

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

www.vole.nl

Aan de minister van infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

ter attentie van:

- de directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken de heer Jan Hendrik Dronkers
- de directeur luchtvaart de heer Jaco Stremmer
- de woordvoerder regionale luchthavens mevrouw Marianne Wuite

Onnen/Yde, 20 november 2019

Open brief: uw bezoek aan luchthaven Eelde op 28 november: Zonnepark versterkt geluidsoverlast

Geachte mevrouw de minister,

Op 28 november vereert u luchthaven Eelde met de opening van het zonnepark. Directeur Marco van de Kreeke schetste bij [uw bezoek op september 2018](#) een veelbelovende toekomst voor de luchthaven. De minder fraaie feiten werden begrijpelijkerwijs toegedekt. De luchthaven blijft dit jaar steken op minder dan 180.000 passagiers. Slechts 27% van de 658.000 die uw voorganger voorspelde ter rechtvaardiging van de baanverlenging.

Directeur van de Kreeke is inmiddels ontslagen wegens het niet halen van de doelstellingen die ten grondslag lagen aan de 46 miljoen euro subsidie van de gemeenten en provincies. Daar kon Van de Kreeke overigens weinig aan doen. Het stond van te voren vast dat de doelstellingen niet haalbaar zijn. Inmiddels is GAE BV technisch failliet, zoals blijkt uit de cijfers in de bijlage. Een subsidie van €110 op iedere ticket betaald met belastinggeld is natuurlijk ook onhoudbaar.

Misschien denkt u dat dit fiasco is veroorzaakt door het geklungel van de regionale overheden. Er is inderdaad erg veel geklungel¹. Het publiek is misleid en gemeenteraden en Staten zijn onder druk gezet met onrealistische scenario's. Tegelijkertijd is uw ministerie mede verantwoordelijk voor het fiasco dat zich nu aftekent. We noemen in dit verband de volgende overtredingen van de wet en regelgeving:

- De subsidies die de luchthaven ontvangt zijn staatssteun die moet worden aangemeld bij de Europese Commissie. Dat is niet gebeurd. Uw antwoord op Kamervragen hierover² was ontwijkend en staatsrechtelijk discutabel. De Rijksoverheid is verantwoordelijk voor het naleven van het EU-recht door lidstaat Nederland;

¹ - Gedeputeerde Bijl deed bijvoorbeeld een greep in de kas (de subsidie pot) om een sky-box bij FC Groningen te betalen. 'Achteraf niet zo handig' zei hij ter verklaring.

- [Nordica kreeg 5 miljoen](#) euro staatssteun uit de subsidiepot zonder dat de [Richtsnoeren voor 'aanloopsteun' \(par.5.2\)](#) in acht werden genomen. Weggegooid geld, maar ook een overtreding van de richtsnoeren.

² Uw [antwoord aan de Kamer 15-1-2019](#) : "De verantwoordelijk voor de naleving en correcte toepassing van de staatssteunregels ligt bij de aandeelhouders zelf": slager keurt haar eigen vlees.

- Luchthaven Eelde had volgens de [Wijzigingswet Wet Luchtvaart artikel XII lid 2](#) al in 2014 een nieuw luchthavenbesluit moeten hebben (1-11-2009 werd de RBML van kracht). Uw antwoord op vragen hierover ("*het is niet door de luchthaven aangevraagd*") is misleidend. U moet de wet handhaven. GAE zal geen nieuw luchthavenbesluit aanvragen omdat de financiële onderbouwing voor tien jaar - die daarbij vereist is- niet kan worden gegeven.
- De kruissubsidie voor de luchtverkeersleiding is door de Europese Commissie verboden. U en uw voorgangers hebben beëindiging hiervan keer op keer voor zich uitgeschoven. Hierdoor ontvangt Eelde - financieel gezien- een Rijkssubsidie van 2 miljoen euro per jaar;
- De luchthaven heeft geen wettelijk verplichte vergunning Wet Natuurbescherming;
- U bent geïnformeerd³ over het feit dat onze vereniging van omwonenden - in strijd met de [art.8.75 lid 2 Wet Luchtvaart](#)- is uitgesloten van deelname aan de Commissie Regionaal Overleg. Waarom grijpt u niet in bij deze overtreding van de wet?
- De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) - die moet toezien op naleving van de sluitingstijden- wimpelt meldingen van overtredingen af en neemt GAE in bescherming. Pas na herhaaldelijk aandringen en een bezwarenprocedure werd één overtreding toegegeven. VOLE werd gedwongen de andere overtredingen voor te leggen aan de bestuursrechter.

