

Ontwikkelingsperspectief Groningen Airport Eelde



1800 → 2500 m

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF GRONINGEN AIRPORT EELDE

INHOUDSOPGAVE:

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

1. De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor het Noorden
2. Omgevingsfactoren
 - 2.1 Regionale luchthavens
 - 2.2 Ontwikkelingen bij de luchthavens
 - 2.3 Ontwikkelingen in de Europese luchtvaart
3. Strategisch beleid
4. Vervoersscenario's
 - 4.1 Lijnvervoer
 - inleiding
 - Eurohub
 - Scandinavië
 - Londen
 - 4.2 Chartervervoer
5. Financieel meerjarenperspectief

Bijlage: Chronologisch overzicht van de besluiten in verband met de baanverlenging tot 31 december 1990

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In dit ontwikkelingsperspectief wordt gewezen op de betekenis van een goed toegeruste luchthaven voor de economische ontwikkeling van het Noorden van het land. Voor het optimaal benutten van de ontwikkelingskansen blijkt een start- en landingsbaan van 2500 m noodzakelijk.

Om na te gaan wat de bedrijfseconomische resultaten zijn van intensivering van het gebruik van de luchthaven bij baanverlenging is het verkeers- en vervoersscenario van 1986 geactualiseerd. Dit scenario is vervolgens in financiële zin vertaald. Daaruit blijkt dat een baanlengte van 2500 m structureel een beter bedrijfsresultaat oplevert dan een baanlengte van 1800 m.

De belangrijkste conclusies van dit ontwikkelingsperspectief zijn:

1. De regionale economische ontwikkeling is in een internationaliserende maatschappij sterk gediend met een volwaardige, goed geoutilleerde regionale luchthaven. Een start- en landingsbaan van 2500 m is daarbij een basisvoorwaarde, zowel om redenen van veiligheid als uit direct economisch oogpunt.
2. Voor de versterking van de positie van Groningen Airport Eelde op de chartermarkt (met name vakantiecharters) is een verlengde baan noodzakelijk. Dit wordt door diverse bedrijven en luchtvaartmaatschappijen onderschreven.
3. Door het, middels baanverlenging mogelijk te maken het verkeer van vakantiecharters op Eelde te intensiveren, is het mogelijk tegelijkertijd de luchthaven Schiphol te ontlasten.
4. Baanverlenging maakt het mogelijk op Groningen Airport Eelde oefen- en proefvluchten uit te voeren waarvoor nu veelal naar het buitenland wordt uitgeweken.
5. Een 2500 m baan biedt ook voor Groningen Airport Eelde meer perspectief voor het aantrekken van goederenvervoer.
6. Uit de financiële meerjarenramingen blijkt dat Groningen Airport Eelde bij een 2500 m baan een meer efficiënte benutting van kapitaal en personeel kan bereiken. De prognose van het bedrijfsresultaat is bij een 2500 m baan beter dan bij de 1800 m variant, wat een lagere exploitatiebijdrage van de aandeelhouders betekent.

7. De werkgelegenheid op het luchthaventerrein zal volgens gecorrigeerde berekeningen structureel ca 400 arbeidsplaatsen groter zijn bij de 2500 m variant dan bij de huidige baanlengte.
8. De milieueffectrapportage toont aan dat met de baanverlenging tot 2500 m geen significante inbreuk op het milieu gepaard gaat.

1. DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN GRONINGEN AIRPORT EELDE VOOR HET NOORDEN

De Commissie Goudswaard (de adviescommissie voor de noordelijke marktsector) wijst in haar rapport "Het Noorden aan Zet" opnieuw op het belang van een goed geoutilleerde luchthaven Eelde. In de in 1988 uitgebrachte Vierde Nota Ruimtelijke Ordening wordt eveneens een grote betekenis toegekend aan de aanwezigheid van een regionale luchthaven voor de economische betekenis van de noordelijke regio. In de Vierde Nota Extra (1990) werden deze uitspraken herhaald. Hieronder wordt hierop kort ingegaan.

Regio's op eigen kracht en bereikbaarheid

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening wordt Noord-Nederland gekenschetst als een gebied dat ligt tussen het Nederlands economisch kerngebied en Noord-Europa. De regio zal "op eigen kracht" de nationale en internationale positie kunnen versterken. Daartoe moeten ontwikkelingskansen worden benut die zich in de regio voordoen. Gedoeld wordt onder meer op de mogelijkheden van het gebied Groningen-Assen met het stedelijk knooppunt Groningen als belangrijkste centrum. Daarnaast bieden de Eemshaven en de Luchthaven Eelde mogelijkheden de oriëntatie te vergroten op Scandinavië, Noord-Duitsland en wellicht ook op Oost-Europa.

Het gaat bij het ontwikkelen van de regio om het benutten van sterke punten en het functioneren daarvan in regionale, nationale en internationale context. De recente tendens tot internationalisatie, de Europese eenwording, de hervormingen in Oost-Europa en de technologische ontwikkelingen -in het bijzonder de snel voortschrijdende toepassing van telematica- versterken het belang van de internationale context. Het Noorden zal in de toekomst, zeker na 1992 niet langer een perifeer gebied zijn. Het wordt een intermediaire zone tussen enerzijds de Randstad en anderzijds Noord-Duitsland en Scandinavië, terwijl tevens de oriëntatie op de Europese economische centra zal toenemen.

Om mede in het licht hiervan een offensief ontwikkelingsbeleid te kunnen voeren, zal met name het economische kerngebied van Noord-Nederland -het gebied tussen Assen-Groningen-Drachten- over een complete en optimale in- en externe infrastructuur moeten beschikken. In dit kerngebied zijn diverse belangrijke aangrijpingspunten voor een ontwikkelingsbeleid aanwezig:

- sterke kennisinfrastructuur
- voldoende en vooral hooggekwalificeerd arbeidsaanbod
- hoogwaardige stedelijke samenleving en cultuur
- een uitstekende leefomgeving
- goede transport- en communicatieverbindingen.

Optimalisatie van (inter)nationale verbindingen is voor een intermediaire zone in een zich internationaliserende economie noodzakelijk om de potentiële ontwikkelingskansen volledig te benutten. De ontwikkeling van Groningen Airport Eelde is in dit verband van bijzondere betekenis. De ontwikkelingskansen van de luchthaven zijn afhankelijk van baanverlenging.

Nutsvoorziening

De luchthaven moet beschouwd worden als een "nutsbedrijf" voor de regio, waarbij de kwaliteit in belangrijke mate het nut bepaalt. Het verbeteren van de luchthaven tot een kwalitatief goede nutsvoorziening op het gebied van verkeer en vervoer vereist investeringen. Voor de hele noordelijke regio zullen deze investeringen profijt opleveren in termen van versterking van het vestigingsmilieu en de imagoversterkende werking. Voor internationaal opererende bedrijven en instellingen is een luchthaven een vestigingsfactor van toenemend belang. Een regio die gekenmerkt wordt door een hoogwaardig woon- en leefmilieu, uitstekende kennisinfrastructuur en goede internationale verbindingen als een zeehaven en een volwaardige regionale luchthaven moet in staat worden geacht haar economie verder te ontwikkelen en een bijdrage te leveren aan de vergroting van de regionale welvaart.

Luchthavencapaciteit

Behalve de hierboven beschreven betekenis voor de regionale economie spelen nog een aantal factoren een rol bij baanverlenging.

In de eerste plaats zal een goede regionale luchthaven de betekenis van Nederland als distributieland mee versterken. Uiteraard door het aanbieden van het luchthavenprodukt zelf, maar ook door de indirecte ondersteuning van het rijksbeleid gericht op het versterken van de positie van Schiphol. Immers, versterking van de positie van Schiphol als intercontinentale mainport vereist veel inspanning om congestieverschijnselen tegen te gaan die de kwaliteit van de luchthaven bedreigen. Daarbij gaat het niet alleen om het luchtverkeer, maar ook om wegen, railverbindingen en de vestiging van luchthaven gebonden bedrijvigheid. Wil Nederland zijn positie als distributieland handhaven, dan zal het qua luchthavencapaciteit een uitstekende concurrentiepositie moeten waarborgen. Hier doet zich de gelegenheid voor, om nationaal beleid te ondersteunen door regionaal economisch beleid, hier door het ontwikkelen van Groningen Airport Eelde.

