

Stichting Alternatieven Vliegveld Twente  
p/a Plechelmusstraat 14  
7587 AM De Lutte



Vliegwiél Twente Maatschappij i.o.  
T.a.v. de heren P. Kuenzli, P. Kramer  
Regentesselaan 2  
3818 HJ AMERSFOORT

Twente, 14 juli 2008.

Mijne heren,

Betreft: Zienswijze Ontwikkeling Vliegveld Twente

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze op het rapport: "Een vliegwiél voor Twente, voor een economische en duurzamer Twente" van juni 2008, aan u kenbaar te maken. Het rapport wordt in deze brief aangeduid met **VTM keuze advies**.

### ZIENSWIJZEN

1. Het gepresenteerde resultaat is conform de opdracht: één model met vliegveld en één model zonder vliegveld komen in aanmerking voor verder onderzoek. Echter bij de Multi Criteria Analyse (MCA) van de oorspronkelijke modellen 1 t/m 4 en het T-Xchange model is de score van het model 4 (met vliegveld) te laag om tot de top 2 te behoren. Het is niet reproduceerbaar en/of controleerbaar hoe model 4B het uiteindelijke gepresenteerde resultaat bereikt.
2. Het bovengenoemde VTM keuze advies, in combinatie met haar bijlagen, voldoet volgens ons niet aan de basiseis van objectiviteit en zorgvuldigheid en het is daardoor in onze ogen niet bruikbaar als basis voor de politieke besluitvorming in september 2008.
3. De transparantie is beperkt tot wegingsfactoren en percentages, maar de individuele scores/getallen, die de basis vormen, kunnen niet gewijzigd worden.
4. Tenslotte zijn conclusies uit eerdere onderzoeksrapporten, gedeeltelijk van dezelfde onderzoeksinstituten in dit VTM keuze advies, soms 180 graden gedraaid, wat de geloofwaardigheid niet ten goede komt.
5. Het is volstrekt onduidelijk op welk aantal passagiers het VTM keuze advies met haar bijlagen gebaseerd is.
6. Het zou de opstellers gesierd hebben een hoofdstuk toe te voegen over de huidige problematiek van hoge olieprijsen, vliegtaks en het nu al zichtbare effect op de ontwikkeling van de burgerluchtvaart. Dit nog los van andere mogelijke toekomstige belastingmaatregelen zoals, maar niet beperkt tot, de invoering van de BTW op vliegtickets.
7. Het L.E.K. rapport geeft aan dat er geen realistische opties voor een economisch levensvatbaar Vliegveld Twente zijn. Deze conclusie is niet terug te vinden in het VTM keuze advies.

8. Een aantal belangrijke referentie waarden ontbreken.

### **AANBEVELING.**

- Om de politieke besluitvorming zuiver te laten plaatsvinden is tenminste een aanvulling noodzakelijk om de gesignaleerde onvolkomenheden, de bevoordeling en de onzorgvuldigheden te corrigeren.
- Om de BV Nederland te behoeden voor weer een toekomstige financieel onduidelijk project met enorme verliezen, verzoeken wij u **nu** de Algemene Rekenkamer in te schakelen om dit VTM keuze advies te beoordelen.
- De uitkomst van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer zou kunnen betekenen dat de gepresenteerde keuze een andere wordt: het model met vliegveld behoort niet meer tot de top 2 modellen. De hieruit resulterende besparingen en het politiek tumult laten zich raden.

Wij hebben al een voorschot genomen op deze uitkomst en concluderen dat het model met vliegveld, model 4B, niet meer op de 2<sup>e</sup> plaatst eindigt. Indien onze bevindingen ondersteund worden door de objectieve analyse van de Algemene Rekenkamer en indien de politiek dan toch vasthoudt aan één model met en één model zonder vliegveld, dan is er sprake van politieke onwil.

Dit kan en mag niet de bedoeling zijn en is zeker niet in het belang van Twente.

