

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 12 december 2023

Ons kenmerk 50/5.14/2023001584

Behandeld door thema Bestuur, Public Affairs & Juridische zaken

Onderwerp: Afdoening toezegging gedaan in de vergadering van de Statencommissie van 6 december 2023 over Statenstuk 2023-137, Strategie Groningen Airport Eelde en toekennen NEDAB-bijdragen voor 2024 tot en met 2033

Geachte voorzitter/leden,

In de vergadering van de Statencommissie van 6 december 2023 hebben wij toegezegd dat wij schriftelijk terugkomen op de vraag over de koppeling tussen het beschikbaar stellen van NEDAB-bijdragen voor de periode van tien jaar en het luchthavenbesluit. Daarnaast hebben wij toegezegd terug te komen op de vraag welke passende voorwaarden bij het beschikbaar stellen van de NEDAB-bijdrage wij bij de verduurzamingsstrategie zullen stellen. Tevens is toegezegd om de brief van 2 december 2023 van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) te beantwoorden en ook te reageren op de brief van 5 december 2023 van Plaatselijk Belang Glimmen. Van beide brieven ontvangt u ter informatie een afschrift.

NEDAB-bijdragen en het luchthavenbesluit

Een van de eisen die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) stelt aan de onderbouwing van een luchthavenbesluit is dat de financiële projecties zijn gemaakt op een tijdspanne van tien jaar. Het ministerie heeft ons in 2022 al verzocht schriftelijk te bevestigen of de aandeelhouders de bereidheid hebben om in elk geval voor de komende tien jaren financieel garant te staan voor de luchthaven. Dat kwam in 2022 nog te vroeg, maar is wel de reden waarom wij dit voorstel zo hebben opgesteld en maakt dat de toezegging vanuit de overheden om voor tien jaar garant te staan voor de NEDAB-bijdragen deel uitmaakt van de Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033. Een toezegging voor de NEDAB-bijdrage voor bijvoorbeeld slechts 4 jaar voldoet dus niet aan de eisen van het ministerie, omdat daarmee de financiële onderbouwing van een luchthavenbesluit niet voor de vereiste tien jaar gedaan kan worden.



Verduurzamingsstrategie van de luchthaven

Wij hechten nadrukkelijk aan de realisatie van de verduurzamingsstrategie van GAE. Daarom hebben wij opgenomen in ons coalitieakkoord dat wij in relatie tot de realisatie van de verduurzamingsstrategie van de luchthaven en haar gebruikers, passende voorwaarden zullen stellen.

GAE wil in 2030 de duurzaamste luchthaven zijn in Europa op het gebied van waterstof en werkt aan de realisatie van die ambitie. Het is lastig om vooraf voor tien jaar lang daar harde voorwaarden voor op te stellen. Wij willen in de beschikking refereren aan de inzet die nu al gedaan wordt voor de verduurzaming van de luchtvaart en GAE aansporen die activiteiten voort te zetten. Overigens hoort wat ons betreft ook de beperking van geluidsoverlast hierbij. Ons idee is dat GAE elk jaar rapporteert over de behaalde resultaten op het gebied van de verduurzaming van de luchthaven zelf en haar gebruikers en hoe bijgedragen is aan het maatschappelijk draagvlak van GAE. Daarnaast gaan wij jaarlijks in gesprek om te beoordelen of bijstellingen nodig zijn op basis van de behaalde resultaten.

Verruiming openingstijden.

Tenslotte willen wij u over de verruiming van de openingstijden het volgende nog aangeven; de verruiming zal alleen voor het passagiersverkeer gelden en niet voor het lesverkeer dat het overgrote deel van de ervaren overlast veroorzaakt. Met de beperkte verruiming van de openingstijden wordt GAE aantrekkelijker en zal door luchtvaartmaatschappijen en reisorganisaties sneller de keuze worden gemaakt om vliegtuigen op GAE te stationeren. Ter onderbouwing van het potentieel van GAE en de gewenste uitbreiding van de openingstijden, zijn brieven van Corendon, TUI, BARIN en ANVR als bijlagen opgenomen in het strategiedocument. GAE voert ten behoeve van de aanvraag voor een luchthaven besluit een m.e.r. beoordeling uit, waarbij ook de effecten van de verruiming van de openingstijden worden meegenomen. In januari wordt door de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Eelde (CRO) een expert bijeenkomst georganiseerd waar omwonenden en andere geïnteresseerden vragen kunnen stellen over het onderzoek aan Kantar Public.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlagen:

