Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

www.vole.nl

Aan de leden van provinciale Staten van Drenthe en Groningen en de gemeenteraden van Tynaarlo, Assen en Groningen

RE: beantwoording van uw vragen over de onderzoeksrapporten luchthaven Eelde

Glimmen/ Onnen 29-11-2016

Geacht staten- raadslid,

Bij de besluitvorming over de baanverlenging werd van verschillende kanten benadrukt dat de groeiprognoses zwak waren onderbouwd en voortkwamen uit wensdenken[1]. U weet wat er van de groei terecht is gekomen.

De Staten moesten in 2010 genoegen nemen met het antwoord dat de prognoses waren opgesteld op basis van *onafhankelijk onderzoek door onafhankelijke externe bureaus*. Dat is precies het antwoord dat we nu weer veelvuldig (blz.1, 2, 3, 7) lezen als reactie op de door u geuite twijfel aan de prognoses door Lufthansa en Intervistas

> Prof. Drs. J.G. de Wit, SEO Economisch Onderzoek, 2007
> *Bij de door GAE eerder aangedragen verkeers- en vervoersverwachtingen zijn de afgelopen tijd van verschillende kanten kanttekeningen geplaatst, die hout snijden, deels omdat ze wijzen op een aantal kansen en bedreigingen, deels ook omdat ze expliciete fouten in het cijfermateriaal aantonen. Die inbreng heeft GAE helaas niet kunnen inspireren tot een serieuze dialoog. In tegendeel, onder voorbijgaan aan alle relevante argumenten, worden externe bureaus ingeschakeld, die langs soms wonderbaarlijke weg weer op de aloude GAE-cijfers uitkomen onder handhaving van alle eerder gesignaleerde rekenfouten.*

Rond 2010 werden de twijfels aan het cijfermateriaal veelvuldig beantwoord met "*openbaar maken van de gevraagde informatie schaadt het bedrijfsbelang van GAE".* Precies het antwoord dat nu weer wordt gebruikt (antwoord 11, 19 en 39). Veel van de door de bureaus aangedragen informatie en berekeningen zijn niet te controleren.

Bedrijfsbelang

- Vraag 11: waarop is de 20% zakelijk verkeer gebaseerd?
  Antwoord: *Deze informatie is gebaseerd op (vertrouwelijk) van derden verkregen data. Het openbaar maken van hiervan schaadt het bedrijfsbelang van GAE NV".*

[1] Op de lange baan? Prognoses voor Groningen Airport Eelde nader gewogen, Prof. Drs. J.G. de Wit, SEO Economisch Onderzoek. http://www.seo.nl/pagina/article/op-de-lange-baan/

Het percentage van 20% is een aanname voor het totale vliegverkeer in Nederland inclusief Schiphol. In Eelde is het zakelijk verkeer hooguit 2%.

- Vraag19: wat is het aantal passagiers op de lijn naar Kopenhagen?
  Antwoord: "S*chaadt het belang van GAE. Desgevraagd geeft het management van GAE aan dat de verbinding zich volgens verwachting positief ontwikkelt".*

  Omwonenden hebben de laatste 4 weken de in- en uitstappers geteld. Er zitten gemiddeld 15 passagiers in het toestel naar Kopenhagen (zie bijlage 1). Dat is op jaarbasis 17.000. De verwachting was 40.000 passagiersbewegingen per jaar. Nu wordt er op elke retourticket naar Kopenhagen €117,60 toegelegd zonder rekening te houden met het exploitatietekort. De subsidie uit belastinggeld op ieder ticket naar Kopenhagen bedraagt €166,50.[2]
  Hoe reëel is het dat de verwachte groei met 256.000 passagiersbewegingen[3] wordt gehaald als Kopenhagen nu 17.000 haalt?. Zelfs als dit met 50% zou groeien naar 25.000, zijn er 10 van deze lijnen nodig.
  Ook het antwoord op vraag 4 is veelzeggend: "*Intervistas acht deze groei reëel mede gezien de start van de dag-rand lijndienst naar Kopenhagen per september 2016".*

  Reële groei……op basis van één lijn, waar 15 passagiers in zitten?. Wat is de kans dat de lijn naar Kopenhagen in de lucht blijft als de subsidie van GAE van €1 miljoen[4] afloopt? Het blijvend subsidiëren van luchtlijnen is overigens in strijd met de EU regels.
  Het is veelzeggend dat de bezetting van de lijn naar Kopenhagen geheim wordt gehouden maar dat "*het management van GAE aangeeft dat de verbinding zich volgens verwachting positief ontwikkelt".* Raden en Staten worden niet serieus genomen.

