



## Vragen naar aanleiding van de informatiebijeenkomst op 22 september.

Vries, 21 oktober 2020

Geacht heer Schmeink,

Een vertegenwoordiging van de raadsfractie van de PvdA Tynaarlo was aanwezig bij uw presentatie over de Toekomstvisie van Groningen Airport Eelde.

We hebben met belangstelling het bijbehorend rapport gelezen.

We maken graag gebruik van de geboden mogelijkheid om aanvullende vragen te stellen.

Graag vernemen we uw antwoorden op onderstaande vragen:

*“Groningen Airport Eelde is nu al onmisbaar als nationale opleidingsluchthaven en heeft in lijn met de marktvaart de ambitie daar lesverkeer met jet-toestellen en groot lesverkeer aan toevoegen.”*

- Vraag 1: Wat is de behoefte aan groot en jet lesverkeer van de Nederlandse markt? Waar wordt dat lesverkeer nu uitgevoerd? Wat is de verwachte opbrengst van dit verkeer? Wordt er groot en jet lesverkeer uit heel Europa aangetrokken?

De exacte behoefte is moeilijk in te schatten omdat dit nu niet in Nederland uitgevoerd wordt. Er is regelmatig vraag naar. Frankrijk en Duitsland zijn nu de plaatsen waar dit lesverkeer voornamelijk wordt uitgevoerd. Het kan incidenteel gaan om partijen uit het buitenland, maar het gaat vooral om de KLM die reeds op GAE is gevestigd en om instructies en korte lessen van een partij die kleine jet-toestellen op GAE verkoopt en haar klanten wil trainen in het verkochte toestel. Het landingsgeld voor dit verkeer kan oplopen tot zo'n € 140.000 op jaarbasis.

*In scenario 8 is sprake van een forse stijging van veel low-cost vluchten. Er is dan echter sprake van een relatief lage opbrengst per passagier. Een forse stijging van passagiersvluchten zal een forse toename geven van geluidsoverlast voor de omgeving.*

- Vraag 2: Wat is de invloed van een dergelijk groeiende luchthaven op en het woon- en leefklimaat en het toerisme in het Noorden? Kan dat gekwantificeerd worden? Wordt daar een nieuwe MKBA voor gemaakt?

In de gemaakte breedte-analyse is dit scenario een uiterste dat alleen onder specifieke randvoorwaarden realistisch is. Een positieve invloed op het inkomende toerisme zal er zeker zijn, maar de negatieve invloed grotendeels ligt op het vlak van beleving en laat zich moeilijk meten. Hier is geen MKBA voor aanwezig; mocht dit scenario werkelijkheid worden, dan zal een Milieu Effect Rapportage onderdeel uitmaken van luchthavenbesluit dat dit scenario moet faciliteren.

- Vraag 3: De opening van Luchthaven Lelystad voor de overloop van Schiphol en een snelle treinverbinding van het Noorden met Schiphol zal op termijn GAE verder marginaliseren. Wat blijft er dan nog over van het bestaansrecht van GAE?

De opening van Lelystad Airport kan een bedreiging zijn voor het passagiersverkeer op GAE, maar biedt juist kansen doordat de kleine luchtvaart, en daarmee kansen voor vastgoedontwikkeling, naar GAE komen. De overgang van de Martinair Flight Academy van Lelystad naar GAE is daarvan al een voorbeeld. Een snelle treinverbinding werkt twee kanten op, waardoor infrastructuur elkaar versterkt. Daarom bepleiten wij ook het aansluiten van een eventuele Lelylijn op GAE. Het bestaansrecht van GAE is niet alleen gelegen in passagiersvervoer, maar een brede economische en maatschappelijke rol, regionaal en nationaal, ook in de vorm van nationale lesluchthaven, de kleine luchtvaart, bedrijvigheid, maatschappelijk verkeer, et cetera.

