

Onwettige subsidies

TOELICHTING OP HET BEZWAARSCHRIFT VAN DE HEER EN MEVROUW LINDENBERGH-VEENDORP TE HAREN/EEXTERZANDVOORT, UITGESPROKEN TIJDENS DE HOORZITTING TE HAREN OP 7 SEPTEMBER 2005

Goedenavond voorzitter, dames en heren,

Mijn naam is Lindenberg. Het lag in onze bedoeling dat mijn echtgenote en ik deze toelichting gezamenlijk zouden uit te spreken. Zij is wel in de zaal aanwezig, doch haar stem is vandaag niet optimaal, derhalve zal ik deze toelichting alleen uitspreken.

Ik wilde beginnen met te verklaren dat mijn echtgenote en ik alles wat we tot nu toe in de procedure hebben ingebracht staande houden en dat we desgevraagd bereid zijn alles met getuigen en deskundigen te onderbouwen.

Wie ben ik. Ik ben opgegroeid in een fabrikantengezin in Rotterdam. Mijn familie maakte vlaggen voor de rotterdamse handel en scheepvaart. Na mijn studie economie in Rotterdam en mijn diensttijd als luchtmachtofficier ben ik in dienst getreden bij Esso en heb in de olie en daarna in het aardgas bij Gasunie commerciële managementfuncties vervuld. In mijn actieve tijd ben ik vliegrijkmiljonair geworden. Tegen vliegen heb ik dan ook geen bezwaren.

Zouden de rapporten van de luchthaven bij Gasunie een voldoende hebben gekregen? Neen, beslist niet. Sterker, ze zouden zonder meer in het ronde archief terecht zijn gekomen en degene die ze gemaakt had zou waarschijnlijk de functie van bewaker van de fietsenstalling zijn aangeboden. Het is alles gebaseerd op "wishfull thinking". Onderbouwing ontbreekt.

Uiteraard hebben we het businessplan opgevraagd. Onze WOB-verzoeken werden afgewezen. Waarom? Bedrijfsgeheim, concurrentiegevaar. Tot voor kort moesten we gissen wie dat wel was. Nu weten we het. Het is Schiphol. President-directeur Cerfontaine schijnt regelmatig nachtmerries te hebben om de opkomst van Eelde. Nog even en hij kan een pier gaan sluiten. Maar erger, er wordt al gespeculeerd over een opvolger. Iemand die knollen voor citroenen kan verkopen. U mag driemaal raden wie dat is.

Onwettige subsidies. Het is geen geheim dat de kosten van de luchthaven nauwelijks door inkomsten worden gedekt. De staat, de provincies en de gemeenten in het noorden draaien voor de tekorten op. Dat doen ze al sinds het begin van de luchthaven en dat zullen ze ook wel tot sint juttemis moeten blijven doen. Deze subsidies vallen onder de rechtsregels van Brussel en de Algemene Wet Bestuursrecht. Voldoen deze subsidies daaraan? U raadt het. Niet. De subsidies zijn niet aangemeld in Brussel en derhalve onwettig. Ook de regels van de Algemene Wet Bestuursrecht worden aan de laars gelapt. Derhalve: dubbel onwettig.

Maar stel dat de subsidies wel in Brussel worden aangemeld. Worden ze dan wel wettig. Neen. Dan behoeven ze de instemming van de Europese Commissie. En gaat deze de toestemming geven. Neen. Dat zal gezien de eenzijdige opzet van de luchthaven Eelde niet het geval zijn. Dat leert de recente uitspraak van Brussel in het geval van de subsidies aan de luchthaven Antwerpen. Antwerpen is namelijk een mix van publieke en private belangen. En Eelde is een onderneming met uitsluitend publieke aandeelhouders.

Heeft dit consequenties voor deze procedure? Ja zeker. De Raad van State stelt zich namelijk op het standpunt, dat zolang de financiering van projecten niet rond is, de overheid geen projecten mag effectueren. Dus zolang de subsidies van Eelde niet gewettigd zijn en de financiering geregeld, mag de overheid een baanverlenging niet steunen. Wij zullen dit uiteraard actief onder de aandacht blijven brengen in Brussel en Den Haag en de nodige juridische actie blijven entameren.

Lijnvluchten Eelde-Londen van Ryanair. De luchthaven weet waarom Ryanair deze dienst heeft beëindigd. Het was niet de rentabiliteit, nee, de baan was tekort. Ryanair gaat met de hele vloot over op de 737. En dit vliegtuig kan op de 1800 mtr baan niet opereren. Waar? Neen, niet waar. Ten eerste. De lijn was niet rendabel. De bezettingsgraad was prima, meer dan 80 %. Maar de Grunnigers bint zuunig. De gemiddelde opbrengst per stoel bedroeg minder dan € 10. De Groningers willen wel vliegen naar Londen, maar er niet voor betalen. Dat was de werkelijke reden. Wie het niet gelooft, moet het maar in Dublin gaan vragen. Wij hebben dat gedaan. Zoals velen weten, komen wij meerdere keren per jaar in Ierland voor familiebezoek. Bovendien kan die 737 wel degelijk vol passagiers naar Londen. We hebben toevallig ook nog twee piloten op de 737 in onze familie. Dat was dus niet moeilijk te checken. Kortom dat verhaal van de luchthaven klopt van geen kant. Dus ook de verwachtingen van de luchthaven kloppen niet. Een lijndienst op Londen is een onhaalbaar project.

Bovendien is een lijntje op Londen voor winkelende Groningers heel slecht voor de noordelijke economie. Onderzoek heeft wezen dat de Ryanair-passagiers in Londen een heleboel geld uitgaven. En wat de Groninger in Londen uitgeeft kan hij niet in Groningen uitgeven. Zelfs een kleuter kan dat begrijpen.

Veenhuizen. In de goede oude tijd werden bedelaars en landlopers in Nederland naar Veenhuizen gestuurd om daar een heropvoeding te krijgen. De moderne bedelaar loopt in een net pak en wordt directeur genoemd. Dan krijg je toch heimwee naar de tijd van vroeger.

Vertraging. Door voorstanders van de baanverlenging wordt gesteld dat de tegenstanders zo vertragend werken. Is dit zo. Neen, dat is niet zo. Precies 4 jaar geleden zaten we hier voor de vorige hoorzitting. Dat is $4 \times 52 = 208$ weken geleden. Hoeveel weken hebben de tegenstanders voor hun bezwaren. Juist, 6 weken. De vertraging zit dus niet bij de tegenstanders, maar bij de voorstanders die steeds grote moeite hebben aan te tonen waarom een baanverlenging zo nodig is.

Dat er nog mensen, zelfs academici zijn die bij zo'n overheid willen werken verbaast me keer op keer. Ik zou er mijn hond nog niet willen laten werken.