

## VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2010 – Nr. 42.

VRAGEN van GroenLinks van mevrouw A. Postma en de heer M.T. Gijsbertsen betreffende vliegveld Eelde.  
(Binnengekomen: 21 mei 2010.)

Vliegveld Eelde is de laatste tijd nogal eens in het nieuws. Het rapport van dhr. Boucher ([http://www.vole.nl/downloads/Onderzoek\\_Boucher\\_GAE\\_april\\_2010.pdf](http://www.vole.nl/downloads/Onderzoek_Boucher_GAE_april_2010.pdf)), de discussie op [www.financieel-groningen.nl](http://www.financieel-groningen.nl), de jaarcijfers en een discussie in Provinciale Staten van Groningen, het is maar een greep uit de nieuwsberichten die de afgelopen tijd langskwamen.

Reden voor de GroenLinksfractie om zich intensief te verdiepen in de situatie rond vliegveld Eelde. Dit heeft bij ons geleid tot vragen, twijfels en zorg.

### **Stand van zaken vliegveld Eelde**

De gemeente Groningen is voor 26% aandeelhouder in vliegveld Eelde en we betalen jaarlijks (tot 2013) een exploitatiebijdrage van 265.000 euro.

Dit is afgesproken in 2003. Het Rijk heeft toen z'n aandelen afgestoten, de aandelen zijn naar de regio gegaan en de huidige aandeelhouders, de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo, hebben zich verplicht een jaarlijkse bijdrage te betalen. Dit geld is nodig om Eelde in stand te houden zolang de baanverlenging niet is gerealiseerd.

In 2003 heeft het Rijk uit de Langmangelden 18,2 miljoen beschikbaar gesteld voor het verlengen van de landingsbaan van 1800 naar 2500 meter en ongeveer 10 miljoen euro voor een aantal andere zaken (aanleg afwateringssysteem en compensatie van het verbod op groot lesverkeer).

In 2003 was de verwachting dat in 2015 Eelde quitte zou kunnen spelen en daarna winst zou kunnen maken. Dit was gebaseerd op de verwachting dat de baanverlenging positief zou uitwerken, dat Schiphol aan z'n tax zou zitten qua vluchten en dat door de geïntroduceerde marktwerking in de luchtvaart de zgn. "low cost carriers" (Transavia, Easyjet, Ryanair) de markt zouden overnemen.

Vermoedelijk zal er over niet al te lange tijd (eind 2010, begin 2011) een uitspraak van de Raad van State volgen over de laatste procedure die nog loopt tegen de plannen rond de baanverlenging. Groningen Airport Eelde (GAE) heeft, vooruitlopend op die uitspraak, de eerste stappen gezet om de baanverlenging te realiseren (de aanbestedingsprocedure is gestart, gunning van het project is gepland vóór 1 oktober a.s.).

Daarnaast heeft GAE plannen om de komende jaren, tot 2015, 17 miljoen euro te investeren in de luchthaveninfrastructuur (terminal, vrachtafhandeling, parkeerterrein). Het geld voor deze investeringen zal moeten worden geleend.

De GroenLinksfractie vraagt zich af wat de consequenties van het bovenstaande zijn voor de aandeelhouders. De exploitatiebijdrage van de gemeente Groningen stopt dan wel in 2013, maar de kans bestaat dat de gemeente als aandeelhouder dan al vastzit aan andere leningen of garantstellingen die te maken hebben met investeringen van GAE. GroenLinks heeft twijfels of die investeringen in een baanverlenging ooit zullen kunnen leiden tot een regionaal vliegveld dat zichzelf kan bedruipen.

### **Baanverlenging**

De plannen en prognoses van GAE, en de positieve toon die daarin wordt aangeslagen zijn namelijk voor 100% gebaseerd op de vermeende voordelen die de baanverlenging tot 2500 meter gaat bieden.

Het rapport van de heer Boucher en bestudering van andere relevante documenten (zoals de businessplannen van GAE en de rapporten van Buck Consultants) hebben daarover bij ons vraagtekens opgeroepen. De heer Boucher weet aannemelijk te maken dat niet een te korte start/landingsbaan het probleem van GAE is, maar het gebrek aan reizigerspotentieel in het achterland. Naar onze mening wordt dat onvoldoende onderbouwd tegengesproken door GAE. Daarnaast weet GAE niet aannemelijk te maken welke meerwaarde een baanverlenging van 700 meter (tot 2500 meter) heeft ten opzichte van een verlenging tot bijvoorbeeld 2100 meter of tot 2300 meter. Ter vergelijking: luchthaven Lelystad verlengt tot 2100 meter en Bremen heeft weliswaar een baan van ruim 2600 meter, maar kan daarvan maar iets meer dan 2000 meter gebruiken (in verband met normen rond geluidsoverlast). Toch vliegen vanaf Bremen Boeings en Airbustoestellen rechtstreeks naar bestemmingen in Europa waarvan door GAE wordt beweerd dat ze alleen met een veel langere startbaan de lucht in kunnen (hangt samen met het gewicht van een volledig bezet vliegtuig en de kerosine die nodig is voor de af te leggen afstand). Sterker nog: ook vanaf Eelde wordt rechtstreeks gevlogen naar Antalya en de Algarve.

