



www.vole.nl

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

Aan de Raden en Staten van de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde

Glimmen/Onnen, 25-10-2016

Betreft: **'strategische verkenning' toekomst luchthaven Eelde**

Geachte Raads-Statelieden,

Op 24-10-'16 gaf VOLE een presentatie over de 'strategische verkenning' met als motto: "Geef Eelde een kans, onder voorwaarden". De presentatie (zie www.vole.nl) was beknopt. Daarom willen wij u met deze brief uitvoeriger informeren over onze bevindingen m.b.t. de rapporten en voorgelegde beleidskeuzes.

Samenvatting:

- De centrale vraag: hoe weeg je de uitgaven uit gemeenschapsgeld voor het vliegveld af tegen andere maatschappelijke bestedingen, komt niet goed in beeld. De rapporten bevatten daarvoor geen objectieve ondersteunende informatie. Ze wijzen sterk in de richting van het 'scenario investeren';
- De vraag naar de proportionaliteit wordt niet beantwoord. Wat kost de instandhouding van de luchthaven in verhouding tot het aantal gebruikers en het belang daarvan;
- De prognoses zijn gebaseerd op 'marktkansen'. Het is 'wensdenken'. De kans dat Eelde terug valt is groter dan dat dit aantal wordt gehaald;
- Het grootste risico (dat van de 13 charters per week er 9 een tussenlanding maken) wordt genegeerd. Deze 9 worden zonder twijfel naar Lelystad verplaatst en zijn samen goed voor de helft van alle passagiers op Eelde;
- De rapporten zijn niet objectief. Ze focussen op de kosten/baten voor een beperkte groep, de 3,5 % van de noorderlingen die van Eelde vliegt;
- Als de MKBA wordt gecorrigeerd voor de gesignaleerde tekortkomingen is de uitkomst voor de scenario's 1 en 2 positief;
- De waarschuwingen die in de rapporten staan zijn in de samenvatting (Intervistas) weggelaten;

- De evaluatie en aanbevelingen van de Noordelijke Rekenkamer wordt genegeerd;
- De betekenis voor het bedrijfsleven en de noordelijke economie wordt herhaaldelijk genoemd, maar nergens gekwantificeerd;
- De kosten van luchtverkeersleiding à 2 miljoen per jaar zijn in alle rapporten genegeerd.
- Er is geen haast. Er is nog 3.4 miljoen liquide per 1-1-2017¹. Pas medio 2018 beschikt u over de informatie die u moet hebben om een verantwoord besluit over de periode na 2018.

Observaties algemeen:

- De rapporten sturen aan op een besluit waarbij de aandeelhouders een blanco cheque zonder einddatum uitschrijven. Er wordt veel nadruk gelegd op de haast die geboden is;
- Er wordt gesteld dat in 2017 een nieuw luchthavenbesluit moet worden genomen waarbij een economische zekerheid voor tenminste 10 jaar is vereist ². Die zekerheid zou er dan uit bestaan dat de aandeelhouders zich voor 10 jaar garant stellen voor 46 miljoen (ex kosten luchtverkeersleiding). De termijn die in de wet staat (november 2014) is een 'termijn van orde'. Er staan geen sancties op het overschrijden van de termijn. Daarom kon GAE de aanvraag voor het luchthavenbesluit voor zich uitschuiven. Het Rijk kan onmogelijk nu een besluit van de aandeelhouders verlangen omdat 'Den Haag' ook wel weet dat de toekomst van Eelde pas na opening van Lelystad kan worden beoordeeld;
- Het besluit door de aandeelhouders (en het luchthavenbesluit) kan zonder probleem worden uitgesteld tot er meer duidelijkheid is over de toekomst van Eelde. Die toekomst kan pas met enige zekerheid worden voorspeld als de effecten van de opening van Lelystad bekend zijn:
 - o Verdwijnen de charters die nu een tussenlanding maken? Dat is 50% van alle passagiers.³
 - o Trekt Transavia zich helemaal terug? Dan het aantal passagiers met 70%. Er blijven dan nog 40 à 60.000 passagiersbewegingen over als Kopenhagen een succes wordt, wat vooralsnog niet zeker is;
 - o Vanaf wanneer worden de kosten van de luchtverkeersleiding door berekend?;
- Er is in de rapporten geen relatie gelegd tussen de kosten en het gebruik van de luchthaven. Scenario investeren gaat uit van 46 miljoen in 10 jaar. Dat wordt 60

¹ bron GAE

² Zie InterVistas blz. 9.: "Door het bevoegd gezag wordt druk uitgeoefend op GAE om spoedig een aanvraag voor luchthavenbesluit in te dienen. Het Rijk vereist daarbij een duidelijke economische onderbouwing ... voor een periode van ten minste 10 jaren".

