



(02a) Oplegnotitie Routeontwikkelingsfonds Groningen Airport Eelde

Notitie voor: Stuurgroep Regio Groningen-Assen

Opsteller notitie: Regiobureau / [REDACTED]

Bespreekdatum: 8 september 2017

Besluiten Stuurgroep

1. De stuurgroep besluit tot wel/ geen bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds GAE.
2. *[Bij positief besluit van beslispunt 1]* De stuurgroep besluit tot het toekennen van een bijdrage van €2,5 miljoen aan het Routeontwikkelingsfonds GAE.

Inleiding

Vanuit de vijf aandeelhouders van Groningen Airport Eelde is een verzoek tot financiële ondersteuning voor het ontwikkelen van nieuwe verbindingen vanaf Groningen Airport Eelde ontvangen.

Deze notitie beschrijft onder meer het chronologisch overzicht vanaf de strategische verkenning, gaat in op de mogelijkheden voor financiële dekking, gaat nader in op de timing van het voorstel en geeft een overzicht van regionale overwegingen waar een keuze op kan worden gestoeld.

Een overzicht van het complete dossier Groningen Airport Eelde is te raadplegen op

<https://www.provincie.drenthe.nl/diverse-onderdelen/losse-pagina/toekomst-groningen/>.

A. Kort chronologisch overzicht Groningen Airport Eelde vanaf strategische verkenning

In 2015 hebben de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE) besloten een strategische verkenning uit te laten voeren naar de toekomst van Groningen Airport Eelde. Aanleiding waren achterblijvende groeivoorzichten en de afnemende liquiditeitspositie van de luchthaven. Ook bleek de noodzaak voor een aantal investeringen, bijvoorbeeld in de terminal en de brandweerkazerne. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en na consultatie van inwoners, ondernemers, raden en Staten, hebben de aandeelhouders eind 2016 besloten te kiezen voor de beleidsoptie "Investeren". Inzet is dat de luchthaven zich ontwikkelt tot "Toegangspoort voor het Noorden". Er wordt actief ingezet op uitbreiding van het aantal verbindingen, niet alleen vakantievluchten maar met name ook meer verbindingen met internationale 'hubs'. Maatschappelijke vluchten en lesverkeer blijven ook mogelijk. Uit onderzoeken is gebleken dat hiervoor de komende 10 jaar € 46 miljoen nodig is. Het gaat daarbij onder meer om het publiek financieren van kosten voor veiligheid en beveiliging en de upgrade van de passagiersterminal. Daarbinnen wordt een routefonds ter grootte van € 10 miljoen opgericht om nieuwe routes te ontwikkelen vanaf de luchthaven. Maatregelen die bijdragen aan het versterken van de continuïteit en concurrentiepositie van de luchthaven en de optimale condities scheppen voor het in concessie geven van de exploitatie van de luchthaven aan een private exploitant.

Het scenario "Toegangspoort van het Noorden" houdt rekening met een groei van het aantal passagiers tot 327.000 tot 407.000. Het rapport van Intervistas geeft aan dat dit onder voorwaarden mogelijk is. Belangrijk randvoorwaarden hierbij zijn: een Routeontwikkelingsfonds, goede infrastructuur, concurrerende luchthaventarieven. In het rapport van Intervistas worden diverse segmenten in het vliegverkeer onderscheiden: Charters, Low Costs en Hubs. Groei van GAE zal moeten komen uit Hubs en Low Costs.

Na behandeling in raden en Staten eind 2016, hebben de aandeelhouders de beleidsoptie "Investeren" verder uitgewerkt met inachtneming van voorwaarden en aandachtspunten die in raden en Staten naar voren zijn

gebracht. De uitwerking valt uiteen in twee hoofdonderwerpen: het toekomstige bestuursmodel van GAE en de verkenning van mogelijke bijdragen van derden, in het bijzonder van het Noordelijk bedrijfsleven.