Het verder ontwikkelen van regionale luchthavens biedt mogelijkheden om functies welke voor Schiphol niet van strategisch belang zijn over te plaatsen. Als overloopfuncties kan gedacht worden aan kleine (zaken)luchtvaart, specifieke vormen van luchtvracht, en vooral ook aan vakantievervoer per charter.

Een tweede economisch effect van de baanverlenging van boven regionaal belang is het feit dat een 2500 m baan de mogelijkheid biedt aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en ook aan Fokker om op een Nederlandse luchthaven -voor zover het openings- en toelatingsbeleid dat toestaat- oefen- en proefvluchten uit te voeren. Thans worden veel oefen- en proefvluchten vanaf buitenlandse luchthavens gevlogen. Zou dat mogelijk gemaakt worden op Groningen Airport Eelde dan betekent dat een directe besparing voor de bedrijven en een besteding van middelen in eigen land.

Werkgelegenheid

Uit de geactualiseerde berekeningen van de luchthaven is naar voren gekomen, dat de werkgelegenheid (direct en indirect) bij een baanlengte van 2500 m structureel ca 400 mensjaren groter zal zijn dan bij een 1800m baan. Een structurele groei van werkgelegenheid met 400 arbeidsplaatsen is van grote betekenis nabij de stad Groningen waar de werkloosheid nog altijd 27 % bedraagt.

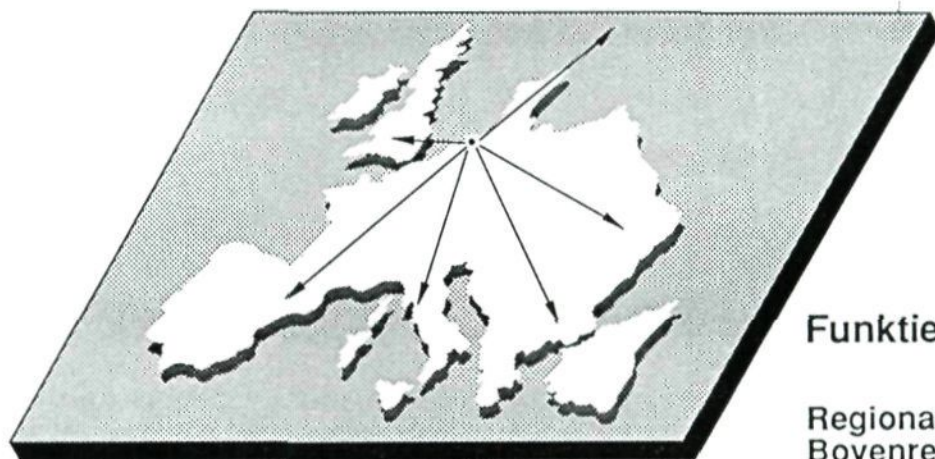
Baanverlenging een voorwaarde

Dat die baanverlenging een absolute voorwaarde is voor realisering van de marktpotenties moge blijken uit verklaringen van een tiental bedrijven.

Eerst wanneer sprake is van een volwaardige luchthaven zal de bijdrage aan de regionale en nationale economie tot zijn recht kunnen komen. Bij de kwaliteit van het luchthavenprodukt speelt de baanverlenging een doorslaggevende rol.

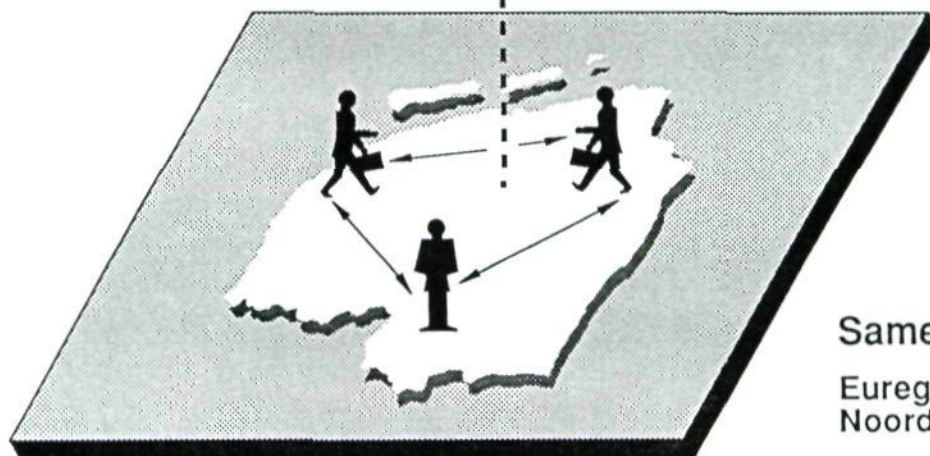
Daar komt nog bij, dat het niet uitgesloten kan worden dat het niet doorgaan van de baanverlenging het imago van de luchthaven in zo ernstige mate schaadt, dat de ontwikkelingen van de luchthaven daardoor op zijn minst extra vertraagd zullen worden.

SAMENHANG LUCHTHAVEN EN REGIO



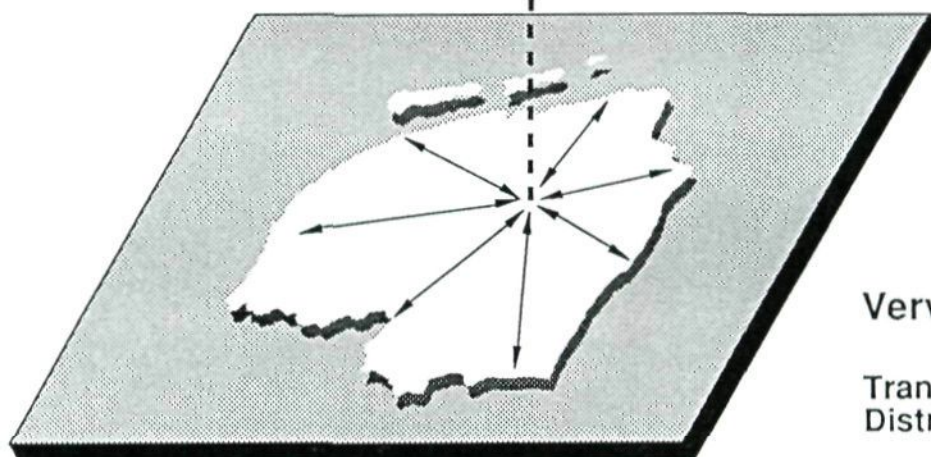
Funkties

Regionaal
Bovenregionaal



Samenwerking

Euregio
Noord Nederland



Vervoerregio

Transport
Distributie

2. OMGEVINGSFACTOREN

Sedert het verschijnen van het Bedrijfsplan van het bureau Van de Bunt (1986) hebben zich in de marktomgeving van Groningen Airport Eelde belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. Deze ontwikkelingen zijn sterk bepalend voor de ontwikkelingskansen van onze regionale luchthaven. Zo waren in 1986 nog enkel de contouren zichtbaar van de liberalisering van de Europese luchtvaart. Dit proces verkeert inmiddels in een vergevorderd stadium. Deze, en andere ontwikkelingen noopten tot een bijstelling van het bedrijfsplan van 1986. De ontwikkelingskansen van Groningen Airport Eelde zullen in veel sterkere mate dan voorheen samenhangen met veranderingen op boven-regionaal niveau. Na een korte beschrijving van de relatie tussen vervoer en bedrijvigheid op regionale luchthavens, wordt nader ingegaan op de veranderingen in de luchtvaart en van de Europese luchthavens.

2.1 Regionale luchthavens

Ontwikkelde regionale luchthavens fungeren als scharnier tussen het regionale en het internationale milieu van dienstverlening en produktie. Het vervoer van personen en goederen is aanhechtingspunt voor dienstverlenende bedrijven. Deze diensten worden verleend aan de vervoerde personen (zoals reisbureaus, restaurants, hotels), of ondersteunen het goederenvervoer (zoals expediteurs, op- en overslag), of betreffen het vervoermiddel en het bedienende personeel (vliegtuigonderhoud, tankdiensten, opleidingen).

Deze diensten vormen op hun beurt weer aanhechtingspunt voor bedrijven (zoals toelevering, congresfaciliteiten).

De secundaire en verder aangehechte bedrijvigheid kent ten opzichte van de vervoersstromen een wisselende mate van lokatie-gebondenheid (men vergelijkte taxfree-verkoop en vliegtuigonderhoud). Daarnaast zijn ook regionale luchthavens in toenemende mate aantrekkelijk als plaats voor bedrijfsvestiging. De motieven kunnen voortvloeien uit de transportfuncties, de aangesloten dienstverleningen of uit het motief van imago.

