

GAE en baanverlenging hebben een negatieve economische invloed op de regio

Pleitnota W.A. van der Lugt
Hoorzitting Aanwijzing Luchthaven Eelde, 7 sept 2005

De betekenis van GAE voor de regionale economie

Om de betekenis van GAE voor de regionale economie vast te stellen, heb ik gekeken naar de geldstromen en de werkgelegenheid die daarbij in het spel zijn. Er is een eenvoudig geldstroomschema opgesteld. Daarvoor is de werkgelegenheid vertaald in geld. Het schema is vrijwel geheel gebaseerd op cijfermateriaal uit de aanvullende informatie. Dat houdt niet in dat ik die cijfers volledig onderschrijf, maar voor het gestelde doel is het materiaal voldoende bruikbaar. Ik ontleen aan de aanvullende informatie de volgende gegevens:

Gegevens ontleend aan aanvullende informatie

	2003	2015
Passagiersvliegbewegingen lijndienst	41.849	435.000
Passagiersvliegbewegingen charters	128.939	214.000
Directe werkgelegenheidseffecten	€ 8.500.000	€ 23.100.000
Uitgaven toeristen	€ 2.200.000	€ 5.000.000 – € 10.000.000
Lijndienst inbound	20%	20%

We beschouwen de arbeidsplaatsen en de passagiersstromen, uitgedrukt in euro's. (Zie bijlagen: Stroomschema 2003 en Stroomschema 2015). De arbeidsplaatsen moeten betaald worden uit geld dat opgebracht moet worden door de passagiers die van en naar Groningen Airport Eelde vliegen. Uit de aanvullende informatie blijkt dat het charterverkeer 100% outbound verkeer is. Die mensen brengen geld uit de regio naar buiten in de vorm van ticketkosten en geld wat zij op de plaats van bestemming besteden. Het CBS heeft becijferd dat een persoon per vakantie met het vliegtuig in 2003 gemiddeld € 1.029 uitgaf.

Uit 20% inbound lijndienstpassagiers volgt dat er 80% outbound lijndienstpassagiers zijn.

Toegevoegde gegevens

	2003	2015	
Gemiddelde uitgave per persoon per vliegvakantie	€1.029	€1.029	Bron: CBS Toerisme en recreatie in cijfers 2004
Lijndienst outbound	80%	80%	100% - 20% inbound

Wanneer de charterpassagier per vakantie € 1.029 uitgeeft, resulteert dat in een geldstroom van € 66,3 mln. in 2003 oplopend tot 110,1 mln. in 2015 die de regio verlaat.

De inbound lijndienstpassagiers brengen volgens de aanvullende informatie geld binnen, omdat zij geld in de Noordelijke regio uitgeven. Het zou gaan om een bedrag van € 2.2 mln. in 2003 en € 5 tot € 10 mln. in 2015. Wanneer echter wordt gesteld dat de 20% inbound lijndienstpassagiers op de plaats van bestemming geld uitgeven is het redelijk te stellen dat de 80 % outbound lijnpassagiers op de plaats van bestemming een zelfde bedrag per persoon spenderen. Dat betekent dat in 2003 een bedrag van € 8.8 mln. en in 2015 een bedrag van € 40 mln. naar buiten stroomt. Als nu de tussenbalans wordt opgemaakt is de conclusie dat er in 2003 netto € 72,9 en in 2015 140,1 mln. de regio uitstroomt. Krijgen we er iets voor terug. Ja, een aantal arbeidsplaatsen. De arbeidsplaatsen vertegenwoordigen volgens de aanvullende informatie in 2003 een waarde van € 8,5 mln. en in 2015 een waarde van € 23,1 mln. Nadat de arbeidsplaatsen zijn verdisconteerd blijkt nog steeds in 2003 € 64,4 mln. en in 2015 € 117 mln. de regio uit te stromen. In onderstaande tabel zijn de cijfers samengevat.

Geldstromen regio uit/regio in

	2003			2015		
	pax	uit	in	pax	uit	in
charters						
kosten vliegreis	128.939	€ 66.339.116		€ 214.000	€ 110.103.000	
besteding tijdens vakantie						
lijndiensten	41.849			€ 435.000		
kosten vliegreis		€ 8.800.000	€ 2.200.000		€ 40.000.000	€ 10.000.000
besteding tijdens verblijf						
subtotaal		€ 75.139.116	€ 2.200.000		€ 150.103.000	€ 10.000.000
arbeidsplaatsen direct			€ 8.500.000			€ 23.100.000
Totaal uit/in		€ 75.139.116	€ 10.700.000		€ 150.103.000	€ 33.100.000
Netto regio uit		€ 64.439.116			€ 117.003.000	
Verschil in uitstroom tussen 2015 en 2003					€ 52.563.885	