- Brief aan Vole
- Brief aan Plaatselijk belang Glimmen

Aan:
de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde
t.a.v. J. Wittenberg
Padlandsweg 1
9755 TH ONNEN



Assen, 12 december 2023
Ons kenmerk 50/5.14/2023001584
Behandeld door thema Bestuur, Public Affairs en Juridische Zaken
Onderwerp: Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde 2024-2033

Geachte heer Wittenberg,

Wij hebben uw schrijven van 2 december 2023 aan alle politieke partijen in de Provinciale Staten van Drenthe ontvangen. Omdat uw brief bij verschillende partijen vragen oproep tijdens de commissie vergadering van 6 december 2023 willen wij reageren op de punten die u aanhaalt.

1. Omwonenden van vliegveld Eelde ervaren veel overlast ervaart vooral van de KLM vlietschool. Zij zijn niet gehoord bij het opstellen van de plannen.

Uit rapportages van het meldingenloket blijkt dat een kleine groep omwonenden overlast ervaart van met name de lesvluchten op Groningen Airport Eelde (GAE). Omwonenden hebben een stem in de Commissie Regionaal Overleg en de luchthaven doet veel aan omgevingsmanagement met voorlichting en een dialoog over overlast. De toekomstplannen van de luchthaven zijn in die gremia uitgebreid toegelicht, net als tijdens speciale informatieavonden op de luchthaven en in dorpen. Ook heeft de luchthaven, mede op basis van gesprekken met omwonenden, er voor gekozen om lesvluchten van andere vliegvelden te gaan ontmoedigen. De KLM vlietschool krijgt in 2024 een nieuwe veel stillere 1-motorige vloot.

2. De minister I&W vraagt om een 'regionale verkenning' als voorwaarde voor het luchthavenbesluit. Daaraan is niet voldaan. Onze vereniging wordt geweerd uit de Commissie Regionaal Overleg.

Wij herkennen ons niet in het geschetste beeld dat partijen zouden worden geweerd uit de Commissie Regionaal Overleg. Tijdens de CRO+ vergadering van mei 2023 was er ook iemand van Vole aanwezig. Alle CRO bijeenkomsten zijn openbaar toegankelijk, u kunt zich hiervoor aanmelden via de website.



3. De geraamde toename van het aantal passagiers en vluchten in de onderbouwing is optimistisch: een toename met 318% (van 107.000 naar 341.000 passagiers) wordt niet onderbouwd en is ook niet waarschijnlijk.

Uit een recent rapport van SEO dat de gemeente Tynaarlo heeft laten opstellen blijkt dat de verwachte groei van het aantal passagiers aansluit bij nationale en internationale verwachtingen en modellen. Door schaarste aan capaciteit op andere luchthavens en samenwerking in een nationaal systeem van luchthavens ontstaat naar ons idee een bescheiden, maar realistische groei van het aantal passagiers op GAE.

4. Het steunpakket van 46 miljoen euro voor 10 jaar uit 2017 is er in 6 jaar versneld doorheen gejaagd. De bedoelingen van dit pakket verdwenen al snel uit zicht: er was geen toename van vluchten of passagiers, het aantal passagiers is gehalveerd sinds 2017.

De strategie uit 2016 was grotendeels gebaseerd op lijnvluchten die concurrerend waren aan andere luchthavens, met name Amsterdam Schiphol Airport. Voordat het routefonds was uitgeput is de strategie gestaakt en heeft heroriëntatie plaatsgevonden. De huidige strategie is gebaseerd op maatschappelijke waarde en uitgangspunten die complementair zijn aan die van andere luchthavens, als onderdeel van een nationaal systeem. De krimp van het aantal passagiers sinds 2017 wordt veroorzaakt door het failliet van Flybe c.q. de Brexit en het stilvallen van de luchtvaart in de corona-jaren. De afgelopen twee jaren heeft GAE een sterk herstel van de passagiersmarkt laten zien, met hoge bezettingsgraden en nieuwe bestemmingen. Er is dan ook alle reden voor vertrouwen in toekomstige groei.