Het VTM keuze advies ademt een sfeer van haast, er zijn geen eenduidige vooraf vastgelegde uitgangspunten en daardoor zijn, niet op elkaar afgestemde, bijlagen ontstaan.

Anders gezegd:

Parallele activiteiten die niet gecoördineerd en/of gecorrigeerd zijn om te komen tot een samenhangend geheel op basis waarvan onderbouwde conclusies getrokken kunnen worden.

Met onze zienswijze hebben wij getracht deze onvolkomenheden aan te geven en zijn suggesties gedaan voor verbeteringen. Dit om te komen tot een weloverwogen, evenwichtig en controleerbaar eindoordeel.

Het is onze oprechte mening dat een second opinion van de Algemene Rekenkamer noodzakelijk is om dit weloverwogen, evenwichtig en controleerbaar eindoordeel te bereiken m.b.t. de 2 nader uit te werken modellen.

Onze zienswijzen en aanbevelingen worden nader toegelicht en onderbouwd in de bijlage bij deze brief. Vanzelfsprekend zijn wij gaarne bereid onze zienswijze in een persoonlijk gesprek nader toe te lichten en een uitnodiging hiervoor zien wij graag tegemoet. Vanzelfsprekend zijn wij bereid bij het uitwerken van de modellen een actieve rol te spelen.

In afwachting van uw berichten en met vriendelijke groeten, verblijven wij,

Hoogachtend,

Mevr. M. van Campen, voorzitter  
Stichting Alternatieven Vliegveld Twente

**Deze Zienswijze wordt ondersteund en mede ondertekend door:**

Bewoners Belangen Groot Driene, (BBGD), mevr. J. van Brakel, voorzitter,

Lonnekerland, (LL), de heer D. Feil, voorzitter,

Stichting Hart van Twente, (SHvT).de heer A. Bos, voorzitter.

## **BIJLAGE BIJ ZIENSWIJZE SAVT, BBGD, LL, SHvT d.d.14.07.2008**

### **Ad 1. Resultaten Multi Criteria Analyse (MCA)**

	<b>MODEL</b>	<b>Overall score</b>
<b>1</b>	<b>T-Xchange</b>	<b>100</b>
<b>2</b>	<b>2</b>	<b>78</b>
<b>3</b>	<b>4</b>	<b>46</b>
<b>4</b>	<b>1</b>	<b>34</b>
<b>5</b>	<b>3</b>	<b>6</b>

Bron: pag. 36 van het VTM keuze advies.

Zonder verdere optimalisatie was het model met vliegveld niet in aanmerking gekomen voor verdere uitwerking.

Resultaat optimalisatie:

	<b>MODEL</b>	<b>Overall score</b>
<b>1</b>	<b>T-Xchange</b>	<b>100</b>
<b>2</b>	<b>4B</b>	<b>91</b>
<b>3</b>	<b>2B</b>	<b>83</b>
<b>4</b>	<b>2</b>	<b>78</b>
<b>5</b>	<b>4</b>	<b>46</b>

Bron: pag. 36 van het VTM keuze advies.

Op welke wijze zijn de individuele modellen (alleen model 2 en 4 zijn van belang) geoptimaliseerd en wat was het resultaat?

**In bijlage 3, EFFECTEN RUIMTELIJKE MODELLEN LUCHTHAVEN TWENTE E.O. (ONDERZOEK I.K.V.HET PLAN-MER) VAN 28 APRIL 2008, Arcadis Adecs airinfra, vinden we op pag. 109 en pag. 112 dat:**

- bij model 2 en 4 (ook bij model 1 en 3) is toegevoegd:  
Brandweer oefencentrum en  
Zweefvliegen.
- bij model 4 is daarnaast nog toegevoegd:  
Bedrijvigheid verplaatsen naar noordkant  
Afstromend water parkeerterrein afvoeren  
Maatregelen waterafvoer langs baan en  
Verkeerstoren na groei luchthaven op terminal