- Vraag 44: Welk deel van de kosten wordt doorberekend aan de luchtvaartmaatschappijen?" *Dat betreft vertrouwelijke bedrijfsinformatie."*
  Zou het zijn omdat de luchtvaartmaatschappijen vrijwel niets betalen?

Onafhankelijk onderzoek

Herhaalde malen wordt een antwoord ontweken door eenvoudigweg te stellen dat iets is onderzocht:

- Vraag 20 en 21: Wat betekenen de tussenlandingen voor het verwachte aantal passagiers?
  Antwoord: "*In de groeiprognoses van Lufthansa zijn geen transit passagiers meegenomen, omdat verwacht wordt dat de tussenlandingen in de toekomst verdwijnen".*

  Lufthansa schrijft niet waarom de tussenlandingen verdwijnen en wat de gevolgen daarvan zijn. Dat de tussenlandingen verdwijnen staat wel vast omdat deze niet meer kunnen concurreren met de rechtstreekse vluchten vanaf Lelystad. Dit impliceert dat Eelde meer dan de helft van de vakantievluchten (die welke een tussenlanding maken) verliest. Het antwoord op de vraag wordt ontweken. Naar verwachting zakt het aantal passagiers hierdoor met 60.000.

---

[2] Het exploitatietekort is dit jaar €1,7 mln. De kosten van de luchtverkeerleiding à 2 mln. Bij 151.000 passagiersbewegingen (75.500 tickets) is dat een subsidie van €50 per ticket.

[3] van de huidige 151.000 naar 407.000 passagiersbewegingen in het Scenario Poort van het Noorden

[4] Beleidsbrief GS Drenthe 2016-769-Blz.7: "*de verleende garantie van € 1 miljoen aan Nordica voor de verbinding Groningen-Kopenhagen*"

- Vraag 22: Waarom zijn Lufthansa en Intervistas niet consistent m.b.t de investering in het route ontwikkelingsfonds?
  Het antwoord: "*Het bedrag van € 10 miljoen betreft een expertinschatting van het minimumniveau van benodigde middelen…..In de MKBA staat dat er geen directe causale relatie is tussen de investering in het fonds en de groei van de passagiers in het alternatief investeren.*

  M.a.w. Lufthansa en Intervistas zijn inconsistent, maar dat doet er niet toe, want er is geen causale relatie tussen investeringen en de groei van de passagiers.

- vraag 38: verwachtingen van de baanverlenging zijn nooit uitgekomen.
  "*Het maatregelenpakket in het alternatief investeren biedt volgens de onderzoekers de randvoorwaarden voor groei op basis van prognoses".*

  De prognoses zijn niet onderbouwd en niet controleerbaar.

- Vragen 41, 42, 50 worden niet beantwoord.

Nieuwe strategie GAE: hub-verbindingen en stedentrips
Omdat de argumenten die ten grondslag lagen aan de baanverlenging[5] niet meer gebruikt kunnen worden - niet één van de verwachtingen kwam uit- was een nieuwe 'strategie' nodig om de financiële steun aan GAE te motiveren. Dat werd de strategie om hub-verbindingen aan te trekken, aangevuld met stedentrips.
De track record met stedentrips is bedroevend. Ryanair heeft gevlogen op Girona, Milaan, Mallorca en Marseille. Vueling heeft gevlogen op Barcelona. Al deze lijnen werden binnen 1 à 3 jaar beëindigd omdat de bezetting te laag was. Wat is dan de kans dat hub-verbindingen en stedentrips gaan lukken?
Lufthansa schrijft dat de lijn naar Londen met een bezetting van 38% niet rendabel is[6]. De kans dat er substantiële groei zal zijn bij de hub-verbindingen is gezien de passagiersaantallen op de lijn naar Kopenhagen en Londen miniem. Welke andere lijnen zouden wel rendabel kunnen zijn?