Tevens blijkt dat de uitstroom door baanverlenging bijna wordt verdubbeld. De resultaten zijn in beeld gebracht in bijgevoegde stroomschema's 2003 en 2015. Het spreekt voor zich dat wanneer er jaarlijks een netto-uitstroom van geld plaats heeft van € 73 mln. oplopend tot € 140 mln. die niet wordt gecompenseerd door arbeidsplaatsen dit slecht is voor de economie van de regio. Ondanks dat GAE argumenten opvoert als werkgelegenheid en imago-effect kan GAE niet waarmaken dat zij een positieve bijdrage levert aan de economie van de regio. En datzelfde geldt voor baanverlenging. Baanverlenging vergroot uitsluitend de geldstroom naar buiten.

Opmerkingen:

De reistijdwaardering die geldt voor GAE ten bedrage van € 900.000 is buiten beschouwing gelaten.

De kosten van de milieubelasting die GAE veroorzaakt ten bedrage van € 3,2 mln. zijn buiten beschouwing gelaten.

De jaarlijkse exploitatietekorten zijn niet meegenomen.

Het behoeft nauwelijks betoog dat verdiscontering van deze posten resulteert in een nog groter nadeel voor de regio.

Een netto stroom geld die de regio verlaat die niet op zijn minst wordt gecompenseerd door arbeidsplaatsen is vanzelfsprekend ongunstig voor de economie van het Noorden. GAE levert dus geen positieve bijdrage aan de regionale economie. En baanverlenging zal dit ongunstige effect versterken. Dit pleit dus tegen baanverlenging.

Nu zal men tegenwerpen dat die mensen toch wel zullen vliegen. Dat is waar. Er zullen altijd mensen vliegen, ook zónder baanverlenging. Maar in dat laatste geval kan het geld dat bestemd was voor de baanverlenging gestoken worden in projecten die er voor zorgen dat er arbeidsplaatsen in het Noorden worden geschapen en dat er geld in de richting van de Noordelijke regio gaat stromen in plaats van ervandaan. Bovendien zal, als de baan niet wordt verlengd, de drempel voor een aantal mensen om van Eelde te gaan vliegen worden verhoogd. Dit verbetert de kwaliteit van de leefomgeving rondom GAE. Als de drempel voor sommige mensen zo hoog wordt dat ze minder gaan vliegen betekent dat bovendien een verlaging van de milieubelasting nationaal en wereldwijd en dat is toch wat onze overheid wil.

Conclusies:

- Bekeken op de aspecten werkgelegenheid en geldstromen is de bijdrage van GAE aan de regionale economie negatief.
- Baanverlenging verergert dit negatieve effect.

Buck-rapport: “Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.”

Buck Consultants International heeft van Groningen Airport Eelde N.V. de opdracht gekregen om op basis van actuele verkeer- en vervoersgegevens, bestaand materiaal en bureauexpertise de economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor de Noordelijke economie in kaart te brengen. Buck heeft daarop het rapport “Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.” geschreven. In zijn rapport verwijst Buck naar het rapport “Regionale luchthavens in Nederland” opgesteld door Rand Europe. Het rapport van Rand is van april 2004. Waar gaat dit rapport nu over? In het voorwoord zegt Rand daarover, ik citeer:

Dit rapport is geschreven in opdracht van het Directoraat Generaal Ruimte van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Het rapport is een quick scan studie naar het maatschappelijk belang van de Nederlandse regionale luchthavens Rotterdam, Eindhoven, Maastricht, Enschede, Groningen en Lelystad. Bedrijfsresultaat, werkgelegenheidseffecten en milieueffecten worden, indien mogelijk en relevant, gemonetariseerd. Door deze tegen elkaar af te wegen wordt het maatschappelijke belang bepaald. Verder wordt gekeken naar het maatschappelijk belang van het bestaan van de luchthaven door de situatie met luchthaven te vergelijken met een situatie waarin er geen luchthaven zou zijn.

Dit rapport is van belang voor beleidsmakers die zich bezig houden met (Nederlandse) regionale luchthavens, onderzoekers die zich bezighouden met regionale luchthavens en niet in de laatste plaats voor de regionale luchthavens zelf. (Einde citaat)

Omdat Groningen met name wordt genoemd (bij telling blijkt dat Groningen 85 maal in tekst en tabellen wordt genoemd) kan dit rapport bij uitstek geschikt zijn voor de onderbouwing van het onderzoek van Buck. Maar wat doet Buck met die informatie over GAE? Buck doet er niets mee. Buck gebruikt 1 zin uit het Randrapport. En in die zin staat dat voor een regionale luchthaven geldt dat 1 arbeidsplaats een toegevoegde waarde vertegenwoordigt van € 37.000 per fte. Dit gegeven geldt niet specifiek voor Groningen, maar voor een regionale luchthaven in het algemeen. Over alles wat Rand over GAE zegt, rept Buck met geen woord.

