

Op te bergen  
in de band van  
22 maart 2006

*de leden van de commissie wordt  
verzocht hun eventuele opmerkingen  
binnen acht dagen na ontvangst aan  
de commissiegriffier mede te delen.*

## *Verslag*

---

### **van de vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie**

---

gehouden op 15 maart 2006

---

## INHOUD

Opening	3
Mededelingen	3
Vaststelling agenda	4
Verslag vorige vergadering	4
Ingekomen stukken	4
Rondvraag	4
IPO-aangelegenheden	6
Beantwoording vragen inzake jaarverslag 2004 van Groningen Airport Eelde NV	6
Wijziging Financiële verordening Drenthe 2004	15
Wijziging Begroting 2006	16
Rapport Toerisme in cijfers 2005	16
Sluiting	19
Bijlage 1	
Bijlage 2	

## **STATENCOMMISSIE BESTUUR, FINANCIËN**

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie, gehouden op 15 maart 2006 in het provinciehuis te Assen.

### **Aanwezig:**

H. Zomer (CDA, voorzitter)  
H. Baas (ChristenUnie)  
A. Boer (PvdA)  
L. Bomhof (VVD)  
A.H.J.Dohle (VVD)  
A. Haar (D66)  
F.A.J. Harleman (GroenLinks)  
H. Holman (CDA)  
A. Huizing (PvdA)  
S. de Jong (CDA)  
C. Kloos (Drents Belang)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
H.P.K.M. Looman (PvdA)  
mevrouw A.H. Mulder (CDA)  
mevrouw N. Nieuwenhuizen (OPD)  
G. Roeles (VVD)  
E.A. Rougoor (PvdA)  
E.R. Veenstra (PvdA)  
A. Wendt (ChristenUnie)

### **Verder aanwezig:**

S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)  
H. Weggemans (PvdA, gedeputeerde)  
J. Bos (commissiegriffier)

### **Met kennisgeving afwezig:**

R.E. Pot (PvdA)  
J. van Pijkeren (Fractie de Jong)  
J.P. Sluiter (D66)  
mevrouw K. Westerkamp-Exoo (CDA)

## **1. Opening**

De VOORZITTER opent om 14.00 uur de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom. Een bijzonder welkom geldt de heer Weggemans, die terug is van weg geweest.

## **2. Mededelingen**

De VOORZITTER deelt mee dat berichten van verhindering tot het bijwonen van de vergadering zijn ontvangen van mevrouw Westerkamp en van de heren Pot, Van Pijkeren en Sluiter.

De heer Langenkamp heeft laten weten bij het agendapunt Rondvraag te willen spreken en verder hebben zich voor agendapunt 8 insprekers gemeld.

De heer BOS dringt erop aan de interessepeiling voor de toelichting op het rapport van de Noordelijke Rekenkamer die voor 27 april gepland staat, uiterlijk 16 maart terug te zenden.

### **3. Vaststelling van de agenda**

De VOORZITTER stelt op verzoek van de heer Van Pijkeren voor de behandeling van agendapunt 12 te verdagen naar de eerstvolgende vergadering.

Daartoe wordt besloten.

Vervolgens wordt de agenda vastgesteld.

### **4. Verslag vergadering 1 februari 2006 en lijst van toezeggingen**

De heer LANGENKAMP vraagt om opnemng van de door de heer Swierstra in de vorige vergadering (pagina 5) gedane toezegging in de lijst van toezeggingen, dat hij overleg met zijn collega's zal plegen over het opvangen in het Provinciaal omgevingsplan van leemtes die zijn ontstaan door intrekking van de Wet op de openluchtrecreatie.

De VOORZITTER zegt dat dit zal gebeuren.

De heer HOLMAN wijst erop dat nogal wat toezeggingen niet binnen de gestelde termijn van drie maanden wordt afgehandeld.

Vervolgens worden het verslag en de lijst van toezeggingen vastgesteld.

### **5. Ingekomen stukken**

De heer De JONG zegt dat zijn fractie overweegt ingekomen stuk B.2 te laten agenderen. Mocht de fractie hiertoe besluiten, dan zal zij dit verzoek van een onderbouwing vergezeld doen gaan.

### **6. Rondvraag**

De heer LANGENKAMP wijst op de commotie rond de beloning van de topfunctionarissen van Essent: drie functionarissen ontvangen tezamen bijna € 2 miljoen. Morgen debatteert de Tweede Kamer over deze kwestie, maar hij hoort toch graag naar de mening van het college, mede omdat in de pers is gesuggereerd dat de aandeelhouders akkoord zijn gegaan met de contracten, waarmee deze beloning helemaal volgens de regels is.

Na de commotie van verleden jaar over de beloning leek het erop dat er wat zou veranderen, maar dat blijkt niet te zijn gebeurd. Is deze beloning een verantwoordelijkheid van de aandeelhouders, dus provincies en gemeentes, of van het kabinet?

De heer SWIERSTRA merkt op dat de commotie was te verwachten, omdat verleden jaar al is gezegd dat het om lopende contracten ging.

In de zogenaamde aandeelhouderscommissie wordt Drenthe met zijn 2,28% van de aandelen, waardoor het als het om zeggenschap gaat, achteraan in de rij staat, vertegenwoordigd door de Groningse gedeputeerde Calon.

Verleden jaar heeft het college al gezegd de salarissen en bonussen excessief te vinden. Bij de energiebedrijven spelen bij de vaststelling van de salarissen allerlei mechanismen een rol. Het salaris van de huidige directie is een aantal jaren geleden vastgesteld door de toenmalige Raad van Commissarissen (RvC) op basis van de toen geldende marktwaarde voor dergelijke functionarissen. In de contracten zijn voorwaarden opgenomen en bij het voldoen daaraan moeten bepaalde bonussen worden uitgekeerd. In die voorwaarden is meer de nadruk komen te liggen op de klanttevredenheid en de klantafhandeling: de public scorecard, een geobjectiveerd systeem dat voor veel bedrijven geldt.

De RvC, dus niet de aandeelhoudersvergadering, heeft vastgesteld dat de huidige directie royaal op die objectieve criteria scoort. Die criteria en het nieuwe beloningssysteem dat inmiddels is vastgesteld, zijn in overeenstemming met de uitkomst van de discussie in de Tweede Kamer en met het standpunt van het kabinet. De manier waarop met de huidige contracten wordt omgegaan, is in overeenstemming met het beleid van het Ministerie van Economische Zaken, dat door de Tweede Kamer wordt gecontroleerd. Het nieuwe beloningsbeleid zal uitsluitend voor de nieuwe contracten gelden, want het afkopen van oude contracten zal meer kosten dan het oplevert. In het nieuwe beleid zal de vergelijkingsgroep niet langer alleen bestaan uit grote beursgenoteerde Amerikaanse, maar ook uit een aantal Nederlandse, overheidsgerelateerde ondernemingen. Op basis hiervan worden de beloningen in de nieuwe contracten vastgesteld. Sprekers eerste indruk is dat het nieuwe systeem niet tot grote verschuivingen zal leiden. Een kleine aandeelhouder kan wel uitspreken de beloningen te hoog te vinden, maar heeft verder geen zeggenschap. Als het kabinet en de Tweede Kamer van mening zijn dat er in de beloningsstructuur fundamentele wijzigingen moeten komen en dat die bijvoorbeeld een relatie moeten hebben met de beloningen in overheidsland dan moeten zij daarover een politieke discussie voeren. De staten van Drenthe kunnen dat niet.

De heer LANGENKAMP verzoekt het college het kabinet en de Tweede Kamer duidelijk te maken dat de beloningsstructuur niet een zaak van de aandeelhouders is. Als Essent op punt van de klachtenafhandeling een nul scoort, is een bonus van 80% wel erg hoog.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat de bonus op basis van vier criteria wordt toegekend: financiële prestaties - de staten kunnen een buitengewoon aantrekkelijk dividend tegemoetzien - veiligheid - op dat punt kan 5% van de bonus gescoord worden, maar is de score 0, omdat er een dodelijk ongeval is geweest - de klantendoelstellingen, bestaande uit klanttevredenheid, waarmee een maximale bonus van 10% kan worden verdiend, terwijl 5% is bereikt, klachtafhandeling - ook goed voor 10%, maar een score van 0% - en de public scorecard, waarbij de maximale 20% is gescoord. Daarnaast was er nog de medewerkerstevredenheid en klant- en resultaatgerichtheid, waarmee in totaal 5% kon worden gescoord. Een dergelijke scorecard geldt niet alleen voor Essent maar bij allerlei vergelijkbare ondernemingen. De aandeelhouders kijken of de RvC en de directie zich hebben gehouden aan de voorwaarden en of de criteria juist zijn toegepast.

Zoals het nu lijkt hebben zij zich daaraan gehouden. Als er daarom wat moet veranderen dan moet dat via wetgeving en die wetgeving is een zaak van het Rijk. Hiervoor hoeven geen extra acties in IPO-verband worden ondernomen, want hierover wordt al voldoende gesproken.

