

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

www.vole.nl

Aan de leden van de gemeenteraad van Groningen, Assen, Tynaarlo en Provinciale Staten van Groningen en Drenthe

Onnen/Yde, 4 november 2019

RE: GAE technisch failliet

Geachte volksvertegenwoordiger,

In 2017 besloten de raden en Staten om luchthaven Eelde een subsidie van 46 miljoen euro voor tien jaar te geven. Dat deden ze op basis van een rapport van Lufthansa¹ waarin werd voorspeld dat er in 2019 dankzij die subsidies 350.000 passagiers zouden zijn. Het 'strategisch plan' van GAE 'Werelden verbinden'² voorspelde voor dit jaar 410.000 passagiers. En de prognose die de basis was voor de baanverlenging voorspelde 658.000 passagiers.

Het aantal passagiers blijft dit jaar steken op 180.000. Dat is 22% minder dan vorige jaar, de helft van wat Lufthansa en GAE voorspelden en zelfs minder dan het aantal passagiers vóór baanverlenging. Dit ondanks de 15 miljoen euro subsidie³ die GAE de laatste drie jaar ontving en de subsidie van drie miljoen per jaar voor de kosten van de luchtverkeersleiding.⁴ De baanverlenging zelf kostte 25 miljoen.

Het exploitatieverlies loopt dit jaar op tot meer dan 3,5 miljoen euro (waarvan 3 miljoen wordt gedekt uit de NEDAB-subsidie). De liquiditeit is nu al minder dan de schulden, als je de kosten van een sociaal plan meetelt. Technisch is GAE failliet. Er is geen vooruitzicht op een robuuste hub-verbindingen. Deze winter is het wel erg stil op GAE: er is nog maar één [vakantiebestemming](#). De lijndiensten naar Kopenhagen en Southend vervoeren samen minder dan 4000 passagiers per maand.

Het staat inmiddels wel vast dat:

¹ Lufthansa Consulting: [Strategische verkenning van de toekomst van Groningen Airport Eelde](#), 18 maart 2016

² Groningen Airport Eelde: [Strategisch plan 'Werelden verbinden' blz. 17](#)

³ 8,5 miljoen NEDAB subsidie (2,5 in 2017 en 3 in 2018 en 2019) en ± 6,5 miljoen subsidie uit het routefonds.

⁴ Het tekort op de luchtverkeersleiding (LVNL) op Eelde is ± 3 miljoen per jaar. De LVNL-kosten worden via het One-group of Airports (OGA) systeem omgeslagen op alle Nederlandse luchthavens. Het tekort wordt voor 70% gedragen door het Rijk (voor 70% eigenaar van de Schipholgroep). De Europese Commissie staat deze kruissubsidiëring niet meer toe. Het kabinet-Rutte heeft beëindiging van deze subsidie keer op keer voor zich uitgeschoven.

- de doelstellingen van het investeringsscenario ‘Toegangspoort van het Noorden’ onhaalbaar zijn;
- er geen kans is op een robuuste hub-verbinding en substantiële toename van het aantal zakelijke reizigers. Zelfs met 5 miljoen subsidie uit het routefonds lukte het Nordica niet een winstgevende vluchtuitvoering op te zetten. De hub-strategie is mislukt;
- de werkgelegenheid niet is toegenomen;
- ondanks de stellige beloften het bedrijfsleven geen cent heeft bijgedragen;
- het exploitatieverlies onacceptabel hoog is opgelopen. Zelfs als er nog een hub-verbinding bij zou komen, blijft het verlies structureel hoog. Het verlies nam zelfs toe ten tijde van Nordica;
- de liquiditeit (besteedbaar eigen vermogen) niet meer genoeg is om de schulden aan de aannemer van de baanverlenging (DBFM-contract) en een sociaal plan te bekostigen. Het [GAE jaarverslag 2018](#) vermeldt bovendien dat (bovenop de schuld aan de aannemer van 1,2 miljoen) de kort- en langlopende schulden zijn toe genomen;
- de substantiële liquidatiekosten vragen om nieuwe politieke besluiten, omdat het investeringspakket daar niet in voorziet.

