



Datum: 25 augustus 2021

Aan: College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Tynaarlo

Van: Directie Groningen Airport Eelde NV

Betreeft: **Principeverzoek onderschrijven van het geactualiseerde vlekkenplan luchthaventerrein Groningen Airport Eelde en deze als basis te nemen voor de herziening van het bestemmingsplan**

Geacht College,

In de afgelopen periode bent u bij verschillende gelegenheden geïnformeerd over de visie en toekomstige ontwikkeling van Groningen Airport Eelde. De strategie van de luchthaven is gebaseerd op de ambitie in 2030 de duurzaamste luchthaven te zijn, met elektrisch vliegen en waterstof als speerpunten. Dat heeft gevolgen voor de ruimte inrichting van het luchthaventerrein. Gezien de complexiteit van de economische, ruimtelijke en maatschappelijke invalshoeken is het logisch daarvoor een stapsgewijze afweging te maken.

Een goede gedeelde basis als eerste stap is daarbij van belang nu ideeën de vorm van plannen gaan aannemen. Ons principeverzoek richt zich op het bevestigen van deze gedeelde basis in de vorm van het geactualiseerde vlekkenplan voor het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde. Dit is van belang om te zorgen voor:

- De continuïteit en lange termijn financiering van de luchthaven;
- Uitbreiding van de maatschappelijke rol en economische betekenis van de luchthaven: rechtstreeks door het bieden van een vestigingsplaats en indirect door het leveren van een bijdrage aan het regionale vestigingsklimaat;
- Goede ruimtelijke inpassing van de luchthaven in de context van haar omgeving.

Het gevraagde principebesluit is de volgende stap in het materialiseren van de mogelijkheden tot vastgoedontwikkeling op de luchthaven, en vormt daarmee het uitgangspunt voor de ruimtelijke planprocedure. Wij verzoeken het College dan ook om het geactualiseerde vlekkenplan te onderschrijven als basis voor de toekomstige ontwikkeling van het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde en als uitgangspunt te nemen voor:

- Het herzien van de bestemming ter plaatse van het terrein voor Business Park Bravo voor vastgoedontwikkeling;
- Het herzien van de bestemming voor enkele kleinere vlekken waar realisatie van de gepresenteerde visie dit noodzakelijk maakt.

Gebruik van het luchthaventerrein: verbreding activiteiten en inkomsten als strategische pijler

Groningen Airport Eelde is onmisbare maatschappelijke infrastructuur voor Noord-Nederland. Haar strategie is gericht op vooroplopen in innovatieve en duurzame luchtvaart, uitbreiden van haar maatschappelijke rol en economische betekenis met bestemmingen en vluchten die van belang zijn voor de regio en het vestigingsklimaat, en het verbreden van inkomsten, bedrijvigheid en dienstverlening. Duurzaamheid wordt de toekomstige "license to operate" van de luchtvaart en regionale luchthavens krijgen een belangrijke rol in de toekomstige duurzame luchtvaart. Bovendien blijft luchthavencapaciteit ook in de toekomst schaars, zowel in de lucht als op de grond, waardoor er concrete kansen liggen die benut kunnen worden.

Omdat Groningen Airport Eelde nog ruimte heeft, bijvoorbeeld voor vastgoedontwikkeling, kan zij een vestigingsplaats bieden aan bedrijven en maatschappelijke instellingen. Lokaal, op het terrein van de luchthaven zelf, is ruimte voor de ontwikkeling van bedrijven die hangaars en toegang tot het banenstelsel en platform nodig hebben. En op het landzijdige gedeelte van de luchthaven, gelegen aan de Burgemeester Legroweg, is te benutten ruimte voor de vestiging van bedrijven, maatschappelijke instellingen en duurzame infrastructuur. De rol van de luchthaven is bovendien belangrijk voor de vestiging van bedrijvigheid in de gehele regio. De vestiging van SHINE Medical Technologies in Veendam met 200 medewerkers, waarvoor aanwezigheid van de luchthaven randvoorwaardelijk is, is daarvan een goed voorbeeld.