Graag ontvangen we voorafgaande aan uw bezoek uw reactie op de bovengenoemde overtredingen van wet- en regelgeving, die plaatsvinden onder uw verantwoordelijkheid.

Het zonnepark dat u komt openen is [volgens GAE](#): "*Het eerste zonnepark ter wereld dat op deze manier op een luchthaven is aangelegd*". Dat er op luchthaven Weeze al sinds 2012 een even groot [zonnepark naast de baan](#) ligt, is algemeen bekend. Maar daar willen we niet flauw over doen. Dit leugentje om bestwil past in het beeld van een luchthaven die alles aangrijpt om positief over te komen en mislukkingen verdoezelt.

Ernstiger is het feit dat de luchthaven niet heeft onderzocht wat de milieueffecten zijn van dit zonnepark. Onze vereniging ontvangt de laatste tijd veel klachten over de toename van de geluidsoverlast ten gevolge van de weerkaatsing van vliegtuiggeluid door de zonnepanelen. In het vigerende luchthavenbesluit is geen rekening gehouden met deze effecten van het zonnepark. Door wijziging van de inrichting van het luchtvaartterrein wordt de Wet Luchtvaart overtreden. We verzoeken u hierbij de [Omzettingsregeling Luchthaven Eelde](#) te actualiseren. De geluideffecten van het zonnepark bij het beoogde gebruik van de luchthaven zijn namelijk niet onderzocht en zijn niet verwerkt in grenswaarden op de handhavingpunten (art. 7) en in de beperkingengebieden (art. 8).

We wensen u veel wijsheid bij de feestelijke opening van het zonnepark. Er mag vanaf nu dan stroom genoeg zijn, maar zoals hieronder uitgewerkt is de luchthaven technisch failliet. Vergeet u niet het licht uit te doen⁴?

Met vriendelijke groet,
Namens de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE)

Jan Wittenberg
(voorzitter)

Harold van Dijk
(secretaris)



³ Bij brief van 28 februari 2019 en 14 maart 2019

⁴ Op de vraag waarom het 'scenario sluiten' niet is onderzocht, antwoordde gedeputeerde Bijl: "*Daar gaan wij niet over, want dat is de bevoegdheid van de minister*"

1. Kortetermijnontwikkeling

In 2018 waren er 228.000 passagiersbewegingen. Dit jaar worden dat er ongeveer 179.000. Dat is 22 % minder. CBS geeft de vervoerscijfers tot en met september 2019, voor lijnvluchten en charters uitgesplitst. De rode cijfers zijn schattingen voor de laatste drie maanden van 2019, op basis van de vorige maanden en het aantal aangekondigde chartervluchten in de komende maanden. Dit geeft een vrij nauwkeurige uitkomst.

bron CBS	LIJN 2018	CHARTER 2018	LIJN 2019	CHARTER 2019
januari	5945	5569	3050	5194
februari	5682	5248	3474	5297
maart	6903	5703	3791	5750
april	9356	5491	3830	9792
mei	11317	15059	3685	18532
juni	10645	12984	3824	17157
juli	12680	13032	4011	15802
augustus	11784	16718	4055	17404
september	10207	14090	3660	17096
oktober	11401	9791	4000	12700
november	9743	5461	3500	5300
december	9155	4734	3000	5300
totaal	114818	113880	43880	135324
totaal 2018		228698		
totaal 2019				179204

De lijndiensten namen af van 114.818 in 2018 tot ± 44.000 dit jaar: een afname van >60%. De conclusie is onontkoombaar: de hub-strategie is mislukt. Chartervluchten laten een bescheiden stijging zien van 12%.

