

Aan:
de leden van de Statencommissies
Bestuur, Financiën en Economie
en Ruimte, Infrastructuur en
Mobiliteit

(i.a.a. de overige statenleden)

I-stuk (ingekomen stuk)

Assen, 11 februari 2002
Ons kenmerk 6/6.4/2002001094
Behandeld door de heer B. Potjer (0592) 365595
Onderwerp: Groningen Airport Eelde

Geachte commissieleden,

Zoals u weet heeft de minister van verkeer en waterstaat eind vorig jaar haar verplichtingen bij de verliesafdekking van de NV Groningen Airport Eelde (GAE) afgekocht. In deze brief willen wij u op de hoogte stellen van de stand van zaken met betrekking tot die afkoop en u inzicht geven in de zaken die in het komende halfjaar gaan spelen met betrekking tot de luchthaven. Een brief met gelijklopende inhoud wordt ook gestuurd naar de betrokken raads- en statencommissies van de overige overheden/aandeelhouders (Assen, Groningen, Tynaarlo, provincie Groningen). De gemeente Noordenveld is eveneens aandeelhouder (met 10 aandelen), maar heeft in het verleden haar betrokkenheid met de luchthaven beëindigd.

In deze brief zullen wij aandacht besteden aan het beleid van het Rijk, onze betrokkenheid bij de onderhandelingen over de afkoopsom, de overeenkomst en de gevolgen voor de regionale aandeelhouders. Vervolgens willen wij u schetsen welke stappen door ons voorbereid worden.

Stand van zaken

In 1991 is er door de participanten in GAE een nieuwe afspraak gemaakt over de financiële verhoudingen. Directe aanleiding was de afdekking van grote investeringen, zoals baanverlichting, groot onderhoud en baanverlenging en de zich terugtrekkende rijksoverheid op het vlak van regionale luchthavens. In die nieuwe afspraken werd een onderscheid gemaakt tussen de eigendomsverhouding en de verhouding waarin bijgedragen moest worden in het toenmalig maximaal vastgestelde verlies. De eigendomsverhouding Rijk/overige aandeelhouder was en werd 80 : 20; de verliesbijdrage werd 40 : 60. Tegenover dat grotere aandeel in de verliesafdekking door de regio stond dat het Rijk een aantal majeure investeringen, waaronder de baanverlenging, voor zijn rekening nam.

In tabelvorm zijn de verhoudingen als volgt.

Aandeelhouder	Aandelen	% eigendom	% verliesbijdrage
Rijk	7.360	80	40
Groningen (provincie)	542	5,9	17,5 + deel Noordenveld
Drenthe	460	5	17,5 + deel Noordenveld
Groningen (gemeente)	460	5	15 + deel Noordenveld
Assen	276	3	6 + deel Noordenveld
Tynaarlo	92	1	2 + deel Noordenveld
Noordenveld	10	0,1	
Totaal	9.200	100	

In 1997 is het Rijk in de nota Relus een nieuwe koers ingeslagen met betrekking tot de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de regionale luchthaven-terreinen. Voor GAE betekende dat, dat de bijdrage in het verlies afgekocht zou gaan worden.

In 1999 verscheen de Hoofdlijnennotitie voor het Structuurschema regionale en kleine luchthaven, die niet de nota Relus verving, maar wel nader invulde (het structuurschema zal bij vaststelling wel de nota Relus vervangen). De nadere invulling van de nota Relus ging in 1999 met name om het niet langer subsidiëren van de luchtbeveiliging; het structuurschema heeft als hoofdthema Regionalisering van beleid en uitvoering met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens. De behandeling van de Hoofdlijnennotitie vertraagde de uitvoering van de nota Relus. In het voorjaar 2001 is die uitvoering weer met vaart opgepakt door het Rijk.

De afkoop van de verliesbijdrage is ten principale een zaak tussen ontvanger en gever van die bijdrage. Al in de nota Relus heeft het Rijk als gever gesteld dat de afkoop gebaseerd moest worden op een reële langetermijnprognose van de luchthaven(s). De Raad van Commissarissen heeft dan ook opdracht gegeven een businessplan te vervaardigen op grond waarvan hij kon vaststellen hoe de continuïteit het beste werd gewaarborgd. Pas daarna en dus in een veel later stadium heeft het Rijk additionele uitgangspunten geformuleerd voor de doorrekening van de afkoopsom.

