

Onderzoek Groningen Airport Eelde



Opsteller	Edwin de Jong
-----------	---------------

Datum	18 mei 2022
-------	-------------

Inhoud

Inleiding 3

Aanleiding: een verzoek PvdD en SP..... 3

Achtergrond 4

Onderzoeksvraag 8

Aanpak van het onderzoek en planning 9

Onderzoekaanpak..... 9

Afbakening..... 11

Planning onderzoek..... 11

Bronnen12

Inleiding

Aanleiding: een verzoek PvdD en SP

De Groningse en Drentse Statenfracties van de SP en Partij voor de Dieren hebben de Noordelijke Rekenkamer donderdag 10 februari 2022 gevraagd onderzoek te doen naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de provinciale (financiële) inzet voor Groningen Airport Eelde (GAE). De tekst van de motie was de volgende:

“De Noordelijke Rekenkamer heeft in 2013 onderzoek gedaan naar het aandeelhouderschap van de provincies Drenthe en Groningen in Groningen Airport Eelde (GAE NV). Een van de conclusies is dat de provincies Drenthe en Groningen de optimistische vooruitzichten van de directie van het vliegveld Eelde zonder veel nuancering overnemen. Lange tijd is de aanname dat baanverlenging (die uiteindelijk begin 2013 is gerealiseerd) zicht gaat bieden op het bereiken van een positief bedrijfsresultaat. Deze verwachting blijkt op drijfzand gebouwd. Een patroon dat zich daarna blijft herhalen. Keer op keer blijken nieuwe plannen en optimistische vooruitzichten van GAE niet uit te komen. Het gevolg is dat er nog steeds geen zicht is op een sluitende exploitatie van GAE en de provincie stelselmatig de beurs moet trekken om GAE in de benen te houden. Ofwel: is hier geen sprake van een bodemloze put?

Hoofdvragen rekenkameronderzoek

1. Op welke maatschappelijke doelen is de provinciale (financiële) inzet voor GAE gericht?
2. In hoeverre is deze inzet doeltreffend en doelmatig geweest?
3. Zijn provinciale staten hierover stelselmatig goed geïnformeerd (d.w.z. tijdig, juist en volledig)?
4. Welke conclusies trekt de NRK hierover?
5. Welke aanbevelingen doet de NRK voor het vervolg van de provinciale (financiële) betrokkenheid bij GAE?

Onderzoeksperiode: van 2013 tot heden

Het voorstel is om bij het nieuwe NRK-onderzoek voort te borduren op het onderzoeksrapport van de Noordelijke Rekenkamer naar de ‘Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde’ dd. 10-10-2013.”

De verzoekers verwijzen nadrukkelijk naar het onderzoek dat de NRK in 2013 heeft gedaan.¹ In dat onderzoek is o.a. geconcludeerd:

- “optimistische veronderstellingen uit het businessplan van GAE NV zijn niet aan een kritische en onafhankelijke toets onderworpen”,
- “de provincies Drenthe en Groningen [hebben] de effecten van de luchthaven niet door middel van een maatschappelijke kostenbatenanalyse (...) onderzocht”,
- “een kostendekkende exploitatie [zal] niet of pas op zeer lange termijn mogelijk zijn”,
- “Hoewel de continuïteit van de luchthaven bij beide provincies voorop zou moeten staan, sturen Gedeputeerde Staten Drenthe en Groningen als aandeelhouders niet actief - via het financiële beleid - op een zo doelmatig mogelijke bedrijfsvoering van de luchthaven”,

¹ Noordelijke Rekenkamer, Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde: een onderzoek naar het aandeelhouderschap van de provincies Drenthe en Groningen in GAE NV, Assen, 4 november 2013.

- “Gedeputeerde Staten blijven zich baseren op rooskleurige informatie die GAE NV hen over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven aanlevert”,
- “Doordat het overgrote deel van deze informatie vertrouwelijk is, kan het publieke debat niet in de volle breedte worden gevoerd.”

Deze motie waarin de Noordelijke Rekenkamer wordt gevraagd om onderzoek te doen naar GAE is niet aangenomen. Desondanks vindt de Noordelijke Rekenkamer het gezien de huidige ontwikkelingen in de luchtvaart en de nieuwe plannen van GAE een interessant idee om onderzoek te doen naar GAE.