Groningen Airport Eelde NV heeft vijf aandeelhouders: provincie Drenthe (30%), provincie Groningen (30%), Gemeente Groningen (26%) Gemeente Assen (10%) en Gemeente Tynaarlo (4%).

B. Aanvraag Groningen Airport Eelde

De aandeelhouders GAE verzoeken Regio Groningen-Assen om een bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds. Een routefonds is een beproefd middel om de aanloop- en marketingkosten van in aanvang onrendabele vluchten van nieuwe luchtvaartmaatschappijen te compenseren. De exploitant kan voor het opzetten van nieuwe verbindingen een beroep doen op het fonds binnen een vooraf vastgesteld investeringskader. Het fonds zal onder beheer van de NOM worden ondergebracht in een aparte entiteit losstaand van de luchthaven. Een aan te stellen fondsmanager heeft de taak om aanvragen voor bijdragen te toetsen op basis van het investeringskader en aanvullende middelen te verwerven vanuit het noordelijk bedrijfsleven zodat het fonds een revoluerend karakter krijgt. Doel van het routefonds is om over een periode van 10 jaar een groei van circa 100.000 tot 200.000 passagiersbewegingen te realiseren.

De inzet is om het routefonds te vullen met publieke en private bijdragen in de verhouding 50-50 optellend tot € 10 miljoen. Aan de Regio wordt een bijdrage van € 2,5 miljoen gevraagd. Dit is de helft van de publieke bijdragen aan het Routeontwikkelingsfonds.

Met de bijdrage van de RGA aan het Routeontwikkelingsfonds kunnen nieuwe lijnen/ bestemmingen worden ontwikkeld, met name bestemmingen naar een hub (zoals Kopenhagen) zijn potentieel interessant voor zakelijke en toeristische vluchten.

C. Timing

In december 2016 heeft een ruime meerderheid van de aandeelhouders in de raden en Staten een keuze genomen voor het scenario "Toegangspoort voor het Noorden". Het afgelopen half jaar is gewerkt aan een nadere invulling hiervan, met onder andere de organisatorische uitwerking en zoektocht naar mogelijke dekking van de financiën. De aandeelhouders hebben aangegeven dat besluitvorming medio 2017 noodzakelijk is omdat:

- De exploitatie van de luchthaven vraagt dat er deze zomer duidelijkheid komt;
- De aandeelhouders hebben met elkaar afgesproken om voor de zomer duidelijkheid te verkrijgen over de toekomst van GAE. Voor een aantal raden en Staten is regionaal draagvlak wenselijk c.q. noodzakelijk. Een besluit tot cofinanciering van de RGA laat dit draagvlak zien. Hetzelfde geldt voor de dekking; dekking vanuit andere bronnen is wenselijk c.q. noodzakelijk. Uitgaande van de €46 miljoen en een gevraagde bijdrage van €2,5 miljoen dienen de aandeelhouders gezamenlijk nog €43,5 miljoen te reserveren. Inmiddels hebben de Staten van Drenthe hiertoe het besluit genomen. Op 11 en 12 juli 2017 is de behandeling in de gemeente Tynaarlo en de provincie Groningen. De gemeenten Assen en Groningen volgen op een nog nader te bepalen tijdstip.
- De Wet Luchtvaart vereist een nieuwe vergunning, het Luchthavenbesluit (LHB). Een aanvraag voor een Luchthavenbesluit bij het Rijk vereist:
 - 1) dat het gehele bedrag van €46 miljoen gegarandeerd is;
 - 2) dat deze dient zijn voorzien van actuele gegevens en onderzoeken (maximaal 2 jaar oud). Dit betekent dat de formele aanvraag nog in 2017 moet plaatsvinden.

D. Regionale overwegingen

Wat zijn de regionale overwegingen om wel of niet een bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds te verstrekken? In willekeurige volgorde en niet-limitatief hieronder een overzicht.

