

Onderbouwing agendapunt

Betreft agendering van:	Brief van VOLE d.d. 15-11-2009 / Oplopende verliezen luchthaven Eelde en perspectief op lange termijn
Geagendeerd door:	GroenLinks
Vergadering:	Statencommissie BFE
Datum vergadering:	03-02-2010
Motivatie voor agendering:	De brief van VOLE spreekt over dramatische verliezen in 2009. Stand van zaken huidige procedure

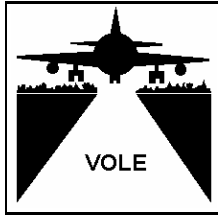
Visie van de fractie Provinciale Staten hebben uitgesproken de vinger aan de pols te willen houden. Het begin van dit jaar lijkt ons een goede gelegenheid om terug te kijken of gerealiseerd is wat het Businessplan aangeeft. Daarnaast geïnformeerd te worden wat nu de huidige stand van zaken en het vervolg, is in de procedure ivm de baanverlenging.

Vragen aan de overige fracties:

1. -
2. -

Vragen aan het college van GS:

1. De cijfers van het CBS geven een dalend aantal passagiers en vluchten te zien. Mede aanleiding tot een verlies wat fors oploopt. Vindt u dit verlies reden tot een herziening van de prognoses en tot herziening, cq bijstelling van het Businessplan?
2. In de pers zijn vele berichten verschenen ivm de concrete verlenging van de start/landingsbaan. Wat is nu het officiële vervolg van de procedure?



Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

Aan Provinciale Staten van Drenthe en Groningen

Eelde, 15-11-2009

Betreft: Oplopende verliezen Luchthaven Eelde en perspectief op de lange termijn

Geachte Statenleden,

De meest recente vervoerscijfers van Groningen Airport Eelde (GAE) laten een dramatisch verlies in 2009¹ zien. De cijfers over de eerste 8 maanden zijn:

- 10 % minder passagiers (vergeleken met de zelfde periode 2008)
- 26 % minder vluchten met grote toestellen (" " " ")
- meer dan € 0,82 miljoen minder inkomsten vergeleken met 2008, toen het verlies €0,47 miljoen bedroeg.
- het verlies in 2009 loopt op tot €1,3 miljoen.

Deze cijfers zijn nader uitgewerkt in de bijlage.

Waarom stuurt VOLE u deze informatie?

¹^{ste} Wij sluiten niet uit dat als het financieel slecht gaat met het vliegveld, de deur (weer) wordt opengezet voor les- en oefenvluchten met grote toestellen, nachtvluchten en militaire vluchten; en voor de daarmee samenhangende toename van de geluidsoverlast en luchtvervuiling.

²^{de} Bij de behandeling van het businessplan van GAE in de Statencommissie BFE van Drenthe op 15 april 2009 is er statenbreed op aangedrongen *"de vinger aan de pols te houden"*, vanwege de onzekerheden in de aannames waarop het businessplan is gebaseerd.

Kan het resultaat van Eelde op lange termijn herstellen?

Voor beantwoording van deze vraag zijn de volgende ontwikkelingen van belang:

1. De KLM Flight Academy heeft zijn intake van studenten teruggebracht van 180 naar 60. De afname van les- en oefenvluchten valt echter pas in 2010 goed te merken. Dit betekent n.l. een verdere inkomsten derving van €115.000. Het kan nog jaren duren voordat het aantal oefenvluchten weer op het oude niveau is.
2. In een brief aan de Tweede Kamer van 5 oktober 2009 gaat de Minister van V&W in op de marktprognose voor het luchtverkeer van de heer Alders². De

¹ Voor cijfers over de periode jan. t/m aug. 2009 van het Centraal Bureau voor de Statistiek: zie bijlage blz 3

² Hans Alders: "Notitie verkenningen marktontwikkeling luchtvaart 2020, 1 oktober 2009". Alders baseert zich op de middellange termijn-cijfers van de OECD en van de Wereldbank. Alders gaat uit van een groei van 2-3% per jaar tot

- scenarioanalyses laten een groei zien van 2% van het luchtverkeer bij krachtig economisch herstel en 1% groei van het luchtverkeer bij zwak economisch herstel. Hierbij komt dat de terugval op Eelde twee tot drie maal groter is dan op Schiphol. Zelfs bij een krachtig herstel zal het voor Eelde meer dan 10 jaar duren voor het niveau van 2008 weer wordt bereikt. Waarschijnlijker echter is een groei van 1%. In dat geval duurt het nog 20 jaar. Hierbij is nog geen rekening gehouden met structurele veranderingen in de markt, die leiden tot lagere groei. (Zie punt 4)
3. Wereldwijd, ook in Nederland, zal de groei van de luchtvaart voor het overgrote deel worden gerealiseerd door de low-cost carriers. Eelde zal echter niet kunnen profiteren van deze groei doordat het achterland in het Noorden te gering is voor low-cost carriers.
 4. De structurele veranderingen die zich de komende jaren zullen voordoen zijn:
 - a. doorberekening van de kosten van de emissierechten voor CO₂;
 - b. de totale bevolking van Noord Nederland zal in de periode tot 2030 (20 jaar) slechts met 2,7 % toenemen. Na 2030 neemt de bevolking in het catchment area van Eelde af³. De prognosecijfers voor de luchtvaart zijn echter gebaseerd op de gemiddelde groei van de totale bevolking in Nederland.

