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, Bunne, 16 november 2016

KERNVRAAG

De kernvraag bij de beslissing over de toekomst van Groningen Airport Eelde is: "Hoelang nog worden de burgers van de aandeelhoudende gemeenten en provincies gedwongen om financieel bij te dragen aan de instandhouding van Groningen Airport Eelde en om hoeveel geld gaat het dan uiteindelijk?¨

Voor het antwoord gaan we naar de gegevens in het rapport "Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE – Stratagem".

Hoe staat de luchthaven er financieel voor als de financiële bijdrage van € 46 miljoen in 2026 stopt?

In figuur 12: "verwachte exploitatieresultaten GAE NV 2016-2026 in zes varianten (EUR)" van bovengenoemd rapport zien wij dat in 2026 het exploitatieresultaat stabiliseert op een bedrag van € 700.000 per jaar bij het scenario "Modest Growth". Voor dit scenario is gekozen omdat

- Lufthansa Consulting het "Modest Growth" scenario plausibel acht en
- ECORYS van het "Substantial Growth" scenario zegt: "Het staat echter allerminst vast of dit alternatief werkelijk zal uitmonden in ruim 400.000 passagiers op jaarbasis."

Wanneer de luchthaven een kostenbesparing van 10% op de NEDAB kosten weet te bereiken, bedragen de NEDAB kosten € 3 miljoen per jaar. . Verder steekt de luchthaven nog € 1 miljoen per jaar in het Foreign Visitors Fund. Dus de totale kosten per jaar bedragen in 2026 € 4 miljoen, terwijl de inkomsten € 700.000 bedragen. Dus in 2026 bedraagt het jaarlijks tekort € 3,3 miljoen. Na 2026 zal men dus ten eeuwigen dage jaarlijks op zijn minst € 3,3 miljoen aan de luchthaven moet bijdragen om de luchthaven overeind houden. Op zijn minst € 3,3 miljoen want dit bedrag zal waarschijnlijk groter worden. Je mag immers verwachten dat na 10 jaar ook weer geïnvesteerd zal moeten worden in vervanging, onderhoud en nieuwbouw. Bovendien dreigt nog dat de luchthaven de luchtverkeersleiding zal moeten gaan betalen.

Er is geen reden om aan te nemen dat na 2026 de financiële situatie significant zal verbeteren. Kortom: De luchthaven zal nooit zonder een forse financiële bijdrage kunnen bestaan.
Tenzij men nu besluit de luchthaven te sluiten, zullen de burgers eindeloos gedwongen worden financieel bij te dragen om Groningen Airport Eelde in stand te houden. Hoe langer men het besluit om de luchthaven te sluiten uitstelt, des te moeilijker het wordt. Het argument van kapitaalsvernietiging zal immers steeds luider gaan klinken.

Mocht men desondanks besluiten in de luchthaven te investeren dan behoeven de volgende vragen nog een antwoord.

DE RAPPORTEN

In de voorgelegde rapporten ontbreken de berekeningen. Daarom is verificatie niet mogelijk. Men is gedwongen de uitkomsten als juist te accepteren.

REISTIJDBATEN AANWENDEN als DEKKING INVESTERING

Uit de Jaarstukken 2015 van GAE NV blijkt dat GAE over de periode 2011 tot en met 2015 een totaalverlies heeft geleden van ongeveer € 3,4 miljoen en dat gedurende dezelfde periode ruwweg 980.000 passagiers de luchthaven zijn gepasseerd. Dat houdt in dat wanneer GAE van iedere passagier € 3,50 had gevorderd, de luchthaven geen verlies had geleden.
Uit de het rapport MKBA GAE – ECORYS kan men afleiden dat de passagier die gebruik maakt GAE een reistijdwinst geniet van ruwweg € 35. De passagier verdient dus ongeveer 10 maal zo veel aan de aanwezigheid van GAE als GAE per passagier verliest.