De potentie van luchthavens als faciliteit voor de regionale economie en als aanhechtingspunt voor velerlei economische activiteit werd aan het einde van de jaren zestig steeds meer onderkend. In Europa werden daarna steeds meer "vliegveldjes" omgebouwd tot volwaardige luchthavens. Ze kunnen inmiddels in het economische landschap niet meer weggedacht worden, en zijn zelfs medebepalend geworden voor de concurrentiepositie van de betreffende regio's.

2.2 Ontwikkelingen bij de luchthavens

Bij de Europese luchthavens tekent zich een specialisatie op hoofdfuncties af:

- a. (intercontinentale) Mainports
- b. Eurohubs
- c. Regionale luchthavens

De Mainports richten zich op het aantrekken van intercontinentaal vervoer, met een daarop aansluitend Europees netwerk. In Europa is slechts plaats voor 4 à 6 Mainports. Het Rijksbeleid is erop gericht dat Schiphol zich tot een Mainport kan ontwikkelen.

De Eurohubs zijn verdeelstations voor intra-Europees vervoer. Door een beheerst overstapproces worden 50 à 70 Europese bestemmingen met elkaar verbonden. Daardoor worden ook plaatsen met elkaar verbonden, die voorheen wederzijds moeilijk bereikbaar waren (bijv. Eelde - Bordeaux). Brussel en Keulen-Bonn ontwikkelen zich tot Eurohub.

De transportfunctie van regionale luchthavens wordt in dit kader gerealiseerd door luchtverbindingen met Eurohubs en Mainports, met daarnaast directe verbindingen met bestemmingen waarvoor voldoende marktomvang is.

Een belangrijke omgevingsfactor is het toenemende gebrek aan luchthavencapaciteit. De toenemende vraag naar luchtvervoer veroorzaakt steeds meer congestie-problemen, met name bij de Mainports. In Europa is geen plaats meer voor nieuwe grote luchthavens; de uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande luchthavens zijn zeer beperkt. Het proces van deconcentratie, zoals dat plaatsvindt rond Londen, Parijs en Düsseldorf, zal in de toekomst het hele Europese luchtvervoer kenmerken. Dergelijke deconcentratie zal dan gepaard gaan met de boven genoemde specialisatie. In deze context is het ontwikkelen van regionale luchthavens een capaciteitsverruiming voor de Mainports, en komt neer op het economisch gebruik van voorheen onderbenutte economische middelen. Het geografisch dichterbij elkaar brengen van vraag naar aanbod van luchtvervoer helpt tevens om congesties op de korte afstanden (grondtransport) te reduceren. Strengere geluidsnormen e.d. beperken het bestaande luchthavencapaciteit, en maken deconcentratie meer urgent.

2.3 Ontwikkelingen in de Europese luchtvaart

De belangrijkste omgevingsfactor voor de ontwikkelingskansen van de luchthaven is de liberalisering van het Europese luchtvervoer. Naar verwachting wordt dit proces in 1993 afgerond. Echter, het proces van liberalisering brengt ook met zich mee, dat de "nationale" luchtvaartmaatschappijen de ontsluiting van de regio niet langer als hun taak zien. Dit betekent dat de bereikbaarheid van de regio vooral bepaald wordt door de mate, waarin de regio zelf zich wil inzetten voor nieuwe luchtverbindingen en de ontwikkeling van de eigen luchthaven.

3. HET STRATEGISCH BELEID VAN GRONINGEN AIRPORT EELDE

Het doel van intensivering van het gebruik van de luchthaven vereist een functionele benadering zoals in paragraaf 2.1 is aangegeven. De intensiveringsdoelstelling wordt vertaald als: ontwikkeling door optimale vervulling van functies.

Hiertoe worden de volgende functies onderscheiden:

1. De transportfuncties zijn transportfaciliteiten ten behoeve van de regionaal gegenereerde vraag en aanbod naar luchtvervoer.
De transportfuncties worden vervuld door:
 - lijnvervoer
 - charterseries
 - incidentele charters
 - luchtvracht
2. De transport-ondersteunende functies zijn activiteiten ten behoeve van luchttransportmiddelen en het bedienende personeel. Deze functies worden vervuld door:
 - opleidingen
 - vliegtuigonderhoud
 - toeleverende bedrijven
3. De bedrijventerreinen zijn vestigingsfaciliteiten ten behoeve van bedrijven, die op een luchthaven gevestigd willen zijn. Deze functies worden vervuld door:
 - de luchthaven zelf, voor platformgebonden activiteiten
 - een ontwikkelingsmaatschappij, voor de overige activiteiten.
4. De recreatieve functies zijn faciliteiten ten behoeve van de actieve en passieve recreatie. Deze functie wordt door het blote bestaan van de luchthaven vervuld; particuliere initiatieven steken daarop in (horeca; verenigingen). De recreatieve activiteiten hebben voor de luchthaven aspecten van public relations en promotie.

Bij de onderscheiden functies kunnen synergetisch effecten gerealiseerd worden, bijvoorbeeld lijnvervoer/expressvracht/bedrijfsvestiging.

Naarmate deze functies beter vervuld worden, worden ook andere functies vervuld, zowel op regionaal als boven-regionaal niveau:

- (regionaal) het verbeteren van het imago van het Noorden, alsmede het klimaat voor bedrijfsvestiging;

- (regionaal) het helpen oplossen van het knelpunt van de bereikbaarheid van het Noorden;
- (regionaal) werkgelegenheid en structuurversterking, omdat de vier functies tegelijk aanhechtingspunt voor bedrijvigheid zijn;
- (regionaal) integratie van het Noorden in het internationale vervoers- en distributie-systeem; (boven-regionaal) tevens ondersteuning van het concept Nederland-distributieland;
- (regionaal/boven-regionaal) ontlasting van andere luchthavens door het bieden van luchthavencapaciteit;
- (regionaal/boven-regionaal) het zo dicht mogelijk benaderen van het break-even punt, en het zo bedrijfsmatig mogelijk opereren.

1. Transportfunctie

Gegeven het onderzochte vervoerspotentieel op onderscheiden bestemmingen, moet de strategie van de luchthaven zich richten op:

- het aangrijpen van de nieuwe mogelijkheden, die de liberalisering van de luchtvaart biedt;
- voor het chartervervoer, inspelen op problematischer wordende luchthavencapaciteit elders;
- in het lijnvervoer, inspelen op de nieuwe mogelijkheden die zich op de Europese luchthavens voordoen (ontwikkeling Eurohubs; ontwikkeling Stansted);
- in het vrachtvervoer, uitbouwen van de complementaire functie voor Schiphol (verkorting doorlooptijden); het inspelen op een uitplaatsingsbeleid van Schiphol voor gespecialiseerde vormen van vrachtvervoer;
- voor de incidentele charters, inspelen op de profilering van het Noorden als congresmarkt;

Voor het succesvol kunnen uitvoeren van deze strategie is verlenging van de startbaan een absolute voorwaarde.