5. De NEDAB-kosten zijn plm. 2,5 miljoen euro, geen 4,6 miljoen. Ruim 2 mln. euro wordt gebruikt voor afdekking van het exploitatieverlies. Dat is verboden staatssteun.

Wij herkennen ons niet in de geschetste cijfers en aannames. De NEDAB-kosten en -investeringen bedragen de komende jaren gemiddeld € 4,6 miljoen per jaar. De kosten bestaan uit brandweer en security en naast salarissen ook uit andere kosten, zoals afschrijvingen en opleidingen. Jaarlijks wordt in de door de accountant goedgekeurde jaarrekening van GAE verantwoording afgelegd over de exacte NEDAB-lasten als onderdeel van de subsidievoorwaarden van de NEDAB-bijdrage.

6. De 'financiële onderbouwing' garandeert niet dat er voor tien jaar dekking is van het exploitatietekort. Aan een essentiële voorwaarde voor het luchthavenbesluit is niet voldaan.

Garanties zijn er inderdaad niet. Uit de financiële onderbouwing blijkt dat de luchthaven, na enkele opstartjaren met een tijdelijk tekort, inclusief de jaarlijkse NEDAB-bijdrage meer dan kostendekkend kan opereren. Daarvoor is een passagiersvolume van ongeveer 200.000-225.000 passagiers per jaar nodig, dan is er geen sprake van een exploitatietekort.

7. De kosten van de luchtverkeersleiding LVNL op Eelde zijn 3 à 4 miljoen euro per jaar. Dit wordt betaald door Schiphol via kruissubsidiëring. De Europese Commissie heeft dit verboden (Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de EC). De kosten van de LVNL zullen de komende jaren bij de aandeelhouders in rekening worden gebracht.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is een ZBO en bepaalt zelf haar tarievenmodel. Zij factureert operators van vliegtuigen voor haar diensten, geen luchthavens. Er is op dit moment geen discussie over de kosten(verdeling) van de luchtverkeersleiding in Nederland. Kosten van luchtverkeersleiding worden niet 'bij aandeelhouders' in rekening gebracht, omdat wij geen rol hebben in de veiligheid van het luchtruim. Het aangehaalde wetsartikel gaat over een ander onderwerp dan luchtverkeersleiding.

8. Het is een misvatting te denken dat op Eelde luchtvracht mogelijk is. Luchtvracht vereist logistieke randvoorwaarden zoals grote volumes heen én terug. Die zijn er niet op Eelde.

Op dit moment is er reeds een beperkte markt voor ad hoc luchtvracht. Een partij heeft interesse om een logistieke hub te ontwikkelen op Business Park Bravo. Met een beperkt aantal geplande vrachtluchten per jaar sluit de modellering van het luchthavenbesluit vracht dan ook niet uit, maar voor de financiële exploitatie is de rol van vracht zeer beperkt meegenomen.

9. Het is wensdenken om lijnvluchten in de financiële onderbouwing op te nemen. Dat is -zelfs met forse subsidies- altijd mislukt. De omstandigheden zijn alleen maar ongunstiger geworden.

De toekomstplannen van GAE bevatten een beperkt aantal lijnvluchten, gebaseerd op de marktvraag. Er is geen sprake van geplande 'gesubsidieerde' vluchten. Het faillissement van Flybe c.q. de Brexit zorgde voor het wegvallen van Londen als succesvolle lijn-bestemming. Als gevolg van het feit dat andere luchthavens 'vol' zijn en er veel vraag is naar bestemmingen als Londen, Malaga, Kopenhagen en steden of regio's die een economische band met de regio hebben, is GAE met verschillende partners in gesprek over lijnvluchten en zien wij dit als een kansrijke markt voor GAE.

