provincie Drenthe

Op te bergen
in de band van
10 november 2010

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

Samenvatting

van de vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie

gehouden op woensdag 3 november 2010

• WOENSDAG STATENDAG

SAMENVATTING

Vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie

Woensdag 3 november 2010

U kunt de agendavoorstellen en de ingezonden brieven, evenals de samenvattingen, via het DocumentVindSysteem (DVS) inzien op de website van de provincie onder het volgende adres: www.drenthe.nl/provincialestaten

De lijst met toezeggingen tot en met de vergadering van 3 november 2010 is als bijlage opgenomen bij deze samenvatting.

Aanwezig:
A.G.H. Peters (voorzitter)
M.A.M. Berends (PvdA)
W.A.R. Boer (PvdA)
H.H. van de Boer (VVD)
mevrouw A. Dekker-van het Hof (SP) tot 19:50 uur
A. Huizing (PvdA)
S. de Jong (CDA)
mevrouw M.J. Kaal (CDA)
A. Kerstholt (VVD)
H. Klaver (CDA)
K. Kuipers (GroenLinks) tot 19:50 uur
J. Langenkamp (GroenLinks)
T.S. Medemblik (ChristenUnie)
P.H. Oosterlaak (SP)
G.J. Udding (VVD)
E.R. Veenstra (PvdA)
A. Wendt (ChristenUnie)

mevrouw J. Stapert, commissiegriffier

Afwezig:
geen

Voorts aanwezig de leden van GS:
mevrouw T. Klip-Martin (VVD)
mevrouw J.G. Vlietstra (PvdA)
H. Baas (ChristenUnie)
S.B. Swierstra (VVD)
J. Tichelaar (CdK) tot 15:30 uur

1. Opening en vaststelling van de agenda

De voorzitter opent de vergadering en de agenda wordt op verzoek van de voorzitter gewijzigd vastgesteld.

De agendapunten 9 en 10 (2e bestuursrapportage, Begroting 2011 en Nota Reserves en Voorzieningen) worden gezamenlijk behandeld.

Agendapunt 11 Rapport over Toerisme in Cijfers 2010 wordt verplaatst naar de vergadering van 8 december a.s. ivm de afwezigheid van gedeputeerde Munniksma.

Agendapunt 12 (brief van de GdK's van Fryslân, Groningen en Drenthe) wordt behandeld [redacted]

[redacted]

De fractie van de VVD heeft gevraagd om agendering van de brieven A4 (financiële verkenningen [redacted]

Europa
Mevrouw Kaal (CDA) informeert naar de strategie van de provincie nu het niet meer zeker is dat met de EFRO gelden ook Rijksgelden naar de provincie komen. Wat zijn de gevolgen voor de cofinanciering? Kan GS de consequenties voor Drenthe uiteen zetten in een notitie?
Gedeputeerde Swierstra geeft aan dat er nog veel onduidelijkheid is. In het regeerakkoord staan voornemens. Cofinanciering is zeker belangrijk. De gevraagde notitie kan worden meegenomen in het overdrachtsdossier voor de nieuwe statenperiode en zal tijdig voor de vorming van het nieuwe college gereed zijn. In detail zal dit niet voor het einde van het jaar gereed zijn.

Gedeputeerde Swierstra zegt toe dat GS voor 1 januari 2011 met een notitie zullen komen over de consequenties voor Drenthe van het nieuwe landelijke beleid in relatie tot EU subsidies.

7. Statenstukken/brieven

7a. Statenstuk 2010-422; Beleidsnota Luchtvaar Drenthe en Luchtvaartverordening Drenthe
Inhoud van het statenstuk: De nota geeft een toetsings- en referentiekader voor het inzetten van de verkregen beleidsinstrumenten van de nieuwe taken. De beleidsinstrumenten maken het mogelijk aard, omvang, locatie en aantal luchthavens en – activiteiten te bepalen. De nota geeft ook aan wat voor rol GS zien voor de luchtvaart en – havens in de provincie. Hierbij komt GAE hoewel niet vallende onder de nieuwe bevoegdheden, ook aan de orde.

De heer Boucher en mevrouw Jonker maken gebruik van het spreekrecht. De inspraakreactie van mevrouw Jonker alsmede een samenvatting van het rapport van de heer Boucher waaruit hij heeft geciteerd, zijn aan deze samenvatting gehecht.
Aan de heer Boucher worden vragen gesteld door de PvdA en het CDA.