OPLOSSING

Om te kunnen investeren en te kunnen exploiteren vordert GAE van iedere passagier een deel van zijn/haar reistijdwinst. Bij het huidige passagiersaantal van ca. 200.000 is het benodigde bedrag om de gevraagde financiële bijdrage van € 46 miljoen op te brengen € 46.000.000 / 10 / 200.000 passagiers = € 23 per passagier. Bij een passagiersaantal van 327.000 (Modest Growth) is het bedrag € 14 en bij een passagiersaantal van 407.000 (Substantial Growth) een bedrag van € 11,30.
Deze oplossing

- *maakt het vragen van bijdragen van inwoners van de aandeelhoudende gemeenten en provincies overbodig,*
- *zorgt dat de passagiers die de lusten genieten, ook een deel van de lasten dragen, en*
- *laat de passagiers een aantrekkelijk deel van hun reistijdbaten behouden.*

ONLINE PUBLIEKSCONSULTATIE

Bij de online publieksconsultatie werden uit meer mogelijke keuzes slechts drie keuzes voorgelegd:

- “Afbouwen” (Klein vliegveld),
- “Continueren” (Vakantievluchten) en
- "Investeren" (Toegangspoort Noorden)

Uit de reacties op de online publieksconsultatie blijkt dat een aantal mensen de keuze “Stoppen” miste en daardoor gedwongen waren de dichtst bij liggende keuze “Afbouwen” te maken. Er was dus geen sprake van een echte vrije keuze.

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,
- dus mogelijk meer gezondheids- en psychische klachten
- Grotere onveiligheid en
- Waardedaling onroerend goed.

Deze schades worden veroorzaakt ten behoeve van de passagiers. In de rapporten worden de schadeposten uitgedrukt in euro’s.

VRAAG

- *Hoe wordt deze schade vergoed?*

TERUGVERDIENEN

Wanneer het door Lufthansa plausibel geachte “Matige groei scenario” (= 327.000 passagiers) gerealiseerd wordt, komen er van de ingestoken €46 miljoen 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 in het exploitatieresultaat terug. Van dit scenario zegt Ecorys: Het staat echter allerminst vast of dit alternatief werkelijk zal uitmonden in ruim 400.000 passagiers op jaarbasis. De verdwenen € 38 miljoen respectievelijk € 32 miljoen zijn hoofdzakelijk opgegaan in reistijdbaten en voor de rest onder meer in meer ernstig gehinderden, grotere emissies, grotere onveiligheid en uitstralingseffecten.

Er wordt geen uitsluitsel gegeven of de respectievelijk € 38 miljoen en € 32 miljoen die in 2026 nog ontbreken nog terugkomen bij de burgers.

VRAGEN

- *Wanneer komen de € 38(32) miljoen terug bij de burgers die de financiële bijdrage hebben geleverd?*
- *Kan in 2026 de luchthaven zich zelf bedruipen of wordt er dan weer een betaling van tientallen miljoenen aan de burgers van de aandeelhoudende gemeentes en provincies opgelegd?*
- *Op welke wijze gaat de luchthaven in 2026 financieel verder?*

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, waarvan € 10 miljoen in het Foreign Visitors Fund, maatschappelijke opbrengsten van € 30 – 54 miljoen mogelijk zijn.
Hier hoort echter een kanttekening bij:
Voor het mogelijk bereiken van een maatschappelijke opbrengst van € 54 miljoen is een passagiersaantal van 407.000 ("Substantiële groei") nodig. Van dit scenario zegt Ecorys: "Het staat echter allerminst vast of dit alternatief werkelijk zal uitmonden in ruim 400.000 passagiers op jaarbasis."
Wil men kans maken om dit te bereiken, is volgens Lufthansa 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 miljoen tot € 60 miljoen in plaats van op € 46 miljoen. De twee varianten "Modest" en "Substantial Growth" worden voorgesteld alsof zij beiden op basis van een financiële bijdrage van € 46 miljoen gerealiseerd zouden kunnen worden. In het geval van € 50 – € 60 miljoen investeren, benadert of overschrijdt de investering de maatschappelijk baten(inclusief de reistijdbaten).