De heer HOLMAN vindt het niet duidelijk, of het college principieel van mening is dat er sprake is van een ongewenste ontwikkeling, waaraan paal en perk moet worden gesteld. De aandeelhouders kunnen de RvC opdragen bepaalde grenzen niet te overschrijden, daarvoor is geen uitspraak van de landelijke overheid nodig. Zelfs de huidige contracten zijn open te breken. Het is ook het belang van Essent zelf dat de maatschappelijke discussie over de hoogte van de salarissen en bonussen stopt.

Wil het college daarom niet overwegen of niet een wat daadkrachtiger standpunt nodig is, gebaseerd op een principiële keuze?

De heer ROELES merkt op dat ook zijn fractie de beloning erg hoog vindt. In tegenstelling tot de heer Holman meent hij dat de gedeputeerde zijn persoonlijke en politieke mening wel duidelijk heeft verwoord.

Ziet de heer Holman kans lopende contracten open te breken zonder dat dit geld gaat kosten?

De heer LOOMAN deelt de mening dat de beloningen excessief zijn. Aan deze exorbitante verhogingen, die nu al jaren doorgaan, moet een einde komen. De aandeelhouders moeten doen wat zij kunnen, maar eigenlijk is het tijd voor wettelijke maatregelen. Daar kunnen met name de regeringspartijen voor zorgen.

De heer SWIERSTRA is het hier volstrekt mee eens, hoewel de maatregelen die in de pen zijn, niet zullen leiden tot bedragen die volgens de gewone burger niet te hoog zijn.

Du moment dat de aandeelhouders zeggen dat bij het vaststellen van de criteria van een lager niveau moet worden uitgegaan, zeggen zij dat de ondernemingen niet meer op de markt mogen letten. Daarmee nemen de aandeelhouders verantwoordelijkheid voor het functioneren van de onderneming, van de waarde van hun beleggingen en van de waarde van hun rendementen.

De minister-president laat in een brief aan de Tweede Kamer weten dat het Kabinet graag wil dat de semi-publieke sector een beloningscode opstelt die aansluit bij de normen die in overheidsland gelden, maar voegt hieraan dat Essent niet tot de semi-publieke sector hoort. Hiermee wordt aangegeven dat bedrijven als Essent in wezen helemaal geen publieke onderneming meer zijn en dat deelneming daarin moet worden gezien als pure belegging.

Discussie over beloning binnen die bedrijven moet echt aan de Tweede Kamer worden overgelaten.

## **7. IPO-aangelegenheden**

Geen sprekers.

## **8. Brief van 20 oktober 2005, kenmerk 42/5.1/2005008504, over beantwoording vragen ex artikel 41 van de Reglement van Orde, van de leden Veenstra en Huizing (PvdA) inzake jaarverslag 2004 van Groningen Airport Eelde NV.**

De VOORZITTER deelt mee dat zich drie insprekers hebben gemeld.

De heer LAMBERS dankt voor de gelegenheid te mogen inspreken op een onderwerp dat hem zeer aan het hart gaat, namelijk de economische ontwikkeling van het Noorden van het Land, waarin de luchthaven een belangrijke rol speelt.

Omdat enkele elementen uit het Businessplan 2003 inmiddels achterhaald zijn, is het goed dit plan opnieuw ter discussie te stellen.

Volgens pagina 29 van het realistische scenario zal het aantal passagiersbewegingen in 2006 286.000 zijn, terwijl dit er in 2004 nog slechts 155.000 waren. Er kunnen in 2006 alleen 286.000 passagiersbewegingen gerealiseerd worden als een nieuwe dienst wordt geopend, maar Schiphol zit op slot en daarop kan dus geen "feeder" geopend worden.

Wanneer wordt uitgegaan van het normale groeicijfer van 2,6%, zal het aantal passagiersbewegingen in 2015 geen 361.000, maar slechts 206.000 zijn. Met dit aantal komt de luchthaven in het pessimistische scenario terecht, waarmee de exploitatie-uitkomst in 2015 uiteindelijk € 2 miljoen negatief zal zijn in plaats van dat een break-evenpoint zal zijn bereikt.

Bij het opstellen van het businessplan is ook geen rekening gehouden met het effect van eventuele milieu- en BTW-heffingen op vliegtuigbrandstof, terwijl het nu realistisch is voor de periode tot 2015 wel van een heffing uit te gaan.

Het Ruimtelijk Planbureau stelt in zijn rapport Verkenningen regionale luchthavens dat de vraag naar vliegdiens ten nauw samenhangt met de prijs. Een prijsstijging van 1% zal het volume met 1% laten dalen. Omdat tot 2015 een heffing van 10 % tot 20% mag worden verwacht, zal het negatieve volume-effect minimaal 10% zijn.

Al met al zal het exploitatieverlies in 2015 ten minste € 2,5 miljoen zijn.

De heer HOLMAN vraagt of de uiteindelijke conclusie van de heer Lambers is dat de plannen niet goed zijn dat de baanverlenging ter discussie moet worden gesteld of dat het vliegveld dicht moet.

De heer LAMBERS zegt dat er een nieuw bedrijfsplan moet komen waarin wordt uitgegaan van de huidige situatie. De prognose voor 2015 uit het plan uit 2003 is totaal niet meer realistisch. Hij kan zich daarbij voorstellen dat de discussie over die nieuwe bedrijfsplan ook invloed heeft op de nut-en-noodzaak-discussie. De baanverlenging staat hier buiten.

De heer HARLEMAN vraagt enige verduidelijking van het exploitatietekort van € 2,5 miljoen als gevolg van het geringe aantal passagiersbewegingen.

De heer LAMBERS zegt dat dit bedrag het aandeel in het exploitatietekort is vanwege het geringe aantal passagiersbewegingen. Het echte exploitatietekort kan wel veel hoger zijn.

Mevrouw NIEUWENHUIZEN vraagt of de heer Lambers ook berekeningen heeft gemaakt waarin de baanverlenging is meegenomen.

De heer LAMBERS zegt te zijn uitgegaan van het bestaande bedrijfsplan, waarin rekening is gehouden met de baanverlenging. Die baanverlenging heeft geen invloed op de cijfers over 2004 en 2005 en 2006. Hij heeft zich gebaseerd op het effect van het geringere aantal passagiersbewegingen.

De heer BOMHOF wijst erop dat de stijging van de brandstofkosten en de invoering van een BTW-heffing voor alle vliegvelden geldt, waardoor uiteindelijk alleen de burger pech heeft: hij moet meer betalen voor zijn ticket.

De heer LAMBERS gaat ervan uit dat de heffing voor alle tickets in Europa gaat gelden. Die tickets zullen 10% tot 20% duurder worden, als gevolg waarvan het Ruimtelijk Planbureau de vraag naar die tickets met hetzelfde percentage ziet afnemen. Door het afnemen van vluchten vanaf de kleine luchthavens, ontstaat weer meer ruimte op de grote mainports waardoor daar de neiging afneemt meer passagiers naar de kleinere luchthavens te laten gaan. De geringe groei van de kleine luchthavens in de afgelopen jaren zou dus nog meer kunnen afnemen.

De heer LANGENKAMP vraagt of de heer Lambers ook rekening heeft gehouden met de gevolgen van de hogesnelheidslijn.

De heer LAMBERS wijst erop dat een van de redenen voor de brandstofheffing is dat Europa meer prioriteit wil geven aan snelle treinverbindingen. Hij is bij zijn berekeningen niet uitgegaan van een negatief effect van de hogesnelheidslijn.

Inspreker de heer LINDENBERGH (zie bijlage 1).

De heer DE JONG wijst erop dat de staten in november 2003 statenstuk 2003-89 hebben behandeld en toen besloten hebben de aandelen over te nemen en een deel van het tekort voor rekening van de provincie te laten komen. In artikel 5 van het bijbehorende contract verplichten de kopers van de aandelen zich tot instandhouding van de luchthaven, maar daarbij worden geen termijnen genoemd.

De heer LINDENBERGH zegt dat die termijnen in de overeenkomst zijn opgenomen.

De heer HARLEMAN vraagt of de financiering van de luchthaven Eelde afwijkt van die van andere regionale luchthavens. Op het vliegveld Maastricht is het aantal passagiers in vier jaar met 27% gedaald, terwijl dat vliegveld een 2.500 meter baan heeft. Heeft dat vliegveld dezelfde problemen als Eelde?

De heer LINDENBERGH zegt zich niet in de andere luchthavens te hebben verdiept. Hij weet wel dat die intussen geen verlies meer draaien. De staten van Drenthe moeten zich bezighouden met de luchthaven Eelde. Zij kunnen het dan met zijn visie oneens zijn, maar zij kunnen op zijn minst de cijfers bekijken.

De heer HOLMAN vraagt welke aanbevelingen de heer Lindenbergh dan doet.

De heer LINDENBERGH dringt erop aan er rekening mee te houden dat in het huidige businessplan geen rekening is gehouden met de door hem genoemde tegenvallers. De staten moeten zich niet door die tegenvallers laten overvallen.

