

Aan: Gemeenteraad van Tynaarlo
Kornoeljeplein 1
Postbus 5
9480 AA Vries
Mail: griffie@tynaarlo.nl

Van: Ph.W.G.Boucher
Haasakkers 3
9475 PJ Midlaren
Mail: p.boucher@planet.nl

Midlaren 14 december 2011

Geachte Raad, ik vraag uw aandacht voor het navolgende.

De discussie rond het voortbestaan van Groningen Airport Eelde duurt nu al vele jaren. In 2010 heb ik onderzoek gedaan naar de economische vooruitzichten van de luchthaven op basis van gegevens van het CBS, de jaarstukken van GAE, het business plan van GAE en een drietal onderzoeken van adviesbureaus naar de potentie van de luchthaven. (Buck, SEO en Alsem strategie) Ik heb toen ook gesprekken gevoerd met onderzoekers van SEO afdeling luchtvaartonderzoek van de UVA en met de directeur luchthaven ontwikkeling van Schiphol over de perspectieven van de regionale luchthavens en met name het vliegveld Eelde. De resultaten van mijn onderzoek zijn reeds in uw bezit en ik heb daar medio 2010 ook een toelichting op gegeven aan meerdere fracties van uw raad.

Sindsdien heeft de luchthaven zich slecht ontwikkeld. Al drie jaar dalen de passagiersaantallen volgens CBS met ca. 9%. De meeste bestemmingen uit het business plan 2005 en 2008 konden al lang worden aangevlogen. Dat de airlines hier geen trek in hadden zegt veel over de geringe verwachtingen die ze van die bestemmingen hebben vanaf Eelde. Met baanlengte heeft dat weinig van doen.

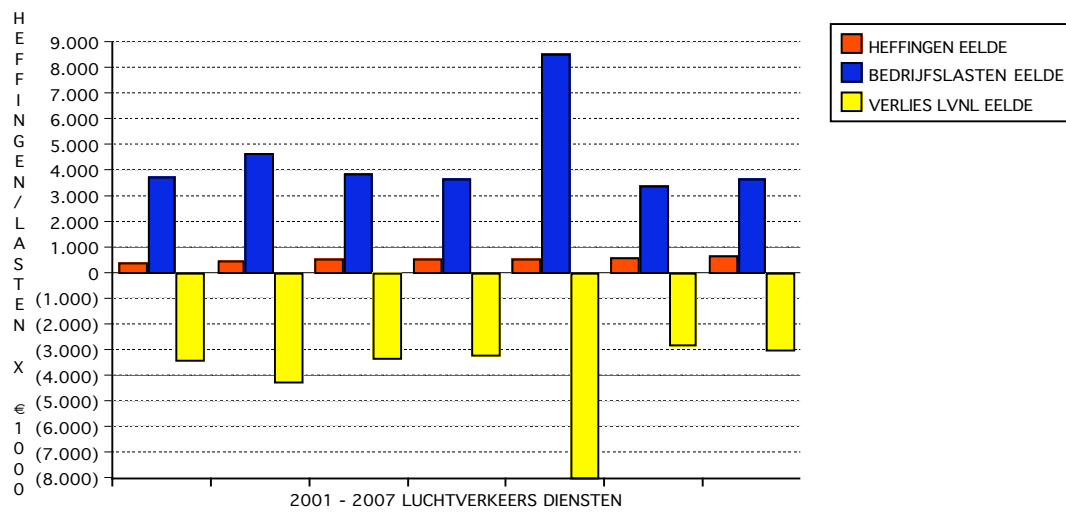
Recentelijk doemen nieuwe donkere wolken voor Eelde op. Het ministerie is bezig een nieuwe bekostigings regeling voor luchtverkeersleiding te ontwikkelen. De verliezen die Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) altijd heeft geleden voor haar dienstverlening aan GAE werden tot 2008 door het ministerie vergoed. Daarna ontstond een regeling met een tarief voor het hele Nederlandse luchtruim waarbij in feite Schiphol de tekorten van Eelde droeg. Van deze vorm van kruisfinanciering wil men nu af in het kader van nieuwe Europese wetgeving. De nieuwe regeling houdt in dat GAE de kosten geheel zelf moet gaan dragen vanaf 2015. Op basis van de jaarverslagen van LVNL wil dat zeggen dat bij het huidige verkeersvolume er een tekort is van 4 miljoen euro per jaar voor luchtverkeersdiensten. De nieuwe regeling biedt de mogelijkheid dat de regionale overheden deze verliezen aanvullen. De huidige aandeelhouders zullen tussen nu en 2015 met de vraag geconfronteerd worden of men deze lasten en risico's voor een lange toekomst wil dragen.