**Dit zijn geen schokkende wijzigingen die de stijging van de overall score van 46 naar 91 punten kunnen verklaren.**

**Waar vinden we dan wel de verschillen:**

**Bijlage 1, Economische effecten ontwikkeling Luchthaven Twente, 1<sup>e</sup> concept 13 mei 2008, bijlage A: pag. 40 en verder.**

- De gebiedsontwikkeling van model 4B is nu gebaseerd op 444 ha ipv 414 ha;

- De uitgifbare oppervlakte van model 4B is gegroeid van 201 ha naar 261 ha. De 201 ha staat vermeld op pag. 19;
- Op dezelfde pagina staat vermeld: Twente Airport model: er wordt uitdrukkelijk gekozen voor behoud van het vliegveld voor commerciële burgerluchtvaart. LCC luchthaven met circa 4 miljoen passagiers in 2030.
- De voor natuur beschikbare oppervlakte is gereduceerd van 153 ha (totaal) naar 105 ha (totaal).

**Deze wijzigingen hebben overwegend een positieve invloed, maar mogen niet meegerekend worden: het te ontwikkelen gebied is, alleen bij het model met vliegveld, met ca 10% groter vergroot. Ook dit kan dus de stijging niet verklaren.**

**We zoeken verder.**

**De bijlage B bij dezelfde Bijlage 1:**

Hier vergelijken we de volgende tabellen, zie onderstaande samengestelde tabel:

- Tabel 01 totale werkgelegenheidseffect in arbeidsjaren (fte), pag. 43 en
- Tabel 12.6 Werkgelegenheidseffecten (in fte) op pag. 33 van het VTM keuze advies.

#### **SAMENGESTELDE TABEL**

		Bruto		Netto		
<b>Tabel 0.1</b>	direct	indirect	totaal	direct	indirect	totaal
model						
M2b	920	380	1.300	450	70	520
M4b	3.490	3.840	7.330	820	760	1.580
<b>Tabel 12.6</b>						
model						
M2b	920	380	1.300	<b>450</b>	70	520
M4b	1.540	1.290	2.830	<b>430</b>	250	680
T-Xchange	1.210	440	1.650	<b>520</b>	60	580

De getallen voor model 2B zijn, in beide tabellen, identiek. Die van 4B zijn in de tabel uit de bijlage 1 veel hoger dan in het VTM keuze advies vermeld staat.

Ditzelfde verschijnsel doet zich ook voor bij de Toegevoegde waarde tabellen.

**Het is onduidelijk wat de juiste getallen zijn die voor de MCA analyse gebruikt zijn. Daarnaast is de keuze van totale directe werkgelegenheid als weegcriterium discutabel.**

**Ook hieruit dus geen duidelijke verklaring voor de stijging.**

**Tot slot gezocht in bijlage 6 Financiële Prestaties gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente, 4 juni 2008. Dit is de laatste bijlage bij het VTM keuze advies.**

De omvang van het te ontwikkelen gebied en de uitgifbare ha zijn voor model 4b weer afwijkend van eerdere getallen.

Daarnaast wordt bij de modellen met vliegveld, model 4b en model 2b, het zweefvliegveld volledig meegerekend als uitgifbaar gebied (onderdeel van Vliegveld airside). Of het een gelijkwaardig zweefvliegveld is, is onduidelijk: bij model 2b is het zweefvliegveld 41,9 ha, de specifieke ha ontbreken bij 4b.

Bij model T-Xchange echter telt het zweefvliegveld, 50,3 ha groot, nauwelijks mee in de uit te geven ha: **maar voor 4,5 ha**. Globaal een verschil van 45 ha.

Hierdoor zijn de NCW waarden van de grondexploitatie resultaten niet vergelijkbaar.

Bij de risicoanalyse is het risicoprofiel van toekomstige ontwikkelingen niet meegenomen in de simulaties, omdat dit op dit moment moeilijk in te schatten is (pag. 25 ev. van bijlage 6).