Samenvattende reactie van de fracties
GL is verbaasd dat het Rijk vergeten zou zijn toezichthouders aan te stellen. Ook wekt het verbazing dat er volgens het statenstuk geen sprake zou zijn van een EU context. Waarom staan de nieuwe EU richtlijnen voor omgevingslawaai niet vermeld?
De SP informeert naar het bouwen van huizen bij de luchthaven van Hoogeveen nu de geluidszonering binnen het industrieterrein valt Hier zou niet gebouwd mogen worden. De PvdA vraagt zich af of er een juridisch vacuüm ontstaat nu de verordening niet per 1 november is vastgesteld. Wat is de reden van het aantal activiteiten van 12 keer per jaar, waar komt dat getal vandaan? Hoe staat het met het aanwijzen van een onafhankelijke voorzitter van het platform CRO (Commissie Regionaal Overleg)? En houdt GAE zich aan het opgeschreven duurzaamheids voornemen? De CU vindt het een degelijk stuk en vraagt of de provinciale doelen genoemd in het onlangs vastgestelde omgevingsbeleid, geen geweld worden aangedaan.
De VVD vindt het een helder stuk en heeft geen vragen.

De reactie van het college van GS op hoofdlijnen wordt als volgt verwoord:
Gedeputeerde Swierstra merkt op dat alles wat boven de grond zit Europees beleid is. In de verordening is aangegeven welke toezichthouders er zijn en welke regels gehandhaafd gaan worden. Het is niet duidelijk waarom het Rijk dit niet heeft geregeld. Er is wel degelijk een beperking van woningbouw in de omgeving van het vliegveld in Hoogeveen, maar het is de gemeente zelf die daar over gaat. De reden van maximaal 12 activiteiten per jaar is niet bekend, wel dat dit in landelijk verband is afgesproken. Volgende week benoemen GS een onafhankelijke voorzitter voor het platform CRO. Er komt ook voor GAE nog een dergelijke commissie. GS onderschrijven het uitgangspunt om van GAE een groene luchthaven te maken, voor een aantal elementen is dit al gerealiseerd. De gedragscode gaat over

het grote luchtruim. Gekeken gaat worden hoe je daar invloed op kunt uitoefenen. GAE zou gevraagd kunnen worden hoe ze omgaan met partijen die daar vliegen.

Gedeputeerde staten zeggen het volgende toe:
Gedeputeerde Swierstra: zegt toe na te zullen gaan waarom het Rijk geen toezichthouders heeft aangewezen.

De voorzitter sluit de beraadslaging..

Status: De B-status van het stuk wordt gewijzigd in de A-status.

7b. Brief van 25 mei 2010 van Dr. C.A.J. Vlek, RuG, met het rapport "Een kwart eeuw gewenst, overschat en betwijfeld: inzake baanverlenging Groningen Airport Eelde.
Inhoud van de brief: het doel van het rapport is om het lang slepende debat over nut en noodzaak van baanverlenging op GAE te reconstrueren, overzicht te scheppen en rode lijnen te ontdekken in de belangrijkste documenten, gegevens en argumenten.

De heer Vlek maakt gebruik van de inspraak mogelijkheid om zijn rapport toe te lichten. Zijn bijdrage, die hij deels heeft uitgesproken, is aan deze samenvatting gehecht.
Aan de heer Vlek worden vragen gesteld door de fractie van de SP.

Samenvattende reactie van de fracties
Met uitzondering van SP en GL voelen de fracties niet voor het opnieuw heroverwegen van de baanverlenging.
De SP is van mening dat het de hoogste tijd is om als PS de baanverlenging te heroverwegen nu het nog niet te laat is. Geluiden als 'baanverlenging is weggegooid geld' worden steeds vaker gehoord.
De reactie van de overige fracties wordt betreurd.
De PvdA heeft het rapport goed gelezen en heeft respect op de wijze hoe naar de materie is gekeken.
Op dit moment is er geen reden om de baanverlening te heroverwegen, het is in dit geval 5 voor 12.
De fractie kiest voor consistent beleid. De komende jaren zal goed moeten worden gekeken wat de toekomst van het vliegveld brengt.
GL geeft aan dat er evenveel rapporten vóór als tégen GAE zijn. De fractie voelt er wel voor om de afweging – over de baanverlenging – opnieuw te doen. GL is blij met de uitspraak van de heer Hillen (dir. GAE) dat staatsteun aan de exploitatie van het vliegveld onjuist is. De vraag is of wat in Maastricht is uitgewerkt ook hier kan.
Voor de CU is dit een lastig dossier. De vraag is of heroverweging iets oplost. PS in Drenthe hebben altijd kritisch gekeken naar GAE, het is een voortdurend proces geweest. Het proces is nu te ver heen om terug te keren op eerdere besluiten. Met de kennis van nu wil de CU de baanverlenging niet stoppen.
De VVD is duidelijk; baanverlenging moet niet nogmaals moeten worden heroverwogen. Na 2012 ontstaat er een nieuwe situatie wat betreft de financiering van GAE. De bespreking hierover moet wel vroegtijdig worden opgestart.
Het CDA wil de baanverlenging niet stopzetten. De betrokkenheid met de luchthaven moet met de nieuwe staten worden besproken. Het huidige contract loopt tot 2012.

