

Aandeelhouders 'Eelde' vragen regio mee te betalen aan luchthaven

Veel gestelde vragen beantwoord door onafhankelijk econoom Philippe Boucher

Is Groningen Airport Eelde (GAE) van belang voor de hele regio?

Aandeelhouders van GAE vragen aan de regio Groningen-Assen een bijdrage te leveren aan de instandhouding van luchthaven Eelde.

Argument zou zijn dat de luchthaven een belangrijke functie heeft voor de hele regio en niet alleen voor de huidige 5 aandeelhouders. Gedacht wordt aan een bedrag van 2,5 mln euro. De vijf aandeelhouders worden geacht 46 mln euro te investeren en daarmee de toekomst van GAE voor 10 jaar te garanderen. Tot zover de plannen om een naderend faillissement af te wenden.

En hoe groot is dat belang voor de inwoners van de noordelijke regio?

Van de kleine 2,4 mln noordelijke luchtreizigers per jaar vertrekt maar 4% vanaf Eelde, 11% vanaf Bremen, 7% vanaf Düsseldorf en 70% vanaf Schiphol. De overige 8% vertrekt van Weeze, Eindhoven en zelfs Brussel. Dat is de realiteit die de afgelopen 10 jaar nauwelijks is veranderd. Eelde is voor de noordelijke luchtreizigers van marginaal belang.

Heeft GAE een toekomst?

Het streven van de huidige aandeelhouders is contrair aan iedere zakelijke logica. Waardevol overheidsgeld wordt besteed aan een bedrijf zonder toekomst. Is dat zo? zult u vragen.

Serieuze onderzoeken van de laatste jaren door de Noordelijke Rekenkamer, 'SEO economisch onderzoek' en Lufthansa Consulting, hebben inmiddels wel duidelijk gemaakt dat door de luchthaven zelf voorspelde groei niet realistisch is en dat krimp meer waarschijnlijk is als luchthaven Lelystad in 2019 open gaat.

Na de baanverlenging liepen de verliezen spectaculair op en het einde daarvan is nog niet in zicht. Was het jaarlijkse verlies tot 2011 nog een half miljoen euro, in 2015 was dit opgelopen tot bijna een miljoen en voor 2016 voorspelde GAE al een verlies van 1,5 mln. Voor 2017 zal dit nog verder oplopen tot boven de 2 mln. En als Eelde straks zelf de luchtverkeersleiding moet betalen komt daar nog eens 2 mln aan kosten bij.

Om een faillissement te voorkomen nemen de aandeelhouders in de nieuwe organisatiestructuur straks een aanzienlijk deel van de kosten voor hun rekening. Onder andere investeringen in de vertrekhal en brandweerkazerne en de lopende kosten voor beveiliging, brandweer en straks luchtverkeersleiding. Voor de komende 10 jaar een bedrag van 46 mln.

Heeft de baanverlenging groei gebracht?

Tussen 2008 en 2016 is het aantal passagiers, ondanks de baanverlenging, blijven steken op 150.000 (75.000 reizigers met een retour ticket), enige schommelingen daargelaten. Dit is een niet onbelangrijk signaal voor wat de toekomst zal brengen. Eelde heeft een geringe bevolkingsdichtheid in het verzorgingsgebied. De markt is dun zoals de directie van Transavia onlangs meldde. Niet voor niets heeft Transavia een groot deel van haar bestemmingen vanaf Eelde gestaakt. Met een gemiddelde bezettingsgraad voor de vakantievluchten op Eelde van 60% zitten ze ver onder hun landelijk

gemiddelde van 90%. Er is tot nu toe geen groei en de kans op krimp is levensgroot. En groei door het subsidiëren van nieuwe lijndiensten is slechts van tijdelijke aard. Als de subsidies stoppen (volgens EU regels mag dit maximaal 3 jaar) zullen die verliesgevende bestemmingen onmiddellijk verdwijnen.

Zijn aandeelhouders verplicht om mee te betalen aan het huidige plan?

Kunnen aandeelhouders gedwongen worden om mee te betalen aan de 46 mln?

Bij de overdracht van de aandelen door het rijk aan de huidige 5 aandeelhouders in 2004 is slechts bepaald dat gedurende 10 jaar een bijdragen van 1 mln per jaar voor verliesafdekking zou worden betaald. Daarna was er wel een instandhoudingsverplichting, maar dat hield niet in dat men elkaar later kon verplichten tot een financiële bijdrage. In de Drentsche statenvergadering van 4 februari 2004 is dat nog eens uitdrukkelijk vastgesteld. Niemand kan na 2015 nog verplicht worden financieel bij te dragen aan de luchthaven.

Is investeren in GAE een verantwoorde uitgave voor een gemeente?

Dit is zeer de vraag. Het geld van de gemeente hoort ten goede te komen aan al zijn inwoners en niet slechts aan een miniem percentage dat een vakantiereisje boekt vanaf Eelde. Uiteindelijk zal de bevolking kijken naar de afwegingen die de bestuurders hebben gemaakt. Sport en zwemvoorzieningen, bibliotheek, zorg, onderwijs en huisvesting zijn zaken die dicht bij de burger staan. Daar liggen momenteel de primaire belangen en niet bij het voortbestaan van een kleine verliesgevende luchthaven.

Is de luchthaven dan niet van belang voor zakelijke reizigers?

Het aantal zakelijke reizigers is verwaarloosbaar. Dat komt omdat er geen bestemmingen worden aangeboden die zakelijk interessant zijn. Ook Kopenhagen en Southend zijn dat nauwelijks, omdat voor internationale verbindingen het sneller en goedkoper is om via Schiphol te reizen. De veel genoemde economische betekenis is nooit aangetoond.

Moet de luchthaven dan sluiten?

Nee dat is niet speciaal nodig. Eelde kan voortbestaan als "groene" luchthaven voor zakenvluchten, opleidingsdoelen en medische of recreatieve vluchten met kleine toestellen. Voor de grote burgerluchtvaart is geen toekomst. Daarin kunnen de grotere luchthavens beter voorzien.

Er kleeft ook een niet onbelangrijk milieuaspect aan de lage bezettingsgraad van de vliegtuigen op Eelde. Voor de meeste bestemmingen wordt nog steeds een tussenlanding gemaakt om extra passagiers op te halen in Eindhoven of Rotterdam. Per keer kost dat nog eens 2000 liter kerosine extra en de nodige vertraging, wat een niet onbelangrijke kostenpost is voor de airlines. Vertrek van Schiphol, Bremen of Lelystad in beter gevulde toestellen geeft een lagere milieulast per passagier/kilometer. Sluiting van het verliesgevende Eelde voor groot vliegverkeer kan een substantiële bijdrage zijn aan een beter milieu.

Waarom kiest de politiek dan voor investeren?

Ik heb daar geen goed antwoord op. Het kan zijn dat de partijen die indertijd de aandelen overnamen, 10 miljoen bijdroegen aan verliesafdekking en ook nog 25 mln Rijkssubsidie uitgaven voor de baanverlenging, er moeite mee hebben hun verlies te nemen. Het kan ook zijn dat men kiest voor de vlucht voorwaarts zodat later niet het verwijt gemaakt kan worden dat men niet alles heeft geprobeerd Eelde te redden. Partijen zijn mogelijk bang de schuld te krijgen dat ze de stekker er uit getrokken hebben. Misschien ook een kwestie van status voor de regio.

Het blijft gissen maar een ding is zeker, luchtvaart heeft tegenwoordig veel prestige. Daar moet vaak veel voor wijken.

Philippe Boucher
econoom
juli 2017