Wij vinden dit een te simpele voorstelling van de realiteit: de vermelding van de huidige stijging van de olieprijs, de vliegtaks en andere, de vliegmarkt bedreigende belasting maatregelen, was op zijn plaats geweest. En deze aspecten waren op 4 juni 2008, de datum van bijlage 6, al bekend.

**Ook hieruit is geen sluitende verklaring te herleiden voor de stijging.**

### **Onze overall conclusie m.b.t. de ranking op basis van de MCA:**

- Uit de analyse van het cijfermateriaal zoals hierboven gepresenteerd, is de stijging van model 4B niet verklaarbaar;
- Cijfermateriaal is absoluut niet consistent;
- Het model 4B met vliegveld wordt, door een groter ontwikkelingsgebied te nemen (444 ha i.p.v. 414 ha), duidelijk bevoordeeld;
- Ditzelfde geldt voor het "daaruit resulterende groter uitgeefbare gebied";
- Er wordt met ongelijke maatstaven gewerkt bij het berekenen van uitgeefbare ha van het zweefvliegveld;
- De voorkeur voor keuze nettowerkgelegenheid (totaal) als werkgelegenheidsmaatstaf wordt niet gedeeld. Het bepalen van de werkgelegenheid is lastig en hoe verder van de **netto directe werkgelegenheid** des te onnauwkeuriger is het getal aan fte's (bijlage 1, pag. 21);
- Onze keuze is **netto directe werkgelegenheid**, zie SAMENGESTELDE TABEL op de vorige pagina van deze zienswijze;
- Het risicoprofiel van het model 4b is niet realistisch weergegeven.
- Indien alle bovenstaande elementen meegenomen zouden worden in een herziene MCA analyse is onze berekening:

	<b>MODEL</b>	<b>Overall score</b>
<b>1</b>	<b>T-Xchange</b>	<b>100</b>
<b>2</b>	<b>2B</b>	<b>ca 85</b>
<b>3</b>	<b>4B</b>	<b>ca 80</b>
<b>4</b>	<b>2</b>	<b>78</b>
<b>5</b>	<b>4</b>	<b>46</b>

**NB: de wegingsfactoren zoals die toegepast zijn in het VTM keuze advies zijn niet gewijzigd!**

**Wij verzoeken om aanpassing en in het bijzonder de herberekening van de Multi Criteria Analyse van het VTM keuze advies.**

### **Ad 2. Objectiviteit en zorgvuldigheid:**

Uit de gepresenteerde verschillende getallen onder ad 1. moge duidelijk zijn dat de zorgvuldigheid ontbreekt.

Met betrekking tot de objectiviteit wordt het volgende toegevoegd:

- Pag. 39 van het VTM keuze advies geeft aan dat vlekkenplan A (het T-Xchange model zonder vliegveld) een netto directe werkgelegenheid geeft van 520 fte's. Bij vlekkenplan B (met vliegveld) staat: geeft grootste bruto werkgelegenheid. Echter het hierbij behorende netto directe aantal fte's is slechts 430, dus lager;

- Op pag. 32 van het VTM keuze advies staat dat zowel model 4 als 4B gerekend is met 1,2 mln. passagiers. En “dat dit aantal gebaseerd is op het L.E.K. rapport”. In de ter beschikking staande Executive Summary van het L.E.K. rapport komt het getal van 1,2 mln. passagiers niet voor. Ook de gesuggereerde bandbreedte van 0.9 tot 1,6 mln. passagiers niet;
- Saneringskosten: er is geen enkele mogelijkheid de juistheid hiervan te controleren. Wij verzoeken u daarom deze, in deze fase, op nul te stellen voor alle modellen. Dit in analogie met de waarde van de concessie: deze is op dit moment ook niet te bepalen en op nul gesteld;
- Kansen Openbaar vervoer: aan model 4B worden betere kansen toebedeeld dan aan het T-Xchange model, bv door een treinverbinding. Het L.E.K. rapport stelt echter dat een treinverbinding twijfelachtig is. Op basis van de huidige richtlijnen van Pro-Rail moet er een bewezen vervoersbehoefte zijn alvorens overgegaan wordt tot het realiseren van een spoorverbinding;
- En tenslotte ook uit het L.E.K. rapport: indien er een overflow van Schiphol naar Twente zou komen dan is een aantal van 2,6 mln. passagiers in 2020 nog steeds onvoldoende **for breakeven point based on entrepreneurial investors.**

