



Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

Persbericht

Onnen, 15-11-2009

Betreft: olopende verliezen en lange termijn perspectief Luchthaven Eelde

Geachte redactie,

Bijgaand treft u aan de brief van VOLE aan Provinciale Staten van Groningen en Drenthe betreffende de olopende verliezen 2009 en het lange termijn perspectief van de luchthaven.

De inhoud van de brief spreekt hopelijk voor zichzelf. Graag lichten wij de achtergrond van onze brief toe. GAE is in handen van de regionale overheid. Onze frustratie is dat vrijwel alle informatie die wij aanreiken aan de politiek aan dovemans oren gericht blijkt. Regelmatig breken wij ons het hoofd over de vraag hoe we enige beweging kunnen krijgen in de vastgeroeste politieke standpunten m.b.t. het vliegveld:

- VVD, CDA en CU weigeren na te denken over de toekomst van het vliegveld;
- PvdA wil pas nadenken na 2012 (als de exploitatiesteun afloopt) en steunt de baanverlenging;
- Groen Links en SP willen de steun aan het vliegveld heroverwegen en zijn tegen baanverlenging. Zij zijn roepende in de woestijn.

In de brief staan twee redenen waarom VOLE de informatie heeft gestuurd. Maar wij hebben nog een reden:

VOLE heeft altijd aangedrongen op een gezonde (realistische) bedrijfsvoering van het vliegveld en op open en eerlijke communicatie met de omgeving. Helaas brengt GAE alleen jubelverhalen naar buiten, zoals bij de 'viering' van het de 185 duizendste passagier in 2008. (zie DvhN 12 en 14 november 2008). Niets over de tegenvallende cijfers voor 2009.

Wij noemen deze reden niet in onze brief aan de Staten omdat zij waarschijnlijk wordt opgevat als confronterend. We weten dat vele Statenleden afhaken als wij vragen zetten bij de plannen van GAE. Wij proberen de confrontatie zoveel mogelijk te vermijden omdat we geleerd hebben dat dit contraproductief werkt voor wat we werkelijk willen, namelijk een onbevooroordeeld debat over de vraag of het maatschappelijk nog houdbaar is een vliegveld met zoveel belastinggeld te subsidiëren.

In de afgelopen tien jaar heeft vliegveld Eelde de belastingbetaler in totaal circa € 100,- miljoen gekost¹. De afgelopen tien jaar is aldus € 150 subsidie toegelegd op elke passagier die van

¹

1. Afdekken van het exploitatieverlies met een jaarlijkse bijdrage van de regionale overheden van € 1 mln. per jaar
2. Staatssteun voor de baanverlenging van € 18,6 mln. door het Rijk;
3. De afkoop door de staat van de bijdrage in toekomstige exploitatieverliezen van € 4,3 mln. in 2001 (eenmalig);

Eelde is vertrokken. Dat hiermee grotendeels vakantie-reizen worden gesubsidieerd vinden wij maatschappelijk gezien buitenwonen twijfelachtig. Het vliegveld wordt in de benen gehouden met een exploitatiesubsidie van de van € 1 miljoen per jaar. Daarbovenop komen nog de kosten voor de Luchtverkeersleiding, Marechaussee en Douane, die vele miljoenen bedragen, maar langs andere kanalen worden gefinancierd.

VOLE vindt dat de exploitatie en de overige kosten door de gebruikers moeten worden betaald en niet door de belastingbetaler, omdat er geen maatschappelijk belang mee is gemoeid. Sterker, al dit overheidsgeld lijkt de directie en gebruikers van het vliegveld te doen denken dat zij zich niets van de omgeving hoeven aan te trekken. De politiek heeft hun bestaan immers gelegitimeerd? Zo snappen wij niet dat het enige echte (ernstige) probleem -namelijk het in de lucht houden van zeer lawaaiige, vervuilende en verouderde lestoestellen van de KLS- nog steeds niet is opgelost.

Momenteel onderzoekt de Europese Commissie de diverse subsidies aan het vliegveld. De kans dat de EC de subsidie voor de baanverlenging goedkeurt is lastig in te schatten. De kans dat de EC ook nog de exploitatiesubsidie goedkeurt achten wij echter miniem. Het kan overigens nog een hele tijd duren voor de EC hierover uitspraak doet. Misschien blijkt dat voorlopig de redding voor het vliegveld. Want het perspectief voor 2010 is nog ongunstiger dan voor 2009. Zonder de jaarlijkse € 1 miljoen bijdrage van de overheid is het vliegveld snel gesloten.

Nu de verliezen verder oplopen en er geen zicht is op structurele toename van het vliegverkeer, hebben de aandeelhouders o.i. de plicht hun visie met betrekking tot het voortbestaan van het vliegveld te heroverwegen. De baanverlenging zal (als de bijdrage van € 18,6 miljoen al is toegestaan) de doodklap voor het vliegveld betekenen². Immers, de inkomsten blijven structureel te laag, terwijl de kosten wel stijgen. We hebben het dan nog niet over de vrijwel zekere kostenoverschrijding van de baanverlenging van € 10 miljoen, die (zijnde nieuwe staatssteun) niet door de overheid mag worden bijgepast, of over de mogelijke terugbetaling door GAE van de diverse subsidies en exploitatiebijdragen waartoe de EC vervolgens eveneens kan besluiten.

Jan Wittenberg, voorzitter

Frans van Beukering, secretaris

-
1. De afkoopsom van € 2,9 mln. in 2001 wegens derving toekomstige opbrengsten uit groot lesverkeer (eenmalig);
 2. Steun van € 4,7 mln. aan het project 'Afwatering bestaande baan' in 2001 (eenmalig);
 3. Kosten van de nieuwe terminal (via de NOM) € 2,- mln. (eenmalig);
 4. Kosten van de Luchtverkeersleiding LVNL ad € 4 mln. per jaar, waartegenover slechts € 0,5 mln. aan inkomsten staan. Aldus werd de exploitatie op jaarbasis met gemiddeld € 3,5 mln. gesubsidieerd. In 10 jaar is dat € 35 mln.
 5. De kosten voor de marechaussee en de douane bedragen circa € 2,5 miljoen per jaar. In 10 jaar is dat € 25 mln.

² VOLE heeft al vele malen aangetoond dat de filosofie achter de baanverlenging niet deugt. Het doel van de baanverlenging is grotere toestellen en rechtstreekse vluchten. Grotere toestellen resulteren in minder vluchten (want de toestellen moeten wel vol), dus minder frequente vluchten en/of minder bestemmingen en dus afname van het aantal passagiers. Luchtvracht speelt zo wie zo geen rol op GAE.