De reactie van het college van GS op hoofdlijnen wordt als volgt verwoord:
Gedeputeerde Swierstra merkt op dat het door de directeur ingebrachte "Maastrichtse model" – geen rechtstreeks bijdrage in de exploitatiekosten maar financiering van de infrastructuur, niet nieuw is.

De vraag hierbij wat financieel beter is, is zeker een discussie die in de toekomst gevoerd kan worden. Dit stuit absoluut niet op weerstand bij GS. Desgevraagd geeft hij aan dat dit niet op korte termijn kan worden uitgewerkt. Met de aandeelhouders wordt opnieuw gepraat ná de baanverlenging. Gedeputeerde Vlietstra vult aan met de opmerking dat ook de aandeelhouders hebben aangegeven dat het na 2012 niet meer wenselijk is om een bijdrage te leveren in de exploitatie van GAE. In 2011 wordt een nieuw buisinessplan uitgewerkt. Dit plan komt via de aandeelhoudersvergadering ook naar de commissie BFE.

De voorzitter sluit de beraadslaging met de conclusie dat het verzoek van de SP om de baanverlenging te heroverwegen, door de commissie in meerderheid niet wordt gedeeld..

8a. Statenstuk 2010-450, Begroting 2011
Inhoud van het statenstuk: In dit statenstuk wordt nader ingegaan op een aantal aspecten van de Begroting 2011. De Begroting 2011 bevat de uitwerking van de besluiten die uw Staten hebben genomen op basis van de Voorjaarsnota 2010, inclusief de amendementen en moties die uw staten tijdens de Algemene Beschouwingen hebben aangenomen. De aldus gestelde kaders zijn verwerkt in de Begroting 2011. Door vaststelling van de Begroting 2011 wordt een definitief besluit genomen over alle besluiten die bij de Voorjaarsnota 2010 als kaderstellend wijrden aangemerkt.
8b. Statenstuk 2010-451, 2e bestuursrapportage 2010 (incl. 4e en 5e begrotingswijziging)
Inhoud van het statenstuk: De bestuursrapportage geeft een beeld van de voortgang van de beleidsuitvoering en -ontwikkeling over de eerste acht maanden en geeft aan wat de financiële verwachtingen voor 2010 zijn. De 2e Bestuursrapportage van 2010 sluit af met een negatief saldo van € 1.597.618,--. Door dit nadeel aan de Reserve voor algemene doeleinden te onttrekken wordt verwacht dat het uiteindelijk rekeningssaldo 2010 na bestemming van de reserves nul zal bedragen.
8c Statenstuk 2010-440, Nota reserves en voorzieningen 2010
Inhoud van het statenstuk: Net als in de vorige Nota reserves en voorzieningen worden alle reserves en voorzieningen nogmaals scherp tegen het licht gehouden. Naast de verantwoordingen in Jaarrekening en Begroting wil deze nota de uitgangspunten voor het vormen van reserves en voorzieningen helder maken, de bestedingen ervan inzichtelijk maken en de toerekening en verwerking van bedragen (om de reserves en voorzieningen op de juiste hoogte houden) laten zien.
8d Brief van gedeputeerde staten van 21 oktober 2010 over Regeerakkoord in samenhang met de commentaren op de Rijksbegrotingen
Inhoud van de brief: het college geeft een eerste analyse van de gevolgen die de beleidsintenties van de nieuwe regering hebben voor de provincie Drenthe. Ook zijn de gevolgen van de maatregelen uit de op Prinsjesdag gepresenteerde Rijksbegroting in de brief verwerkt.