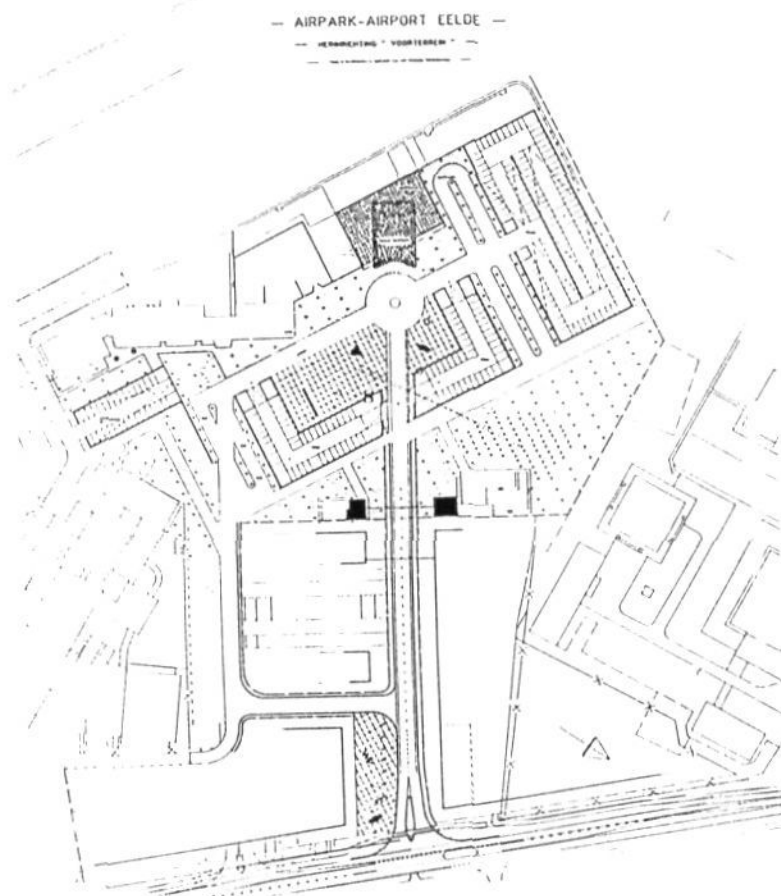
2. Transport-ondersteunende functies

De transport-ondersteunende functies kennen ten opzichte van de vervoersstromen een zeer beperkte of geen lokatiegebondenheid. Van dit gegeven moet de luchthaven maximaal gebruik zien te maken, mede gezien de gewenste uitstralingseffecten van structuurversterking (het gaat om hoogwaardige arbeid) en werkgelegenheid (de activiteiten zijn arbeidsintensief en zijn toeleverings-intensief). Voor vliegtuigonderhoud en toelevering heeft Groningen Airport Eelde een zeer goede concurrentie-positie, ware het niet dat de huidige baanlengte voor de industrie een onoverkomelijk bezwaar vormt. Voor de opleidingen vormt de geprivatiseerde RLS een uitstekend vertrekpunt. Het beschikbaar hebben van trainingsfaciliteit op de luchthaven voor grotere toestellen is een sterke factor, om ook opleiding en onderhoud naar het Noorden te krijgen.

Vóór deze markt wervend benaderd kan worden is het noodzakelijk, dat de luchthaven de noodzakelijke capaciteit kan bieden- derhalve zekerheid over de verlenging van de startbaan.

3. Bedrijventerrein

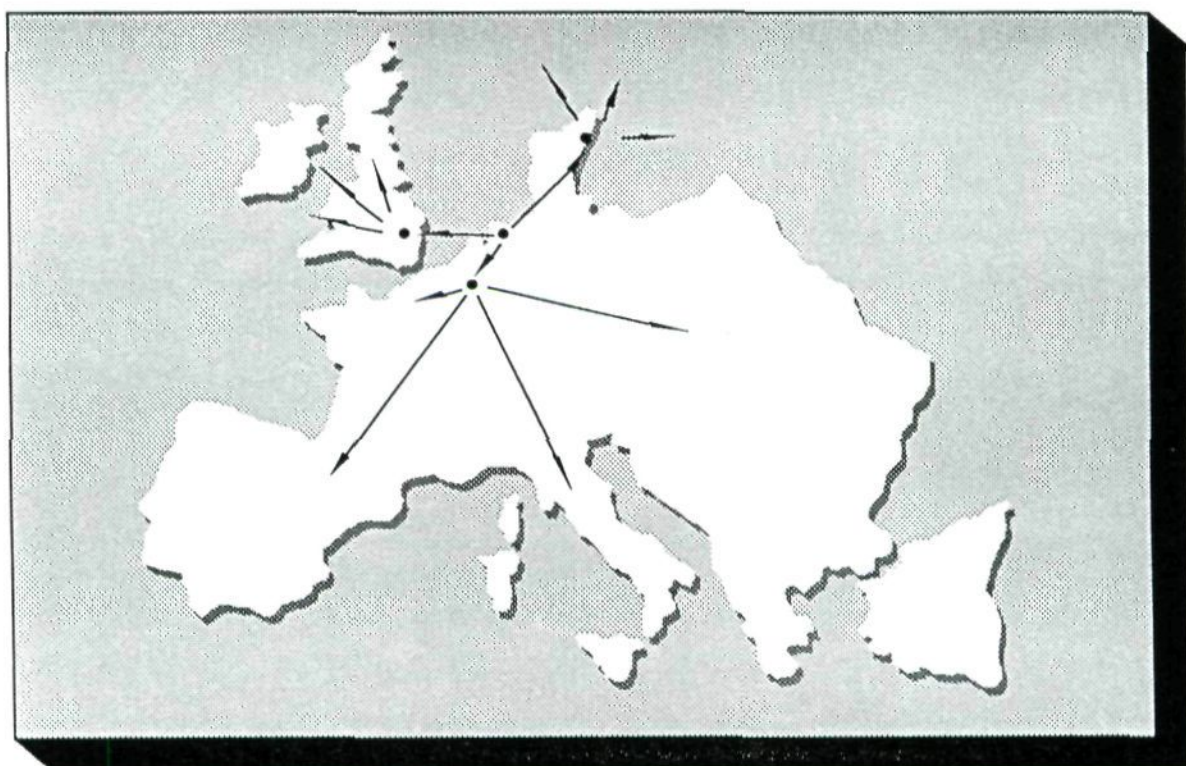
Voor de ontwikkeling van bedrijfsterreinen is in juli 1989 de ontwikkelingsmaatschappij Groningen Airpark Eelde B.V. opgericht. Deze ontwikkelingsmaatschappij is grotendeels door de private sector gefinancierd. Deelnemers zijn: ABN, Aegon, NOM, PTT Telecom, de Noordelijke Kamers van Koophandel en de luchthaven zelf. Het betreft hier de ontwikkeling van een voorshands bedrijventerrein van ca 8 ha. Groningen Airpark Eelde heeft een uitgesproken eigen identiteit die past bij een volwaardige regionale luchthaven. Het is vooral een interessante vestigingsplaats voor bedrijven uit de zakelijke dienstverlening. Gesprekken met vestigingskandidaten bevestigen de conclusies van de marktverkenning, dat het vooral bedrijven betreft voor wie het alternatief voor vestiging op de luchthaven is: vestiging buiten het Noorden. De ontwikkeling van de luchthaven is bepalend voor de aantrekkelijkheid van het Airpark als vestigingsplaats voor bedrijven.



-ontwikkelingsperspectief GAE, 1990-

4. Recreatie

Zowel ten behoeve van de passagiers als ten behoeve van de passieve recreatie is het noodzakelijk om de horeca-faciliteiten te verbeteren. In het voorjaar van 1991 zal de verbouw van het hotel/restaurant op de luchthaven voltooid zijn; er is een bedrag van f 3 miljoen geïnvesteerd.



LIJNVERVOER EUROPA

4. VERVOERSSCENARIO'S GRONINGEN AIRPORT EELDE

4.1 Lijnvervoer

* INLEIDING

Toelichting lijnvervoer

In het kader van de baanverlengingsprocedure en gezien de nieuwe kansen die de veranderingen in het Europese luchtvervoer belooften, heeft Groningen Airport Eelde in 1988 en 1989 uitgebreid marktonderzoek verricht. Dit betekende tevens een actualisering van de onderzoeksgegevens van het Bureau Van de Bunt (1986).

De onderzoeksresultaten zijn ter beoordeling voorgelegd aan de Rijksluchtvaartdienst. De Rijksluchtvaartdienst was van oordeel, dat de vervoersprognoses realistisch en betrouwbaar zijn. Het betreft prognoses voor het lijn- en chartervervoer. Het jaar 1988 fungeert als basisjaar. De prognoses zijn geaggregeerd op het niveau van de drie noordelijke provincies (Groningen, Drenthe en Friesland). Het betreft voor het lijnverkeer dan reizigers uit deze drie provincies, die in 1988 per luchtvervoer vanaf of naar een buitenlandse bestemming reisden.

Uitgangspunten potentieelberekeningen lijnvervoer

Het totale potentieel aan passagiers op lijndiensten bedroeg in 1988: 182.000 passagiersbewegingen.

Bij het groeipercentage van het potentieel is verondersteld, dat dit voor Noord-Nederland lager ligt dan voor Nederland, respectievelijk Europa (6-8 %). De gehanteerde groeicijfers voor het Noorden zijn: 4 % per jaar tot het jaar 2000, en 2 % van 2000 - 2010. Verder zijn, gezien de aard van de luchtverbindingen, alle zakelijke passagiers als potentieel gerekend, en 50 % van de passagiers, die niet met een zakelijk motief reizen. Het maximale marktaandeel voor Groningen Airport Eelde is op 34 % gesteld, welk percentage is afgeleid van ervaringen in het verleden.

