

[www.vole.nl](http://www.vole.nl)

# Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

*'voor de kwaliteit van de leefomgeving'*

Aan de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde,  
de leden van de Gemeenteraden van Groningen, Assen en Tynaarlo  
en van de Provinciale Staten van Groningen en Drenthe

Onnen/ Glimmen, 16-5-2017

## **Betreft: Financiële steun aan Groningen Airport Eelde**

Geachte raads- en statenleden,

In de beantwoording van vragen door de verantwoordelijke gedeputeerde en de ingehuurde adviseurs over de steun aan GAE, zien wij een aantal grove onjuistheden. De geschiedenis herhaalt zich, want dit zagen we ook bij de baanverlenging. Raden en staten kregen voorgehouden dat het aantal passagiers zou stijgen en dat GAE de structurele verliezen achter zich zou laten. We doen een greep uit de vragen die door raads- en Statenleden gesteld zijn:

1. Is rekening is gehouden met de concurrentie van Lelystad?
2. Is rekening is gehouden met de kosten van de luchtverkeersleiding?
3. Wat is de economische betekenis van de luchthaven?
4. Waarom is het bestemmingsplan beperkend voor de ontwikkeling van GAE?
5. Hoe hard is de bijdrage van het bedrijfsleven?
6. Waarom nam het aantal passagiers in 2016 in Eelde af terwijl het elders toenam?

De antwoorden op deze vragen waren soms ronduit misleidend. We lichten dit hieronder toe:

Ad 1. De vraag naar de concurrentie van Lelystad is door de gedeputeerden en de adviseurs beantwoord met "Ja, Lufthansa<sup>1</sup> heeft daar rekening mee gehouden". Lufthansa schrijft op blz. 87: *"Afhankelijk van de concurrentie die Lelystad waarschijnlijk zal vormen kunnen verschillende scenario's worden gemodelleerd"*.

Lufthansa modelleert vervolgens 4 verschillende scenario's. Deze staan beschreven op blz. 91. In de eerste twee ('negatieve groei' en 'status quo') is inderdaad rekening gehouden met Lelystad<sup>2</sup>. Echter, in het scenario 'matige groei' waar de aandeelhouders voor gekozen hebben is geen rekening gehouden met Lelystad. De concurrentie van Lelystad is op die manier weggemoffeld.

Het is een grote tekortkoming van het Lufthansa-rapport dat niet wordt ingegaan op de tussenlandingen (van de 17 chartervluchten maken er 11 een tussenlanding). Het is aannemelijk dat de vluchten met tussenlanding uit Eelde verdwijnen. Het scenario 'negatieve groei' is dan het meest aannemelijk. Ook al stopt de overheid 46 miljoen in GAE.

**Conclusie: In het gekozen scenario is geen rekening gehouden met de concurrentie van Lelystad.**

---

<sup>1</sup> Lufthansa Consulting: Strategische verkenning van de toekomst van Groningen Airport Eelde, 18 maart 2016.

<sup>2</sup> Bij scenario ('Negatieve groei'): *"De concurrentie met Lelystad wordt concreet door daling van alle gewone routes"*.  
*"Verschuiving van enkele routes naar de concurrentie"*.

Bij scenario ('Status quo'): *"De meeste charterroutes blijven en sommige luchtvaartmaatschappijen zetten hun activiteiten stop"*.

Ad 2. Op de vraag naar de kosten van de luchtverkeersleiding werd door dhr. Mohrmann van Intervistas op 9-5-'17 geantwoord: "...er is nog geen besluit over de doorberekening van deze kosten aan de luchthaven. Het staat niet vast. Het is maar een suggestie". M.a.w. de kosten van de luchtverkeersleiding (ruim 2 miljoen per jaar) zitten niet in de gevraagde 46 miljoen. Wij sluiten bij de brief van de Staatssecretaris van 24 mei 2016 aan de Tweede Kamer<sup>3</sup>. Hierin staat op blz. 3:

*"Om bovengenoemde acties voldoende ruimte te geven, en rekening houdend met de uitkomsten van de Marktverkenning, heb ik besloten niet langer vast te houden aan 1 januari 2020, als de datum waarop de OGA zou worden vervangen door een andere bekostigingssystematiek, maar deze met enkele jaren tot een nog nader te bepalen datum uit te stellen."*

Met de acties wordt onder meer bedoeld:

*"Daarom ben ik voornemens om op korte termijn met de regio het gesprek aan te gaan om afspraken te maken over hoe tot invulling van een grotere verantwoordelijkheid van de regio voor torenluchtverkeersdienstverlening, en aldus tot een afbouw van de OGA-systematiek, gekomen kan worden"*.