De commissie heeft besloten om de (staten)stukken gezamenlijk te behandelen

Samenvattende reactie van de fracties
Het CDA vraagt of het niet mogelijk is om de begroting in december vast te stellen omdat dan nog meer informatie bekend. Verder stelt de fractie voor om de 0-lijn te hanteren, dat wil zeggen alle inkomsten en uitgaven t.o.v. 2001 niet meer wijzigen. Als voorbeeld wordt genoemd de motorrijtuigenbelasting. Mogelijk komt deze fractie hierover met een motie op 10 november a.s. Het CDA is blij met de bestuursrapportage maar heeft moeite met de overhevelingen die elke keer weer optreden. Over de nota Reserves en Voorzieningen (R&V) wordt opgemerkt dat deze op verschillende plaatsen in de stukken verschillende bedragen oplevert. Hoe zit het nu precies? Als voorbeeld wordt genoemd het Drents museum en het groot onderhoud van het provinciehuis. Bedragen op deze posten kunnen sterk fluctueren. Het is van belang dat in 2011 bij de VJN hierover meer duidelijkheid is. Bij shared services wil het CDA grotere stappen maken dan nu worden aangegeven hierover is het goed volgend

jaar een discussie te voeren. Over de korting van subsidies voor kleine instellingen wil het CDA voorstellen om organisaties tot € 10.000 vrij te stellen van de korting. Wat betekent dit in financiële zin? Verder is het jammer dat GS niet met een voorstel komt om een oplossing te zoeken voor de aanvragers voor de STINAT die 'buiten de boot zijn gevallen'. Hierover wil de fractie in overleg met de VVD die net als GL van mening is dat gezocht moet worden naar een oplossing voor genoemde aanvragers.
De apparaatskosten kan wat het CDA betreft met een paar miljoen euro worden verlaagd. Bijvoorbeeld in 2015 verlagen met 10%. Is er een relatie tussen de omvang van de programma's en het aantal personeelsleden?

De PvdA vindt dat de begroting er goed uit ziet. Enkele accenten van deze fractie zijn de volgende: Oplopende reserves. Waarom is het nog nodig om zo fors te bezuinigen nu de reserves oplopen? Ook GL informeert naar het verloop van de reserves. Hoe zit het, is de vraag van de PvdA met het personeel dat is aangetrokken voor RSP, is dat nu boventallig? Wat is de overall visie van GS op het vastgoed van de provincie? Het project vaarverbinding Erica- ter Apel zou moeizaam verlopen, is dat zo? Wat valt er te zeggen over de EPC norm, GS laat zich daar kritisch over uit. In het kader van Toerisme en recreatie is gestart met het kwalitatief consumentenonderzoek onder bezoekers en toekomstige bezoekers van Drenthe, is daar al iets over bekend?
De PvdA overweegt een motie in te dienen om € 1 miljoen euro beschikbaar te stellen voor recreatieve fietspaden.
De post revitalisering/digitalisering wordt overschreden met 700.000 euro waarom is dit nu pas naar voren gekomen? Ook wordt nog een tekort van € 180.000,- genoemd voor automatisering, wat is daar aan de hand? Ook de VVD, CU en de SP informeren naar deze overschrijdingen en verzoeken om opheldering.

De SP vraagt naar de in de toelichtende brief op het regeerakkoord genoemde bovenwettelijke inpassing, hierover zouden afspraken met gemeenten worden gemaakt, wat betekent dit ook bijvoorbeeld voor de opslag van CO_2? En worden de statenleden vooraf betrokken bij de strategie bepaling voor de opslag in zoutkoepels?
De risicoparagraaf van de RSP staat niet in de begroting.

De VVD vindt dat in zijn algemeenheid de begroting een goede vertaling is van de VJN inclusief de aangenomen moties en amendementen. De meerjarenplanning heeft wel eens een slechter beeld gegeven. Vragen van de VVD zijn er over de apparaatskosten die zouden toch een daling moeten laten zien op termijn dat is niet het geval, hoe kan dat? Ook GL informeert naar het aantal ambtenaren. Het is vreemd dat van derden wel wordt gevraagd om in personeel terug te gaan vanaf 2012 terwijl de provincie zelf niet voor 2018 in personeel terugloopt. Worden de doelstellingen bij de versnellingsagenda zoals de ontwikkeling van de woningbouw gehaald?
De VVD maar ook de SP, PvdA en de CU vragen zich af of de hoogte van de risico reserve wel goed in kaart is gebracht. Juist omdat er een aantal majeure projecten zijn met een hoog risico. Is hiervan niet een berekening te maken?