10. De minister I&W zal niet kunnen instemmen met verruiming van de openingstijden omdat dit in strijd is met het rijksbeleid (luchtvaartnota). Verruiming van de openingstijden wordt ook heel kostbaar omdat omwonenden die daar last van krijgen nadeelcompensatie zullen eisen.

Het is uiteindelijk aan het Rijk om daarover te besluiten. Op basis van onderzoek en gesprekken die GAE met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft gevoerd over dit onderwerp, achten wij dit kansrijk. Er is geen wettelijke basis voor 'compensatie' als gevolg van verruimde openingstijden. Benadrukt moet worden dat de verruimde openingstijden alleen zijn voor het passagiersverkeer, niet voor het lesverkeer dat het overgrote deel van de ervaren overlast veroorzaakt.

11. Het is manipulatie om te beweren dat er draagvlak zou zijn voor verruiming van de openingstijden. In het Kantar onderzoek in opdracht van GAE zijn de direct omwonenden van het vliegveld niet meegenomen. Onderzoek van 'Plaatselijk Belang Glimmen' wijst uit dat 95% van de inwoners tegen uitbreiding van de openingstijden is.

Kantar Public, het bedrijf dat door GAE is gevraagd voor dit onderzoek, is in 1945 opgericht onder de naam NIPO. Het is een toonaangevend bedrijf op het gebied van data en analyse. Omdat de luchthaven een regionale functie heeft, is er bij het onderzoek van Kantar Public voor gekozen om de gehele regio als doelgroep mee te nemen. De opzet van het onderzoek is daar dus op afgestemd. De steekproef van 1.000 is representatief voor de regio en geeft dus ook de mening van de regio weer (en niet die van een enkel postcodegebied). Het onderzoek is uitgevoerd met een betrouwbaarheidspercentage van 95 procent. Het is ons bekend dat er specifiek in Glimmen omwonenden zijn met weerstand tegen de verruimde openingstijden, met name omdat daar – als gevolg van de ligging van het lesircuit – overlast ervaren wordt van het lesverkeer. De verruimde openingstijden gelden echter niet voor het lesverkeer.

12. GAE negeert de vereisten van het luchthavenbesluit. Er kan niet worden volstaan met een m.e.r. beoordelingsnotitie.

Wij herkennen ons niet in deze bewering. Er lopen constructieve gesprekken met het Ministerie van I&W over dit onderwerp. Een onafhankelijke commissie die door de Staat is aangesteld beoordeelt of een m.e.r. beoordeling afdoende is of niet.

13. Al in 2014 had er een nieuw luchthavenbesluit moeten zijn. GAE heeft de wettelijke vereiste om een aanvraag te doen naast zich neergelegd. De rechtsbescherming van omwonenden wordt hierdoor ondermijnd. VOLE heeft een besluit moeten afdwingen via de Raad van State. En ook nu nog wordt aan meerdere voorwaarden voor een luchthavenbesluit niet voldaan.

Wij herkennen ons niet in deze bewering. Er lopen constructieve gesprekken met het Ministerie van I&W over dit onderwerp. Conform de uitspraak van de Raad van State dient het Rijk het besluit te nemen voor 31 december 2024. GAE dient de aanvraag daartoe in conform de afspraken en planning die zij daartoe met het Ministerie van I&W heeft gemaakt.

14. De geluidniveaus in de omgeving van het vliegveld zijn veel hoger dan in het laatste milieurapport (1995) werd verondersteld. Het verschil is 4 à 5 dB(A). De geluidbelasting is daarmee 2,5 à 3 keer hoger dan wat volgt uit deze m.e.r. Voor het huidige en geplande gebruik moeten de vergunde niveaus worden verhoogd. Ook hiervoor is een volledige m.e.r. nodig.

Wij herkennen ons niet in deze bewering. Ieder kwartaal blijkt uit de openbare handavingsrapportages van IL&T dat Groningen Airport Eelde opereert binnen de vergunde geluidsniveaus. Uit de concept m.e.r. beoordeling blijkt dat de

toekomstplannen van Groningen Airport Eelde passen binnen de bestaande vergunde milieuruimte.

15. Voor de traumahelikopter en de donorvluchten is GAE in zijn huidige vorm niet nodig. Er zijn kosteneffectieve alternatieven denkbaar.

