Aan
de Gemeenteraadsleden en Provinciale Statenleden van de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde, en Gedeputeerden en Wethouders die betrokken zijn bij de besluitvorming over de luchthaven.

Betreft: Toekomst Groningen Airport Eelde

Geachte Dames/Heren,

U wordt gevraagd een besluit te nemen over de de te kiezen strategische beleidsopties en de aansturing van de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde. Aan mij als burger wordt gevraagd mijn mening te geven over het te kiezen scenario. Ik ga er vanuit dat U ook van Uw burgers een weloverwogen oordeel verwacht. Daarom heb ik de voorliggende rapporten bestudeerd.
Ik kan mij slechts baseren op de invoergegevens en de uitkomsten van de berekeningen die worden gepresenteerd in de rapporten. De berekeningen zelf ontbreken zodat ik ze niet kan verifiëren.

Er worden drie keuzes voorgelegd:
- “Afbouwen” (Klein vliegveld),
- “Continueren” (Vakantievluchten) en
- "Investeren" (Toegangspoort Noorden)

In alle gevallen vraagt U een grote financiële bijdrage van Uw burgers. Dat vergt een zorgvuldige afweging.

Bij bestudering van de in dit kader geschreven rapporten kreeg ik behoefte aan concrete antwoorden op een aantal vragen. En ongetwijfeld zult U dezelfde behoefte hebben voordat U een besluit neemt. Daarom verzoek ik U onderstaande overwegingen en vragen tijdens het besluitvormingsproces mee te nemen.

<u>REFERENTIEALTERNATIEF</u>
De voorgelegde keuzes/projectalternatieven worden vergeleken met een referentie(nul) alternatief. Om beter zicht te krijgen op voor- en nadelen van de voorgelegde keuzes heb ik er behoefte aan om uitgangspunten en uitkomsten van het referentie alternatief in absolute cijfers te zien. Bovendien stel ik mij de vraag: Hoe verhouden de diverse scenario’s zich tot de situatie waarop de aanwijzing is gebaseerd, waarbij de laatste situatie ook weer in op zich zelf staande cijfers wordt weergegeven. Ik denk hierbij onder meer aan cijfers over emissies, aantallen huizen binnen de geluidscontouren en de zonering, en aantallen ernstig gehinderde personen.

VRAGEN
- *Hoe ziet het referentiealternatief er in absolute cijfers uit?*

- *Hoe verhoudt het referentiealternatief en de voorgelegde keuzes(projectalternatieven) zich uitgedrukt in absolute cijfers tot de situatie waarop de aanwijzing /omzettingsregeling is gebaseerd?*

REISTIJDBATEN

De kosten/financiële bijdragen moeten worden opgebracht door alle – ook niet vliegende - burgers van de aandeel houdende provincies en gemeenten. De baten bestaan voornamelijk uit reistijdbaten De waarde van de reistijdbaten worden geschat op 80 miljoen euro's of meer. Degenen die profiteren van de reistijdbaten zijn de passagiers, bestaande uit 20 % zakelijke en 80% niet- zakelijke passagiers die van en naar Eelde vliegen.

VRAGEN

- *Is het niet alleszins redelijk dat de reistijdbaten zouden terugvloeien van de passagiers naar de burgers die de financiële bijdrage hebben opgebracht?*
- *Wanneer kan men dit terugvloeien van de baten naar de burgers tegemoet zien?*
- *U dwingt U burgers geld te investeren in een onderneming die voor het merendeel reistijdwinst opbrengt voor vakantiegangers. Is dat Uw bedoeling?*
- *Is het niet verstandig de reistijdbaten buiten beschouwing te laten zolang zij niet zichtbaar terugvloeien naar de burgers van de aandeelhoudende provincies en gemeenten?*

MILIEUSCHADE

Bij een keus van het scenario "Investeren"(Toegangspoort Noorden) zal de milieuschade vanzelfsprekend toenemen, zich onder meer uitend in

- Meer ernstig gehinderden,
- Grotere emissies,
- Grotere onveiligheid en
- Waardedaling onroerend goed.

