

Embargo tot 22 november 2016, 14.00 uur

## Raadsvoorstel



Onderwerp **Toekomst Groningen Airport Eelde (GAE)**

Registratienr. 6031790 Steller/telnr. M. Hansens/ 050-3678946 Bijlagen 4

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	J. van Keulen	Raadsc commissie	Werk en Inkomen

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het alternatief 'Investeren – Internationale toegangspoort voor Noord-Nederland' als voorkeursalternatief aan te wijzen ten behoeve van de luchthavenontwikkeling en –exploitatie, met als oogmerk waarborging van de continuïteit van de luchthaven als infrastructurele basisvoorziening op de middellange en lange termijn onder de volgende voorwaarden;
  - a) samen met de aandeelhouders substantiële dekkingsmogelijkheden voor dit voorkeursalternatief te vinden om zo de financieringslast voor de aandeelhouders zoveel mogelijk te beperken, met als zoekrichtingen regionale fondsen zoals het REP, andere overheden en het bedrijfsleven;
  - b) het bestuursmodel van Groningen Airport Eelde in een LEM/LOM-constructie nader uit te werken, samen met de andere aandeelhouders;
  - c) de raad een pakket voor te leggen voor extra investeringen in duurzame mobiliteit en groen, dat in verhouding staat tot de investeringen in de luchthaven.

---

### Samenvatting

In 2015 hebben de aandeelhouders besloten een strategische verkenning uit te laten voeren naar het ontwikkelperspectief van Groningen Airport Eelde (GAE). Aanleiding waren de zorgen over de afwijking van de ontwikkelprognoses van de luchthaven in relatie tot het voorziene groeipad in het strategisch plan 2013-2023 *Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden* (verder: Werelden Verbinden) en de liquiditeitspositie van de vennootschap.

Vanuit de aandeelhouders bestond op grond van de verantwoordelijkheid voor de continuïteit van de luchthaven, de behoefte op basis van onafhankelijk onderzoek een weloverwogen keuze te maken voor de middellange en lange termijn. In januari 2016 is gestart met de strategische verkenning.

Uit deze strategische verkenning komen drie mogelijke beleidsopties naar voren voor het vliegveld:

- 'Afbouwen': een kleine recreatief vliegveld zonder commerciële vluchten, zonder lesverkeer maar met behoud van de maatschappelijke vluchten (traumaheli), business jets, parachutespringen en zweefvliegen.
- 'Continueren': een luchthaven voor vakantievluchten. Hierbij wordt ingezet op het behoud van het marktaandeel in chartervluchten. Er is lesverkeer mogelijk, evenals de maatschappelijke vluchten samen met de kleine gemotoriseerde vluchten.
- 'Investeren': een luchthaven die zich ontwikkelt tot Toegangspoort voor het Noorden. Er wordt actief ingezet op uitbreiding van het aantal verbindingen, niet alleen vakantievluchten maar met name ook meer verbindingen met internationale 'hubs'. Maatschappelijke vluchten en lesverkeer blijven mogelijk.

B&W-besluit d.d.: 22 november 2016.

Afgehandeld en naar  
archief

Parasaf

Datum



Op basis van de resultaten van de strategische verkenning, de informatiebijeenkomst van 24 oktober j.l., de inbreng van de verschillende fracties tijdens de opiniërende commissiebehandeling en de uitkomsten van de maatschappelijke consultatie hebben wij de drie beleidsalternatieven gewogen. Wij stellen u voor de beleids optie 'Investeren - Internationale Toegangspoort voor het Noorden' aan te wijzen als voorkeursalternatief. Dit in de overtuiging dat goede verbindingen, ook door de lucht, belangrijk zijn voor het vestigingsklimaat voor bedrijven en daarmee ook voor de gewenste groei van de werkgelegenheid in de regio. Met het oog op de liquiditeitspositie en daarmee de continuïteit van GAE, is het van belang nog dit jaar een besluit te nemen over het toekomstperspectief.

Na een besluit van uw raad over de gewenste strategische ontwikkelrichting voor Groningen Airport Eelde, zullen wij het door u gekozen alternatief verder uitwerken, samen met de andere aandeelhouders.

### **Aanleiding en doel**

---

In juni 2015 hebben wij samen met onze medeaandeelhouders, directie en Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde (GAE) NV gesproken over de afwijking van het groeipad zoals opgetekend in *Werelden Verbinden* (2013).

De ontwikkeling in de luchtvaartmarkt spelen zich af in een veranderende en turbulente omgeving. Er vinden structurele veranderingen plaats waarbij over de gehele linie de competitie toeneemt en een neerwaartse druk op de tarieven ontstaat. Ook diverse ontwikkelingen op het wereldtoneel hebben hun weerslag op de luchtvaart en daarmee op de ontwikkeling van de luchthaven. Daarnaast zal Lelystad Airport in 2018 open gaan als satelliet voor Amsterdam Airport Schiphol en heeft Eindhoven Airport haar capaciteit flink weten uit te breiden.

Historisch kent de luchthavenexploitatie een jaarlijks tekort. Hoewel door het bestuur van GAE NV in opdracht van aandeelhouders steeds is gewerkt aan de reductie hiervan, is binnen afzienbare termijn niet te verwachten dat de luchthaven binnen de huidige beleidskaders een break-even-situatie bereikt. De neerwaartse druk op de tarieven en de toegenomen kosten voor veiligheid leiden ertoe dat het exploitatietekort oploopt. Tegelijkertijd is op korte termijn een aantal investeringen nodig om de infrastructuur op orde te brengen in lijn met regelgeving en met kwaliteitseisen zoals gesteld door de markt en overheden.

Ten slotte dient Groningen Airport Eelde NV bij het Rijk als bevoegd gezag op grond van de Wet luchtvaart een Luchthavenbesluit aan te vragen. Het betreft een actualisatie van de exploitatievergunning, waarbij voor een periode van ten minste 10 jaar moet worden aangegeven hoe in de financiering van investeringen en afdekking van eventuele exploitatietekorten is voorzien.

Tegen deze achtergrond en vanuit de verantwoordelijkheid voor de continuïteit van de luchthaven, hebben de aandeelhouders begin 2016 opdracht gegeven voor een onafhankelijke strategische verkenning naar het toekomstperspectief van Groningen Airport Eelde. Het ging om het in beeld brengen van strategische beleidskeuzes voor de ontwikkeling en de exploitatie van de luchthaven. De focus ligt daarbij, conform de eisen die het Rijk als bevoegd stelt in relatie tot de aanvraag Luchthavenbesluit, op de middellange termijn, te weten de periode 2017-2026. Bij het uitwerken van de onderzoeksvragen hebben wij tevens de conclusies en aanbevelingen uit het advies van de Noordelijke Rekenkamer (2013) betrokken.

### **Leeswijzer**

Hieronder gaan we eerst in op de resultaten van de strategische verkenning en de daaruit voortkomende beleidsalternatieven. Daarna wegen we deze beleidsalternatieven en beargumenteren we onze keuze voor het voorkeursalternatief. Daar horen ook risico's bij, die we in de daaropvolgende paragraaf beschrijven. Het voorgestelde sturingsmodel komt daarna aan bod. We sluiten af met de vervolgaanpak. In een aparte bijlage gaan we in op door de raden en staten gestelde vragen.

### **Onafhankelijk onderzoek: strategische verkenning toekomst Groningen Airport Eelde**

---

De strategische verkenning is op basis van een gezamenlijke opdrachtverstrekking vanuit de aandeelhouders uitgevoerd door externe partijen onafhankelijk van GAE NV. Dit met als doel een zo volledig en objectief mogelijk beeld te verkrijgen van het ontwikkelperspectief van de luchthaven, de juridische aspecten, de risico's en de beleidskeuzes die daarbij voorliggen.



De volgende onderzoeken vormen de basis van de strategische verkenning:

- Een analyse van de luchtvaartmarkt en in het bijzonder het passagierspotentieel (door Lufthansa Consulting GmbH);
- Een analyse van het business model van GAE NV (door Stratagem Strategic Research BV);
- Een verkenning naar de maatschappelijk toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland en kansen om die te vergroten en te verdiepen (door Berenschot Groep BV);
- Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (door ECORYS Nederland BV);

Daarnaast hebben wij de NOM en VNO-NCW gevraagd om het draagvlak voor de luchthaven onder bedrijven en andere belanghebbende organisaties inzichtelijk te maken en is door Nysingh Advocaten een analyse uitgewerkt vanuit het ondernemings- en Europese mededingingsrecht.

Vervolgens hebben wij InterVISTAS Consulting gevraagd een second opinion te geven. InterVISTAS heeft dat gedaan door de uitkomsten samen te vatten, te beoordelen en binnen de actuele markt- en beleidscontext te plaatsen. Op basis daarvan heeft InterVISTAS strategische beleidsalternatieven geformuleerd.

Op 6 oktober 2016 hebben wij u de resultaten van de strategische verkenning per brief (kenmerk 5946911) aangeboden.

#### **Resultaten van de strategische verkenning: analyse**

De onderzoeken laten zien dat het sturingsbeleid de afgelopen jaren gefocust is geweest op het beperken van het exploitatietekort en de realisatie van de baanverlenging. Geconstateerd wordt dat de exploitant onvoldoende liquiditeit heeft kunnen opbouwen om met de ontwikkelingen in de passagiersmarkt mee te kunnen gaan en geen middelen beschikbaar heeft om de noodzakelijke inspanningen te leveren op het gebied van marketing en 'business development'. Ook is er geen ruimte voor een aantal noodzakelijke investeringen in de brandweerverzorging en de terminal.

Uit het onderzoek van Lufthansa blijkt dat er voldoende marktpotentieel is voor de luchthaven om te groeien in het passagiersvervoer, voornamelijk in de segmenten zomervakanties, stedentrips en hub feeder vluchten. Van de circa 2 miljoen potentiële passagiers van het verzorgingsgebied (60 minuten reisafstand per auto) maakt nu een beperkt deel (2015:7%) gebruik van GAE.

Om het marktaandeel van GAE te vergroten, is zeker gezien de opening van Lelystad Airport in 2018 voor groot commercieel verkeer, een substantiële inspanning nodig van de exploitant en de regio. Hiervoor is een fonds nodig ter ondersteuning van de ontwikkeling van bestaande en nieuwe verbindingen en een forse tariefverlaging door exploitant naar een marktconform niveau. Ook dienen de voorzieningen op orde te worden gebracht.

In tegenstelling tot wat bij veel andere regionale luchthavens gewoon is, komen de kosten voor brandweer en veiligheidstaken van GAE nu (bijna) volledig voor rekening van de exploitant. Daardoor is sprake van een ongelijk speelveld. Het gaat hier om kosten voor publieke diensten die juridisch gezien geen onderdeel hoeven te vormen van de luchthavenexploitatie en ook wel worden aangeduid als Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB). Door deze kosten buiten de exploitatie te houden en publiek te financieren, kan de exploitant haar tarieven verlagen en is ze beter in staat te concurreren in de markt. Daarnaast biedt dit de exploitant bij voldoende groei de mogelijkheid een liquiditeitsreserve op te bouwen.

Tot slot zou de luchthaven, in aanvulling op de functie voor passagiers, ook een grotere rol kunnen spelen binnen de noordelijke economie. Bijvoorbeeld in relatie tot maatschappelijke opgaven op het gebied van energie, gezondheid en veiligheid. Om voor mogelijke investeerders interessant te zijn, is het van belang dat de aandeelhouders zich uitspreken voor de continuïteit op middellange en lange termijn van de luchthaven, aldus de onderzoekers van Berenschot.



## Strategische beleidsopties

Op basis van de strategische verkenning heeft InterVISTAS Consulting drie strategische beleidsopties uitgewerkt voor het toekomstperspectief van de luchthaven, met daarbij de verwachte kosten voor de periode 2017-2026.

### 1. Afbouwen – Recreatief en maatschappelijk verkeer

Bij dit alternatief, dat ook wel wordt aangeduid als 'klein vliegveld', wordt het groot commercieel verkeer afgebouwd, verdwijnt het lesverkeer en wordt de bestaande vennootschap opgeheven. De luchthaven blijft daarbij in eerste instantie open als voorziening voor recreatieve en maatschappelijke doeleinden. Het accent ligt daarbij op maatschappelijke vluchten (trauma-helikopter), business jets, klein gemotoriseerd verkeer, parachutespringen en zweefvliegen. Dit beleidsalternatief vraagt blijkens de onderzoeken een financiële dekking voor de afkoop van bestaande verplichtingen en daarna een structurele jaarlijkse bijdrage van € 200.000,- voor de afdekking van te verwachten verliezen op de luchthavenexploitatie. In totaal gaat het om minimaal € 9,6 miljoen.

### 2. Continueren – Vakantievertrekluchthaven'

Bij dit beleidsalternatief wordt aanvullend op maatschappelijke vluchten, business jets, klein gemotoriseerd verkeer en lesverkeer ingezet op het zoveel mogelijk behouden van marktaandeel in het charterverkeer in de zomer en mogelijk een beperkt aanbod van lijnverbindingen. De aandeelhouders beperken zich tot strikt noodzakelijke investeringen (de verbouw van de brandweerkazerne) en het structureel afdekken van de exploitatietekorten van gemiddeld € 2,7 miljoen per jaar. In totaal vraagt deze optie volgens de onderzoekers een dekking van € 28,5 miljoen euro. De luchthavenexploitatie blijft ook op middellange en lange termijn verliesgevend.

### 3. 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden'

In dit alternatief wordt de verkeersontwikkeling op de luchthaven actief ondersteund en gestimuleerd. Het accent ligt op het verbinden van de luchthaven met internationale hubs, het faciliteren van city breaks (stedentrips) en inkomend toerisme. Hierbij worden investeringsbijdragen beschikbaar gesteld voor de upgrade van passagiersterminal en de nieuwbouw van de brandweerkazerne. Daarnaast komen de kosten voor niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB) op het gebied van beveiliging en luchtvaartveiligheid komen voor rekening van publieke partijen. Ook wordt een investeringsbijdrage beschikbaar gesteld voor een routeontwikkelingsfonds voor het bijdragen aan aanloopkosten voor nieuwe verbindingen en marketing. Deze optie vraagt om een totale financiële dekking van € 46 miljoen, gemiddeld € 4,6 miljoen per jaar.

In de tabel hieronder hebben wij de kenmerken en maatschappelijke effecten van de drie verschillende beleidsopties voor u samengevat.