Hij wijst erop niet tegen vliegen te zijn, geenszins, want hij is oud-luchtmacht officier en vliegmiljonair, maar hij is wel tegen verspilling van gemeenschapsgeld. Sinds 1992 is er f 250 miljoen gemeenschapsgeld in het vliegveld gestoken.

Inspreker mevrouw JONKER herinnert aan de woorden van de heer Weggemans bij diens afscheid uit de provinciale politiek, namelijk dat de baanverlenging van het vliegveld hem al die jaren achtervolgd had.

Eelde is een goed geoutilleerde luchthaven, maar wel een met een beetje korte landingsbaan. Die korte baan was 25 jaar geleden een groot probleem, want toen hadden grote vliegtuigen een langere baan nodig. Met de huidige 737-800 is het mogelijk ook met een korte baan rechtstreeks vanaf Eelde naar verre vakantiebestemmingen te vliegen. Veel vakantiegangers, in 2004 waren dat er volgens het jaarverslag 119.000, hebben daar plezier van. Maar dan ineens is er sprake van 119.000 passagiersbewegingen, waarbij het gaat om mensen die zijn vertrokken en weer teruggekomen, dus in totaal misschien zo'n 60.000 passagiers. Maar hoe gaat het: er komt een vliegtuig aan met 80 passagiers aan boord, in Eelde stappen 80 nieuwe passagiers erbij in en er zijn in totaal 160 passagiersbewegingen. Stijgt het vliegtuig op, dan zijn er weer 160 passagiersbewegingen. Van die 160 passagiers stappen er 80 in Maastricht uit en daar komen er weer 80 nieuwe passagiers bij. Dan vertrekt het vliegtuig naar zijn bestemming en een week later gaat alles weer omgekeerd. Het aantal noordelingen dat van de vluchten gebruikmaakt, is dus veel kleiner dan het aantal passagiersbewegingen doet vermoeden.

Op 23 maart wordt in De Staatscourant het voornemen van de staatssecretaris van verkeer en waterstaat en de minister van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer bekendgemaakt. Hoe gaat het verder als de baan voorlopig niet of helemaal niet verlengd wordt? Wordt hiervoor ook nog een prognose gemaakt?

De VOORZITTER dankt de sprekers voor hun inbreng en opent de beraadslaging.

De heer VEENSTRA zegt dat het jaarverslag 2004 voor zijn fractie aanleiding was wat dieper in de materie te duiken. De fractie heeft een deskundige ingeschakeld, heeft met veel mensen in de omgeving van het vliegveld gesproken en heeft enkele weken geleden een gesprek gehad met de directie van het vliegveld. Al deze gesprekken hebben ertoe geleid dat de fractie gedeputeerde staten (GS) vraagt bepaalde activiteiten te ontwikkelen. Hoe denkt de commissie over deze voorstellen?

Twee jaar geleden hebben de staten op basis van het niet openbare bedrijfsplan en een aantal scenario's besloten aandeelhouder van het vliegveld te worden. Die scenario's waren nogal optimistisch, zo is nu gebleken. Er blijken namelijk nogal wat verschillen van mening te zijn over de te verwachten aantallen passagiers, de economische betekenis en de werkgelegenheidseffecten van de luchthaven. Ook de baanverlenging speelt nog steeds. Daarnaast zijn eenmalige activiteiten nogal zwaar meegewogen en is vaak verwezen naar de ontwikkelingen op andere vliegvelden.

De PvdA is niet tegen het vliegveld, is nadrukkelijk van mening dat er geïnvesteerd moet worden in Noord-Nederland en dat investeringen niet direct tot revenuen hoeven te leiden. Maar als aandeelhouder wil de fractie de gang van zaken goed volgen.



De fractie wil jaarlijks voor 1 juni een rapportage van GS naar aanleiding van het jaarverslag van Groningen Airport Eelde (GAE), waaruit moet blijken hoe het resultaat zich verhoudt tot de aannamen in het bedrijfsplan en wat hiervan de financiële gevolgen voor de provincie zijn.

De vertegenwoordiger van de provincie in de RvC moet bij GAE aandringen op het schrijven van een nieuw bedrijfsplan.

Voor 1 juli 2006 moeten GS met een gerichte analyse komen van het jaarresultaat over 2005, in welke analyse de aanbevelingen uit het rapport-De Wit moeten worden meegenomen.

De heer DE JONG vraagt of de fractie van de PvdA nu vooral de provinciale bijdrage ter discussie stelt, of vooral het oog heeft op de extra kosten die het gevolg zijn van de baanverlenging.

De heer VEENSTRA zegt dat zijn fractie de voorstellen 1 tot en met 3 van haar notitie aan de commissie voorlegt. De fractie wil dat het blijft bij de bedragen die twee jaar geleden beschikbaar zijn gesteld, maar als nu al blijkt dat er geld bij moet, moet dit duidelijk worden gemaakt, want de fractie wil daar niet achteraf mee geconfronteerd worden.

De heer BOMHOF wijst erop dat de provincie zich voor een periode van tien jaar heeft vastgelegd op een jaarlijkse bijdrage van € 308.000,--. Wat zijn dan de risico's?

De heer VEENSTRA wil zeker weten dit het bij dit in 2004 vastgelegde bedrag blijft. Als toch meer geld nodig blijkt te zijn, moet dit vooraf bekend worden.

De heer LANGENKAMP juicht het initiatief van de fractie van de PvdA toe. Met de door de heer Veenstra geformuleerde voorstellen kan GroenLinks in grote lijnen akkoord gaan, want GAE is voor GroenLinks al jaren een hoofdpijndossier.

De PvdA laat weten niet te willen tornen aan de aandelenoverdracht en aan de baanverlenging, maar de discussie in 2004 mondde niet uit in een besluit, maar had een open einde. Daarom is de datum 1 juni 2006 van belang.

Ten aanzien van voorstel 1 stelt spreker voor dat in de jaarlijkse rapportage gebruik gemaakt gaat worden van cijfers van het CBS. Het CBS rekent de transitpassagiers - in Eelde zo'n 30.000 per jaar - niet mee.

Hoe denkt de PvdA dat GS verantwoording af kunnen leggen over het beleid van een zelfstandig bedrijf als de luchthaven? Of ziet de PvdA GAE niet als zodanig?

In het reële scenario wordt in het bedrijfsplan in 2015 wel het break-evenpoint bereikt, maar daarna duurt het nog minstens zes jaar voor er waarde kan worden toegevoegd.

In voorstel 2 gaat het om een nieuw bedrijfsplan. Daarin moet ook rekening worden gehouden met de kostenverhouding tussen het vliegverkeer en het treinverkeer. Zo worden in Frankrijk de korte vluchten tussen de verschillende luchthaven al opgeheven omdat de HSL sneller, goedkoper en milieuvriendelijker is.

Het blijkt dat in het luchtverkeer de prijs veel belangrijker is dan de plaats van het vliegveld of het verzorgingsgebied. Zo zorgt een agressieve prijspolitiek in Twente voor een miljoen meer passagiers. Moet een dergelijk scenario ook in het nieuwe bedrijfsplan verwerkt worden?

GroenLinks ontvangt de analyse van het jaarresultaat graag voor 1 juni in plaats van voor 1 juli 2006, omdat 1 juni 2006 in het contract met de Staat wordt genoemd.

De heer VEENSTRA vraagt of de eindconclusie mag zijn dat GroenLinks het met de voorstellen eens is.

De heer LANGENKAMP bevestigt dit.

De heer BAAS zegt dat van de verdeeldheid die hij bij zichzelf in 2004 constateerde toen het om de aandelenoverdracht ging, nog niets is verdwenen. Vragen die eigenlijk nooit echt beantwoord worden, zijn wat nu het economisch belang van de luchthaven is, hoe de cijfers over de vliegbewegingen geïn-

terpreteerd moeten worden en wanneer de baanverlenging er nu eindelijk komt. Een bedrijf als de luchthaven vervult toch een heel andere maatschappelijke functie dan een bedrijf als Air Holland.

Sprekers fractie kan zich goed in de voorstellen van de PvdA vinden, omdat zij hoopt dat de zaken wat concreter op papier komen, op basis waarvan beslissingen voor de langere termijn genomen kunnen worden.

Voorstel 1 juicht spreker zeer toe. Het lijkt hem goed dat er jaarlijks voor 1 juni een rapportage van GS komt.

Spreker is niet tegen voorstel 2, maar vindt het wel van belang dat eerst goed wordt afgesproken wat onder een businessplan moet worden verstaan. Spreker kreeg hierover tien jaar geleden te horen dat een businessplan een sprookje is om geldschietters over de brug te laten komen. Het huidige businessplan lijkt daar ook op, maar aan een nieuw sprookje hebben de staten niets. Het is daarom beter te spreken van een goed meerjarenplan, waarin op basis van reële gegevens cijfers zijn opgenomen. Als dit wordt bedoeld, is sprekers fractie het ook met voorstel 2 eens.

Met voorstel 3 gaat spreker zonder meer akkoord.

