

Schriftelijke vragen Statenfractie PvdA Noord-Brabant

Betreft: Airport Eindhoven, en nu?

's-Hertogenbosch, 16 maart 2018

Geacht College,

Het huidige Luchthavenbesluit Eindhoven, daterend uit 2014, is geldig tot en met 2019 en voor 1 januari 2020 moet er een nieuw besluit liggen. Om tot dit nieuwe besluit te komen is er een proces gestart. Dit bestaat uit meerdere onderzoeken over de toekomst van Eindhoven Airport. Op dit moment is fase 1 gestart die betreft een analyse op basis van de volgende thema's:

1. Economische spin-off (provincie Noord-Brabant)
2. Duurzaamheid, leefbaarheid en milieu (gemeente Eindhoven)
3. Landzijdige bereikbaarheid (provincie Noord-Brabant)
4. Luchtzijdige bereikbaarheid (Rijksoverheid incl. LVNL/CLSK)
5. Airport infrastructuur (Eindhoven Airport)

Vooruitlopend op deze onderzoeken hebben de fracties van PvdA en GroenLinks de volgende vier vragen aan uw college:

1. Vullen Leefbaarheidsfonds Eindhoven Airport

Per 1 januari 2018 is de stichting Leefbaarheid operationeel. Een stichting met een vermogen van € 880.000 ("het leefbaarheidsfonds") dat beschikbaar is gekomen door bijdragen van het Rijk, de provincie, de gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport en Stichting Milieufonds. Het fonds voorziet in financiële bijdragen aan (innovatieve) projecten van omwonenden die het milieu en het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven verbeteren. De fracties van PvdA en GroenLinks zijn van mening dat:

- *De huidige € 880.000 een schijntje is in verhouding tot de overlast van alle omwonenden.*
- *De inzet van het leefbaarheidsfonds breder moet worden.*
- *Het tegenstrijdig voelt dat er op dagelijkse levensmiddelen of een treinkaartje BTW wordt geheven en dat dit op vliegen niet het geval is.*

Is het college van GS het met de fracties van PvdA en GroenLinks eens dat zij zich in haar rol van aandeelhouder van Eindhoven Airport uit moet spreken voor een lokale vliegbijdrage van één euro voor Europese vluchten en zo als voorbeeld te dienen voor andere vliegvelden en deze extra inkomsten van de vliegtaks direct te storten in het leefbaarheidsfonds van Eindhoven Airport?

Denk hierbij aan als 'vlucht voorbereidingskosten' of 'luchthaven administratiekosten' of het gewoon benoemen als 'Eindhoven Airport Leefbaarheidsbijdrage'?

- a) Zo ja, welke instrumenten heeft de provincie Brabant als maatschappelijk activistisch aandeelhouder ter beschikking om het recht van een aandeelhouder op een vliegbijdrage, actief op te eisen?
- b) Zo nee, waarom niet?

Zie ook: <https://www.ed.nl/eindhoven/een-vliegtaks-voor-eindhoven-airport-kan-dat-eigenlijk-wel~ad17908f/>

2. CO2 uitstoot is leidend

De klimaatverordening vraagt om de CO2-uitstoot van Eindhoven in 2030 met 55% terug te dringen, en in 2050 met ten minste 95% (t.o.v. 1990 vermindering van 1.200.000 ton/jaar). De mobiliteit goed is voor 28%

van de CO₂-uitstoot op het grondgebied van Eindhoven. Hiervan is 11% afkomstig van snelwegen waar de gemeente Eindhoven zelf nauwelijks invloed op heeft. Uit berekeningen van CE Delft blijkt dat 43.000 vertrekkende vluchten zorgen voor ca. 630.000 ton CO₂- uitstoot. De Statenfracties van PvdA en GroenLinks zijn van mening dat:

- De provincie Brabant alles in gang moeten zetten om het klimaatakkoord van Parijs te halen.
- De provincie Brabant ook een rol heeft als aandeelhouder voor de CO₂- uitstoot van vluchten.
- CO₂- uitstoot enkel wordt meegenomen als een effect of knelpunten bij de vier scenario's. (43.000, 55.000, 73.000 en 100.000 vliegtuigbewegingen in 2030).

Is het college van GS evenals de fracties van PvdA en GroenLinks van mening dat zij in haar rol van aandeelhouder van EA de doelstellingen uit de klimaatverordening als leidend uitgangspunt moet nemen voor de te analyseren scenario's m.b.t. eventuele groei van Eindhoven Airport, en zich als maatschappelijk activistisch aandeelhouder in moet zetten om bovenstaand besispunt voor elkaar te krijgen en ook de andere aandeelhouders hierover te benaderen?

