

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

867

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de motie-Koerhuis om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te waarborgen* (Kamerstuk 31 936, nr. 915) (ingezonden 14 november 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 november 2022).

Vraag 1

Herinnert u zich de motie-Koerhuis om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te waarborgen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Welke gesprekken met Groningen Airport Eelde heeft u gehad en welke mogelijkheden heeft u in kaart gebracht om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te waarborgen?

Antwoord 2

In het licht van de motie-Koerhuis om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te waarborgen¹ heeft het Ministerie van IenW in meerdere gesprekken met de luchthaven en de provincies Groningen en Drenthe gesproken over de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit en de onderbouwing voor de toekomstplannen van Groningen Airport Eelde. Zo heeft er op 29 augustus jl. een overleg plaatsgevonden tussen het ministerie, de directie van Groningen Airport Eelde en de Gedeputeerden van Groningen en Drenthe. Op 16 september jl. heeft een bezoek plaatsgevonden van het ministerie aan Groningen Airport Eelde en ook bij de gesprekken met de Royal Schiphol Group is het ministerie betrokken. In deze gesprekken is ook gesproken over de toekomst van Groningen Airport Eelde, over de aanvraag voor een Luchthavenbesluit en over het intensiveren van de samenwerking. Daarbij geldt wel dat, zoals aangegeven in mijn brief van 31 mei jl.², het primair aan de luchthaven (en haar aandeelhouders) is om in samenwerking met de regio de toekomst te

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 915.

² Kamerstuk 31 936, nr. 939.

bepalen. Daarbij past dat het Rijk geen bijdragen doet in exploitatie of instandhouding van regionale luchthavens³. Daarnaast zijn er ook geen financiële middelen beschikbaar vanuit de begroting om hier invulling aan te geven.

Vraag 3

Klopt het dat op de begroting van Infrastructuur en Waterstaat middelen beschikbaar worden gesteld voor regionale luchthavens op de BES-eilanden?

Antwoord 3

Er staat jaarlijks ongeveer € 465.000,- op de begroting van Infrastructuur en Waterstaat voor luchtvaart in Caribisch Nederland.

Vraag 4

Kunt u toelichten waarvoor de beschikbaar gestelde middelen voor regionale luchthavens op de BES-eilanden worden gebruikt?

Antwoord 4

In 2009 is naar aanleiding van het adviesrapport van de Commissie Havermans besloten om jaarlijks geld beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van kennis over luchtvaart op Caribisch Nederland. In tegenstelling tot de regionale luchthavens in Europees Nederland, zijn de luchthavens op Bonaire, Saba en Sint Eustatius essentieel om deze eilanden te bereiken. Gelet op het insulaire karakter van Caribisch Nederland zijn spoorwegen en snelwegen niet beschikbaar. Lucht- en scheepvaart zijn de enige modaliteiten die deze Nederlandse gebieden kunnen ontsluiten. In de begrotingsverantwoording kunt u jaarlijks lezen waaraan de middelen worden besteed. Voor 2023 wordt het geld besteed aan verschillende zaken, zoals het ondersteunen van Saba bij het opstellen van een beheer- en onderhoudsplan, het beschikbaar stellen van opleidingsbudget voor Saba en Sint Eustatius en het verkennen van duurzame kennisborging op de Cariben.

Vraag 5

Klopt het dat een deel van de beschikbaar gestelde middelen wordt gebruikt voor de kosten van baanverlichting?

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Klopt het dat de kosten van baanverlichting worden gekwalificeerd als kosten voor niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB-kosten)?

Antwoord 6

Of bepaalde kosten kwalificeren als kosten voor niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB-kosten) is van belang bij beantwoording van de vraag of de Europese staatssteunregels van toepassing zijn. De BES-eilanden hebben een bijzonder status binnen de EU en dat betekent dat er maar een beperkt aantal verdragsbepalingen op de eilanden van toepassing zijn. De Europese staatssteunregels maken hier geen onderdeel van uit. De kosten van de baanverlichting kunnen in deze context dan ook niet worden gekwalificeerd als NEDAB-kosten.

Vraag 7

Welke mogelijkheden ziet u om middelen beschikbaar te stellen voor de NEDAB-kosten van andere regionale luchthavens, zoals Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport?

³ Deze lijn is vastgelegd met de nota Regionale Luchthavenstrategie (RELUS) en sindsdien door opeenvolgende kabinetten gevolgd. In dat kader heeft het Rijk de bijdragen aan de exploitatie van onder andere MAA en GAE afgekocht met investeringsbijdragen en afkoopsommen.

Antwoord 7

Deze vraag impliceert een zekere gelijkheid tussen de luchthavens van Bonaire, Saba, Sint Eustatius, Maastricht en Groningen. Die implicatie is onterecht. De regionale luchthavens van nationale betekenis ontleen hun status aan artikel 8.1, lid 3, van de Wet Luchtvaart. De luchthavens van Bonaire, Saba en Sint Eustatius zijn aangewezen op grond van artikel 30 van de Luchtvaartwet BES. De luchthavens van Bonaire, Saba en Sint Eustatius zijn een essentiële schakel in de bereikbaarheid van de eilanden waarop ze liggen. Er zijn geen alternatieve modaliteiten om deze eilanden te ontsluiten. Inwoners van Caribisch Nederland zijn van de luchthaven afhankelijk voor zaken als een bezoek aan een medisch specialist, een notaris, familie en vrienden, of een boodschap op het naastgelegen grote eiland zo'n 50 km verderop. Inwoners van Groningen of Maastricht kunnen voor zulke zaken ofwel terecht in eigen stad, ofwel zich per trein, bus, fiets of gemotoriseerd wegverkeer verplaatsen. Voor het overige deel is deze vraag hetzelfde als vraag 8, en ik verwijs u voor het antwoord op dit deel naar mijn antwoord op die vraag.

Vraag 8

Bent u bereid om in gesprek te gaan met Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport en de mogelijkheden in kaart te brengen om middelen beschikbaar te stellen voor de NEDAB-kosten?

Antwoord 8

De lijn die het kabinet inzet met betrekking tot financiële middelen richting luchthavens is dat het Rijk niet bijdraagt aan de exploitatie en instandhouding van luchthavens. NEDAB-kosten maken onderdeel uit van het in stand houden van luchthavens. Als zodanig valt het beschikbaar stellen van middelen hiervoor vanuit het Rijk daarom niet binnen het luchtvaartbeleid. Dit wordt dan ook voor geen enkele luchthaven door het Rijk gefinancierd. Een uitzondering maken voor de financiering van NEDAB-kosten bij de luchthavens door het Rijk zou tevens voor aanzienlijke kosten zorgen, waarvoor geen middelen op de rijksbegroting staan. Op dit moment ontvangen Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde wel NEDAB-steun (brandweer, securitykosten) via de publieke aandeelhouders (provincies, gemeenten). Bij Maastricht Aachen Airport gaat het voor de komende jaren om NEDAB-steun ter hoogte van circa 5,5 mln. euro per jaar. Groningen Airport Eelde ontvangt circa 3 mln. euro aan NEDAB-steun per jaar.

Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden voor de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat?

Antwoord 9

Ja.