Tabel 1 - Samenvatting kenmerken en maatschappelijke effecten beleidsalternatieven

Recreatie Afbouwen	Vakantievluchten Continueren	Toegangspoort Noorden Investeren
General Aviation / mogelijk staken van luchtvaartactiviteiten	Lufthansa Scenario: Negative Growth	Lufthansa Scenario: Moderate of Substantial Growth
<b>Kenmerken</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen commercieel verkeer</li> <li>• Geen lesverkeer</li> <li>• Maatschappelijk verkeer</li> <li>• Recreatief GA verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer</li> <li>• Lelystad Airport trekt routes weg van GAE</li> <li>• Enkele charters wijken uit naar de overige concurrentie</li> <li>• Minimale investering in brandweerkazerne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer</li> <li>• Een hubverbinding voor lange afstandsbestemmingen,</li> <li>• Low Cost Carrier markt ontwikkelen</li> <li>• City-break markt</li> <li>• Investeren in brandweerkazerne,</li> </ul>



		terminal
		• Routeontwikkelingsfonds
2026: geen passagiersbewegingen	2026: 139.000 passagiersbewegingen	2026: 327.000 tot 407.000 passagiersbewegingen
Investerings: • geen	Investering: • Renovatie brandweerkazerne € 1,5 miljoen	Investerings: • Nieuwbouw brandweerkazerne € 2,55 miljoen • Upgrade terminal € 3,45 miljoen
Desinvesteringen: minimaal € 7,6 miljoen, w.o.: • personeel • lopende contracten • overige	Desinvesteringen: geen	Desinvesteringen: geen
Negatieve exploitatie: € 2 miljoen over 10 jaar (cumulatief)	Negatieve exploitatie: € 27 miljoen over 10 jaar (cumulatief)	Positieve exploitatie: € 8 tot 14 miljoen over 10 jaar (cumulatief)
NEDAB: geen	NEDAB: geen	NEDAB: € 30 miljoen
Routeontwikkelingsfonds: geen	Routeontwikkelingsfonds: geen	Routeontwikkelingsfonds: € 10 miljoen
<b>Maatschappelijke effecten</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto verlies werkgelegenheid Noord-Nederland: 138 arbeidsplaatsen (fte)*</li> <li>• Toename reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Afname geluidhinder en emissies</li> <li>• Afname exploitatietekorten</li> <li>• Negatief effect noordelijk vestigingsklimaat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto verlies werkgelegenheid Noord-Nederland: 69 arbeidsplaatsen (fte)</li> <li>• Toename reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Geringe afname geluidhinder en emissies</li> <li>• Toename exploitatietekorten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto winst werkgelegenheid Noord-Nederland: 75 tot 136 arbeidsplaatsen (fte)*</li> <li>• Afname reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Geringe toename geluidhinder en emissies</li> <li>• Positief effect exploitatie</li> <li>• Positief effect noordelijk vestigingsklimaat</li> </ul>
Juridische aspecten: ontbinding NV leidt tot overname verplichting DBFM-contract baanonderhoud	Juridische aspecten: op langere termijn ontbreekt juridische basis wanneer steun verder reikt dan bekostiging van NEDAB	Juridische aspecten: investeringen en vergoeding van NEDAB kent een goede juridische basis die ook op langere termijn houdbaar is
<b>Totaal maatschappelijk effect in euro's</b>		
MKBA: <u>negatief</u> € 89 miljoen	MKBA: <u>negatief</u> € 51 miljoen	MKBA: <u>positief</u> € 30 tot € 54 miljoen

Bron: InterVISTAS Consulting (2016), bewerking

\* Dit is exclusief indirecte voorwaartse werkgelegenheid van 248 arbeidsplaatsen (fte) negatief bij 'afbouwen' en maximaal 221 arbeidsplaatsen (fte) positief bij 'investeren'.

#### Argumenten en afwegingen: weging van de beleidsopties

Groningen zet met het Next City-traject onder andere in op het faciliteren van de verdere groei van de stad (mogelijk naar 250.000 inwoners) en op het stimuleren en faciliteren van groei van de werkgelegenheid in stad en regio. Tegen die achtergrond zien wij Groningen Airport Eelde als infrastructurele basisvoorziening en belangrijke vestigingsvoorwaarde en stellen daarom voor de beleidsoptie Investeren Internationale Toegangspoort voor het Noorden aan te wijzen als voorkeursalternatief. Hieronder lichten wij onze afweging toe.



### Beleids optie 2 'Continueren': biedt geen perspectief

Beleids optie 2 'Continueren' vinden wij geen reële optie. Dit scenario zet de huidige werkwijze en structuur van het vliegveld door. Dit betekent dat er jaarlijkse tekorten blijven bestaan zonder perspectief op een positieve exploitatie op de middellange en lange termijn. In dit alternatief zullen er door het ontbreken van een routeontwikkelingsfonds geen tot nauwelijks lijndiensten zijn, waardoor de luchthaven slechts beperkt bijdraagt aan het vestigingsklimaat.

Daardoor is de mogelijkheid voor het vinden van externe financiers voor dit alternatief nihil. Dit betekent dat de financiële bijdrage alleen van de aandeelhouders zal moeten komen.

Ook tijdens de opiniërende commissie was de teneur dat deze optie geen reëel perspectief biedt. Uit de maatschappelijke consultatie bleek dat hier het kleinste aantal voorkeuren naar uitging (5%).

### Beleids optie 1 'Afbouwen': luchthaven verliest toegevoegde waarde

'Afbouwen' is een keuze die niet past binnen de bereikbaarheidsambities van de regio. Snelle verbindingen met andere stedelijke regio's in Europa zijn cruciaal zijn voor verdere economische ontwikkeling en de groei van werkgelegenheid. Ze vormen een onmisbaar onderdeel van een goed vestigingsklimaat. Vooral omdat de mobiliteit toeneemt. Het afbouwen van Groningen Airport Eelde naar een recreatief vliegveld staat daar haaks op en heeft een negatieve invloed op het vestigingsklimaat waardoor Noord-Nederland voor bedrijven minder aantrekkelijk wordt, met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van werkgelegenheid en investeringen.

Bovendien blijkt uit de MKBA dat dit scenario gepaard gaat met een welvaartsverlies voor Noord-Nederland van in totaal € 89 miljoen, hoofdzakelijk in termen van reistijdverlies en verlies aan werkgelegenheid. Dit verlies aan welvaart wordt onvoldoende gecompenseerd door een (lokale) verbetering van het milieu (minder emissies), omdat de vliegbewegingen zullen worden verplaatst naar andere luchthavens en passagiers gemiddeld meer kilometers moeten afleggen in het voor- en natransport. Ook in dit scenario zullen de kosten volledig door de aandeelhouders moeten worden opgebracht.

Uit de maatschappelijke consultatie blijkt dat 7% van de uitgesproken voorkeuren naar dit scenario uitging.

### Beleids optie 3 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden': voorkeursoptie

De optie 'Investeren' sluit aan bij onze opvatting dat de luchthaven een belangrijk onderdeel vormt van de publieke basis infrastructuur van Noord-Nederland. Samen met onze partners investeren we fors in het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg, het spoor en het water. Wij zijn van mening dat hierbij ook een publieke investering in het verbeteren van de bereikbaarheid via de lucht past. Het investeren in de concurrentiekracht van de luchthaven vergroot de aantrekkingskracht van de regio als vestigingslocatie voor bedrijven, wat een voorwaarde is voor verdere groei van de werkgelegenheid bovenop de bestaande direct en indirecte werkgelegenheid die we hiermee behouden. Het gaat dan om 230 banen en 185 fte bestaande werkgelegenheid. Daarnaast betekent deze optie voor inwoners dat ze gebruik kunnen maken van een luchthaven dichtbij met een naar verwachting groter aanbod verbindingen. De uitkomsten van de publieksconsultatie laten zien dat dit een belangrijk argument is om te kiezen voor beleids optie 3 Investeren, waar de voorkeur van 86% van de respondenten naar uitgaat.

Uit de onderzoeken blijkt dat de luchthaven voldoende marktpotentieel heeft om te groeien. Om deze groei te realiseren, moet aan verschillende voorwaarden worden voldaan. Te beginnen met een groter aanbod bestemmingen en concurrerende tarieven. Ook zijn kwalitatief hoogwaardige faciliteiten een voorwaarde.

De tarieven zijn nu relatief hoog, omdat GAE de kosten voor brandweer en veiligheidstaken zelf betaalt, in tegenstelling tot vergelijkbare regionale luchthavens. De optie 'Investeren' voorziet in het uit de exploitatie halen van deze NEDAB-kosten. Dit biedt de mogelijkheid de tarieven te verlagen waardoor de concurrentiekracht wordt vergroot. Het route-ontwikkelingsfonds kan ingezet worden voor de aanloopkosten van nieuwe verbindingen en voor marketing.

Deze optie schept voorwaarden voor groei. Echter, om die te realiseren is het wel noodzakelijk dat bijvoorbeeld de regionale instellingen en bedrijven meer gebruik gaan maken van de geboden mogelijkheden. We voelen ons gesterkt door de beweging die binnen het regionale bedrijfsleven op gang is gekomen. Zo hebben zich inmiddels 100 bedrijven aangesloten bij het GRQ Business Network en hebben de collectieve bedrijvenverenigingen uit de stad Groningen toegezegd de middelen die GRQ ophaalt te



verdubbelen tot een maximum van 50.000 euro. Eerder is door regionale bedrijven circa 250.000 euro bijgedragen aan het huidige routefonds voor de ondersteuning van lijndiensten.

Binnen de beleidsoptie Investeren is volgens InterVISTAS het 'moderate growth' scenario het meest reëel. Dit scenario leidt tot een toename van de maatschappelijke waarde van de luchthaven met € 30 miljoen. De werkgelegenheid groeit naar verwachting met netto 75 arbeidsplaatsen.

De beleidsoptie investeren is het enige scenario dat op middellange termijn perspectief heeft op een positieve exploitatie. Dit perspectief is een noodzakelijke voorwaarde voor andere partijen om ook financieel bij te dragen. Bij de verdere uitwerking van deze beleidsoptie zullen we daar dan ook nadrukkelijk op inzetten. Daarmee komen we tegemoet aan de voorwaarden die door Provinciale Staten in Drenthe en Groningen en de Gemeenteraad van Groningen zijn gesteld.

Wij stellen voor om in combinatie met investeren in GAE daarnaast tegelijkertijd te kiezen voor een pakket maatregelen op het gebied van duurzame mobiliteit en groen. De nadere uitwerking daarvan, inclusief de dekking, zullen wij u voorleggen.

De afgelopen jaren hebben we vooral gestuurd op het minimaliseren van exploitatietekorten. Met de keuze voor de beleidsoptie Investeren zetten we een koerswijziging in. We kiezen nu voor een offensieve strategie die aansluit bij de ontwikkelingen in de markt. Door een deel van de kosten publiek te financieren (NEDAB) ontstaat een gelijk speelveld en kan GAE concurreren met andere vergelijkbare luchthavens. Daarvoor zijn ook meer bestemmingen nodig en om dit mogelijk te maken stellen we een route ontwikkelingsfonds in. Dit pakket sluit aan bij de uitkomsten van de onafhankelijke onderzoeken en biedt ons het vertrouwen dat dit zal leiden tot de gewenste groei van het aantal passagiers.

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

Op 24 oktober was er een openbare informatieavond voor leden van raden en staten en belangstellenden, waar vragen konden worden gesteld aan de onderzoekers. Voor raden en staten bestond ook de gelegenheid schriftelijke vragen in te dienen. Alle vragen en antwoorden zijn gebundeld in de notitie 'Beantwoording vragen en toezeggingen Raden en Staten'. Daarin zijn ook de mondelinge vragen meegenomen die zijn gesteld tijdens de opiniërende raadscommissie en de bespreking in de staten van de provincies Groningen en Drenthe.

In de periode van 6 oktober t/m 6 november 2016 hebben wij iedereen in Noord-Nederland de mogelijkheid geboden hun opvatting over de toekomst van Groningen Airport Eelde kenbaar te maken via de website [www.toekomstgroningenairporteelde.nl](http://www.toekomstgroningenairporteelde.nl). Alle rapporten staan op de website, waardoor alle belangstellenden toegang hebben tot de resultaten.

Er zijn 60.000 pageviews geweest. Geïnteresseerden konden hier hun voorkeur aangeven. Bijna 2600 mensen hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Een ruime meerderheid (86%, 2243 personen) koos voor de optie 'Investeren – Internationale toegangspoort van het Noorden'. 212 mensen (8%) hadden een voorkeur voor de optie 'Afbouwen – klein vliegveld'. Optie 2 'Continueren – vakantievluchten' kreeg 142 stemmen (5%). Deze duidelijke voorkeur hebben wij meegenomen in onze eigen afweging.

### **Financiële consequenties**

---

In het vervolgtraject zullen wij samen met onze medeaandeelhouders de financiële consequenties van het voorkeursalternatief nader uitwerken. Daarbij is de opgave substantiële dekkingsmogelijkheden te vinden om zo de financieringslast voor de aandeelhouders zoveel mogelijk te beperken, met als zoekrichtingen regionale fondsen zoals het REP, andere overheden en het bedrijfsleven. In het verlengde daarvan zullen we spreken over een nadere verdeling van de kosten over de aandeelhouders en andere partijen in de regio. Wij gaan in gesprek met Schiphol en met de staatssecretaris. Dit is in lijn met wat door verschillende fracties naar voren is gebracht tijdens de opiniërende raadscommissie op 1 november jl.

Ook stellen wij een pakket samen voor extra investeringen in duurzame mobiliteit en groen dat in verhouding staat tot de investeringen in de luchthaven.

Wij zullen u informeren over de uitkomsten van deze verkenningen en gesprekken. Daarbij doen wij u dan een voorstel voor de dekking van de kosten van het gemeentelijke aandeel in de luchthaven en het pakket voor extra investeringen in duurzame mobiliteit en groen.



