

Bijlage 3: Notitie exploitatie vliegveld Ameland

Om een goed besluit te kunnen nemen over investeringen op het vliegveld, is zicht nodig op de exploitatie daarvan. In het voortraject is daarover in het licht van de toenmalige gedachten het volgende met de raad gedeeld (brief 27 januari 2021):

“Het overdragen van de exploitatie van het vliegveld aan een afzonderlijke rechtspersoon een serieus te overwegen optie is, maar nader onderzoek vergt en pas aan de orde is op het moment dat er voldoende zicht is op de realisatiefase.”

In de tussentijd zijn er een aantal zaken gewijzigd, waaronder het voorstel tot modelkeuze alsmede de horizon waarmee naar het vliegveld wordt gekeken.

Dit geeft aanleiding om de richting ten aanzien van exploitatie, die eerder met de raad is gedeeld, te herzien.

Deze notitie gaat over de huidige stand van zaken en de afwegingen die hierin zijn gemaakt.

Huidige organisatie

Vliegveld Ameland is een gemeentelijk vliegveld. De gemeente is op dit moment exploitant. Een verplichting die hier direct uit volgt is dat de gemeente een havenmeester heeft aangesteld. De havenmeester is verantwoordelijk voor alles wat op het veld plaatsvindt.

De havenmeester is op dit moment in gemeentelijke dienst.

De havenmeester maakt gebruik van (vrijwillige) assistent havenmeesters voor de dagelijkse operatie. Om dit tot een aantrekkelijke en werkbare functie te maken is voorzien in een appartement voor de assistent haven meester als onderdeel van het luchthavengebouw.

Het onderhoud van het veld vindt plaats door het cluster Beheer en Onderhoud van de gemeente Ameland in samenspraak met de Havenmeester.

Op het vliegveld is een hangaar aanwezig. Daarvoor is een (gedateerde) recht van opstal gevestigd.

Randvoorwaarden toekomstige exploitatie

Om met een langjarige horizon naar het vliegveld te kunnen kijken, zijn een aantal randvoorwaarden geformuleerd waaraan toekomstige exploitatiemodellen moeten voldoen.

De volgende randvoorwaarden zijn daarbij geformuleerd:

1. De exploitatie dient op een betrouwbare, voorspelbare en kwalitatieve wijze te worden georganiseerd.
2. De exploitatie moet kosteneffectief worden ingericht.
3. Bij de bepaling van het exploitatiemodel moet rekening worden gehouden met de realiteit, dat de gemeentelijke aansturingslast (lees: personele inzet) moet worden beperkt.

Opties exploitatie

De volgende modellen worden overwogen:

1. Het inbrengen van de exploitatie in een Stichting Vliegveld Ameland.
2. Het aanbesteden van de exploitatie voor een periode van bijv. 6 jaar met optie voor verlenging.
3. Het onderbrengen van de exploitatie van het veld bij een ander vliegveld (bijv. Drachten).
4. Het onderbrengen van de exploitatie in bijv. een Stichting Maatschappelijk Vastgoed Ameland.
5. Het handhaven van het huidige exploitatiemodel.

Beoordeling

Stichting vliegveld Ameland

Gezien de beperkte omvang van het veld en het mogelijke overlappen van belangen, kan het een uitdaging zijn om structureel te voorzien in een onafhankelijk stichtingsbestuur met voldoende kennis. Daarbij moet rekening worden gehouden met de Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen. Dit houdt onder meer in, dat de zittingstermijn van bestuurders/toezichthouders beperkt is, waardoor een kwalitatieve, betaalbare en bestendige bezetting van een dergelijke stichting niet met zekerheid kan worden gewaarborgd. Om deze reden wordt dit model (inmiddels) als minder wenselijk beoordeeld.