De verbreding van opbrengsten die deze ontwikkeling met zich mee brengt, draagt bij aan de lange termijn financiering en continuïteit van de luchthaven. Inkomsten uit vastgoedontwikkeling maken in het algemeen een belangrijk deel uit van de exploitatie van luchthavens. Bovendien liggen er concrete kansen: er is regelmatig vraag naar vestigingsruimte en die is op Nederlandse luchthavens schaars aan het worden. Het bestaande vastgoed op Groningen Airport Eelde heeft een volledige bezetting en bestaande bouwvlakken zijn al in gebruik, waardoor voor een verdere benutting van het luchthaventerrein een aanpassing van het bestemmingsplan nodig is.

Ruimte voor vastgoedontwikkeling op het bestaande luchthaventerrein

Groningen Airport Eelde heeft in 2017 de nauwelijks meer gebruikte “01-19”-baan buiten gebruik gesteld omdat de onderhoudskosten niet meer opwogen tegen het gebruik. Deze baan heeft een degradatie ondergaan naar taxibaan. Daardoor is ruimte ontstaan voor het zonnepark van 20 hectare op het middenterrein, op een plek die voor weinig andere gebruiksvormen geschikt is als gevolg van een bouwhoogtebeperking. Bovendien is ontwikkelruimte van ongeveer 10 hectare ontstaan, direct naast de baan.

Ontwikkelruimte is schaars op Nederlandse luchthavens. Direct naast het banenstelsel is vanwege veiligheid (EASA-regelgeving) alleen grasland toegestaan en geen bebouwing. Verder van het banenstelsel geldt een hoogtebeperking, het zogenaamde obstakelvlak, waardoor bouwen op grote delen van het luchthaventerrein niet of slechts zeer beperkt mogelijk is. Daarom is op verzoek van de aandeelhouders van de luchthaven in 2019 een vlekkenplan opgesteld, dat onderdeel is van de toekomstvisie, om zicht te krijgen op kansen voor vastgoedontwikkeling in relatie tot de lange termijn inrichting van het luchthaventerrein. Rekening houdend met de wettelijke veiligheidseisen, de vereiste afstand tot het banenstelsel, het obstakelvlak en de benodigde ontsluiting is de ruimte achter de “01-19” baan de enige mogelijke plaats voor vastgoedontwikkeling. De projecttitel voor dit deel van het luchthaventerrein is “business park bravo”. Alle benodigde grond, ook voor de ontsluiting, is reeds in bezit van de luchthaven en voor het project en de voorgestane wijziging van het bestemmingsplan is geen verdere aankoop of onteigening van grond nodig. De enige mogelijke uitzondering daarop is de optie om een nieuwe vlek voor het op lange termijn uitbreiden van het parkeren, deze grond is in bezit van de Gemeente Tynaarlo (voormalig vuilstort) en alleen nodig bij significante passagiersgroei. Deze plaats heeft verder geen verband met business park bravo.

Bestaande ruimtelijke visie als vertrekpunt

Over de combinatie van de luchthaven en haar rol, de inrichting van de omgeving in bredere zin, belangrijke infrastructuur en ruimtelijke inpassing, zijn de afgelopen jaren verschillende documenten opgesteld:

- Ruimtelijke visie omgeving GAE (Gemeente Tynaarlo, 2014);
- Ontwikkelvisie luchthavenomgeving GAE (Provincie Drenthe en Gemeente Tynaarlo, april 2014);
- Gebiedsontwikkeling Groningen Airport Eelde; Investeringskader 2016-2020 (Provincie Drenthe, 2016);
- Quicksan inventarisatie ontwikkelruimte GAE (Bügel-Hajema, april 2017);
- Vlekkenplan Groningen Airport Eelde (Bureau Pau, juni 2019).