*“Wij pleiten er dan ook voor dat het Rijk haar rol pakt als bevoegd gezag voor nationale luchthavens, en dat de Minister in het Luchthavenbesluit voor Groningen Airport Eelde ruimere openingstijden, mogelijkheden en vergunde ruimte vaststelt als onderdeel van een complementair systeem van nationale luchthavens en een gelijk speelveld, om zo een gezonde exploitatie door de regio te faciliteren.”*

- Vraag 4: Er wordt gevraagd om ruimere openingstijden, aan welke openingstijden denkt u?

De huidige vergunde openingstijden zijn van 6.30 tot 23.00 uur. De openingstijden die GAE wenst lopen van 5.30 tot 24.00 uur, om zo beter de concurrentie met andere velden aan te kunnen gaan. Deze openingstijden gelden dan niet voor alle lesverkeer, vooral voor passagiersverkeer en lessen die in het donker plaats moeten vinden.

- Vraag 5: Vergunde ruimte, wordt hier de geluidscontour bedoeld? Zo ja, hoever moet die worden opgerekt?

Met de vergunde ruimte wordt niet per se een ruimere geluidscontour bedoeld, maar vooral mogelijkheden voor ander lesverkeer en incidenteel militair verkeer.

*“Voor duurzaamheid geldt eenzelfde redenering. De investeringen die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de uitgangspunten van uitstoot in 2030 zijn dermate omvangrijk, dat deze niet zonder steun van de Rijksoverheid opgebracht kunnen worden door Groningen Airport Eelde. Doorbelasting daarvan aan luchtvaartmaatschappijen is geen optie: dat zou de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde ten opzichte van andere luchthavens – waaronder die van de Schiphol Group – verder uithollen. Het Rijk zou daarom ook in deze kosten moeten bijdragen, bijvoorbeeld door het creëren van een duurzaamheidsfonds. Bovendien zou zij de spelregels voor alle binnenlandse luchthavens gelijk moeten trekken, zodat er geen onderlinge concurrentie op dit punt kan ontstaan. Daar is Nederland immers simpelweg te klein voor.”*

- Vraag 6: Moet in dit beeld de overheid dan ook de Schipholgroup ondersteunen op het gebied van duurzaamheid?

Het is aan de Rijksoverheid om, naar draagkracht, invulling te geven aan het ondersteunen van duurzame ambities. GAE heeft deze draagkracht niet zelf, waardoor het bovengenoemde wordt bepleit.

- Vraag 7: Statement Supporting partners. In hoeverre zijn deze partners bereid om financieel bij te dragen aan de exploitatie? Met name van een grootverbruiker als de KLM zou een substantiële bijdrage verwacht mogen worden. Zijn er pogingen gedaan om van de partners een exploitatie bijdrage te vragen? Zo ja, wat was daarvan het resultaat?

De belangrijkste gebruikers en partners van de luchthaven hebben daarmee een commerciële relatie. Zij dragen bij aan de exploitatie van de luchthaven door middel van de marktconforme havengelden. In lijn met de visie van GAE, is die bijdrage realistisch mits de kosten van beheer en instandhouding van infrastructuur en veiligheid afgedekt zijn. Dit zijn kosten die typisch voor rekening van overheden zijn. Commerciële partners dragen niet bij aan de kosten van overheidstaken, in lijn met andere bedrijfstakken. Bij bijvoorbeeld het routefonds hebben partijen eenzelfde houding laten zien.