Daling vakantiesegment
Transavia is altijd de grootste klant geweest van GAE, maar trekt zich terug. In 2012 waren er nog 13 Transavia vluchten per week, in 2017 nog maar 6. Opvallend is ook dat Transavia is gestopt met tussenlandingen om te kunnen concurreren met Low Cost Carriers, zoals Ryanair en Easyjet. Transavia vestigt zich op Lelystad. De kans is groot dat alle Transavia vluchten van Eelde verdwijnen. Corendon en TUI verkopen vooral all-in reizen. Samen maken ze 9 vluchten per week vanaf Eelde, waarvan 8 met een tussenlanding. Ook die kunnen vanaf 2018 concurrerender vliegen vanaf Lelystad.

Luchthavenbesluit
Antwoord vraag 14: "*Het luchthavenbesluit is nodig om een afzonderlijke geluidsruimte vast te leggen voor … de traumaheli. Er bestaat een reëel risico dat de grenswaarden worden overschreden". .*
Het is een bewuste verdraaiing van de feiten dat de grenswaarden overschreden zullen worden. De geluidsruimte is gebaseerd op veel meer vliegbewegingen dan nu worden

[5] De argumenten voor de baanverlenging waren:
- Groei naar 600.000 passagiersbewegingen
- Grotere vliegtuigen
- Verder weggelegen bestemmingen
- Low cost carriers
- Vracht

[6] De lijn op Londen Southend was met 18.000 passagiers in 2015 goed voor 10% van de passagiers van GAE. Er zaten gemiddeld 27,6 passagiers in ieder toestel met 72 stoelen. De bezetting was 38%.

gerealiseerd. Zie bijlage 2. Uit de handhavingsrapportage van het Ministerie blijkt dat er op de plek waar de traumaheli opstijgt en landt (nabij de Legroweg) minder dan 14% van de beschikbare geluidsruimte wordt benut. Er kan dus 7 maal meer verkeer komen voordat er problemen ontstaan [7].

Als er urgentie is, had GAE de procedure al lang kunnen starten. Deze begint met het opstellen van een Reikwijdte en Diepgang Notitie voor de MER. De hele procedure duurt 3 jaar[8]. Voor een luchthavenbesluit is een economische onderbouwing voor 10 jaar nodig. In 2018 zal blijken dat de economische onderbouwing (investering van 46 miljoen voor een periode van 10 jaar) ontoereikend is. Er is geen rekening gehouden met het vertrek van de helft van de vakantievluchten naar Lelystad. De hub-verbindingen (als ze er al komen) gaan veel meer kosten dan nu aangenomen.
Een nieuw luchthavenbesluit is vooralsnog niet nodig.

Vervoersprognose
Vraag 15: "waarom wordt uitgegaan van 220.000 of zelfs 229.500 passagiersbewegingen?".
Antwoord: *"Op grond van de richtlijnen voor de uitgevoerde studies".*

Er zijn helemaal geen richtlijnen voor de in de studies gepresenteerde prognoses. Deze prognoses zijn hoogst speculatief. In 2016 zijn er 151.000 passagiersbewegingen. De kans dat dit aantal afneemt is zeer reëel. De zomerdienstregeling 2017 geeft geen toename van vluchten. Transavia trekt zich terug van Eelde[9].

Antwoord vraag 25: "*In de vervoersprognoses zijn geen tussenlandingen meegenomen...."*

De tussenlandingen zijn er u wel. Als de vluchten met tussenlandingen sneuvelen omdat die niet kunnen concurreren met de rechtstreekse vluchten vanaf Lelystad wordt het vakantieverkeer meer dan gehalveerd. Dat komt in de prognose niet tot uitdrukking. De prognoses zijn gebaseerd op drijfzand.

