

Aan:
de heer J.W.M. Engels

(i.a.a. de overige statenleden)

Assen, 14 januari 2004

Ons kenmerk 3/6.14C/2004000053

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 41 Reglement van orde inzake aandelenoverdracht en baanverlenging Groningen Airport Eelde

Geachte heer Engels,

Op 2 januari 2004 zond u ons een brief met daarin een zestal vragen met betrekking tot Groningen Airport Eelde NV. Hieronder zullen wij de vragen in de oorspronkelijke volgorde behandelen.

Vraag a

Hebben de staten inderdaad in 2002 ingestemd met de overname van de rijksaandelen en de betaling van de maximale verliesbijdrage gedurende tien jaar? Wij zijn niet verder gekomen dan een korte discussie in de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie van mei 2002, naar aanleiding van schriftelijke vragen van D66. Conclusie op dat moment was dat er nog niets vastlag en de staten nog een voorstel zouden krijgen.

Antwoord

Uw conclusie dat er in 2002 is afgesproken dat er nog een voorstel zou worden voorgelegd aan de staten is juist. Dat voorstel ligt nu ter besluitvorming voor. In begin 2002 zijn door enkele statenleden kanttekeningen geplaatst bij de uitkomsten van de onderhandelingen tussen het Rijk en Groningen Airport Eelde. Bij deze onderhandelingen was ook de regio betrokken in de persoon van de Groningse Commissaris van de Koningin, de heer Alders.

De overeenkomst tussen het Rijk en de luchthaven was nodig omdat de Nota regionale luchthavenstrategie een terugtrekking van de rijksoverheid uit de regionale vliegvelden beoogde. Vanwege voorschriften die voortvloeien uit de Comptabiliteitswet, is het Rijk voor 31 december 2001 tot betaling moeten overgaan van de afkoopsom van tien jaar verliesbijdrage, de afkoopsom voor

het groot lesverkeer en investeringen aan het luchthaventerrein. Bij die overeenkomst was ook betrokken een oplossing voor de luchtverkeersbeveiliging, een vaste bijdrage gedurende tien jaren in de exploitatie van het luchthavenbedrijf door de regio, de nog nader te regelen overdracht van de rijksaandelen aan de regio en de nog nader te regelen bekostiging van de baanverlenging. Het betrof dus een totaalpakket dat nog gedeeltelijk ingevuld moest worden. Doordat ook het Ministerie van Financiën in het proces betrokken raakte, duurde het bereiken van een definitief akkoord langer dan eerst verwacht. De nu voorliggende stukken vormen als het ware de afronding van het eind 2001 ingezette proces.

Vraag b

Als de staten niet instemmen, komen naar uw oordeel andere zaken opnieuw ter discussie (LVB bijvoorbeeld). Daarmee komt de luchthaven volgens u in een negatieve exploitatiespiraal. Afgezien van het wonderlijke karakter van een dergelijke argumentatie rijst de vraag waarom dit type zaken ter discussie zou kunnen komen en waarop die neerwaartse spiraal precies berust.

Antwoord

Omdat er sprake is van een totaalpakket dat het Rijk met de luchthaven en de regio heeft afgesproken, zal bij het wegvallen van een onderdeel het geheel op losse schroeven komen te staan. Dat betekent dus onder andere dat de luchtverkeersbeveiliging, maar ook de vergoeding voor de baanverlengingen en de verliesafkoop van het Rijk ter discussie komen.

Als de vergoedingen en afkopen worden teruggedraaid en de LVB apart moet worden gefinancierd, heeft dat grote gevolgen voor Groningen Airport Eelde. De luchtverkeersbeveiliging bijvoorbeeld is een vaste kostenpost, ongeacht het aantal vliegbewegingen.

Vraag c

De gevolgen van de uitspraak van de Raad van State worden tamelijk luchthartig beschreven. De vertraging is niet ernstig, de nadere onderzoeken zullen niet veel veranderen, de kosten zullen niet substantieel wijzigen, de negatieve gevolgen van het later bereiken van het break-evenpoint komen voor rekening van de luchthaven en uiteindelijke meerkosten van de baanverlenging kunnen worden betaald uit de rente-inkomsten van de € 18,62 miljoen. Kunt u dit hard maken of zijn dit - ook - inschattingen?

Antwoord

Er is hierbij uitgegaan van een maximale vertraging van twee jaar. Op basis van het businessplan is gekeken naar de financiële consequenties daarvan. De directie van de luchthaven heeft verklaard dat binnen de exploitatie de gevolgen van de opgetreden vertraging kunnen worden opgevangen.

Eigen voorlopig onderzoek en nadere raadpleging van rapportages van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nederlands Economisch Instituut(NEI)/ Ecorys en NIB Capital leerden dat een andere berekeningswijze van de geluidscontouren geen wezenlijk andere uitkomsten zal opleveren dan de eerder gehanteerde. Aanvullende gegevens over flora en fauna zullen naar verwachting ook geen sterk gewijzigde uitkomsten opleveren.

Vraag d

Het antwoord op de gestelde vragen naar de economische spin-off begint met een verwijzing naar meer passagiers en hotelkamers en eindigt met de mededeling dat dit allemaal in het verleden al is afgekaart en dus niet meer aan de orde is. Moeten we - afgezien van de vraag naar de overtuigingskracht van dergelijke opmerkingen - nu maar aannemen dat het recente businessplan eigenlijk overbodig is?