Achtergrond

Een rendabele exploitatie mogelijk?

De politieke aandacht voor de economische meerwaarde van de luchthaven is er nog steeds. Op 15 maart 2022 nam de Tweede Kamer een motie aan waarin zij constateert dat “regionale luchtvaart belangrijk is voor de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en de economie van heel Nederland” en waarin zij de regering verzoekt om “samen met Noord-Nederland te onderzoeken hoe Groningen Airport Eelde economisch rendabel kan worden gemaakt en de continuïteit kan worden gewaarborgd en welke rol Schiphol hierbij kan spelen.”²

In de politieke discussie is veel aandacht voor de bedrijfseconomische kosten en baten van de luchthaven. Er zijn zorgen over de levensvatbaarheid van de luchthaven. In 2016 is een MKBA uitgevoerd waarin drie scenario’s zijn uitgewerkt: continueren, afbouwen en investeren.³ In 2016 hebben de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde gekozen voor het investeringsscenario “Toegangspoort van het Noorden”, waarin het aanvliegen van hub-bestemmingen en lijnvluchten centraal stond. Om de toekomst van GAE veilig te stellen, had de luchthaven in 2017 € 46 miljoen aan investeringen nodig voor de daaropvolgende 10 jaar. De aandeelhouders stonden hiervoor garant. De gemeenteraad van Groningen ging niet akkoord met haar deel van € 12 miljoen euro in de investering en besloot de helft te investeren. Het zorgde voor een felle discussie bij de vijf aandeelhouders, maar uiteindelijk werd de gehalveerde bijdrage van Groningen geaccepteerd. Hierdoor zou in tien jaar tijd in totaal 40 miljoen in het vliegveld worden geïnvesteerd.⁴ Die extra middelen zouden worden ingezet voor onder andere brandvoorzieningen, beveiliging, een moderne passagiersterminal en een routefonds⁵ van € 10 miljoen om luchtvaartmaatschappijen naar Eelde te trekken. Aan luchtvaartmaatschappijen worden financiële voordelen gegeven om voor GAE te kiezen. Doel van het routefonds is om nieuwe vluchten op Groningen Airport Eelde te ondersteunen in de aanloopkosten, zoals bijvoorbeeld de kosten voor een marketingcampagne.

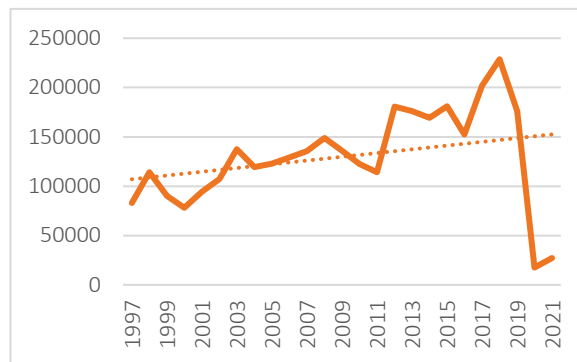
² Tweede Kamer, vergaderjaar 2021-2022, 31 936, nr. 915

³ Ecorys, MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde, Rotterdam, 27 September 2016.

⁴ <https://www.nu.nl/provinciale-statenverkiezingen-2019/5785686/is-een-verlieslijdend-vliegveld-wel-in-de-lucht-te-houden.html>

⁵ Het routefonds wordt beheerd door de NOM.

De investering moest leiden tot 100.000 à 200.000 extra reizigers op GAE. Tot vlak voor de coronacrisis in 2020 steeg het aantal reizigers weliswaar gestaag, maar dit is tot op heden onvoldoende gebleken om van de exploitatie van GAE een commercieel succes te maken. Nieuwe luchtvaartmaatschappijen kwamen en gingen, het routefonds is inmiddels vrijwel volledig uitgeput⁶ en tot op heden lukt het GAE niet om zwarte cijfers te schrijven. Jaarlijks dragen de aandeelhouders substantiële bedragen⁷ bij om de exploitatietekorten van GAE aan te zuiveren.⁸



Figuur 1: Ontwikkeling passagiersaantallen GAE (bron: CBS).