De heer HAAR zegt dat het wat zijn fractie betreft vooral om twee dingen gaat: de bereikbaarheid van Noord-Nederland en de betekenis van het vliegveld voor de economische ontwikkeling. D66 maakt dan ook een zakelijke afweging.

D66 heeft in het verleden meermalen uitgesproken dat bij nut en noodzaak van het vliegveld vraagtekens gezet kunnen worden. Ondanks het feit dat het heel moeilijk is in de vliegwereld met prognoses te komen, wordt de toekomst vaak te rooskleurig voorgesteld. Aanvoerroutes van meer dan 200 km zijn voor een vliegveld geen bezwaar wanneer de prijs dan maar gunstig is.

Voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland bestaat op dit moment nog geen ander alternatief en als het vliegveld in die bereikbaarheid een rol kan spelen, mag het in stand houden ervan geld kosten. Nu maken een brandje in een trein op de IJsselbrug of een sneeuwbus Noord-Nederland onbereikbaar. Op het moment dat de HSL gerealiseerd is, wordt wat D66 betreft het vliegveld gesloten.

Uit de voorstellen van de PvdA spreekt een nuchtere benadering en daarom steunt D66 die voorstellen.

Mevrouw NIEUWENHUIZEN vindt het op zich positief dat partijen zich zorgen maken over de provinciale financiën. Voor alle partijen is het vliegveld kennelijk een zorg.

Spreeksters meent zich te herinneren dat in de discussie over de aandelenoverdracht een jaarlijkse rapportage is toegezegd, maar het is goed dat die toezegging nog eens op schrift komt.

Het lijkt spreekster logischer de punten 2 en 3 om te draaien: dus een eerst analyse van het jaarresultaat 2005 en mede naar aanleiding daarvan eventueel een nieuw bedrijfsplan opstellen dat dan op reële uitgangspunten is gestoeld.

Overigens is de OPD nog altijd voor verplaatsing van het vliegveld naar een veel ruimere locatie.

De heer BOMHOF wijst erop dat twee jaar geleden uitgebreid is gesproken over de financiële risico's die de staten lopen. Die risico's belopen niet meer dan de jaarlijkse bijdrage gedurende tien jaar en, als het helemaal misgaat, komt daar de prijs van het pakketje aandelen ter grootte van €6,- bij. Tot 2013 is daarmee het risico afgedekt.

Bij die discussie is ook het bedrag van het Rijk voor de afkoop van verliezen van €10 miljoen en de bijdrage voor de landingsbaan ad €18,2 miljoen besproken. Die bedragen staan op de bank en brengen rente op en het geld kan straks gebruikt worden voor de baanverlenging.

De heer HARLEMAN vraagt wat, wanneer zich de komende tien jaar grote tegenvallers voordoen en het vliegveld Eelde geen reserves meer heeft, de waarde is van de opmerking dat de staten per jaar maar €308.000,- inbrengen.

De heer BOMHOF zegt dat die vraag dan wel aan de orde komt. Maar zolang is vastgelegd dat de verplichtingen niet meer dan €308.000,- per jaar zijn, zijn er geen andere verplichtingen.

Op grond van de realistische scenario's uit het bedrijfsplan, voelt spreker er niets voor over "als-vragen" te spreken.

De heer HARLEMAN wijst erop dat de provincie verplicht is het vliegveld in ieder geval tot 2040 in stand te houden. Op welke juridische gronden kan een aandeelhouder dan besluiten slechts een x-bedrag van het verlies te dekken en zeggen dat, als het verlies meer dan € 1 miljoen per jaar is, het vliegveld zich maar moet redden.

De heer BOMHOF zegt dat wanneer er dan geen andere geldschietters zijn het vliegveld op de fles gaat en dat de provincie haar aandelenpakket ter waarde van € 6,-- kwijt is. Vervolgens ligt er dan wel een groot stuk grond, waarmee een heleboel andere mooie dingen kunnen worden gedaan, maar omdat dan de bestemming van de grond verandert, komt het Rijk even langs om 80% van de opbrengst te innen. Spreker wijst erop dat de staten al tweemaal per jaar een rapportage van de luchthaven krijgen. Dat het college daarnaast nog eens zijn licht laat schijnen op de jaarrekening, daarmee heeft de VVD geen moeite, maar het gaat haar te ver dat het college het jaarverslag nog eens grondig overdoet.

De heer VEENSTRA vindt dit een wat vaag standpunt. Is de VVD nu voor of tegen voorstel 1?

De heer BOMHOF zegt het voorstel wat te willen nuanceren. Hij wil veel papierwerk voorkomen als de gewenste gegevens al uit de halfjaarrapporten kunnen worden gehaald. Maar als de rapportage van het college bedoeld is als een toelichting, dan kan hij ermee leven.

De heer VEENSTRA zegt dat uit die rapportage duidelijk moet worden hoe het resultaat zich verhoudt tot de aannames in het bedrijfsplan. En als het nodig is, moet daarover maar een dik rapport verschijnen, want het gaat om veel geld.

De heer BOMHOF pleit voor enige bescheidenheid en terughoudendheid.

In 2003 werd ervan uitgegaan, althans in het bedrijfsplan, dat in 2005 de baanverlenging een feit zou zijn. Dat de exploitatie van de luchthaven nu tegenvalt, heeft alles te maken met het uitstel van de baanverlenging.

In de prognoses van 2003 tot 2015 gaat het steeds om gemiddelden en daarom moet er niet direct, als het in enig jaar wat tegenvalt, paniek ontstaan.

Een andere geruststelling is de vermogenssituatie van de luchthaven. De kosten lijken onder controle en het verlies wordt elk jaar kleiner, zaken die door de heer De Wit helemaal buiten beschouwing worden gelaten.

Als dan ook nog het aantal passagiers stijgt, kan de conclusie zijn dat er alleen in 2004 sprake was van een dip.

Wat de heer Lindenbergh zei over de luchtverkeersleiding, de baanverlichting en de afkoopsom hadden de staten drie jaar geleden eigenlijk moeten weten. Op die punten was het bedrijfsplan kennelijk fout. Op grond hiervan stemt de VVD in zoverre in met voorstel 2 van de PvdA dat er niet een geheel nieuw bedrijfsplan hoeft te komen, maar een update waarbij met name de door de heer Lindenbergh genoemde punten tegen het licht moeten worden gehouden.

De heer HARLEMAN vraagt naar het verschil tussen een nieuw bedrijfsplan en een update.

De heer BOMHOF zegt dat bij een update het bestaande plan aan nieuwe ontwikkelingen wordt getoetst.

De heer HARLEMAN heeft de indruk dat de PvdA hetzelfde wil.

De heer BAAS zegt dat de heer Bomhof zelf al zoveel gebreken noemt en bovendien de door de heer Lindenberg genoemde punten overneemt dat het in de praktijk gewoon een nieuw bedrijfsplan zal worden.

De heer BOMHOF bestrijdt dit.

Voorstel 3 lijkt hem een doublure van voorstel 1. Als de jaarstukken door het college van een begeleidende notitie worden voorzien, is er al sprake van een analyse van het jaarresultaat. Van het rapport-De Wit is de VVD niet zo gecharmeerd, omdat daarin vaak sprake is van waarschijnlijkheden en sommige zaken, waaronder de cijfers over 2005, buiten beschouwing zijn gelaten.

De heer LANGENKAMP vraagt waarom de heer Bomhof de termijn van zes jaar na het break-evenpoint, voordat er waarde wordt toegevoegd, niet zo gek vindt.

De heer BOMHOF zegt in 2003 het bereiken van het break-evenpoint in 2015 al voldoende te hebben gevonden. Door de latere aanleg van de baanverlenging schuift ook het break-evenpoint op. Als vanaf dan quitte wordt gespeeld, maakt de VVD zich geen zorgen over de termijn van zes jaar. Het heeft toch geen zin nu al te spreken over wat er in 2018 gaat gebeuren? Als het break-evenpoint is bereikt, staat het bedrijf op eigen benen. De aandeelhouders kunnen dan beslissen of zij er nog meer geld in willen stoppen. Als zij daarvan afzien en de luchthaven kan zichzelf niet bedruipen, voorziet het contract in wat er moet gebeuren.

De heer DE JONG is blij met het initiatief van de PvdA dat een goed voorbeeld is van dualistisch werken.

Met het statenstuk uit 2003 werden de volgende effecten beoogd: een goed functionerende luchthaven, een gestage toename van de werkgelegenheid en een versterking van het vestigingsimago van het Noorden. Als voornaamste argumenten om het statenstuk aan te nemen werden genoemd de stabiliteit in de verhouding tussen de overheden en de luchthaven en de mogelijkheid voor de luchthaven om gerichter en rustiger aan de uitvoering van het businessplan te kunnen werken. In november 2003 had beter besloten kunnen worden in het stuk ook een driejaarlijkse evaluatie op te nemen als middel om de vinger aan de pols te houden. De PvdA stelt nu eigenlijk iets dergelijks voor, al is daarvoor wel nodig dat die evaluatie tussen nu en 2014 nog eenmaal plaatsvindt.