- a) Zo ja, welke instrumenten heeft de provincie Brabant als maatschappelijk activistisch aandeelhouder ter beschikking om de doelstellingen uit de klimaatverordening actief op te eisen?
- b) Zo nee, waarom niet?

3. Maatschappelijk activistisch aandeelhouderschap

Al geruime tijd wordt aandacht gevraagd voor de stille reserve, tussen de € 80 en 90 miljoen groot, die bij Eindhoven Airport NV (EA) op de balans staat. De Statenfracties van PvdA en GroenLinks zijn van mening dat:

- *Dat de aangenomen motie in de gemeenteraad van Eindhoven op 7 november 2017 door het college, in haar rol van aandeelhouder van EA in uitvoering moet worden gebracht in samenspraak met de aandeelhouder van Brabant, waarin wordt opgeroepen het dividendbeleid van EA in lijn te brengen met het dividendbeleid van haar grootste aandeelhouder, Schiphol NV (Schiphol).*
- *Eindhoven Airport geen gewone commerciële onderneming is, maar een voor de Brainport regio zeer belangrijke verbonden partij met een groot maatschappelijk en publiek belang en forse impact op de duurzaamheid en leefbaarheid in de regio.*
- *Meerderheidsaandeelhouder Schiphol geen deugdelijke onderbouwing heeft aangegeven waarom het dividendbeleid van haar dochter EA (5% dividend) zo afwijkt van het door Schiphol zelf gehanteerde dividendbeleid (50% dividend).*

Is het college van GS net als de fracties van PvdA en GroenLinks van mening dat zij in haar rol van aandeelhouder van EA het dividendbeleid van EA in lijn moeten brengen met het dividendbeleid van haar grootste aandeelhouder, Royal Group Schiphol NV (Schiphol)?

- a. Zo ja, welke instrumenten heeft de provincie Brabant ter beschikking om het recht van een aandeelhouder op een fatsoenlijk dividend, in lijn met de gebruikelijke dividenduitkering van aandeelhouder Schiphol, actief op te eisen?
- b. Zo nee, waarom niet?

4. Onderscheid zakelijke en toeristische bestemmingen/passagiers

Het huidige Luchthavenbesluit Eindhoven, daterend uit 2014, is geldig tot en met 2019 en er moet voor 1 januari 2020 dus een nieuw besluit liggen. Eindhoven Airport NV (EA) heeft in haar strategie benoemd 'meer focus op zakelijke reizigers' te willen leggen om daarmee het belang van Brainport te dienen. Het bestuur van de provincie Noord-Brabant, een van de drie aandeelhouders van EA, heeft zeer recent kenbaar

gemaakt geen extra vakantievluchten te willen en EA te zien als een vliegveld ter ondersteuning van de Brainport economie. In het zeer recente verleden is er ook door Eindhoven Airport bewust een onderscheid gemaakt tussen zakelijke en toeristische bestemmingen/passagiers en er bestond dus ook een definitie van een zakelijke bestemming/passagier. De fracties van PvdA en GroenLinks zijn van mening dat het aantal toeristische bestemmingen/passagiers van en naar EA de afgelopen jaren een grote 'vlucht' heeft genomen.

- Twee van de drie aandeelhouders willen geen groei van het aandeel toeristische bestemmingen/passagiers voor EA en zien het belang van de EA vooral ter ondersteuning van de Brainport economie.*
- De economische spin-off voor de Brainport regio van een zakelijke bestemming/ passagier is anders dan die van een toeristische bestemming/passagier en het is daarom van belang dit onderscheid mee te nemen in het onderzoek naar de economische spin-off van EA.*
- Een puur commerciële benadering gaat voorbij aan de rol van EA als publieke en verbonden partij met bijbehorende maatschappelijke verantwoordelijkheid en aan de negatieve effecten die een luchthaven heeft op duurzaamheid en leefbaarheid.*

Is het college van GS het met de fracties van PvdA en GroenLinks eens dat zij in haar rol van aandeelhouder van EA in overleg met EA moet komen tot een heldere definitie van zakelijke en toeristische bestemming/passagier en deze mee moet nemen in de diverse scenario's die uitgewerkt worden in het kader van het onderzoek naar de economische spin-off van EA? En dat zij er verder zorg voor dient te dragen dat de effecten van de keuze voor meer of minder toeristische bestemmingen/ passagiers zichtbaar worden?

- Zo ja, welke instrumenten heeft de provincie Brabant ter beschikking om als aandeelhouder af te dwingen dat er meer zakelijke vluchten komen?
- Zo nee, waarom niet?

Wij kijken met belangstelling uit naar uw antwoorden.

Met vriendelijke groet,

Ben Maas,

Sjo Smeets

PvdA

GroenLinks