Wij herkennen ons niet in deze bewering. GAE heeft een grote maatschappelijke waarde voor het Universiteit Medisch Centrum Groningen. Het mobiel medisch team dat op de luchthaven is gevestigd bestaat uit meer dan alleen een helikopter. Voor een veilige operatie staan deze helikopters op luchthavens met speciale faciliteiten, waaronder luchtverkeersleiding. Donororganen komen uit heel Europa en niet alleen uit Nederland. Vanwege de afstanden worden de organen vervoerd met vliegtuigen en kan dat niet met een helikopter of over de weg. Omdat donorvluchten zeer tijdkritisch zijn in verband met de periode dat een orgaan buiten een lichaam mag blijven, is de nabijheid van een luchthaven voor vliegtuigen en luchtverkeersleiding onmisbaar.

16. Proefvluchten met grote toestellen (>6000 kg) zijn op Eelde verboden. GAE ontving hiervoor in 2001 een afkoopsom van 2,9 miljoen euro. Een vliegtuigfabriek is om die reden -naast andere redenen- niet mogelijk. De 38.000 inwoners die overlast zullen ervaren als het verbod wordt opgeheven, zullen nadeelcompensatie eisen.

GAE heeft een vergunning voor proefvluchten. De afkoopsom waaraan wordt gerefereerd is destijds betaald voor het uit de vergunning halen van groot lesvverkeer, niet voor proefvluchten. De aanvraag voor het luchthavenbesluit, de toekomstige strategie en financiële onderbouwing bevat geen vliegtuigfabriek. Nu de kans zich voordoet op vestiging van een assemblageplek voor duurzame vliegtuigen op waterstof, zet GAE met regionale partners de schouders er onder om deze partij zich in Noord-Nederland te laten vestigen.

17. Het aantal passagiers blijft volgens CBS dit jaar steken op 53.500. Op jaarbasis gemiddeld 146 passagiers per dag. Hiervoor zijn meer dan 100 mensen in de weer (van GAE, LVNL, douane en Marechaussee). De afgelopen 6 jaar is uit belastinggeld meer dan 75 miljoen euro naar GAE gegaan: een subsidie van 233 euro per ticket. Belastinggeld dat niet kan worden gebruikt voor nuttige en noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen.

Wij herkennen ons niet in deze bewering. De rol van de luchthavens is veel groter dan alleen passagiersvervoer. De NEDAB-bijdrage die de luchthaven ontvangt is een bijdrage voor het verleggen van kosten van openbare veiligheid voor luchthavens en heeft geen verband met vliegtuigtickets.

18. Het is een groot gebrek dat GS geen maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA) heeft laten maken. De Staten hebben geen zicht op de totale kosten en baten van GAE. Zij kan geen voldragen besluit nemen op basis van de eenzijdig, onvolledige en té optimistische 'Financiële onderbouwing van de strategie 2024-2033'.

Tenslotte noemt u dat een MKBA het geëigende instrument zou zijn om te kunnen besluiten over toekennen van de NEDAB-bijdrage. Wij hebben geen MKBA laten opstellen en een MKBA is ook geen onderdeel van de aanvraag van een luchthavenbesluit. Een MKBA is een instrument waar veel onduidelijkheid over bestaat. In een besluitvormingstraject waar meerdere alternatieven voorliggen, kan een MKBA worden gebruikt om naast een financiële afweging ook maatschappelijke effecten in brede zin mee te nemen in een overweging. Ook zonder een MKBA kan een besluit genomen worden over de strategie en financiering van GAE. Hetzelfde is ook nog eens benoemd in de aangenomen motie Krul en Van de Graaf van 13 april 2023 in de Tweede Kamer. Daarin is ook aangehaald dat, omdat in een MKBA te weinig rekening wordt gehouden met het feit dat er ook dunbevolkte gebieden zijn, het niet het juiste middel is voor het nemen van besluiten en is opgeroepen de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet meer te gebruiken als enige besluitvormingsinstrument in het infrastructuurbeleid.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Aan:
Plaatselijke Belang Glimmen
t.a.v. de heer H. Niemeijer

E-mail: info@pb-glimmen.nl

Assen, 12 december 2023
Ons kenmerk 50/5.14/2023001584
Behandeld door thema Verkeer en Vervoer
Onderwerp: GAE zienswijze

Geachte heer Niemeijer,

Wij hebben uw mail van 5 december 2023 in goede orde ontvangen.