Nieuwe plannen van GAE

In 2020 pleitte GAE er in haar toekomstvisie voor om de focus op de luchthaven fundamenteel te wijzigen. Belangrijke elementen uit deze toekomstvisie zijn onder meer:

- het vooroplopen in duurzame en innovatieve luchtvaart;
- het verbreden van de maatschappelijke rol en dienstverlening;
- meer bedrijvigheid en verbreding van inkomsten door het benutten van commerciële kansen;
- het zekerstellen van de langere termijn (continuïteit) door het borgen van een structurele financiering;

GAE adviseert de aandeelhouders om te accepteren dat luchthavens van de schaal van Groningen Airport Eelde altijd financiële steun nodig zullen hebben om ze in stand te houden. Zij adviseert financiële bijdrage op nationaal niveau te zoeken vanwege het nationaal belang van behoud van de infrastructuur. Mocht de Rijksbijdrage er uiteindelijk niet komen, dan dient volgens GAE een definitieve afweging tussen het sluiten van de luchthaven of uitbreiding van het investeringsprogramma van de regio.⁹ Uit beantwoording van Kamervragen blijkt dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat geen Rijksbijdrage aan GAE ter beschikking wil stellen.¹⁰

GAE is ondertussen zelf druk bezig met het uitwerken van de nieuwe plannen. In het programma NXT Airport zet de luchthaven in op innovatie en verduurzaming van de luchthaven. Dit gebeurt deels door veranderingen van het primaire proces van de luchthaven – het door de lucht vervoeren van mensen en goederen – en deels door inkomsten te genereren uit andere activiteiten. Het programma heeft drie focusgebieden, te weten: duurzaamheid, innovatie en

⁶ <https://raad.tynaarlo.nl/documenten/Schriftelijke-vragen/Tussenbericht-inzake-vragen-Leefbaar-Tynaarlo-Routefonds-Groningen-Airport-Eelde-geliquideerd.pdf>

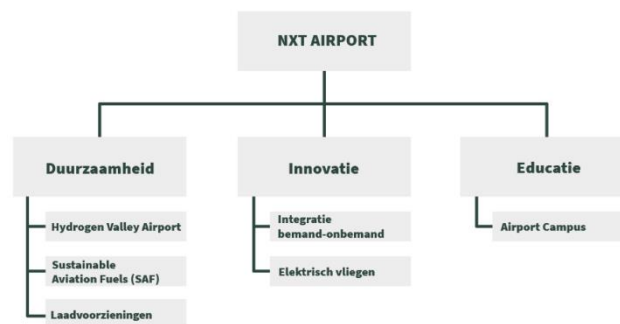
⁷ Het tekort schommelt de laatste jaren tussen de € 1 á 2 miljoen per jaar. Voor 2021-2022 is gevraagd om zeven miljoen euro voor achterstallig onderhoud en om het exploitatietekort van beide jaren te dekken.

⁸ De aandeelhouders zijn de provincies Groningen en Drenthe, gemeente Tynaarlo en FB Oranjewoud. De gemeente Groningen heeft in 2020 haar aandelen verkocht aan FB Oranjewoud.

⁹ Groningen Airport Eelde, Visie, strategie en toekomst Groningen Airport Eelde, 22 september 2020.

¹⁰ Antwoord op Kamervragen TK 2020–2021-721.

educatie. Zo wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een emissieloze afhandeling, een waterstof tankstation voor grondvoertuigen en onbemande luchtvaartssystemen. Verder zet de luchthaven in op het ontwikkelen van een Airport Campus die ruimte biedt aan nieuwe opleidingen en minors gericht op de luchtvaart en toerisme. De luchthaven mikt in haar plannen verder op de ontwikkeling van een hub-functie voor de inzet van elektrische luchtvaarttaxi's en de integratie van bemande en onbemande vluchten.¹¹ Een overzicht van de plannen is opgenomen in figuur 2. Daarnaast heeft de luchthaven ideeën over het aantrekken van bedrijven voor vliegtuigonderhoud en het milieuvriendelijk ontmantelen van vliegtuigen die aan het eind van hun leven zijn gekomen.¹²



Figuur 2: Focusgebieden NXT Airport (bron: projectplan NXT Airport)

Om te kunnen beoordelen of de plannen van de luchthaven een positief effect hebben op de bedrijfsresultaten van de GAE NV, is het van belang dat zij een realistisch beeld geven van de kosten, de baten, de kansen en de risico's van de voorgenomen activiteiten.¹³

