



Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

Aan de Voorzitter, resp. leden van de commissie bestuur en financiën van Provinciale Staten van Drenthe

Onderwerp: Geactualiseerd Businessplan van Groningen Airport Eelde van december 2008.

Eelde 15-3-2009

Geachte Voorzitter,

In het nu voorliggende geactualiseerde businessplan van Groningen Airport Eelde d.d. december 2008 zijn belangrijke uitgangspunten fundamenteel gewijzigd. Daardoor vervallen ons inziens de gronden voor uw besluit tot exploitatiesteun uit 2003. Wij hebben het nieuwe plan bestudeerd, bovendien hebben wij het vergeleken met het plan uit 2003. Deze studie leidt tot enkele observaties en conclusies die ons van belang lijken voor uw politieke besluitvorming.

Zoals bekend hebben het rijk en enkele regionale overheden in 2003 een overeenkomst gesloten betreffende exploitatiesteun voor GAE, ten bedrage van een miljoen Euro, jaarlijks te betalen, tot 2012.

De provincie Drenthe draagt diensgevolge jaarlijks € 351.000 bij aan de exploitatietekorten van GAE.

Het nieuwe businessplan gaat echter uit van continuering van deze ondersteuning t/m 2018. Daartoe is minimaal het aanvullende besluit van uw kant nodig om nog gedurende zes extra jaren exploitatiesubsidie te blijven geven.

Er echter zijn nog ook andere belangrijke zaken waarover de provincie momenteel een besluit zou moeten nemen.

Bankleningen à € 17.000.000.

GAE wil nieuwe bankleningen aangaan voor de financiering van onder andere een nieuwe terminal, een nieuwe taxiway en voor uitbreiding van parkeerterreinen. Doordat GAE zelf geen hypothecaire mogelijkheden meer heeft, zullen de diverse overheden, waaronder u als provincie, garant moeten staan voor a) de terugbetaling van dit bedrag en b) de aflossing en de rentebetalingen.

Onze vraag aan u is in dit verband: Is de provincie bereid om garant te staan voor deze lening, alsmede voor de rentebetalingen en de aflossing, in het voor de hand liggende geval dat GAE hiertoe niet in staat blijkt?

- 1 -

Secretariaat
Postbus 47
9765 ZG Paterswolde
050-4062465

Woordvoerder
F.A.J. van Beukering
050-4062465
www.vole.nl
email: info@vole.nl

Postbank
Gironummer 204082
Ver. Omwonenden Eelde
te Eelde

Overigens, gegeven het huidige financiële klimaat, is weinig fantasie nodig om te verwachten, dat een bank stevige garanties zal vragen.

Duur van de financiering ook na 2018.

Volgens dit geactualiseerde businessplan houdt men dus rekening met een verlenging van de financiering van 2012 tot het jaar 2018, dus met zes extra jaren, doordat men er van uitgaat, het “breakevenpunt” te halen in 2018.

Bovendien zegt men te verwachten in 2015 al 600.000 passagiersbewegingen te bereiken, zoals staat in de voorlaatste zin van het plan . (6. Conclusie).

Maar:

- GAE gelooft kennelijk zelf niet in deze 600.000 passagiers want in grafiek 4 noemt men 232.000 vertrekkende passagiers en dan kom je op $2 \times 232.00 = 464.000$ passagiersbewegingen van en naar GAE.
- De groei van 2011 tot 2017 zal volgens het nieuwe plan vooral te danken zijn aan lijndiensten point to point en aan low cost lijndiensten.
Als u en wij nu iets hebben geleerd van de afgelopen tiental jaren (1997 tot 2008), is het dat er voor lijndiensten op GAE gewoon te weinig klanten zijn!
De baanlengte speelt hier overigens geen enkele rol. De recente lijndienst door de VLM op London City, die in juli 2008 is gestopt, had gewoon een te lage bezetting.
Kortom, nu wordt er weer een fantastische groei voorspeld, maar juist in het segment waarin pogingen steeds maar weer zijn mislukt.
- De beloofde 600.000 passagiersbewegingen in 2017 zijn een illusie. De politiek zou daarom als uitgangspunt moeten nemen, dat de beloofde “breakeven situatie” in de komende decennia zeer onwaarschijnlijk is.

Nog enkele observaties uit het BP van december 2008

1. Zekerheid nummer een:
De schulden van GAE groeien met € 17 miljoen indien men inderdaad leningen aangaat voor een nieuwe terminal, uitbreiding parkeerterreinen en voor de nieuwe taxi-way.
2. Zekerheid nummer twee: Rentebaten van € 287.000 in 2007, worden rentelasten van € 520.000 per jaar in 2017
3. Zekerheid nummer drie: Afschrijvingen van € 690.00 in 2007, stijgen explosief naar € 1.485.000 in 2017.