Er is dus geen twijfel over het besluit om de kosten van de luchtverkeersleiding over enige jaren (maar binnen de 10 jaar) aan GAE door te berekenen. Het besluit staat vast -het is een EU vereiste-, maar de invoering is uitgesteld. Er wordt nog onderzocht of het goedkoper kan. Hierover zei dhr. Mohrmann: "verkeersleiding met 'Remote control' kan goedkoper". Ook dat is onjuist. Het is even duur. (zie de bijlage 1).

**Conclusie: Raden en staten worden over enige jaren alsnog geconfronteerd met een extra kostenpost van ruim 2 miljoen euro per jaar vanwege de luchtverkeersleiding. Is er dan nog een weg terug?**

Ad 3. Wat is de economische betekenis van de luchthaven?

Als maatschappelijke rechtvaardiging voor de financiële bijdrage aan GAE wordt herhaaldelijk genoemd dat de luchthaven van economische betekenis is. Deze betekenis is echter nooit aangetoond. We moeten het doen met "geloof". Of met uitspraken (zoals van dhr. Post op 9-5-'17) dat een luchthaven essentieel is bij keuze van vestigingsplaats door nieuwe bedrijven. Ook hiervoor ontbreekt elk bewijs. En dat is niet vreemd, omdat er op Eelde geen vluchten worden aangeboden die voor het bedrijfsleven van belang zijn. Het bedrijfsleven weet dat ook. Ons is geen enkel cijfer bekend over het gebruik van Eelde door bedrijven. In contrast met het overenthousiaste verhaal van dhr. Post, zijn er geen concrete bijdragen toegezegd aan de 46 miljoen voor GAE; er is geen enkele bereidheid tot garanties voor de afname van tickets; het bedrijfsleven wil geen cent steken in het routefonds. Dat bedrijven proberen iets te verdienen op GAE is geen bewijs voor de economische betekenis van de luchthaven. Een subsidie van gemiddeld 7 miljoen per jaar (incl. luchtverkeersleiding) voor een bedrijf met een omzet van 5 à 6 mln. is wel een erg hoge prijs voor de instandhouding van de plm. 100 arbeidsplaatsen.

**Conclusie: De economische betekenis van de luchthaven kan niet worden aangetoond.**

Ad 4. Waarom is het bestemmingsplan beperkend voor de ontwikkeling van GAE?

Veelvuldig wordt het bestemmingsplan genoemd als de beperkende factor voor de vestiging van bedrijven rond GAE. Deze beperkingen worden aangevoerd als excuus voor de afwezigheid van bedrijven. De voorschriften van het bestemmingsplan laten echter alle denkbare bedrijven toe en zeker die welke door dhr. Post zijn geïnventariseerd<sup>4</sup>. In bijlage 2 treft u de relevant passages uit het bestemmingsplan (Beheersverordening) voorterrein Groningen Airport Eelde.

<sup>3</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2016D20995&did=2016D20995>

<sup>4</sup> transport en distributie, kantoor- en handelsfuncties, hoogwaardige, verkeersgeoriënteerde voorzieningen (onderhoud van apparatuur, vliegtuigen en infrastructuur, onderwijs, etc.), bevoorrading, hotels en vergaderaccommodaties, logistieke diensten en opslag, activiteiten ten behoeve van passagiersafhandeling en luchtvrachtbehandeling, etc. etc. Zie bijlage 2.

**Conclusie: Het bestemmingsplan is geen enkele beperking voor de vestiging van bedrijven bij GAE.**

Ad 5. Hoe hard is de bijdrage van het bedrijfsleven?

Een meerderheid in de raden en staten heeft als voorwaarde gesteld dat het bedrijfsleven gaat betalen aan de 46 miljoen voor GAE. Kijken we naar het lijstje dat dhr. Post heeft geleverd, dan stellen we vast dat geen van de bedrijven toezeggingen wil doen voor een bijdrage in het routefonds of een vaste afname van tickets. Men wil wel investeren in eigen business, maar niet in GAE.