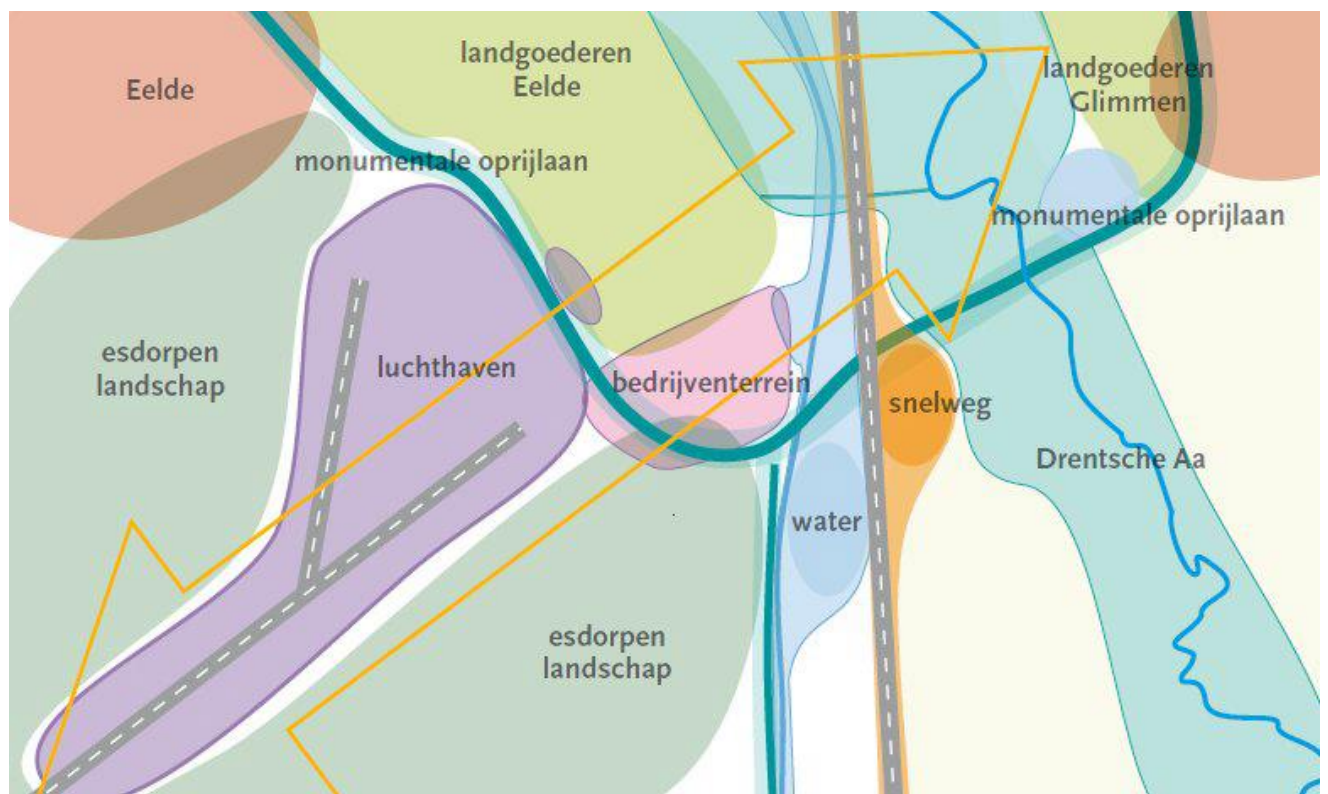
De eerste drie documenten handelen over Groningen Airport Eelde als onderdeel van de regio, naast economisch en maatschappelijk vooral in ruimtelijke zin. De laatste twee documenten handelen over de mogelijkheden van de luchthaven zelf: de voorgenomen toekomstige inrichting van het luchthaventerrein. Het vlekkenplan dat in 2019 is opgesteld, is mede ontwikkeld naar aanleiding van de rapportage van de heer Harm Post.

Het doel van dat eerste vlekkenplan was eventuele commerciële mogelijkheden op korte termijn te kunnen benutten, waarbij het beslag op ruimte ingepast kan worden in de lange termijn inrichting van het luchthaventerrein. Het aanpassen van het bestemmingsplan voor deze ontwikkelmogelijkheden was één van de aanbevelingen en vervolgacties uit de rapportage van de heer Post.

Bij het actualiseren van het vlekkenplan van het luchthaventerrein is de brede omgeving in ogenschouw genomen. De geografische ligging van de luchthaven wordt gekenmerkt door een omgeving waar verschillende functies, van natuur tot beleving en van bedrijvigheid tot infrastructuur, bij elkaar komen en naast elkaar bestaan. Uitgevoerde studies en opgestelde visies hadden als doel te onderzoeken hoe die elementen niet alleen naast elkaar kunnen bestaan, maar vooral hoe ze elkaar in samenhang kunnen versterken. De rode draad van de bovengenoemde onderzoeken wordt dan ook gevormd door:

- de hoogwaardige kwaliteit van het omliggende (esdorpen-) landschap en naastgelegen natuurgebieden zoals de Drentsche Aa;
- het belang van een goede ontsluiting van de regio; door de lucht met Groningen Airport Eelde als visitekaartje voor inkomende passagiers en over de weg door middel van de autosnelwegen A28 en A7;
- het vestigingsklimaat voor het stimuleren van bedrijvigheid en werkgelegenheid in de gehele regio;
- de ambitie van regionale kennisontwikkeling, duurzaamheid (energielandschap) en innovatie.