## Overige consequenties

---

### Risico's en beheersmaatregelen

Bij de beleidsoptie Investeren doen zich ook risico's voor:

- Investeren is geen garantie voor succes: Het pakket aan maatregelen dat onderdeel uitmaakt van het beleidsalternatief *investeren* schept de randvoorwaarden voor groei van het passagiersvervoer maar biedt daarvoor geen garantie. GAE blijft door de nabijheid van concurrerende luchthavens, een relatief dunbevolkt achterland en de afhankelijkheid van een beperkt aantal aanbieders gevoelig voor commerciële en politieke ontwikkelingen. In 2016 hebben we hiervan voorbeelden gezien bij het schrappen van vluchten naar Turkije en Griekenland. Het vergt een actieve en gezamenlijke inzet van het management van de luchthaven, aandeelhouders en de gehele noordelijke regio om groei van het passagiersverkeer op de luchthaven te realiseren. Het is daarbij zaak in nauwe samenwerking relevante ontwikkelingen op noordelijke, nationale en Europese schaal te monitoren en waar nodig tijdig bij te sturen.
- Luchthaven Lelystad: Lelystad Airport zal vanaf 2018 een concurrent zijn van GAE. In de scenario's is daar rekening mee gehouden, maar het is mogelijk dat de effecten van Lelystad anders uitpakken dan de onderzoekers verwachten. Door nu een besluit te nemen over het toekomstperspectief van de luchthaven, wordt de directie in staat gesteld de tijd voor de opening van Lelystad Airport optimaal te benutten om de concurrentiekracht van GAE te vergroten.
- Liquiditeitspositie: Directie en Raad van Commissarissen hebben ons per brief laten weten te verwachten dat de vrije liquiditeit van de vennootschap eind 2016 zal zijn gedaald tot € 3,4 miljoen. Daarbij is een kasstroom uit de verleende garantie van € 1 miljoen aan Nordica voor de verbinding Groningen-Kopenhagen nog niet meegerekend. Er is voor de jaarwisseling een duidelijke uitspraak nodig over het gewenste toekomstperspectief van de luchthaven waarmee bestuurlijk handelen van de vennootschap mogelijk blijft.
- Kosten luchtverkeersleiding: De kosten van de luchtverkeersleiding van GAE komen nu voor een deel voor rekening van de gebruikers van Schiphol. Mogelijk wijzigt dit. Het Kabinet heeft in een brief aan de Tweede Kamer (24 mei 2016) aangegeven dat een eventuele wijziging van de bekostiging van de luchtverkeersleiding 'niet in gaat per 1-1-2020 maar dat deze enkele jaren tot een nader te bepalen datum wordt uitgesteld'. Dat betekent wel dat een risico blijft bestaan dat de luchthaven op enig moment zelf meer zal moeten bijdragen in de kosten van de luchtverkeersleiding. Wij zullen hierover in gesprek gaan met de staatssecretaris.
- Europese regelgeving: De maatregelen zoals voorgesteld binnen het voorkeursalternatief *investeren* passen volgens het advies van Nysingh Advocaten binnen de relevante wet- en regelgeving en het huidige Europese beleidskader. De bijdrage in Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) kwalificeert in geen geval als steunmaatregel omdat zuiver publieke diensten op het gebied van veiligheid en luchtvaartbeveiliging worden gefinancierd. Publieke bijdragen aan het route ontwikkelingsfonds en de upgrade van de passagiersterminal zullen echter wel moeten worden gemeld bij de Europese Commissie, alvorens ze mogen worden uitgevoerd. Om het risico op niet-conform verklaren van de publieke bijdragen zo klein mogelijk te houden, is het van belang om de meldingsprocedure intensief te begeleiden in samenwerking met de exploitant.
- Luchthavenbesluit: Op grond van de Wet luchtvaart dient GAE NV een luchthavenbesluit aan te vragen bij het Rijk. Eind 2015 heeft het Rijk per brief aan GAE NV verzocht om spoedig de voorbereidingen te starten voor een aanvraag Luchthavenbesluit. Dit luchthavenbesluit is nodig om een afzonderlijke geluidsruimte vast te leggen voor het 'maatschappelijk verkeer met helikopters' als gevolg van de komst van de traumaheli, waartoe in 2014 is besloten. Deze ruimte is niet in de huidige vergunning opgenomen. Dit betekent dat het geluidsruimtebeslag dat de traumaheli inneemt in de huidige vergunning bovenop de ruimte van het bestaande commerciële verkeer komt. Hierdoor bestaat een reëel risico dat de grenswaarden op de handhavingspunten (aan het begin en eind van de start- en landingsbaan) worden overschreden. In 2016 is GAE NV derhalve gestart met de voorbereiding van de aanvraag die een onderbouwing vereist op basis van een geactualiseerde business case en een beoordeling van de milieueffecten.



### Wijziging bestuursmodel

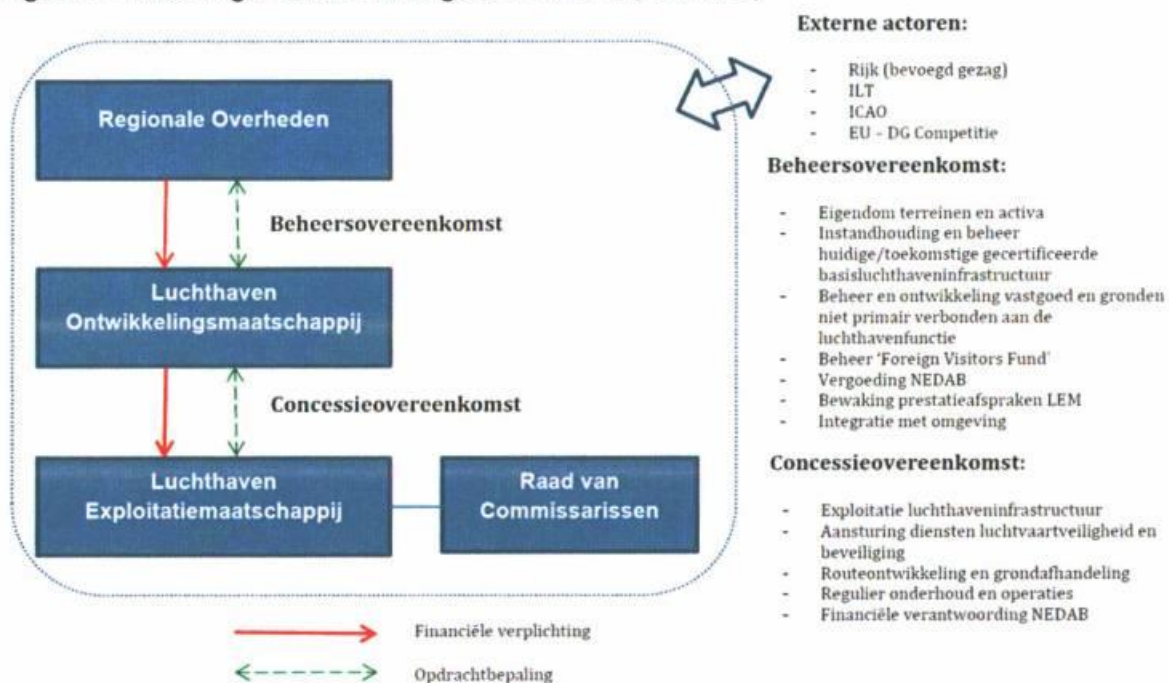
Uit de onderzoeken komt naar voren dat het huidige bestuursmodel de exploitant onvoldoende prikkels geeft om het maatschappelijke en economisch rendement van de luchthaven te vergroten. Op basis hiervan concluderen wij dat het bestuursmodel gewijzigd moet worden. In dit gewijzigde model wordt de exploitatie ondergebracht bij een Luchthavenexploitatie­maatschappij (LEM) en worden de kosten voor infrastructuur en de NEDAB-kosten ondergebracht in een luchthavenontwikkelings­maatschappij (LOM) die de infrastructuur zeker stelt, beheert en ontwikkelt. In figuur 1 (volgende pagina) is dit model op hoofdlijnen uitgewerkt voor GAE.

Door deze splitsing kan de LEM zich primair richten op de exploitatie van de luchthaveninfrastructuur en de publieke aandeelhouders kunnen via de LOM het eigendom van de infrastructuur zekerstellen en publieke betrokkenheid houden bij strategische keuzes en besteding van de financiële ondersteuning.

Daardoor ontstaat meer sturing en controle over de eigendommen en kunnen met de LEM aanvullende prestatieafspraken worden gemaakt waarop gestuurd kan worden. Ook komt er meer regie op de luchthavenontwikkeling door het beheer en de ontwikkeling van de infrastructuur en overige onroerende bezittingen van de vennootschap neer te leggen bij de LOM namens de deelnemende regionale overheden.

Ten slotte biedt de LEM-LOM structuur een goede basis om private partijen te laten participeren in de LEM. Dat wil zeggen dat de luchthavenexploitatie dan als een concessie aanbesteed kan worden. De opties daartoe gaan we met onze medeaandeelhouders nader uitwerken.

Figuur 1 – Bestuursmodel GAE volgens LEM-LOM (indicatief)



Uit de bespreking van de rapporten in de opiniërende raadscommissie van 1 november jl. leiden wij af dat het voorstel om het bestuursmodel van Groningen Airport Eelde te wijzigen, zoals in figuur 1 geschetst, voor u een belangrijke voorwaarde is voor de uitwerking van het voorkeursalternatief.

Wij vragen u in dat kader uw wensen en bedenkingen aan ons kenbaar te maken.

### Vervolg

Na de besluitvorming over het voorkeursalternatief voor de toekomst van Groningen Airport Eelde, gaan de aandeelhouders gezamenlijk aan de slag met de nadere uitwerking daarvan. Dan gaat het om het



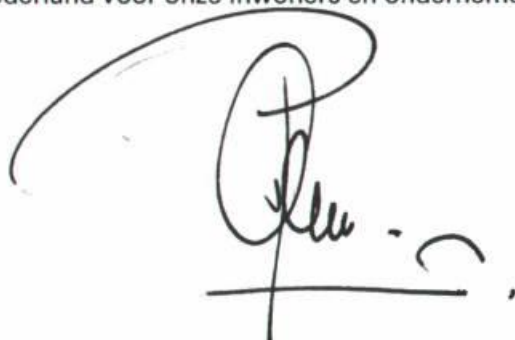
vinden van dekkingsmogelijkheden, zowel bij de aandeelhouders als bij andere partijen, privaat en publiek. Daarbij vormt de uitwerking van het besturingsmodel in LOM-LEM, een goede basis om private partijen te laten participeren in de LEM en kan de luchthavenexploitatie als concessie aanbesteed worden. Via de LOM kunnen de publieke aandeelhouders het eigendom van de infrastructuur zekerstellen en betrokkenheid houden bij strategische keuzes en besteding van de financiën. Zoals vermeld in de paragraaf 'Financiële consequenties' gaan we ook in gesprek met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven om in kaart te brengen op welke manier zij een bijdrage willen leveren aan de ontwikkeling en het gebruik van de luchthaven.

Het voorstel voor de dekking van de benodigde investeringsbijdrage leggen wij aan u voor. Ook zullen wij u dan een uitwerking (inclusief dekking) voorleggen van een pakket maatregelen voor extra investeringen op het gebied van duurzame mobiliteit en groen.

#### **Tot slot**

---

Wij zijn van mening dat we met de keuze voor het voorkeursalternatief 'Investeren' een duidelijk toekomstperspectief voor de luchthaven bieden. In combinatie met een pakket extra investeringen in duurzame mobiliteit en groen sluit dit voorstel aan bij de ambities die wij hebben geformuleerd in het startdocument van het Next City-traject. Hiermee kiezen we voor de luchthaven als basisvoorziening in Noord-Nederland voor onze inwoners en ondernemers, en voor behoud en groei van werkgelegenheid.

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'P' followed by several loops and a horizontal line at the bottom.A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized initial 'G' followed by several loops and a horizontal line at the bottom.





## Beantwoording vragen en toezeggingen Raden en Staten

### 1. INLEIDING

Op 6 oktober 2016 hebben wij u per brief de resultaten aangeboden van de strategische verkenning naar de toekomst van Groningen Airport Eelde (GAE). In aanvulling op de door ons georganiseerde informatiebijeenkomst op 24 oktober 2016 bent u in de gelegenheid gesteld om uw technische vragen met betrekking tot de strategische verkenning t/m 28 oktober 2016 schriftelijk te stellen via [toekomstgroningenairport@drenthe.nl](mailto:toekomstgroningenairport@drenthe.nl). Uw vragen hebben wij voorgelegd aan de externe onderzoekers en op basis daarvan voorzien van een antwoord. Wij hebben de vragen voor u in deze notitie per aandeelhouder gerubriceerd naar politieke partij zodat u gemakkelijk het antwoord op de door u gestelde vragen kunt terugvinden.

Aanvullend heeft een opiniërende bespreking van de resultaten plaats gehad in:

- Provinciale Staten van Drenthe, Commissie Financiën, Cultuur, Bestuur en Economie, 26 oktober 2016;
- Provinciale Staten van Groningen, Commissie Mobiliteit, Energie en Economie, 26 oktober 2016;
- Gemeenteraad van Groningen, Commissie Werk & Inkomen, 1 november 2016.

De beantwoording van mondelinge technische vragen en aanvullende toezeggingen hebben wij eveneens in deze notitie uitgewerkt. De antwoorden op vragen en toezeggingen worden in de gehele notitie doorgenummerd zodat wij kunnen verwijzen naar een eerder gegeven antwoord.

### 2. SCHRIFTELIJKE VRAGEN

#### Provinciale Staten van Drenthe – PvdA

1. InterVISTAS gaat in het alternatief investeren uit van minimaal het moderate growth-scenario, terwijl Lufthansa aangeeft dat dit scenario het meest plausibel is. Verder geeft InterVISTAS aan dat het negative growth-scenario het meest reëel is bij het alternatief continueren, terwijl Lufthansa aangeeft dat zonder veranderingen in inspanningen voor de routeontwikkeling de voorspelde volumes rond het status-quo scenario zitten, met neiging naar het negatieve groeiscenario. Waarom zijn de conclusies van Lufthansa niet gevolgd bij de alternatieven continueren en investeren?

*InterVISTAS is gevraagd een second opinion uit te voeren door de resultaten te beoordelen en binnen de actuele beleids- en marktcontext te plaatsen. Daarbij heeft InterVISTAS de resultaten van de strategische verkenning, waaronder Lufthansa, beoordeeld op basis van haar eigen visie en kennis van de Nederlandse luchtvaartmarkt en vervolgens drie strategische beleidsopties gedefinieerd. Op basis daarvan is InterVISTAS van mening dat bij continuering van het bestaande beleid het negative growth-scenario het meest reëel is. Voor de groeiscenario's binnen het alternatief investeren geldt dat InterVISTAS van mening is dat minimaal het moderate growth-scenario mogelijk moet zijn bij een actief stimuleringsbeleid.*



*Een verdere groei is mogelijk op basis van het substantial growth-scenario. Hiermee geeft InterVISTAS een bandbreedte voor de ontwikkeling van de luchthaven die een basis kan vormen voor de aanvraag Luchthavenbesluit.*

2. Het derde scenario in het InterVISTAS rapport heet 'Toegangspoort voor het Noorden'. Hoe wordt de positie van de provincie Friesland hierin gezien? Waarom is er hiervoor in het InterVISTAS-rapport en ook in de diverse andere rapporten geen aandacht?