Die uitgangspunten, maar ook de vertaling van beleidsrisico's omtrent in de toekomst vast te stellen milieu- en veiligheidseisen hebben de onderhandeling onder druk gezet. Als gevolg daarvan zijn op initiatief van het Rijk ook de overige aandeelhouders betrokken in de onderhandeling, hetgeen resulteerde in door alle partijen gedragen uitgangspunten voor de afkoop. Daarbij hebben de regionale aandeelhouders aangegeven dat zij hun (al in 1991 vastgestelde) verliesbijdrage tien jaar zullen voortzetten. In december is een overeenkomst getekend tussen het Rijk en GAE, die voorziet in betaling van het Rijk van € 4.310.912,05 aan afkoop, € 2.722.681,30 aan investeringen en € 2.949.571,40 aan afkoop voor het verlies van groot lesverkeer, tezamen dus € 9.983.164,75.

De overeenkomst is op 20 december 2001 door de aandeelhouders goedgekeurd. Wel is daarbij vastgesteld dat voor de toekomstige bedrijfsvoering het gewenst is dat de aandeelhouders een nieuw bedrijfsplan vaststellen, gebaseerd op de uitkomsten van de onderhandelingen. Dat plan zal voor de zomer vastgesteld worden. Het door GAE bereikte resultaat heeft de directie verheugd. Gezien het eindresultaat en een bod dat de minister van verkeer en waterstaat zelf met ons communiceerde, kunnen wij ons vinden in de kwalificatie van de directie.

Volgende stappen

Nu de overeenkomst goedgekeurd is, komen twee vervolgstappen aan de orde.

Het Rijk wil zijn aandelen vervreemden en de regionale overheden moeten hun (toekomstige) positie ten opzichte van GAE bepalen.

Het Rijk is nu nog meerderheidsaandeelhouder en vertegenwoordigt daarmee 80% van het kapitaal van GAE. Het aandelenkapitaal is € 5.445.362,59 (f 12.000.000,-), daarvan is € 4.174.777,99 (f 9.200.000,-) geplaatst en volgestort, overigens naar evenredigheid over de aandeelhouders. Het Rijk is gebonden aan de statuten van GAE bij het vervreemden van zijn aandeel. De statuten schrijven voor dat deze eerst aangeboden moeten worden aan de overige aandeelhouders, die voor een besluit daarover drie maanden de tijd krijgen. Zo is ook voorzien in een vorm van arbitrage over (prijs)conflicten.

De regionale aandeelhouders hebben afgesproken zich gezamenlijk te buigen over deze kwestie en hebben al een eerste bespreking belegd. Het is voorstelbaar dat de aandeelhouders hun eigen belang verschillend waarderen. De regionale waardering voor de functie van de luchthaven moet ook gezien worden in het licht van het actualiseren van de Regiovisie en de uitwerking van de netwerkstad. In de gezamenlijke voorbereiding is er volop mogelijkheid die belangen te inventariseren. Uiteindelijk zal over een wijziging van de (financiële) zeggenschapssituatie besloten moeten worden in gemeenteraden en provinciale staten. Gezien de termijn mag ervan worden uitgegaan dat voor de zomer besluiten genomen moeten worden.

Nu het Rijk zijn bijdrage afgekocht heeft en de eigendomssituatie gaat veranderen, is het ook zaak dat de regionale aandeelhouders hun positie bepalen met betrekking tot de toekomst van GAE. Daarbij spelen aspecten een rol als het al dan niet afkopen van verliesbijdrage, de zeggenschapsstructuur en de besturing van de luchthaven. De meeste van deze aspecten zijn ook uitgangspunt voor een bedrijfsplan, dan wel moeten daarin verwerkt en beoordeeld worden. Daarom is het ook nodig, gelijktijdig met de kwestie van aankoop van aandelen, dat regionale aandeelhouders gezamenlijk tot een visie komen over deze aspecten en ook hiervoor geldt dat het voorstelbaar is dat belangen verschillend gewogen zullen worden door de aandeelhouders.

Voorzover het een zeggenschapskwestie is, is het vanzelfsprekend dat gemeenteraden en provinciale staten daarover besluiten moeten nemen. Gaat het meer om bedrijfsvoeringkwesties dan zal dat verwerkt moeten worden in het bedrijfsplan en dat zal op de gebruikelijke wijze besproken worden in aandeelhoudersvergaderingen en worden gerapporteerd in raads- en statencommissies. Ook over deze onderwerpen zal binnenkort het overleg gestart worden.

Wij hopen u hiermee volledig op de hoogte gebracht te hebben over onze activiteiten in de aanloop naar en als gevolg van de terugtrekking van de rijksbemoediging bij GAE.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

E.A. Martens, wnd. griffier

A.L. ter Beek, voorzitter

gm/wa.coll.