Samengevat geeft u aan:

- dat de inwoners van Glimmen door het vliegveld niet worden gehoord;
- dat onderzoek in opdracht van het vliegveld niet is uitgevoerd onder direct omwonenden;
- dat uw eigen onderzoek een andere uitkomst heeft;
- een forse toename van overlast van lesvluchten te ervaren;
- dat er sprake is van een voornemen tot uitbreiding van nachtvluchten;
- dat het grootste pijnpunt op dit moment is dat de inwoners zich op geen enkele wijze gehoord voelen door GAE.

Wij reageren als eerste op wat u aangeeft als uw grootste pijnpunt.

De Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (CRO) is een structureel platform voor overleg tussen de exploitant van de luchthaven, de luchtvaartsector en de omgeving. Door middel van overleg, bevorderen van het maken van afspraken en het afwegen van belangen op regionaal niveau kan daarbij worden gezocht naar een optimaal gebruik van de luchthaven. Tijdens deze overleggen worden presentaties gegeven en is er gelegenheid tot het stellen van vragen. Via lokale media worden omwonenden uitgenodigd voor deze overleggen.

U en de bewoners van Glimmen en omgeving zijn, na uw eigen bijeenkomst van 2 oktober 2023, uitgenodigd voor de openbare CRO vergadering van 23 november 2023. Daarvan is door u geen gebruik gemaakt. Tevens bent u uitgenodigd voor vijf reguliere overlegmomenten in 2024 van het CRO waarvoor u zich kunt aanmelden via de website van de luchthaven.



U bent in de gelegenheid gesteld de vragen van u en de inwoners van Glimmen te verzamelen en in te brengen bij het CRO. De CRO organiseert een extra openbaar overleg, waarvoor ook Kantar Public wordt uitgenodigd om het onderzoek toe te lichten en om vragen van een ieder te beantwoorden. Ook u en andere inwoners van Glimmen zijn daar van harte welkom. Op basis van deze mogelijkheden tot overleg en de door u ontvangen uitnodigingen kunnen wij ons geen beeld vormen bij de opmerking dat "inwoners zich op geen enkele wijze gehoord voelen".

U schetst het beeld dat mensen "niet komen opdagen". De desbetreffende partijen hebben echter met opgave van reden aangegeven niet aanwezig te zullen zijn op 4 december 2023 en u en de inwoners van Glimmen uitgenodigd voor reguliere bijeenkomsten waar de door de inwoners gewenste informatie verkrijgbaar is.

Daarnaast noemt u meerdere observaties waarin wij het door u geschetste beeld en/of de omstandigheden niet herkennen.

Voor informatie over het Meldingenloket kunt u uw leden verwijzen naar de website waarop alle informatie over (de werking van) het Meldingenloket vindbaar is: <https://www.tmaeelde.nl/>

Daar wordt de procedure uitgelegd en geven ook de veel gestelde vragen antwoord op wat er met de meldingen gebeurt. Indien hierover nog nadere vragen zijn dan kunt u deze stellen tijdens één van de zes reguliere overleggen van de eerder genoemde CRO.

Voor wat betreft de openingstijden verwijzen wij u naar de eerder verstrekte informatie over de procedure rond het Luchthavenbesluit. Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat bepaalt uiteindelijk de openings- en sluitingstijden van het vliegveld en legt dat vast in het luchthavenbesluit. Wij zijn van mening dat de beperkte verruiming van de openingstijden voor het passagiersverkeer GAE ten goede komt, omdat de verwachting is dat luchtvaartmaatschappijen en reisorganisaties dan sneller de keuze zullen maken om vliegtuigen op GAE te stationeren. Voor het lesverkeer is de verruiming niet van toepassing.

Uw reactie is ons voldoende duidelijk, van uw aanbod om een en ander toe te lichten zullen wij dan ook geen gebruik maken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris