

Aan:  
de heer J.A. van Dalen

(i.a.a. de overige Statenleden)

Assen, 31 januari 2018

Ons kenmerk 5/3.4/2017003462

Behandeld door de heer J. Zwiers (0592) 36 59 75

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen ex artikel 41 Reglement van orde over  
aanloopsteun Groningen Airport Eelde voor lijndiensten

Geachte heer Van Dalen,

In uw brief van 6 december 2017 stelde u een aantal vragen over aanloopsteun verleend door Groningen Airport Eelde (GAE) voor lijndiensten. Deze vragen beantwoorden wij als volgt.

Voor de volledigheid melden wij u dat u met betrekking tot de ontwikkelingen rond de transitie van GAE conform het voorkeursalternatief 'Investeren – Toegangspoort voor Noord-Nederland' in februari 2018 nog schriftelijk wordt geïnformeerd.

#### Vraag 1

Welke bedragen heeft GAE aan Nordica respectievelijk Stobart Air uit het Routefonds betaald?

#### Antwoord 1

*Er hebben tot op heden nog geen betalingen plaatsgehad uit het Routefonds (in oprichting). Wel is er tot nu toe door de aandeelhouders een bedrag van € 6 miljoen toegezegd voor het Routefonds in een tranche van € 1,5 miljoen en een tranche van € 4,5 miljoen. GAE heeft aangegeven voor de hubverbinding naar Kopenhagen in het eerste kwartaal van 2018 een verzoek tot afrekening te zullen indienen bij het Routefonds.*



Vraag 2

Nederland hanteert de Handreiking Staatssteun voor de overheid. In hoeverre passen de gelden die als aanloopsteun uit het Routefonds aan luchtvaartmaatschappijen zijn verstrekt binnen het kader van die Handreiking en de voorwaarden die daarbij geschetst worden?

Antwoord 2

*De Handreiking Staatssteun voor de overheid<sup>1</sup> biedt een overzichtelijk kader om te bepalen of een voorgenomen overheidsmaatregel als staatssteun kwalificeert en zo ja, welke stappen moeten worden doorlopen om een dergelijk voornemen te laten voldoen aan de staatssteunregels. Uit de handreiking blijkt dat pas sprake is van staatssteun als aan vijf cumulatieve voorwaarden wordt voldaan. In het kader van de onderbouwing van de strategische beleidskeuze voor de toekomst van GAE is juridisch advies ingewonnen over de vraag op welke wijze bijdragen vanuit het Routefonds kunnen worden verstrekt in overeenstemming met de staatssteunregels. Het resultaat daarvan is beschreven in paragraaf 3.4 van het advies van UNO Bedrijfsadviseurs BV<sup>2</sup> dat u als bijlage van Statenstuk 2017-793<sup>3</sup> hebt ontvangen. In deze rapportage is aangegeven dat wanneer sprake is van marktconform handelen, ondersteuning vanuit het Routefonds niet wordt gekwalificeerd als staatssteun. Dit is van belang bij de beoordeling of een maatregel een (economisch) voordeel oplevert als een van de voorwaarden binnen de Handreiking die tot staatssteun zou leiden (zie paragraaf 2.5). Voorzien is dat de middelen vanuit het Routefonds op basis van marktconformiteit worden verstrekt. Er is dan dus geen sprake van staatssteun aangezien niet aan alle cumulatieve voorwaarden wordt voldaan.*

Vraag 3

Ervan uitgaande dat u bekend bent met EU-richtsnoeren 2014/C, 99/03: Hoe verhoudt het bedrag aan aanloopsteun aan Nordica respectievelijk Stobart Air zich tot het totale bedrag aan luchthavengelden voor die twee luchtvaartmaatschappijen? Hoe zijn de luchthavengelden berekend? Hoe past dit binnen de van kracht zijnde wet- en regelgeving?