Samenvattend: het verlies loopt verder op en wordt groter dan de exploitatiebijdrage van de overheid. Dit zal nog jaren zo kunnen blijven. Deze exploitatiebijdrage loopt in 2012 af. Op langere termijn is een verdere toename van het verlies waarschijnlijk. Zeker ten gevolge de afname van de bevolking in Noord Nederland.

Onze conclusie is dat GAE zijn prognoses weer dient te herzien. Welke conclusie trekt u?

Namens de vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde,

Jan Wittenberg
Voorzitter

Frans van Beukering
secretaris

2020.

³ Volgens de bevolkingsprognose van het CBS en PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) neemt de bevolking in Noord Nederland tot 2020 toe met 1,6 %. In het Westen is dit 4%. In Noord Nederland neemt de bevolking nog toe tot 2030 met 2,7%, om daarna te dalen. In het westen neemt de bevolking toe met 7%, tot 2030. Zie www.regionalebevolkingsprognose.nl of www.pbl.nl

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Bijlage bij de brief aan de Provinciale Staten van Drenthe en Groningen d.d. 15/11/09 over de cijfers eerste 8 maanden 2009 van GAE.

A) De krimp van 2009 op GAE

Vergelijking cijfers 2009 met cijfers van 2008 januari t/m augustus.

Deze gegevens staan nu op de site van het Centraal Bureau v/d Statistiek:

<http://statline.cbs.nl>

2008	Overland	Terrein	Handelsvluchten	Passagiersbew.
Jan	882	3588	138	4750
Feb	964	3962	137	4845
Mrt	837	4164	136	5302
Apr	1286	5554	196	9020
Mei	1532	5052	310	22151
Juni	1368	4136	313	20158
Juli	1265	4432	253	22223
Aug	1149	4194	226	16330
Totaal	9283	35082	1709	104779
2009	Overland	Terrein	Handelsvluchten	Passagiersbew.
Jan	727	3466	80	3968
Feb	706	3414	76	4081
Mrt	1102	5122	105	4851
Apr	1246	4604	141	7241
Mei	1327	4782	215	17220
Juni	1339	4684	209	17348
Juli	1286	4564	221	22411
Aug	1445	5004	212	17744
Totaal	9178	35440	1259	94864
Afname %	1,13	-1,0	26,3	9,5

- De handelsvluchten, vooral vakantiecharters, zijn met maar liefst **26,3 %** afgenomen. Deze vluchten, met grote toestellen, dragen veel bij aan de landingsgelden.
- Het aantal passagiers is met bijna **10%** afgenomen.
- Opvallend is de 1% toename van de "terreimbewegingen". Dit zijn vooral circuit- en lesvluchten, die overigens voor veel overlast zorgen. Door de ontwikkelingen bij de KLM luchtvaartschool, zullen deze vliegbewegingen echter afnemen in het laatste kwartaal van 2009 en in geheel 2010.

B) Financiën 2009.

De krimp in de activiteiten vertaalt zich direct in de inkomsten van GAE. Minder landingen brengen minder landingsgelden op, en minder passagier minder passagiersvergoedingen en inkomsten voor 'security'. We hebben volgens twee methoden gekeken naar de financiële consequenties; via een integrale en via een differentiële methode.

De integrale methode.

De vergoedingen per landing en per passagiers zijn vastgelegd in de havengeldregeling van GAE, versie 30 januari 2009. In deze regeling zijn de tarieven voorgeschreven. Hieruit zijn precieze opbrengsten te destilleren, zoals voor:

- Een terreinvlucht met een Beechcraft Baron
- Een overlandvlucht met een Boeing 737/700 of Boeing 737/800
- De passagiersvergoeding van €14,70 per passagier
- De security tax van 10,15 per passagier

Wij hebben eerst de vlucht- en passagiersgegevens van 2008 gecombineerd met de tarieven uit deze havengeldregeling. De uitkomsten daarvan vergeleken we met het jaarverslag over 2008.

De landingsgelden worden opgebracht door drie soorten vluchten: de chartervluchten, de terreinbewegingen en de overlandvluchten. Deze vluchten worden uitgevoerd door toestellen van zeer verschillende grootte. Met een Excel programma zijn deze complexe berekeningen toch snel uit te voeren. De inkomsten uit landingsgelden, passagiersvergoedingen en security charges, kwamen direct vrij dicht bij de gegevens uit het jaarverslag van 2008. Met enkele kleine correctiefactoren leverde het rekenmodel precies de gegevens op van het jaarverslag 2008. Dit geconsolideerde model is vervolgens de basis geweest voor de financiële berekeningen voor het jaar 2009.