De noordelijke reiziger zal erg gebaat zijn bij de baanverlenging, waarna met grotere toestellen zonder tussenstop op verre bestemmingen kan worden gevlogen.

De heer HARLEMAN leest in het rapport-De Wit dat de belangrijkste reden voor tussenstops is het oppikken van passagiers. Dat blijft na de baanverlenging gewoon zo.

De heer DE JONG zegt dat zijn fractie het rapport-De Wit toch wel een randstedelijk tintje vindt hebben. Het CDA heeft de indruk dat wanneer na baanverlenging non-stop met een vol vliegtuig kan worden gevlogen, dat goed voor de luchthaven is en dat dit ook een van de redenen is om tot baanverlenging over te gaan.

Met betrekking tot voorstel 1 sluit spreker zich aan bij de heer Bomhof. Een toelichting op het jaarverslag, waarbij wordt aangegeven of de gegevens waarvan destijds werd uitgegaan, nog steeds gelden, lijkt hem waardevol, maar hij heeft geen behoefte aan een heel nieuw rapport.

Hetzelfde geldt voor voorstel 2.

Als het om voorstel 3 gaat, is het CDA niet tegen een analyse, maar wel tegen dikke rapporten.

De heer KLOOS dankt de PvdA voor het stuk.

Niet ter discussie staat vandaag het vliegveld op zich noch de baanverlenging, al is het teleurstellend dat die baanverlenging nog niet is gerealiseerd, want ieder uitstel zorgt voor hogere kosten.

Op zich kan Drents Belang wel met de drie voorstellen van de PvdA uit de voeten.

Er zijn vijf aandeelhouders, namelijk de provincies Drenthe en Groningen, de stad Groningen en de gemeenten Assen en Tynaarlo.

Het hoofdvraag uit het rapport van De Wit is hoe het kan dat er op de luchthavens Rotterdam en Eindhoven wel sprake is van groei en dat Eelde achterblijft. Het rapport geeft op die vraag geen antwoord. Het rapport wijst wel op de ontwikkelingen in Lelystad.

Als vandaag wordt besloten Eelde te privatiseren, is natuurlijk de eerste vraag wat de aandelen opbrengen en de tweede vraag is dan of er vanuit de vrije markt wel animo is om het vliegveld in exploitatie te nemen. De antwoorden op die vragen zouden ook in de analyse betrokken kunnen worden.

De heer Lindenbergh noemt een groot aantal cijfers die in een update van het businessplan zeker moeten worden verwerkt. Pas daarna kan worden bekeken wat het bedrag van drie ton dat de provincie ieder jaar weggeeft, voorstelt en of het niet beter is het vliegveld helemaal te privatiseren.

Zolang de overheid aandeelhouder is van het vliegveld en dus een stukje verantwoordelijkheid heeft voor de exploitatie, moet de subsidie aan de luchthaven net zo worden bekeken als de subsidie op het openbaar vervoer.

Het lijkt spreker goed dat de provincie zolang zij aandeelhouder is en verantwoordelijk is voor zowel winst als verlies de gang van zaken periodiek evalueert.

Dat veel reizigers pas in Duitsland op het vliegtuig stappen, heeft alles met de prijs te maken.

De heer VEENSTRA is enorm blij met de manier waarop de commissie met de voorstellen van zijn fractie is omgegaan. Hij constateert een enorm draagvlak voor uitvoering van die voorstellen, al verschilt men af en toe over de details.

Als het college met de uitspraak van de commissie instemt, komt het waarschijnlijk wel met een uitwerking. Is het college niet van plan daarmee te komen dan zal de PvdA in de statenvergadering een initiatiefvoorstel indienen.

De heer HOLMAN vraagt wie dan het nieuwe businessplan moet maken en wie dat moet financieren.

De heer VEENSTRA zegt dat in voorstel 2 staat dat het gaat om een businessplan dat moet worden opgesteld door GAE.

De heer BOMHOF gaat ervan uit dat de RvC regelmatig een update wil. Die zijn er dan misschien ook al wel. Er is ook nog een nieuw bedrijfsplan gemaakt voor de Raad van State.

Drenthe heeft maar 30% van de aandelen en wil de RvC onder de indruk zijn van het verzoek van Drenthe dan zal Drenthe in ieder geval een grote aandeelhouder mee moeten krijgen.

De heer VEENSTRA zegt dat dit voorstel zeker onder de aandacht van de andere aandeelhouders zal worden gebracht en dat de vertegenwoordiging in de RvC zal worden opgedragen aan te dringen op een nieuw bedrijfsplan.

De heer BOMHOF vindt het opvallend dat de andere aandeelhouders sinds 2003 zo rustig zijn.

## TWEDE TERMIJN

De heer LANGENKAMP vraagt zich af, nu het volgens de fractie van de PvdA niet over de baanverlenging of over de aandelen gaat, waar de discussie dan wel om gaat. Het eind van de discussie in 2004 was, dat 1 juni 2006 een belangrijke datum zou zijn, omdat er voor die tijd een uitspraak van de Raad van State moest komen. Het college zei toen dat wanneer de baanverlenging op 1 juni 2006 niet aan de orde is, het college bij de staten terugkomt, omdat dan opnieuw moet worden onderhandeld en de staten dan de gelegenheid hebben aan te geven of zij al dan niet bereid zijn nog even te wachten. Als er op 1 juni 2006 geen zicht is op een onherroepelijk aanwijzingsbesluit op redelijke termijn, worden de overeenkomsten ontbonden, zei het college toen.

Is het college van plan de toen gedane toezeggingen gestand te doen?

In de vorige discussie heeft de fractie van de PvdA aandacht gevraagd voor de spagaat waarin de provincie terecht komt vanwege haar rol van zowel aandeelhouder als toezichthouder. Dit was voor Limburg een reden om geen aandeelhouder meer te willen zijn van het vliegveld Beek. Drenthe is voor 30% aandeelhouder en voor 100% toezichthouder. Kan iemand die zowel aandeelhouder als toezichthouder is, beide functies wel goed uitvoeren? Zo wil de aandeelhouder graag dat er 's nachts vrachtluchten plaatsvinden, maar de toezichthouder wil dit waarschijnlijk juist niet. Dat was de reden voor het voorstel van GroenLinks om de aandelen over te dragen aan de provincie Groningen en Drenthe het toezicht te laten houden.

(De heer Roeles verlaat de vergadering.)

De heer HOLMAN wijst erop dat de fractie van de OPD iedere discussie over de luchthaven aangrijpt om een pleidooi te houden voor verplaatsing van de luchthaven naar de Eemshaven en dat GroenLinks dit agendapunt nu aangrijpt aan om oude standpunten te vertolken. Als GroenLinks een nieuwe discussie over de luchthaven wil, moet het daartoe een onderbouwd verzoek indienen, maar zo'n discussie kan niet nú plaatsvinden.

De heer BOMHOF is het met de heer Holman eens. Als de heer Langenkamp alle commissieverslagen en de antwoorden op alle vragen over de luchthaven nog eens naleest dan weet hij precies wat er allemaal al besproken is. De baanverlenging is niet aan de orde.

De heer LANGENKAMP zegt slechts te verwijzen naar een toezegging van het college.

De VOORZITTER vraagt de sprekers of naar hun mening voldoende op hun inbreng is gereageerd.

De heer LINDENBERGH erkent dat er altijd nieuwe cijfers en nieuwe scenario's zijn te bedenken, maar op een punt hebben provincie noch luchthaven de cijfers in de hand. Het gaat om de luchtverkeersleiding. Nog maar een paar jaar geleden waren er 36 fulltimers, nu zijn het er nog 25, maar volgens het reorganisatieplan mogen dit er slechts 8 zijn. Bij uitvoering van dit plan moet de luchthaven een groot deel van de tijd sluiten. De luchtverkeersleiding betaalt de mensen uit een tijdelijk potje, maar handelt hiermee niet alleen in strijd met de afspraken met verkeer en waterstaat, maar ook in strijd met internationale afspraken. Alle diensten van de luchtverkeersleiding moeten kostendekkend zijn en er mogen geen potjes gevormd worden. Over deze kwestie moet de provincie in overleg gaan met de luchthaven en die op zijn beurt met de luchtverkeersleiding. De huidige subsidie komt neer op staatssteun die niet in Brussel is aangemeld en dus niet is afgedekt.

Mevrouw JONKER wijst erop dat de toenmalige gemeente Roden van haar aandelen afzag, waarna de overige aandeelhouders besloten het hierdoor ontstane tekort voor hun rekening te nemen. Die aandelen konden toen niet op de particuliere markt gebracht worden.

Sinds 1991 is er geen onafhankelijk advies meer uitgebracht over de luchthaven en wellicht is zo'n advies toch goed wanneer een bedrijfsplan moet worden opgesteld.

De heer BOMHOF merkt op dat het bij Roden ging om 0,1% van de aandelen, dus een verwaarloosbaar aantal.