De geschiedenis van vliegveld Eelde sinds 2003 is er niet één die aanleiding geeft tot veel optimisme. Lowcost carrier Ryan Air heeft het twee jaar geprobeerd op Eelde, maar is gestopt. Lijndiensten verdwenen of kwamen niet eens op gang (Norwich en Kopenhagen). Lelystad en Eindhoven werden door de rijksoverheid als “overloop-luchthavens” van Schiphol aangewezen, maar Eelde niet. City Airport Bremen heeft toenemend succes, ook in onze regio. GAE kent tegenvallende jaarcijfers en een geringe groei in de passagiersaantallen.

Forse verbetering is dus noodzakelijk. Als de baanverlenging die niet kan brengen, ontstaan zorgen over het financiële bestaansrecht van GAE. Het lijkt ons van het grootste belang om op korte termijn meer duidelijkheid te hebben over de potentie van GAE na de baanverlenging.

### **Financiële risico's**

Mocht een baanverlenging niet tot (drastische) verbeteringen in de prestaties van GAE leiden, dan brengt dat grote financiële risico's met zich mee. De aandeelhoudende overheden zullen niet alleen tot in lengte van jaren hun huidige bijdrage moeten betalen, maar ze lopen ook risico's door de investeringen die GAE wil doen op en rond het vliegveld. Daarnaast is de "weerstand" van Eelde zo laag, dat allerlei ontwikkelingen die een negatieve invloed hebben op de hoeveelheid luchtverkeer, of dat nu de economische crisis is, een vliegtax of IJslandse aswolken, onmiddellijk tot financiële problemen leiden en daarmee ook tot mogelijke gevolgen voor de aandeelhouders en het voortbestaan van vliegveld Eelde.

Er is in de raad de afgelopen jaren nauwelijks over vliegveld Eelde gesproken. Gezien alle informatie die wordt bediscussieerd, heeft GroenLinks behoefte aan uitleg van het college over de stand van zaken en de financiële risico's voor de gemeente. Met het oog op spoedige aanbestedingen door GAE hecht de GroenLinks-fractie aan tijdige beantwoording van onze vragen

### **1. Geschiedenis en stand van zaken**

1.a. Herkent het college het beeld dat hierboven wordt geschetst van de situatie rond vliegveld Eelde? En zo nee, waarom niet?

### **2. Investeringen in de luchthaven**

2.a. Is het juist dat Groningen Airport Eelde 17 miljoen euro wil investeren op en rond het vliegveld? Welke plannen zijn er op dit moment?

2.b. Is al duidelijk hoe de financiering van die plannen precies geregeld gaat worden en wat daarbij wordt verwacht van de deelnemende overheden?

2.c. Welke financiële risico's brengen deze plannen voor de deelnemende overheden met zich mee?

2.d. Zijn er al besluiten genomen door directie en aandeelhouders over deze investeringen die onomkeerbaar zijn?

### **3. Informatieverstrekking aan de raad**

In de afgelopen jaren is de raad niet of nauwelijks geïnformeerd over ontwikkelingen rond vliegveld Eelde. Wel werd meestal het jaarverslag ter visie gelegd, maar verslagen van aandeelhoudersvergaderingen bijvoorbeeld weer niet.

3.a. Is het college bereid om, nu er de komende tijd belangrijke beslissingen moeten worden genomen rond GAE, de raad de agenda en de verslagen van de aandeelhoudersvergaderingen te sturen op een zodanig moment dat de raad daar nog zijn mening over kenbaar kan maken? Zo nee, waarom niet?

3.b. Klopt het dat er tussen 2003 en nu tenminste één keer een extra bedrag is uitgetrokken voor GAE (naast de jaarlijkse bijdrage van 265.000 euro)?

3.c. Zo ja, voor welk doel is dat geld uitgetrokken en is de raad daarover geïnformeerd?

#### **4. Aanvullend onderzoek**

In Provinciale Staten van Groningen is op 31 maart een motie aangenomen waarin wordt gevraagd nog eens te kijken naar het businessplan van GAE. GroenLinks denkt dat het goed is wanneer ook de stad Groningen een onafhankelijk onderzoek laat doen naar de ontwikkelingen rond Eelde. Een belangrijk element daarin zou moeten zijn de relatie tussen de baanverlenging en de geprognoseerde toename van passagiers en vliegbewegingen. De bewering van dhr. Boucher dat het reizigerspotentieel hierin belangrijker is dan de baanverlenging moet hierbij uiteraard ook onderzocht worden.

4.a. Is het college bereid om een dergelijk onderzoek te doen, òf door aan te sluiten bij het provinciale onderzoek, òf, wanneer de opzet van dat onderzoek wezenlijk verschilt van het hierboven geschetste, door een eigen onderzoek?

4.b. Zo nee, waarom niet?