Antwoord 3

*Het garanderen en beschikbaar stellen van middelen vanuit het Routefonds aan GAE ten behoeve van routeontwikkeling is juridisch getoetst (zie het antwoord op vraag 2) aan de Europese Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (2014/C 99/03). De ondersteuning van routeontwikkeling kan in hoofdlijnen op twee manieren worden vormgegeven:*

- 1. in de vorm van aanloopsteun in de zin van paragraaf 5.2 van de Richtsnoeren waarbij de aanloopsteun gedurende maximaal drie jaar tot 50% van de luchthavengelden van een route mag dekken.*

<sup>1</sup> Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Handreiking Staatssteun voor de overheid*, december 2016

<sup>2</sup> UNO Bedrijfsadviseurs BV, *Strategische verkenning structuur en financiering 2017-2026*, april 2017

<sup>3</sup> Statenstuk 2017-793, *Toekomst Groningen Airport Eelde – Uitwerking beleidskeuze 'Investeren'*, mei 2017

*Dit betreft in juridische zin een steunmaatregel die vóór uitvoering ter goedkeuring bij de Europese Commissie moet worden gemeld;*

- 2. in de vorm van een financiële bijdrage tegen marktconforme voorwaarden op basis van een ex-ante verwacht positief rendement over de looptijd van de business case in de zin van paragraaf 3.4 van de Richtsnoeren. De looptijd en hoogte van de bijdrage zijn daarbij niet specifiek gelimiteerd. Hiermee handelt de overheid als investeerder in de markteconomie<sup>4</sup>. Er is dan geen sprake van staatssteun en dus hoeft ook geen melding bij de Europese Commissie plaats te vinden.*

*De ondersteuning vanuit het Routefonds is gebaseerd op de tweede optie. Hierdoor is dus geen sprake van aanloopsteun zijnde een vorm van staatssteun in de zin van de Richtsnoeren. De beoordeling van de conformiteit met de staatssteunregels vindt plaats door een onafhankelijk fondsbeheerder op basis van onderbouwing door de luchthavenexploitant. Deze onderbouwing is niet openbaar, ook niet voor de aandeelhouders. Dit zou namelijk betekenen dat de exploitant inzicht zou moeten bieden in de business cases en daarmee zou handelen in strijd met het commerciële belang van de luchthaven. Om deze reden kunnen wij u dan ook geen informatie verstrekken over de hoogte en berekeningswijze van de luchthavengelden. Het is aan de luchthavenexploitant om te waarborgen dat gehandeld wordt conform de Europese mededingingsregels.*

#### Vraag 4

Dezelfde EU-richtsnoeren stellen dat onder transparantie van steun begrepen wordt, dat onder andere belangstellenden "gemakkelijk toegang kunnen krijgen tot alle desbetreffende besluiten en relevante informatie over de op grond van die besluiten toegekende steun". In hoeverre past de huidige gang van zaken in dit kader, ervan uitgaande dat Provinciale Staten van Drenthe op zijn minst belangstellenden zijn?

#### Antwoord 4

*Zoals weergegeven bij het antwoord op vraag 3 is hier geen sprake van een steunmaatregel in de zin van de Richtsnoeren. Desalniettemin legt de luchthavenexploitant periodiek verantwoording af aan de onafhankelijke fondsbeheerder voor wat betreft de inzet van middelen en het effect daarvan. De fondsbeheerder legt op zijn beurt verantwoording af aan de aandeelhouders op basis van de voorwaarden die door de aandeelhouders aan de te verstrekken subsidies worden gesteld. Dit om een doelmatige besteding van deze subsidies te garanderen.*

*Via de Jaarstukken legt de luchthavenexploitant tevens verantwoording af aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Deze stukken worden ook beschikbaar gesteld aan uw Staten en zijn daarmee openbaar toegankelijk. Het oogmerk daarbij is om de inzet van middelen zo transparant mogelijk te verantwoorden, tenzij dit strijdig is met een commercieel belang van de luchthaven.*

<sup>4</sup> Ook wel aangeduid als Market Economy Investor Principle (MEIP) of Market Economy Operator Principle (MEOP).

Vraag 5


De bijdragen uit het Routefonds voor de twee nieuwe verbindingen zijn dermate hoog dat deze, wanneer structureel, het fonds ruim vóór de vooraf bestemde tien jaar leeg zouden maken. Hoe verwachten GS daarom dat het in het Routefonds beschikbare bedrag zich jaarlijks gaat ontwikkelen, gelet op de hoge bijdragen aan de genoemde lijndiensten vanuit het Routefonds? Wat zijn de financiële gevolgen voor de provincie Drenthe hiervan?