De heer SWIERSTRA lijkt het duidelijk dat de luchthaven er zal blijven, inclusief de baanverlenging. In 2003 is besloten de aandelen van het Rijk over te nemen en gedurende tien jaar een vast bedrag te reserveren voor verliesafdekking. De termijn van 40 jaar is uitsluitend relevant voor het geval de luchthaven om wat voor reden dan ook zou ophouden te bestaan. In dat geval zal de woekerwinst met de voormalig aandeelhouder het Rijk moeten worden gedeeld. Voor het overige staat het de staten vrij om na de termijn van tien jaar verliesafdekking te besluiten wat zij willen.

De ontwikkeling van de luchthaven is zowel voor de waarde van de aandelen als voor de economische ontwikkeling van het Noorden van belang. In die zin moet Drenthe als een van de aandeelhouders de vinger zeker aan de pols houden.

De luchthaven heeft een directie die scherp gecontroleerd wordt door de RvC. De staten van Drenthe hebben heel expliciet besloten geen rechtstreekse vertegenwoordiger meer te willen hebben in die RvC, maar slechts een commissaris op afstand. In die zin kan de vertegenwoordiging van de provincie niet echt iets worden opgedragen, maar kan er wel aandrang op hem worden uitgeoefend. Het college zal de heer Van der Hek van het standpunt van de staten op de hoogte brengen, maar daarbij moet er wel rekening mee gehouden worden dat hij zonder last of ruggespraak in de RvC staat voor het belang van de onderneming.

De vraag om actualisering van gegevens zal worden overgebracht, maar de luchthaven besluit zelf hoe hij dit doet.

De staten krijgen de jaarverslagen, waaraan het college een eigen analyse toevoegt. Het oude bedrijfsplan was geschreven voor het moment van de overdracht van de aandelen.

Behalve het rapport-De Wit liggen er nog tal van rapporten.

Het is van belang dat er een analyse komt van wat aannemelijk is, maar het belangrijkste is dat de luchthaven binnen de door de staten gestelde randvoorwaarden de mogelijkheid krijgt te ondernemen.

Met de aandelenoverdracht zijn de aandelen van Roden aan de resterende partners toegedeeld.

Eelde beschouwen als een mogelijke "hub" voor Hamburg past prachtig in de noordelijke ontwikkelings-as.

Er is geen sprake van een spagaat bij de handhaving, want de luchthaven moet zich houden aan de openingstijden.

Binnenkort komt de kwestie van de overdracht van de luchtvaarttaken aan de regio, aan de provincies, aan de orde en op dat moment komt de verhouding tussen de positie als aandeelhouder en die als toezichthouder in beeld. Daarover zal dan gediscussieerd moeten worden.

De afspraak is dat er op 1 juni 2006 zicht moet zijn op de baanverlenging, omdat anders de basis wegvalt onder het conglomeraat van afspraken met het Rijk en de andere partners.

In een recente brief wijst de staatssecretaris erop dat in de overeenkomst tot baanverlenging de mogelijkheid is opgenomen de aandelenoverdracht te heroverwegen indien op 1 juli 2006 geen redelijk vooruitzicht bestaat op een onherroepelijk aanwijzingsbesluit. Zij is nog altijd van mening dat de luchthaven na baanverlenging een goede toegevoegde waarde voor de regio zal hebben.

De staten zouden zich daarom met de inhoud en de toekomst van het vliegveld bezig moeten houden.

De heer VEENSTRA zegt dat de voorstellen van zijn fractie daarop gericht zijn. GS nemen de voorstel wel over, maar proberen ze wel een beetje af te zwakken.

Nu de andere fracties wel met de voorstellen instemmen, gaat hij ervan dat het college die voorstellen wel gaat uitvoeren, dus dat de staten op 1 juli een tweetal rapportages ontvangen en dat het rapport van De Wit nadrukkelijk wordt betrokken bij de analyse van het jaarresultaat over 2005.

De heer BOMHOF wijst erop dat de commissie toch wel wat genuanceerder was.

De heer VEENSTRA erkent dit, maar houdt staande dat de meerderheid van de commissie de voorstellen onderschrijft.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het geen kwestie van afzwakken van de voorstellen is, omdat het college een ordentelijke discussie met de staten wil voeren op basis van een gezamenlijke ambitie.

Maar hierbij moeten staten en college wel nadrukkelijk rekening houden met hun verantwoordelijkheid en positie. Drenthe is immers slechts een van de aandeelhouders. Het college zal met een analyse komen, maar die analyse moet dan wel vanuit dat gezichtspunt worden gelezen.

## **9. Statenstuk 2006-220: Wijziging Financiële verordening Drenthe 2004**

De heer HUIZING deelt mee dat zijn fractie akkoord gaat met het voorstel dat overeenkomstig de afspraken in de Werkgroep Programmabegroting is.

Spreeker meent dat ook is afgesproken dat de Verordening onderzoeken doelmatigheid en doeltreffendheid zou worden bekeken.

Volgens artikel 2 van die verordening moet er jaarlijks tegelijk met de begroting een onderzoeksplan verschijnen. Zoals het nu is geformuleerd sporen de tekst van de verordening en de toelichting daarop niet met elkaar en de afspraak was dat die teksten op elkaar zouden worden afgestemd.

Mevrouw NIEUWENHUIZEN gaat akkoord met het voorstel. Zij gaat ervan uit dat de productenrealisatie net als de productenraming voor de staten ter inzage komt te liggen.

Het is belangrijk dat begroting, de jaarstukken en de toelichting op de programma's zo "SMART" mogelijk zijn.

De heer SWIERSTRA stelt voor het door de heer Huizing genoemde punt in de Begeleidingscommissie Accountant (BCA) te bespreken.

De VOORZITTER constateert dat het stuk de A-status kan krijgen.

#### **10. Statenstuk 2006-222: Derde wijziging Begroting 2006**

De heer HUIZING is er geen voorstander van tijdelijk personeel te betalen uit posten die daarvoor niet bestemd zijn. Nu wordt in programmaonderdeel 38209 het krediet dat bedoeld is voor subsidiëring van festivals verlaagd om tijdelijk personeel te betalen. Wat zijn de consequenties daarvan?

Mevrouw NIEUWENHUIZEN vraagt of er, nu het Rijk de subsidie voor uitvoering van de Wet archeologische monumentenzorg met € 1,5 miljoen heeft verlaagd, nog wel voldoende overblijft om de aanloopkosten van die wet te financieren.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat het college de taakstelling op zich heeft genomen om ervoor te zorgen dat die wet geïmplementeerd wordt.

Om de festivals toch mogelijk te maken, is de nu gekozen oplossing voor de financiering van tijdelijk personeel de enige optie. Het organiseren van festivals brengt veel werk met zich, waarvoor anders geen geld is.

De VOORZITTER stelt vast dat ook dit stuk de A-status kan behouden.

(De heer Swierstra verlaat de vergadering.)

#### **11. Brief van 21 december 2005, kenmerk 51/5.3/2005011403, van het college van gedeputeerde staten, over het Rapport toerisme in cijfers 2005**

De heer LANGENKAMP vraagt of het rapport wel aan de verwachting voldoet, nu zoveel getallen – logies/ontbijt, tweede woningen, watersport, horeca - van de cijfers van Toerdata moeten worden afgetrokken.

Blijkt uit dit rapport of Drenthe met zijn beleid op de goede weg is, of bieden de in het rapport genoemde cijfers een onderbouwing voor veranderingen?

Het rapport heeft betrekking op 2004 en als daar in maart 2006 nog over gediscussieerd moet worden, is dat rijkelijk laat.

In het rapport wordt vooral gewezen op de verschillen tussen Groningen en Drenthe in plaats dat een beeld wordt gegeven van de ontwikkelingen in provincies als Zeeland en Gelderland.

Via internet kan continu onderzoek plaatsvinden, waardoor aan het eind van iedere maand de ontwikkelingen duidelijk worden.



Wat is dan nog het nut van het voorliggende rapport?

De heer LOOMAN is met de heer Langenkamp van mening dat het voorliggende rapport moeilijk te vergelijken is met andere rapporten.

Als de heer Langenkamp zich na lezing van dit rapport afvraagt of Drenthe wel op de goede weg is, heeft hij wel selectief gelezen. In het rapport wordt wel gemeld dat Drenthe het slechter doet, maar even verderop staat wel dat de werkgelegenheid zich beter ontwikkelde. En daar gaat het uiteindelijk om! Bovendien heeft het rapport betrekking op 2004 terwijl de nieuwe promotiecampagne pas in 2005 van start is gegaan.

Monitoring van de ontwikkeling in toerisme en recreatie kan alleen op basis van cijfers geschieden. Daarbij zijn aantallen huisjes niet zozeer van belang als wel de werkgelegenheid. Het onderzoek zou zich daarom meer moeten toespitsen op hoe de werkgelegenheid in deze sector in Drenthe zich ontwikkelt ten opzichte van de landelijke ontwikkeling en ten opzichte van de ontwikkeling van de algemene werkgelegenheid.