Nu bent U waarschijnlijk nieuwsgierig geworden naar wat RAND nu over GAE zegt. Rand zegt daar drie keer in dezelfde bewoordingen over:

Geconcludeerd kan worden dat:

- 1. Groningen, Enschede en Lelystad op basis van de beschouwde aspecten waarschijnlijk een negatieve toegevoegde waarde hebben.**

Op basis van Tabel 26 en Tabel 27 en de opmerkingen over de validiteit van de in deze tabellen weergegeven waarden kan gesteld worden dat:

- 2. Groningen, Enschede en Lelystad op basis van de beschouwde aspecten waarschijnlijk een negatieve toegevoegde waarde hebben.**

In Hoofdstuk 6 werd reeds geconcludeerd dat:

- 3. Groningen, Enschede en Lelystad op basis van de beschouwde aspecten waarschijnlijk een negatieve toegevoegde waarde hebben.**

Over deze conclusie rept Buck met geen woord.

Daarnaast zegt Rand ook behartigenswaardige dingen over de kosten van de Air Traffic Control. Ik citeer:

Indien alle ATC kosten correct doorberekend worden maakt elke regionale luchthaven verlies.

Rand rekent vervolgens uit dat bij een correcte doorberekening van de ATC kosten het huidige jaarlijkse exploitatie tekort van GAE niet € 1,5 mln. maar € 4,5 mln. bedraagt. Ook hierover zegt Buck niets.

Het niet vermelden van deze uitspraken van RAND is een ongeoorloofde handelwijze, dit is selectief winkelen. Wanneer je uit een rapport citeert ten behoeve van een onderwerp en je komt in dat rapport meer uitspraken tegen over hetzelfde onderwerp dan behoort je ook die te vermelden, ook als je die uitspraken niet onderschrijft. Gebruik is dan, dat je die uitspraken vermeldt en met argumenten onderbouwt waarom je die uitspraken niet kunt onderschrijven.

Over de kans dat Buck deze uitspraken over het hoofd heeft gezien, zullen we het maar niet hebben.

De opdrachtgever GAE, DHV, de Minister van Verkeer en Waterstaat en wellicht nog anderen hebben dit rapport van Buck onder ogen hebben gehad, sommigen citeren ook daaruit. Toch ontdekt niemand deze handelwijze van Buck, althans zij zeggen er niets over. Dat is vreemd.

Welke conclusies moeten we hier nu aan verbinden?

1. Het rapport van Buck is op een zodanig bedenkelijke wijze tot stand gekomen dat ieder verwijzing naar de conclusies daaruit ongeoorloofd is.
2. De rest van het rapport zal kritisch, misschien zelfs met argwaan bekeken moeten worden en met omzichtigheid gehanteerd moeten worden.
3. De Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekt onbetrouwbare informatie.
4. Nu blijkt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat geen garantie vormt dat hij betrouwbare informatie aanbiedt, is er geen reden om aan te nemen dat de andere informatie van zijn kant wel betrouwbaar is.
5. De vaststelling in punt 4 rechtvaardigt nog meer mijn eerdere en herhaalde verzoeken om mij de onderliggende stukken te verstrekken opdat ik de informatie kan verifiëren. Ik denk hierbij ondermeer aan het businessplan, het businessmodel, het NIB-Capital rapport, de geluidberekeningen, de overige emissieberekeningen en de overige informatie die ik aan verkeer en Waterstaat gevraagd heb.

Aanvulling op de conclusies

Ik heb mijn schriftelijke reactie op de aanvullende informatie besloten met de volgende conclusies:

De aanvullende informatie levert geen gezichtspunten op die baanverlenging, de huidige milieubelasting en de toename van de milieubelasting rechtvaardigen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat dient baanverlenging af te wijzen.

Ik wil er op wijzen dat het hier om twee conclusies gaat.

In de eerste plaats dient baanverlenging te worden afgewezen. Vervolgens dienen de geluidbelasting(zones) en de overige milieubelasting zodanig te worden teruggebracht dat er rondom Eelde een leefklimaat ontstaat dat op grond van de nieuwste inzichten minstens de kwalificatie goed kan krijgen.

Ik handhaaf verder de bezwaren en beroepen die ik eerder tijdens de gehele procedure heb ingebracht.