

Aan:
de heer E.R. Veenstra

(i.a.a. de overige statenleden)

Assen, 14 januari 2004

Ons kenmerk 3/6.14B/2004000053

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 41 Reglement van orde inzake aandelenoverdracht en baanverlenging Groningen Airport Eelde

Geachte heer Veenstra,

Op 19 december 2003 zond u ons een brief met vragen betrekking hebbend op Groningen Airport Eelde NV. Hierna zullen wij deze vragen beantwoorden in de door u gehanteerde volgorde.

Vraag 1

Valt door de uitspraak van de Raad van State (RvS) de bodem weg uit het businessplan? De uitspraak van de RvS levert immers sowieso meerdere jaren vertraging op. Bovendien mag gerekend worden op voortzetting van de bezwaren door de tegenstanders van baanverlenging. De termijn waarop de baanverlenging kan worden gerealiseerd is daarmee absoluut ongewis.

Antwoord

Voorzover nu beoordeeld kan worden, slaat de uitspraak van de RvS niet de bodem weg onder het businessplan. Zoals in de brief van 11 december 2003 vermeld, houdt de regio rekening met een vertraging van één tot twee jaar. De staatssecretaris van verkeer en waterstaat heeft in antwoord op vragen van de Tweede-Kamerleden De Krom en Hofstra gezegd dat deze vertraging in elk geval enkele maanden zal bedragen. De regio gaat vooralsnog uit van een vertraging van de verlenging met maximaal twee jaar.

In artikel 2.3 van de Overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaven terrein Groningen Airport Eelde staat dat wanneer niet uiterlijk op 1 juni 2006 het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk is geworden, de partijen met elkaar in overleg zullen treden.

Indien dan blijkt dat het Aanwijzingsbesluit niet op redelijke termijn onherroepelijk zal worden, zal de overeenkomst eindigen. Dit betekent in feite een ijk-moment om wel of niet verder te gaan. Voor de provincie en de andere aandeelhouders is dit een garantie dat zij niet terechtkomen in een onomkeerbaar proces.

Vraag 2

Door de uitspraak van de RvS is niet in te schatten wanneer het break-evenpoint uit het businessplan wordt bereikt. Kunt u gericht onderbouwen welke financiële consequenties dit heeft voor de provincie Drenthe?

Antwoord

Een voorzichtige inschatting van regionale zijde geeft aan dat het break-evenpoint naar evenredigheid met de vertraging in de aanleg opschuift. Door de directie van de luchthaven is in een memorandum aangegeven dat de gevolgen van het later bereiken van het break-evenpoint kunnen worden opgevangen binnen de exploitatie van het eigen bedrijf.

Voor alle regionale aandeelhouders heeft deze vertraging geen financiële consequenties. De regionale aandeelhouders betalen volgens plan tien jaar lang een vast bedrag aan Groningen Airport Eelde waarna de financiële risico's zich beperken tot de voor de aandelen betaalde prijs. In het geval van Drenthe betekent dat voor het gehele over te nemen pakket € 6,— in totaal.

Vraag 3

In uw brief van 11 december 2003 geeft u aan dat de uitspraak over de baanverlenging geen gevolgen behoeft te hebben voor de aandelenoverdracht. In belangrijke mate beargumenteert u dit door inschattingen en verwachtingen. Gezien de grote financiële gevolgen waarmee de aandelenoverdracht voor de provincie Drenthe gemoeid gaat, verzoeken wij u om deze verwachtingen en inschattingen duidelijk te onderbouwen.

Antwoord

Wij baseren onze uitspraken op het businessplan, op de ontwikkelingen in de afgelopen jaren en op de huidige situatie.

In de overeenkomst die het Rijk in december 2001 heeft gesloten, lag de afspraak besloten dat niet alleen het Rijk maar ook de regio over een periode van tien jaar een bijdrage in de exploitatie zou betalen. In ruil daarvoor zou het Rijk zijn aandelen willen overdragen aan de regio en de verlenging van de baan betalen. In 2002 is daarover in raden en staten gediscussieerd met een instemmende conclusie. Ter uitvoering van de afspraken ligt nu het voorstel voor de aandelenoverdracht voor, gekoppeld aan het contract voor de baanverlenging.

Dat de uitspraak van de RvS tot gevolg heeft dat de aanleg van de baan later dan gepland kan beginnen, betekent niet dat de aandelen onder gewijzigde voorwaarden kunnen worden overgedragen of dat het geld voor de baanverlenging niet beschikbaar komt. Ook de tienjaarlijkse bijdragen komen hiermee niet te vervallen.

