

Deze reactie bevat drie onderdelen

Afkoop verliesafdekking door het Rijk
Aanschaf aandelen G.A.E.
Afkoop baanverlenging

AFKOOPT VERLIESAFDEKKING DOOR HET RIJK

Ofschoon het Rijk met de aandeelhouders van GAE al in 2001 een contract sloot over de afkoop van de verliesbijdrage door het Rijk komt dit onderwerp terug in het nieuwe contract omdat de leden van raden en staten geen partij waren bij het contract in 2001. Zij zijn derhalve niet gebonden aan het contract uit 2001. De colleges willen de raden en staten graag doen geloven dat dit een gepasseerd station is.

De verliesafdekking **tot** een maximum wordt in het huidige voorstel omgezet in een subsidie **gelijk aan** de maximale bijdrage. Per jaar dus voor de provincies Groningen en Drenthe ieder € 308.062, voor de gemeente Groningen € 264.053, voor de gemeente Assen € 105.621, voor de gemeente Tynaarlo € 35.207.

AANSCHAF AANDELEN G.A.E.

Aan de overdracht van de aandelen stelt het Rijk de voorwaarde dat tot 2016 de luchthaven **koste wat het kost** wordt opengehouden. Tot 2043 dient bij eventuele vervreemding van percelen van de luchthaven 40 tot 80 % van de opbrengst betaald te worden aan het RIJK. De regio zorgt dus tot 2043 voor het voortbestaan. Er is geen enkele garantie dat de verliezen niet hoger worden dan de maximale verliesafdekking. G.A.E. hoeft daarvoor niet de hand op te houden, maar kan verliesafdekking tot elk bedrag eisen van de aandeelhouders. Van een overdracht om niet is dus hier geen sprake. De regio betaalt de aandelen van het rijk met een ongelimiteerde verliesafdekking.

De break-even situatie wordt verwacht in 2015. Alles is gebaseerd op een door de luchthaven opgesteld Businessplan met de volgende risico's en aannamen (*ons commentaar cursief*):

- Mondiale politieke ontwikkelingen (dreiging van oorlogssituaties of terrorisme).
- Landelijke beleidsbeslissingen (nieuw beleid voor externe veiligheid, verscherping van maatregelen op het gebied van security-en safety): *dit nieuwe beleid is juist wel te verwachten.*
- De aanwijzing van 2001 dient in stand te blijven (baanverlenging, geluidcontour en openstellingstijden ongewijzigd): *de baanverlenging is ten minste 3 à 4 jaar uitgesteld (zeker niet voor 1 juni 2006), de geluidcontour wordt volgens een andere systematiek berekend, de openstellingstijden worden aangepast.*
- Afhankelijkheid derde partijen (LVNL, marechaussee etc.): *de LVNL (verkeersleiding) wordt door het Rijk gesubsidieerd vanwege de aanwezigheid van de KLM Luchtvaartschool (KLS). Blijft de KLS na afloop van het pachtcontract in 2006?*
- Low cost carrier op Eelde (lijndienst op London) blijft vliegen: *Ryanair klaagt over de te lage bezetting op deze lijn (bericht in DvhN).*
- Herstart vluchten op mainport (Schiphol): *dit is nog nooit levensvatbaar gebleken zonder zware subsidies van de regio.*
- Ontwikkeling vrachtluchten tot 750 bewegingen per jaar. (3 per dag): *Al in 1986 kon het onderzoeksbureau Van der Bunt niemand hiervoor vinden. Als vrachtluchten al van de*

grond komen zal dit ten koste gaan van de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de trucking.

- Beperkte vastgoed ontwikkeling: *Het kantoor van Geveke (Nacap II) staat al jaren leeg.*
- Omdat één of meer van deze uitgangspunten niet meer gelden wordt de doelstelling 2015 quitte draaien niet gehaald.**

Het is begrijpelijk dat het Rijk zo snel mogelijk van zijn aandelen af wil. Wat is echter de zin van het overnemen van aandelen die geen waarde hebben en ook nooit zullen krijgen (door de voorwaarden die het rijk stelt). Waarom dan nu aandelen overnemen? Wat gebeurt er als de regio nee tegen de aandelen van het Rijk zegt?

AFKOOPT BAANVERLENGING

Het rijk weet bij afkoop zeker dat de investering voor het Rijk niet uit de hand kan lopen (Betuwelijn, H.S.L. etc). Daarom legt het rijk het risico nu bij de regio.

In 1992 is toegezegd dat de baanverlenging voor rekening van het rijk zou komen (met een indicatie van het toenmalige bedrag). **Wat heeft Hans Alders in den Haag eigenlijk binnen gehaald?**

Waarom de baanverlenging door het rijk laten afkopen? Afkopen is alleen nodig als de regio het geld anders wil aanwenden. Bij vliegveld Beek mocht de regio het rijksgeld voor de nieuwe start- en landingsbaan voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark gebruiken.

TENSLOTTE

De baanverlenging. Na de vernietigende uitspraak van de Raad van State geven zowel wethouder Schuiling van Groningen (DvhN 4 december) als professor Oosterhaven (TV Noord 7 december) aan dat we op dit moment al een goed geoutilleerde zakenluchthaven die ook zonder baanverlenging goed verder kan.

Onduidelijk is hoe lang de nieuwe procedure voor de aanpassing van de aanwijzing in verband met de Raad van State uitspraak zal duren. Behalve een aanvullende MER (nieuwe geluidsnormeringssystematiek, effecten van nieuwe systematiek, effecten op natuurgebieden) zal ook de regelgeving nog moeten worden aangepast. Momenteel is de toepassing van de Lden geluidmaat alleen voor Schiphol wettelijk geregeld. Wij schatten in dat het onherroepelijk worden van de aanwijzing (met of zonder baanverlenging) ten minste drie à vier jaar in beslag zal nemen.