- In de geactualiseerde Regiovisie '*Veranderende Context, blijvend perspectief*' is het ontwikkelen van het economische kerngebied Groningen-Assen een speerpunt. Groningen Airport Eelde is in de Regiovisie benoemd als economische toplocatie.
- De luchthaven is onderdeel van de publieke basisinfrastructuur en daarmee een infrastructurele basisvoorziening van de deze regio en Noord-Nederland. Hier ligt een verband met de netwerkanalyse.
- De luchthaven kan een bijdrage leveren aan een goed vestigingsklimaat en daarbij de economische ontwikkeling in deze regio en Noord-Nederland.
- Investeren is geen garantie voor succes: Het pakket aan maatregelen schept de randvoorwaarden voor groei van het passagiersvervoer maar biedt daarvoor geen garantie.
- De afgelopen periode is door de ████████ de bereidheid verkend om vanuit de markt een bijdrage te leveren. Duidelijk is geworden dat zij niet rechtstreeks gaan bijdragen, maar dat er wel een bereidheid is om te investeren op / nabij de luchthaven, via welke opbrengsten worden verwacht.
- In de publieksenquête heeft 86% aangegeven dat GAE zich zou moeten ontwikkelen tot "Toegangspoort van het Noorden".
- Het beleidsalternatief "Investeren" heeft een positieve MKBA uitkomst van €30 - €54 miljoen.

E. Dekking

Het volledige budget van Regio Groningen-Assen is geoormerkt. Indien besloten wordt financiële middelen toe te kennen aan het Routeontwikkelingsfonds gaat dit af van het budget Regionale Innovatieve Projecten. Van de € 12 miljoen voor Regionale Innovatieve Projecten is in vijf ronden circa € 3,8 miljoen aan projecten toegekend (zie onderstaande tabel). De regeling heeft een looptijd tot en met 2020. Indien hieruit een bijdrage wordt gereserveerd voor GAE, kan de voorwaarde worden gesteld dat als het tekort in het financieel kader is ingelopen, de middelen weer beschikbaar komen voor Regionale Innovatieve Projecten.

Per 31 december 2016 is het tekort in het financieel kader gedaald tot € 0,91 miljoen. De stuurgroep heeft afgesproken dat uiterlijk juni 2018 het tekort moet zijn ingelopen. De daling verloopt op koers en het lijkt aannemelijk dat het tekort het komende jaar wordt ingelopen. Indien dit niet wordt gerealiseerd, wordt aan de stuurgroep een voorstel gepresenteerd, waarbij één van de mogelijkheden is om een beroep te doen op het budget voor Regionale Innovatieve Projecten.

De looptijd van het Routeontwikkelingsfonds is 10 jaar. In regionaal verband zijn afspraken gemaakt over uitvoeringsprojecten tot en met 2020, financiële verbondenheid tot en met 2023. De Regiovisie en Convenant hebben een looptijd tot en met 2030.

Regionale Innovatieve Projecten	
Budget Regionale Innovatieve Projecten	€ 12.000.000
Toekenning 1 ^e t/m 5 ^e ronde	€ 3.807.349
Proces	€ 60.000
<i>Nog beschikbaar (incl. 5^e ronde)</i>	€ 8.132.651

* stand van zaken nav SG 13 juli 2017

Tabel1: Regionale Innovatieve Projecten



F. Spelregelkader Regiofonds en governance

Bij het toekennen van financiële middelen is het spelregelkader regiofonds leidend. In beginsel worden bijdragen beschikbaar gesteld aan investeringsproject of -programma. Krachtens artikel 2n van het spelregelkader Regiofonds 2017 kan bij besluit van de stuurgroep Regio Groningen-Assen worden afgeweken van het spelregelkader. Indien de stuurgroep besluit om een bijdrage toe te kennen, besluit ze daarmee ook om af te wijken van het spelregelkader. Daarnaast dienen dan ook vervolgspraken gemaakt te worden over governance, onder andere beslissingsbevoegdheid, revolveren van het fonds, monitoren, kasritme, toezicht etc. Dit wordt uitgewerkt.