Er treedt alleen een vertraging op in het vervolg van de procedure van de aanleg van de verlenging van de baan en dit betekent een bedrijfsintern probleem.

Vraag 4

Het businessplan geeft niet aan dat de negatieve exploitatiegevolgen zonder meer door de luchthaven kunnen worden gedekt. De toekomstige aandeelhouders moeten er alles aan doen om de luchthaven te laten voortbestaan. Betekent dit feitelijk dat de provincie Drenthe tot in de lengte van jaren (na 2015) gehouden is om een financiële bijdrage aan de luchthaven te verstrekken (gewekte verwachtingen)?

Antwoord

Bij beantwoording van eerdere vragen is aangegeven dat de financiële verplichtingen van de regionale aandeelhouders niet verder strekken dan het tien jaar lang een bijdrage betalen. Als, om wat voor reden dan ook, de luchthaven failliet zou gaan, ontstaat er een geheel nieuwe situatie met een volledig nieuw afwegingsproces.

De regio zal een inspanningsverplichting op zich nemen om de luchthaven tot eind 2015 operationeel te houden. Deze inspanningsverplichting staat los van de financiële bijdrage van tien jaar, maar doelt op zaken als ruimtelijke ordening, afstoten van aandelen en dergelijke. Op grond van het businessplan zou in het middenscenario in 2015 zonder verlies worden gedraaid; op dat moment is de tienjarenperiode waarin de regio een financiële bijdrage levert al twee jaar voorbij. De directie van Groningen Airport Eelde heeft laten weten een vertraging in de baanverlenging zonder extra financiële impuls binnen de eigen exploitatie te kunnen opvangen. Wij achten dit op basis van de verwachte solvabiliteit na 2013 aannemelijk.

Vraag 5

In het businessplan wordt gerekend met gemiddeld 4% groei van het vakantieverkeer in de periode tot 2015. Dit betreft volgens het businessplan een reëel scenario. Acht u dit scenario haalbaar als door economische omstandigheden, die zich momenteel al voordoen, de groei in de eerste jaren achterblijft bij dit percentage? Ook gezien de onzekerheid over de baanverlenging. In latere jaren moet dan een onrealistische groei worden behaald om op een percentage van 4% uit te komen. Kunt u ook de overige onderdelen van het businessplan gericht onderbouwen?

Antwoord

Het businessplan bestrijkt een periode van 15 jaar (2001 tot en met 2015).

Een gemiddelde groei van 4% over de gehele periode kan opgebouwd zijn uit een aantal zwakke en een aantal sterke jaren. In z'n algemeenheid kan worden gesteld dat een vertraging in de aanleg van de verlengde baan minder invloed heeft op de rentabiliteit van de luchthaven op termijn dan een tijdelijke terugval in het aantal passagiers.

Het opstellen van een businessplan is een verantwoordelijkheid van het bedrijf. De beoordeling van het plan door de aandeelhouders geschiedt op hoofdlijnen wat betreft uitgangspunten en gebruikte methodiek in combinatie met een oordeel van deskundige derden.

Vraag 6

Kunt u een aantal alternatieven schetsen waarmee het break-evenpoint eerder dan 2015 wordt bereikt en daarmee de financiële consequenties voor de provincie Drenthe in de tijd begrensd zijn?

Gedacht kan worden aan een toeslag per passagier, verhoging havengeld en vergelijkbare alternatieven, waardoor de provincie(s) en gemeenten verschoond blijven van het verstrekken van bijdragen.

Antwoord

Zoals bij de beantwoording van vraag 2 is aangegeven, beperken de financiële gevolgen van het bij de staten voorliggende pakket voor de regionale aandeelhouders zich tot de tienjaarlijkse bijdragen en de afboeking van de waarde van de nieuwe aandelen. In tegenstelling tot in de achter ons liggende jaren is er na instemming een nadrukkelijke beperking in de tijd. De regionale bijdragen staan los van het eerder of later bereiken van het break-evenpoint. Het is niet gebruikelijk dat de aandeelhouders zich gedetailleerd inlaten met de bedrijfsvoering. De directie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid en wordt daarbij gecontroleerd door de Raad van Commissarissen. Wij vinden het niet op onze weg liggen om alternatieven aan te dragen bij de directie.

De hoogte van de havengelden heeft momenteel nog de goedkeuring van het Rijk. Een verhoging van de havengelden zou daarnaast wel moeten opwegen tegen een daardoor teruglopend aantal vliegbewegingen. Overigens gaan wij ervan uit dat door het bedrijf diverse mogelijkheden bekeken zijn op hun realiteitsgehalte.