**Wij verzoeken om aanpassing van het VTM keuze advies.**

### **Ad 3. Transparantie**

Het is niet mogelijk om bijvoorbeeld de effecten van het vergrote ontwikkelingsgebied, vergrote uitgeefbare ha, en de ha uitgeefbaar gerelateerd aan het zweefvliegveld te wijzigen.

Stel het effect op 10%, d.w.z. 10% te hoge grondopbrengsten voor model 4B ( met vliegveld) wat is dan het effect op de overall score?

Idem bij de werkgelegenheid: indien gekozen wordt voor alleen de **directe netto werkgelegenheid**, wat is dan het effect?

In het MCA overzicht, bijlage 2 pag. 8 onderwerp Verkeer, scoort het model T-Xchange slecht. Dit is niet correct (Zie onder ad 7. L.E.K. rapport). Het is echter niet mogelijk dit te veranderen.

Hetzelfde is van toepassing op de saneringskosten.

**Wij verzoeken om aanpassing van het VTM keuze advies op een dusdanige wijze dat de toegezegde transparantie ook daadwerkelijk aanwezig is.**

### **Ad 4. Relatie eerdere onderzoeksrapporten**

In een eerder rapport van ADECS Airinfo, referentie Businessplan Twente Airport ENS Fase 1, Ontwikkeling Luchthavengebied naar 2020, juni 2006, is de grootste money maker de concessie. Deze is nu op nul gesteld.

In het zelfde rapport zijn de saneringskosten eveneens op nul gesteld.

Ook is in dat rapport aangegeven welke investeringen nodig waren voor het op peil brengen en houden van de luchthaven. Zijn, in het VTM keuze advies, deze 107 mln. Euro tot 2020 meegerekend?(prijsbasis 2006)

Bristol was **het** voorbeeldmodel voor een compact vliegveld.

Het L.E.K. rapport geeft een totaal ander beeld.

Deze aspecten vragen om een toelichting. Zonder deze toelichting uwerzijds is òf het ene rapport ongeloofwaardig òf het andere, of zelfs beide rapporten.

**Wij verzoeken om opheldering en zo nodig aanpassing van op het VTM keuze advies.**

#### **Ad 5. Aantal passagiers**

Er zijn veel getallen genoemd voor het aantal passagiers waarmee in het VTM keuze advies gerekend is. Deze variëren van 600.000 naar 4.000.000 passagiers.

In de bijlagen bij het VTM keuze advies zijn verschillende aantallen gebruikt die onderling niet overeenkomen, maar waar het keuze advies wel op gebaseerd wordt.

Een éénduidig aantal passagiers, te bereiken in 20XX, en waarmee in elke bijlage gerekend is, ontbreekt.

Wij vinden dit bijzonder storend en onacceptabel en **verzoeken om aanpassing van het VTM keuze advies.**

#### **Ad 6. Recente ontwikkelingen**

Bij de risicoanalyse is in het risicoprofiel de toekomstige ontwikkeling niet meegenomen in de simulaties, omdat deze op dit moment moeilijk in te schatten is (pag. 25 e.v. van het VTM keuze advies).

Wij vinden dit een te simpele voorstelling van de realiteit: de vermelding van recente ontwikkelingen zoals die er zijn: de stijging van de olieprijs, de vliegtaks en andere, de vliegmarkt bedreigende belasting maatregelen was op zijn plaats geweest ( BTW op vliegtickets en accijns op de brandstof) en zelfs de toekomstige CO2 heffing.

**En deze aspecten waren op 4 juni 2008, de datum van bijlage 6 al bekend.**

**Wij verzoeken om aanpassing van het VTM keuze advies.**

#### **Ad 7. Het L.E.K. rapport**

In bijlage 5, bij het VTM keuze advies treffen we aan de Executive Summary van Twente Airport, Demand Analyses and Evaluation.

**Deze Summary geeft duidelijk aan dat het op geen enkele wijze mogelijk is van Twente een economisch levensvatbare luchthaven te maken.**

Motivering:

- Concurrentie van dichtbij gelegen vliegvelden
- Een relatief klein catchment area, t.g.v. slechte Noord – Zuid verbindingen
- Relatief dun bevolkt gebied

Zelfs indien de uitgangspunten in positieve zin aangepast worden, zoals door de aanleg van nieuwe wegen, door gunstige ervaringen bij kleinere vliegvelden, zelfs dan is het aantal passagiers te laag voor een langdurige commerciële bedrijfsvoering.

Zijn er andere mogelijkheden?

L.E.K. noemt een aantal mogelijkheden:

- Alleen Low Cost Carriers: de LCC vliegen met grotere vliegtuigen en hebben dus een grotere catchment area nodig, die er niet is;
- Concentreren op speciale routes, zoals bij Eelde/Groningen: zou eventueel mogelijk zijn maar de vraag vanuit Twente voor specifieke routes is onvoldoende aanwezig;

- Specifieke wekelijkse vluchten naar selecte (vakantie) bestemmingen? Ook hier is het antwoord negatief omdat de omgeving te dun bevolkt is;
- Kleinere vliegtuigen en zakelijke vluchten, kan dat wel? Dit zou een mogelijkheid zijn, echter alleen onder zeer bijzondere optimale condities. Maar dit is **niet economisch rendabel** uitgaande van een investeringsperspectief.

Maar wat is dan wel mogelijk volgens het L.E.K. rapport?

- Indien de rijksoverheid zou besluiten (De Nationale Luchtvaart politiek) dat de overflow van Schiphol alleen vanaf Twente zou gaan vliegen ontstaan er misschien mogelijkheden. **Maar dan zijn 2.600.000 passagiers in 2020 niet voldoende “for breakeven based on entrepreneurial investors”.**

Is er volgens het L.E.K. rapport een combinatie denkbaar om het Vliegveld Twente levensvatbaar te maken?

- MRO-airport: onderhoud, reparaties en periodieke revisies: te laag rendement en beperkte vraag;
- Luchtvracht: sterke concurrentie maar zou misschien mogelijk zijn. Vraagt echter om nachtvluchten, en of die toestemming er komt is zeer twijfelachtig;
- Opnieuw een combinatie van militaire en civiele basis (verplaatsing militaire component van Eindhoven naar Twente om voor Eindhoven zo ruimte te creëren). Hier is vooralsnog geen zicht op en dit vraagt een uitgebreide politieke discussie en besluitvorming.

#### **Samenvatting:**

**Het L.E.K. rapport geeft geen realistische opties voor een economisch levensvatbaar Vliegveld Twente.**

**Deze conclusie is niet terug te vinden in het VTM keuze advies.**

**Wij verzoeken om aanpassing van het VTM keuze advies.**

#### **Ad 8 Referentiewaarden ontbreken.**

Als referentie voor het VTM keuze advies zijn een aantal referentiewaarden erg belangrijk, en die zijn niet overal op een gelijkwaardige wijze toegepast, zijn niet altijd duidelijk vermeld of ontbreken zelfs:

- Te ontwikkelen gebied: 414 of 444 ha;
- Aantallen passagiers in 2020 en 2030?
- Met welke olie- en/of kerosineprijs is gerekend?
- Is rekening gehouden met de vliegtaks?
- Met welke discontovoet is gerekend?
- Idem inflatie?
- In welk jaar worden bepaalde resultaten bereikt en geldt dit voor alle onderzochte modellen?

We hebben ons beperkt tot de meest in het oog springende referentiewaarden, maar er zullen er ongetwijfeld meer zijn.

**Wij verzoeken om aanpassing van het VTM keuze advies.**