*“Op 60 minuten reisafstand van Groningen Airport Eelde zijn ongeveer 2 miljoen mensen woonachtig. Deze maken samen ongeveer 4 miljoen passagiersbewegingen per jaar. Op dit moment bedient Groningen Airport Eelde hier slechts 0,5% van. Dit betekent dat er nog een grote marktkans is voor de luchthaven in het Noorden.”*

- Vraag 8: Met dezelfde gegevens kan men stellen dat het in de afgelopen jaren is gebleken dat GAE niet in staat is geweest om zelfs in een groeiende markt een rol van betekenis te kunnen spelen, niet met hub verbindingen, niet met charters, niet met point to point verbindingen. Hoe kan dat dan wel in een zich waarschijnlijk moeizaam herstellende markt waarbij operators zo min mogelijk risico willen lopen op een slechte bezetting en dus liever vanuit een dichter bevolkt gebied zullen willen vliegen. Zelfs in een groeiende markt maakte Corendon nog tussenlandingen op Rotterdam. Hoe groot acht u de kans dat in deze herstellende markt een groter marktaandeel kan worden bereikt dan in de voorgaande groeiende markt?

Het is met name Amsterdam Airport Schiphol dat met haar alles omvattende marktaandeel de grootste concurrent is. Doordat er tussen Nederlandse luchthavens geen gelijk speelveld is, en Schiphol een enorme netwerkschaduw heeft, valt er niet te concurreren en leidt dit tot concentratie van verkeer op Schiphol. Meer dan ooit vliegen passagiers liever vanaf de eigen regionale luchthaven, mits het aanbod er is en de prijzen redelijk zijn. Op dit moment is het nog niet duidelijk hoe de luchtvaart uit de Corona-crisis komt. Wat wel duidelijk is, is dat luchthavens onder regie van het Rijk beter met elkaar gaan samenwerken vanuit de gedachte van “één luchthavensysteem”. Niet concurreren, maar samenwerken vanuit een complementaire functie. Het is die gedachte die ons doet geloven in een toekomst waarbij regionale luchthavens een belangrijk deel van hun eigen achterland bedienen, omdat dit voornamelijk point-to-point verkeer zorgt voor minder belasting van Schiphol en door korter voor- en naverkeer ook beter voor het milieu is.

*“Voor de werkgelegenheid bij bedrijven die in de omgeving van de luchthaven actief zijn kan het effect berekend worden door middel van een zogenaamde “multiplier”. In een eerdere studie van de Rijksuniversiteit Groningen wordt deze multiplier voor Noord-Nederland aangegeven met 1,53, oftewel: voor elke baan op en rond de luchthaven zijn er 0,53 banen elders in Noord-Nederland. Deze benadering nemen we over in die zin dat we de impact van de hierboven genoemde werkgelegenheid met 53% ophogen om het regionale effect te benaderen.”*

- Vraag 9: Kunnen hier wat voorbeelden worden gegeven van de input/output matrix die het effect op de omgeving van 53% rechtvaardigt? Er zijn immers voor de luchthaven als dienstverlener weinig toeleveranciers. Is het wel correct om het gemiddelde voor het Noorden één op één toe te passen op GAE?

Het uitvoeren van een MKBA-analyse is specialistenwerk dat door een zeer gerenommeerde partij is uitgevoerd. Wij hebben geen reden om te twijfelen aan deze marktconforme multiplier. De medewerkers van de luchthaven werken in Noord-Nederland en besteden daar ook hun salaris. De luchthaven heeft vele toeleveranciers: schoonmaak, energie, onderhoudscontracten, schilderwerk, onderdelen van machines, onderhoud van machines, materiaal, marketing, et cetera. Voor het overgrote deel zijn dit partijen in Noord-Nederland.

- Vraag 10: De IATA verwacht dat de luchtvaart zich pas zal herstellen in 2024 indien er een Covid 19 vaccin beschikbaar komt in 2021. Onderschrijft u die mening? Wat verwacht u dat dat voor effect heeft op de KLM Flight Academy en op de ontwikkeling van de passagiersaantallen op GAE?