Vraag 7

Wij vinden dat de werkgelegenheidseffecten van het voorstel wel degelijk aan de orde zijn. Kunt u aangeven welke groei van de werkgelegenheid door de baanverlenging en aandelenoverdracht kan worden bereikt (directe en indirecte effecten)? Kunt u hierbij tevens aangeven welke effecten het intensievere gebruik van de luchthaven heeft op recreatie, toerisme en natuur in Noord-Drenthe?

Antwoord

De aandelenoverdracht leidt op zichzelf uiteraard niet tot meer structurele werkgelegenheid.

Bij de voorbereidingen van de baanverlenging midden jaren negentig van de vorige eeuw, zijn er diverse studies verricht naar de economische effecten van die verlenging. De uitkomst van deze exercities en de afweging van nut en noodzaak leidden tot het besluit over te gaan tot baanverlenging. De baanverlenging is niet alleen van belang voor het behoud van werkgelegenheid (360 banen in 2001) maar ook voor het scheppen van nieuwe banen. Voorts kan de luchthaven beter renderen, omdat er grotere chartervliegtuigen kunnen landen en opstijgen en deze non-stop hun bestemming kunnen bereiken. Als het aantal passagiers groeit, zowel voor vakantiecharters als voor lijnverbindingen, zullen er meer personen werkzaam raken in de reissector, de horeca en de winkelveorzieningen.

Er is een duidelijk verband tussen de start van de lijnverbinding met London Stansted en het aantal overnachtingen in en rond Groningen.

Ook worden door de baanverlenging de mogelijkheden voor vrachtovervoer gunstiger, wat zal leiden tot aanvullende werkgelegenheid op en rond de luchthaven.

De effecten op de natuur kwamen en komen opnieuw aan de orde in de milieueffectrapportage en de aanwijzing.

Vraag 8

De baanverlenging en de termijn waarop deze eventueel kan worden gerealiseerd is ongewis. Wilt u de volgende scenario's, vooral in het licht van rentabiliteit en financiële risico's voor de aandeelhouders, in uw beantwoording schetsen:

- geen baanverlenging + geen steun van de regionale overheid;
- geen baanverlenging + wel steun van de regionale overheid;
- wel baanverlenging + wel steun van de regionale overheid;
- wel baanverlenging + geen steun van de regionale overheid.

Antwoord

Op grond van de regionale inschatting zal de baanverlenging niet meer dan twee jaar vertraging oplopen. Met deze zekerheid mag momenteel redelijkerwijs worden gerekend.

De door u geschetste scenario's zijn mede in het licht van de beantwoording van de vorenstaande vragen als volgt te beantwoorden. In alle vier de gevallen is er sprake van steun van de regionale overheden en wel tien jaar een vaste bijdrage, ingaande op 1 januari 2003.

Baanverlenging is bepalend voor het moment van bereiken van het break-evenpoint. In het, in het businessplan gehanteerde, middenscenario wordt niet meer verliesgevend gedraaid in 2015 waarbij verondersteld is dat de verlengde baan in 2005 in gebruik kan worden gesteld. Wordt de verlengde baan bijvoorbeeld twee jaar later in gebruikgenomen, dan wordt in 2017 het break-evenpoint bereikt.

Zou de baanverlenging onverhoopt in het geheel niet doorgaan, dan zal volgens het huidige businessplan de luchthaven niet rendabel kunnen worden geëxploiteerd. Als er dan geen ander businessplan kan worden opgesteld en/of geen andere financiers kunnen worden gevonden, gaat het bedrijf op termijn failliet.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

it/coll.



PvdA STATENFRACTIE DRENTHÉ

Aan de voorzitter van Provinciale Staten
in de provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Datum: 19 december 2003

PROV. BESTUUR VAN DRENTHÉ	
No	2003012092
Ingek.	19 DEC 2003
Classif.	
TE BEH. DOOR:	SG Ec

Betreft Vragen ex artikel 41 Reglement van Orde inzake Groningen Airport Eelde

Geachte voorzitter,

Inleiding.

Op initiatief van de PvdA hebben Provinciale Staten van Drenthe de besluitvorming over de aandelenoverdracht en baanverlenging Groningen Airport Eelde (GAE) met twee maanden uitgesteld.

De uitspraak van de Raad van State over de baanverlenging, gecombineerd met het ons inziens niet goed onderbouwde businessplan en de vele niet goed in te schatten (lange termijn) risico's in het voorstel van G.S., leiden volgens ons tot de noodzaak voor een nieuwe afweging.