Hier komt nog een forse onzekerheid bij, namelijk die met betrekking tot de betaling van Luchtbeveiliging Nederland (LVNL)

In het BP is geen enkele voorziening opgenomen voor de betaling van de LVNL op Eelde.

Heeft GAE de garantie van de kant van de LVNL, dat de centrale LVNL de kosten van Eelde, nu rond € 3 miljoen per jaar, tot het jaar 2018 zal dragen?

Wij hebben zo'n garantie nergens in het plan kunnen vinden.

Niet aangemelde staatssteun.

Wij missen in het plan zelfs maar een korte verwijzing naar deze kwestie.

Zoals bekend is Brussel momenteel bezig met dit steundossier en als de EC onderdelen van de reeds verschaft subsidies gaat afkeuren, ontstaat er een extra financieel probleem voor GAE

Conclusie aangaande twee beleidskeuzen:

Als we de voorliggende informatie in zijn totaliteit bezien, zijn er eigenlijk maar twee logische beleidsvarianten mogelijk waartussen u een politieke keuze zult kunnen maken:

A) Exploitatiesteun van onbeperkte duur voor GAE.

Gegeven het beperkte achterland is de belofte van 600.000 passagiersbewegingen volstrekt onrealistisch. Daardoor valt zoals gezegd het break evenpunt in het komende decennium niet te bereiken. Indien de wens GAE te behouden voorop staat, zal de politiek dus in wezen moeten besluiten een blanco cheque uit te schrijven voor de exploitatie van het vliegveld.

B) Heroverweging van het principe van exploitatiesteun voor GAE.

U kunt immers ook besluiten tot een principiële heroverweging van de exploitatiesteun aan GAE, waarbij de consequenties voor het vliegveld nog onderzocht moeten worden.

Graag geven wij u voor uw komende besluitvorming, de volgende eisen mee, die u volstrekt redelijkerwijs kunt stellen aan de leiding van GAE:

GAE baseert het beleid van nu af aan op goed onderbouwde realistische en redelijkerwijs haalbare verwachtingen, waarbij de luchthaven lessen trekt uit de mislukkingen en de successen van de afgelopen periode.

Uitgangspunt bij dit alles is het bestaan van een regionaal vliegveld dat ten dienste staat van de noordelijke economie en waarmee men de schaalgrootte in overeenstemming houdt. Het huidige vliegveld biedt immers een voorziening, die goed geschikt is voor noordelijke zakenvluchten, medische vluchten en voor de meeste populaire toeristische bestemmingen.

De marketinggelden van GAE zullen niet meer in hoofdzaak gebruikt moeten worden om toeristen weg te brengen naar verre bestemmingen zoals nu gebeurt. Voortaan dient GAE de marketinginspanningen te richten op het aantrekken van toeristen naar onze mooie regio, zodat ze hier in het noorden hun geld zullen uitgeven. Daar heeft de noordelijke economie meer aan.

Laten wij er voorlopig van uitgaan dat GAE op de huidige schaal opereert en een grote inspanning levert door te snijden in de kosten. Een vergelijking van kentallen van GAE met die van concurrenten, ondersteunt namelijk het vermoeden, dat er veel te besparen valt op de luchthaven.

In het nieuwe businessplan staan geen vrachtluchten vermeld.

Hierdoor vervalt het belangrijkste argument voor de baanverlenging.

Bovendien ontbreken in het nieuwe businessplan gegevens over de extra exploitatielasten die een langere baan met zich brengt.

U zou in rede kunnen overwegen af te zien van de baanverlenging en eerst de interne organisatie van GAE drastisch te stroomlijnen en financieel gezond te maken.

Zelfs indien dit lukt, moet de politiek rekening blijven houden met de noodzaak dat het vliegveld nog langdurig ondersteuning nodig heeft..

Mocht de markt zich na enige jaren alsnog zodanig ontwikkelen, dat baanverlenging op goede gronden nodig blijkt, dan bieden nieuwe wettelijke mogelijkheden daarvoor de ruimte. De nieuwe Luchtvaartwet (RBML) geeft namelijk mogelijkheden om noodzakelijke infrastructuur aan te leggen. Afzien van baanverlenging nu, wil dus geenszins zeggen, dat de laatste kans hierop is afgesneden.

Wat betreft mogelijke kostenbesparingen: Zijn een directeur, financieel directeur, marketing-manager en havenmeester, niet een te zware belasting voor een dergelijk bescheiden vliegveld?

Als laatste willen we nog eens benadrukken, dat wij als vereniging van omwonenden VOLE, groot belang hechten aan een goede relatie en een goed buurmanschap met de luchthaven.

Met de nieuwe interim-directie treden wij daarom graag in gesprek over de totstandkoming van een convenant tussen de luchthaven en omwonenden.

Wij zijn gaarne bereid om bovenstaande gedachten nader aan u toe te lichten, zowel tijdens uw vergadering als er buiten.

Namens de vereniging VOLE:

Ir. F.A.J. van Beukering
(Secretaris)