VRAGEN

- *Waarom ontbreekt de informatie over de vereiste hogere investering in het Foreign Visitors Fund?*
- *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.*

GELUID/GELUIDGEHINDERDEN

In de investeringsscenario's vindt er in het vliegtuigtypenpakket een verschuiving plaats naar grotere en dus waarschijnlijk meer luidruchtige toestellen. Wat het effect daarvan is, is onduidelijk. Ecorys doet in tabel 3.16 een opgave van aantallen woningen binnen diverse Lden contouren. Omdat hier aantallen woningen bij andere Lden-contourwaarden worden gepresenteerd dan in het Milieueffectrapport is een vergelijking niet mogelijk.
Bovendien ontbreekt een opgave van het aantal (ernstig) 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?*
- *Met welke aantallen nemen de huizen binnen de diverse Lden contouren toe of af in vergelijking met de opgaven in de Milieueffectrapportage en het aanwijzingsbesluit/omzettingsregeling?*

EMISSIES

Voor inzicht in het effect op de emissies is het nodig de emissies in gewichtseenheden te vergelijken met de emissies waarvan is uitgegaan bij de vaststelling van de aanwijzing. Bij de vaststelling van het aanwijzingsbesluit ging men uit van getallen van een andere orde van grootte.

	MERrapport (prognose 2015	ECORYS referentie
NOx	34,8 ton	94,1 ton
PM 10	1,1 ton	3,17 ton

VRAAG

Wat is de verklaring voor deze verschillen?

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 miljoen – € 4 miljoen. 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.

<u>CONCLUSIE</u>

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 veel verder gekomen dan een handige op- en uitstapplaats voor vakantiegangers. Ik meen voldoende te hebben aangetoond dat de burgers gedwongen zullen worden tot in lengte van dagen te blijven investeren om de luchthaven in stand te houden. De keuze is dus: "Stoppen".

2. Wanneer men de keuze "Stoppen" niet aandurft of om andere dan harde financiële feiten niet wil kiezen voor "Stoppen", resteert de keuze "Investeren".

Kies in dat geval voor een meer veilige insteek. Kies voor gefaseerd investeren, vermijd onomkeerbare beslissingen, vermijd verbintenissen voor lange termijn en vermijd onnodig kapitaalverlies en stel het LOM/LEM bestuursmodel uit.
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 kunnen de ontwikkeling tot Toegangspoort Noorden belemmeren of zelfs verhinderen. Deze factoren zijn onder meer

- *de toekomstige concurrentie van Lelystad,*
- *een tegenvallende ontwikkeling van lijn-, low-cost(vooral city trips) en chartervluchten,*
- *het onvoldoende op gang komen van inkomend zakelijk en toeristisch verkeer, en*
- *de realisatie van te weinig hubverbindingen.*

Ondanks dat in het verleden bij herhaling aanzienlijke passagiersgroei en rooskleurige financiële resultaten in het vooruitzicht werden gesteld, zijn deze nooit bereikt. Daarom is voorzichtigheid nu geboden.
Om beter zicht te krijgen op de ontwikkelingen en de effecten van de in het spel zijnde factoren is het verstandig nog enige jaren de luchthaven te continueren op basis van de liquide middelen die de luchthaven nog bezit. Voeg daar zo nodig de bijdragen bij uit de reiskostenbaten van de passagiers. Verder moet het 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. Na voldoende tijd krijgt men meer zekerheid over de effecten van de nu nog onzekere factoren en kan men een gefundeerde, rationele beslissing nemen over de toekomst van Groningen Airport Eelde.
Vermijd intussen investeringen in gebouwen zoals brandweerkazernes en terminals, omdat die bij alsnog een keuze voor "Stoppen" weinig of geen waarde meer bezitten.

ir. W. A. van der Lugt