Meerdere rollen van Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe hebben de rol van aandeelhouder van GAE. Als aandeelhouder behartigen zij de belangen van GAE NV. Als overheidsorgaan zijn zij tevens verantwoordelijk voor het maken van een integrale belangenafweging. Voor de provincie Drenthe komt daar nog de specifieke rol bij van bestuursorgaan van het gebied waarbinnen GAE ligt. De provincie Drenthe is daarom specifiek verantwoordelijk voor taken op het gebied van de ruimtelijke ordening.¹⁴ Deze verschillende taken moeten goed worden onderscheiden.

De overheidsaandeelhouders dienen behalve de bedrijfseconomische afweging een integrale afweging te maken van de maatschappelijke kosten en baten van de luchthaven. De luchthaven zou positieve effecten hebben op de regionale economie, maar er is ook kritiek op de luchthaven. Het vliegverkeer zou overlast en milieuverontreiniging opleveren, veel geld kosten en juist weinig maatschappelijk nut hebben.¹⁵ De NRK gaat ervan uit dat Gedeputeerde Staten bij hun afwegingen zelf onderzoek (laten) doen. Zij dienen de (maatschappelijke) kosten en baten op en om de luchthaven op een heldere manier inzichtelijk te maken en de belangen tegen elkaar te afwegen.

¹¹ Zie: GAE, Projectplan NXT Airport, zonder datum, en <https://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport-eelde/de-organisatie/duurzaamheid/nxt-airport>

¹² <https://www.groningenairport.nl/uploads/fckconnector/2c4b44e1-543b-51ee-a765-ab89ef23c3fc/3185265581/AOPA%20Meiltje%20de%20groot.pdf>

¹³ Als voorbeeld van een risico kan worden opgemerkt dat de luchthaven inzet op elektrisch vliegen. In 2020 heeft de EASA, de Europese toezichthouder voor de luchtvaart, de eerste elektrische vliegtuigen gecertificeerd. Het gaat om zeer kleine toestellen zoals de Pipistrel Velis Electro, of de Pipistrel Alpha Electro die plaats bieden aan twee inzittenden. Elektrische vliegtuigen voor meer inzittenden zijn nog in ontwikkeling.

¹⁴ De gemeente Tynaarlo heeft ook meerdere rollen; naast de rol van aandeelhouder heeft zij de rol van bevoegd gezag op het gebied van ruimtelijke ordening, vergunningverlening, toezicht en handhaving.

¹⁵ <http://vole.nl/>

De Noordelijke Rekenkamer wil onderzoeken of zij de (maatschappelijke) kosten-batenafweging van de luchthaven na 2016 expliciet hebben gemaakt en in hoeverre deze uitgaat van plausible veronderstellingen.

In de literatuur is aandacht voor de kosten en baten van (regionale) luchthavens. Zo stellen Bus en Manshanden¹⁶ over maatschappelijke kosten- en batenanalyses: “Toekomstige MKBA’s zullen de benodigde vliegbewegingen, de reistijdwinst en de agglomeratievoordelen gaan overschatten (...) de overlast door geluid en stikstof en de schade voor natuur en recreatie onderschatten”. Economisch geografen Pot en Koster¹⁷ zijn kritisch over de bijdrage van regionale luchthavens aan de economische ontwikkeling van de regio: “For most regions, the contribution of smaller airports in providing accessibility is found to be limited”. Uitgebreider literatuuronderzoek zal ongetwijfeld ook andere inzichten opleveren; duidelijk mag zijn dat het zinvol is kosten en baten van regionale luchthavens in kaart te brengen. Een dergelijk onderzoek kan eraan bijdragen dat betrokken overheden houdbare afwegingen maken inzake ‘hun’ regionale luchthaven.

