

Presentatie van VOLE op de informatiebijeenkomst over de toekomst van luchthaven Eelde op 24 oktober in MartiniPlaza



1. Geef Eelde een kans. Deze uitspraak had u misschien niet verwacht van VOLE. Maar wij zijn niet tegen het vliegveld. Wij dragen informatie aan gebaseerd op 30 jaar nauwe betrokkenheid. Wij hebben veel kennis opgebouwd. De politiek beslist hoe het verder moet en onder welke voorwaarden.



2. Dank voor de uitnodiging om onze bevindingen met u delen. Ons belang is een prettige leefomgeving met weinig geluidsoverlast. We hebben de rapporten bestudeerd. En ja... we zijn kritisch.



Wij vinden:

- Emoties overheersen debat
- Gemeenschapsgeld versus particuliere baten
- Volksraadpleging: *"Wilt u mooi weer"*;

Wij vinden:

- Dat de emoties rond het vliegveld de besluitvorming in het verleden te veel hebben gestuurd. Dat dreigt nu weer te gebeuren;
 - belastinggeld voor het vliegveld moet worden afgewogen tegen andere overheidsbestedingen. Niet het nut voor een beperkte groep –de 4% die vanaf Eelde vliegt- moet zwaar wegen, maar het nut voor de hele samenleving;
 - De drie scenario's en de 'volksraadpleging' sturen de besluitvorming in één richting.;
 - De volksraadpleging is hetzelfde als vragen: *"Wilt u mooi weer"*;
 - Met deze scenario's wordt de politiek in een fuik gedreven;
 - Sluiting van het vliegveld is niet onderzocht. De baten zouden weleens vele malen hoger kunnen zijn dan doorgaan;
 - Er wordt om geld gevraagd zonder voorwaarden
-



3. Onze boodschap aan Raden en Staten is:

- Er is geen haast. Er is nog 3,4 miljoen in kas. De liquiditeit zou volgens de Raad van Commissarissen in 2017 het '*vastgestelde minimumniveau*' bereiken. Raden en Staten hebben een andere verantwoordelijkheid. De liquiditeit is voldoende tot eind 2018. Medio 2018 beslissen is op tijd. Maar het vliegveld heeft natuurlijk liever een blanco cheque zonder einddatum en graag een beetje snel. Dat snappen we.
- Onze boodschap is:
Bekijk medio 2018 hoe de vlag erbij hangt. Ik kom hierop terug. Eerst iets over de onderzoeken.



4. Wat vindt VOLE van de rapporten?

Ze zijn zeer uitputtend, maar niet altijd goed te volgen. Ik noem enkele tekortkomingen:

- De scenario's zijn zo gekozen dat er een sterk zwart-wit beeld uitkomt;
- De risico's worden wel benoemd, maar blijven onderbelicht, met name Lelystad;
- Een grondige analyse van het mislukken van de topbestemmingen Barcelona en Milaan ontbreekt;
- Waarom zou München wel lukken als de topbestemmingen Barcelona en Milaan mislukten?;
- Er is geen evaluatie waarom de baanverlenging niet heeft gebracht wat werd beloofd;
- De prognoses zijn boterzacht. Nog zachter dan de prognose voor de baanverlenging van Buck in 2009;
- Er worden impliciete keuzes gemaakt om bij de gewenste uitkomst te belanden.



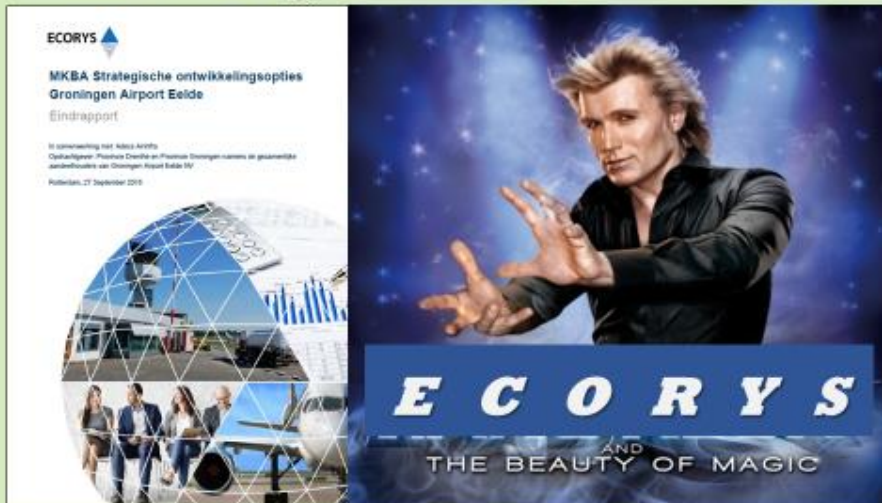
- Status-quo scenario 50% te hoog
- 13 charters, 9 met tussenlanding
- Prognose boter zacht

5. Bij het Lufthansa rapport valt op:

- Dat het status-quo scenario uitgaat van 230.000 passagiers. Dat is 50% te hoog want de status quo –de bestaande toestand- is 150.000 passagiers dit jaar;
- Lufthansa noemt niet het grootste risico: Dat van de 13 charters per week er 9 een tussenlanding maken. Deze 9 worden zonder twijfel naar Lelystad verplaatst. Deze 9 zijn samen goed voor de helft van alle passagiers op Eelde;
- De Lufthansa-prognose van 407.000 passagiers is gebaseerd op ‘marktkansen’. Het is ‘wensdenken’ dat we ook zagen bij de baanverenging. De kans dat de prognose niet gehaald wordt is groter dan dat die wel wordt gehaald;
- Dit jaar daalt het aantal passagiers met bijna 20%. Lufthansa gaat uit van stijging.