³ Van de 13 chartervluchten per week die er nu nog zijn in de zomer, maken er 9 een tussenlanding. Dat kost behalve een uur extra ook extra brandstof en landingsrechten. Het is zeer waarschijnlijk dat de charters met tussenlanding verplaatst worden naar Lelystad. Een aanzienlijke besparing in een sterk concurrerende markt. De maatschappijen pikken hun klanten bijna net zo makkelijk op in Lelystad. Het reistijdverlies naar Lelystad telt nauwelijks, want de passagiers zijn net zo snel op hun eindbestemming omdat de tussenlanding vervalt.

miljoen als de kosten van de luchtverkeersleiding in rekening worden gebracht. Het aantal passagiers kan ook dalen tot 50.000 of minder. De overheidsbijdrage aan een ticket is nu € 50.⁴ Bij scenario investeren loopt dit op tot € 80⁵ bij gelijk blijvend passagiers aantal en € 160⁶ als de charters met tussenlanding verplaatst worden.

- De lijn naar Kopenhagen werd mogelijk door een subsidie van 1 miljoen van GAE. Nu staat München boven aan het verlanglijstje. De onderbouwing van de haalbaarheid hiervan is zwak;
- Een grondige analyse van het mislukken van de topbestemmingen Barcelona en Milaan ontbreekt. De vorige GAE-directeur zei daarover: *“Als Barcelona niet lukt, kunnen we Eelde opgeven.”* Waarom zou München nu wel lukken als de topbestemmingen Barcelona en Milaan mislukten?;
- Er is geen evaluatie waarom de baanverlenging niet heeft gebracht wat werd beloofd;
- Sluiting van het vliegveld is niet onderzocht. De maatschappelijke baten zouden weleens verrassend kunnen zijn, alleen al vanwege de waarde van de terreinen (240 ha) op een zeer strategisch locatie;
- Er worden impliciete keuzes gemaakt om bij de gewenste uitkomst te belanden;

Observaties m.b.t. rapporten

- De rapporten nemen elkaars resultaten over, waarbij steeds de optimistische informatie prevaleert en de minder gunstige informatie sneuvelt;
- Lufthansa en Ecorys laten in de hoofd rapporten waarschuwingen horen. In de samenvattingen en in het Intervistas rapport zijn de waarschuwingen weggelaten:
 - *“risico’s dankzij nieuwe strategie hoofdklant Transavia”⁷.*
 - *“Geen directe causaliteit tussen investeringen en de groei naar 407.000 passagiers”⁸.*
 - *“Lijn op Londen heeft onvoldoende bezetting om het vol te houden”⁹;*
 - *“het is onzeker dat de investering middels het Foreign Visitors Fund (meetbaar) leidt tot meer passagiers”¹⁰*
 - *“Het staat echter allerm minst vast of dit alternatief (investeren) werkelijk zal uitmonden in ruim 400.000 passagiers op jaarbasis”¹¹*
- De scenario’s zijn zo gekozen dat er een sterk zwart-wit beeld uitkomt;
- De maatschappelijke kosten zijn overtrokken en berekend over 25 jaar. (zie hiervoor bijlage 1). De prognoses zijn voor 10 jaar;

⁴ Exploitatietekort 2016 is 1,7 miljoen (bron GAE), kosten luchtverkeersleiding 2 miljoen. Aantal passagiers dit jaar 75.000 (150.000 bewegingen). Subsidie per ticket: $3,7 \text{ mln.} / 75.000 = €50$ euro.

⁵ Scenario investeren 46 miljoen (incl. luchtverkeersleiding 60 mln.) over 10 jaar. $6 \text{ mln.} / 75.000 = €80$

⁶ Als de charters met tussenlanding verplaatst worden halveert het aantal passagiersbeweging (75.000 bewegingen) en zijn er 37.500 passagiers. $6 \text{ mln} / 37.500 = 160$ euro.