Specifiek voor Drenthe geldt dat zij vanaf 2014 een gebiedsontwikkelingsproject rondom de luchthaven uitvoert. Doel van de provincie is om meer economische bedrijvigheid en verdien capaciteit op en rondom de luchthaven te creëren door te investeren in de verbetering van vestigingsfactoren. De provincie ziet zichzelf als gebiedsregisseur van de regio en zet zich vanuit die rol in voor ruimtelijk-economische ontwikkeling van de luchthavenomgeving. Dit project is opgezet als een programma met een looptijd van acht jaar. Er is een visie opgesteld op het gebied van ruimte van waaruit voornamelijk landzijdige ruimtelijke projecten – dus projecten buiten de luchthaven – op poten zijn gezet. Na een tussentijdse evaluatie van het programma is nog meer nadruk gelegd op de economische ontwikkeling van het gebied. Voor de ruimtelijk-economische structuurversterking van de luchthavenomgeving investeert de provincie € 8,2 miljoen in het gebied.¹⁸ Een dergelijk gebiedsontwikkelingsproject heeft tot doel de versterking van de economische effecten van de luchthaven. De (maatschappelijke) kosten en baten van dergelijke projecten worden idealiter meegenomen in een maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarbij ook de externe effecten in mee worden genomen en op geld worden gewaardeerd.

¹⁶ Bus, L. & Manshanden, W. (2022). Werkwijzer luchtvaart-MKBA’s bevoordeelt uitbreiding vliegverkeer. In: ESB, 107(4806), 17 februari 2022.

¹⁷ Pot, F.J. & Koster, S. (2022). Small airports: Runways to regional economic growth. In: Journal of Transport Geography, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103262>.

¹⁸ Bron: informatie provincie Drenthe.

Onderzoeksvraag

In dit onderzoek stelt de Noordelijke Rekenkamer zichzelf de volgende vraag:

In hoeverre maken Gedeputeerde Staten een kosten-batenanalyse, baseren zij zich op betrouwbare, onafhankelijke en objectieve gegevens en betrekken zij alle maatschappelijke kosten en baten van de luchthaven bij hun afwegingen en in hoeverre sturen Gedeputeerde Staten in hun rol als aandeelhouders op een doelmatige bedrijfsvoering van GAE?

Deze onderzoeksvraag valt uiteen in de volgende deelvragen:

1. Hebben de provincies Drenthe en Groningen in hun rol van overheidsbestuurder de effecten van de luchthaven sinds 2016 door middel van een maatschappelijke kostenbatenanalyse onderzocht? In hoeverre strekt dit zich voor de provincie Drenthe ook uit tot de landzijdige ruimtelijke projecten?
2. Hebben de provincies Drenthe en Groningen een valide zicht op de maatschappelijke kosten en baten van de luchthaven?
3. In hoeverre is het streven naar een kostendekkende exploitatie van GAE nog uitgangspunt bij de aandeelhouders?
4. In welke mate sturen de aandeelhouders sinds 2016 op een zo doelmatig mogelijke bedrijfsvoering van de luchthaven?
5. Onderwerpen Gedeputeerde Staten in hun rol van aandeelhouder de actuele businessplannen en toekomstplannen van GAE NV aan een kritische en onafhankelijke toets? Dit geldt met name voor de plannen rond innovatie en verduurzaming van de luchthaven.
6. In hoeverre is sprake van een betrouwbaar zicht op een kostendekkende exploitatie?
7. In welke mate baseren Gedeputeerde Staten zich (in beide rollen) op informatie die niet van GAE NV afkomstig is?
8. In hoeverre kan het publieke debat – zowel door Gedeputeerde Staten als maatschappelijke stakeholders – over GAE sinds 2016 in de volle breedte worden gevoerd?

Aanpak van het onderzoek en planning

Onderzoekaanpak

In dit onderzoek kijken wij naar de manier waarop de beide provincies hun rol als aandeelhouder vervullen. We beoordelen of er sinds 2016 stappen voorwaarts zijn gemaakt. Het onderzoek houdt de nieuwe bedrijfs- en ruimtelijke ontwikkelingsplannen van de luchthaven en de provincie tegen het licht. Daarbij zullen we zoveel mogelijk de huidige ontwikkelingen in de luchtvaart betrekken. We beoordelen de kwaliteit, onderbouwing, betrouwbaarheid en plausibiliteit van deze plannen en of hier enige vorm van ‘second opinion’ op is uitgevoerd. We analyseren op welke manier deze plannen zijn betrokken bij de besluitvorming over de luchthaven. Ook kijken we vanaf 2016 over welke onderwerpen het debat in Provinciale Staten en met stakeholders is gevoerd. Het onderzoek bestaat uit vier onderdelen.