Antwoord vraag 27: "*Het marktaandeel van GAE is 7,2%. Dit is berekend door Lufthansa."*

In '*Werelden verbinden'* is dit marktaandeel 4%. Het verschil wordt niet verklaard en de berekening valt niet te controleren.

Luchtverkeersleiding
Vraag 5 en 17 "Waarom is er geen rekening gehouden met de kosten luchtverkeersleiding?"
In het antwoord wordt de brief van de Staatssecretaris van 24 mei 2016 aangehaald: *"dat een eventuele wijziging niet in gaat per 1 januari 2020, maar enkele jaren tot een nader te bepalen datum wordt uitgesteld".*
Maar dit citaat is onjuist. Met het gebruik van "eventuele" wordt bewust gesuggereerd dat het besluit niet vaststaat. Deze misleidende toevoeging staat op blz. 7[10].

---

[7] De handhavingsrapportage gebruiksjaren 2015-2016 laat niet zien dat op meetpunt 05 (Eekhoornstraat) minder dan 40% van de beschikbare geluidsruimte wordt benut. Er kan daar dus 2,5 keer zoveel verkeer komen dan nu. Bij meetpunt 23 (Legroweg waar de traumaheli is gestationeerd) wordt minder dan 14% van de beschikbare geluidsruimte wordt benut. Hier kan dus 7 keer zoveel verkeer komen dan nu.
De handhavingsrapportage gebruiksjaren 2014-2015 laat het zelfde beeld zien

[8] In Rotterdam is men in 2013 begonnen en verwacht men het luchthavenbesluit in 2017.
In Lelystad duurde het 2 jaar. Bij de procedure in Lelystad was geen beroep bij de Raad van State mogelijk, bij Eelde wel.

[9] Transavia had in 2012 nog 13 vluchten per week vanaf Eelde. In 2017 zijn dat er 6.

[10] Toelichting Beleidsbrief GS blz. 7: "*Het Kabinet heeft in een brief aan de Tweede Kamer (24 mei 2016) aangegeven dat een eventuele wijziging van de bekostiging van de luchtverkeersleiding niet ingaat per 1 januari 2020".*

In de brief van de staatssecretaris staat iets anders: "…*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".*

De brief gaat verder: "*Gegeven mijn besluit om op een later moment dan 2020 tot afbouw van de OGA over te gaan ……*[11]
Dit laat er geen misverstand over bestaan dat de kosten luchtverkeersleiding zullen worden doorberekend aan de aandeelhouders. **De Raden en Staten worden met het antwoord bewust misleidt.**

Bij vraag 5 merkt GS op: "*Het gaat hier om een voornemen, waarover formeel nog besluitvorming moet plaatsvinden".*
Het is de bevoegdheid van de Staatssecretaris om te beslissen wanneer de aandeelhouders de kosten luchtverkeersleiding moeten betalen. Dat dit gaat gebeuren is door de Staatssecretaris herhaalde malen in de Kamercommissie bevestigd. Alleen het tijdstip staat nog niet vast.

Lelystad:
Antwoord vraag 37: "*Lufthansa heeft aangegeven dat de effecten van Lelystad Airport…. zo goed als mogelijk in kaart zijn gebracht en verwerkt in de vervoersprognoses.*

Dit is in het geheel niet in kaart gebracht. Hoe dit in de prognose is verwerkt valt niet te achterhalen. Lelystad heeft in 2018 2000 vliegbewegingen, oplopend tot 10.000 in 2023. Lelystad bedient dezelfde vakantiemarkt als Eelde. Eelde heeft 1200 vliegbewegingen in deze markt. De 650 vluchten met tussenlanding kunnen dus zonder probleem naar Lelystad worden verplaatst.
Dat zal ook gebeuren want de helft van de vakantievluchten vanaf Eelde maakt een tussenlanding. Die kunnen onmogelijk concurreren met dezelfde bestemmingen vanaf Lelystad zonder tussenlanding.

Vraag 55: " Lelystad raakt de kern van de marktsegmenten van GAE het vakantiechartervervoer en de low cost carriers."
Antwoord: "*Lufthansa heeft de mogelijke effecten van Lelystad Airport berekend en vertaald in de prognoses voor de verkeersontwikkeling van alle scenario's".*

Hoe deze effecten zijn berekend kan niet worden achterhaald.