Hoofdredacteur Sijpersma in Dagblad van het Noorden:

“MKBA is als goochelkunst van Hans Klok”



6. Hoofdredacteur Sybersma vergelijkt de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (de MKBA) van Ecorys met de goochelkunsten van Hans Klok.
De MKBA kan ons ook niet overtuigen:



Foute aannames :

- Tussenlandingen
- Afstand tot Schiphol
- Status-quo scenario 50 % te hoog
- Zakenreizigers hooguit 2%

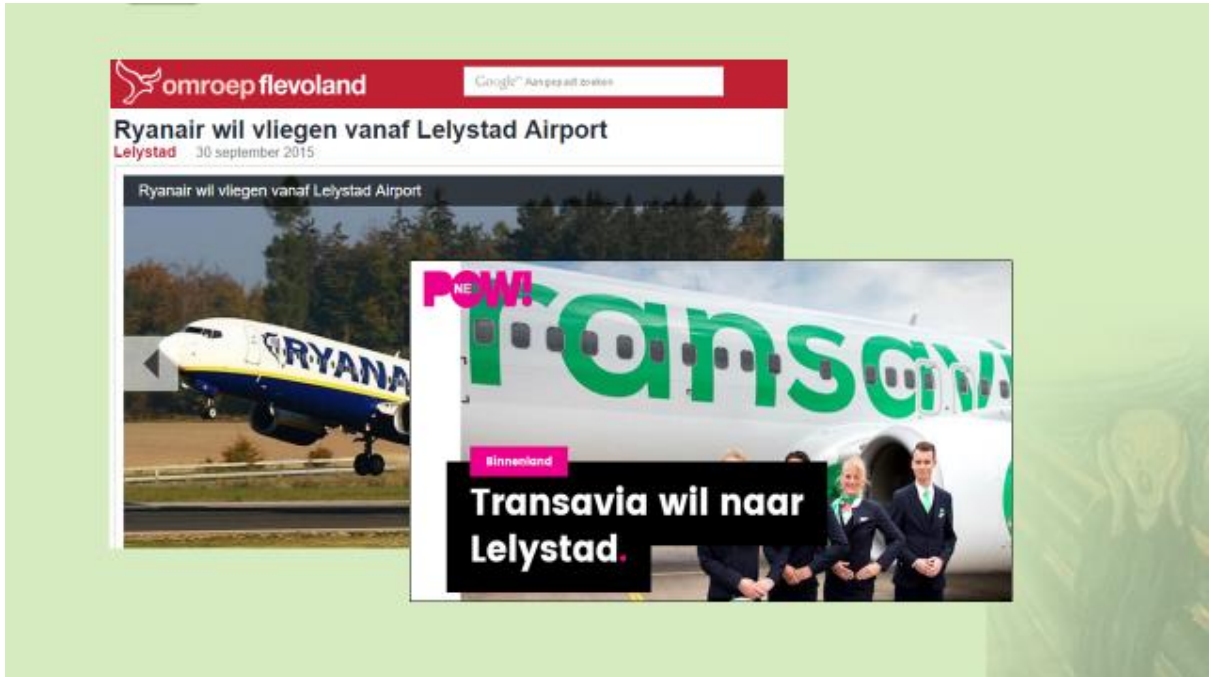
Na correctie: maatschappelijke winst

- Er is geen rekening gehouden met de tussenlandingen. Daarmee halveert de MKBA uitkomst;
- Gerekend is met de afstand tot Schiphol en Dusseldorf i.p.v. Lelystad. Wederom een halvering van de uitkomst;
- 45% van de passagiers van Eelde woont net zo dicht bij Lelystad. Zij hebben dus geen reistijdverlies;
- Het status-quo scenario is 50 % te hoog;

- Gerekend is met 20% zakenreizigers, maar dat is hooguit 2%.

Corrigeer je het reistijdverlies voor deze foute aannames dan kost het geen 86 miljoen, maar minder dan 6. Ofwel 1 ½ ton per jaar. Het openhouden van Eelde kost 5 miljoen per jaar. De berekening van de arbeidsmarkteffecten gaat eveneens mank door foute aannames.

Na correctie van de foute aannames, is het MKBA saldo van de scenario's 1 en 2 geen verlies maar maatschappelijke winst.