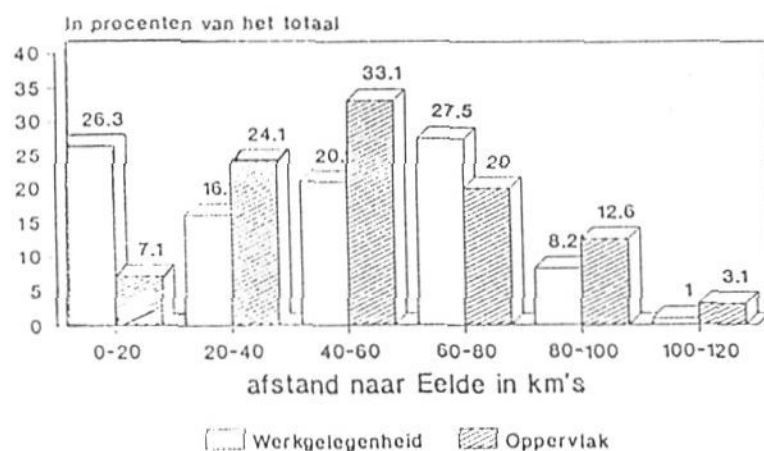
De prognoses zijn gebaseerd op een functie voor Eelde in het intra-Europese verkeer. Dit transport wordt gekenmerkt door dagrandverkeer, dat wil zeggen uitgaande en inkomende vluchten 's ochtends en 's avonds.

Verzorgingsgebied

De drie noordelijke provincies -Groningen, Drenthe en Friesland- vormen het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde. Van de totale bevolking (1,6 miljoen) wonen 1,1 miljoen mensen (70 %) binnen 45 minuten, 1,5 miljoen mensen binnen 60

minuten rijtijd (auto) vanaf de luchthaven. De afstand tot de luchthaven van de werkgelegenheid vertoont hetzelfde patroon (zie afbeelding).

Totale werkgelegenheid Verdeeld in afstand naar Eelde



Bron: Statistisch zakboek, AVAD D.V.

De gemiddelde reisafstand uit de regio naar de luchthaven bedraagt 40 km. De gemiddelde reisafstand (per reisrichting) tot de eerste alternatieve luchthaven bedraagt 160 km. Vergeleken met een alternatieve luchthaven van vertrek (Bremen, Schiphol) bespaart de gemiddelde passagier vanaf Eelde zich 240 km reisafstand per retourvlucht.

Anderzijds illustreren deze gegevens het bereikbaarheidsprobleem dat het Noorden kenmerkt.

De bereikbaarheid van de luchthaven vanuit de regio is uitstekend te noemen (A28; A7), ook met het openbaar vervoer. De luchthaven ligt in het economisch kerngebied van Noord-Nederland: de driehoek Assen - Groningen - Drachten.

* EUROHUB

Een Eurohub is een luchthaven die als draaischijf fungeert voor het interregionale Europese verkeer. Via een Eurohub zou de noordelijke regio een efficiënte verbinding hebben met alle Europese bestemmingen. Er is hier sprake van een voor Groningen Airport Eelde geheel nieuw produkt. De luchthaven Brussel en Keulen/Bonn profileren zich als Eurohub-luchthaven. Met dit alternatief kan op de meeste bestemmingen een tijdswinst (inclusief voortransport) behaald worden van twee uur per reis-richting.

Absolute voorwaarde voor deze verbinding is een uiterst betrouwbare en stipte dienstuitvoering. Een 2500 m baanlengte zal toleranties geven voor slecht-weer-omstandigheden, het zal de veiligheid ten dienste komen, en het is essentieel om ontwikkelingen op de lange termijn niet bij voorbaat te frustreren.

Vervoersprognoses Eurohub

JAAR	Potentieel pax. bew.	% aandeel	Verworven pax. bew.	Vliegbew.
(1988)	(48.000)	--		
1995	63.200	11.3	7.100	500
2000	76.800	34	26.100	1.000
2005	84.800	34	28.800	1.500
2010	93.600	34	31.824	1.500

* SCANDINAVIË (Kopenhagen)

De ervaring leert, dat op deze bestemming het potentieel groter genomen kan worden dan alleen de drie noordelijke provincies.

Immers, Groningen Airport Eelde heeft op Scandinavië een uitstekende geografische ligging als voordeel. Het regionale economische beleid richt zich om strategische redenen steeds meer op Scandinavië. Het ontwikkelingsbeleid van de luchthaven sluit daarbij aan.

Vervoersprognoses Scandinavië

JAAR	Potentieel pax. bew.	% aandeel	Verworven pax. bew.	Vliegbew.
(1988)	(12.400)			
1995	16.300	11.3	1.842	250
2000	19.900	34	6.766	500
2005	21.900	34	7.446	500
2010	24.200	34	8.228	500

* LONDEN

Bij deze bestemming is sprake van een geconcentreerd vervoersaanbod, dat voldoende is om een rechtstreekse verbinding te rechtvaardigen. De ontwikkeling van Stansted tot Derde Londense Luchthaven biedt Eelde nieuwe kansen.

Vervoersprognoses Londen

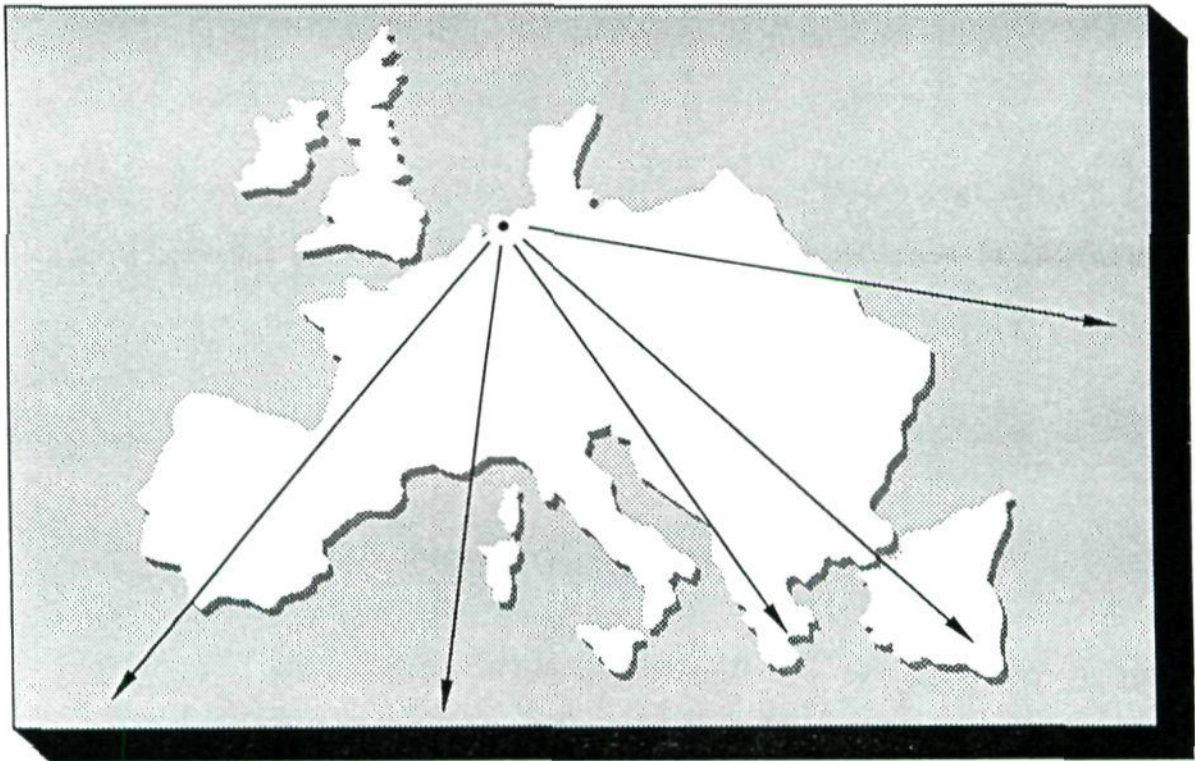
JAAR	Potentieel pax. bew.	% aandeel	Verworven pax. bew.	Vliegbew.
1995	63.200	11.3	7.141	500
2000	76.800	34	26.112	1.000
2005	84.800	34	28.832	1.000
2010	93.600	34	31.824	1.000

LIJNVERVOER: SAMENVATTING

JAAR	Pax. bew. Londen	Pax. bew. Eurohub	Pax. bew. Kopenhagen	% Aandeel	Totaal pax. bew.
1995	7.141	7.100	1.842	11.3	16.083
2000	26.112	26.100	6.766	34	58.978
2005	28.832	28.800	7.446	34	65.078
2010	31.824	31.800	8.228	34	71.852

Noot:

Deze samenvatting betreft nieuw verkeer is dus exclusief de lijn Eelde - Rotterdam van Quick Airways. Quick Airways vervoert 10.000 pax bewegingen per jaar met 1.800 vliegtuigbewegingen (Piper Chieftain).