De differentiële methode.

Bepaalde inkomensposten zijn direct afhankelijk van een percentage toe- of afname. Bij voorbeeld: Als je de passagiersvergoedingen uit 2008 kent, en het aantal passagiers neemt af met 10%, dan nemen de inkomsten ook direct af met 10%.

De uitbreiding naar geheel 2009.

Het passagiers- en inkomstenverloop over 2008 hebben we gebruikt als "voorspeller" voor het verloop van geheel 2009. We hebben deze methode toegepast op de passagiersbewegingen en de inkomsten uit de landingsgelden. Deze "extrapolatiemethode", wordt in de economie vaak gebruikt.

Via beide methoden hebben we naar de belangrijkste inkomstenposten gekeken. Deze verschillende methoden leverden vrijwel gelijke uitkomsten op. Daardoor geven we met grote zekerheid voor geheel 2009 de volgende voorspelling:

1. Het verlies over 2008 bedroeg volgens het jaarverslag **0,47 miljoen.**

2. Effect krimp over eerste 8 maanden op inkomsten geheel 2009:

	Inkomsten 2008	Effect krimp in 2009
- landingsgelden	1,20	0,26
- passagiersvergoedingen	0,97	0,09
- security charges	0,75	0,07
- opbrengsten voorterrein (parkeergelden)	0,46	0,05
- benzineverkopen	1,58	<u>0,04</u>
Totaal effect krimp op inkomsten		0,51

3. Autonome trend kostenstijging

Personeelskosten: 3% over 3 miljoen	0,09
inhuur externen	0,10

4. Negatief effect kredietcrisis op rente-inkomsten: $5 - 2 \frac{1}{2} \%$ over 4,7 miljoen⁴ (*)
0,12

Totaal van krimp en andere effecten **0,82**

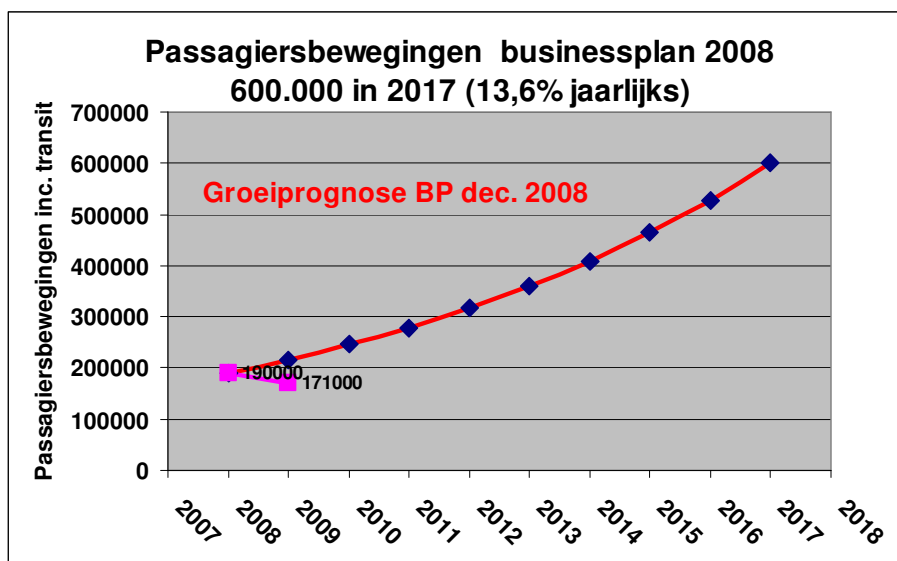
6. Geschat verlies over 2009 **1,29**

⁴ - rente over deposito was 5%; rente in 2009 is 2,5%

- vrij rentedragend saldo (dwz exclusief de rente-inkomsten over de subsidie op de baanverlenging): $23,3 - (23,9 - 5,3) = 4,7$

De prognosecijfers.

Het bijgewerkte businessplan van december 2008, voorspelt een krachtige groei naar 600.000 passagiersbewegingen, per 2017. Hiervoor is een jaarlijkse groei nodig van 13,6%. De passagiersbewegingen in 2009 lijken uit te komen rond de 170.000 inclusief transitpassagiers. GAE loopt in 2009 met een afname van 9,5% meteen al **23%** achter op de eigen prognose.



De groeiprognose voor GAE van bureau Buck uit 2003 en de gerealiseerde aantallen, zijn in onderstaande grafiek weergegeven. Alleen in 2008 zijn de cijfers uitgekomen boven die van het beginjaar 2003, toen de prognose werd opgesteld.