De heer HOLMAN is het met de heer Looman eens dat het er vooral om gaat de cijfers te krijgen die echt nodig zijn. Het kost allemaal nogal wat en daarvoor moet de provincie wel relevante informatie terugkrijgen. Een gericht onderzoek tegen minder kosten moet de insteek zijn. Discussiëren over cijfers van anderhalf jaar geleden vindt hij niet interessant.

De heer DOHLE wijst erop in 2003 al te hebben gevraagd naar nut en noodzaak van een rapport als dit. Het gaat uiteindelijk niet om wat erin staat, maar om wat ermee wordt gedaan.

Nu Drenthe inmiddels een eigen marketingorganisatie heeft, moet juist die de ontwikkeling in de markt volgen. In een snel fluctuerende markt moet op een andere manier gemonitord worden en spelen cijfers van anderhalf jaar geleden nog nauwelijks een rol.

Spreker vraagt zich af of het verzamelen van dit soort van informatie wel een taak van de provincie is. Het lijkt hem veel beter Marketing Drenthe Plus te vragen de provincie jaarlijks te informeren over de ontwikkelingen en over het resultaat van de campagne; hiervoor zou die organisatie wat extra geld kunnen krijgen. De basis voor het nieuwe seizoen wordt nu gelegd en nu kan nog op trends worden ingespeeld.

De heer WENDT vindt het voorstel van de heer Dohle best aardig.

Hij heeft het voorliggende rapport gelezen - heel boeiend om te lezen hoeveel kampeerreinen er zijn - maar heeft zich daarbij afgevraagd hoeveel van de daarin opgenomen tabellen eigenlijk wel kloppen. Zo worden wedstrijden van de BVO Emmen volgens het rapport elke week door 8.600 mensen bezocht.

De heer HAAR zegt de in het rapport genoemde cijfers vooral als indicatie voor een bepaalde tendens te lezen, een tendens in puur kwantitatieve zin, want cijfers over werkgelegenheid en omzet ontbreken. Het is veel beter Marketing Drenthe Plus met dit onderzoek te belasten: de cijfers zijn dan op kortere termijn beschikbaar, waardoor zo nodig nog een extra impuls kan worden gegeven en de toeristische en economische ontwikkelingen wat beter in samenhang kunnen worden bekeken.

Mevrouw NIEUWENHUIZEN zegt dat haar fractie de mening van de heer Dohle van harte onderschrijft.

De heer HOLMAN vindt het voorstel van de heer Dohle ook prima, maar betekent dit dat het project Toerdata-Noord dat nogal wat kost wordt geschrapt en dat de provincie staat voor de extra kosten van Marketing Drenthe Plus?

De heer DOHLE zegt niet te weten hoe lang het contract nog doorloopt. Verder moet duidelijk zijn welke gegevens de provincie wil hebben. Als er goed marketing wordt bedreven wordt niet alleen naar de eigen ontwikkeling gekeken, maar wordt die ontwikkeling ook afgezet tegen ontwikkelingen elders. Wat het allemaal gaat kosten, weet hij dus niet.

De heer HOLMAN zegt dat het ook niet per se voor hetzelfde bedrag moet. Het gaat erom dat wanneer een opdracht wordt gegeven, de provincie ook voor de extra kosten moet staan.

De heer LOOMAN merkt op dat het de heer Dohle ook heeft gezegd dat het niet om het geld gaat.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat hiervoor ook eerst overleg nodig is met Marketing Drenthe Plus.

De heer KLOOS vindt de gesignaleerde toename van de werkgelegenheid een plus. Voor het overige schaaft hij zich achter het door de heer Dohle gehouden verhaal.

De heer WEGGEMANS wijst erop dat natuurlijk alles kan worden onderzocht. Het doel van dit onderzoek was te zorgen voor een consistente set van basisgegevens en onderzoeksmateriaal om voor een reeks van jaren zicht te krijgen op het presteren van de aanbodzijde van de markt. Voor de continuïteit van het eigen beleid zijn die gegevens nodig. Los van het toerisme is de provincie gehouden aan beleidsontwikkeling te doen. Aanvragen bij het Samenwerkingsverband Noord-Nederland moeten onderbouwd worden en de gegevens daarvoor komen uit onderzoek. Bovendien worden deze onderzoeksgegevens als input gebruikt bij andere studies en haalbaarheidsanalyses.

Dat de gegevens pas laat beschikbaar zijn, is omdat voor jaargegevens is gekozen. Natuurlijk kunnen ook quick scans gemaakt worden, maar Groningen, Fryslân en Drenthe hebben daar in dit geval niet voor gekozen. Quick scans zijn handig om direct na de zomer te weten wat er is gebeurd, waarom en welke consequenties dit voor de toekomst heeft.

In geen enkele regio worden dergelijke onderzoeken door een andere instantie dan de overheid gedaan. Er is een contract dat tot en met 2007 loopt, maar wanneer deze zomer de VVV weer ter sprake komt, kan natuurlijk wel bekeken worden hoe het onderzoek na 2007, of misschien al in 2007, moet worden ingericht.

Spreker geeft onmiddellijk toe dat het rapport wel onjuiste cijfers zal bevatten, maar wijst erop dat het om de uiteindelijke trend gaat. Het ISM heeft laten weten bij het onderzoek ook wel de diepte in te willen gaan, zonder dat dit behoeft te betekenen dat iets voortaan totaal anders moet, of juist zo moet doorgaan.

Wanneer de VVV de opdracht krijgt quick scans uit te voeren dan zal die organisatie meer geld moeten krijgen.

Spreker raadt de staten aan in 2006 niets te veranderen; willen zij het contract uitzitten dan hoort 2007 daar ook nog bij.

## TWEEDE TERMIJN

De heer LANGENKAMP wijst erop dat dit niet het enige rapport is. Het ISM haalt zijn gegevens uit het rapport Toerisme werkt in Drenthe van Toerdata. De rapporten zijn dan ook bijna gelijk, maar de provincie betaalt voor beide.

De RECRON gebruikt het rapport van Toerdata en betaalt hier net als de Kamer van Koophandel aan mee. Waarom zou de provincie dan nog iets dubbel doen?

De heer WEGGEMANS wijst erop dat de overheid ter onderbouwing van haar eigen beleid ook graag iets in handen heeft.

De heer LANGENKAMP vindt dit een goed uitgangspunt, maar meent dat dan ook van de cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek gebruik kan worden gemaakt. Daarnaast kan op internet per week de stand van zaken met betrekking tot de boekingen worden bekeken.

De heer LOOMAN zegt dat de rapporten niet dezelfde informatie geven. Toerdata Noorden focust veel meer op de noordelijke situatie. Het is alleen jammer dat niet duidelijk is hoe het Noorden het in verge-

lijking met de rest van het land doet. Als bij beide onderzoeken van dezelfde definities wordt uitgegaan, wordt dit al een stuk duidelijker.

De staten willen monitoren wat de effecten van de promotie zijn op de werkgelegenheid. Hij acht het wenselijk dat onderzocht wordt of de gelden daarvoor op de juiste manier zijn besteed en het beoogde effect hebben.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat in die cijfers wel in het andere rapport staan.

De heer LOOMAN meent dat die cijfers juist ook in het rapport van Toerdata-Noord moeten zijn opgenomen.

De heer DOHLE wijst erop dat de werkgelegenheidscijfers per dag digitaal aangeleverd kunnen worden. De analyse van de vraagkant verschilt natuurlijk van die van de aanbodkant en als de cijfers van de aanbodkant voor de onderbouwing van een aanvraag nodig zijn, dan heeft spreker daar begrip voor. Maar de waarde van het voorliggende rapport is voor een statenlid zo klein dat het voldoende is dat het digitaal beschikbaar is.

De heer WEGGEMANS is het inmiddels duidelijk dat beide rapporten nogal met elkaar verweven zijn en dat de opstellers over en weer elkaars gegevens gebruiken. Het is hem ook duidelijk dat de staten op het terrein van toerisme en recreatie redelijk kritisch zijn en hij beschouwt het dan ook als een uitdaging om voor de zomer van 2006 met iets te komen waarmee de provincie weer vier jaar verder kan. Tot en met 2006 is alles geregeld, maar daarna is er helemaal niets meer.

Het gaat spreker om meer dan het doorzetten van een trend of het doorvoeren van verandering, het gaat ook om het verkrijgen van enige continuïteit in de gegevens, want alleen op basis daarvan kunnen andere overheden worden verleid om in Drenthe in de toeristische of recreatieve sector te investeren. Als de staten het allemaal anders willen, wordt dat in september wel duidelijk, maar het college is in ieder geval niet van plan om er na 2006 mee te stoppen.

## **12. Sluiting**

De VOORZITTER sluit de om 16.32 uur de vergadering.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie van 19 april 2006.

, voorzitter

, commissiegriffier

TOEZEGGING: Geen.

## HANDOUT COMMISSIEVERGADERING DRENTSE STATEN 15 MAART DE FINANCIEN VAN GAE

Zoals u zojuist hebt gehoord liggen de opbrengsten van het vliegveld structureel gezien naar alle waarschijnlijkheid aanzienlijk lager dan u in het business plan 2003 wordt voorgehouden. Het gezamenlijke effect belooft tenminste 2,5 miljoen euro.