De aanleg van een zonnepark, en het door de Provincie Drenthe renoveren van de RLS 1957 gebouwen als vestigingsplaats voor innovatieve en startende bedrijven, zijn de belangrijkste resultaten tot nu toe.



Schematische weergave van de landschapsstructuur van "kamers" en de "verbindende laan", volgens bestaande ruimtelijke visies en studies over luchthaven Groningen Airport Eelde in relatie tot haar omgeving.

De verschillende visies zijn gestoeld op een ruimtelijke inrichting rondom de luchthaven met verschillende "kamers" als het belangrijkste ordenend principe. De Burgemeester Legroweg - Groningerstraat is daarvoor zowel de natuurlijke scheiding enerzijds als wel als het verbindende element dat de reeks landschappen "aaneenrijgt". De bestaande ruimtelijke visie vormt het belangrijkste uitgangspunt voor de ruimtelijke inpassing van de luchthaven in de context van haar omgeving, en is dan ook het vertrekpunt om tot een verdere invulling op basis van het vlekkenplan van het luchthaventerrein te komen.

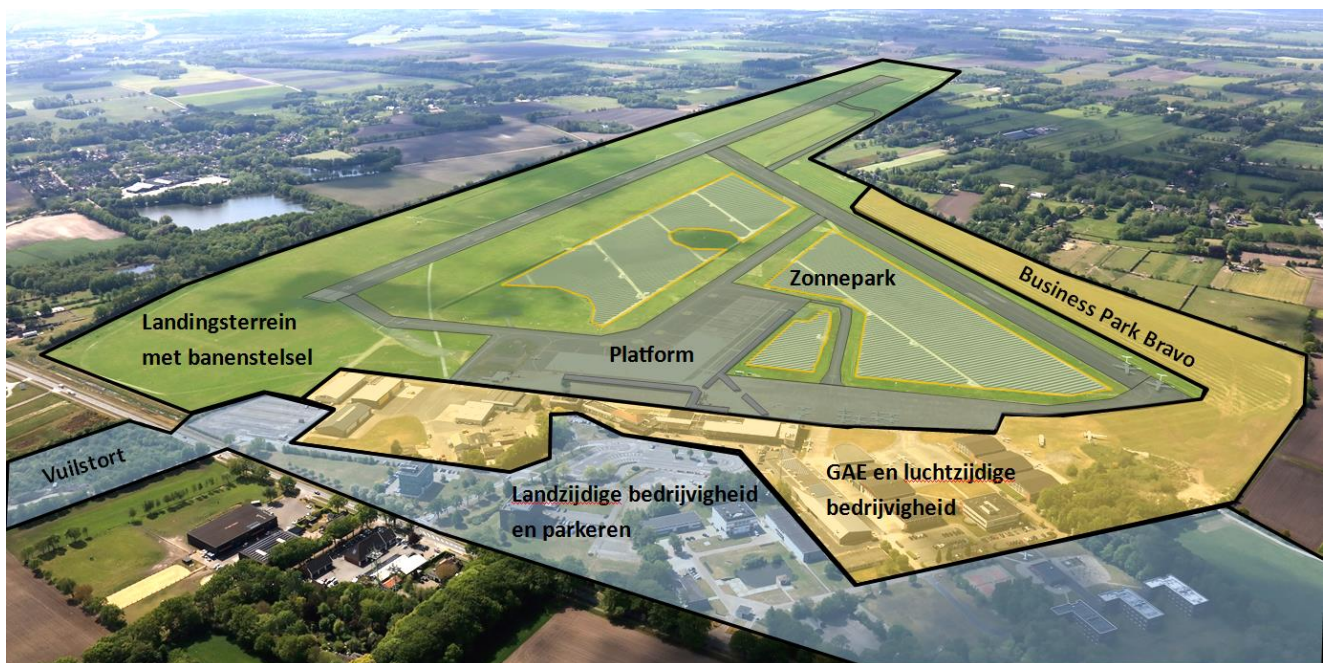
Het gevraagde principebesluit, en de navolgende planprocedure, hebben qua reikwijdte slechts betrekking op de inrichting van de kamer “luchthaven”, waarvoor de naastgelegen kamers een gegeven zijn. Het gaat hierbij om een nadere invulling in enge zin (wijziging bestemmingsplan van een deel van het luchthaventerrein), van bestaande ruimtelijke uitgangspunten in ruime zin, in samenhang met de bestaande andere “kamers”.

Die samenhang wordt bijvoorbeeld gematerialiseerd door te kiezen voor een ruimtelijke inrichting van business park bravo met respect voor het landschap van de naastgelegen kamer, en activiteiten zoals luchtvracht en ontmanteling die naast de luchthaven ook gebruik maken van bestaande faciliteiten van de naastgelegen kamer “bedrijventerrein”. In dat kader zorgt het op termijn aanwijzen van de oude vuilstortlocatie als parkeerruimte, destijds in 2014 reeds in bovenstaande figuur opgenomen als onderdeel van de kamer “luchthaven”, voor continuïteit en de landschappelijke overgang en verbinding tussen de luchthaven en het naastgelegen bedrijventerrein.

Clustering activiteiten en functionele ordening in schillen als tussenstap

In de uitwerking van de plannen voor vastgoedontwikkeling wordt voorzien in een zorgvuldige landschappelijke inpassing. Gezien de ligging van de luchthaven te midden van esdorpen- en landgoederenlandschappen verdient deze speciale aandacht. In de opdracht aan de architect is dit dan ook een leidend principe. Daarnaast is de gemeente, zowel bestuurlijk als ambtelijk, in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken bij de planvorming.

De strategische pijlers onder de toekomstvisie van de luchthaven zijn in ruimtelijke zin vertaald naar het geactualiseerde vlekkenplan voor het luchthaventerrein. Niet alleen voor vastgoedontwikkeling in het kader van bedrijvigheid die een plaats vindt op “business park bravo”, maar ook wordt ruimte geboden aan duurzame infrastructuur op het gebied van alternatieve energie en aan het vestigen van maatschappelijke instellingen op het gebied van duurzaamheid, innovatie en educatie. Daarnaast is inzicht ontstaan op kansen op lange termijn, waarvoor het verstandig is de ruimte nu reeds te reserveren en te bestemmen, en die bijdragen aan een gedegen totaalvisie op basis van een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte op het luchthaventerrein. De vervolgstap vereist een logische ordening en clustering van activiteiten op en rond het luchthaventerrein. Gezien vanuit het middenterrein van de luchthaven, worden dan ook meerdere functionele “schillen” onderscheiden om deze ordening en clustering aan te brengen. De onderstaande figuur projecteert deze drie schillen van geclusterde activiteiten in hun samenhang op een recente luchtfoto van het luchthaventerrein.

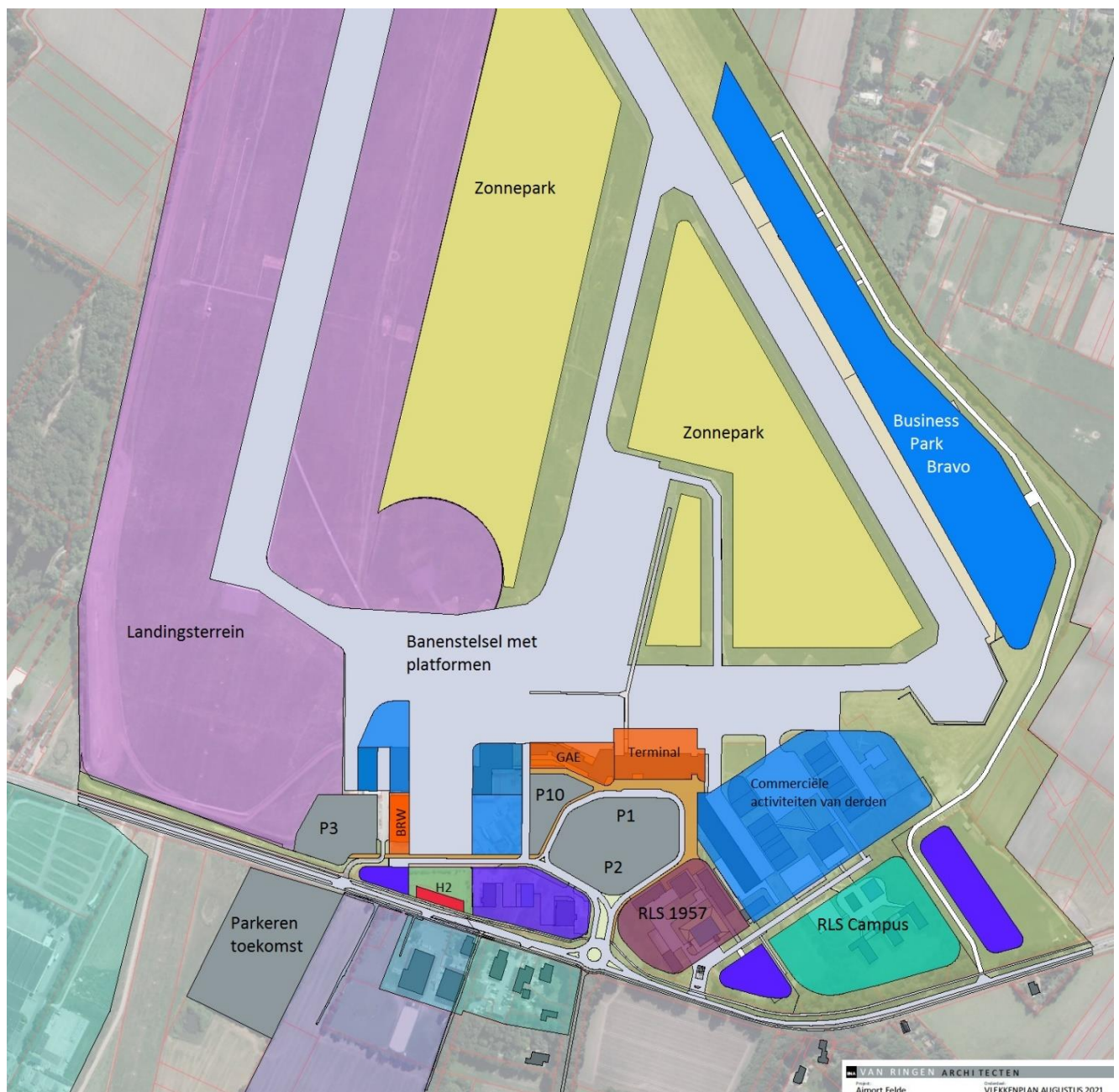


De drie schillen van geclusterde activiteiten op het luchthaventerrein.

De kern van de luchthaven wordt gevormd door het landingsterrein met het banenstelsel en platform, opgevuld met een zonnepark om de ruimte optimaal te benutten. Aan de rand van dit gebied liggen de activiteiten van de luchthaven zelf en het is de vestigingsplaats van bedrijven en instellingen die hangaar-ruimte en toegang tot het platform en banenstelsel nodig hebben: de luchtzijdige bedrijvigheid. Business park bravo is een uitbreiding van deze schil. Dichter naar de openbare weg toe, de Burgemeester Legroweg die een natuurlijke afscheiding vormt van het terrein, zijn de parkeerterreinen en bedrijvigheid gelegen die een goede ontsluiting maar geen toegang tot het platform en banenstelsel nodig hebben: de landzijdige bedrijvigheid.

Vlekkenplan 2019 geactualiseerd naar jongste inzichten

Navolgend treft u het geactualiseerde vlekkenplan voor het luchthaventerrein aan, waarmee nadere invulling wordt gegeven aan de schillen met activiteiten, gevolg door een toelichting over de invulling van het luchthaventerrein per activiteit c.q. per vlek.



Geactualiseerd vlekkenplan van de indeling van het luchthaventerrein.

Het grootste gedeelte van de inrichting van het luchthaventerrein staat in het teken van een veilige luchtvaart. Activiteiten en toegang tot dit gebied ("airside", het luchtzijdige gedeelte van de luchthaven) zijn aan wetten en beperkingen gebonden. Het gebied direct rondom de start- en landingsbaan (het landingsterrein), de taxibanen en platformen mag vanuit wettelijke beperkingen in het kader van een veilige luchtvaart niet worden bebouwd. De vlek "landingsterrein" is in het vlekkenplan aangegeven met een lichtpaarse kleur. Voor de leesbaarheid is niet de gehele start- en landingsbaan opgenomen, maar deze vlek omgeeft de rest van het terrein dat niet zichtbaar is in de figuur.

Op enige afstand van de start- en landingsbaan is ook om vanwege een veilige luchtvaart slechts bebouwing toegestaan met een beperkte hoogte vanwege het obstakelvlak. Het reeds gerealiseerde zonnepark op het middenterrein van de luchthaven, met een gele kleur weergegeven in het vlekkenplan, is een goed voorbeeld van het toch benutten van ruimte die praktisch geen andere gebruiksmogelijkheden kent als gevolg van de bouwhoogtebeperking.

Voor toekomstige vastgoedontwikkeling is nog slechts op één plaats op het luchthaventerrein ruimte beschikbaar: achter de oude 01-19 baan, tegenwoordig "taxiway bravo". Voor een veilige luchtvaart dient 43,5 meter vanuit de centerline van de taxibaan onbebouwd te blijven; daarbuiten mag worden gebouwd. Bovendien is de afstand tot de start- en landingsbaan voldoende om niet in het obstakelvlak te vallen. Omdat deze locatie niet in de aanvliegroute ligt, is er geen hoogtebeperking van toepassing. Ergo: vanuit wet- en regelgeving maar ook in praktische zin is de enige beschikbare plaats voor vastgoedontwikkeling voor bedrijvigheid die toegang tot het banenstelsel nodig heeft, de locatie van het toekomstige "business park bravo". Vanwege de vraag vanuit de markt wordt als onderdeel van de ontwikkeling van deze locatie niet uitgesloten dat ook een combinatie met bedrijfswoningen (wonen, werken en vliegen vanuit één pand) nader onderzocht wordt op een klein deel van dit terrein. Voor de inpassing van het business park in het landschap, is een belangrijk uitgangspunt dat de bebouwing aan de westkant moet voldoen aan eisen van inpassing en vormgeving, waarbij een beeldkwalteitsplan een belangrijke rol gaat vervullen bij de daadwerkelijke ontwikkeling van het gebied.

De gebouwen van Groningen Airport Eelde zelf; de kantoren, verkeerstoren, passagiersterminal met aankomst- en vertrekhal, bagage-afhandeling, winkel en reisbureaus, het restaurant met vergaderzalen, de kantoren van Douane en Koninklijke Marechaussee, en de (te ontwikkelen) brandweerkazerne zijn weergegeven in een oranje kleur. Deze operationele gebouwen liggen op het snijvlak van de luchtzijdige en landzijdige kant van de luchthaven, omdat zowel toegang tot de openbare weg als toegang tot het platform nodig is. Hetzelfde geldt voor de er gevestigde luchtvaart-gerelateerde bedrijvigheid; deze commerciële activiteiten van derden met toegang tot het platform zijn met een blauwe kleur weergegeven in drie verschillende vlekken. Op de plaats van de bestaande brandweerkazerne is ook rekening gehouden met deze toekomstige activiteit. Daarnaast is de campus (met studentenwoningen) van de KLM-luchtvaartschool weergegeven in een groene kleur.

De voormalige panden van de Rijksluchtvaartschool, de RLS 1957 panden die door de Provincie Drenthe zijn genoveerd, zijn opgenomen in een paarse kleur. Deze (kantoor-) panden bieden geen toegang tot het platform en bevatten overige commerciële activiteiten. Voor het onderbrengen van startende en innovatieve bedrijven, onderwijsinstellingen en partijen die een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van duurzame luchtvaart, spelen deze panden een belangrijke toekomstige rol. Ook de donkerpaarse vlekken bieden huisvesting, deels bestaand en in handen van derde partijen, aan bedrijven en instellingen. De aantrekkelijke ligging langs de Burgemeester Legroweg zorgt voor een goede zichtbaarheid en bereikbaarheid. Bij significante passagiersgroei is er ook ruimte voor de ontwikkeling van een hotel als onderdeel van de invulling van deze donkerpaarse vlekken: een mogelijke kans die door de heer Post is aangegeven in zijn rapportage.

