

VERSLAG VERGADERING RAADSCOMMISSIE WERK EN INKOMEN

Datum: 1 november 2016

Plaats: Oude raadzaal

Tijd: 20.00 – 21.45 uur

Aanwezig: mw. I.M. Jongman-Mollema (voorzitter), dhr. L.H. Luhoff (D66), dhr. E. Zirkzee (D66), dhr. B. de Greef (SP), mw. M. van Duin (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), mw. G. Chakor (GroenLinks), mw. F.T. Folkerts (GroenLinks), mw. A.M.J. Riemersma (Stadspartij), dhr. J.R. Honkoop (VVD), mw. A. Kuik (CDA), dhr. E.B. Koopmans (ChristenUnie), mw. G.E. van Smeden (Student en Stad), dhr. T. van Zoelen (PvdD), mw. M.E. Woldhuis (100% Groningen)

Wethouder: dhr. J.M. van Keulen

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeurig

Insprekers: dhr. Wittenberg (voorzitter VOLE), dhr. Boucher (persoonlijke titel), dhr. De Jong (GRQ Business Network) bij agendapunt B1.

Opening

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

A2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Inhoudelijk deel

B1. Resultaten van de strategische verkenning toekomst Groningen Airport Eelde (GAE)

(collegebrief 6 oktober 2016)

Inspreker dhr. Wittenberg (voorzitter Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde VOLE) zegt dat VOLE al jaren geleden wist dat de voorspelde reizigersaantallen niet gehaald zouden worden en dat de luchtverkeersleiding uiteindelijk zou moeten worden betaald. GAE heeft dit steeds ontkend. In 2018 zal er veel veranderen door de uitbreiding van Lelystad. Op GAE stapt de helft van het aantal reizigers over. GAE zal deze passagiers verliezen aan Lelystad. GAE heeft geen haast want het Luchthavenbesluit telt niet als argument. De huidige cijfers geven onvoldoende steun voor een financiële langetermijnonderbouw.

Inspreker dhr. Boucher (op persoonlijke titel, econoom en inwoner Tynaarlo) zegt dat de voorspelde groei naar 600.000 passagiers is uitgebleven. GAE zakt van 180.000 naar 150.000 passagiers. De kosten van de luchtverkeersleiding komen eraan. Het aantal luchtverbindingen vanaf Eelde is instabiel. De bestemming Londen is verliesgevend. In 2018 zal een deel van de vakantievluchten naar Lelystad verhuizen. Slechts 4% van de luchtpassagiers uit Noord-Nederland maakt gebruik van Eelde. Is het wel handig te willen concurreren met Lelystad? Wat doet GAE voor die 96%? Het beste is dat het verlies van 8 miljoen wordt genomen en dat geïnvesteerd wordt in goede trein- en busverbindingen met Lelystad.

Inspreker dhr. De Jong (GRQ Business Network) pleit voor investeren. De in het derde scenario geschetste investeringen zullen de regio versterken. De aandeelhouders moeten nu een keuze maken. GRQ heeft het signaal van de politiek begrepen dat ook ondernemers moeten bijdragen aan de investeringen. GRQ zal aanpalende investeringscases ter hand nemen en komt binnenkort met meer informatie. Verschillende bedrijven en instellingen hebben afspraken gemaakt met GAE om via Eelde te vliegen. GRQ zal de komende maanden actief zijn om innovatie te stimuleren.

Mw. Riemersma (Stadspartij):

- Vraagt naar de opvattingen van de coalitiepartijen.
- In 2018 is Lelystad een grote concurrent.

- In het noorden blijft het aantrekken van nieuwe reizigers een probleem.
- De bereikbaarheid van het vliegveld is niet optimaal. Een treinverbinding en een verbinding met de A7 zijn gewenst. Ook de digitale bereikbaarheid is onvoldoende.
- Hoe betrouwbaar zijn de conclusies en de cijfers in het onderzoek?
- De fractie kiest voorlopig voor de afbouwvariant met daarbij het op orde brengen van de infrastructuur rond het vliegveld. Op termijn kan mogelijk voor een andere variant worden gekozen.
- Leveren de honderd ondernemers die steun betuigen ook een financiële bijdrage?
- Wat was de respons op de publieksenquête?