Vraag 74. "*SEO heeft destijds* (2013) *een inschatting gemaakt van het effect van Lelystad Airport op de exploitatie van GAE, waarbij op middellange en lange termijn geen positieve exploitatie zou kunnen worden bereikt"…..*"*Anders dan in de analyse van SEO, laten de huidige exploitatieprognoses wel kansen zien voor een duurzaam positieve luchthavenexploitatie.*
Niet verklaard wordt waarom SEO niet en Lufthansa wel een positieve exploitatie verwacht. Was het dan niet logisch geweest een advies/ second opinion van SEO te vragen.

---

[11] De volledige paragraaf uit de brief luidt:
"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. Vaststelling van een nieuwe datum zal mede afhankelijk zijn van de resultaten van bovengenoemde acties, en in de wetenschap dat de regionale luchthavens de komende jaren een groei van het verkeer voorzien en dat zich na 2020 technologische ontwikkelingen in de luchtverkeersdienstverlening voordoen die kunnen bijdragen aan kostenverlaging en dichterbij brengen van kostendekkendheid. Gegeven mijn besluit om op een later moment dan 2020 tot afbouw van de OGA over te gaan en vanuit de wens om tot dat moment alle door LVNL bediende luchthavens op gelijke wijze te behandelen, ben ik voornemens de luchthaven Lelystad vanaf het moment van openstelling voor haar torenluchtverkeersdienstverlening onderdeel uit te laten maken van de OGA."

Belang bedrijfsleven:

Bij vraag 34 lezen we: ”*Het directe voordeel voor het bedrijfsleven zit in het aanbod van relevante lijnverbindingen. Het gaat dan op dit moment voornamelijk om de verbindingen naar Londen en Kopenhagen.*
In deze lijnen zitten 27 respectievelijk 15 reizigers. Als hiervan optimistisch ingeschat 20% zakelijk is gaat het om 5 à 3 reizigers per vlucht. Het zakelijk belang wordt zwaar overtrokken.

“Aanvullend is vooral sprake van indirecte voordelen die te maken hebben met de aantrekkelijkheid van het regionale vestigingsklimaat.”

Nergens wordt duidelijk gemaakt hoe het *regionale vestigingsklimaat* wordt beïnvloed door de aanwezigheid van GAE. Er is slechts een handjevol kleine bedrijven gevestigd rond GAE. Het grootste kantoorgebouw (Nacap I) staat al jaren leeg en blijkt onverkoopbaar.

Bij vraag 36: “*Lufthansa heeft op basis van actuele marktgegevens berekend dat van het lijndienstverkeer 20% van de passagiers een zakelijk reismotief heeft.*

Niet is te achterhalen hoe Lufthansa dit heeft berekend en om welke actuele gegevens het gaat. Het percentage van 20% is een aanname voor het totale vliegverkeer in Nederland inclusief Schiphol. In Eelde is het zakelijk verkeer hooguit 2%.

Raden en Staten worden bewust misleid met:

- De uitspraak dat de lijn naar Kopenhagen *“zich volgens verwachting positief ontwikkelt”;*
- De suggestie dat kosten luchtverkeersleiding niet in rekening worden gebracht;
- De uitspraak dat het luchthavenbesluit urgent is omdat er niet genoeg geluidsruimte zou zijn.

Financiële consequenties

Er wordt aan de raden en staten een besluit gevraagd zonder dat de financiële consequenties bekend zijn:
Vraag 64.Wat zijn de financiële consequenties?
Antwoord: *“de precieze consequenties zijn … nog niet duidelijk. ……een investeringsvoorstel bij het de Voorjaarsnota/Voorjaarsbrief. Dan is het ook helder wat de financiële consequenties zijn.*

De financiële consequenties zijn ook niet duidelijk bij de voorjaarsnota omdat deze afhankelijk zijn van het halen van de prognoses. De kans dat die gehaald worden is miniem.