7. Mei 2018 gaat Lelystad open. De gevolgen worden onderschat. Ryanair en Transavia gaan naar Lelystad. Transavia trekt zich waarschijnlijk terug van Eelde vanwege de tussenlandingen. Behalve een uur extra, kost dat ook extra brandstof en landingsrechten. Lelystad biedt straks een ruime keuze uit bestemmingen en vertrektijden. Ryanair zegt dat ze 60 vluchten per dag vanaf Lelystad kunnen uitvoeren.

De vraag is dan: wat blijft er nog over op Eelde? Lufthansa beweert dat het gat dat Transavia slaat wordt opgevuld door andere maatschappijen. Maar de onderbouwing ontbreekt. De logica ontbreekt, want andere maatschappijen kunnen moeilijk concurreren als ze een tussenlanding moeten maken. En de tussenlanding is nodig om de toestellen op Eelde vol krijgen.



8. Lufthansa, Ecorys: Ze geven ons modellen, simulaties en scenario's. Maar wat is de politieke vraag die voorligt? De vraag zou kunnen zijn:
- Wat is de maatschappelijke rechtvaardiging van zoveel belastinggeld naar het vliegveld?
 - Moeten we vakantiegangers subsidiëren?
 - Wat is proportioneel?. Wat zijn de kosten in verhouding tot het aantal gebruikers en het belang daarvan. Nu zit er 50 euro subsidie op iedere ticket, Dat loopt op tot 80 euro bij scenario 'investeren' en als het tegen zit wordt het een subsidie van 160 euro op iedere ticket. Is dit nog proportioneel?
 - Nergens vinden we hoeveel zakelijk verkeer er werkelijk is. Kan dat dan zoveel belastinggeld rechtvaardigen?
 - Nergens staat een kwantificering van de economische betekenis of de betekenis voor het bedrijfsleven. Wel rooskleurige prognoses en vergezichten over 'kansrijke' mogelijkheden.
-



9. De Noordelijke Rekenkamer zei daarover in 2013:

- “Provincies beriepen zich steeds op gedateerde en rooskleurige toekomstverwachtingen en negeerden de economische realiteit”;
- “De regionaal-economische effecten van de luchthaven zijn beperkt.”;
- “Er wordt voorbij gegaan aan de economische realiteit. Door het wegvallen van het zakelijk vliegverkeer heeft de luchthaven een beperkte functie bij het aantrekken van bedrijven.”
- De voorzitter van de Rekenkamer voegde daaraan toe: “het belang voor bedrijven hebben wij niet kunnen aantonen”

“Sluiten Groningen Airport Eelde is duurste optie”

De MKBA lijkt een hefboom, een substituuat voor een rationele onderbouwing. De media kopten gewillig: *“Sluiting Eelde, duurste optie”*. Maar het ligt toch iets genuanceerder:

- MKBA overtrokken
- Gecorrigeerde MKBA is positief
- Luchtverkeersleiding 2 miljoen per jaar
- Scenario ‘investeren’ 46 of 60 miljoen
- Afname van passagiers waarschijnlijk

- De maatschappelijke kosten zijn overtrokken en berekend over 25 jaar;
- Als je de MKBA corrigeert voor de tekortkomingen, is het saldo voor scenario 1 en 2 positief;
- De kosten luchtverkeersleiding à 2 miljoen zijn onder het kleed verdwenen. Dat is het ‘Model Maastricht’: *“Niet over praten. Als de Staten eenmaal hebben besloten te*

investeren kunnen ze niet meer terug. De luchtverkeersleiding moeten ze dan ook wel betalen ”;

- Het scenario ‘investeren’ kost 46 miljoen in 10 jaar. Als je de kosten luchtverkeersleiding meetelt is het 60 miljoen en het wordt meer als het tegen zit;
- Is er dan nog een weg terug?
- De uitkomst van scenario ‘investeren’ is ongewis, maar je bent wel veel belastinggeld kwijt. Zowel Lufthansa als Ecorys zeggen dat investeren geen garantie is voor passagiers groei;



10. Tenslotte ons advies:

- Doe geen investeringen die waardeloos zijn als het onverhoopt tegen zit. Een brandweerkazerne / vertrekhal geven geen passagier extra;
- Bewaakt de proportionaliteit;
- Geef GAE de kans om lijnverbindingen aan te trekken. Geef daarvoor een budget, evalueer de voortgang jaarlijks, maar ga geen verplichtingen aan tot na 2018;



- Laat u niet opjagen. Er is geen haast. Er is nog €3,4 miljoen in kas. Genoeg tot eind 2018. Dan weet u wat u minimaal moet weten om een verantwoord besluit te nemen voor de periode na 2018:
 - Hoeveel vluchten zijn naar Lelystad zijn verplaatst?;
 - Hoeveel passagiers heeft Eelde dan nog?;
 - Is de lijn Kopenhagen en Londen nog in de lucht?;
 - Zijn er bestemmingen op Eelde zijn bijgekomen?;
 - Wat de rekening is van de luchtverkeersleiding?.
- Op deze vragen geven de rapporten geen antwoord.



Als Eelde nog een kans moet krijgen, dan onder strikte voorwaarden.

