

**Inspreken Cie FCBE Prov. Staten Drenthe 26-10-2016
agenda pnt 5 Toekomst GAE/**

Na alle onderzoeken die er de laatste 10 jaren gedaan zijn is inmiddels een aantal zaken voor eenieder duidelijk.

1. De vaak **voorspelde groei** blijft uit. 2016 weer een daling naar 150.000.
2. **Kosten luchtverkeersleiding** komen er aan voor rekening GAE
3. In **2018 gaat Lelystad open**, zware concurrent volgens Lufthansa
4. Laatste drie jaar zijn **17 bestemmingen gestaakt**, instabiel beeld
5. Het is afwachten hoe **Kopenhagen** gaat lopen als Hub.
6. **Bestemming Londen** is volgens Lufthansa nog steeds verliesgevend.
7. De **verliezen van GAE** nemen toe. Dit jaar 1,7 mln verwacht.
8. Deel vakantievluchten verhuist naar Lelystad volgens Lufthansa.
9. LCC's op Lelystad maakt lijndiensten op GAE lastiger vgl Lufthansa

WAT MOETEN WE DOEN als we GAE willen behouden?

Onderzoek Lufthansa geeft **drie alternatieven**, sluiten, status quo, investeren.
MKBA zegt **sluiten is duurste alt**. Investeren geeft winst en groei.
In dit model gaat de **voorkeur** vanzelf uit naar **investeren. en 400.000** pass.

GAAT DAT LUKKEN?? Er zijn gerede twijfels.

2005 Buck Consultants voorspelde groei naar 658.200 in 2015

2007 Prof. de Wit SEO schat het aantal passagiers in 2015 op 320.000

2013 GAE voorspelt in Werelden Verbinden een groei naar 600.000 in 2023

2013 Noordelijke rekenkamer voorziet groei naar 307.000 in 2025.

maar voorspelt een vlakkere groei bij opening Lelystad naar 224.000 in 2025.

2016 Lufthansa ziet bij investeren een groei naar 407.000 pass. in 2026.

Investeren

NEDAB 3 mln per jaar

Vastgoed eenmalig 5 mln

Lijndiensten 0,5 mln per lijndienst

Marketing/reclame

EN VOOR WIE DOEN WE DIT ALLEMAAL??

Voor 4% van de noordelijke luchtreizigers.

EN DIE OVERIGE 96% HOE ZIT HET DAAR MEE??

Laten we die helemaal buiten beschouwing?

70% vertrekt van Schiphol

11% vertrekt van Bremen

7% vertrekt van Düsseldorf

7,5% overige luchthavens, Weeze, Eindhoven, Osnabrück, Rotterdam.

Ik wil u een radicaal ander voorstel doen waar ook die 96% overige noordelijke luchtreizigers baat bij heeft.

En de luchthaven in afgeslankte vorm nog een toekomst heeft.

1. Noordelijke drie provincies zetten in op maximale groei Lelystad.
2. Overleg met Lelystad voor een zo breed mogelijk aanbod.
3. Investeer in snelle bus en treinverbindingen naar Lelystad.
4. Investeer in nachttreinen naar Schiphol voor aansluiting op vroege intercontinentale vluchten.
5. Maak van Eelde een groen vliegveld onder regie van de provincie Drenthe.

Wat zal het effect hiervan zijn?

Voor de reizigers naar Bremen, Düsseldorf en Schiphol zal de reistijd naar Lelystad als daar een aantrekkelijk aanbod is korter zijn. Ook voor de reizigers van Eelde die nu te maken hebben met tussenlandingen zal de reis korter zijn.

Dat heeft een groot effect op de MKBA. die slaat om van 3 mln negatief in 3 mln positief per jaar. Minstens 400.000 reizigers hebben daar een reistijdvoordeel van. En de snelle bus verbindingen en nachttrein is voor de intercontinentale reizigers een groot voordeel. Veel noordelijke reizigers die nu van Schiphol vertrekken zullen een voorkeur voor Lelystad hebben als hun bestemming ook daar te vinden is.

De het geld van huidige geplande investeringen in vertrekhal, routeontwikkeling en marketing kan ingezet worden in trein- en busverbinding. Daarmee wordt het noorden beter ontsloten. NEDAB kosten gaan drastisch omlaag.

**INZETTEN OP LELYSTAD MAAKT HET NOORDEN
AANTREKKELIJKER.**

EN DAN NOG WAT.

De regering en Schiphol planten een concurrent pal in het verzorgingsgebied van Eelde.

Daar zou je compensatie voor kunnen vragen. Dat lijkt me niet onterecht. Het rijk kan betere verbindingen met Schiphol en Lelystad vanuit het noorden meefinancieren.

GAAT DIT ALLEMAAL GEBEUREN?

ik denk het niet

Er is iets raars aan de hand wat ik het Icarus effect wil noemen.

- 1. Aiport Lübeck 3x failliet met 50 mln schuld voor € 1,- verkocht aan een medicijnen handelaar in 2016. Van 700.000 pass. naar nul in 2015.**
- 2. Airport Kassel-Calden. Geheel nieuw voor 271 mln. Na twee jaar vertrekt German Wings. Zomervluchten 2017 vervallen deze winter geen passagiersverkeer. Verlies 6 mln per jaar.**
- 3. Spanje Airport Ciudad real. Investering 1.1 mld. Baan van 4 km Na 4 jaar dicht in 2012. Nu verkocht voor 56 mln. Investeringsbank failliet. Beloofde 6.000 tot 20.000 banen.**

Het zijn maar een paar voorbeelden uit een hele reeks.

Het hebben van een luchthaven drijft bestuurders vaak tot het uiterste en tot het nemen van onverantwoorde beslissingen.

In dit geval is er veel onderzoek gedaan en heeft het bestuur debatten georganiseerd. Er is ruimte voor kritiek en twijfels.

Mijn advies zou zijn:

Wacht het effect van Lelystad af.

Investeer niet in vastgoed dat straks misschien waardeloos zal zijn.

Investeer in lijndiensten die later naar Lelystad kunnen.

Neem contact op met de bestuurders in Lelystad en directie van Schiphol.

Voor een groot deel van de huidige werknemers zal er straks werk zijn op Schiphol.