Dit debacle is natuurlijk niet uitsluitend te wijten aan directeur M. v.d. Kreeke die als de ‘schuldige’ met een gouden handdruk vertrekt. Politiek en noordelijke pers hebben voortdurend een juichstemming gecreëerd en geweigerd naar de feiten te kijken. Luchtvaarteconomen hebben bij herhaling gewaarschuwd dat de prognoses voor GAE niet haalbaar waren en dat het investeringsscenario ‘Toegangspoort van het Noorden’ was ingegeven door politiek wensdenken⁵. De Noordelijke Rekenkamer stelde in 2013 al: ‘GS van Groningen en Drenthe beriepen zich steeds op gedateerde en rooskleurige toekomstverwachtingen’⁶. De imagoschade voor het Noorden wordt groter naar mate langer gewacht wordt met het onvermijdelijke besluit GAE te sluiten. De ongedekte liquidatiekosten zullen verder oplopen.

Het is een bestuurlijk falen dat de volksvertegenwoordiging en het publiek niet worden ingelicht over de gang van zaken bij GAE en het mislukken van een project dat zoveel belastinggeld opslokt. De noordelijke bestuursorganen zullen binnenkort onvermijdelijk met aanzienlijke liquidatiekosten worden geconfronteerd.

Wij wensen u veel wijsheid toe.

Met vriendelijke groet,
Namens de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Jan Wittenberg
(voorzitter)

Harold van Dijk
(secretaris)

In de bijlage hieronder vindt u recente en historische cijfers over GAE

⁵ SEO 2014, [Beoordeling van het strategisch plan van Groningen Airport Eelde](#)
SEO 2016, [Beoordeling strategische verkenning luchthaven Eelde](#)
SEO Economisch Onderzoek wilde in 2016 de verkenning niet uitvoeren zoals gevraagd door de politiek: *‘Aangezien wij ons niet wilden conformeren aan scenario’s waar wij het mogelijk niet mee eens zouden zijn’* ([Inleiding blz.1](#))

⁶ Noordelijke rekenkamer 2013; https://www.noordelijkerekenkamer.nl/images/Documenten/2013-GAE/NR_Persbericht_GAE.pdf

1. Kortetermijnontwikkeling

In 2018 waren er 228.000 passagiersbewegingen. Dit jaar worden dat er ongeveer 179.000. Dat is 22 % minder. CBS geeft de vervoerscijfers tot en met september 2019, voor lijnvluchten en charters uitgesplitst. De rode cijfers zijn schattingen voor de laatste drie maanden van 2019, op basis van de vorige maanden en het aantal aangekondigde chartervluchten in de komende maanden. Dit geeft een vrij nauwkeurige uitkomst.

bron CBS	LIJN 2018	CHARTER 2018	LIJN 2019	CHARTER 2019
januari	5945	5569	3050	5194
februari	5682	5248	3474	5297
maart	6903	5703	3791	5750
april	9356	5491	3830	9792
mei	11317	15059	3685	18532
juni	10645	12984	3824	17157
juli	12680	13032	4011	15802
augustus	11784	16718	4055	17404
september	10207	14090	3660	17096
oktober	11401	9791	4000	12700
november	9743	5461	3500	5300
december	9155	4734	3000	5300
totaal	114818	113880	43880	135324
totaal 2018		228698		
totaal 2019				179204

De lijndiensten namen af van 114.818 in 2018 tot ± 44.000 dit jaar: een afname van >60%. De conclusie is onontkoombaar: de hub-strategie is mislukt. Chartervluchten laten een bescheiden stijging zien van 12%.

