

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. 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 brief¹ 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.

¹ 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. reistijd-baten. Hoe zijn de reistijd-baten in de MKBA berekend? En waarom wegen deze zo zwaar in de berekeningen?

De berekening en de weging van de reistijd-baten 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 reistijd-baten 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 handhavingspunten (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 reistijdlaten (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 reistijdlaten. Op basis van de gegevens van Lufthansa is een verdeling gemaakt van de catchment area (Ecorys p.23). Klopt het dat álle 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, bijv 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 beleids optie 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 regie." 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 vind 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 baanverlenging, 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 voorkeursalternatief samen 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 beleids optie investeren. Bij een keuze van Raden en Staten voor deze beleids optie 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.