*De rapportage van Lufthansa laat zien dat het primaire marktgebied van GAE zich hoofdzakelijk uitstrekt tot heel Noord-Nederland. Ook in de andere rapportages wordt gesproken over de toegevoegde waarde van de luchthaven voor het Noorden. Dat betreft dus ook de inwoners en ondernemers vanuit Friesland. De continuïteit van de exploitatie van de luchthaven is echter primair een verantwoordelijkheid van de huidige aandeelhouders van GAE NV. In hoeverre de provincie Friesland daar als bestuursorgaan een rol bij zou kunnen of moeten spelen is een politiek-bestuurlijke vraag. Wij voeren daarover vanuit onze rol gesprekken, bijvoorbeeld in relatie tot Leeuwarden Culturele Hoofdstad van Europa 2018.*

3. In het InterVISTAS-rapport wordt aangegeven dat gezien de positieve houding van de NOM en VNO-NCW Noord een (voorwaardelijke) private bijdrage aan het Foreign Investors Fund vanuit het bedrijfsleven denkbaar is. Waar is deze verwachting op gebaseerd? Hoe groot wordt deze kans geacht?

*InterVISTAS heeft aangegeven de kans voor een bijdrage aan het 'Foreign Visitors Fund' reëel te achten op grond van de ondersteuning vanuit het bedrijfsleven ten aanzien van de verbinding Groningen – Kopenhagen, de in het verleden door het bedrijfsleven beschikbaar gestelde bijdrage van circa € 250.000,- voor het huidige routefonds, en de ervaring met dergelijke routefondsen bij anderen luchthavens in Europa. Bovendien heeft het noordelijk bedrijfsleven zich bij monde van onder meer VNO-NCW Noord en het GRQ Business Netwerk positief uitgelaten over ondersteuning van de ontwikkeling van GAE.*

4. In het InterVISTAS-rapport valt te lezen dat door een positieve exploitatie naar verwachting na 5 jaar een deel van de financieringsbehoefte door GAE zelf kan worden gedragen. Waar is deze verwachting op gebaseerd? Hoe reëel is deze verwachting?

*InterVISTAS heeft aangegeven dat deze inschatting is gemaakt op basis van een minimale passagiersgroei volgens het moderate growth-scenario. Zij acht deze groei reëel mede gezien de start van de dag-rand lijndienst naar Kopenhagen per september 2016. Dit betreft een voor GAE marktgroei in een nieuw segment.*

*Om de beoogde groei te bereiken, zullen op korte termijn extra middelen nodig zijn om te investeren in marketing en business development. Ook is het van belang de luchthaventarieven te verlagen naar een marktconform niveau. Wanneer deze inspanningen leiden tot een duurzame groei van het aantal passagiersbewegingen, ontstaat er ruimte voor de exploitant om aan de financieringsbehoefte bij te dragen.*



5. Een belangrijk risico in alle scenario's is dat er qua luchtverkeersleidingskosten een toerekening per luchthaven gaat komen. Hoe groot is de kans dat dit gaat gebeuren? En waarom is er voor dit onderwerp nauwelijks aandacht in de diverse rapporten?

*Het kabinet heeft in een brief<sup>1</sup> aan de Tweede Kamer aangegeven dat "een eventuele wijziging niet in gaat per 1 januari 2020, maar enkele jaren tot een nader te bepalen datum wordt uitgesteld". De luchthavens van Groningen en Maastricht krijgen daarbij de ruimte om groei te realiseren en technologische ontwikkelingen te implementeren die bijdragen aan kostenverlaging en het dichterbij brengen van kostendekkendheid. Het effect van een eventuele wijziging van het systeem wordt daarmee verkleind. Het gaat hier om een voornemen, waarover formeel nog besluitvorming moet plaatsvinden. In de rapportages van Stratagem en InterVISTAS komt dit risico aan de orde.*

6. Een ander belangrijk risico betreft een mogelijke aanscherping van het beleid van de Europese Commissie inzake financiële ondersteuning kleine regionale luchthavens. Hoe groot wordt deze kans ingeschat?

*Nysingh Advocaten heeft tijdens de informatiebijeenkomst op 24 oktober 2016 aangegeven dat de Europese Commissie meer ruimte wil scheppen voor ondersteuning van regionale luchthavens op basis van wijziging van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). Op dit punt wordt dus eerder een positief dan een negatief effect op de ontwikkeling van GAE verwacht. Op dit moment zijn er geen concrete in voorbereiding zijnde beleidswijzigingen bij ons bekend die hiermee strijdig zijn.*

7. In het Lufthansarapport wordt aangegeven dat het plausibel is dat, als er voldoende middelen worden uitgetrokken voor de routeontwikkeling van de luchthaven, de evolutie van de verkeersvolumes van GAE gaat overeenstemmen met het moderate growth-scenario. Hoe groot is de kans dat de evolutie van de verkeersvolumes van GAE gaat overeenstemmen met het substantial growth-scenario?

*Lufthansa heeft in haar rapport beoordeeld dat de passagiersgroei bij de beleidsoptie investeren zich zou moeten kunnen ontwikkelen volgens het moderate growth-scenario en dat indien alles mee zit het substantial growth-scenario haalbaar is.*

8. In het Lufthansarapport valt te lezen dat de kans dat zonder veranderingen in inspanningen voor de routeontwikkeling de voorspelde volumes rond het status quo-scenario zullen zitten, met neiging naar het negative growth-scenario. Hoe groot is de kans dat de voorspelde volumes rond het negative growth-scenario zitten?

*Lufthansa geeft aan dat status quo mogelijk is maar neigt naar het negative growth-scenario wanneer het huidige beleid wordt voortgezet. Daarmee lijkt de kans van een negative growth-scenario zonder veranderingen in inspanningen groter.*

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, Brief Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu – Luchtvaartbeleid, kamerstuk 31 936, nr. 399, Den Haag, 24 mei 2016



9. In het Lufthansarapport wordt voor het status quo-scenario uitgegaan van 229.000 passagiers. Hoe verhoudt dit aantal zich tot het aantal daadwerkelijke passagiers in 2015 van GAE en het verwachte aantal voor 2016?

*De 229.000 passagiers in het status quo-scenario van Lufthansa betreft het resultaat van de verkeersevolutie in de periode 2017-2026. Het gaat dus om het aantal passagiers aan het einde van de periode van 10 jaar. De gerealiseerde vervoerscijfers in 2015 zijn als basis gebruikt voor de analyse. De verwachte passagiersdaling voor 2016 als gevolg van politieke ontwikkelingen in Griekenland en Turkije speelt daarbij geen rol, aangezien Lufthansa verwacht dat de chartermarkt zich over de langere periode zich zal herstellen.*

10. In de uitkomsten van de MKBA van ECORYS zitten o.a. reistijdboten. Hoe zijn de reistijdboten in de MKBA berekend? En waarom wegen deze zo zwaar in de berekeningen?

*De berekening en de weging van de reistijdboten binnen de MKBA is gebaseerd op de richtlijnen als weergegeven in de 'Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse' (Centraal Planbureau, 2013). Daarbij zijn voor de regionale MKBA alleen de reistijdboten meegenomen van reizigers die hun reis starten op GAE en uit Noord-Nederland komen. Een passagier uit Utrecht of Londen is dus niet meegenomen in de Noord-Nederlandse MKBA.*

*Aanvullend wordt bij de berekening van de reistijdeffecten een hogere waarde toegekend aan zakelijke passagiers en een lagere waarde aan recreatieve passagiers. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat charter vluchten geen zakelijke reizen faciliteren. Voor de lijnvluchten geldt een verhouding zakelijk-recreatief van 20%-80%. Deze verhouding is gebaseerd op een analyse van passagiersdata. Voor de zakelijke reiziger is het duidelijk dat extra reistijd leidt tot een te waarden verlies van productiviteit. Voor de recreatieve reiziger is een productiviteitsverlies minder relevant. Echter, uit onderzoek blijkt dat ook de niet-zakelijke reiziger een waarde toekent aan het verminderen van reistijd. Oftewel, het betreft hier een waardering van de nabijheid en het gemak van een regionale luchthaven.*

11. In de MKBA is op basis van actuele marktgegevens verondersteld dat 20% van de reizigers op het lijnverkeer een zakelijk reismotief heeft. Kunnen wij de marktgegevens ontvangen waarop de genoemde 20% is gebaseerd?

*Deze informatie is gebaseerd op (vertrouwelijk) van derden verkregen data. Het openbaar maken van hiervan schaadt het bedrijfsbelang van GAE NV.*

12. De luchthaven heeft sinds haar bestaan geen positief bedrijfsresultaat kunnen boeken. Hoeveel geld heeft de provincie Drenthe in de luchthaven gestoken sinds het bestaan ervan?

*Uw vraag beantwoorden we binnen de context van onze rol als aandeelhouder van GAE NV.*



*De luchthaven bestaat circa 85 jaar. Het is daardoor niet meer geheel na te gaan welke financiële bijdragen de luchthaven vanaf haar oprichting heeft ontvangen. Daarom hebben we gekeken naar de periode vanaf 2003, het moment waarop de overeenkomst tussen Rijk en regio is gesloten in het kader van de aandelenoverdracht. Vanaf 2003 tot 2012 is door de provincie Drenthe jaarlijks voor een periode van 10 jaar een exploitatiebijdrage betaald in de vorm van een agiostorting. Het gaat om een jaarlijkse bijdrage van € 308.062,-. Na 2012 heeft de luchthaven geen bijdrage meer ontvangen.*

*De jaarlijkse bijdrage voor de provincie Drenthe in de periode 2003-2012 is gebaseerd op haar aandelenbezit. Hieruit volgt dat ook de andere aandeelhouders in die periode een jaarlijkse bijdrage in de exploitatieverliezen hebben geleverd. Het gaat om € 308.062,- voor de provincie Groningen, € 264.053,- voor de gemeente Groningen, € 105.621,- voor de gemeente Assen, en € 35.207,- voor de gemeente Tynaarlo.*

- 13.** Bij sluiting van de luchthaven zal nagedacht moeten worden over herbestemming. Is er een eerste beeld van de herbestemmingsmogelijkheden?

*Vanuit onze rol als aandeelhouder GAE NV zijn wij in de eerste plaats verantwoordelijk voor de continuïteit van de luchthavenexploitatie. Vanuit dat oogpunt hebben wij drie beleidsopties uitgewerkt. Het is van belang nu eerst een strategische keuze te maken met betrekking tot de luchthavenontwikkeling. Afhankelijk van die strategische keuze zullen nadere vervolgstappen worden uitgewerkt. Er is dus nog geen beeld van mogelijkheden voor een eventuele herbestemming, te meer omdat het Rijk daarin een bepalende rol heeft.*

#### Provinciale Staten van Groningen – GroenLinks

- 14.** Klopt het dat de vaststelling van een luchthavenbesluit niet aan een hardere termijn dan aan een termijn van orde gebonden is? Als in 2016 nog te weinig bekend is over de ontwikkelingen van Kopenhagen als hub en van Lelystad als concurrent, wat betekent het dan om een luchthavenbesluit (sluiten of open houden) in 2018 te nemen en dat niet twee jaar prematuur te doen?

*Op grond van de Wet luchtvaart vervalt de huidige exploitatievergunning van GAE NV niet eerder dan dat een luchthavenbesluit is genomen. Het luchthavenbesluit is nodig om een afzonderlijke geluidsruimte vast te leggen voor 'maatschappelijk verkeer met helikopters' als gevolg van de komst van de traumaheli, waartoe in 2014 is besloten. Deze ruimte is niet in de huidige vergunning opgenomen en komt daarmee bovenop de geluidsruimte voor het bestaande (commerciële) verkeer. Hierdoor bestaat een reëel risico dat de grenswaarden op de handhavingpunten (aan het begin en einde van de start- en landingsbaan) worden overschreden. Zodra deze dreiging wordt voorzien, dient de Inspectie Leefomgeving en Transport volgens de wet maatregelen te nemen om het vliegverkeer te beperken. Dit levert voor GAE operationele en financiële risico's op aangezien klanten in dat geval in hun operatie worden beperkt en waarschijnlijk een schadeclaim zullen indienen. Het Rijk heeft daarom eind 2015 schriftelijk aan GAE NV verzocht om spoedig te starten met de voorbereiding van een aanvraag Luchthavenbesluit. In 2016 heeft GAE NV daarvoor de*



*eerste stappen gezet. De gerealiseerde cijfers over 2015 vormen daarbij het uitgangspunt voor de onderbouwing. Vanwege de bepaling in de wet dat de onderbouwde gegevens maximaal 2 jaar oud mogen zijn, wordt door GAE NV voorzien in een aanvraag uiterlijk eind 2017.*

- 15.** In een brief van GAE van deze zomer, over de verwachte resultaten van 2016 wordt aangegeven dat er 175.000 passagiersbewegingen worden verwacht. In alle rapporten wordt nog uitgegaan van 220.000 of zelfs 229.500 passagiersbewegingen, zoals in de MKBA. Waarom is er geen rekening gehouden met de lagere verwachtingen over 2016? Kunnen alle beleidsopties en alle groeiscenario's opnieuw worden doorgerekend op basis van het actuele aantal passagiersbewegingen in 2016 (schatting o.b.v. cijfers t/m oktober 2016)?

*Op grond van de richtlijnen voor de uitgevoerde studies worden de meest recente gerealiseerde cijfers als basis genomen voor de analyse, in dit geval 2015. De prognoses gaan echter uit van de vervoersontwikkeling in de periode 2016-2026.*

- 16.** In totaal zou in het investeringsscenario door de aandeelhouders ca. 46 miljoen euro gestoken moeten worden in GAE in 10 jaar tijd. Een relatief klein deel als incidentele investering, het grootste deel als structurele, jaarlijkse uitgave. Dit zou 75 tot 135 arbeidsplaatsen opleveren. Kan aangegeven worden hoeveel arbeidsplaatsen het zou opleveren als deze 46 miljoen ergens anders in geïnvesteerd zou worden, bijv. in een alternatieve ontwikkeling van het terrein van GAE voor energietransitie (zonnepanelen en windmolens)?