Vorbereiding onderzoek en terugblik

Tijdens de voorbereiding van het onderzoek vragen we informatie van de provincies en GAE op. We vragen informatie op over de implementatie van de aanbevelingen van het rekenkameronderzoek uit 2013. Daarnaast vragen we van GAE de businessplannen en de nieuwe plannen zoals voor het NXT Airport project (inclusief hun onderbouwing) op. Van de provincies vragen wij de beleidsstukken op die zij over GAE hebben vastgesteld. In ieder geval willen wij inzicht krijgen in de (maatschappelijke) kosten-batenanalyses en de besluitvorming hierover door de provincies. Verder zijn we geïnteresseerd in het Drentse dossier over de gebiedsgerichte aanpak en onderbouwing van de plannen. Voor de reconstructie van de rol van de aandeelhouders vragen we de vergaderstukken van de AvA, de RvC en directie van GAE op.

Daarnaast voeren we verkennende interviews met deskundigen en belanghebbenden. Wij zullen de volgende personen spreken:

- de directie van GAE;
- provinciedewerkers die GAE in portefeuille hebben;
- bestuursleden stichting Vrienden GAE;
- bestuursleden actiegroep VOLE.

In het onderzoek zullen we voor de beoordeling van de businessplannen, de NXT Airportplannen en de (maatschappelijke) kosten-batenanalyses externe deskundigheid op het gebied van luchtvaarteconomie inhuren. Tijdens de voorbereidingsfase van het onderzoek zal de selectieprocedure van deze externe deskundige worden doorlopen.

Beoordeling business- en toekomstplannen GAE en maatschappelijke kosten-batenafweging

Voor de beantwoording van de deelvragen 1, 2 en 5 zal een inhoudelijke beoordeling plaatsvinden van de business- en toekomstplannen van GAE. Als er MKBA's zijn opgesteld, zullen deze ook tegen het licht worden gehouden. De beoordeling focust op de onderbouwing en de validiteit van de plannen en de MKBA. Dit vergt specialistische kennis over onder meer luchtvaarteconomie en ex ante effectbeoordeling. De Noordelijke Rekenkamer zal deze kennis extern inhuren.

Reconstructie rol aandeelhouders

Voor beantwoording van de deelvragen 3 tot en met 7 zal aan de hand van stukken van de deelnemende provincies en de vergaderstukken van de AvA een beeld worden geschetst van de opstelling van de (provinciale) aandeelhouders. GAE heeft vier aandeelhouders. De provincies Groningen en Drenthe hebben allebei 30% van de aandelen in GAE. De gemeente Tynaarlo heeft het beheer over 14% van de aandelen.¹⁹ In 2020 heeft Stichting FB Oranjewoud de aandelen van de gemeente Groningen overgenomen.²⁰ Zij heeft met deze actie 26% van de aandelen verworven en is sindsdien de enige private aandeelhouder van de luchthaven. We zullen nagaan welke informatie zij krijgen en daarnaast focussen we op de manier waarop de aandeelhouders sturen op een doelmatige exploitatie. Specifieke aandacht hebben we voor de toetsing van de business- en toekomstplannen van GAE door de aandeelhouders.

Naast bestudering van bovenstaande stukken, zullen we gesprekken voeren met:

- de aandeelhouders van GAE (gedeputeerden, wethouders en vertegenwoordiger van FB Oranjewoud);
- de provinciedewerkers die de gedeputeerde voorbereiden op de AvA;
- de directie van GAE;
- leden Raad van Commissarissen GAE.

Reconstructie van het politieke debat

Om onderzoeksvraag 8 te beantwoorden maken we een reconstructie van het politieke debat in Provinciale Staten van Groningen en Drenthe. Dit doen we aan de hand van een analyse van de verslagen van de verslagen van Provinciale Staten en de Statencommissies. Er zal in deze analyse worden geïnventariseerd over welke informatie Provinciale Staten beschikten en waarop de debatten zich hebben toegespitst. Per provincie zal met een selectie van Statenleden een groeps gesprek worden georganiseerd waarin we vragen stellen over de informatievoorziening over GAE, eventuele problemen rondom geheimhouding van informatie en de mondelingen beantwoording van vragen door Gedeputeerde Staten.