CHARTERVERVOER

4.2 Chartervervoer

* HET MIDDELLANDSE ZEE-GEBIED EN DE CANARISCHE EILANDEN

Inleiding

Vanuit de drie noordelijke provincies werden op deze bestemmingen in 1988 in totaal 138.000 passagiersbewegingen geregistreerd.

Dit getal mag echter niet als totaal potentieel worden opgevat. Op basis van een analyse van gepubliceerde Schipholstatistieken wordt in deze prognoses verondersteld, dat 15 % van de charterpassagiers buiten de periode april tot en met oktober reist. Hier wordt dat "snijverlies" genoemd.

Verder wordt verondersteld, dat 5 % van de passagiers naar bestemmingen vliegt, die qua volume oninteressant zijn, hier "verlies vanwege kleine bestemmingen" genoemd.

Het potentieel voor de 2500 m baan is dus 80 % ($15 + 5 = 20$ % vanwege snijverlies en kleine bestemmingen) van 138.000, ofwel 110.400 pax bewegingen.

Gezien de wisselende consumentenvoorkeuren bij vakanties aan het Middellandse Zee-gebied is het voor een luchthaven essentieel, om een verschuivende vraag te kunnen volgen. Bij de huidige baanlengte zal de luchthaven de passagier verliezen die volgend jaar in plaats van naar Mallorca, naar Istanbul wil. Met een 1800 m baan is Eelde dus erg kwetsbaar. Momenteel kunnen alleen bestemmingen op het Iberisch Schiereiland (Spanje en Portugal) rechtstreeks aangevlogen worden. Uit marktonderzoek blijkt, dat het marktpotentieel hiervoor maximaal 40.000 passagiersbewegingen zal zijn. Grote reisorganisaties zijn niet bereid om bij een 1800 m baan deze markt te ontwikkelen. Bij de prognoses is dan ook uitgegaan van een beperkte marktontwikkeling van de Iberische markt.

CHARTERS 1800 m baan

JAAR	Potentieel pax. bew.	% aandeel	Verworven pax. bew.	Vliegbew.
1991	40.000	12.5	5.000	33
1995	41.624	17	7.000	47
2000	43.747	17	7.000	47
2005	45.524	17	7.000	47
2010	45.524	17	7.000	47

CHARTERSERIES 2500 m baan

JAAR	Potentieel pax. bew.	% aandeel	Verworven pax. bew.	Vliegbew.
(1988)	(110.400)	--		
1997	120.743	12.5	15.093	100
2000	124.400	24.4	30.371	202
2005	128.171	48	60.000	400
2010	128.171	48	60.000	400

5. HET FINANCIËEL MEERJAREN-PERSPECTIEF VAN GRONINGEN AIRPORT EELDE

In dit hoofdstuk wordt een financieel meerjarenoverzicht gepresenteerd op basis van de geactualiseerde vervoers-scenario's. De beoordeling van de exploitatieprognoses is uitgevoerd door het accountantsbureau Coopers & Lybrand Dijker Van Dien, waarbij bij de berekening van de kosten voor 1995, 2000 en verder het prijspeil 1990 is aangehouden.

Vervangingsinvesteringen

Om de faciliteiten van de luchthaven op een aanvaardbaar niveau te kunnen handhaven zijn een aantal vervangings-investeringen noodzakelijk. Deze investeringen hebben onder meer betrekking op vervanging van de top laag, het drainage-systeem, de baanverlichting, de hangars en sneeuwver-wijderingsapparaten.

Totaal worden voor de komende jaren investeringen voorzien voor een totaalbedrag van ca hfl. 9,3 miljoen. Uit de afschrijvingen komen geen middelen vrij om deze investeringen te financieren. De financiering zal derhalve met vreemd vermogen dienen te geschieden. Dit zal leiden tot een stijging van de interestlasten. De interestlasten zullen naar verwachting ca hfl. 1,2 miljoen bedragen.

Financieringsstructuur

Ook is bij de beoordeling van de exploitatieprognoses rekening gehouden met een noodzakelijke verbetering van de financieringsstructuur van de luchthaven. De huidige wijze van verliesafdekking is gebaseerd op de door het Rijk gestelde subsidievoorwaarden. Door de aandeelhouders worden vergoed de exploitatietekorten verminderd met de afschrijvingen en vermeerderd met de aflossingen. Omdat de laatste twee niet met elkaar in de pas lopen is de laatste jaren sterk ingeteerd op het eigen vermogen van de N.V. Het gaat daarbij om een bedrag van ca hfl. 1 miljoen per jaar.

Aan deze situatie komt nu een eind door het totaal aan aflossingen op het niveau van de afschrijvingen te brengen. Het directe gevolg is, dat de aandeelhouders gezamenlijk een hogere verliesbijdrage voor hun rekening nemen van ca hfl. 1 miljoen. Dit bedrag staat los van de kosten van baanverlenging.

Als gevolg van de investeringen zullen de afschrijvingen eveneens toenemen. De totale afschrijvingen zullen de komende jaren op basis van het investeringsplan op een niveau van ca hfl. 1,7 miljoen komen te liggen.

Kosten baanverlenging

De investering van de baanverlenging wordt begroot op ca hfl. 35 miljoen. De begroting van deze investering is ontleend aan het rapport "Schetsplan Verlenging Startbaan 05-23 Luchthaven Eelde/Groningen Airport" van de Provinciale Waterstaat van Groningen d.d. 24 oktober 1984. Uit besprekingen met de Rijkswaterstaat is gebleken, dat de in dit rapport gehanteerde bedragen momenteel nog als uitgangspunt kunnen worden genomen met inachtneming van een prijsontwikkeling van 6 %. De investeringsuitgaven zullen geheel worden gesubsidieerd.

Bij uitbreiding van de faciliteiten van de luchthaven in de vorm van 2500 m baan zal zich slechts een beperkte toename van de operationele kosten voordoen in verband met verlichting, markering e.d.. De algemene kosten vertonen daarom een lichte stijging.

Voor de personeelskosten en de brandweerkosten wordt een stijging verwacht in verband met de uitbreiding van de activiteiten.

De begrote toename van de havengelden is gebaseerd op het geactualiseerde verkeers- en vervoersscenario van de luchthaven. De volgens het realistische scenario Groningen Airport Eelde verwachte resultaten luiden als volgt:

Netto verlies (na afschrijving en interest)
(prijspeil 1990)

x f 1.000

netto resultaat	1992	1997	2000	2005	2010
1800 m	3.470	3.486	3.220	3.053	2.962
2500 m	-	3.718	3.093	2.505	2.375

Noot: Ten opzichte van het in het rapport van Coopers & Lybrand Dijker Van Dien d.d. 8 november 1990 uitgewerkte "B" scenario zijn een tweetal aanpassingen in het vervoersscenario aangebracht:

- het marktaandeel dat als startpunt is genomen voor de lijndiensten is op een lager niveau gebracht
- het maximum aantal passagiersbewegingen voor het charterverkeer bij 2500 m is lager gesteld.