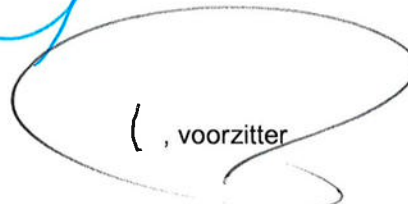
Antwoord 5

*Ten eerste juichen wij het als aandeelhouder toe dat de ontwikkeling van GAE voortvarend wordt opgepakt door de luchthaven. De nieuwe verbindingen leiden, zoals ook in het persbericht bij de aankondiging te lezen was, tot werkgelegenheidsgroei en aantrekkelijke op- en overstapbestemmingen. De jaarlijkse ontwikkeling van de beschikbaarheid van middelen binnen het fonds is in sterke mate afhankelijk van de marktontwikkeling ten aanzien van de verbindingen die vanuit het fonds worden ondersteund en de mate waarin op basis daarvan een beroep wordt gedaan op het Routefonds ofwel ook middelen terugvloeien. Het is vanuit onze rol en positie als aandeelhouder onmogelijk om daar een goede voorspelling van te maken. De bijdrage van de provincie Drenthe is gemaximeerd op 30% van het totaal overeenkomstig ons aandelenbezit in GAE.*

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

  
 \_\_\_\_\_  
 , wnd. secretaris

  
 ( , voorzitter

km/coll.

Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Drenthe  
Mevrouw J. Klijnsma  
Postbus 122  
9400 AC Assen

Onderwerp: schriftelijke vragen ex. art. 41 RvO inzake aanloopsteun Groningen Airport Eelde voor lijndiensten

Assen, 6 december 2017

Geachte mevrouw Klijnsma,

Recentelijk zijn dagelijkse verbindingen door luchtvaartmaatschappij Nordica van Groningen Airport Eelde (GAE) naar München en Brussel aangekondigd. Nordica en andere luchtvaartmaatschappijen is aanloopsteun geboden door de luchthaven. Aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen is onder voorwaarden toegestaan volgens de Europese richtsnoeren voor aanloopsteun (2014/C, 99/03) en de door het ministerie van Binnenlandse Zaken opgestelde Handleiding Staatssteun voor overheden. De aanloopsteun die momenteel aan de genoemde luchtvaartmaatschappijen verstrekt wordt mag gedurende maximaal drie jaar tot 50% van de luchthavengelden voor een route dekken. Mocht dit percentage overschreden worden, dan moet deze gemotiveerd voorgelegd worden aan de Europese Commissie.

Daarnaast zijn luchthavens verplicht zich te houden aan het non-discriminatiebeginsel, wat inhoudt dat luchtvaartmaatschappijen op gelijke wijze behandeld moeten worden door luchthavens. De nieuwe verbindingen hebben mogelijk financiële consequenties voor de provincie als aandeelhouder. Daarnaast vraagt de fractie van D66 zich af of de bijdragen die met de nieuwe bestemmingen gepaard zijn wel passen in de genoemde wettelijke kaders op zowel EU- als nationaal niveau. Daarom heeft D66 de volgende vragen voor het college van Gedeputeerde Staten (GS):

1. Welke bedragen heeft GAE aan Nordica respectievelijk Stobart Air uit het Routefonds betaald?
2. Nederland hanteert de Handreiking Staatssteun voor de overheid. In hoeverre passen de gelden die als aanloopsteun uit het Routefonds aan luchtvaartmaatschappijen zijn verstrekt binnen het kader van die Handreiking en bij de voorwaarden die daarbij geschetst worden?
3. Ervan uitgaande dat u bekend bent met EU-richtsnoeren 2014/C, 99/03: Hoe verhoudt het bedrag aan aanloopsteun aan Nordica respectievelijk Stobart Air zich tot het totale bedrag aan luchthavengelden voor die twee luchtvaartmaatschappijen? Hoe zijn die luchthavengelden berekend? Hoe past dit binnen de van kracht zijnde wet- en regelgeving?
4. Dezelfde EU-richtsnoeren stellen dat onder transparantie van steun begrepen wordt, dat onder andere belangstellenden "gemakkelijk toegang kunnen krijgen tot alle desbetreffende besluiten en relevante informatie over de op grond van die besluiten toegekende steun". In hoeverre past de huidige gang van zaken in dit kader, ervan uitgaande dat Provinciale Staten van Drenthe op zijn minst belangstellenden zijn?
5. De bijdragen uit het Routefonds voor de twee nieuwe verbindingen zijn dermate hoog dat deze, wanneer structureel, het fonds ruim vóór de vooraf bestemde tien jaar leeg zouden maken. Hoe verwachten GS daarom dat het in het Routefonds beschikbare bedrag zich jaarlijks gaat ontwikkelen, gelet op de hoge bijdragen aan de genoemde lijndiensten vanuit het Routefonds? Wat zijn de financiële gevolgen voor de provincie Drenthe hiervan?

Met vriendelijke groet,

Namens de fractie van D66,

Jurr van Dalen