¹⁹ Tot voor kort had Assen 10% van de aandelen van GAE. In 2021 zijn de aandelen van Assen overgegaan naar de gemeente Tynaarlo.

²⁰ Stichting FB Oranjewoud komt voort uit de verkoop van de Friesland Bank aan de Rabobank en heeft als doel om het noordelijk ondernemersklimaat te stimuleren.

Afbakening

In dit onderzoek komt enerzijds de rol van beide provincies aan bod als overheidsorganisatie die verantwoordelijk is voor een brede maatschappelijke afweging. Daardoor komen ook de bredere maatschappelijke effecten van de luchthaven aan bod in dit onderzoek. De vraag of er een MKBA is uitgevoerd, hoort bij dit aspect. Voor de provincie Drenthe komen zo mogelijk ook de effecten van het ruimtelijke ontwikkelingsproject rondom GAE aan de orde. Anderzijds vindt een beoordeling plaats van de bedrijfsplannen van GAE en de plannen voor nieuwe ontwikkelingen. Daarmee focust het op de eigenaars-/aandeelhoudersrol van de provincies Groningen en Drenthe. De besluitvorming door de twee deelnemende gemeenten en de private aandeelhouder FB Oranjewoud vallen buiten het onderzoek.

Het eerdere onderzoek van de Noordelijke Rekenkamer naar GAE is uitgekomen in 2013. Daarna heeft de provincie in 2016 een MKBA laten opstellen.²¹ Het onderzoek gaat over de periode van die MKBA in 2016 tot 1 juli 2022.

De verslaglegging over het onderzoek geschiedt in één gezamenlijk rapport voor de provincie Groningen en Drenthe. Wellicht zal voor Drenthe een extra hoofdstuk over het ruimtelijke ontwikkelingsproject in het rapport worden opgenomen.

Planning onderzoek

Het onderzoek loopt volgens de planning van mei 2022 tot en met december 2022.

Activiteit	Periode
Oriëntatie	Mei 2022
Vaststellen onderzoeksplan	Half mei 2022
Vorbereiding onderzoek en terugblik (o.a. opvragen documenten + selectie onderzoeksbureau)	Mei – juni 2022
Beoordeling toekomstplannen en MKBA's (door extern bureau)	Juni – augustus 2022
Reconstructie rol aandeelhouders	Juni – juli 2022
Reconstructie publiek debat	Juni – juli 2022
Nota van bevindingen	September 2022
Ambtelijk hoor en wederhoor	Oktober 2022
Schrijven eindrapport	Oktober 2022
Bestuurlijk hoor en wederhoor	November 2022
Aanbieding eindrapport	December 2022

²¹ Ecorys, MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde, Rotterdam, 27 September 2016.

Bronnen

Bus, L. & Manshanden, W. (2022). Werkwijzer luchtvaart-MKBA's bevoordeelt uitbreiding vliegverkeer. In: ESB, 107(4806), 17 februari 2022.

Ecorys, MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde, Rotterdam, 27 September 2016.

Groningen Airport Eelde, Projectplan NXT Airport, zonder datum.

Groningen Airport Eelde, Visie, strategie en toekomst Groningen Airport Eelde, 22 september 2020.

Noordelijke Rekenkamer, Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde: een onderzoek naar het aandeelhouderschap van de provincies Drenthe en Groningen in GAE NV, Assen, 4 november 2013.

Pot, F.J. & Koster, S. (2022). Small airports: Runways to regional economic growth. In: Journal of Transport Geography,.

<https://www.nu.nl/provinciale-statenverkiezingen-2019/5785686/is-een-verlieslijdend-vliegveld-wel-in-de-lucht-te-houden.html>

<https://raad.tynaarlo.nl/documenten/Schriftelijke-vragen/Tussenbericht-inzake-vragen-Leefbaar-Tynaarlo-Routefonds-Groningen-Airport-Eelde-geliquideerd.pdf>

<https://www.groningenairport.nl/uploads/fckconnector/2c4b44e1-543b-51ee-a765-ab89ef23c3fc/3185265581/AOPA%20Meiltje%20de%20groot.pdf>

<http://vole.nl/>

<https://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport-eelde/de-organisatie/duurzaamheid/nxt-airport>

<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103262>