Maar ook aan de kostenkant ziet het er minder rooskleurig uit.

**1. Financiering baanverlichting.** In 1995 werd het renovatieproject baanverlichting van 9,4 miljoen gulden = 4,3 miljoen euro voor 100% door de aandeelhouders gefinancierd: "à fonds perdu". Voor dit soort kwetsbare investeringen geldt een afschrijvingstermijn van maximaal 15 jaar. Zo rond 2010 komt dus opnieuw de vraag: "Wie financiert het renovatieproject baanverlichting". Niet het vliegveld zelf, want daarvoor hebben ze niet gereserveerd. Financiering door derden is niet erg waarschijnlijk omdat alle gebouwen en terreinen onder hypotheekbeslag van de staat liggen. Wie blijven over? Juist de huidige aandeelhouders. Het gaat tegen die tijd om een bedrag van circa 10 miljoen euro. In uw meerjarenplan kunt u dus hier al rekening mee houden. Want volgens de deal met de staat bent u contractueel verplicht - koste wat kost - de luchthaven hele dagen tot 2040 open te houden.

**2. Luchtverkeersleiding.** In het business plan staat: "Uitgangspunt is dat de commerciële ontwikkeling van de luchthaven niet beperkt wordt door grenzen aan de feitelijke beschikbaarheid van verkeersleiding". De luchthavendirectie spreekt zelfs van een definitieve regeling. Wat is echter de werkelijke situatie. Nog in 2002 bedroegen de kosten van de luchtverkeersleiding 4,7 miljoen euro. De heffingen op vliegbewegingen bedroegen slechts 0,4 miljoen euro, minder dan 1/10 de. De staat heeft zich - zoals bekend - met ingang van 2005 geheel teruggetrokken uit de financiering van de luchtverkeersleiding. Uit een tijdelijk potje suppleert nu de luchtverkeersleiding zelf het tekort. In een brief van de directie van de luchtverkeersleiding aan de heer Meulendijks gedateerd 21 januari 2003 wordt echter gesteld: "Deze mogelijkheid is gelegen in het aanwenden van financiële fondsen van een overigens onzekere toekomstige omvang - welke bestemd zijn voor VFR, vrijgestelde vluchten alsmede de bedrijfsvoering van onze Regional Unit waarvan de luchtverkeersdienstverlening op Groningen Airport Eelde deel uitmaakt". Dat is toch even iets anders dan een definitieve regeling, zoals de heer Meulendijks ons wil laten geloven. Ook daarvoor kunt u in uw meerjarenplan vast een reservering gaan maken. Per luchtverkeersleider kunt u 100.000 euro opnemen. Thans zijn het er meer dan 25. De heffingen zijn echter slechts goed voor 6 luchtverkeersleiders. Dat aantal betekent wel sluiting in de weekenden en in de randuren 's ochtends en 's avonds en dat staat het contract met het rijk niet toe. Nogmaals de huidige aandeelhouders hebben de verplichting op zich genomen het vliegveld open te houden.

**3. Reserve afkoopsom rijk en subsidie baanverlenging.** In de boeken van de luchthaven

eind 2004 staat in totaal een reserve van euro 29,0 miljoen. Iedereen weet dat zonder liquid middelen een reserve niet veel voorstelt, namelijk niets. En wat is de stand van de liquide middelen eind 2004: euro 23,7 miljoen. Dat is een verschil van euro 5,3 miljoen. Op deze manier raakt de luchthaven wel heel snel door zijn contanten. Vraag is: waar heeft de heer Meulendijks dat geld gelaten. Stevenen de aandeelhouders soms af op een tekort op de baanverlenging.

**4. Huidige verlies.** De luchthaven suggereert dat het huidige verlies euro 1 miljoen bedraagt. Echter. Door creatief boekhouden worden enkele tijdelijke posten in de schaduw gezet. Ten eerste: er zijn tijdelijke rentebaten van bijna 0,20 miljoen euro, maar ook de zogenaamde afschrijvingen op de baanverlichting zijn fictief en worden teruggeboekt. Verder wordt voor groot onderhoud slechts 50.000 euro per jaar gereserveerd, dat is minder dan 0,2 % van de gebouwen en installaties. Dat zou minstens het 10-voudige moeten zijn. Al met al ligt het structurele tekort niet op een niveau van 1 miljoen euro, maar meer in de buurt van de 2 miljoen euro. Nog enkele jaren en dan is dat de barre werkelijkheid.

Deze euro 2 miljoen kan grotendeels worden opgeteld bij de eerder genoemde euro 2,5 miljoen. En daarbij komt dan nog de tijdbom van de financiering van de luchtverkeersleiding van circa 3 miljoen euro, de baanverlichting van 10 miljoen euro en mogelijk zelfs enige miljoenen van de baanverlenging.

Het wordt - zou ik zeggen - tijd voor een onafhankelijk onderzoek door een gerenommeerd accountantskantoor. Wellicht iets voor de Noordelijke Accountantsunie. Met de heer Swierstra in de stuurgroep. Dan is de objectiviteit ook geregeld.

Tot slot. Ben ik tegen vliegen. Geenszins. Ik ben oud luchtmachtofficier en vliegmiljonair. Maar ik ben wel tegen verspilling van gemeenschapsgelden. En dat is voor dit vliegveld sinds 1992 - toen ik me voor het eerst hierin ging verdiepen - ondertussen opgelopen tot 250 miljoen gulden.

## Lijst van toezeggingen Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie

Nr	Datum toezegging	Korte termijn (binnen 3 maanden)	Afdoening	✓
1.	19-01-2005 SC BFE	De heer SCHAAP zegt toe dat op het moment dat het college er zicht op heeft hoe de projecten die in het kader van de wederopbouw in Azië worden aangepakt, de staten worden geïnformeerd.		
2.	25-05-2005 SC BFE	De heer SCHAAP zegt toe dat de staten te zijner tijd geïnformeerd zullen worden over de uitkomsten van het gesprek met de brancheorganisaties in de bouw.		
3.	06-04-2005 SC BFE	De heer SWIERSTRA zegt toe het schema van aftreden van de leden van de RvC van Essent aan de commissie toe te sturen.		
4.	25-05-2005 SC BFE	De heer SWIERSTRA zegt toe nadere informatie te verstrekken over de actualisatie van de vaarweg Meppel - de Punt.		
5.	19-10-2005 SC BFE	De heer SWIERSTRA wil met de Staten in discussie over Het model en de controle van de sturing en zal de WMD nadere informatie laten verstrekken over de deelnemingen, de risico's en alles wat daarmee annex is.		
6.	19-10-2005 SC BFE	De heer SWIERSTRA deelt mee dat bij de schriftelijke beantwoording van de vragen ook zal worden meegedeeld welk deel van het ambtelijk apparaat nog deze collegeperiode kan worden gescreend.		
7.	19-10-2005 SC BFE	Mevrouw KLIP zegt toe dat de vraag over het programma zorg schriftelijk wordt beantwoord.	01-02-2006	
8.	30-11-2005 SC BFE	Mevrouw KLIP zegt toe dat de commissie nog een overzicht krijgt van alle cijfers die betrekking hebben op de huisvestingsplannen. Die cijfers zullen logischer gegroepeerd worden en ook de gebruikelijke huisvestingskosten zullen daarbij worden vermeld.		✓
		<b>Lange termijn</b>		
1.	14-09-2005 SC BFE	De heer SCHAAP zegt dat de effecten van fase II van "Da's nou Drenthe!" in het najaar van 2006 worden meegedeeld.	01-10-2006	
2.	09-11-2005 PS	De heer SWIERSTRA zegt toe dat het college zal proberen voor de rapportage na vier maanden zoveel mogelijk informatie te verzamelen voor de tussentijdse evaluatie van het collegeprogramma om op die manier vragen van de staten bij de Voorjaarsnota 2006 zo adequaat mogelijk te kunnen beantwoorden.	17-05-2006	

		<b>Moties</b>		
1.	PS 22 maart 2006 M1	PS draagt met betrekking tot de gedragscode Integriteit CdK, GS en PS het college op de afgesproken evaluatie, 2 jaar na vaststelling van de gedragscode, voor te bereiden en bij die voorbereiding nadrukkelijk na te gaan of de gedragscode integriteit aan kwaliteit en hanteerbaarheid kan winnen door begrippen als "integriteit" en "voorbeeldfunctie" nader uit te werken in termen van concreet en/of ontoelaatbaar gedrag.	Najaar 2006	
2.	PS 22 maart 2006 M2	PS draagt het college op zich maximaal in te blijven spannen om de beloning van de leden van de Raad van Bestuur van Essent nv zo spoedig mogelijk naar een meer aanvaardbaar niveau terug te brengen en op korte termijn aan de Raad van Commissarissen van Essent nv de wens van de staten kenbaar te maken, inhoudende de aanscherping van toekenningscriteria voor wat betreft het variabele beloningsdeel.	Z.s.m.	