De CU dankt voor het heldere overzicht. Blij is de CU dat betaling door de provincie binnen 30 dagen geschiedt. Vragen zijn er over het evenementbeleid.
GL informeert of GS al heeft nagedacht over een zachtere landing voor die instellingen die géén subsidie meer krijgen. Volgens het toetsingskader van Amen is geen Amsterdam zal de provincie taken oppakken als gemeenten dit niet meer (kunnen) doen en wel sprake is van een toegevoegde waarde. Waarom ligt de grens op € 4.000 als het gaat om een ondergrens waarop bezuinigd gaat worden. Er zijn gemeenten die de grens op € 30.000 stellen. Hoe is het overleg met gemeenten verlopen om

dubbele kortingen op instellingen te voorkomen? Hoe zit het met Biblionet die worden wél door meerdere overheidsorganen gelijktijdig gekort.
Staat de bijdrage van de provincie i.k.v. het RSP project in Emmen – onderdeel ondertunneling – nog ter discussie als de verhuizing van de dierentuin niet kan worden gerealiseerd?

De reactie van het college van GS op hoofdlijnen wordt als volgt verwoord:
Gedeputeerde Vlietstra geeft aan dat de begroting (wettelijk gezien) 15 november moet zijn vastgesteld, uitstel is dan ook niet mogelijk. Om de inkomsten op peil te houden wordt de motorrijtuigenbelasting geïndexeerd. Het hanteren van de 0-lijn zou extra bezuinigingen betekenen. De toegezonden brief van 27 oktober jl. is in feite een wijziging van de begroting die op 10 november wordt vastgesteld. De Nota R&V is een momentopname, de genoemde bedragen zijn van vóór de zomervakantie. Deze informatie wordt ieder jaar aangepast en 1x4 jaar in een aparte nota aan PS aangeboden. De hoogte van de risicoreserve, 19 miljoen euro, wordt door de accountant als voldoende aangemerkt. GS delen die mening, maar de vinger wordt wel aan de pols gehouden. De genoemde subsidiegrens van € 4.000 zal door GS niet worden verhoogd. Elk bedrag is arbitrair. Het succes van de STINAT regeling heeft er helaas voor gezorgd dat een aantal mensen geen subsidie heeft ontvangen, er waren meer aanvragen dan middelen. In de brief van 13 oktober wordt dit uiteen gezet. GS zien geen aanleiding om deze aanvragers te compenseren. Wanneer PS met een voorstel komt raadt zij sterk af om hiervoor dekking te zoeken binnen de Versnellingsagenda omdat die agenda is bedoeld voor stimulering. Wat de bovenwettelijke inpassing gaat betekenen is op dit moment niet bekend.
Gedeputeerde Munniksma heeft nog geen duidelijkheid kunnen verkrijgen over de zogenoemde Bleker brief. ILG speelt daarbij een grote rol. Overleg hierover is gaande.
GS hebben sterk ingezet op bezuinigingen. Structurele inkomsten en uitgaven met elkaar in evenwicht brengen is het motto, tenzij PS hierover anders beslissen. Of bedragen naar de algemene reserve gaan hangt af van PS en het nieuwe college. Bij het RSP project is op dit moment nog geen invulling gegeven aan extra (tijdelijke) mensen.
Over Jeugdzorg merkt zij op dit een raar verhaal te vinden. Volgens het regeerakkoord zouden provincies niet alleen de taak overdragen aan de gemeenten maar daarbij ook de (autonome)provinciale middelen. Gedeputeerde Vlietstra gaat er van uit dat de middelen voor de versnellingsagenda zullen worden weggezet. De ontwikkelingen in Emmen baren ook GS zorgen
Er is wel een onomkeerbaar besluit genomen met de zgn. Verbinding in Emmen Het besluit tot cofinanciering daaraan is de provincie gehouden zodra Emmen het project start. Emmen zal zo is de verwachting van de gedeputeerde, de Verbinding niet realiseren als het park niet verhuist. Desgevraagd geeft de gedeputeerde aan dat het project genoemd staat in de bestuursrapportage (pag. 38).
Gedeputeerde Klip begrijpt dat de verschillende bedragen genoemd voor de apparaatskosten enige verwarring geeft. Die zijn mede ontstaan doordat de zogenaamde 16/31 operatie niet is doorgegaan maar deels wel was ingeboekt. De vermindering met 60 fte gaat via natuurlijk verloop. In 2018 is het uiteindelijk te bedoeling om een vast bestand van 370 medewerkers te hebben met een flexibele schil er om heen van 50 tot 100 medewerkers, afhankelijk van te uit te voeren taken. Desgevraagd geeft zij aan dat gedwongen ontslagen niet per definitie goedkoper zijn. De frictiekosten zijn nodig voor scholing en mobiliteit. In de week van 10 november zullen GS de volgende stap zetten waar het gaat om shared services. Het proces zal tot de zomer van 2011 duren.
De kritische noot over de EPC norm komt voort uit het moeizame proces. Onder druk van de corporaties is het uiteindelijk niet gelukt. Wel is geld binnengehaald en ook beschikbaar voor bestaande woningbouw. De korting op Biblionet begint bij de landelijke korting, niet bij de provinciale of gemeentelijke. Er is overleg geweest met gemeenten over de noodzakelijke kortingen. Gevolg hiervan is dat de korting op 1 juli 2011 ingaan. Hoe e.e.a. gaat verlopen is nog niet bekend. Bij de VJN 2011 zal dit duidelijk zijn.
Gedeputeerde Baas meldt dat de tekorten voor de digitale werkplek €714.000 en € 180.000 voor