Hoe de 'samenwerking' met het bedrijfsleven kan uitpakken, kunt u lezen in '[Hoe Koop Tjuchem Airpark Eelde in handen kreeg](#)'. Koop Tjuchum kocht Airpark in 1991 van GAE voor een vriendenprijsje van plm. 10 gulden per m<sup>2</sup>. In 2014 kocht GAE voor 350.000 euro een deel van de grond terug à 55 euro per m<sup>2</sup>. Met overheidsgeld betaalde GAE 12 maal de prijs per m<sup>2</sup> die ze er in 1991 voor ontving<sup>5</sup>.

Bij het 'scenario sluiten' zouden volgens het Strategem/Ecorys rapport nog enkele miljoenen moeten worden betaald aan claims. Ongetwijfeld zullen er meer claims volgen als bedrijven gaan investeren op/rond GAE en het toch misloopt.

Bij de overdracht van de Rijks-aandelen aan de huidige aandeelhouders is bepaald dat bij verkoop van de grond het Rijk 80% krijgt van de opbrengst ontvangt. Dhr. Post wil dat de regering deze bepaling schrapt omdat het dan aantrekkelijker wordt voor het bedrijfsleven. Niet de bijdrage aan de instandhouding van GAE staat voorop, maar de mogelijkheid om goedkoop grond te verwerven. Als de overheid met geld smijt, is het bedrijfsleven er als de kippen bij. Maar wat schiet de samenleving daar mee op? (zie de deal met Koop Tjuchum).

**Conclusie: Er is geen substantiële bijdrage van het bedrijfsleven toegezegd. Het bedrijfsleven wil wel aan GAE verdienen.**

Ad 6. Waarom nam het aantal passagiers in Eelde af terwijl het elders toenam?

De luchtvaart groeide onstuimig in 2016: Schiphol met 9,3% en Eindhoven zelfs met 16,3%. De vraag waarom het in Eelde afnam werd door dhr. V.d. Kreeke beantwoord met: "*We hadden last van het vluchtelingenprobleem in Turkije*". Hadden de andere luchthavens daarvan dan geen last? Ook vanaf Eindhoven en Schiphol is er minder op Turkije gevlogen, maar het aantal vakantievluchten groeide toch sterk. Er is geen reden om te veronderstellen dat er door de Groningers en Drentenaren naar verhouding minder gevlogen werd in 2016. Alleen vlogen ze niet vanaf Eelde. De structurele zwakte van het beperkte aanbod is hiervan de oorzaak. Zelfs met de gereduceerde luchthaven tarieven en subsidies op lijnvluchten blijft GAE achter.

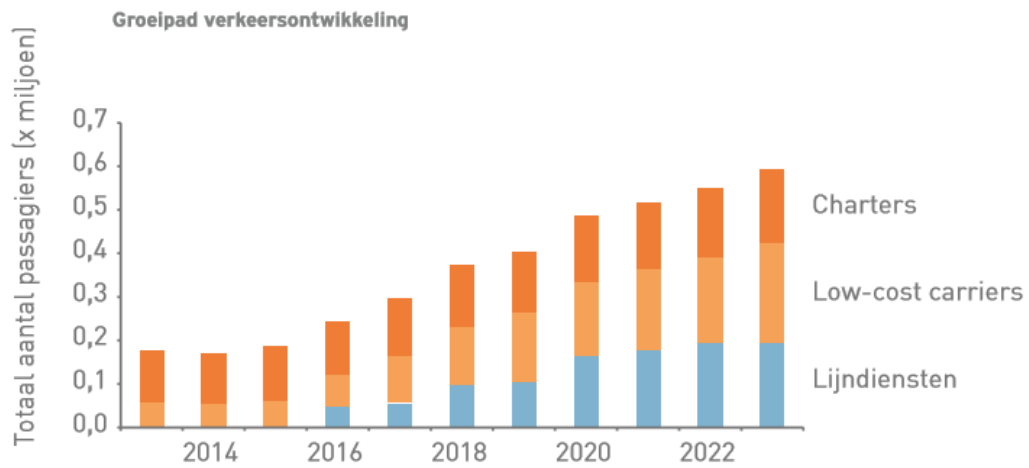
**Conclusie: het beperkte aanbod op Eelde is de oorzaak van de teruggang**

Ten slotte willen wij u wijzen op het verschil tussen de eigen prognose van GAE en de werkelijkheid. Waarom zou de toekomst er beter uit zien?. De fundamentele fout die wordt gemaakt is de aanname dat de luchthaven kan bepalen of er gevlogen wordt. Maar het zijn de luchtvaartmaatschappijen die dat bepalen en die laten Eelde links liggen. Low-cost maatschappijen zijn er niet meer, het chartersegment neemt al jaren af en de bijdrage van de lijndiensten is marginaal.