Het is duidelijk dat deze verliezen komen bovenop de verliezen die in mijn rapport worden voorspeld van ca. 1,8 miljoen bij een ruime verdubbeling van het huidige aantal passagiers. Er zijn ook nog verborgen kosten die pas later boven water zullen komen zoals het feit dat in het business plan niet wordt afgeschreven op het bedrag van de baanverlenging van 24 miljoen. Volgens de regels in de luchtvaart hoort dit 2% per jaar te zijn, in casu 5 ton per jaar. Boekhoudkundig schijnt men dit bij subsidies te mogen doen, maar bedrijfseconomisch is het natuurlijk volksverlakkerij dit bedrag buiten de boekhouding te houden.

Ik hoop dat u mijn zorgen deelt dat het optimisme bij de leiding van de luchthaven over het positieve effect van de baanverlenging grotendeels op drijfzand berust.

Zeker gezien het huidige financiële klimaat lijkt het raadzaam het project baanverlenging tijdelijk in de ijskast te zetten en eerst een onderzoek te laten doen naar de houdbaarheid van het business plan uit 2005 en de mogelijkheden een kleine luchthaven in dit gebied te exploiteren die zwarte cijfers schrijft. De belangrijkste gegevens over de luchthaven worden hieronder nog eens compact en grafisch weergegeven.

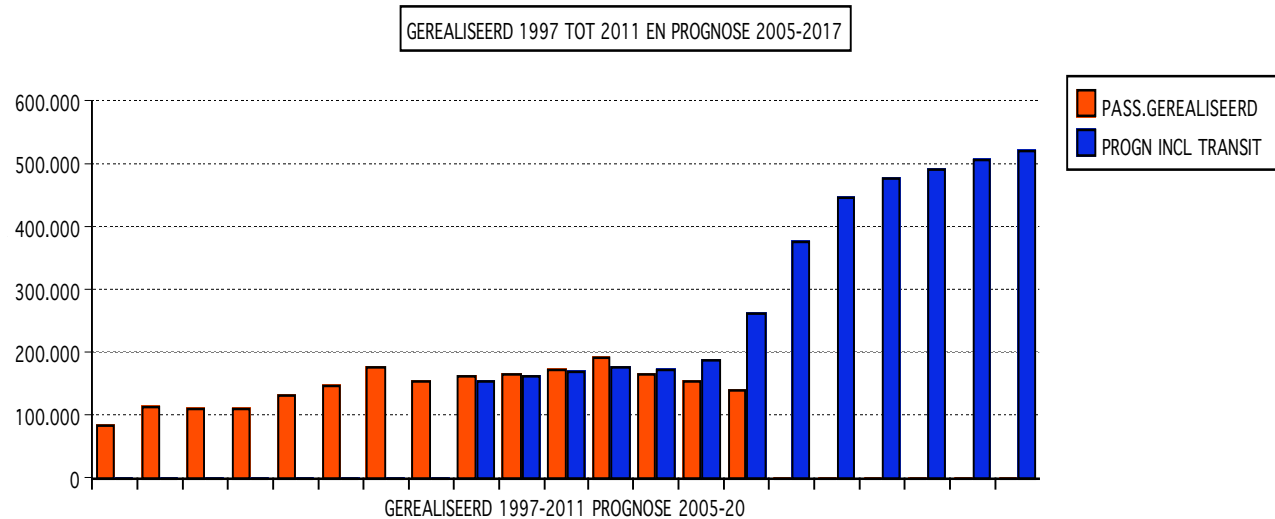
Hoogachtend,



Nieuwe bekostiging Luchtverkeersleiding

In het "Actieplan luchtverkeersleiding Lelystad Airport"¹ geschreven door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, wordt uit de doeken gedaan hoe de financiering van luchtverkeersdiensten er uit zal zien in de toekomst.

