



Aan de gemeenteraad

Portefeuillehouder	Team	Bijlage	Datum	Onderwerp
Theo Faber	MB	-	21 november 2023	Quickscan Elektrisch Vliegen

Geachte leden van de raad,

Op 28 februari 2023 is de raad geïnformeerd over de "procedure project vliegveld Ameland". Daarin is ingegaan op met name de tussenstap die het college heeft ingelast om de toekomstige ontwikkelingen van elektrisch vliegen en de gevolgen hiervan voor het vliegveld Ameland te onderzoeken. Dit is gedaan in de vorm van een "quickscan".

Deze brief is een vervolg op de raadsbrief van 28 februari 2023.

De quickscan is uitgevoerd door de volgende stappen te doorlopen:

- Interviews met leden van de begeleidingsgroep
- Verificatie van de in gesprekken opgehaalde informatie via (online) bureaustudie
- Overleg met vertegenwoordiging vanuit het ruimtelijke domein van gemeente Ameland
- Overleg met vertegenwoordiger OFD (Ostfriesischer Flugdienst) om kansen en risico's van lijnvluchten te bespreken
- Overleg met Scylax naar aanleiding van berichtgeving dat FLN (FRISIA-Luftverkehr GmbH Norddeich) daarmee elektrische lijnvluchten zal starten richting de Duitse Waddeneilanden (<https://www.fliegermagazin.de/news/neues-e-flight-projekt-scylax/>)
- Overleg met de initiatiefnemer van elektrisch vliegen op vliegveld Teuge

Uitkomsten:

Deel 1: Zijn elektrische lijnvluchten een kansrijke toevoeging voor Ameland?

Om antwoord te kunnen geven op de vraag of emissieloos vliegen een aanvulling zou kunnen zijn op de bereikbaarheid van Ameland is de nodige informatie verzameld die hieronder is gebundeld.

Het is goed om als toevoeging te vermelden, dat het criterium voor betaalbaar en economisch in dergelijke vernieuwende casussen altijd lastig is. Om deze reden een korte beschrijving van hoe deze begrippen zijn meegenomen in de quickscan:

- De bereikbaarheid voor Ameland verbeteren met een emissieloze lijnverbinding met de wal zou qua ticketprijzen interessant moeten zijn voor een breed publiek, waaronder ook voor Amelanders die op regelmatige basis naar de wal gaan.
- In de casus zou rekening moeten zijn gehouden met zowel de stichtingskosten als de exploitatielasten. Een substantiële stijging van de exploitatielasten is hierbij voor de gemeente een hinderpaal.

Jelmeraweg 1
9162 EA
Ballum-Ameland
Tel. 0519-555555
Fax 0519-555599

Postadres:
Postbus 22
9160 AA
Hollum-Ameland

info@ameland.nl
www.ameland.nl

Bundeling van de opgehaalde informatie:

- Voor een elektrische lijnvlucht moet worden gekoerst op een zo kort mogelijke verbindingslijn.
- Voor een lijnverbinding is het niet mogelijk om aan te sluiten bij een bestaand vliegveld, omdat de vliegtijd dan te lang is voor een economisch haalbaar model. Voor een betaalbare en economisch haalbare vliegverbinding dient de afstand minimaal gehouden te worden en is de aanleg van een nieuwe start/landingsbaan op het vasteland, direct aan de Waddenkust noodzakelijk.
- Voor een lijnvlucht zal aan beide zijden een veiligheidsregime voor passagiers gaan gelden en moeten worden bemand en geëxploiteerd. De kosten daarvan zijn nog niet gekwantificeerd, maar lijken op voorhand deze casus lastig te maken.
- Toestellen die elektrisch vliegen met passagiers zijn nog niet beschikbaar. Hoewel de ontwikkeling snel gaat is het een issue, dat de payload van elektrische vliegtuigen nog te beperkt is. Voordat tot een commerciële exploitatie kan worden gekomen, is het nodig dat eerst de batterijtechniek nog met een forse factor verbetert. De energiedichtheid van een accu (kWh/kg) is op dit moment nog een beperkende factor.
- Ook Scylax, een voorloper in Europa, heeft het toestel wat geschikt is voor 10 passagiers + piloot en is mede om deze reden (payload) op de lange baan geschoven.
- Om een lijnvlucht een structurele bijdrage te laten leveren aan de bereikbaarheid van Ameland zou het vliegveld 365 dagen per jaar bruikbaar moeten zijn. Dit zou een verharde start en landingsbaan vragen. De lengte daarvan is afhankelijk van de eisen die de nog te ontwikkelen vliegtuigen zullen stellen aan deze start/landingsbaan (lengte).
- Vliegveld Ameland heeft een maximaal aantal vliegbewegingen (6.316). Deze worden op dit moment nagenoeg benut. Het aantal vliegbewegingen is op dit moment dus hoger dan aangegeven in het raadsvoorstel van 25 oktober 2021, waarin nog een mogelijke groei beschreven is. Dit betekent, dat op het vliegveld geen substantiële stijging van het aantal vliegbewegingen mogelijk is als de bestaande bedrijfsvoering (lees starten en landen met fossiel aangedreven vliegtuigen) wordt voortgezet. Beperkte uitbreiding is alleen mogelijk als de bestaande vliegbewegingen ook worden omgezet naar elektrisch of hybride vliegen (lees: bestaande vliegbewegingen minder geluidsoverlast zullen veroorzaken).
- Op basis van de nu opgehaalde informatie is het niet te verwachten dat een financieel gezonde, commerciële exploitatie van een lijnverbinding de komende 10 jaar realistisch is.