De GAE directeur gebruikt nog steeds de 'loopgraven oorlog' over de baanverlenging als excuus voor het povere resultaat. Maar de baanverlenging kwam in 1013 klaar. Vier jaar hierna –2017- zouden er volgens de prognose tweemaal zoveel passagiers zijn. In 2016 was het aantal 16 % minder t.o.v. het aantal voor baanverlenging. De conclusies van de Noordelijke Rekenkamer ("*Negeren van de economische realiteit*". "*GS beriepen zich op gedateerde en rooskleurige toekomstverwachtingen*") liegen er niet om. En wat is hiervan geleerd?.

---

<sup>5</sup> Het ging om een hoekje grond achter het Nacap gebouw groot 6325 m<sup>2</sup> Hiervoor betaalde GAE 350.000 euro. <https://www.drentsparlement.nl/zoeken/GroenLinks%20Groningen%20airport>



Hoogachtend,  
Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Ir. F. van Beukering  
secretaris

Ir. J. Wittenberg  
voorzitter

Bijlagen:

- Innovaties op het gebied van Remote Tower
- Bestemmingsplan (Beheersverordening) Groningen Airport Eelde

***Innovaties op het gebied van Remote Tower zijn niet kostenbesparend of nog onvoldoende bewezen***

bron:

<https://www.google.nl/search?q=Marktverkenning+nieuwe+heffingenbeleid+Ministerie+van+Infrastructuur+en+Milieu&oq=Marktverkenning+nieuwe+heffingenbeleid+Ministerie+van+Infrastructuur+en+Milieu&aqs=chrome..69i57.2774j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

In de marktverkenning is ook gekeken naar de mogelijkheden van Remote Tower. Hierbij vindt de torendienstverlening niet meer plaats vanuit een toren op de luchthaven, maar vanaf een locatie op afstand met behulp van synthetische beeldgeneratie. Een dergelijke vorm van dienstverlening is sinds kort operationeel op enkele verafgelegen luchthavens in Noord Zweden. Er wordt echter geen kostenreductie mee bereikt aangezien het werk nog steeds gebeurt door eenzelfde verkeersleider en er extra investeringen nodig zijn in beeldgeneratie systemen.

Uit oogpunt van kostenreductie biedt Remote Tower alleen perspectief indien een luchtverkeersleider meerdere luchthavens tegelijk kan bedienen vanuit één centrale locatie (zogenaamde "Multi Airport remote Tower"). De techniek van Multi-Airport Remote Tower is echter nog niet bewezen. Er worden momenteel experimenten voorbereid in het kader van het Europese ATM technologie programma SESAR, o.a. bij LVNL, waaraan ook GAE meewerkt. Het wordt niet realistisch geacht dat deze techniek in 2020 operationeel kan zijn. Bovendien lijken de kostenbesparingen in eerste instantie beperkt. Zowel de TWR- als APP-dienstverlening dient gecentraliseerd ingericht te worden en er zijn hoge investeringen in technologie en systemen benodigd om de torendienstverlening op afstand te kunnen uitvoeren.

Nadere marktverkenning:

Bron:

[https://www.tweedekamer.nl/debat\\_en\\_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2016A01148](https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2016A01148)

De conclusies van de Marktverkenning weerspiegelen de bevindingen van het onafhankelijk onderzoeksbureau. De belangrijkste daarvan zijn:

- Kostenbesparingen kunnen gerealiseerd worden wanneer de toren- en de naderingsluchtverkeersdienstverlening tezamen door één marktpartij worden uitgevoerd.
- Op basis van ervaringen in het buitenland wordt een netto structurele kostenreductie in de orde grootte van 15 à 20% voorstelbaar geacht. De onderzoekers, de regionale luchthavens en LVNL verschillen van inzicht over de hardheid en de haalbaarheid van deze kostenreductie. Pas bij daadwerkelijke aanbesteding zullen de werkelijk te behalen kostenreducties duidelijk worden.
- Door verdere kostenreductie binnen LVNL kunnen mogelijk vergelijkbare kostenbesparingen worden bereikt als die bereikt kunnen worden door marktpartijen.
- Door maatwerk, dat wil zeggen, optimale afstemming van de feitelijke dienstverlening per periode van de dag op de vraag naar die dienstverlening, zijn mogelijk ook kosten te reduceren.
- Van technologische innovaties in de dienstverlening, zoals multi-airport remote tower operaties, zijn de eerstkomende vijf jaar geen kostenbesparingen te verwachten, omdat deze nog niet operationeel zijn.