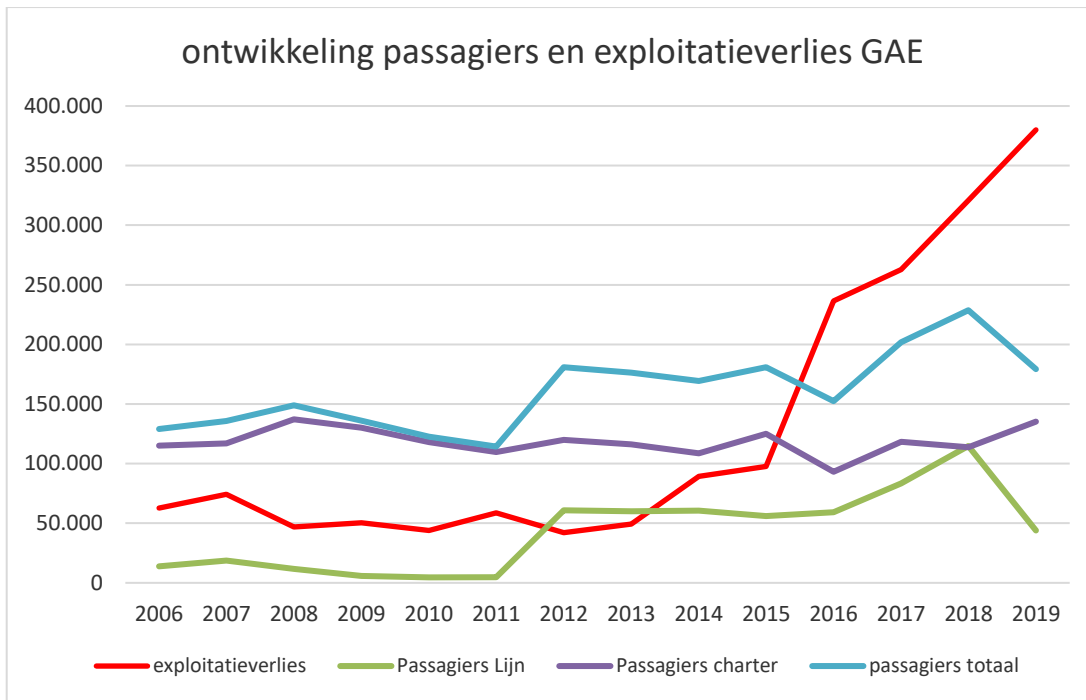
2. Historische ontwikkeling

De tabel hieronder geeft het exploitatieverlies, zoals vermeld in de GAE-jaarverslagen, en de passagiersaantallen volgens het CBS:

bron GAE en CBS	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
exploitatieverlies	62.800	74.300	46.900	50.500	44.000	58.700	42.100	49.300	89.300	97.600	236.500	262.800	320.900	380.000	in € x 10
Passagiers Lijn	13.874	18.820	11.766	5.883	4.583	4.714	60.779	59.918	60.715	55.907	59.267	83.356	114.818	43.880	
Passagiers charter	115.138	116.906	137.183	130.161	118.076	109.613	120.033	116.294	108.654	124.972	93.184	118.430	113.880	135.2324	
passagiers totaal	129.012	135.726	148.949	136.044	122.659	114.327	180.812	176.212	169.369	180.879	152.451	201.786	228.698	179.204	

In geel: de verwachte uitkomst zoals toegelicht onder 1.

In een grafiek ziet dat er als volgt uit:



Vanaf 2013 (baanverlenging) is er een structureel oplopend exploitatietekort. De charters blijven globaal gelijk. De lijndiensten fluctueren sterk. De luchtvaartmarkt is sterk veranderd sinds de opkomst van de low-costcarriers. Deze dragen relatief weinig bij aan de inkomsten en zijn onvoorspelbaar, zoals Ryanair, Vueling en Wizzair hebben laten zien. Transavia trekt zich momenteel terug van Eelde en er zijn geen signalen dat dit zal veranderen. Met de subsidies voor routefonds en NEDAB leek GAE even uit de brand, maar er is - zelfs met deze subsidies- geen enkel zicht op een sluitende exploitatie. De aan het investeringspakket ten grondslag liggende doelstellingen blijken niet haalbaar.

3. Liquiditeit

Bij een afname van 22% van het aantal reizigers zullen de inkomsten uit havengelden (3,5 miljoen in 2018) dit jaar ± 500.000 euro lager uitvallen. Het exploitatieverlies komt dan - afhankelijk van verdere bezuinigingen- uit op 3,5 à 4 miljoen euro, waarvan 3 miljoen euro is gedekt door de NEDAB-subsidie. GAE zal dit cijfer ongetwijfeld flatteren door betalingen voor zich uit te schuiven en onderhoud uit te stellen.

De liquiditeit was volgens het [GAE jaarverslag](#) begin 2019 3,6 miljoen euro. De liquiditeit neemt af met minimaal 600.000 euro, ten gevolge van het ongedekte exploitatieverlies. De resterende 3 miljoen euro is onvoldoende voor het betalen van de lopende schulden (>2 miljoen euro), een sociaal plan (personeelskosten per jaar 4,5 miljoen euro) en de schuld aan de aannemer van de baanverlenging (eind 2019 nog 1 miljoen euro). Technisch is GAE failliet.

Welleswaar staan er in het jaarverslag indrukwekkende cijfers over het 'eigen vermogen' en 'vaste activa', maar dat vermogen zit in gebouwen en bedrijfsmiddelen, die bij liquidatie van de NV weinig waard zijn. De conceptbegroting die GAE opstelde was ronduit alarmerend met een [liquiditeit van 2 miljoen ultimo 2019](#). Deze begroting is onder druk van de verantwoordelijk gedeputeerden Bijl en Brouns bijgesteld om het er wat minder rampzalig te laten uitzien.