⁷ Lufthansa blz. 32

⁸ Ecorys blz. 18

⁹ Lufthansa blz. 72

¹⁰ Ecorys blz. 47

¹¹ Ecorys blz. 48

- Bij het Lufthansa rapport valt op:
 - o Dat het status-quo scenario uitgaat van 229.500 passagiers. Dat is 50% te hoog want de status quo –de bestaande toestand- is 150.000 passagiers dit jaar;
 - o Lufthansa noemt wel de risico's van Lelystad, maar niet het grootste risico: Van de 13 charters per week maken er 9 een tussenlanding. Deze 9 worden zonder twijfel naar Lelystad verplaatst. Deze 9 alleen zijn samen goed voor de helft van alle passagiers op Eelde;
 - o De Lufthansa-prognose van 407.000 passagiers is boter zacht. Nog zachter dan de prognose voor de baanverlenging van Buck in 2009;
 - o Het is gebaseerd op 'marktkansen'. Het is 'wensdenken' dat we ook zagen bij de baanverenging. De kans dat Eelde terug valt is groter dan dat dit aantal wordt gehaald;
 - o Dit jaar daalt het aantal passagiers met 18%. Lufthansa gaat uit van stijging;
- De MKBA van Ecorys is gebaseerd op ongenuanceerde aannames m.b.t. reistijdverlies. Hierdoor is de MKBA uitkomst van scenario's 1 en 2 negatief. Corrigeer je het reistijdverlies voor deze 'nuances' dan is het nog maar 6 miljoen (i.p.v.86 miljoen), berekend over 25 jaar, ofwel 2½ ton per jaar (zie bijlage 1);
- De MKBA is gebaseerd op ongenuanceerde aannames m.b.t. en arbeidsmarkteffecten. Gerekend is met kengetallen. Bij concreet tellen van de arbeidsplaatsen kom je aanzienlijk lager uit. Een deel van het personeel zoals luchtverkeersleiding, douane, marechaussee rouleert nu langs 'duty stations'. Voor hen verandert er niets. De kosten voor afvloeiing van het personeel (3,5 mln.) zijn gebaseerd op 51 FTE. De helft hiervan (o.a. brandweer) kan zonder veel kosten worden opgenomen door de regionale korpsen¹²
- Per saldo gaan er geen arbeidsplaatsen verloren want mensen gaan niet minder vliegen. Ze worden verplaatst met name naar Lelystad. Corrigeer je de MKBA voor de foute aannames m.b.t. reistijdverlies en arbeidsmarkteffecten, dan slaat het MKBA saldo van de scenario's 1 en 2 om van verlies in maatschappelijke winst;
- De saldi van de MKBA zijn fictieve bedragen. De kosten of baten slaan fictief neer bij de burgers die gebruik maken van GAE. Dat is 3,5 % van de bevolking in het Noorden. De kosten die de aandeelhouders maken zijn echt geld en worden opgebracht door de hele bevolking;
- De MKBA lijkt een hefboom, een substituuat voor een rationele onderbouwing: *"Stop er maar veel geld in, dat komt wel terug als maatschappelijke baten. Niets doen kost meer"*;
- Bij sluiting zou 240 ha beschikbaar komen voor herontwikkeling. Het arbeidsmarkteffect en de economische impuls die hiervan uitgaat is niet berekend. Soesterberg is een voorbeeld van een transformatie waar substantieel werkgelegenheid en economische meerwaarde is gecreëerd;
- De gevolgen van de opening van Lelystad mei 2018 worden onderschat. Ryanair en Transavia gaan naar Lelystad. Transavia trekt zich waarschijnlijk terug van Eelde vanwege de tussenlandingen. Behalve een uur extra, kost dat ook extra kerosine en landingsrechten. Lelystad biedt straks een ruime keuze uit bestemmingen en

¹² Uitspraak van gedeputeerde Brouns

vertrektijden. O'Brien van Ryanair zegt daarover: *“13 à 14 vluchten per dag is een lachertje. We zouden nu al 60 vluchten per dag vanaf Lelystad kunnen uitvoeren”*;