## Bestemmingsplan (Beheersverordening) Groningen Airport Eelde

[http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1730.BVGAE-0301/r\\_NL.IMRO.1730.BVGAE-0301.html#3e1dc8d7-12b7-40c8-8dfe-f0d9db3210de](http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1730.BVGAE-0301/r_NL.IMRO.1730.BVGAE-0301.html#3e1dc8d7-12b7-40c8-8dfe-f0d9db3210de)

[http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1730.BVGAE-0301/i\\_NL.IMRO.1730.BVGAE-0301\\_kaart.pdf](http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1730.BVGAE-0301/i_NL.IMRO.1730.BVGAE-0301_kaart.pdf)

### 3.4 Juridische vormgeving

Zoals in de inleiding is aangegeven, is ervoor gekozen om voor het voorterrein Groningen Airport Eelde een beheersverordening op te stellen. Binnen het beheersgebied zijn alleen 'ontwikkelingen' meegenomen die deel uitmaken van de vigerende bestemmingsplannen.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Bedrijventerrein - Luchthaven

#### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein - Luchthaven' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. platformgebonden activiteiten;
- b. transport en distributie;
- c. kantoor- en handelsfuncties, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'kantoor';
- d. hoogwaardige productiebedrijven in de vorm van assemblage, c.q. productie en distributie van technisch hoogwaardige producten, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Bedrijventerrein - platformgebonden activiteiten';
- e. het opwekken van energie door middel van het omzetten van zonlicht in elektriciteit met gebruik van zonnepanelen met de daarbij behorende voorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - zonnepark';
- f. verkeersgeoriënteerde voorzieningen in de vorm van onderhoud van apparatuur, vliegtuigen en infrastructuur, onderwijs en naar de aard daarmee te vergelijken activiteiten van verkeersgeoriënteerde voorzieningen;
- g. additionele voorzieningen in de vorm van bevoorrading, hotels en vergaderaccommodaties, logistieke diensten en opslag en naar de aard daarmee te vergelijken activiteiten ten behoeve van passagiersafhandeling en luchtvrachtbehandeling;
- h. verkeers- en verblijfsdoeleinden in de vorm van aanvoerwegen, paden, parkeervoorzieningen en overige verhardingen, groenaanleg en dergelijke;
- i. nutsvoorzieningen.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - provinciaal monument' zijn tevens toegelaten:

1. horecabedrijf, categorie 1, waaronder tevens begrepen congres- en vergaderfaciliteiten;
2. bedrijven, zoals vermeld in de categorieën 1 en 2 van de bij deze regels behorende Staat van bedrijven;
3. atelier en galerie;
4. dienstverlenend bedrijf;
5. productiegebonden detailhandel.

Het doel 'hoogwaardige productiebedrijven in de vorm van assemblage, c.q. productie en distributie van technisch hoogwaardige producten' is beperkt tot bedrijven waarvan, voor het kunnen (voort)bestaan van de bedrijfsvoering in bedrijfseconomisch en/of organisatorisch opzicht, een ligging in de directe omgeving van de luchthaven van doorslaggevende betekenis is.

De aansluiting op de Burgemeester Legroweg voor het gemotoriseerde verkeer is beperkt tot twee aansluitingen binnen een afstand van 25 m ter weerszijden van de aanduiding 'ontsluiting'.

Ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' wordt bij reconstructie het aantal aanwezige parkeerplaatsen als minimum aantal aangehouden.

Kantoren zijn toegestaan voorzover deze onderdeel uitmaken, maar geen hoofdbestanddeel zijn van de bedrijfsvoering.

In de bestemming zijn niet begrepen:

- geluidzoneringsplichtige inrichtingen op grond van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het beproeven van straalmotoren;
- de productie en assemblage van vliegtuigen, met uitzondering van de productie en assemblage van drones;
- (bedrijfs)woningen.