Het aanbesteden van de exploitatie van het vliegveld

Op basis van een beoogde looptijd (bijvoorbeeld 5-6 jaar) al dan niet met verlengingsopties is gekeken naar de omvang van de opgave. Op basis daarvan is de conclusie dat deze “dienst” Europees dient te worden aanbesteed. Dit wordt als een risico ervaren. Om te komen tot een goede aanbesteding zullen de kwaliteit van de te leveren dienst goed moeten worden uitgeschreven. De verhouding tussen het uitschrijven van een dergelijk complex “bidbook” in relatie tot de eigenlijk overzichtelijkheid van de opgave trekt dit model scheef. Het model wordt op dit moment beschouwd als oplossing in het geval andere modellen worden geblokkeerd.

Het onderbrengen van het vliegveld bij een ander vliegveld

Dit model biedt zeker kansen voor het aan boord halen van de benodigde kennis. Nadeel is dat de grip als gemeente natuurlijk afneemt en je als gemeente mogelijk mee moet in investeringen die ook elders worden gemaakt. Verkenning van de mogelijkheden loopt.

Het onderbrengen in een “Stichting Maatschappelijk Vastgoed Ameland”.

De besturing van voorzieningen op Ameland speelt op meerdere dossiers. Zo is voor de jachthaven een keuze gemaakt maar zijn er ook multifunctionele accommodaties te benoemen waarvoor het een overweging zou kunnen zijn om de exploitatie op afstand te plaatsen. Dit is voor het vliegveld nu niet opportuun. Om hierover na te kunnen denken, zal de voorziening eerst “op niveau” moeten zijn. Dit geldt zowel voor gebouw als organisatie. Of dit model voor de toekomst haalbaar is, wordt nu verder niet onderzocht.

Handhaven huidig exploitatiemodel

Het huidige exploitatiemodel kenmerkt zich door eenvoud, maar is ook kwetsbaar. Nu gekozen wordt voor een renovatie van de bestaande toren en handhaving van de rolverdeling als het gaat om vliegtuigstalling (dat is aan gebruikers), is de noodzaak om over te gaan naar een ander besturingsmodel verdwenen.

Voor een periode van circa 12 maanden wordt nu gekozen voor een “interim” oplossing waarbij tijdelijk een nieuwe havenmeester wordt aangesteld, die mede als opdracht krijgt om te inventariseren welke optimalisaties er op het vliegveld nog nodig zijn. Daarnaast wordt deze periode gebruikt om de impact van de het door de provincie Friesland te nemen LuchthavenBesluit verder te onderzoeken. De verwachting is overigens dat dit een beperkte invloed zal hebben op de bedrijfsvoering.

Gezien de goede overdracht die met de huidige havenmeester gaande is, zijn de grootste wijzigingen/verbeteringen al in beeld. Deze worden nu meegenomen in het investeringsoverzicht. Mocht blijken, dat het doorzetten, van het huidige exploitatiemodel toch niet de meest wenselijke/haalbare oplossing is, dan wordt in dit interim-jaar een overgang naar een nieuw exploitatiemodel voorbereid. Deze wijziging wordt dan indien nodig aan de raad voorgelegd.

Als vraagstelling aan de interim-havenmeester wordt in elk geval voorgelegd om te beschrijven:

- hoe robuust dit exploitatiemodel is.
- hoe benodigde kennis kan worden behouden/verworven.
- hoe ontwikkelingen in regelgeving tijdig wordt gesignaleerd en verwerkt.
- hoe de bedrijfsvoering (beheer) kan worden geoptimaliseerd.

Overigens is het goed om te benoemen, dat de huidige (vrijwillige) assistent-havenmeesters een grote rol vervullen op het vliegveld. Op dit moment is er geen aanleiding om hier verandering in aan te brengen.

Samenvatting en conclusie

Nu zicht is op de bouwkundige ontwikkelingen van het vliegveld zijn ook een aantal exploitatiemodellen uitgewerkt. Dit is geen afgerond geheel. Toch is het goed om de raad nu mee te nemen met dit deel van de bedrijfsvoering omdat dit inzicht geeft in de integrale benadering van de toekomst van het vliegveld. Voor nu wordt gekoerst op het voortzetten van de huidige exploitatie, waarbij het komende jaar als onderzoek jaar wordt gebruikt. Voor nu zijn op het onderdeel exploitatie geen besluiten te nemen door de raad.