Bij vraag 67 en 70 wordt weer benadrukt dat: “*Aandeelhouders gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de continuïteit van de exploitatie van de luchthaven.*
Bij de besluitvorming over de overname van de aandelen en de exploitatiesteun in 2003 is in de raden en staten na uitvoerige discussie herhaaldelijk bevestigd dat de gemeenten en provincies **niet** gehouden zijn na 2012 nog financieel bij te dragen.

Als een van de aandeelhouders eruit stapt heeft dat financiële consequenties voor de achterblijvers.

Vraag 78.Welke verplichtingen moeten worden afgekocht bij de beleidsoptie afbouwen?
Antwoord: "*Dit betreft voornamelijk verplichtingen in verband met de afvloeiing van personeel en het DBFM-contract. Aanvullend moet rekening gehouden worden met afkoop van claims van derden die mogelijk schade lijden. Aangezien dat slechts ten dele is in te schatten, wordt daarom gesproken over een minimale desinvestering van € 9,6 miljoen"*

Dit bedrag is niet onderbouwd en schromelijk overdreven. Op het DBFM contract moet nog €2,2 mln. worden afgelost. Het personeel kan voor een groot deel (met name brandweer) worden geabsorbeerd door de regionale korpsen[12]. Voor een deel kan het personeel worden geplaats in Lelystad. Meer dan de helft van de salarissom (mln. €4,2) is niet aannemelijk. De claims van derden zijn niet onderbouwd. Maximaal zou het gaan om plm. €4,5 miljoen (2,1 + 2,1+ 0,2 à 0,5 claims)

Urgentie

Vraag 72. Hoe urgent is de situatie?
Antwoord: "*Verwacht wordt dat zich, bij gelijkblijvende marktomstandigheden, in 2017 nog geen acuut liquiditeitstekort, zal voordoen."*
Maar ook in 2018 doet zich geen probleem voor omdat in de komende jaren op het DBFM contract geen 2,3 miljoen moet worden afgelost maar minder dan 0,3 miljoen per jaar. Pas in 2019 is er een acuut liquiditeitstekort als het exploitatie tekort in 2017 gelijk blijft aan het tekort in 2016 (€1,7 mln.)

Conclusie en samenvatting:

- De twijfels aan de prognoses worden niet weerlegd;
- *"Bedrijfsbelang*" wordt veelvuldig genoemd om onwelgevallige informatie toe te dekken;
- Antwoorden worden ontweken door te stellen dat iets is onderzocht;
- Vaak is niet te achterhalen waarop onderzoekers zich baseren;
- De nieuwe strategie (GAE moet het nu hebben van hub-verbindingen en stedentrips) is zwak onderbouwd. De ervaringen met Southend en Kopenhagen maken duidelijk dat deze strategie niet gaat werken;
- In de lijn naar Kopenhagen zitten gemiddeld 15 reizigers. De subsidie uit belastinggeld op ieder ticket naar Kopenhagen bedraagt €166,50;
- Het is bedrijfsgeheim dat er 15 passagiers in de lijn naar Kopenhagen zitten. Maar "*het management van GAE geeft aan dat de verbinding zich volgens verwachting positief ontwikkelt".* Raden en Staten worden niet serieus genomen;
- De daling van het vakantiesegment door concurrentie van Lelystad wordt onderschat. Beweert wordt dat Lufthansa dit heeft 'meegenomen' maar nergens blijkt dat uit;
- De gevolgen van het vertrekken van Transavia -altijd de grootste klant op Eelde – worden genegeerd;
- De Raden en Staten worden bewust misleid met:
    - De uitspraak dat de lijn naar Kopenhagen *"zich volgens verwachting positief ontwikkelt";*
    - De suggestie dat kosten luchtverkeersleiding niet in rekening worden gebracht;
    - De uitspraak dat het luchthavenbesluit urgent is omdat er onvoldoende geluidsruimte zou zijn. De geluidsruimte is ruim voldoende, zelfs als er 7 keer zoveel vliegtuigen komen.
- Een nieuw luchthavenbesluit is niet nodig omdat er nog geluidsruimte is. Het duurt minstens tot 2019 voordat een besluit genomen kan worden. Tegen die tijd is de economische onderbouwing achterhaald;