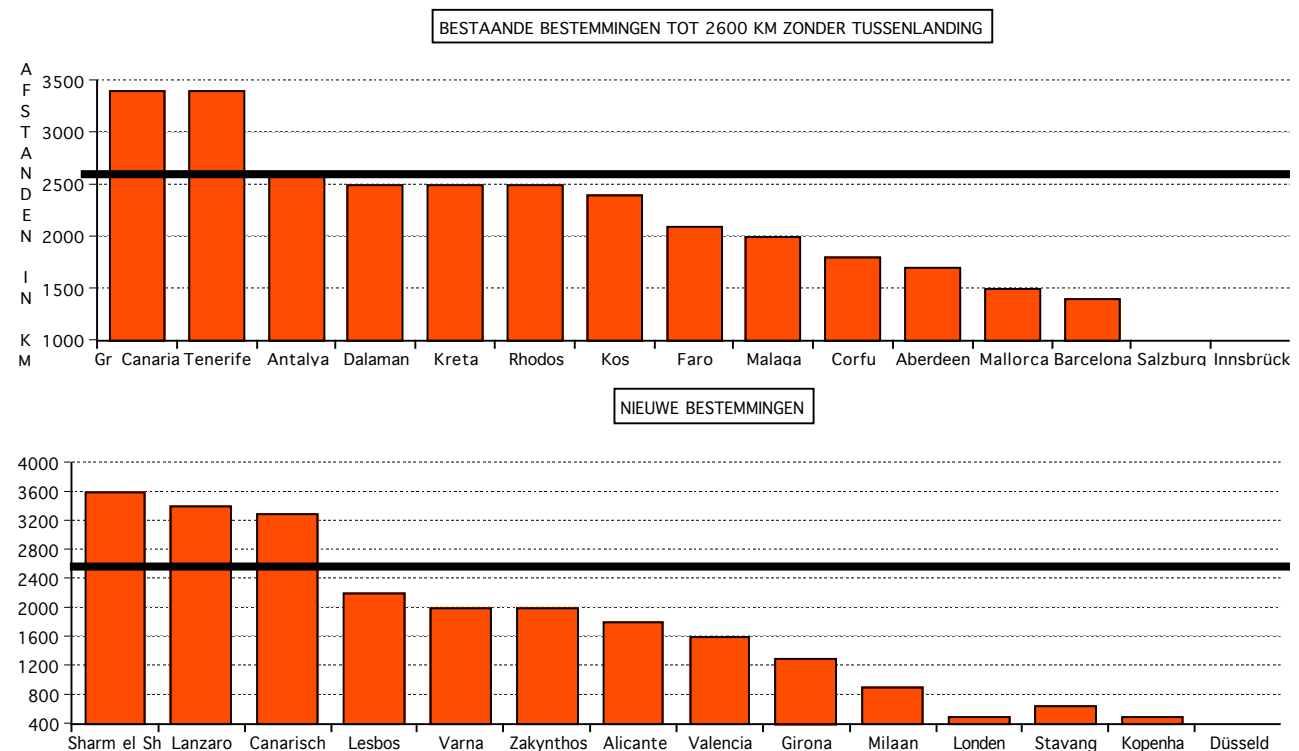
"Met ingang van 2012 wordt nieuwe Europese regelgeving van kracht, waarmee het "full cost recovery principe" plaats maakt voor het zogenaamde "determined cost recovery principe". Naar alle waarschijnlijkheid zal het determined cost system pas met ingang van 1 januari 2015 op de terminal tarieven worden toegepast. Een formeel besluit over de



Ook als de passagiersaantallen nog zouden groeien tot ca. 300.000 zal het de luchthaven niet lukken meer dan 1,5 miljoen voor luchtversdiensten te declareren bij de airlines. Er blijft dan een jaarlijks verlies over van 3 miljoen. De huidige aandeelhouders zullen zich binnenkort moeten buigen over de vraag of ze dit jaarlijkse tekort willen opvangen om luchtverkeersleiding op Eelde in stand te houden.