*Dat is zeer afhankelijk van de aard van de alternatieve investering en dus niet eenduidig te beantwoorden. Voor ons staat nu voorop de verantwoordelijkheid die wij hebben vanuit onze rol als aandeelhouder voor de continuïteit van de luchthavenexploitatie. In die zin ligt nu eerst een strategische keuze voor wat we willen met de luchthaven.*

- 17.** Waarom is nergens in de stukken rekening gehouden met het feit dat de jaarlijkse bijdrage van 2 miljoen voor de kosten van de luchtverkeersleiding binnenkort niet langer door het rijk worden vergoed? Hoe zien de cijfers voor investeringen en in de MKBA er uit als er wel rekening gehouden wordt met deze kosten van de luchtverkeersleiding?

*Het Rijk heeft de Tweede Kamer geïnformeerd dat een "een eventuele wijziging niet in gaat per 1 januari 2020, maar enkele jaren tot een nader te bepalen datum wordt uitgesteld". GAE krijgt daarbij tijd om te groeien en tot een kostenreductie te komen. Welke oplossingen daarbij eventueel aan de orde zijn en welke reductie deze mee kunnen brengen, is nog niet duidelijk. Een mogelijk effect is daarom niet gewaardeerd binnen de exploitatieprognoses en de MKBA. Zie ook het antwoord op vraag 5.*

- 18.** Waarom is er niet gekeken naar alternatieve mogelijkheden en dus ook mogelijkheden voor extra opbrengsten voor gebruik van GAE bij afbouw van de luchthaven?



*In het alternatief afbouwen verdwijnt het commerciële verkeer en het lesverkeer op de luchthaven en blijft in eerste instantie een luchthaven over voor maatschappelijk en recreatief verkeer. De gronden en het vastgoed die nu in bezit zijn van GAE NV blijven ook bij een eventuele ontbinding van de vennootschap een luchthavengebonden bestemming houden, waarmee de courantheid gering is.*

- 19.** Met betrekking tot de lijn naar Kopenhagen. Hoeveel passagiers trekt deze maandelijks. Hoeveel daarvan zijn recreatieve reizigers en hoeveel zakelijk? En hoeveel reizen er door naar vervolgbestemmingen (hub-functie)?

*Het openbaar maken van de door u gevraagde informatie over de verbinding Groningen-Kopenhagen schaadt het belang van GAE NV en derden zoals vliegmaatschappij Nordica. Desgevraagd geeft het management van GAE NV aan dat de verbinding zich volgens verwachting positief ontwikkelt.*

- 20.** Door deskundigen is gesteld dat de vakantievluchten met tussenlandingen vanaf Eelde geen toekomst hebben als Lelystad-airport functioneel wordt. Wat betekenen deze tussenlandingen daadwerkelijk voor het verwachte aantal passagiers vanaf 2018 en wat betekenen deze voor de MKBA?

*In de groeiprognozes van Lufthansa zijn geen transit passagiers meegenomen, omdat verwacht wordt dat de tussenlandingen in de toekomst verdwijnen. In de MKBA is het verdwijnen van deze tussenlandingen eveneens als uitgangspunt genomen.*

- 21.** Is het zo dat de inputcijfers van de MKBA inclusief transit-passagiers zijn? Wij komen tot dit vermoeden omdat in de MKBA nergens expliciet wordt genoemd dat transitpassagiers niet zijn meegenomen. Ook Lufthansa noemt het in haar onderzoeksrapport naar passagiersstromen nergens expliciet. De grafiek op pagina 92 van het Lufthansa rapport doet ons vermoeden dat dit wél het geval is, omdat de grafiek bij 2014 en 2015 passagiersaantallen inclusief transits representeert.

*Zie het antwoord op vraag 20.*

- 22.** Waarom is er bij het route ontwikkelingsfonds gekozen voor een investering van 10 miljoen euro? Lufthansa geeft aan dat een dergelijke investering een 'moderate' passagiersscenario mogelijk maakt, terwijl de MKBA meent dat deze investering een 'substantial' passagiers-scenario mogelijk maakt. Zou de investering dus niet 4 tot 14 miljoen euro hoger uit moeten vallen, of had er uit gegaan moeten worden van een 'moderate' passagiersscenario?

*Het bedrag van € 10 miljoen betreft een expertinschatting van het minimumniveau van benodigde middelen in aanvulling op de marketinginspanningen van GAE NV. In de MKBA staat dat er geen directe causale relatie is tussen de investering in het fonds en de groei van de passagiers in het alternatief investeren. Groei van het aantal passagiers is afhankelijk*



*van meerdere factoren, zoals mondiale economische en geopolitieke ontwikkelingen. De investering van € 10 miljoen in het routefonds is daarom eenzelfde inspanning in het alternatief investeren, ongeacht het verkeersscenario.*

- 23.** Op pagina 90 van het Lufthansa rapport staat dat er aan marketing per route 500.000 euro per jaar nodig is. In de rest van de rapporten wordt uitgegaan van 500.000 euro in totaal. Wat is juist?

*Lufthansa geeft aan dat de succesvolle ontwikkeling van low cost diensten vraagt om een budget van € 500.000, - voor marketingondersteuning per route. Het gaat hier om een indicatie voor dit specifieke marktsegment. In de overige rapportages is gerekend met richtbedragen voor ondersteuning van de routeontwikkeling binnen de totale verkeersmix op de luchthaven op basis van de moderate en substantial growth-scenario's. In de beleids optie investeren wordt de ondersteuning voor routeontwikkeling voorzien vanuit het routefonds en het marketingbudget binnen de luchthavenexploitatie. Zie ook het antwoord op vraag 22.*

- 24.** Maakt de marketing per route per jaar van 500.000 euro wél of geen deel uit van het route ontwikkelingsfonds? Wij vermoeden dat het geen onderdeel uitmaakt van het route ontwikkelingsfonds en dat het dus vergeten is in de MKBA. In het alternatieve scenario 'moderate growth' is er namelijk sprake van minder marketinguitgaven (pagina 6 Ecorys) terwijl de investering gelijk blijft aan de investeren optie (pagina 45 Ecorys).

*Een deel van de marketingkosten voor routeontwikkeling komt direct ten laste van de luchthavenexploitatie. Dit is in de MKBA als zodanig verwerkt. Dekking vanuit het routefonds vormt dus een aanvulling op de reguliere inspanningen van GAE NV. De investering in het fonds is als constante meegenomen. Zie ook het antwoord op vraag 22.*

- 25.** Is het waar dat in de berekening van reistijdbaten (1) overstaptijd op hubs als Kopenhagen en (2) wachttijd voor transitpassagiers op bijvoorbeeld Eindhoven of Maastricht niet zijn meegenomen?

*In de vervoersprognoses zijn geen tussenlandingen meegenomen en daarom is dus ook niet gerekend met wachttijd op de luchthavens Eindhoven of Maastricht. De overstaptijd op hubs is eveneens niet meegenomen, aangezien de doorvliegverbindingen van deze hubs nog onbekend zijn en het dus onduidelijk is hoeveel passagiers in welke mate te maken krijgen met een overstap.*

- 26.** Over de berekening van reistijdbaten. Op basis van de gegevens van Lufthansa is een verdeling gemaakt van de catchment area (Ecorys p.23). Klopt het dat alle passagiers in 2015 verdeeld zijn over deze primaire catchment area en dat er dus geen rekening is gehouden met passagiers op GAE die niet uit Noord-Nederland komen. (In 2014 becijferde Ecorys dit aantal nog op 28% van het totaal aantal passagiers.).



*De reistijd-baten zijn alleen meegenomen voor passagiers uit de regio Noord-Nederland. Lufthansa Consulting heeft het aandeel niet-noordelijke reizigers per scenario berekend. De herkomst van deze passagiers is niet bekend en daarom zijn er geen reistijd-baten aan hen toegekend.*

- 27.** Kunt u het verschil verklaren tussen de uitkomsten op pagina 23 van het Ecorys MKBA (Groningen 7,2%) en een rapport van InterVISTAS uit 2013 (Groningen Airport Eelde; Air Service Development Strategy) waar dit getal nog 4,2% is. Kan het zijn dat het aantal reizigers in de catchment area van GAE dat ook daadwerkelijk vliegt vanaf Eelde overschat is in de recente MKBA?

*Het marktaandeel van GAE van 7,2% is berekend door Lufthansa. De afwijking met de rapportage van InterVISTAS uit 2013 wordt veroorzaakt doordat Lufthansa het marktaandeel van GAE opnieuw heeft berekend op basis van de cijfers van 2015.*

- 28.** Zijn de NEDAB kosten genoemd in de MKBA een maximum of kunnen deze hoger uitvallen wanneer prognoses onjuist blijken te zijn?

*De NEDAB-kosten zijn gebaseerd op de exploitatieprognoses van Stratagem en bewegen voor het deel security mee met de passagiersontwikkeling. De investeringsbijdrage is echter gemaximeerd omdat de exploitant bij hogere groeicijfers in staat zou moeten zijn om extra NEDAB-kosten uit de exploitatie te dekken.*

- 29.** Klopt het dat in de berekening van maatschappelijke kosten van werkgelegenheid in het scenario afbouwen, er vanuit is gegaan dat wanneer een werknemer in de bijstand komt, deze tot en met 2026 in de bijstand blijft?

*Nee, Ecorys geeft aan dat het effect na 10 jaar per saldo nul is. Ieder jaar vindt een deel van de werkzoekenden een nieuwe baan. Na 10 jaar is er een nieuw arbeidsmarktevenwicht waarin het afbouwen van de luchthaven niet langer als marktverstoring beschouwd kan worden.*

- 30.** Kunt u het verschil in maatschappelijke kosten/baten tussen het afbouw- en het investeren-scenario nader verklaren? Bij afbouw verliest de regio 138 fte, bij investeren wint de regio 136 fte, maar in maatschappelijke kosten is dit respectievelijk -18.7 miljoen en + 6.2 miljoen euro.

*Volgens Ecorys ontstaat dit verschil door twee redenen. De eerste is dat in het scenario afbouwen de impact van een baan hebben naar een baan verliezen (gedwongen in een uitkering terecht komen, p. 34 Ecorys) vele malen groter is dan de impact vanuit een uitkering naar een baan (namelijk verlies van vrije tijd, p. 33 Ecorys) in het scenario investeren. De tweede reden is dat het effect van afbouwen (verlies aan werkgelegenheid) direct optreedt, en het effect bij investeren pas zijn maximum bereikt in 2026. Doordat in de MKBA de effecten 'verdisconteerd' worden, tellen de effecten op korte termijn 'harder mee'.*



## Provinciale Staten van Groningen – Groninger Belang

31. Bent u bereid in samenspraak met de NOM, EBG en MKB etc onderzoek te doen naar mogelijkheden om goederenvervoer te intensiveren vanuit Airport Eelde?

*Op basis van de rapportage van InterVISTAS concluderen wij dat het potentieel voor reguliere luchtvracht beperkt is. Echter, wij zijn bereid om gezamenlijk met het regionale bedrijfsleven te kijken of er buiten de reguliere markt kansen liggen voor het goederenvervoer. Wij zullen dit punt meenemen bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in een investeringsvoorstel op basis van de besluitvorming in Raden en Staten.*

32. Er zijn contacten geweest met vliegveld Maastricht, die gericht waren op goederenvervoer. Is hiervan een verslag beschikbaar, zijn hier ook concrete acties of ideeën uit voort gekomen.

*Wij kunnen niet herleiden op welk specifiek contact hier wordt bedoeld. Van recente contacten in dit kader is ons niets bekend.*

33. Airport Eelde is niet vertegenwoordigd bij de Alders-tafels. Wat is hiervan de reden, en is dit een ontwikkeling die u zou toejuichen?

*De reden daarvan is dat het Rijk en de Schiphol Groep van mening zijn dat GAE geen rol speelt in het nationale capaciteitsvraagstuk voor Schiphol. Wij zullen het initiatief nemen voor een gesprek met het Rijk in welke mate GAE een bijdrage kan leveren aan nationale vraagstukken.*

## Provinciale Staten van Groningen – VVD

34. VVD zoekt in de analyses van NOM/VNO-NCW met betrekking tot de voordelen die de aanwezige luchthaven voor het bedrijfsleven heeft wat hardere gegevens. Welke serie concrete voordelen kan het bedrijfsleven noemen en hoe worden deze aangetoond?

*Wij hebben een eerste serie van gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven, waaronder VNO-NCW Noord en het GRQ Business Netwerk. Daarbij is geconstateerd dat het directe voordeel voor het bedrijfsleven zit in het aanbod van relevante lijnverbindingen. Het gaat dan op dit moment voornamelijk om de verbindingen naar Londen en Kopenhagen. Aanvullend is vooral sprake van indirecte voordelen die te maken hebben met de aantrekkelijkheid van het regionale vestigingsklimaat. Uit de gesprekken is duidelijk geworden dat een breder aanbod van lijnverbindingen, vooral via hubs, het voordeel van de luchthaven voor het bedrijfsleven verder vergroot. Niet alleen op basis van uitgaand verkeer, maar ook door toename van inkomend zakelijk verkeer en recreatief verkeer (toerisme). Daarvan profiteert heel Noord-Nederland.*



35. Is er een analyse gemaakt hoeveel vluchten het noordelijke bedrijfsleven jaarlijks maakt? Zo nee, waarom niet? Wilt u deze analyse alsnog door het bedrijfsleven laten maken? Is het bedrijfsleven bereid zich te committeren aan een aantal vluchten vanaf Eelde? Is het bedrijfsleven bereid zich op andere manieren te committeren aan de luchthaven? Heeft u daarover gesproken met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven?

*Lufthansa heeft op basis van actuele marktgegevens berekend dat van het lijndienstverkeer 20% van de passagiers een zakelijk reismotief heeft. Hiervoor zijn door Lufthansa meerdere bronnen voor data geraadpleegd, waaronder gegevens uit reisenquêtes die GAE NV laat uitvoeren. Ook is met een aantal grote maatschappelijke organisaties en bedrijven gesproken over het noordelijk reisgedrag. Uit deze gesprekken, en gesprekken die wij zelf hebben gevoerd met onder meer NOM, VNO-NCW Noord en het GRQ Business Netwerk, komt naar voren dat ondernemers in sterke mate bereid zijn de ontwikkeling van GAE te ondersteunen. Niet door zich vooraf te committeren aan een aantal vluchten, maar vooral door gebruik te maken van GAE als voorkeursluchthaven op basis van het vluchtaanbod. Aanvullend wordt vanuit het GRQ Business Netwerk onderzocht welke aanvullende mogelijkheden voor ondersteuning noordelijke ondernemers zien, bijvoorbeeld op het gebied van investeringen, innovatie en inkomend toerisme. Wij zullen bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in een investeringsvoorstel nader met het bedrijfsleven in gesprek gaan over concretisering van hun rol en commitment.*

36. Is er een analyse gemaakt hoeveel zakelijke vluchten er door personeel van de Hanzehogeshool en de RUG en andere onderwijsinstellingen jaarlijks gemaakt worden? Zo nee, waarom niet? Komt deze analyse er binnenkort? Zijn de onderwijsinstellingen bereid zich te committeren aan een aantal jaarlijkse vluchten? Welke bijdrage kunnen deze instellingen nog meer leveren? Heeft u daar met de instellingen over gesproken?

*De analyse van zakelijke vluchten vanuit de noordelijke onderwijsinstellingen is betrokken binnen de studie van Lufthansa, zoals ook aangegeven bij de beantwoording van vraag 35. In aanvulling daarop hebben ook wij gesproken met vertegenwoordigers van onder meer de RUG en Stenden Hogeschool. De onderwijsinstellingen zijn evenals ondernemers niet bereid zich te committeren aan een jaarlijks aantal vluchten. Wel zijn ze bereid gebruik te maken van GAE als voorkeursluchthaven op basis van het vluchtaanbod. Wij zullen bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in een investeringsvoorstel met deze en andere maatschappelijke organisaties in gesprek gaan over concretisering van hun rol en commitment.*

37. Er wordt een inschatting gemaakt van de kansen voor GAE. Op vragen over de invloed van de uitbreiding van de luchthaven Lelystad kregen wij het antwoord dat daar nog niets over te zeggen is. Wat maakt dat er over GAE wel goed te voorspellen valt?

*Lufthansa heeft aangegeven dat de effecten van Lelystad Airport, dat met name gericht is op het accommoderen van uitgeplaatst low cost en vakantieverkeer van Schiphol, zo goed als mogelijk in kaart zijn gebracht en verwerkt in de vervoersprognoses.*



- 38.** In het verleden zijn er met grote regelmaat onderzoeken gepresenteerd over de zonnige toekomst van de luchthaven. De verwachtingen die daarin zijn beschreven zijn nooit uitgekomen. Op grond waarvan zouden de verwachtingen m.b.t. passagiersaantallen en de zonnige toekomst van de luchthaven nu wel waargemaakt kunnen worden?

*Een duidelijk verschil met onderzoeken uit het verleden en de huidige praktijk betreft het uit de exploitatie halen van de NEDAB-kosten, waardoor de exploitant meer financiële ruimte krijgt om een proactieve en offensieve strategie te ontwikkelen (o.a. concurrerende tarieven) voor bewerking van de markt. Dit betreft een duidelijke wijziging ten opzichte van het verleden waarbij de focus vooral lag op kostenbesparing en het terugdringen van exploitatietekorten. Het maatregelenpakket in het alternatief investeren biedt volgens de onderzoekers de randvoorwaarden voor groei op basis van prognoses.*

- 39.** Er wordt gesteld dat een prijsdaling meer vluchten tot gevolg heeft. Dit is een kip-ei redenering. Hoeveel prijsdaling is er nodig voor welk percentage toename in vluchten. Welke onderzoeksgegevens liggen daaraan ten grondslag?

*Stratagem heeft een benchmark uitgevoerd naar het kostenniveau op GAE in vergelijking met een aantal soortgelijke regionale luchthavens in Nederland, Duitsland en België. Uit die benchmark blijkt dat de luchthaventarieven op GAE fors hoger liggen, bijvoorbeeld in vergelijking met luchthavens als Bremen en Lelystad. Een substantiële prijsdaling naar een marktconform niveau is nodig om de tarieven op GAE concurrerend te maken. Vanuit het bedrijfsbelang van GAE NV kunnen wij hierover geen nadere informatie verstrekken.*

- 40.** Met betrekking tot de hoogte van de financieringsmodellen met publiek en privaat geld is er voor de beide modellen waarbij de luchthaven blijft bestaan geen duidelijkheid. Welke verhoudingen en welke mogelijkheden zijn er daarbij? Wilt u diverse mogelijkheden uitwerken?

*InterVISTAS heeft in haar rapportage voor de beleidsopties continueren en investeren aangegeven welke middelen benodigd worden geacht om de daarbij behorende prognose waar te maken en continuïteit van de luchthavenexploitatie te bevorderen. Wij gaan op basis van de besluitvorming in Raden en Staten het voorkeursalternatief uitwerken in een investeringsvoorstel. Wij nemen daarin de dekkingsmogelijkheden uit publieke en private bronnen mee.*

- 41.** Op grond van welke gegevens uit de onderzoeken kan de conclusie worden getrokken dat er na publieke investeringen een rendabele luchthaven gerealiseerd kan worden? Welke onderliggende gegevens zijn er beschikbaar, zijn deze openbaar, wilt u deze ter beschikking stellen?

*De rapportages van Lufthansa en Stratagem laten zien dat in het beleidsalternatief investeren de moderate en substantial growth-scenario's leiden tot een duurzaam positieve luchthavenexploitatie voor de middellange termijn.*



42. In het rapport van Lufthansa staat: Door zuiver econometrische factoren toe te passen kan de evolutie van de luchthaven gaan van stagnering naar drie maal het huidige verkeersvolumes. Kan hier uitleg over worden gegeven met name over het realiteitsgehalte.

*Lufthansa heeft op basis van een onderzoek van de huidige marktomvang en het identificeren van bestemmingen waar thans vraag naar is, en gegeven de concurrentie uit Lelystad, een modelmatige exponering gemaakt van de te verwachten verkeersvolumes op lange termijn.*

#### Gemeenteraad van Groningen – D66

Op Pagina 10 Tabel 2 van het rapport van Stratagem staat dat de bijdrage aan NEDAB toeneemt naar mate de investering hoger is. Op p23 staat dat GAE ICAO RFFS in cat. 5-8 zit. Hierover heb ik de volgende vragen.

43. Is er een onderscheid te maken naar onderliggende kosten zoals genoemd in tabel 2 kolom bijdrage NEDAB/exploitatie. Welk deel is security, brandweer en overige (exploitatie)kosten?

*Tabel 2 op pagina 10 van Stratagem geeft aan welke exploitatiebijdrage of NEDAB-bijdrage nodig is bij de beleidsalternatieven investeren en continueren op basis van de mogelijke verkeersscenario's van Lufthansa. Bij het scenario continueren gaat het om een bijdrage in het exploitatiekosten. Bij investeren gaat het om een NEDAB-bijdrage. De kosten voor brandweer liggen daarbij rond de € 1,9 miljoen. Het overige deel betreft security kosten, waarvan de hoogte meebeweegt met de passagiersontwikkeling.*

44. Welk deel van de kosten word doorberekend aan de luchtvaartmaatschappijen?

*Dat betreft vertrouwelijke bedrijfsinformatie.*

45. Wat wordt bedoeld op p 23 met cat 5-8 bedoeld? Bij investeren, zal dan ook een andere categorie van toepassing kunnen worden?

*Op basis van standaarden van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) worden afhankelijk van onder meer de grootte en het aantal zitplaatsen van de vliegtuigen welke een luchthaven ontvangt, eisen gesteld aan de inzetbaarheid van materieel en manschappen van de luchthavenbrandweer. Dit gebeurt op basis van een indeling in categorieën. Er wordt voor GAE geen wijziging in de maximumcategorie voorzien bij investeren aangezien de aard van het verkeer ongewijzigd blijft.*

46. Wanneer zijn de andere twee brandweerauto's afgeschreven en wat zijn de eventuele kosten voor vervanging en is hier in de scenarioberekening rekening mee te houden?



*Stratagem heeft in de scenarioberekeningen geen rekening gehouden met de vervanging van de andere twee brandweerauto's. De twee E-One crashtrucks van de luchthaven zijn in 2004 en 2005 aangekocht voor circa € 850.000. Ze worden afgeschreven in 20 jaar.*

#### Gemeenteraad van Groningen – GroenLinks

Wij hebben geconstateerd dat uw vragen exact overeenkomen met een deel van de vragen die ook zijn gesteld door GroenLinks in Provinciale Staten van Groningen. Graag verwijzen wij u voor de beantwoording van uw vragen naar het antwoord op vraag 21 t/m 30.

#### Gemeenteraad van Assen – GroenLinks

- 47.** Vertegenwoordigen de aandelen van GAE op dit moment een geldelijke waarde en zo ja welke (volgens onze informatie zijn ze destijds aangekocht van 6,—/stuk nominaal)?

*De marktwaarde kan alleen bepaald worden door een taxatie. De boekwaarde is nihil.*

- 48.** Hoeveel aandelen (aantal) heeft de gemeente Assen exact?

*De gemeente Assen houdt 736 aandelen.*

*De provincies Drenthe en Groningen houden beide 2.208 aandelen, de gemeente Groningen houdt 1.914 aandelen en de gemeente Tynaarlo houdt 294 aandelen.*

- 49.** Zijn er juridische en vennootschapsrechtelijke - ook gelet op de destijds met het Rijk gesloten overeenkomst inzake de aandelenoverdracht - mogelijkheden dat de gemeente Assen deze aandelen overdraagt / verkoopt aan een andere aandeelhouder of bestuurlijke partij in Noord Nederland?

*Op grond van artikel 7 lid 3 van de Statuten van GAE NV is het mogelijk de aandelen te verkopen of over te dragen aan de derden, nadat de aandelen eerst aan de huidige aandeelhouders zijn aangeboden. In de koopovereenkomst uit 2003 is bepaald dat de inspanningsverplichting van de huidige aandeelhouders daarbij bij wijze van kettingbeding aan de kopende partij(en) wordt opgelegd.*

#### Gemeenteraad van Tynaarlo – D66 (dhr. Vemer)

- 50.** In "Bijlage 6, Analyse Businessmodel en Exploitatiescenario's GAE - Stratagem" wordt gesproken over een simulatiemodel. Is dat een model van Stratagem dat het werk van Lufthansa vertaalt? Is het een model van Lufthansa? Is er een mogelijkheid dat ik eens naar dat model van dichterbij kan kijken? Welke software is bijvoorbeeld gebruikt?

*Dit betreft een eigen model van Stratagem waarin exploitatieprognoses zijn gemaakt op basis van onder meer de verkeersprognoses van Lufthansa.*



51. Op p9 van Bijl 6 geeft fig 2 het exploitatieresultaat over de jaren. Waarom begint het resultaat voor 2016 al met een positieve verwachting? Is dat omdat de NEDAB er al af is gehaald? Moeten we er van uit gaan dat met de latere beslissing nu ook het hele grafiekje een jaar opgeschoven kan worden? Of moeten er dan nieuwe ontwikkelingen worden aangegeven?

*Het jaar 2016 is het eerste jaar in de modelberekeningen van Stratagem. Het positieve resultaat op de exploitatie in het alternatief investeren ontstaat doordat de NEDAB-kosten buiten de exploitatie blijven. De grafiek schuift inderdaad één jaar op aangezien de NEDAB-bijdrage pas is voorzien in 2017. Dit heeft geen effect op de prognoses voor de exploitatieresultaten die door Stratagem zijn berekend.*

52. Stratagem - Op p9 van Bijl 6 wordt gezegd dat met Status Quo Investeren er op termijn een break-even exploitatieresultaat wordt verwacht. Het aantal passagiers ligt ergens tussen de 250.000 en 400.000 per jaar. Hoe verhoudt dit zich met opmerkingen van Marco vd Kreeke bij eerdere bijeenkomsten (o.a. met D66 vertegenwoordigers) dat een vuistregel voor vliegvelden is dat winst haalbaar is vanaf ongeveer 1 mln. passagiers per jaar?

*Afhankelijk van de specifieke omstandigheden van een regionale luchthaven is een minimumvolume verkeer nodig om alle vaste kosten af te dekken. Dit break-even punt verschilt per luchthaven, maar een algemene stelregel is dat dit rond de 1 miljoen passagiers per jaar ligt. In het model van Stratagem wordt een deel van de vaste kosten, de NEDAB-kosten, buiten de exploitatie gefinancierd. Dan kan dus ook met lagere passagiersaantallen een positief resultaat bereikt worden.*

53. Stratagem - Op p10 van Bijl 6 (tabel 2) lopen de bijdragen aan NEDAB/exploitatietekorten op bij het Investeren scenario, naarmate de groei toeneemt. Hoe komt dit? Exploitatietekorten zullen immers afnemen als de groei hoger is, en NEDAB nagenoeg gelijk?

*Dat komt omdat de NEDAB-bijdrage bestaat uit een vast deel brandweer en een variabel deel security. Deze laatste groeit mee met de passagiersontwikkeling. Zie ook het antwoord op vraag 43.*

54. Stratagem - p28, Bijl6: Waarom heeft GAE hetzelfde aantal FTE nodig als Eindhoven, tegen een fractie van de vluchten, passagiers, en bestemmingen? Hoeveel hiervan is te verklaren door de NEDAB- functies? (Beide 48, "Op Eindhoven worden de kosten voor securitydiensten en passagiers- en bagageafhandeling uitbesteed aan derden. De Koninklijke Luchtmacht verzorgt de brandweerinzet, luchtverkeersleiding en het baanonderhoud).

*Op pagina 23 van de rapportage van Stratagem wordt aangegeven dat van de 51FTE op GAE, 28 FTE is te relateren aan operationele activiteiten. 20 FTE daarvan is brandweer. Dit zijn vaste kosten voor de luchthaven, ongeacht het passagiersvolume. GAE voert daarbij de*



*bagageafhandeling in eigen beheer uit, terwijl Eindhoven dat uitbesteed aan derden. Bovendien worden de militairen van Defensie, die het luchtzijdige deel beheren, in de cijfers niet meegeteld. Daarmee is een deel van de FTE's verbonden aan de luchthaven van Eindhoven niet direct gekoppeld aan Eindhoven Airport NV. De totale omvang van het aantal FTE op Eindhoven verbonden aan de vliegfunctie is daarmee hoger dan op GAE.*

55. Stratagem - Bijl6, p39: "De ontwikkeling van Lelystad tot 'twin airport' van Schiphol raakt de kern van de marktsegmenten van Groningen Airport Eelde: het vakantiechartervervoer en de low cost carriers." Lufthansa geeft geen waarschijnlijkheid aan de invloed, al wordt die wel in kaart gebracht. Kan die wel gegeven worden door hun?

*Lufthansa heeft de mogelijke effecten van Lelystad Airport berekend en vertaald in de prognoses voor de verkeersontwikkeling van alle scenario's. De invloed is daarmee dus in kaart gebracht en op waarde geschat.*

56. Stratagem - Bijl6, p47: Foreign Visitor Fonds is ingeboekt voor EUR 10 mln. Hoe komen ze op het bedrag. Hoeveel zat er tot nu toe in het Routefonds, en hoeveel heeft dat opgeleverd?

*Op basis van het huidige routefonds is tot nu toe een totaal van circa € 250.000 besteed/toegezegd aan de ondersteuning van de verbindingen met Londen, Gdansk en Kopenhagen. Verder verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 22.*

57. Lufthansa - In Bijl 4 "GRQ NL Passagiersmarktanalyse - Eindrapport (Lufthansa)" wordt onder meer aangegeven dat er een risico is dat lijnvluchten (LKM) en charters naar Lelystad (p26) of Bremen gaan. Hoe groot wordt de kans ingeschat dat dit gebeurt, bijvoorbeeld door WizzAir?

*Lufthansa Consulting heeft bij de uitwerking van de vier verkeersprognoses een inschatting gemaakt van het effect van Lelystad Airport. Daarbij is als risico aangeduid dat Transavia een deel van haar vluchten zal verplaatsen naar Lelystad Airport. Lufthansa geeft aan dat dit bij ongewijzigd beleid (alternatief continueren) tot een afname van passagiersaantallen zal leiden. Echter, wanneer GAE in staat is te concurreren op basis van aantrekkelijke tarieven dan voorziet Lufthansa een stabiel marktperspectief voor GAE op de chartermarkt, waarbij de bestemmingen die Transavia niet meer vliegt, worden overgenomen door andere maatschappijen. Wanneer daarnaast ook nog een incentiveprogramma wordt ontwikkeld op basis van een routefonds dan voorziet Lufthansa eveneens mogelijkheden op de low cost markt voor lijnvluchten in concurrentie met Bremen en Lelystad. Dit is de basis voor de beleidsoptie investeren.*

58. Lufthansa - Bijl 4, p52: wat is de bron van deze data? Een dergelijke perfect verband zie je vrijwel nooit en vind ik daarom raar.

*Betreft een eigen bewerking van Lufthansa.*



59. Lufthansa - Bijl 4, p56: wat staat hier, en hoe kan ik het lezen? Waar zie ik een regressieanalyse?

*Deze figuren geven voor 203 Europese routebestemmingen aan in welke mate er sprake is van een verband tussen de omvang van het passagiersverkeer en de gemiddelde bevolkingsdichtheid (links) en het gemiddeld BBP (rechts). Dit verband wordt berekend om vervolgens toe te kunnen passen op Noord-Nederland als basis voor de analyse van het routepotentieel.*

60. Lufthansa - Bijl 4, p85: hoe verhoudt zich de opmerking dat de zakelijke omgeving in het verzorgingsgebied van GAE als onvoldoende wordt beschouwd om een zuiver door zaken gestuurde route te lanceren, zich met de in andere bijlages genoemde oproep van bedrijven uit de omgeving dat GAE voor hun van belang is?

*Lufthansa heeft willen aangeven dat er in Noord-Nederland onvoldoende markt is voor puur zakelijke routes, zoals de vroegere verbinding tussen Groningen en Aberdeen die werd gedreven door reizigers van de NAM. Dit betekent dat de lijndiensten op GAE een mix vertegenwoordigen van zakelijk en recreatief verkeer.*

61. Ecorys - Bijl 8, "MKBA GAE - Ecorys", wordt uitgegaan van een cumulatief maatschappelijk effect van negatief EUR 90 mln bij afbouwen, en positief EUR 50 mln bij investeren, tov continueren (nulscenario). Dit is omdat mensen verder / minder ver moeten reizen als ze niet / wel naar GAE kunnen? Wat zijn de kosten per passagier per kilometer die zijn gebruikt? Hoe heeft de verhouding zakelijk verkeer / niet-zakelijk verkeer invloed op de uitkomsten?

*Voor een indicatie op basis waarvan de reistijd-baten zijn berekend, verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 10.*

62. Ecorys - Lees ik de tabellen op bv p38, Bijl 8 nu goed dat de totale toename van CO2 zorgt voor een maatschappelijke last (NCW) van EUR 200? Dat lijkt erg weinig? Waarom niet cumulatief over de gehele periode? Is deze meegenomen in de totale MKBA uitkomsten? Zo ja, waar kan ik die vinden. Zo nee, waarom niet?

*De eenheid van de rechterkolom in deze tabel moet zijn miljoen euro (en niet 1000 euro). Deze tabel laat zien dat op landelijk niveau een gering totaal gegeneerd negatief effect ontstaat met een verdisconteerde monetaire waarde van € 0,2 miljoen over de gehele periode. Zie ook de overzichtstabel (4.2) op pagina 42. CO2 wordt niet in de regionale MKBA meegenomen, omdat het een mondiaal karakter heeft.*

63. Berenschot - Bijlage 7 "Eindrapport Maatschappelijk Toegevoegde Waarde GAE - Berenschot", p27: "Zorg voor bovenregionale regio." Vgl ook MKBA Ecorys, die ziet wat de Nationale effecten zijn. Zien ze een optie om te kijken naar nationale hulp?



*Berenschot heeft hiermee willen benadrukken dat een integratie van de luchthaven in het bestuurlijke en economische netwerk van het noorden van waarde kan zijn voor succesvolle groei en ontwikkeling van diensten op en rond de luchthaven.*

#### Gemeenteraad van Tynaarlo – Leefbaar Tynaarlo

- 64.** Wat zijn de financiële consequenties (alle 3 scenario's afzonderlijk) van het openhouden Vliegveld Eelde voor de gemeentelijke begroting(en) van Tynaarlo?

*In de rapporten is voor elk van de drie beleidsopties de externe financieringsvraag vanuit GAE NV weergegeven. Wat de precieze consequenties zijn voor de begroting van Tynaarlo is nog niet duidelijk. Op basis van de besluitvorming in Raden en Staten over een voorkeursalternatief wordt door de aandeelhouders een investeringsvoorstel uitgewerkt en betrokken bij het de Voorjaarsnota/Voorjaarsbrief. Dan is het ook helder wat de financiële consequenties zijn.*

- 65.** Op welk scenario stuurt het college, met in het achterhoofd de eerdere gedane afspraak dat Tynaarlo er op termijn geen geld meer op wil toelagen op het vliegveld Eelde (eerst maar vliegen)?

*Een standpunt over een voorkeursalternatief is verwerkt in het Raadsvoorstel.*

- 66.** Wordt/kan er een nader onderzoek komen in hoeverre luchtvrachtverkeer een optie zou kunnen zijn?

*Zie hiervoor het antwoord op vraag 31.*

- 67.** Heeft de gemeente Tynaarlo, vanwege collegiaal bestuur als aandeelhouder, een eensluidend advies neer gelegd aan zowel de staten als de gemeenten, of kunnen er afwijkende standpunten worden ingebracht. Zo niet, wat is dan bij afwijkende besluiten van de 2 Staten en 3 gemeenten?

*Het staat elke aandeelhouder vrij zelfstandig een standpunt in te nemen. Aandeelhouders zijn echter wel gezamenlijk verantwoordelijk voor de continuïteit van de exploitatie van de luchthaven. De inzet is daarom om zoveel mogelijk tot overeenstemming te komen.*

- 68.** Hebt u al overleg gehad met het bedrijfsleven over wat zij hiervan vinden en financieel zou willen bijdragen?

*Zie hiervoor het antwoord op vraag 35 en 36.*

- 69.** Welke garantie hebt u dat bij de scenario's dat wordt bereikt wat allemaal zo mooi wordt omschreven?

*Zie hiervoor het antwoord op vraag 38.*



70. Onze gemeente heeft 4 aandelen. Als er met stemwaardes wordt gekozen betekent dat Tynaarlo hoog of laag kan springen maar zich moet conformeren bij de provincies die de meerderheid hebben als er wordt gekozen voor gewogen besluiten, klopt dit of hebben elke aandeelhouder 1 stem?

*De continuïteit van de luchthavenexploitatie is op basis van onze rol als aandeelhouder en onze inspanningsverplichting tegenover het Rijk een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Dat is dan ook het uitgangspunt voor onze gesprekken met elkaar. Statutair gezien wordt met een meerderheid over het toekomstscenario beslist. Een keuze voor herkapitalisatie betreft een besluit dat aandeelhouders individueel nemen.*

71. Tot op heden is het overgrote deel van alle aardgas-, en olie baten naar de Randstad verdwenen. Overwegen de aandeelhouders het Rijk te benaderen om er voor te pleiten dat het Rijk de volledige kosten voor het openhouden van het vliegveld gaat dragen in plaats van de provinciale en gemeentelijke besturen?

*Met de overname van de aandelen in 2003 is besloten dat alle aandelen van GAE NV in handen komen van de regionale overheden. Het Rijk op haar beurt heeft de kosten voor de baanverlenging voor haar rekening genomen. Het is dan ook niet realistisch om het Rijk nu te vragen alle kosten te betalen voor het openhouden van de luchthaven.*

### **3. MONDELINGE VRAGEN EN AANVULLENDE TOEZEGGINGEN**

Hierna beantwoorden wij mondelinge vragen gesteld in de commissies zoals benoemd in de inleiding voor zover het antwoord niet kan worden afgeleid uit de beantwoording van de schriftelijke vragen. De mondeling gestelde vragen zijn niet gerubriceerd naar politieke partij vanwege het feit dat veel overeenkomstige vragen zijn gesteld. Ten slotte nemen we tevens eventuele toezeggingen mee voor zover aanvullend op de beantwoording van de schriftelijke vragen.

72. Hoe urgent is de situatie? Waarom moet er nog in 2016 een besluit worden genomen? In hoeverre kan GAE NV met de huidige middelen haar activiteiten continueren in 2017 en 2018? Waarom kan niet worden uitgesteld?

*In 2017 zal de vrije liquiditeit van de vennootschap dalen tot de vastgestelde ondergrens van € 2,4 miljoen, naar verwachting al in de eerste helft van het jaar. Dit betreft het minimumniveau waarop de vennootschap nog aan haar verplichtingen op korte termijn kan voldoen. Hierdoor kunnen directie en Raad van Commissarissen vanuit hun rol en verantwoordelijkheid geen Begroting 2017 aanbieden aan de aandeelhouders. Verwacht wordt dat zich, bij gelijkblijvende marktomstandigheden, in 2017 nog geen acuut liquiditeitstekort, zal voordoen. Voor 2018 is er wel sprake van een gebrek aan liquiditeit. Dit betekent dat de continuïteit van de vennootschap onder grote druk staat. Vanuit onze rol als aandeelhouder zijn wij daarvoor verantwoordelijk. Daarom is het van belang nog in 2016 een besluit nemen over de strategische ontwikkelrichting op basis van besluitvorming over een voorkeursalternatief. Dit geeft het bestuur van de vennootschap op voldoende zekerheid ten aanzien van het waarborgen voor de continuïteit door de aandeelhouders. Zij*

*kunnen daarmee binnen de kaders van hun bestuurlijke aansprakelijkheid hun rol blijven invullen. Bovendien stellen we het bestuur van GAE NV hiermee in staat om tijdig in te kunnen spelen op de ontwikkeling van Lelystad Airport.*

- 73.** Hoe kan het zijn dat tijdswinst uitgedrukt in geld meer waard is dan de negatieve milieuaspecten?

*De waardering en weging van de verschillende effecten binnen de MKBA is gebaseerd op landelijk vastgestelde kengetallen. Zie ook het antwoord op vraag 10.*

- 74.** In de MKBA van Ecorys uit 2014 wordt aangegeven dat wanneer Lelystad zich zou ontwikkelen, men zich kan afvragen of in dat geval een investeringsvraag op tafel zou komen. Hoe kan het dat de MKBA nu aangeeft dat investeren loont in GAE?

*Ecorys heeft zich in 2014 gebaseerd op de rapportage van de Noordelijke Rekenkamer uit 2013 en de daarin aangegeven ontwikkelscenario's uitgewerkt door SEO Economisch Onderzoek. SEO heeft daarbij destijds een inschatting gemaakt van het effect van Lelystad Airport op de exploitatie van GAE, waarbij op middellange en lange termijn geen positieve exploitatie zou kunnen worden bereikt. In de MKBA uit 2014 is dit aangeduid als het 'SEO Laag' scenario. De huidige MKBA is gebaseerd op de inschatting van de effecten van Lelystad Airport door Lufthansa. Daarbij heeft Lufthansa onder meer gebruik gemaakt van het in 2014 gepubliceerde Ondernemingsplan Lelystad Airport. Anders dan in de analyse van SEO, laten de huidige exploitatieprognoses wel kansen zien voor een duurzaam positieve luchthavenexploitatie. Vanuit dat oogpunt komt de investeringsvraag dan wel op tafel. De MKBA uit 2016 laat daarbij zien dat de beleids optie investeren een positief maatschappelijk effect voor de regio faciliteert van € 30 tot 54 miljoen.*

- 75.** Waarom wordt in de rapportages niet verwezen naar het rapport van de Noordelijke Rekenkamer uit 2013?

*De adviezen en conclusies van de Noordelijke Rekenkamer zijn betrokken bij de opzet en uitvoering van de strategische verkenning naar de toekomst van de luchthaven.*

- 76.** Kan voor de financiering van de NEDAB-kosten ook een beroep worden gedaan op de Veiligheidsregio's Groningen en Drenthe?

*Wij zullen deze optie nader verkennen bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in een investeringsvoorstel op basis van besluitvorming in Raden en Staten.*

- 77.** Wat gebeurt er als een aandeelhouder uitstapt of een afwijkend besluit neemt?

*Uitgangspunt voor ons op dit moment is onze gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de continuïteit van de luchthavenexploitatie. Zie ook het antwoord op vraag 67.*

- 78.** Welke verplichtingen moeten worden afgekocht bij de beleids optie afbouwen?