De pro's en contra's van het voorstel dienen goed op een rij te worden gezet.

Het is waardevol dat we niet tot overhaaste besluitvorming zijn gekomen en de komende twee maanden wil de PvdA-fractie daarom goed gebruiken.

Om een gerichte afweging mogelijk te maken willen wij graag dat het college van GS de volgende vragen beantwoordt.

Vragen:

1. Valt door de uitspraak van de Raad van State de bodem weg uit het businessplan? De uitspraak van de RvS levert immers sowieso meerdere jaren vertraging op. Bovendien mag gerekend worden op voortzetting van de bezwaren door de tegenstanders van baanverlenging. De termijn waarop de baanverlenging kan worden gerealiseerd is daarmee absoluut ongewis.
2. Door de uitspraak van de Raad van State is niet in te schatten wanneer het break-even punt uit het businessplan wordt bereikt. Kunt u gericht onderbouwen welke financiële consequenties dit heeft voor de provincie Drenthe.
3. In uw brief van 11 december 2003 geeft u aan dat de uitspraak over de baanverlenging geen gevolgen behoeft te hebben voor de aandelenoverdracht. In belangrijke mate beargumenteert u dit door inschattingen en verwachtingen. Gezien de grote financiële gevolgen waarmee de aandelenoverdracht voor de provincie Drenthe gemoeid gaat, verzoeken wij u om deze verwachtingen en inschattingen duidelijk te onderbouwen.

4. Het businessplan geeft niet aan dat de negatieve exploitatiegevolgen zondermeer door de luchthaven kunnen worden gedekt. De toekomstige aandeelhouders moeten er alles aan doen om de luchthaven te laten voortbestaan. Betekent dit feitelijk dat de provincie Drenthe tot in de lengte van jaren (na 2015) gehouden is om een financiële bijdrage aan de luchthaven te verstrekken (gewekte verwachtingen)?
5. In het businessplan wordt gerekend met gemiddeld 4% groei van het vakantieverkeer in de periode tot 2015. Dit betreft volgens het businessplan een reëel scenario. Acht u dit scenario haalbaar als door economische omstandigheden, die zich momenteel al voordoen, de groei in de eerste jaren achterblijft bij dit percentage. Ook gezien de onzekerheid over de baanverlenging. In latere jaren moet dan een onrealistische groei worden behaald om op een percentage van 4% uit te komen. Kunt u ook de overige onderdelen van het businessplan gericht onderbouwen?
6. Kunt u een aantal alternatieven schetsen waarmee het break-even punt eerder dan 2015 wordt bereikt en daarmee de financiële consequenties voor de provincie Drenthe in de tijd begrensd zijn. Gedacht kan worden aan een toeslag per passagier, verhoging havengeld en vergelijkbare alternatieven, waardoor de provincie(s) en gemeenten verschoond blijven van het verstrekken van bijdragen.
7. Wij vinden dat de werkgelegenheidseffecten van het voorstel wel degelijk aan de orde zijn. Kunt u aangeven welke groei van de werkgelegenheid door de baanverlenging en aandelenoverdracht kan worden bereikt (directe en indirecte effecten). Kunt u hierbij tevens aangeven welke effecten het intensievere gebruik van de luchthaven heeft op recreatie, toerisme en natuur in Noord-Drenthe?
8. De baanverlenging en de termijn waarop deze eventueel kan worden gerealiseerd is ongewis. Wilt u de volgende scenario's, vooral in het licht van rentabiliteit en financiële risico's voor de aandeelhouders, in uw beantwoording schetsen:
 - geen baanverlenging + geen steun van de regionale overheid.
 - geen baanverlenging + wel steun van de regionale overheid.
 - wel baanverlenging + wel steun van de regionale overheid.
 - wel baanverlenging + geen steun van de regionale overheid.

De PvdA gaat er vanuit dat u bovengenoemde vragen beantwoordt vòòr de commissie-vergadering van 21 januari 2004.

De Staten staan voor een uiterst belangrijk besluit en derhalve onze fractie ook. Om onze besluitvorming optimaal te kunnen laten zijn, heeft de PvdA-fractie het initiatief genomen om extern een degelijke risico-analyse van dit complexe besluitvormingsvraagstuk te laten maken.

Deze analyse zal beschikbaar komen vòòr de statenvergadering van 4 februari 2004 en zullen wij betrekken bij onze standpuntbepaling.

Met vriendelijke groet
Namens de fractie van de Partij van de Arbeid

Eddy Veenstra, fractievoorzitter