De parkeerterreinen van de luchthaven zijn als grijze vlekken weergegeven en zijn een belangrijke opbrengstenbron voor de luchthaven als onderdeel van het passagiersverkeer. De ambitie bestaat om een deel van de commerciële parkeerterreinen te overdekken met carports met zonnepanelen voor extra comfort, duurzaamheid en laadfunctionaliteit voor elektrische auto's. In het vlekkenplan is bovendien rekening met uitbreiding gehouden. Hoewel op dit moment een groei tot 400.000 – 600.000 passagiers niet concreet tot de korte termijn plannen en ambities behoort, dient in het kader van het verder invullen van de systeemgedachte op nationaal niveau bij de lange termijn ruimtelijke inrichting deze ontwikkeling echter niet uitgesloten te worden. Derhalve bevat het vlekkenplan de ruimte voor een rotonde die voor een veilige ontsluiting van de dan toenemende verkeersstroom naar de luchthaven zorg moet dragen, en is de voormalige vuilstort van de Gemeente Tynaarlo als vlek ingetekend als nieuw te ontwikkelen parkeerterrein. Dit is de enige kavel van het vlekkenplan waarvan de grond niet in eigendom van de luchthaven is. Het gebruik van dit terrein zal alleen nodig zijn bij significante passagiersgroei. Omdat dit terrein in de aanvliegeroute ligt is de bouwhoogte en dus alternatieve benutting van de locatie zeer beperkt, en vormt een parkeerterrein een aansluitend beeld met de naastgelegen bedrijvigheid en het bestaande bedrijventerrein met de bloemenveiling.

Tot slot is, door middel van een rode balk rechts van P3 en als onderbreking van een paarse vlek, ruimte opgenomen voor duurzame energie. Een (multifuel) tankstation voor (op termijn alleen) waterstof en andere duurzame energie, die zowel luchtzijdige klanten (vliegtuigen en handling materieel) als landzijdige klanten (wegvervoer) kan bedienen en goed bereikbaar is, is een belangrijke bouwsteen voor de duurzame ambities van de luchthaven. De bouw van een elektrolyser voor het opwekken van "groene" waterstof met energie van het naastgelegen zonnepark, is een andere belangrijke bouwsteen. Door productie en gebruik van waterstof dicht naar elkaar toe te brengen en te verbinden met het openbare net voor waterstof, ontstaat een lokaal eco-systeem voor waterstof dat een geweldige stap voorwaarts betekent voor een duurzame luchtvaart en duurzame luchthaven. De logische ruimtelijke inpassing van deze belangrijke systemen is daarom onderdeel van het vlekkenplan.

Het principeverzoek samengevat

De inpassing van de luchthaven in het omliggende landschap vanuit de regionale en lokale functie van de verschillende kamers in het omliggende gebied, en de vertaling van schillen met geclusterde functies naar concrete vlekken, vormen samen met commerciële kansen de uitgangspunten voor het geactualiseerde vlekkenplan voor de luchthaven. De realisatie van Business Park Bravo, op de enige logische en mogelijke plek waar nog ontwikkeld kan worden, is daarin de belangrijkste bestemmingswijziging. Daarnaast zijn er nog enkele plekken aan de landzijdige kant waar invulling van nog onbenutte ruimte kan plaatsvinden en wenselijk is. De wijziging van de bestemming heeft dan ook primair betrekking op de locatie Business Park Bravo en secundair enkele kleinere vlekken die bijdragen aan de toekomstige invulling van het gehele terrein volgens de in dit document gepresenteerde visie. Ook de zeer belangrijke duurzame luchtvaart legt daarbij een, al is het beperkt qua oppervlakte, beslag op ruimte.

Wij verzoeken het College om het geactualiseerde vlekkenplan te onderschrijven als basis voor de toekomstige ontwikkeling van het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde en als uitgangspunt te nemen voor:

- Het herzien van de bestemming ter plaatse van Business Park Bravo voor vastgoedontwikkeling;
- Het herzien van de bestemming voor enkele kleinere vlekken waar realisatie van de gepresenteerde visie dit noodzakelijk maakt.

We zijn gaarne bereid om uw College een toelichting te geven op de inhoud van ons verzoek.