Antwoord

De vraag naar de economische spin-off begeeft zich op het regionaal-economische niveau. Het businessplan gaat over de huidige en toekomstige ontwikkelingen van het bedrijf zelf en schetst de randvoorwaarden voor de overheidsdeelname om een bepaald bedrijfsresultaat te bereiken. De overheden zijn uiteraard ook geïnteresseerd in de economische uitstralingseffecten van het bedrijf. Bij de voorbereidingsprocedure voor de baanverlenging zijn de mogelijke effecten in beeld gebracht. Hoewel de economische omstandigheden sindsdien gewijzigd zijn, zorgt de baanverlenging niet alleen voor behoud van de bestaande arbeidsplaatsen (360 in 2001) maar ook voor het scheppen van nieuwe banen.

Als op 1 juni 2006 geen zicht is op een onherroepelijk Aanwijzingsbesluit op redelijke termijn, worden de overeenkomsten ontbonden.

Vraag e

Wat is nu precies het voordeel om eigenaar te zijn van een regionaal-economisch ontwikkelingsinstrument (met andere woorden: dus toch niet alleen infrastructuur?) en waarom is het jaarlijks betalen van de maximale verliesbijdrage een duidelijke verbetering van de huidige situatie, waarin alleen de reële verliezen worden bijgepast tot het maximum?

Antwoord

Om met het laatste onderdeel van de vraag te beginnen, kunnen wij opmerken dat de verbetering zit in de maximering van de periode van betalen. Dit geeft helderheid voor alle partijen. In de huidige situatie is er sprake van een openeindregeling.

Als eigenaar van het regionaal-economische ontwikkelingsinstrument hebben wij de regie over wat er met en rond de infrastructuur gebeurt. Als wij geen eigenaar zijn, kan een ander in beginsel ons regionale beleid doorkruisen.

Vraag f

Waarop berust de conclusie dat het businessplan realistisch is omdat de Dienst Landelijk Gebied positief is over het realiteitsgehalte van de verwervingskosten?

Antwoord

Wij vinden het businessplan realistisch omdat het goed aansluit bij andere economische studies. Daarbij is het door derden getoetst. Een van die toetsende instanties is de Dienst Landelijk Gebied, zij het dat het daarbij gaat over een specifiek onderdeel van het businessplan. De resultaten van het werk van NEI/Ecorys (het businessplan zelf) zijn door NIB Capital getoetst.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

it/coll.

STATENFRACTIE D 66

Aan het college van GS
Postbus 122
9400 AC Assen

Eelde/Paterswolde, 2 januari 2004

Op voorstel van de PvdA-fractie hebben Provinciale Staten besloten statenstuk 89 aan te houden. Ter voorbereiding van de bespreking van dit stuk in de commissievergadering van 21 januari 2004 hebben CDA en PvdA inmiddels schriftelijk een aantal vragen bij uw college neergelegd.

Voor de goede orde ontvangt u hierbij alsnog de vragen die bij onze fractie naar aanleiding van uw brief van 11 december zijn opgekomen en die wij op 17 december ter vergadering hadden willen meegeven. Wellicht kunt u deze meenemen bij de beantwoording van de andere vragen.

- a. Hebben de Staten inderdaad in 2002 ingestemd met de overname van de rijksaandelen en de betaling van de maximale verliesbijdrage gedurende 10 jaar? Wij zijn niet verder gekomen dan een korte discussie in de commissie BFE van mei 2002, n.a.v. schriftelijke vragen van D66. Conclusie op dat moment was dat er nog niets vastlag en de Staten nog een voorstel zouden krijgen.
- b. Als de staten niet instemmen komen naar uw oordeel andere zaken opnieuw ter discussie (LVB bv.). Daarmee komt de luchthaven volgens u in een negatieve exploitatiespiraal. Afgezien van het wonderlijke karakter van een dergelijke argumentatie rijst de vraag waarom dit type zaken ter discussie zou kunnen komen en waarop die neerwaartse spiraal precies berust.
- c. De gevolgen van de uitspraak van de Raad van State worden tamelijk luchthartig beschreven. De vertraging is niet ernstig, de nadere onderzoeken zullen niet veel veranderen, de kosten zullen niet substantieel wijzigen, de negatieve gevolgen van het later bereiken van het break-even-point komen voor rekening van de luchthaven en uiteindelijke meerkosten van de baanverlenging kunnen worden betaald uit de rente-inkomsten van de 18,62 miljoen. Kunt u dit hard maken of zijn dit - ook - inschattingen?
- d. Het antwoord op gestelde vragen naar de economische spin-off begint met een verwijzing naar meer passagiers en hotelkamers en eindigt met de mededeling dat dit allemaal in het verleden al is afgekaart en dus niet meer aan de orde is. Moeten we – afgezien van de vraag naar de overtuigingskracht van dergelijke opmerkingen - nu maar aannemen dat het recente businessplan eigenlijk overbodig is?
- e. Wat is nu precies het voordeel om eigenaar te zijn van een regionaal-economisch ontwikkelingsinstrument (m.a.w. dus toch niet alleen infrastructuur?) en waarom is het jaarlijks betalen van de maximale verliesbijdrage een duidelijke verbetering van de huidige situatie, waarin alleen de reële verliezen worden bijgepast tot het maximum?
- f. Waarop berust de conclusie dat het Businessplan realistisch is omdat de Dienst Landelijk Gebied positief is over het realiteitsgehalte van de verwervingskosten?

Met verschuldigde hoogachting,
namens de D66-fractie,
J.W.M. Engels

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	2004000053
Ingek.:	5 JAN 2004
Class nr.:	
TE BEH. DOOR:	SG

Ec