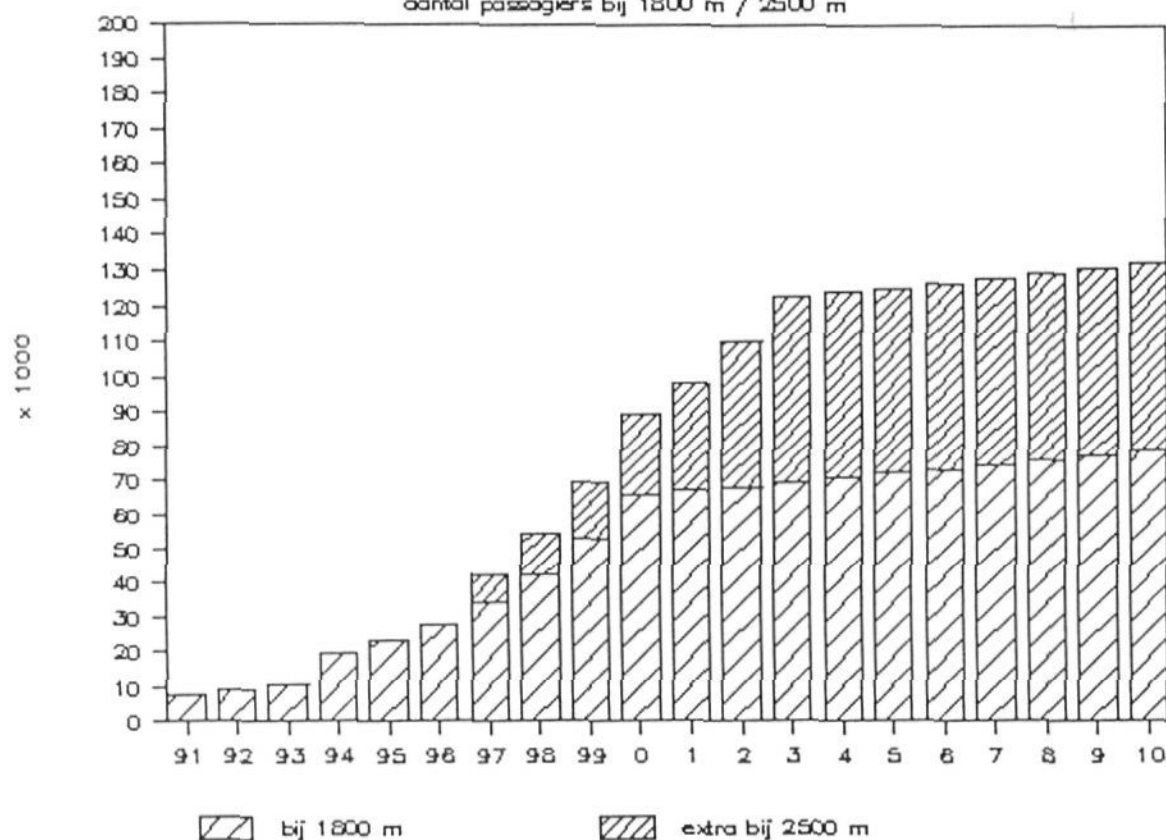
De uitkomsten van de prognoses passen ruimschoots binnen de bandbreedte die zijn aangegeven in het vermelde rapport.

Conclusie:

Het bedrijfsresultaat inclusief afschrijvingen bij een baan met een lengte van 2500 m is structureel beter dan bij een lengte van 1800 m.

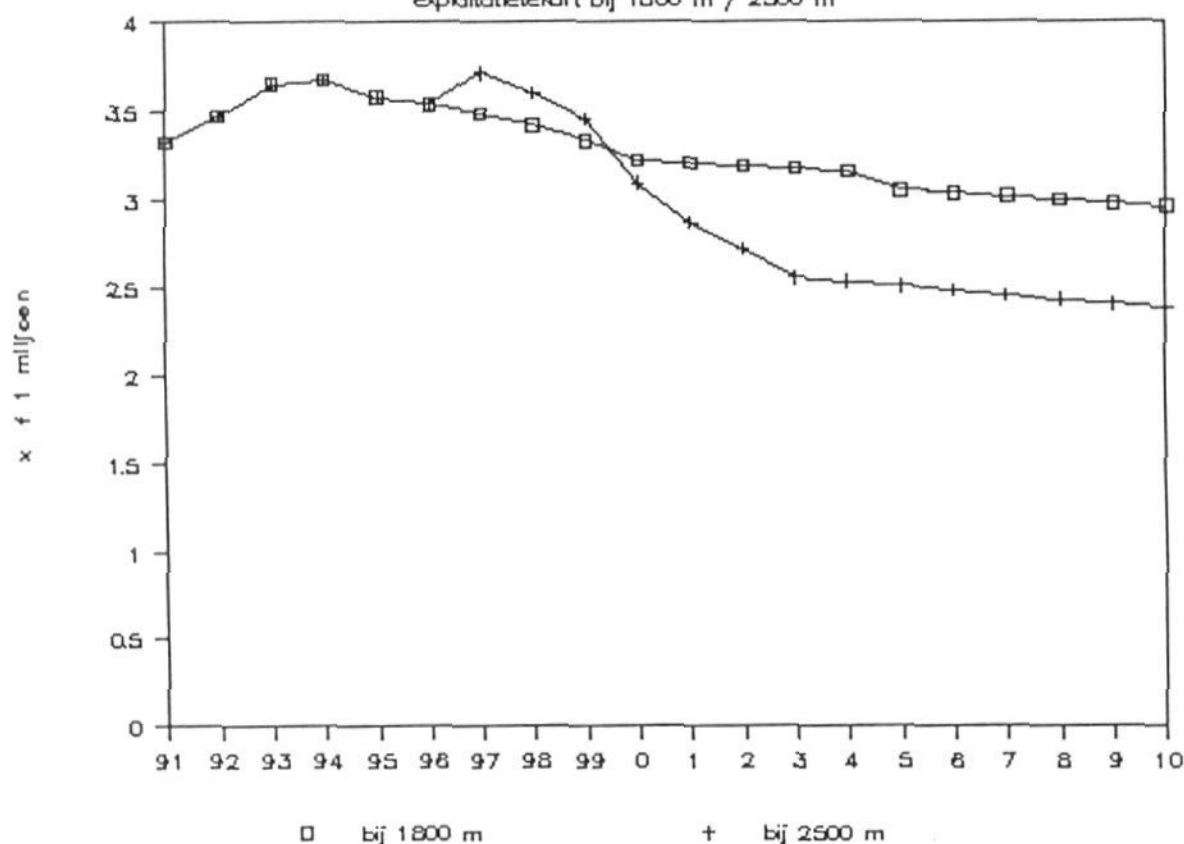
SCENARIO GRONINGEN AIRPORT EELDE

aantal passagiers bij 1800 m / 2500 m



SCENARIO GRONINGEN AIRPORT EELDE

exploitatiekosten bij 1800 m / 2500 m



Uitwerking scenario Groningen Airport Eelde

=====

riabelen

=====

twikkeling

=====

	lijnd. 1800 m. 1e 10 jr	lijnd. 1800 m. 2e 10 jr	charter 1800 m.	charter 2500 m.
oef van het potentieel:	4,0%	2,0%	1,0%	1,0%
oef marktaandeel:	25,0%		10,0%	25,0%
max marktaandeel	34,0%			
maximum aantal paxbew.			7.000	60.000
oef overige opbrengsten			1,0%	2,0%

Tarieven

=====

x bel.	15	17,50
land, geld klein	121	
land, geld groot	121	
land, geld charters	1.000	
	500	

ental lijnvluchten per dag

=====

	1e 5 jr.	2e 5 jr.	3e 5 jr.	4e 5 jr.
Eurohob	1	2	2	2
onden	1	2	2	2
candinavie	0	1	1	1
	---	---	---	---
Totaal	2	5	5	5
	===	===	===	===

Opbrengsten overig verkeer

=====

verig verkeer 1800 m. (lessen e.d.)	0	70.000	80.000	80.000
overig verkeer 2500 m. (lessen e.d.)	0	145.000	330.000	330.000
bestaande overige opbrengsten	600.000	600.000	600.000	600.000

Tabel 1: LIJNDIENST (Eurohub, Londen en Scandinavie-operatie).

=====

Jaar	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
potent				122.000	126.880	131.955	137.233	142.723	148.432	154.369	160.544	166.965	173.644	177.117	180.659	184.272	187.958	191.717	195.551	199.462	203.452	207.521	211.671
marktaande.				2,0%	2,5%	3,1%	9,0%	11,3%	14,1%	17,6%	22,0%	27,5%	34,0%	34,0%	34,0%	34,0%	34,0%	34,0%	34,0%	34,0%	34,0%	34,0%	34,0%
verworven				2.440	3.172	4.124	12.351	16.056	20.873	27.135	35.276	45.858	59.039	60.220	61.424	62.653	63.906	65.184	66.487	67.817	69.174	70.557	71.968
vliegt.bew.				1.000	1.000	1.000	1.000	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
pas.pvl.				2	3	4	12	6	8	11	14	18	24	24	25	25	26	26	27	27	28	28	29

Tabel 2:CHARTERS - 1800 meter baan

=====

Jaar	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
potent				40.000	40.400	40.804	41.212	41.624	42.040	42.461	42.885	43.314	43.747	44.185	44.627	45.073	45.524	45.979	46.439	46.903	47.372	47.846	48.324
marktaande.				12,5%	13,8%	15,1%	16,6%	18,3%	20,1%	22,1%	24,4%	26,8%	29,5%	32,4%	35,7%	39,2%	43,2%	47,5%	52,2%	57,4%	63,2%	69,5%	76,4%
verworven				5.000	5.555	6.172	6.857	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
vliegt.bew.				33	37	41	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
pas.pvl.				150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150

* gerekend met gemiddelde bezetting van +/- 90 % = 115 passagiers
per vlucht (toestel B737-200)

Tabel 3:CHARTERS - 2500 meter baan

=====

Verondersteld wordt dat de verlengde baan pas in 1997 operationeel wordt.

Jaar	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
potent	110.400	111.504	112.619	113.745	114.883	116.032	117.192	118.364	119.547	120.743	121.950	123.170	124.401	125.645	126.902	128.171	129.453	130.747	132.055	133.375	134.709	136.056	137.417
marktaande.									12,5%		15,6%	19,5%	24,4%	30,5%	38,1%	47,7%	59,6%	74,5%	93,1%	116,4%	145,5%	181,9%	227,4%
verworven									15.093		19.055	24.057	30.371	38.344	48.409	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
vliegt.bew.									101		127	160	202	256	323	400	400	400	400	400	400	400	400
pas.pvl.									150		150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150

Tabel 4:TOTAAL - 1800 meter baan

=====

Jaar	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totaal verworven	0	0	0	7.440	8.727	10.295	19.208	23.056	27.873	34.135	42.276	52.858	66.039	67.220	68.424	69.653	70.906	72.184	73.487	74.817	76.174	77.557	78.968

Tabel 5:TOTAAL - 2500 meter baan

=====

Jaar	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totaal verworven									42.228		54.330	69.915	89.410	98.564	109.833	122.653	123.906	125.184	126.487	127.817	129.174	130.557	131.968

Scenario: 1800 meter baan

Op basis prijspeil 1990

In de huidige financiële structuur
x dfl. 1.000

FINANCIËEL MEERJARENPERSPECTIEF GRONINGEN AIRPORT EELDE

=====

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
OPBRENGSTEN			1)	2)																			

Havengelden	784	684	640	700	744	758	827	1.018	1.054	1.101	1.162	1.241	1.350	1.359	1.368	1.377	1.386	1.486	1.498	1.509	1.521	1.533	1.546
Gebouwen	1.208	1.158	1.155	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150
Terreinen	246	256	255	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Overige baten	633	803	735	580	545	551	556	562	568	573	579	585	591	596	602	608	615	621	627	633	640	646	652

Totaal opbrengsten	2.871	2.901	2.785	2.670	2.680	2.699	2.774	2.969	3.011	3.064	3.131	3.216	3.330	3.345	3.360	3.375	3.391	3.497	3.515	3.532	3.551	3.569	3.588
=====																							
BEDRIJFSKOSTEN																							

Personeelskosten	2.094	2.348	2.570	2.320	2.375	2.400	2.425	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450	2.450
Huisvestingskosten	385	528	480	482	500	550	600	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650
Algemene kosten	428	832	570	444	475	500	525	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550

Totaal	2.907	3.708	3.620	3.246	3.350	3.450	3.550	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650	3.650
=====																							
Opbrengsten-Kosten	(36)	(807)	(835)	(576)	(670)	(751)	(776)	(681)	(639)	(586)	(519)	(434)	(320)	(305)	(290)	(275)	(259)	(153)	(135)	(118)	(99)	(81)	(62)
Incidenteel	(201)	(81)																					
Interest	(897)	(973)	(1.160)	(1.250)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)

res. voor afschr.	(1.134)	(1.861)	(1.995)	(1.826)	(1.870)	(1.951)	(1.976)	(1.881)	(1.839)	(1.786)	(1.719)	(1.634)	(1.520)	(1.505)	(1.490)	(1.475)	(1.459)	(1.353)	(1.335)	(1.318)	(1.299)	(1.281)	(1.262)
Afschrijvingen	1.135	1.377	1.400	1.499	1.600	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700

NETTO RESULTAAT	(2.269)	(3.238)	(3.395)	(3.325)	(3.470)	(3.651)	(3.676)	(3.581)	(3.539)	(3.486)	(3.419)	(3.334)	(3.220)	(3.205)	(3.190)	(3.175)	(3.159)	(3.053)	(3.035)	(3.018)	(2.999)	(2.981)	(2.962)

1) prognose

2) begroting

[illegible]

Bijlage:

Chronologisch overzicht van de besluiten in verband met de baanverlenging tot 31 december 1990

15-06-1984

De Raad van Bestuur van de luchthaven besluit om een studie te laten verrichten naar de mogelijkheden van intensivering van het gebruik van de luchthaven.

15-11-1984

De Raad van Bestuur aanvaardt het rapport: Intensivering van het gebruik van de Luchthaven Eelde (Intensiveringsnota).

15-02-1985

De Raad van Bestuur besluit om de Intensiveringsnota door Bureau Van de Bunt tot een bedrijfsplan te laten uitwerken.

10-01-1986

De Raad van Bestuur aanvaardt het door Bureau Van de Bunt uitgewerkte Bedrijfsplan. Uit dit besluit vloeit het principebesluit voort, om de hoofdstart en -landingsbaan te verlengen.

15-02-1986

Definitief en formeel besluit tot intensivering waaronder begrepen de baanverlenging.

15-10-1987

In verband met het Bedrijfsplan geeft de Raad van Bestuur aan Bureau Berenschot de opdracht voor een onderzoek naar de meest wenselijke bestuursvorm en organisatiestructuur van de luchthaven.

01-07-1988

Naar aanleiding van de aanbevelingen van Bureau Berenschot besluit de Raad van Bestuur tot:

- Wijziging van de statuten van de N.V., opdat de instelling van een Raad van Commissarissen mogelijk wordt en een statutair directeur kan worden aangesteld;
- De mogelijkheden te onderzoeken tot stichting van een ontwikkelingsmaatschappij waarin overheid en bedrijfsleven samenwerken;

13-09-1988

Overleg van de Raad van Bestuur met de minister inzake haar besluitvorming over de baanverlenging.

07-06-1989

Besluit tot oprichting van de ontwikkelingsmaatschappij "Groningen Airpark Eelde".

17-01-1990

Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat waarin wordt meegedeeld, dat de aanwijzingsprocedure in een afrondend stadium is gekomen.

30-03-1990

Verzending van de nota: "Baanverlenging Groningen Airport Eelde, een economische noodzaak!".

29-08-1990

Overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Economische Zaken met de heren Staatsen, Vonhoff en Meijer. De minister gaf in het overleg te kennen, constructief te staan tegenover de baanverlenging. Zij stelde daarbij de voorwaarde, dat de Rijksbijdrage in de exploitatie-tekorten beperkt blijft tot 40 % met een maximum van f 1,5 miljoen. Afgesproken werd dat een extern, onafhankelijk bureau zou onderzoeken of baanverlenging mogelijk was binnen de door het Rijk gestelde condities, en wat dit zou betekenen voor de regionale aandeelhouders. Ook zal dit bureau de opgestelde marktprognoses en de financiële structuur van de luchthaven onderzoeken.

22-11-1990

Na afronding van het onderzoek naar marktprognoses en financiële structuur, verzending van brief met het rapport van Coopers & Lybrand Dijker Van Dien aan de aandeelhouders met het verzoek om in te stemmen met de voorstellen tot:

1. baanverlenging, waarbij 10 % van de aanlegkosten worden betaald door de regionale aandeelhouders;
2. een andere wijze van verliesafdekking, zodat verdere intering op het eigen vermogen wordt beëindigd;
3. de statutenwijziging;
4. een andere verdeling van de exploitatietekorten volgens de nieuwe sleutelverdeling;
5. een zodanige wijze van exploitatie, dat het verlies niet meer zal bedragen dan f 3,75 miljoen.

11.12.1990

Brief aan de aandeelhouders, als aanvulling op het rapport Coopers & Lybrand Dijker Van Dien, met het voorstel tot een volledige verliesafdekking.