*Dit betreft voornamelijk verplichtingen in verband met de afvloeiing van personeel en het DBFM-contract voor het onderhoud van de start- en landingsbaan. Aanvullend moet rekening gehouden worden met afkoop van claims van derden die mogelijk schade ondervinden van het besluit tot afbouw. Aangezien dat slechts ten dele is in te schatten, wordt daarom gesproken over een minimale desinvestering van € 9,6 miljoen.*

- 79. Hadden directie en Raad van Commissarissen niet eerder aan de bel moeten trekken? Wat is er gebeurd in de periode tussen de baanverlening en nu?**

*Het bestuur van GAE NV heeft bij het aanbieden van het Strategisch Plan 'Werelden Verbinden' in 2013, na het gereedkomen van de baanverlening, extra middelen gevraagd voor een aantal noodzakelijke investeringen en een routefonds. In 2014 hebben aandeelhouders besloten om niet op dit verzoek in te gaan, aangezien de vennootschap nog over voldoende liquide middelen beschikte om zelf de passagiersgroei aan te jagen. In de daarop volgende aandeelhoudervergaderingen heeft het bestuur steeds gewezen op de afnemende reserve van de vrije liquiditeit. In juni 2015 hebben wij met de directie en een afvaardiging van de Raad van Commissarissen van GAE NV gesproken over het perspectief van de ontwikkeling van de luchthaven op de middellange termijn. Aanleiding hiervoor vormde de afwijking van de ontwikkelprognoses voor de luchthaven in relatie tot het voorziene groeipad binnen het Strategisch Plan 'Werelden Verbinden', en de afnemende liquiditeitspositie. Dit gesprek bevestigde de noodzaak van een besluit van de aandeelhouders om te komen tot een strategische heroriëntatie op de toekomst van de luchthaven en heeft mede de aanzet gegeven tot de uitvoering van de strategische verkenning vanaf januari 2016.*

- 80. Waarom wordt er niet ingezet op een verbinding met Schiphol?**

*In 2014 is op basis van gesprekken met vertegenwoordigers van de KLM en Schiphol gesproken over een dergelijke verbinding en geconcludeerd dat dit niet haalbaar is. In 2016 heeft een vertegenwoordiger van de Schiphol Groep dit nog eens bevestigd op een bijeenkomst van VNO-NCW Noord.*

- 81. Zou er niet een rol voor het Rijk moeten zijn ter ondersteuning?**

*Het Rijk neemt als bevoegd gezag voor de luchthaven haar verantwoordelijkheid voor het nemen van een luchthavenbesluit en de financiering van de grensbewaking. Aanvullend is het Rijk van mening dat de regio primair verantwoordelijk is voor de luchthavenexploitatie. Voor de kosten van luchtverkeersleiding geldt dat die op basis van een uniform tarief gedragen worden door alle gebruikers van de Nederlandse luchthavens. Wij zullen bij de uitwerking van het voorkeursalternatiefsamen met het Rijk verkennen op welke wijze zij de luchthavenontwikkeling nader kan ondersteunen.*

- 82. Welke kansen zijn er om de luchthaven te privatiseren?**

*InterVISTAS stelt voor het bestuursmodel te wijzigen, waarbij de luchthavenexploitatie wordt belegd bij een (overwegend) privaat luchthavenexploitatiebedrijf. Dit wordt slechts kansrijk geacht bij een keuze voor de beleidsoptie investeren. Bij een keuze van Raden en Staten voor deze beleidsoptie als voorkeursalternatief voor de luchthavenontwikkeling zullen wij een opdracht verstrekken om een voorstel voor wijziging van het bestuursmodel uit te werken. Daarbij zullen ook de voorwaarden voor het kansrijk privatiseren van de luchthavenexploitatie in beeld worden gebracht.*





provincie Drenthe



PLN 405 5M

Assen, 8 november 2016

Nummer: 16-145

*Reacties website: voorkeur voor investeringsscenario  
'Toegangspoort van het Noorden'*

## **Publieksconsultatie Toekomstverkenning Groningen Airport Eelde gesloten**

**De online publieksconsultatie over de toekomst van Groningen Airport Eelde is gesloten. Er zijn 2597 reacties binnengekomen op de drie toekomstscenario's voor de luchthaven op [www.toekomstgroningenairporteelde.nl](http://www.toekomstgroningenairporteelde.nl). Het scenario 'Klein Vliegveld' kreeg 212 (8%) voorkeuren. 'Vakantievluchten' kreeg 142 (5%) voorkeuren. 2243 (86%) mensen gaven hun voorkeur aan het scenario 'Toegangspoort van het Noorden'. De publieksconsultatie vormt een onderdeel van de toekomstverkenning Groningen Airport Eelde die momenteel wordt uitgevoerd door de aandeelhouders provincies Drenthe en Groningen en gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo.**

### **Gemotiveerde keuzes**

Gisteren sloot de termijn voor de publieksconsultatie over de toekomst van Groningen Airport Eelde. In een maand tijd ontving [www.toekomstgroningenairporteelde.nl](http://www.toekomstgroningenairporteelde.nl) 70.000 pageviews. De reacties kwamen uit heel Noord-Nederland, waarvan het grootste gedeelte uit de nabije omgeving van de luchthaven. Opvallend veel mensen hebben niet alleen een voorkeur voor een van de scenario's uitgesproken, maar ook de moeite genomen om hun voorkeur te motiveren.

### **Argumenten**

De belangrijkste argumenten die mensen gaven om hun voorkeur voor 'Toegangspoort van het Noorden' te motiveren zijn:

1. Investeren in de luchthaven is goed voor het Noorden;
2. Gemak van een luchthaven nabij.

Bij 'Klein vliegveld' en 'vakantievluchten' komen de volgende argumenten met regelmaat terug:

1. Terughoudendheid over investeringen zonder garanties op succes;
2. Bezwaren tegen milieudruk en geluidsoverlast van vliegverkeer.

In de categorie 'Klein vliegveld' geven meerdere mensen aan dat het volledig sluiten van de luchthaven hun voorkeur heeft boven het scenario 'Klein vliegveld'.

---

Noot voor de redactie (niet voor publicatie): Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de persdienst van het team Communicatie, telefoonnummer (0592) 365005 (uitsluitend voor de pers), e-mail: [communicatie@drenthe.nl](mailto:communicatie@drenthe.nl)

### **Inhoud reacties openbaar, namen niet**

Op de [www.toekomstgroningenairpoorteelde.nl](http://www.toekomstgroningenairpoorteelde.nl) treft U een overzicht van ontvangen reacties aan, alsmede de woonplaats van degene die de motivatie heeft achtergelaten. Persoonsnamen en emailadressen zijn bij de aandeelhouders bekend, maar worden vanuit overwegingen van privacy niet openbaar gemaakt.

### **Hoe zijn deze resultaten tot stand gekomen?**

De website [www.toekomstgroningenairpoorteelde.nl](http://www.toekomstgroningenairpoorteelde.nl) is op 6 oktober door de aandeelhouders gelanceerd, met twee doelen:

1. Inwoners kunnen kennismaken van door externe deskundigen opgestelde studies en de daaruit ontwikkelde scenario's, en
2. Inwoners kunnen aangeven waar hun voorkeur ligt, om de aandeelhouders en hun gemeenteraden en Provinciale Staten een beeld te geven hoe de samenleving tegen de toekomst van Groningen Airport Eelde aankijkt.

Door middel van het invullen van naam, woonplaats en e-mailadres op de website kregen mensen een e-mail met een link terug naar de website, waarna het voor het betreffende e-mailadres eenmalig mogelijk werd om een voorkeur uit te spreken en desgewenst achter te laten. Deze mogelijkheid tot het uitspreken van een voorkeur en tot reageren is nu gesloten. De website blijft dit hele jaar nog online.

### **Toekomstbesluit in december**

De publieksconsultatie is gestart op 6 oktober en heeft een maand geduurd. De consultatie vormt een onderdeel van de toekomstverkenning voor Groningen Airport Eelde die aandeelhouders provincies Drenthe en Groningen en gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo momenteel uitvoeren. Nu is de politiek aan zet. Bedoeling is dat deze toekomstverkenning, met daarbij betrokken de resultaten van de publieksconsultatie en van de opiniërende besprekingen in de Statencommissies van Groningen en Drenthe en de raadscommissie van Groningen, medio december uitmondt in een besluit over de toekomst van de luchthaven in Provinciale Staten van Drenthe en Groningen en de gemeenteraden van Groningen, Assen en Tynaarlo.

### **Aanleiding**

Groningen Airport Eelde NV draait in zijn huidige vorm verlies. Vanuit hun verantwoordelijkheid voor de luchthaven hebben de vijf aandeelhouders (provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo) externe deskundigen gevraagd een toekomstverkenning te doen. Daaruit komen 3 mogelijke toekomstscenario's voor de luchthaven naar voren:

1. Een kleine, recreatieve luchthaven;
2. Een luchthaven die primair gebruikt wordt voor enkele vakantievluchten;
3. Een luchthaven als toegangspoort voor het Noorden.

Elk van de drie scenario's heeft zijn eigen specifieke kenmerken, effecten en kosten.





BRUNNEN 5M



HET FONDS

Aan de leden van het College van B&W  
Grote Markt 1  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

Groningen, 7 november 2016

Geacht College,

Met vele ondernemers, instellingen en vaak in samenwerking met de Gemeente Groningen zijn de bedrijvenverenigingen VBGW, VBZO, VBNO en GCC dagelijks in de weer om de economie van de Stad Groningen en haar omgeving in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren. Naast onderhoud en ontwikkelingen op de bedrijventerreinen, de verdere ontwikkeling van de binnenstad, ondersteuning van de culturele agenda, verbeteren van de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt, staat de samenwerking met Groningen Bereikbaar hoog op de agenda.

Binnen de Groninger Economische Koepel is de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde besproken en vanuit de bedrijven is benadrukt dat behoud en renovatie van de luchthavenfaciliteiten van groot belang is voor de economische groei en positionering van Groningen. Grensoverschrijdende bereikbaarheid is voor investerende partijen van groot belang en niet voor niets heeft in vele gebieden economische groei plaatsgevonden nadat infrastructurele verbeteringen zijn gerealiseerd.

**Advies**

Wellicht ten overvloede adviseren de ondertekenaars van deze brief daarom te kiezen voor scenario 3 'investeren- Internationale toegangspoort voor het Noorden'.

Ondernemend Groningen beseft dat bij een dergelijk advies ook een morele verplichting hoort om samen met de Luchthavenorganisatie, de betrokken overheden en andere partijen ervoor te zorgen dat van de te ontwikkelen faciliteiten een zo optimaal gebruik moet worden gemaakt. Naast ontsluiting van de luchthaven en de juiste marketing moet ingezet gaan worden op de business development mogelijkheden.



U kunt hierbij denken aan onder meer:

- doorontwikkeling van toeristisch pakket
- ontsluiting en economische uitnutting van werelderfgoed 'de Wadden' met behoud van haar unieke karakter
- ontvangst van gasten uit inkomende vluchten
- ontwikkelingen rondom verduurzaming van brandstoffen voor de luchtvaartindustrie door inzet kennis vanuit de biochemie
- ontwikkelen van kenniscentrum rondom drone technologie gekoppeld aan verwerking van big data
- ontwikkelen van de vrachtfunctie van en naar grote distributieknooppunten
- vastgoedontwikkeling rondom de luchthaven

Projecten van Gastvrij bewegingen en de recente oprichting van het GRQ Business Network (hierna GRQ) tonen aan dat ondernemers bereid zijn verantwoordelijkheid te nemen om van Airport Noord Nederland een succes te maken.

Ondernemend Groningen meent dat het nu tijd is om de luchthaven van Noord Nederland duidelijkheid te geven over haar toekomst en zijn van mening dat uitstel van besluitvorming verlamd werkt op de positieve ontwikkelingen die zijn ingezet met de baanverlenging en de realisatie van de hub naar Kopenhagen.

Zoals ook door VNO NCW/ MKB Noord is benadrukt is het nodig dat een keus wordt gemaakt en uitgewerkt voor minimaal de komende 10 jaren. Juist nu Flevoland nog plannen aan het maken en de realisatie van die plannen ook nog tijd vergt is het nodig dat er voor de medewerkers en relaties Groningen Airport duidelijkheid en rust in de kapitaalstructuur komt voor een langere periode.

Uiteraard zijn ondertekenaars niet lichtzinnig over de forse inzet van publieke middelen en beseffen dat politieke moed nodig is om een positieve keuze te maken. Maar Ondernemend Groningen meent ook dat met de overlast van de Zuidelijke Rondweg, de negatieve beeldvorming door het aardbevingsdossier en opgelopen vertraging met de spoorlijn naar Bremen behoefte is aan een positieve keuze. Een keuze die bovendien gelooft in de economische kracht van Noord Nederland en een keuze die bevestigt dat de Airport wezenlijk bijdraagt aan de economische ontwikkelingen in Noord Nederland

#### **Boter bij de vis**

De collectieve verenigingen in Groningen zijn bij een positieve keus van uw raad bereid om de door GRQ ingezette beweging te stimuleren en zijn in principe bereid om de door ondernemers in te zetten middelen binnen GRQ te verdubbelen tot een bedrag van maximaal € 50.000,-.

Hierbij vertrouwt Ondernemend Groningen erop dat GRQ verantwoordelijkheid neemt voor de verdere uitbouw van de samenwerking en dat business cases worden ontwikkeld die gaan meewerken om van Airport Noord Nederland een succes te maken.





HET FONDS

### Conclusie

De voorzitters van de bedrijvenverenigingen in de Stad Groningen zijn blij dat aandeelhouders een strategische verkenning hebben laten maken en adviseren het Gemeentebestuur en de Raad te kiezen voor beleidsalternatief 3.

Bij de verdere uitwerking van de plannen wil Ondernemend Groningen graag haar verantwoordelijkheid nemen en waar nodig zal zij meewerken aan het uitwerken van de plannen.

Met de financiële ondersteuning aan GRQ verwacht Ondernemend Groningen een substantiële bijdrage te leveren aan het concreet maken van goede voornemens.

Tenslotte roepen ondertekenaars andere ondernemers in Noord Nederland op om op een voor deze ondernemers passende manier bij te dragen aan de verdere financiering, om mee te doen in de planontwikkeling en om deze plannen uit te voeren waarbij uiteindelijk de bezettingsgraad van de vluchten van en naar Eelde op een goed niveau komt.

Wij wensen u goede beraadslagingen en verblijven in vertrouwen,  
met vriendelijke groet,

Klaas Holtman, voorzitter VBGW

Henk Bos, voorzitter VBZO

Guus Vries, voorzitter VBNO

Erik Bos, voorzitter GCC

Berjo Wortmann, voorzitter  
Het Fonds Ondernemend Groningen

Jacob Emmelkamp, voorzitter  
Economische Koepel Groningen