

Aan:
de heer S. Pormes

(i.a.a. de overige Statenleden)

Assen, 4 juli 2023
Ons kenmerk 27/5.7/2023000879
Behandeld door team Bestuur en Concernzaken
Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen ex artikel 41 Reglement van orde
over strategie GAE 2024-2033

Geachte heer Pormes,

In uw brief van 21 juni 2023 stelde u een aantal vragen over onder andere de strategie GAE 2024-2033. Deze vragen beantwoorden wij als volgt.

Vraag 1

1. Deelt u het standpunt van de fractie van GroenLinks dat GAE zich niet conform Statenstuk 2022-69, Protocol Verbonden Partijen heeft gehouden. Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid GAE hierop aan te spreken. (zie o.a. hoofdstuk D, De informatievoorziening aan PS is wettelijk geregeld in het besluit Begroting en Verantwoording (BBV) en voor verbonden partijen (..) in de wet gemeenschappelijke regelingen en art. 17 Wgr). "Met verwijzing naar de brief van GAE van 20 april aan de aandeelhouders en het gegeven dat wij als PS hier geen kennis van hebben kunnen nemen (uitsluitend via de media), heeft vraag 1 betrekking op naleving van het protocol, dat vorig jaar op 28 september 2022 door PS is vastgesteld."

Antwoord 1

Wij als college handelen conform het Protocol verbonden partijen. Feitelijk bestaat het protocol uit een aantal (werk)afspraken tussen Gedeputeerde Staten (GS) en uw Staten. Eén van de afspraken is dat uw Staten jaarlijks worden geïnformeerd door middel van een jaarverslag en begroting van alle verbonden partijen en dus ook die van GAE. Daar gaan wij ten aanzien van GAE verder mee dan met sommige andere verbonden partijen, zodat PS goed geïnformeerd wordt.



Vraag 2

In de Strategie wordt enerzijds gesproken over kostendekkend bij een overheidsbijdrage van 4,5 miljoen. Deelt u ons standpunt dat "Kostendekkend" feitelijk betekent dat de gebruikers alle kosten betalen en niet de aandeelhouders?

Antwoord 2

Wij spreken over een realistisch verdienmodel voor GAE, dat houdt in dat een kostendekkende exploitatie naar onze mening zonder NEDAB-steun voorlopig niet te realiseren is. De keus om ook in de toekomst de kosten van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (dit betreft brandweer- en beveiligingskosten) samen met de andere publieke aandeelhouders te vergoeden zal door ons college in de komende periode aan uw Staten worden voorgelegd.

Vraag 3

Hoe realistisch is het uitgangspunt om te spreken van 200.000 tot 250.000 passagiers en over de groei van het passagiersverkeer van 350.000 passagiers per jaar in 2033. Hoe verhoudt zich dit tot het volgende: In 2022 vertrokken van GAE 43.991 passagiers en kwamen er 43.214 aan. Dat zijn in totaal 87.205 passagiers. En dat in de periode dat er capaciteitsbeperkingen waren op andere luchthavens. Waar de andere luchthavens zich herstelden tot 75% van het aantal voor corona, bleef dit op GAE steken op 50%? Op welke indicatoren is dit uitgangspunt van GAE gebaseerd? En is hier recentelijk onderzoek naar gedaan? Kunt u dit onderzoek met ons delen?

Antwoord 3

In algemene zin willen wij het volgende aangeven; u stelt veel vragen over de strategie die GAE heeft opgesteld. Het huidige college en uw Staten hebben daar nog geen positie op ingenomen. Veel van de nu voorliggende vragen zijn op 14 juni 2023 aan de orde gekomen in de presentatie die door directeur De Groot van GAE aan uw Staten is gegeven. Toen is ook aangeboden om de luchthaven te komen bezoeken of anderszins in contact te treden met de directie van GAE om resterende vragen te kunnen stellen. Er zijn diverse vormen van informatiewinning denkbaar, ook dat is aan uw Staten en het nieuwe college. Ons college heeft overigens geen recentelijk onderzoek naar indicatoren ten aanzien van passagiers ontvangen.

Vraag 4

Het aantal vliegbewegingen in 2022 bestaat uit 10.242 overlandvluchten. Dat zijn voornamelijk vakantievvluchten. Dit is ongeveer (18%), de overige vluchten (82%) wordt toegerekend aan de zogenaamde terreinbewegingen. Als je dit vergelijkt met de andere regionale vliegvelden zijn de terreinbewegingen voor Rotterdam 30% en Maastricht 3%. Hoe verhouden de inkomsten van GAE tussen de overlandvluchten en terreinvluchten?

Antwoord 4

Wij herkennen de door u genoemde aantallen niet. In het door ons aan u toegestuurde jaarverslag 2022 van GAE is het volgende overzicht opgenomen.

Vliegbewegingen	
Charter	628
Lijn	0
Les	42.819
Overig	16.217
Totaal	59.664

In de opgestelde jaarrekening zijn de opbrengsten van de havengelden opgenomen en gespecificeerd, maar is geen verdere verdeling opgenomen. Wij kunnen dan ook niets zeggen over de verhoudingen, waarnaar u vraagt. Feit is wel dat er op GAE veel meer lesvluchten worden gerealiseerd, dan op andere luchthavens. Dat kan leiden tot andere verhoudingen.

Vraag 5

Via het regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde) worden - samen met omwonenden, KFA en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) - afspraken gemaakt over hinderbeperking. Welke concrete maatregelen zijn er in overleg met de omwonenden genomen of voorgenomen

Antwoord 5

De CRO luchthaven Eelde heeft tot taak om door overleg tussen de leden van de commissie een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die leden.

De CRO luchthaven Eelde fungeert als zodanig als structureel platform voor overleg tussen de exploitant van de luchthaven, de luchtvaartsector en de omgeving. Daarbij kan een breed scala aan onderwerpen aan de orde komen. Door middel van overleg, bevorderen van het maken van afspraken en het afwegen van belangen op regionaal niveau kan daarbij worden gezocht naar een optimaal gebruik van de luchthaven. Het gaat daarbij om het afstemmen van alle (regionale) belangen. De bijeenkomsten van de CRO zijn openbaar.

Wij zijn via de CRO periodiek met een vertegenwoordiging van de omwonenden, KFA, LVNL, provincie + gemeente Groningen en gemeente Tynaarlo in gesprek over de afspraken die zijn gemaakt over hinderbeperking. Concreet komt terugkerend aan de orde de rapportage van het klachtenmeldpunt. De analyse die het meldpunt maakt, geeft een beeld van terugkerende en nieuwe klachten over (geluids)hinder. Door als groep steeds het gesprek te voeren, houden we elkaar aan de gemaakte afspraken. Wanneer afwijkingen van de afspraken worden geconstateerd, zijn de betrokken partijen daar via de CRO goed op aan te spreken.

Vraag 6

De nabije aanwezigheid van een internationale luchthaven was en is een voorwaarde voor vestiging van bedrijven zoals Google in de Eemshaven, IBM in Groningen of isotopenproducent SFIINE Medical in Veendam. Hoe vaak hebben deze ondernemingen gebruik gemaakt van GAE, afgezet tegen het aantal vliegbewegingen?

Antwoord 6

Zie ons antwoord bij vraag 3

Vraag 7

GAE wil in 2030 de duurzaamste luchthaven zijn in Europa op het gebied van waterstof. Waarop is deze stelling gebaseerd? En welke onderzoeken zijn hierbij gebruikt? (Vergelijking met alle luchthavens in Europa)

Antwoord 7

Zie ons antwoord bij vraag 3

Vraag 8

GAE verwacht dat met de voorliggende strategie de luchthaven na enkele jaren, met een subsidie voor de NEDAB kosten, meer dan kostendekkend zal worden. Waarop is deze verwachting gebaseerd? Welke indicatoren liggen hieraan ten grondslag?

Antwoord 8

Zie ons antwoord bij vraag 3

Vraag 9

Groningen Airport Eelde is infrastructuur van Nationale Betekenis en is zowel nationaal als regionaal van grote maatschappelijke waarde. Niet alleen als luchthaven die de regio (inter)nationaal verbindt, maar ook juist als duurzame partner in het faciliteren van orgaantransplantaties, het vestigingsklimaat, de energietransitie, duurzame luchtvaart en educatie. Naast het opvoeren van 4 personen, wordt geen verdere informatie verstrekt. Welk onderzoek ligt hier ten grondslag om deze aannames te rechtvaardigen?

Antwoord 9

Zie ons antwoord bij vraag 3

Vraag 10

GAE stelt dat in 2030 45.000 lesvluchten zullen zijn. De afgelopen jaren is het aantal lesvluchten met 300% gestegen tot boven dit aantal. Is GAE voornemen het aantal lesvluchten beperken?

Antwoord 10

Zie ons antwoord bij vraag 3

Vraag 11

General Aviation: We verwachten dat de populariteit van de kleine luchtvaart licht blijft groeien, van 11.000 bewegingen in 2023 tot 17.000 in 2033. Ook zal er een lichte groei zijn van de business aviation, deels met grotere private jets. Er lopen gesprekken met een bedrijf met business jets dat zich, naar verwachting in 2023 of 2024, op de luchthaven zal vestigen. Waarop is deze verwachting gebaseerd? Hoeveel overeenkomsten zijn met bedrijven afgesloten voor 2023-2024? En met welke frequentie gaat hier gebruik van worden gemaakt

Antwoord 11

Zie ons antwoord bij vraag 3

Vraag 12

Boven op het passagiersverkeer levert de ontwikkeling van Business Park Bravo een bescheiden maar positieve business case op, zeker omdat er € 6,5 mln. door het rijk in het mobiliteitsfonds is gereserveerd voor de ontsluiting en de verduurzaming van Business Park Bravo. Deze business case maakt geen deel uit van de stukken die wij hebben ontvangen. Kun u dit alsnog met ons delen?

Antwoord 12

Zie ons antwoord bij vraag 3. Wij hebben de Business case als onderdeel van de strategie niet ontvangen.

Vraag 13

Een financiële onderbouwing is voor 1 mei toegezegd. Wat is de reden waarom dit niet is nagekomen?

Antwoord 13

De financiële onderbouwing is voor 1 mei 2023 door GAE ingestuurd. De financiële onderbouwing behorende bij het Strategiedocument 'Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024- 2033' is door ons meegestuurd met de brief van 16 mei 2023 met het kenmerk 20/5.3/2023000705.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

md/coll.



Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Drenthe
Mevrouw J. Klijnsma

Assen, 21 juni 2023

Onderwerp: Schriftelijke vragen ex art 41 betreffende strategie GAE 2024-2033

Geachte mevrouw Klijnsma,

Onderstaande vragen zijn op 17 mei 2023 ook al aangeboden en toen ingetrokken omdat ze beantwoord zouden worden op de bijeenkomst met GAE van 14 juni j.l.

Helaas zijn ze daar niet beantwoord, vandaar dat we ze opnieuw en alsnog aanbieden ter beantwoording.

Op 20 april jl. heeft de directie van Groningen Airport Eelde (GAE) de strategie van GAE voor de jaren 2024-2033 aangeboden aan de aandeelhouders. Daarin ook het verzoek om een ondersteunde financiële bijdrage voor de kosten en investeringen voor openbare vliegveiligheid.

De provincie Drenthe is aandeelhouder van GAE.

Naar aanleiding van deze strategie van Groningen Airport Eelde (GAE) voor de jaren 2024-2033 heeft de fractie van GroenLinks de volgende vragen aan het College van GS.

1. Deelt u het standpunt van de fractie van GroenLinks dat GAE zich niet conform Statenuk 2022-69, Protocol Verbonden Partijen heeft gehouden. Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid GAE hierop aan te spreken. (zie o.a. hoofdstuk D, De informatievoorziening aan PS is wettelijk geregeld in het besluit Begroting en Verantwoording (BBV) en voor verbonden partijen (..) in de wet gemeenschappelijke regelingen en art. 17 Wgr).

“Met verwijzing naar de brief van GAE van 20 april aan de aandeelhouders en het gegeven dat wij als PS hier geen kennis van hebben kunnen nemen (uitsluitend via de media), heeft vraag 1 betrekking op naleving van het protocol, dat vorig jaar op 28 september 2022 door PS is vastgesteld.”

2. In de Strategie wordt enerzijds gesproken over kostendekkend bij een overheidsbijdrage van 4,5 miljoen. Deelt u ons standpunt dat “Kostendekkend” feitelijk betekent dat de gebruikers alle kosten betalen en niet de aandeelhouders?