- De strategisch verkenning gaat voorbij aan het feit dat 96% van de vluchten door noordelingen niet via Eelde gaan. Het middel (vliegveld) wordt uitvergroet. Het doel (hoe krijg je de reiziger zo snel en efficiënt mogelijk op de bestemming, tegen de minste kosten) raakt op de achtergrond. Vanuit dat perspectief is Lelystad geen bedreiging voor het noorden. Het is een substantiële verbetering voor de noorderlingen, want op korte afstand ontstaat een zeer groot aanbod in bestemmingen en vertrektijden. Voor veel vluchten waarvoor men nu naar Schiphol of Dusseldorf reist, kan men straks op Lelystad terecht;
- De rapporten overtuigen niet wat betreft de vraag hoeveel passagiers en na 2018 nog via Eelde vliegen. Lufthansa beweert dat het gat dat Transavia slaat wordt opgevuld door andere maatschappijen. Maar de onderbouwing ontbreekt. De logica ontbreekt, want andere maatschappijen kunnen moeilijk concurreren als ze een tussenlanding moeten maken. En dat is nodig om de toestellen op Eelde vol krijgen¹³;
- In het rapport van Berenschot en de brief van NOM/VNO worden de ‘kansrijke mogelijkheden’ en het draagvlak in de regio bejubelt. Men gaat er aan voorbij dat de instellingen en bedrijven onvoldoende vliegen om lijnvluchten te exploiteren. De lijn naar Kopenhagen bestaat dankzij de subsidie van 1 miljoen. Hoe lang kun je daarmee doorgaan? Het is geenszins duidelijk of deze lijn levensvatbaar is. De luchthaven heeft een lange geschiedenis met lijnen die weer stopten nadat de aanloopsubsidie afliep¹⁴;
- Nergens in de rapporten staat een kwantificering van de economische betekenis of de betekenis voor het bedrijfsleven;
- De ‘business development’ zoals bepleit door VNO/NCW en NOM kan ook zonder een keuze uit de scenario’s worden opgestart;
- Voorbijgegaan wordt aan het onderzoek door de Noordelijke Rekenkamer in 2013. De rekenkamer schreef over de betekenis voor economie en bedrijfsleven:
 - o *“Provincies beriepen zich steeds op gedateerde en rooskleurige toekomstverwachtingen en negeerden de economische realiteit”*;
 - o *“De regionaal-economische effecten van de luchthaven zijn beperkt.”*
 - o *“Er wordt voorbij gegaan aan de economische realiteit. Door het wegvallen van het zakelijk vliegverkeer heeft de luchthaven een beperkte functie bij het aantrekken van bedrijven.”*
 - o De voorzitter van de Rekenkamer voegde daaraan toe: *“het belang voor bedrijven hebben wij niet kunnen aantonen”*
- De kosten van luchtverkeersleiding à 2 miljoen per jaar zijn onder het kleed geveegd. Hier lijkt sprake van het ‘Model Maastricht’: *“Niet over praten. Als de Staten eenmaal*

¹³ Deze zwakte van Eelde is toegenomen omdat er meer tussenlandingen zijn dan in het verleden.

¹⁴ Lijnen die stopten:

2013: Corfu, Rhodos, Aberdeen

2014: Dalaman, Malaga, Barcelona, Marseille

2015: Girona, Mallorca, Milaan, Corfu

2016: Antalya, Bodrun, Kos, Salzburg, Innsbruck, Tenerife

hebben besloten te investeren kunnen ze niet meer terug. De luchtverkeersleiding moeten ze dan ook wel betalen”;

Onze advies aan de aandeelhouders:

- De rapporten geven geen antwoord op de politieke vraag die voorligt? De vraag is ons inziens:
 - o Wat is de maatschappelijke rechtvaardiging van de besteding van zoveel belastinggeld?
 - o Moeten we vakantiegangers subsidiëren?
 - o Kan het zakelijk verkeer (dat uiterst beperkt is) zoveel gemeenschapsgeld rechtvaardigen?
 - o Kan de economische betekenis of de betekenis voor het bedrijfsleven (beide niet gekwantificeerd) zoveel gemeenschapsgeld rechtvaardigen?
- Doe geen investeringen die waardeloos zijn als het onverhoopt tegen zit. Een brandweerkazerne en vertrekhal geven geen passagier extra;
- Geef GAE de kans om nieuwe lijnverbindingen aan te trekken. Stel daarvoor een budget beschikbaar, maar evalueer de voortgang jaarlijks;
- Er is geen haast. Er is nog 3.4 miljoen liquide per 1-1-2017¹⁵. De liquiditeit is voldoende tot eind 2018. Raden en Staten hebben tot medio 2018 de tijd voor een beslissing over de toekomst van GAE;

Laat u niet opjagen. Pas medio 2018 heeft u de informatie die u minimaal moet hebben voor een verantwoord besluit over de periode na 2018:

- Hoeveel vluchten naar Lelystad zijn verplaatst?;
- Hoeveel passagiers heeft Eelde dan nog?;
- Is de lijn Kopenhagen nog in de lucht?;
- Is de lijn op Londen er nog?;
- Zijn er bestemmingen op Eelde zijn bijgekomen?;
- Wat de rekening is van de luchtverkeersleiding?.