Grafiek 1: Luchtverkeersdiensten 2001 - 2007 LVNL voor Eelde

Kosten in blauw gemiddeld € 4,5M. Heffingen bij de airlines in rood gemiddeld € 0,5M
Verliezen in geel, gemiddeld € 4M Totale verlies over deze periode € 26,6M vergoed door het ministerie van V&W



Aantallen passagiers **werkelijk** tot 2011 en **prognose** tot 2017

In 2005 maakte Groningen Airport Eelde een businessplan voor de komende 10 jaar. In 2008 is dit door BCI geactualiseerd. Het bleef ongewijzigd maar schoof door van 2015 naar 2017. Om de prognose vergelijkbaar te houden met de cijfers uit de jaarverslagen is voor ieder jaar 30.000 Transit passagiers bijgeteld. De werkelijke passagiersaantallen uit de jaarverslagen sinds 1997 zijn in rood weergegeven.

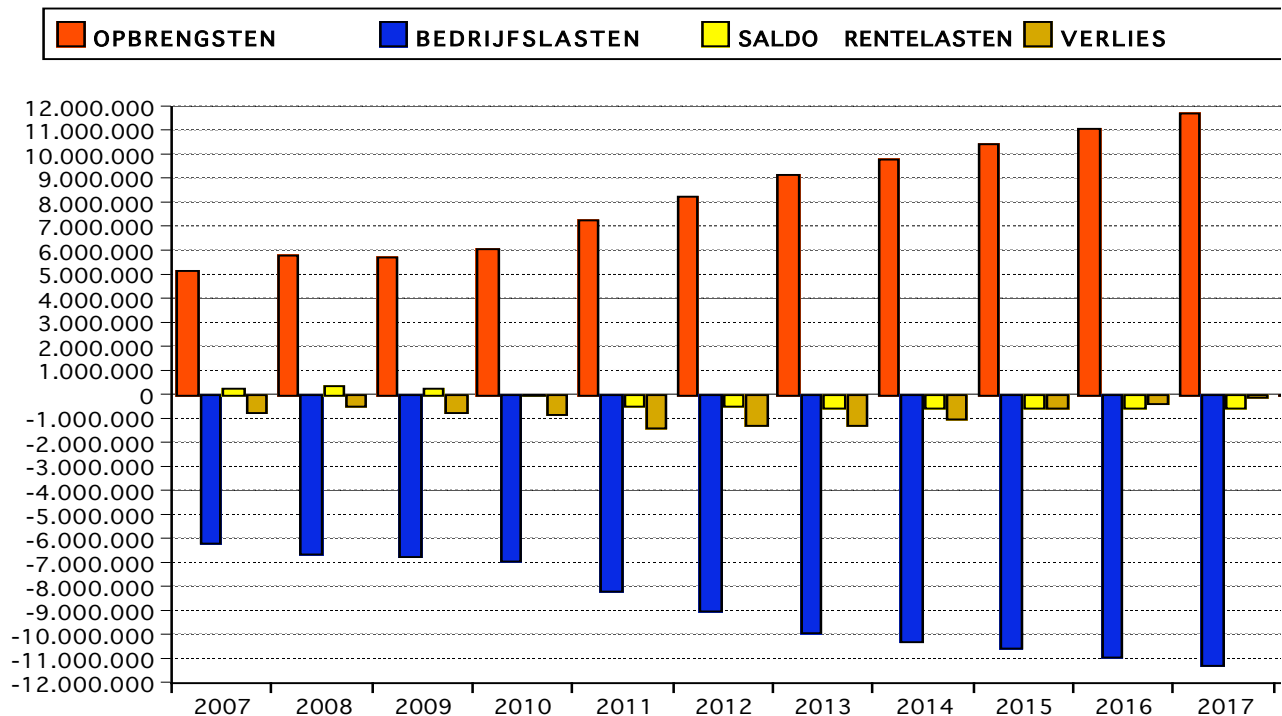


Elf nieuwe bestemmingen (rood) binnen de grens van 2600 km

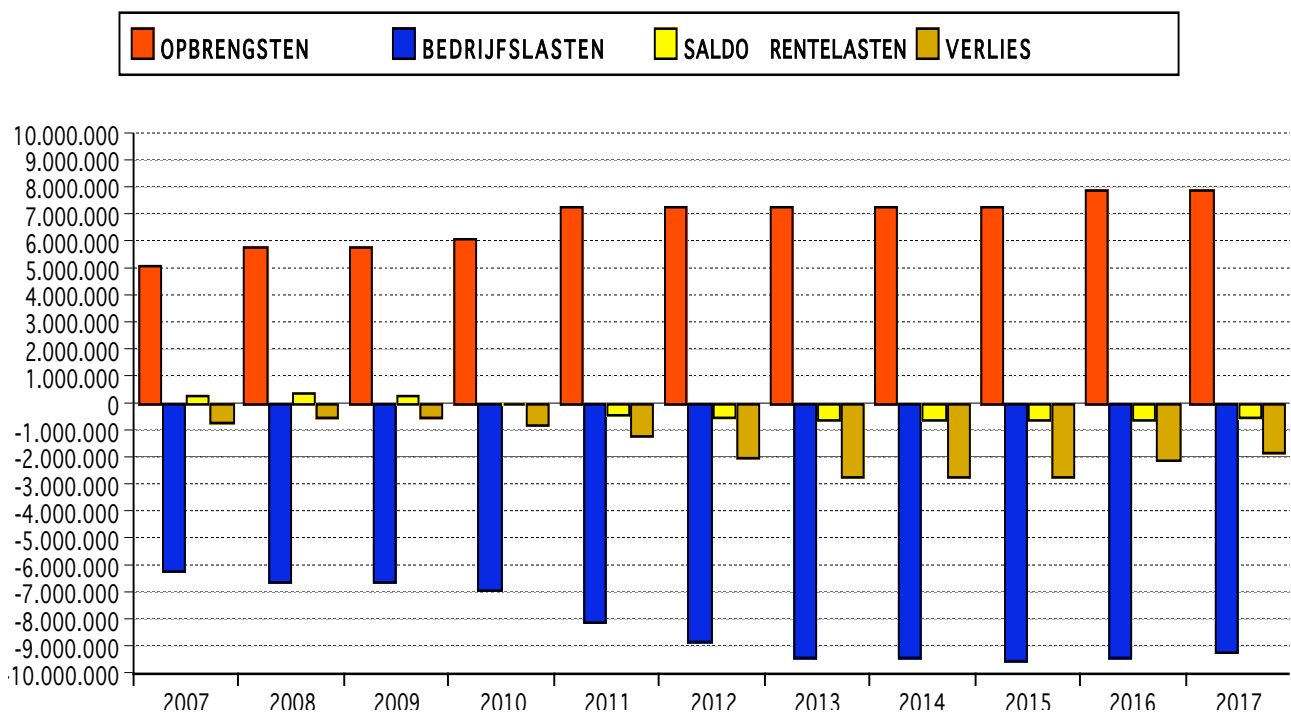
Slechts drie nieuwe bestemmingen zijn niet direct aan te vliegen vanaf Eelde met de huidige baan. Alle andere (11) waren al tientallen jaren direct aan te vliegen. Dat dit niet is ontwikkeld geeft aan dat de airlines hier geen aantrekkelijke markt zagen.

Van de bestaande bestemmingen (grijs) worden nu al direct aangevlogen: Antalya, Corfu, Algarve, Malaga, Mallorca. Zomer 2012, Barcelona, en winter 2012, Salzburg en Innsbruck als wintersport bestemming. De combinatie vluchten met tussenlandjes binnen de 2600 km grens zijn een teken van

PROGNOSE 2008 BEDRIJFSRESULTAAT 514.000 PAX



PROGNOSE 2008 BEDRIJFSRESULTAAT BIJ 300.000 PAX



2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017

In het businessplan 2008 voorspelt men 514.000 passagiers in 2017 en een klein verlies van € 87.000. Onderzoek van SEO voorspelt niet meer dan 300.000 passagiers voor Eelde. In de onderste grafiek leidt dat tot een verlies van € 1.820.000 in 2017. Beide berekeningen gaan uit van een verlengde baan tot 2500 meter, toegenomen afschrijvingen van € 700.000 tot € 1.485.000 . Rentebaten slaan om in lasten van +€ 287.000 naar - € 520.000. Op de baanverlenging van € 24.000.000 wordt niet afgeschreven waardoor € 480.000 aan kosten verborgen blijven.