyse maakt gebruik van kengetallen betreffende reistijdwaardering, autokosten en de gemiddelde externe kosten van verkeersbewegingen om te komen tot een kwantitatieve duiding van de verschillende elementen van de MKBA. Uit deze kwantitatieve inschatting volgt dat de effecten in de periode tot 2033 voor gebruikers (passagiers) positief zijn en een contante waarde kennen van circa €11,2 miljoen. De baten volgen uit de lagere kosten voor het voor- en natransport, inclusief parkeerkosten. Voor producenten geldt de beperkte stijging van het producentensurplus en de investering in de terminal- en parkeercapaciteit. In totaal komt dit voor de periode tot 2033 neer op een contante waarde van circa minus €0,35 miljoen. Aan de hand van kengetallen en afhankelijk van de daarbij te hanteren CO₂-prijs zijn de externe kosten van omgevings- en klimaateffecten in het beleidsalternatief in te schatten als een bandbreedte van tussen de circa €7,2 miljoen en €21,8 miljoen.

Referenties

- ACI Europe (2023). European regional airports: Sustainably connecting people, places and products.
- AdecS (2023). M.e.r.-beoordeling t.b.v. Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde.
- Behrens, C. & Adler, M. (2023a). Beoordeling strategie Groningen Airport Eelde 2024-2033. *Notitie*, 2023-124. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- Behrens, C. et al. (2023b). Capaciteitsmonitor uitwijkvluchthavens. SEO, Decisio en Stratagem. *Rapport*, 2023-118. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- CE Delft (2022a). De prijs van een reis. Editie 2022. Publicatienummer: 22.200185.073.
- CE Delft (2022b). Toekomstverkenning. De prijs van een reis. Verkennende analyse richting 2050. Publicatienummer: 22.200185.074.
- CPB/PBL (2013). Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse, Den Haag: Centraal Planbureau & Planbureau voor de Leefomgeving (*Tweede Kamer, 2013-2014, 33 750 IX, nr. 9*).
- CPB/PBL (2022). Maatschappelijke kosten-batenanalyse en brede welvaart; een aanvulling op de Algemene MKBA-Leidraad. Den Haag: Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving.
- Department for Transport. (2022). Econometric models to estimate demand elasticities for the national air passenger demand model.
- Kantar Public. (2023). Draagvlakonderzoek Groningen Airport Eelde. Rapport 338411779.
- KiM (2023). Nieuwe waarderingskengetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort. Rapport Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Martín, J.C., Román, C., Voltes-Dorta, A. (2011). Scale economies and marginal costs in Spanish airports. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 47 (2), 238-248.
- Morlotti, C., Cattaneo, M., Malighetti, P. & Redondi, R. (2017). Multi-dimensional price elasticity for leisure and business destinations in the low-cost air transport market: Evidence from easyJet. *Tourism Management*, 61, 23-34.
- Pels, E., Nijkamp, P., Rietveld, P. (2003). Inefficiencies and scale economies of European airport operations. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 39 (5), 341-361.
- SEO/Decisio/To70/TwynstraGudde (2021). Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's. *Rapport*, 2021-43. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- SEO/CE Delft/Significance (2023). Schiphol: Krimpen of verduurzamen? Maatschappelijke kosten en baten van minder vluchten versus milieumaatregelen. *Rapport*, 2023-27. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- Werkgroep discontovoet 2020 (2020). Rapport. Den Haag: ministerie van Financiën.