Op deze vragen geven de rapporten geen antwoorden. De onzekerheden over de toekomst van de luchthaven zijn door de rapporten niet weggenomen. De rapporten zijn eenzijdig, optimistisch en onderschatten de risico's. Er is alle aanleiding om een second-opinion te laten opstellen.

Graag bereid tot een toelichting,

Hoogachtend,

Namens de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde
Jan Wittenberg
(voorzitter)

¹⁵ bron GAE

Bijlage 1

MKBA Ecorys:

De MKBA uitkomst is het resultaat van berekeningen waarbij de variaties bij een groot aantal aannames worden uitgedrukt in geld. Verreweg de grootste kosten/baten ontstaan door de verschillen in de reistijden bij de verschillende scenario's. De reistijd winst/verlies is – ondermeer- gebaseerd op de volgende variabelen:

- aantal reizigers,
- afstand tot de luchthaven,
- keuze van de luchthaven,
- percentage zakenreizigers,
- kosten per reis uur zakelijk/ vakantie, etc.

De aannames hebben ieder een bandbreedte. Je kunt iets hoog of laag inschatten. De grootste afwijkingen ontstaan echter door het negeren van relevante aspecten, zoals de tussenlandingen of verkeerde aannames. Zo gaat Ecorys er van uit dat bij het verplaatsen van de vakantievluchten van Eelde de reizigers naar Schiphol gaan (46%) of Düsseldorf (21%). Maar de vakantievluchten die van Eelde verdwijnen zullen straks in Lelystad worden aangeboden. Hierdoor is het door Ecorys berekende reistijdverlies 45% te hoog. Hieronder een overzicht van de foute aannames door Ecorys:

- Er geen rekening is gehouden met de tussenlandingen. Het berekende reistijdverlies is hierdoor 50% te hoog;
- 45% van de passagiers van Eelde woont net zo dicht bij Lelystad. Zij hebben dus geen reistijdverlies. Het berekende reistijdverlies hierdoor 45 % te hoog;
- Gerekend is met de afstand tot Schiphol (46%), Dusseldorf (21%), etc. De vluchten die op Eelde vervallen worden straks aangeboden op Lelystad. Hierdoor berekende reistijdverlies 45% te hoog;
- Het status-quo scenario -overgenomen van Lufthansa- is 50 % te hoog. Het reistijdverlies is daardoor 22% te hoog;
- Gerekend is met 20% zakenreizigers, maar dat is nog geen 2%. Kosten rijstijdverlies hierdoor wederom veel te hoog;

Bij de MKBA in 2014 werden vergelijkbare misrekeningen gemaakt. Wij hebben Ecorys daarop gewezen en kregen als antwoord dat alles volgens de OEI-richtlijn zou zijn uitgerekend. Dat het berekende reistijdverlies 50% te hoog ten gevolge van de tussenlandingen werd door Ecorys afgedaan met de mededeling dat deze tussenlandingen in de toekomst zullen verdwijnen.

Ook weigert Ecorys te erkennen dat de passagierscijfers van GAE 35% te hoog zijn ten opzichte van de CBS cijfers. Het verschil ontstaat doordat GAE de transitpassagiers meetelt, bijvoorbeeld de passagiers die al Eindhoven zijn ingestapt. Hierdoor ontstaat de absurde misrekening waarbij reistijdverlies wordt berekend van mensen die elders zijn ingestapt.

Corrigeer je het door Ecorys berekende reistijdverlies (86 miljoen) voor bovengenoemde foute aannames dan is het nog maar 6 miljoen. Dat is berekend over 25 jaar, ofwel 2½ ton per jaar. Dit is fictief geld dat niet werkelijk wordt uitgegeven of bespaard. Het zijn kosten/baten voor de mensen die van Eelde vliegen. Dat is minder dan 4% van de noordelingen.

Het geld dat de overheid in de luchthaven steekt is daarin tegen wel echt geld dat is opgebracht door de belastingbetaler en dat niet aan andere dingen kan worden uitgegeven.

Bij de berekening van de arbeidsmarkteffecten maakt Ecorys vergelijkbare misrekeningen. Per saldo gaan er geen arbeidsplaatsen verloren want mensen gaan niet minder vliegen. Ze worden deels verplaatst met name naar Lelystad. Corrigeer je de MKBA voor de foute aannames m.b.t. reistijdverlies en arbeidsmarkteffecten, dan slaat het MKBA saldo van de scenario's 1 en 2 om van verlies in maatschappelijke winst;