IATA kijkt vooral naar het herstel van de wereldwijde luchtvaart, die ook afhankelijk is van intercontinentaal verkeer. Voor de Nederlandse luchtvaart zijn door het Rijk meerdere scenario's opgesteld, die aangeven dat herstel in het verschiet ligt, maar de mate waarin onzeker is. GAE is met haar kleine marktaandeel relatief kwetsbaar, maar kan met enkele bestemmingen ook snel weer groeien. Voorzichtigheidshalve gaan wij uit van een herstel dat meerdere jaren duurt voor het passagiersverkeer. Een effect voor de KLM Flight Academy is er nauwelijks: zij verwacht de komende jaren, net als anders, 60 afgestudeerde piloten aan KLM af te leveren die aldaar nodig zijn voor de doorstroom binnen de KLM organisatie.

*Maatschappelijke en economische relevantie - Update 2020.*

*Een MKBA is een omvangrijk en kostbaar onderzoek. Er is geen nieuwe MKBA opgesteld om de maatschappelijke en economische relevantie vast te stellen; de conclusies uit 2016 zijn nog steeds relevant. De partijen die op het luchthaventerrein zijn gevestigd, zijn gevraagd om feiten en cijfers aan te leveren over hun directe werkgelegenheid en omzet. Deze zijn onderstaand weergegeven.*

*Groningen Airport Eelde 76 FTE*

*Overheidsdiensten 120 FTE*

*Luchtzijdige bedrijven 102 FTE*

*Landzijdige bedrijven 90 FTE*

*Totaal 387 FTE*

- Vraag 11: Uit het onderzoek van InterVISTAS uit 2016 werd uitgegaan van 230 banen oftewel 185 FTE. Uit het onderzoek dat de Noordelijke Rekenkamer door SEO economisch onderzoek heeft laten uitvoeren, blijkt dat de luchthaven naar schatting niet meer dan 180 directe en indirecte banen zal genereren. Hoe verklaart u deze verschillen? Kunt u verder aangeven wat u bedoelt met luchtzijdige - en landzijdige bedrijven?

Er zijn meerdere mogelijkheden om een dergelijk onderzoek te doen en te interpreteren. GAE heeft alle partners op de luchthaven gevraagd naar de werkgelegenheid en rekt daarbij ook overheidsdiensten mee (Marechaussee, Douane, Luchtverkeersleiders). Sinds 2016 zijn enkele bedrijven fors gegroeid op GAE. Luchtzijdige bedrijven hebben toegang tot het banenstelsel en zijn daarvan afhankelijk, zoals een vliegschool. Deze werkgelegenheid verdwijnt als GAE ook verdwijnt. Landzijdige bedrijven, zoals een restaurant of reisbureau, hebben die afhankelijk deels, maar niet 100%. Daardoor kunnen interpretatieverschillen ontstaan als antwoord op de vraag "hoeveel werkgelegenheid verdwijnt er als de luchthaven verdwijnt?".

*Een eenmaal (voor groot verkeer) gesloten luchthaven komt nooit weer terug en omdat capaciteit op nationaal niveau op lange termijn nog steeds schaars is en alle capaciteit nodig zal zijn, is het nodig de luchthaven als basisinfrastructuur te behouden voor de natie en de regio. De directe kosten (cash out) van eventuele sluiting worden geschat op minimaal € 38 mln, en het verlies aan regionale werkgelegenheid en andere economische effecten bedraagt minimaal € 132 mln.*

- Vraag 12: In 2016 werd nog uitgegaan van directe kosten van eventuele sluiting van een bedrag van circa 9 miljoen. Hoe verklaart u deze verschillen?

Het betreft hier vooral een definitiekwestie. Intervistas heeft haar bedrag in 2016 voornamelijk gebaseerd op de afkoop van bestaande contracten van de luchthaven. Rebel Group heeft in 2020 daarnaast rekening gehouden met schadeclaims van op de luchthaven gevestigde partijen en de kosten van herinrichting van het terrein op waarde geschat. Omdat de werkelijke kosten op voorhand moeilijk in zijn te schatten, geven beide analyses overigens aan dat het hier gaat om de 'minimale' kosten.

Namens de fractie van de PvdA.

Met vriendelijke groet,

Anneke Lubbers, raadslid