Samengevat: er zijn zowel technische als juridische en financiële redenen om het onderzoek naar de ontwikkeling van lijnvluchten nu niet voort te zetten.

Deel 2: Bestaand gebruik omzetten naar emissieloos gebruik

Het huidige gebruik bestaat in hoofdlijnen uit de volgende groepen (opgave uit registratie Vliegveld Ameland):

- Rondvluchten (966 bewegingen)
- Vluchten gerelateerd aan parachutespringen (1.324 bewegingen)
- Privé vluchten (2.800 bewegingen)
- Les/oefenvluchten (186 bewegingen)
- Ambulancevluchten (286 bewegingen)
- Inspectievluchten (86 bewegingen)
- Overig

Het ligt in de lijn der verwachtingen dat het huidige gebruik van het vliegveld de ontwikkelingen in de markt zal volgen. Als er elektrische vliegtuigen op de markt komen die exploitatie technisch gunstiger zijn dan de huidige, dan zal geleidelijk worden overgestapt. Dit proces zal zeker meer dan 10 jaar duren en afhankelijk zijn van een groot aantal factoren:

- Beschikbaarheid in de markt
- Beschikbaarheid van laadfaciliteiten op het vliegveld (ook voor bezoekende toestellen)
- Investeringskosten (kapitaalbehoefte)
- De businesscase voor de vlieger
- Initiatief en ambitie van de individuele vliegveldgebruikers

Door alle leden van de gebruikersgroep wordt aangegeven, dat elektrisch/emissieloos vliegen interessant is en breed wordt gevolgd, maar dat elektrisch vliegen voor het komende decennium moet worden gezien als een toevoeging aan het huidige gebruik en niet als een vervanging.

Conclusie quickscan elektrisch vliegen

Elektrisch vliegen is serieus in opkomst maar een lijnvlucht wordt voorlopig nog niet gezien als realistische toevoeging voor de verbondenheid van Ameland met het vaste land.

Wel is het realistisch dat het huidige gebruik van het vliegveld stap voor stap richting elektrisch zal gaan. Het hebben van een laadfaciliteit voor de (bezoekende) toestellen, zal deze ontwikkeling stimuleren en op termijn ook noodzakelijk worden voor vliegveld Ameland. In het vervolgtraject wordt daarom een laadfaciliteit uitgewerkt in een businesscase met bij voorkeur groene opwek en opslag ter plaatse om de belasting van het elektriciteitsnet te ontzien.

De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vliegen zullen op de korte termijn geen impact hebben op de gewenste bebouwing op het vliegveld.

Samenhang met het project Kwaliteitsimpuls Vliegveld.

Het huidige project waarbij gewerkt wordt aan een plan voor nieuwbouw is een uitwerking van het raadsbesluit van 25 oktober 2021. De raad heeft in deze vergadering uitgesproken dat het vliegveld een belangrijke voorziening is voor Ameland. Er is geen reden om aan te nemen dat dit standpunt is gewijzigd.

Als onderdeel van het raadsvoorstel zijn destijds meerdere modellen voorgelegd. Het oordeel van Hus & Hiem over het gepresenteerde ontwerp, de gestegen bouwkosten en de nu uitgevoerde quickscan geven aanleiding om de waardering van de verschillende modellen te heroverwegen. Nu kiezen voor nieuwbouw betekent een langjarige (financiële) verplichting voor de gemeente, terwijl niet zeker is of het huidige gebruik in 2035 al volledig getransformeerd is naar emissieloos en of emissieloze lijnvluchten tegen die tijd misschien wél realistisch en van toegevoegde waarde zijn voor Ameland.

Het college zal de modellen op basis waarvan de raad besloten heeft actualiseren. Hierbij kan het zijn dat factoren anders worden gewogen. In de beoordeling kan dan gelijk de financiële casus worden geactualiseerd. Wederom worden de begeleidingsgroep c.q. de belangrijkste gebruikers hierbij betrokken.

Het streven is om deze complexe fase aanvang 2024 af te ronden en te komen met een hernieuwd raadsvoorstel.

Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders



Leo Pieter Stoel
burgemeester



Roelof Burghoorn
locosecretaris-directeur