Dhr. Honkoop (VVD):

- De te maken keuzes zijn nodig en urgent. Het vermogen van de luchthaven zal in 2017 vermoedelijk onder een kritische grens komen. Dit komt door de verliezen.
- Het rapport van Lufthansa laat zien dat GAE voor interessante markten en bestemmingen kan kiezen die kunnen leiden tot groei. Dit ondanks de risico's van vliegveld Lelystad.
- De studies en de mkba tonen aan dat de luchthaven een meerwaarde heeft.
- Naast het maken van een keuze is het nodig nieuwe aantrekkelijke businessmodellen te ontwikkelen. Spreker noemt als voorbeeld drones.

Dhr. Zirkzee (D66):

- Vindt een keuze voor het uitwerken van een afbouwscenario meer dan verdedigbaar.
- Tegelijkertijd ziet D66 het maatschappelijk belang van een internationaal vliegveld voor Noord-Nederland. D66 stelt een aantal voorwaarden aan een keuze voor het investeringsscenario.
- Ten eerste: het noordelijke bedrijfsleven levert een stevige en gegarandeerde financiële bijdrage. Dit betekent dat sprake is van afdwingbare afspraken. Daarnaast dragen andere overheden dan de aandeelhouders bij aan de investeringen.
- Ten tweede: andere overheden dan de aandeelhouders dragen bij aan de investeringen.
- Ten derde: geen dubbele of extra belasting voor inwoners van de stad. Voor een extra gemeentelijke bijdrage buiten eventuele regionale bijdragen is geen plaats.
- Ten vierde: ontwikkeling en exploitatie van het vliegveld moeten worden gescheiden. De exploitatie moet in private handen komen.
- Ten vijfde: de aandeelhouders moeten in gesprek gaan met regionale fondsen.
- Zolang niet aan de voorwaarden is voldaan, kan D66 geen duidelijkheid geven over een te maken keuze. Met deze voorwaarden worden de verantwoordelijkheid, de financiële bijdrage en het risico over het noorden gespreid.
- Schiphol groeit hard en heeft problemen met de milieunormen. GAE kan helpen door vluchten over te nemen terwijl Schiphol in GAE investeert. Een gesprek met de staatssecretaris is gewenst.

Mw. Chakor (GroenLinks):

- De onderzoeken laten zien dat de prognoses veel te positief waren.
- Uit een onderzoek van Ecorys in 2014 blijkt dat als Lelystad zich verder ontwikkelt, elke investering in vliegveld Eelde zinloos is. Het is vreemd dat Ecorys nu in de mkba zegt dat investeren in GAE wel loont. De fractie plaatst hier grote vraagtekens bij.
- Hoe kan het dat de tijdswinst van reizigers op Eelde in geld uitgedrukt meer waard is dan de negatieve milieueffecten?
- Het investeringsscenario heeft als risico dat bovenop de in het scenario opgenomen investeringen extra investeringen nodig zijn.
- Hoelang moeten de aandeelhouders exploitatietekorten blijven compenseren?
- De verwachte aantallen reizigers zijn te optimistisch. Wat vinden de aandeelhouders hiervan?
- De fractie mist het scenario dat de gemeente alle aandelen verkoopt aan de andere aandeelhouders. Dat zou het verhaal compleet maken.
- Het afbouwscenario is het beste omdat de kosten en risico's dan het laagst zijn.

Dhr. Koopmans (ChristenUnie):

- De investeringen hebben een maatschappelijk effect maar de kosten en risico's zijn erg hoog.
- De verwachtingen die in het verleden bestonden, zijn niet uitgekomen.