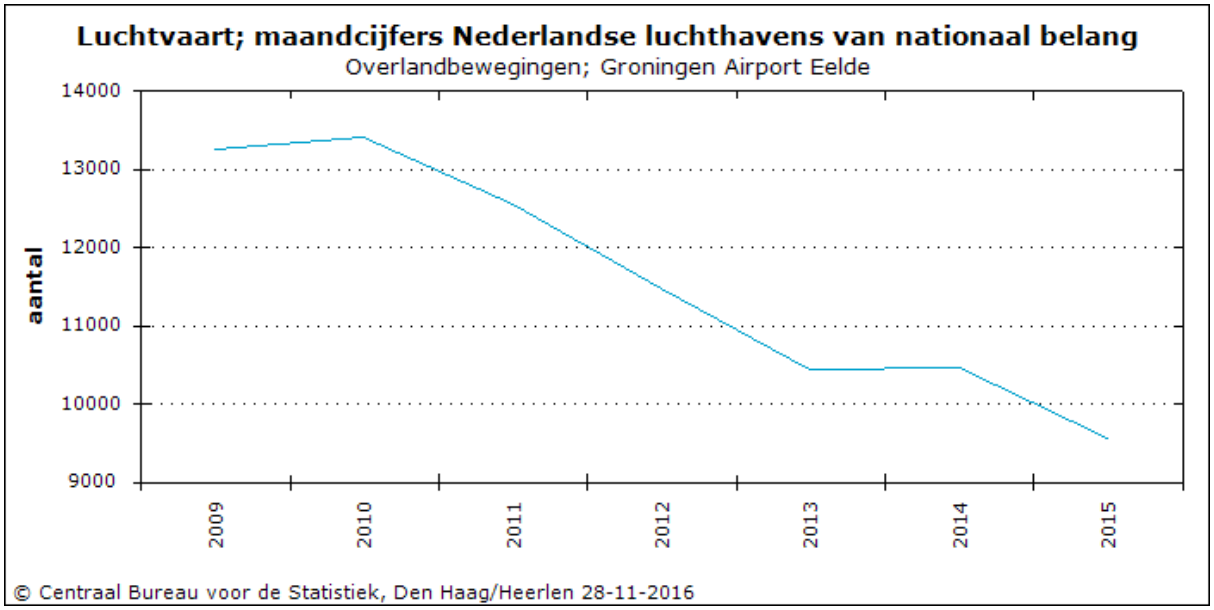
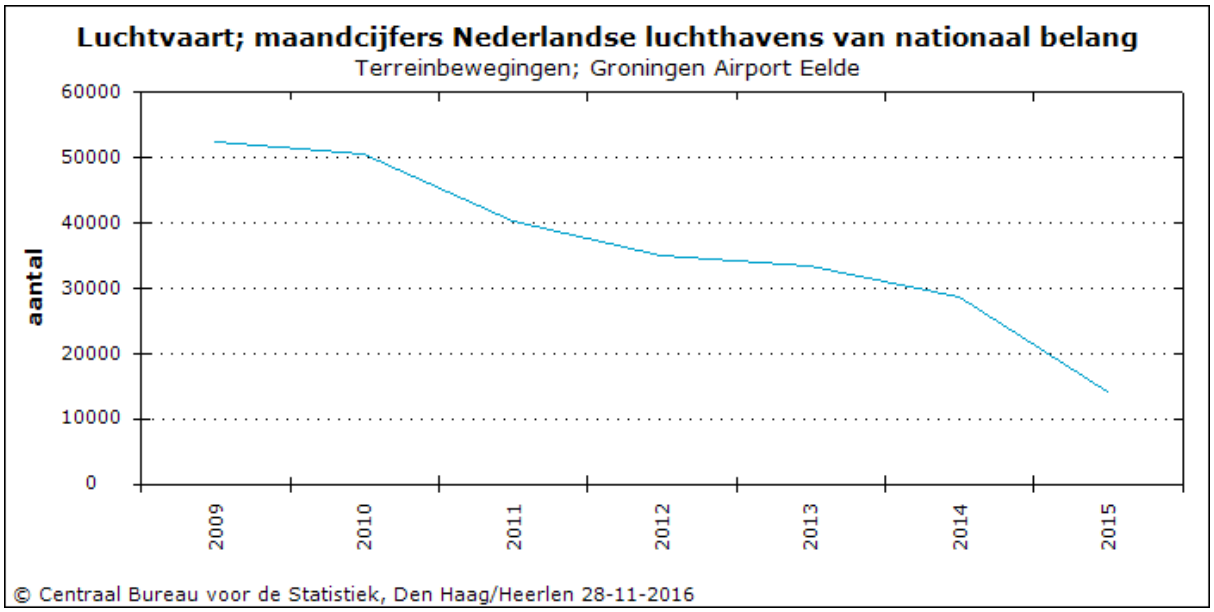
[12] Uitsprak van Gedeputeerde Brouns