3. Hoe realistisch is het uitgangspunt om te spreken van 200.000 tot 250.000 passagiers en over de groei van het passagiersverkeer van 350.000 passagiers per jaar in 2033.

Hoe verhoudt zich dit tot het volgende: In 2022 vertrokken van GAE 43.991 passagiers en kwamen er 43.214 aan. Dat zijn in totaal 87.205 passagiers. En dat in de periode dat er capaciteitsbeperkingen waren op andere luchthavens. Waar de andere luchthavens zich herstelden tot 75% van het aantal voor corona, bleef dit op GAE steken op 50%?

Op welke indicatoren is dit uitgangspunt van GAE gebaseerd? En is hier recentelijk onderzoek naar gedaan? Kunt u dit onderzoek met ons delen?

4. Het aantal vliegbewegingen in 2022 bestaat uit 10.242 overlandvluchten. Dat zijn voornamelijk vakantievluchten. Dit is ongeveer (18%), de overige vluchten (82%) wordt toegerekend aan de zogenaamde terreinbewegingen. Als je dit vergelijkt met de andere regionale vliegvelden zijn de terreinbewegingen voor Rotterdam 30% en Maastricht 3%.

Hoe verhouden de inkomsten van GAE tussen de overlandvluchten en terreinvluchten?

5. Via het regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde) worden - samen met omwonenden, KFA en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) - afspraken gemaakt over hinderbeperking.

Welke concrete maatregelen zijn er in overleg met de omwonenden genomen of voorgenomen?

6. De nabije aanwezigheid van een internationale luchthaven was en is een voorwaarde voor vestiging van bedrijven zoals Google in de Eemshaven, IBM in Groningen of isotopenproducent SFIINE Medical in Veendam.

Hoe vaak hebben deze ondernemingen gebruik gemaakt van GAE, afgezet tegen het aantal vliegbewegingen?

7. GAE wil in 2030 de duurzaamste luchthaven zijn in Europa op het gebied van waterstof. Waarop is deze stelling gebaseerd? En welke onderzoeken zijn hierbij gebruikt? (Vergelijking met alle luchthavens in Europa)

8. GAE verwacht dat met de voorliggende strategie de luchthaven na enkele jaren, met een subsidie voor de NEDAB kosten, meer dan kostendekkend zal worden.

Waarop is deze verwachting gebaseerd? Welke indicatoren liggen hieraan ten grondslag?

9. Groningen Airport Eelde is infrastructuur van Nationale Betekenis en is zowel nationaal als regionaal van grote maatschappelijke waarde. Niet alleen als luchthaven die de regio (inter)nationaal verbindt, maar ook juist als duurzame partner in het faciliteren van orgaantransplantaties, het vestigingsklimaat, de energietransitie, duurzame luchtvaart en educatie.

Naast het opvoeren van 4 personen, wordt geen verdere informatie verstrekt. Welk onderzoek ligt hier ten grondslag om deze aannames te rechtvaardigen?

10. GAE stelt dat in 2030 45.000 lesvluchten zullen zijn. De afgelopen jaren is het aantal lesvluchten met 300% gestegen tot boven dit aantal. Is GAE voornemen het aantal lesvluchten beperken?

11. General Aviation: We verwachten dat de populariteit van de kleine luchtvaart licht blijft groeien, van 11.000 bewegingen in 2023 tot 17.000 in 2033. Ook zal er een lichte groei zijn van de business aviation, deels met grotere private jets. Er lopen gesprekken met een bedrijf met business jets dat zich, naar verwachting in 2023 of 2024, op de luchthaven zal vestigen.

Waarop is deze verwachting gebaseerd? Hoeveel overeenkomsten zijn met bedrijven afgesloten voor 2023-2024? En met welke frequentie gaat hier gebruik van worden gemaakt?

12. Boven op het passagiersverkeer levert de ontwikkeling van Business Park Bravo een bescheiden maar positieve business case op, zeker omdat er € 6,5 mln. door het rijk in het mobiliteitsfonds is gereserveerd voor de ontsluiting en de verduurzaming van Business Park Bravo.

Deze business case maakt geen deel uit van de stukken die wij hebben ontvangen. Kun u dit alsnog met ons delen?

13. Een financiële onderbouwing is voor 1 mei toegezegd. Wat is de reden waarom dit niet is nagekomen?

Namens GroenLinks
Sam Pormes