Deze schades worden veroorzaakt door de passagiers. In de rapporten worden de schadeposten uitgedrukt in euro's.

VRAGEN

- *Is het niet alleszins redelijk dat de veroorzakers/passagiers deze schade vergoeden?(De vervuiler betaalt!).*
- *Wanneer kunnen de gedupeerden de schadevergoeding tegemoet zien?*

TERUGVERDIENEN

Wanneer het door Lufthansa waarschijnlijk geachte “Matige groei scenario” (= 327.000 passagiers) gerealiseerd wordt komen er van de 46 miljoen ingestoken euro’s er 8 miljoen in de vorm van exploitatieresultaat terug. Bij het door Lufthansa minder waarschijnlijk geachte “Substantiële groeiscenario” (=407.000 passagiers) komen er 14 miljoen euro’s in het exploitatieresultaat terug. De verdwenen 38 miljoen respectievelijk 32 miljoen euro’s zijn hoofdzakelijk opgegaan in reistijdbaten en verder in meer ernstig gehinderden, grotere emissies, grotere onveiligheid en uitstralingseffecten.

VRAGEN

- *Wanneer komen de ontbrekende respectievelijk 38 en 32 miljoen euro’s die in 2026 nog ontbreken terug?*
- *Mocht het exploitatieresultaat ooit de door de burgers ingestoken miljoenen euro’s overschrijden, is het dan de bedoeling dat er dan weer euro’s uit het exploitatieresultaat terug vloeien naar de burgers?*

KANTTEKENING BIJ KEUZE “TOEGANGSPOORT NOORDEN”

Bij het scenario "Investeren" - zie bijvoorbeeld het plaatje “Toegangspoort Noorden “ - wordt aangegeven dat bij een financiële bijdrage van 46 miljoen euro, waarvan 10 miljoen in het Foreign Visitors Fund, maatschappelijke opbrengsten van 30 – 54 miljoen euro mogelijk zijn.
Hier hoort echter een duidelijke kanttekening bij:

Voor het mogelijk bereiken van een maatschappelijke opbrengst van 54 miljoen euro is een passagiersaantal van 407.000 (“substantiële groei”) nodig. Lufthansa acht dit overigens een minder waarschijnlijk passagiersontwikkelingsscenario. Wil men kans maken om dit te bereiken is volgens Lufthansa echter een investering van 14 – 24 miljoen euro in plaats van 10 miljoen in het Foreign Visitors Fund vereist. Dat brengt de totale investering op 50 tot 60 miljoen euro in plaats van op 46 miljoen euro. In dat geval benadert of overschrijdt zelfs de investering de maatschappelijk baten(inclusief de reistijdbaten). Hieraan wordt in de voorgestelde keuze “Toegangspoort Noorden” stilzwijgend voorbij gegaan.

VRAGEN

- *Waarom ontbreekt deze informatie over de vereiste hogere investering in het Foreign Visitors Fund?*
- *Waarom wordt in dit verband niet gemeld dat men uitgaat van een passagiersaantal dat Lufthansa minder plausibel acht?*

Lufthansa Consulting is van mening dat als er voldoende middelen worden uitgetrokken voor de routeontwikkeling van de luchthaven, de meest plausibele evolutie van de verkeersvolumes van GRQ zal overeenstemmen met het matige

groeiscenario, dat wil zeggen 327.00 passagiers in 2026. Dat genereert een maatschappelijke opbrengst (inclusief reistijdbaten) van 30 miljoen euro. De maatschappelijke baten zijn dus lager dan de ingestoken financiële bijdrage. Dit is in mijn ogen een verwerpelijke keuze.