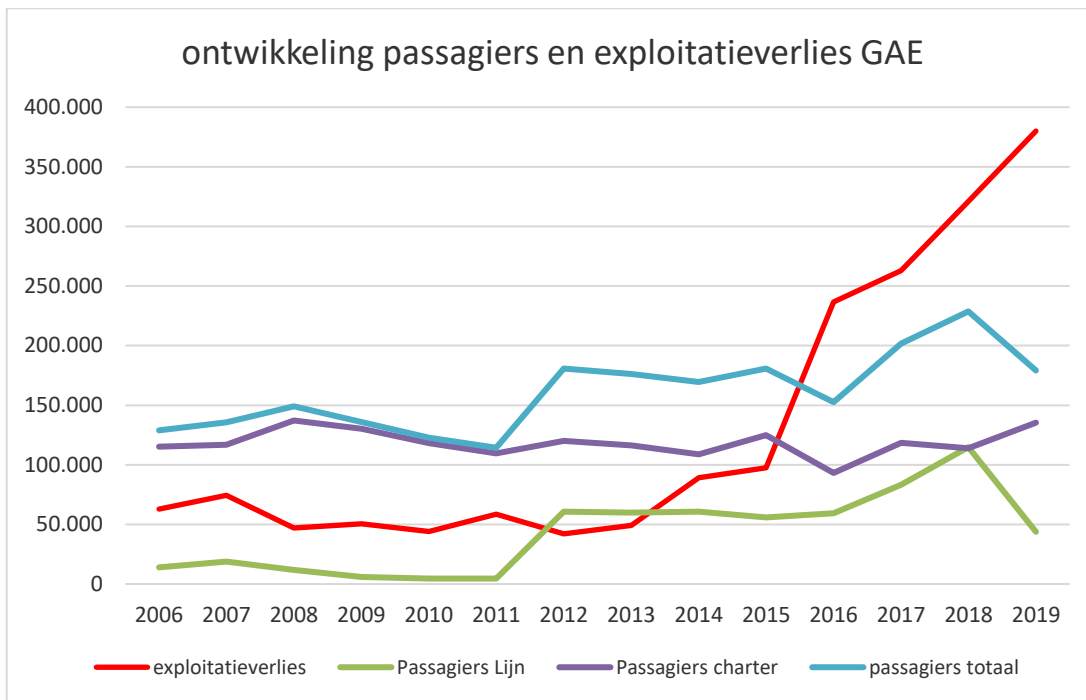
2. Historische ontwikkeling

De tabel hieronder geeft het exploitatieverlies, zoals vermeld in de GAE-jaarverslagen, en de passagiersaantallen volgens het CBS:

bron GAE en CBS	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
exploitatieverlies	62.800	74.300	46.900	50.500	44.000	58.700	42.100	49.300	89.300	97.600	236.500	262.800	320.900	380.000	In € x 10
Passagiers Lijn	13.874	18.820	11.766	5.883	4.583	4.714	60.779	59.918	60.715	55.907	59.267	83.356	114.818	43.880	
Passagiers charter	115.138	116.906	137.183	130.161	118.076	109.613	120.033	116.294	108.654	124.972	93.184	118.430	113.880	135.2324	
passagiers totaal	129.012	135.726	148.949	136.044	122.659	114.327	180.812	176.212	169.369	180.879	152.451	201.786	228.698	179.204	

In geel: de verwachte uitkomst zoals toegelicht onder 1.