- De fractie wil eerst zien of de hub naar Kopenhagen het gewenste resultaat oplevert alvorens een keuze te maken.
- De uitbreiding van Lelystad is een ander groot risico.
- Een ander groot risico is dat de minimaal benodigde stijging van de aantallen passagiers met 100.000 personen niet wordt gehaald.
- De fractie twijfelt vanwege het bovenstaande aan de haalbaarheid van de voorgenomen investeringen.

Dhr. Van Zoelen (PvdD):

- Is geen voorstander van een verdere uitbreiding van GAE. Voor de fractie staat het vestigingsklimaat in de omgeving voor mens en dier voorop. Investerings in natuur zijn belangrijk.
- De fractie heeft het gevoel dat het investeringsscenario enigszins wordt opgedrongen en is het niet eens met de genoemde argumenten.
- Er zitten te grote risico's aan nieuwe investeringen.
- Het scenario continueren is ongewenst omdat dit slechts tijdelijk kan.
- Het afbouwscenario kan ook leiden tot investeringen in infrastructuur.
- De meest voor de hand liggende optie is de markt zijn werk laten doen. Dan volgt faillissement. Wat houdt dit in, hoe hoog zijn de kosten en wat betekent dit voor het personeel?

Mw. Kuik (CDA):

- Wil het vliegveld graag behouden maar niet ten koste van alles.
- GAE heeft waarde voor de economie en de werkgelegenheid.
- Vooraf is er een aantal risico's, zoals het dunbevolkte gebied, die goed moeten worden bekeken.
- De optie afbouwen: om hiervoor te kiezen, zijn heel goede argumenten nodig.
- De optie continueren is niet logisch omdat die tot blijvend verlies leidt.
- De optie investeren: de fractie heeft een aantal voorwaarden en wil de volgende punten nauwkeurig uitgewerkt zien.
- Ten eerste Lelystad: GAE moet scherp reageren en handelen op wat Lelystad doet.
- Ten tweede: de fractie wil de zekerheid dat de kosten van de luchtverkeersleiding tot 2027 niet ten koste van GAE komen.
- Ten derde: hoe worden de kosten verdeeld over de aandeelhouders? Spreker wijst op de regionale middelen voor de provincie.
- Ten vierde Nedap: andere overheden moeten ermee akkoord gaan dat die kosten buiten de exploitatie blijven, omdat zij dan mee moeten betalen.
- Ten vijfde: de inspraakreacties moeten worden meegewogen.

Mw. Van Smeden (Student en Stad):

- Is blij dat het college kiest voor een pakket maatregelen op het gebied van duurzame mobiliteit en groen in het geval van investeren.
- De fractie geeft de voorkeur aan scenario 3, investeren.
- Vanwege de uitbreiding van Lelystad is scenario 2, handhaven huidige situatie, niet rendabel. Scenario 1, afbouw van het vliegveld heeft grote gevolgen voor de infrastructuur van het noorden.
- Scenario 3, investeren: GAE kan concurreren doordat de Nedap-kosten door de aandeelhouders worden betaald. Verder is het essentieel meer vluchten naar hubs op te zetten.

Mw. Woldhuis (100% Groningen):

- Zegt dat de financiële situatie bij GAE nog nooit positief is geweest.
- De fractie kiest nog niet voor een bepaald scenario: de informatie is nog onvoldoende helder.

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Vraagt wat de cijfers uit het rapport betekenen. De nadruk ligt op adviezen over marketing en promotie. Kan een conclusie op die rapporten worden gebaseerd?
- De PvdA is voor het handhaven van het vliegveld. Het voorziet in een behoefte. Naast de aandeelhouders moeten ook andere partijen meebetalen. De fractie heeft de volgende vragen.