VRAGEN

- *Is op grond van het voorgaande niet de vraag gerechtvaardigd het scenario "Toegangspoort Noorden" op een meer duidelijke en verifieerbare wijze te presenteren, alvorens tot een besluit te komen.*
- *Heeft U niet, net als ik de behoefte, de berekeningen die ten grondslag liggen aan de verschillende keuzemogelijkheden te kunnen verifiëren?*

GELUID/GELUIDGEHINDERDEN

VRAGEN

- *Past de geluidbelasting van het scenario "Toegangspoort Noorden" binnen de vigerende geluidzone?*
- *Kan dit door middel van kaartmateriaal worden aangetoond?*

- *Met hoeveel neemt het aantal ernstig door geluid gehinderden toe bij het "Toegangspoort Noorden scenario"?*
- *Zijn de berekeningen beschikbaar? Hoe verhouden zich deze aantallen tot de aantallen waarop de zonering is gebaseerd?*

EMISSIES

De emissies worden ten behoeve van de kosten/kosten-batenanalyse uitgedrukt in Euro´s, of kwalitatieve aanduidingen als minder, meer + en -. Voor een beter inzicht heb ik behoefte aan uitdrukking van emissies in kilogrammen en vergelijking met de kilogrammen emissies waarvan is uitgegaan bij de vaststelling van de aanwijzing/omzettingsregeling.

VRAAG

Zijn de emissiegegevens zowel van de scenario's als van de aanwijzings-/omzettingssituatie in kilogrammen beschikbaar?

LEM/LOM BESTUURSMODEL

Als voorbeelden van luchthavens met een LEM/LOM bestuursmodel worden Antwerpen, Oostende-Brugge en Maastricht-Aachen opgevoerd. In de rapporten wordt tevens gemeld dat Oostende-Brugge in 2013 met een verlies draaide van 754.000 euro en dat Maastricht-Aachen jaarlijks met een gemiddeld verlies draait van 3 -4 miljoen euro. Over Antwerpen wordt niet gerept. Al met al is dit geen aanbeveling om over te stappen op het LEM/LOM model.

VRAAG

Is het niet verstandig de beslissing over invoering van het LEM-LOM model op te schorten tot er concrete bewijzen liggen dat dit model betere resultaten oplevert dan het huidige model?

ER IS GEEN NOODZAAK VOOR EEN SNELLE BESLISSING
Tijdens de informatieavond op 24 oktober 2016 is vanuit de zaal gevraagd of er noodzaak is om snel te beslissen. Het antwoord daarop was: “Neen”. Niemand van de aanwezigen of de panelleden heeft dit weersproken. Er is dus voor U tijd om een weloverwogen besluit te nemen en zo nodig aanvullende informatie te vragen.

CONCLUSIE

1. *Ondanks jarenlange financiële offers van de burgers, ondanks de aanwezigheid van de faciliteiten voor meer, ondanks herhaaldelijk riante economische voorspellingen is de luchthaven niet verder gekomen dan een handige op- en uitstapplaats voor vakantiegangers. Een voor de hand liggende keuze is dus : “Afbouwen”. Dat veroorzaakt een kortstondige financiële pijn en schept ruimte om elders met meer kans op succes te investeren.*

2. *Een minder rigoureuze keuze is de volgende:*
   De luchthaven bezit momenteel de noodzakelijke faciliteiten te weten:

- *de hub naar Kopenhagen en*
- *de verlengde startbaan, om zich te ontwikkelen tot Poort van het Noorden. Onzekere externe factoren als concurrentie van Lelystad en onvoldoende ontwikkeling van routes kunnen de ontwikkeling tot Toegangspoort Noorden nog belemmeren of zelfs verhinderen. Om werkelijk zicht te krijgen op de effecten van die belemmerende factoren is het verstandig nog enige jaren de luchthaven te continueren op basis van de liquide middelen die de luchthaven nog bezit. Het moet mogelijk zijn dat het bedrijfsleven en de instituten in het Noorden, die steeds beklemtonen dat zij de aanwezigheid Groningen Airport Eelde van groot belang vinden, financieel bijspringen. Daarbij kunnen zij gebruikmaken van de invloed en organiserend vermogen dat VNO/NCW Noord en MKB Noord hebben toegezegd.*

Bunne, 3 november 2016

ir. W.A. van der Lugt