In een grafiek ziet dat er als volgt uit:



Vanaf 2013 (baanverlenging) is er een structureel oplopend exploitatietekort. De charters blijven globaal gelijk. De lijndiensten fluctueren sterk. De luchtvaartmarkt is sterk veranderd sinds de opkomst van de low-costcarriers. Deze dragen relatief weinig bij aan de inkomsten en zijn onvoorspelbaar, zoals Ryanair, Vueling en Wizzair hebben laten zien. Transavia trekt zich momenteel terug van Eelde en er zijn geen signalen dat dit zal veranderen. Met de subsidies voor routefonds en NEDAB leek GAE even uit de brand, maar er is - zelfs met deze subsidies- geen enkel zicht op een sluitende exploitatie. De aan het investeringspakket ten grondslag liggende doelstellingen blijken niet haalbaar.

3. Liquiditeit

Bij een afname van 22% van het aantal reizigers zullen de inkomsten uit havengelden (3,5 miljoen euro in 2018) dit jaar ± 600.000 euro lager uitvallen. Het exploitatieverlies komt dan - afhankelijk van verdere bezuinigingen- uit op 3,6 à 4 miljoen euro, waarvan 3 miljoen euro is gedekt door de NEDAB-subsidie. De GAE-directie zal dit cijfer ongetwijfeld flatteren door betalingen voor zich uit te schuiven en onderhoud uit te stellen (zoals onder meer moge blijken uit de [verouderde brandweerkazerne](#) waarvan het dak lekt).

De liquiditeit was volgens het [GAE jaarverslag](#) op 1 januari 2019 3,6 miljoen euro. De liquiditeit neemt af met minimaal 600.000 euro, ten gevolge van het ongedekte exploitatieverlies. De resterende 3 miljoen euro is onvoldoende voor het betalen van de lopende schulden (>2 miljoen euro), een sociaal plan (personeelskosten per jaar 4,5 miljoen euro) en de schuld aan de aannemer van de baanverlenging (eind 2019 nog 1 miljoen euro). Technisch is GAE failliet.

Welleswaar staan er in het jaarverslag indrukwekkende cijfers over het 'eigen vermogen' en 'vaste activa', maar dat vermogen zit in gebouwen en bedrijfsmiddelen, die bij liquidatie van de NV weinig waard zijn. De conceptbegroting die GAE opstelde was ronduit alarmerend met een [liquiditeit van 2 miljoen ultimo 2019](#). Deze begroting is onder druk van de verantwoordelijk gedeputeerden Bijl en Brouns bijgesteld om het er wat minder rampzalig te laten uitzien.

Bijlage: Subsidie per ticket uit belastinggeld was de laatste 19 jaar gemiddeld € 110

Bijdragen van de overheid (Rijk/provincies/gemeenten) periode 2001 t/m 2019

	miljoen
- exploitatiesteun aandeelhouders 2003-2013	10,2
- afkoopsom van het Rijk voor verbod groot lesverkeer	2,9
- afkoopsom van het Rijk voor compensatie exploitatiebijdrage Rijk	4,3
- bijdrage Rijk baanverlenging (incl. rente)	25
- bijdrage Rijk kosten afwatering	3,9
- bijdrage NOM nieuwe terminal	2
- Investeringspakket aandeelhouders 2017+2018+2019	16
- bestuurskosten + adviseurs+ juridische kosten per jaar 100.000	2
- Koninklijke Marechaussee 1 miljoen per jaar	20
- LVNL subsidie op Eelde 2,2 miljoen per jaar	44
- Douane 1 miljoen per jaar	20
- totaal 2001 t/m 2019	150 miljoen
Per jaar van de belastingbetaler naar GAE	7.9 miljoen

Het totaal aantal passagiersbewegingen was in de periode 2000 tot en met 2018 volgens het [CBS](#) 2.736.495 (gemiddeld per jaar 144.026). Dat zijn gemiddeld 72.000 passagiers/tickets per jaar.

Per jaar van de belastingbetaler naar GAE	7.9 miljoen
Aantal passagiers (tickets) per jaar	72.000
Subsidie per ticket gemiddeld de laatste 19 jaar	€ 110