- Het belang voor het bedrijfsleven is niet onderbouwd. De economische betekenis is niet aangetoond;
- De steun aan de luchthaven komt terecht bij vakantiegangers en luchtvaartmaatschappijen. Het geld verdwijnt uit de regio;
- Raden en staten moeten besluiten zonder de financiële consequenties te kennen. Ook bij de voorjaarsnota kunnen die niet bekend zijn omdat de kosten hoger oplopen als de resultaten tegenvallen;
- Er is geen urgentie want pas in 2019 is er een liquiditeitstekort.

Tenslotte:
Kiezen voor een forse investering in de luchthaven is een doodlopende weg. Het draagt niets bij aan de noordelijke economie. Het geld komt terecht bij vakantiegangers en luchtvaartmaatschappijen buiten de regio. Het Noorden gaat er in 2018 met Lelystad als luchthaven fors op vooruit. Concurreren met Lelystad is het paard achter de wagen spannen. De strategische ligging van het luchthaventerrein biedt unieke kansen voor een duurzame invulling met grote economische impact en meer werkgelegenheid. Het is een gemiste kans om dit niet te onderzoeken.

Met vriendelijke groet,
Namens de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde
J. Wittenberg
voorzitter

bijlage 1. Aantal passagiers op de lijn naar Kopenhagen

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	OMSCHRIJVING	OCHTEND	OCHTEND		AVOND	AVOND	TOTAAL	TOTAAL P/D	Toestel	
2	DATUM/2016	AANKOMST	VERTREK		AANKOMST	VERTREK				
3		A 8.30	V 9.00		A 18.40	V 19.15				GEMID. CUMULATIEF
4										BEZETTINGSGRAAD IN %
5	03-11-2016				20	20	P	40	Bmi	45,5
6	04-11 VR	9	15	J	28	17	p	69	Bmi	41
7	06-11 ZO				15	25	j	40	Bmi	42,3
8	07-11 MA	8	19	j	9	13	p	49	Bmi	37,5
9	08-11 DI	1	12	j	9		p	22	Bmi	33,3
10	09-11 WO	8	15	j	22	23	p	68	Bmi	34,3
11	10-11 DO	8	8	f	20	8	p	44	Bmi	32,1
12	11-11 VR	4	17	f	35	12	p	68	Bmi	33,5
13	13-11 ZO				26	31	f	57	Bmi	35,8
14	14-11 MA	2	32	j	15	13	p	62	Bmi	35,7
15	15-11 DI	5	17	f	26	6	p	54	Bmi	35,2
16	16-11 WO	5	16	f	22	6	p	49	Bmi	34,5
17	17-11 DO	5	10	j	27	11	p	53	Bmi	34,1
18	18-11 VR	11	16	j	15	16	p	58	Bmi	34
19	21-11 ZO	11	19	j	21	9	p	60	Bmi	34
20	23-11 WO				17	14	p	31	Bmi	32,8
21	24-11 DO	7	20		20	37		84	Bmi	33,8
22	25-11 VR	7	23		43	20		93	Bmi	35
23	27-11 ZO				38	16		54		35,8
24	28-11 MA	11	17					28		35,7
25										
26	TOTAAL	102	256		428	297	1083			

bijlage 2. Ontwikkeling vliegverkeer