- Is het college het ermee eens dat het bedrijfsleven mee moet betalen om GAE te kunnen handhaven? Zo ja, zijn de aandeelhouders al gestart met gesprekken?
- Ziet het college nog andere financieringsbronnen om GAE structureel te ondersteunen? Wordt al met de provincie Fryslân gesproken?
- Klopt het dat het buiten de exploitatie houden van de Nedap-kosten kan leiden tot tariefverlaging? Is het college ermee eens deze kosten naar rato van het inwonertal door alle gemeenten in Groningen en Drenthe te laten betalen?
- Is de managementstructuur bij GAE nog actueel? Kijkt het college ernaar?

Dhr. De Greef (SP):

- Zegt dat de fractie tegen verder investeren is. De risico's zijn te groot.
- Het geld kan beter worden gebruikt voor projecten op het gebied van duurzame mobiliteit.
- De SP kiest ervoor geen nieuwe financiële middelen in GAE te stoppen.
- Hoe worden de voorstellen aan de aandeelhouders voorgelegd? Kan een aandeelhouder zijn aandelen van de hand doen?

Wethouder Van Keulen:

- De in het verleden gemaakte prognoses van de reizigersaantallen zijn niet uitgekomen. Tegelijk lag er een investeringsvraag van 11 miljoen euro die de aandeelhouders niet honoreerden. Mogelijk is er een verband. De wethouder verwijst naar het rapport Werelden verbinden.
- De rapporten zijn op een zo objectief mogelijke manier opgesteld. De mkba is gemaakt volgens de richtlijnen van het ministerie van Financiën.
- De wethouder zegt toe zich maximaal in te spannen om aan de door enkele fracties naar voren gebrachte voorwaarden te voldoen, zoals medefinanciering door het bedrijfsleven. De aandeelhouders gaan proberen een pakket samen te stellen. Daarna volgen de gesprekken.
- Nedap-kosten: de EU staat toe dat deze kosten door overheden worden betaald. Het gebeurt bij andere vliegvelden.
- De managementstructuur wordt bekeken binnen de door de raden en Staten gestelde kaders.
- Lelystad: de rapporten geven goed aan wat de effecten van de komst van vliegveld Lelystad zijn voor GAE. De mkba houdt rekening met Lelystad.
- De kosten van de luchtverkeersleiding: het is nog onduidelijk of de kosten naar GAE komen. Dit zal in ieder geval de eerste zes tot zeven jaren niet gebeuren.
- De kostenverdeling over de aandeelhouders: het ligt niet voor de hand dat de stad 26% gaat betalen. Het precieze percentage hangt af van de nog te werven medefinanciers.
- Het resultaat van de hub is nu nog niet te voorspellen. Andere hubs kunnen interessant zijn.
- De crisis, de kosten van beveiliging en het aantal bestemmingen zijn oorzaken van de minder goede resultaten in het verleden.
- De investeringen van scenario 3 zijn voldoende voor de komende tien jaar.
- De milieueffecten zijn volgens de richtlijnen in de mkba meegenomen.
- Het afstoten van aandelen is niet handig. De vraag is wat dit oplevert.
- De voorwaarden van de verschillende fracties: het college gaat die beoordelen. In de commissie van 14 december 2016 maakt het college duidelijk hoe zij ermee omgaat.
- Het klopt dat een commerciële exploitatie de 'proof of the pudding' is.
- De wethouder neemt de suggestie van D66 over om te bekijken of Schiphol bereid is te investeren in GAE in verband met de eigen geluidsoverlast. De wethouder is bereid met de staatssecretaris te praten.
- Rond 7 november 2016 wordt de uitslag van de publieksenquête bekend gemaakt. De uitslag wordt meegewogen bij de keuze voor een scenario.
- Het voorstel in december 2016 gaat over de haalbaarheid van bepaalde oplossingen die in het voorjaar 2017 worden uitgewerkt. Er ligt in december nog geen uitgewerkt financieel verhaal.
- De aandeelhouders komen samen tot een voorstel voor een scenario.
- De vragen over het rapport van Ecorys worden schriftelijk beantwoord.
- De reistijd-baten zijn op een goede manier berekend en zitten in de mkba.

De voorzitter sluit de vergadering om 21.45 uur.