e-dienstverlening zijn ontstaan omdat in 2008 is uitgegaan van een te voorzichtige kostenraming. Een van de tegenvallers is de noodzaak om twee systemen naast elkaar te laten draaien. Daar komt een reorganisatie bij de afdeling Automatisering bij. Eigenlijk had er voor 2010 extra budget moeten worden aangevraagd, dat is niet gedaan. De verwachting was dat het intern opgelost zou kunnen worden, dit is niet (meer) het geval. Desgevraagd geeft gedeputeerde Baas aan deze informatie te hebben ontvangen vlak voor het zomerreces. Toen is besloten om het onder te brengen in de 2e Bestuursrapportage. Hij betreurt dat het zo is gegaan en is met de staten van mening dat het om veel geld gaat. Over het vastgoed van de provincie merkt gedeputeerde Baas op dat het om een beperkte hoeveelheid gaat ongeveer € 30 miljoen euro, het gaat dan o.a. over het Drents Museum. De provincie is niet van plan om dit vastgoed af te stoten.
Gedeputeerde Swierstra geeft desgevraagd aan dat het weghalen van verkeersdrempels geen kapitaalvernietiging is. Als ze niet meer nodig zijn worden ze weggehaald.
Bij het project Erica- ter Apel kan op tijd worden gestart, er is geen fundamenteel probleem ook niet in financiële zin. Hij is benieuwd naar het voorstel van de PvdA voor extra fietspaden.

Gedeputeerde staten zeggen het volgende toe:
Gedeputeerde Vlietstra: zegt toe de vraag over het consumentenonderzoek i.h.k.v. Recreatie en Toerisme door te geven aan de heer Munniksma. (PvdA)
Gedeputeerde Vlietstra: zegt toe te zullen nagaan wanneer de brief over de Economie van de Verbinding in Emmen is verzonden (GL) *(JSt: toegezonden d.d.05.11.2010)*
Gedeputeerde Vlietstra: zegt toe uit te zullen zoeken wat het betekent als de ondergrens van € 4000,- subsidie alvorens gekort gaat worden bij instellingen (CDA) *(JSt: toegezonden d.d.05.11.2010)*
Gedeputeerde Vlietstra: zegt toe uit te zullen zoeken wat de juiste stand van zaken is van de Reserve voor algemene doeleinden en welke ruimte er is binnen deze reserve. (CDA) *(JSt: toegezonden d.d.05.11.2010)*
Gedeputeerde Vlietstra zegt toe uit te zullen zoeken wat de basis is voor de Risicoreserve (PvdA) *(JSt: toegezonden d.d.05.11.2010)*
Gedeputeerde Vlietstra: zegt toe na te zullen gaan of GS zich realiseert dat de aanvullende bezuinigingen op inkoop/inhuur ook gevonden worden in de vrije ruimte voor het volgende college (VVD) *(JSt: toegezonden d.d.05.11.2010)*
Gedeputeerde Klip: zegt toe een overzicht te zullen toesturen over de berekening van de personeelskosten. (JSt: toegezonden d.d. 09.11.2010)

De voorzitter sluit de beraadslaging met de conclusie dat door GS diverse toezeggingen zijn gedaan.

De B-status van het stuk blijft gehandhaafd.

7. Mededelingen
De vergadering stemt in met het overzicht van werkbezoeken.

8. Sluiting
De vergadering wordt gesloten om 20:00 uur.
De volgende vergadering zal plaatsvinden op 8 december 2010.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie van woensdag 8 december 2010,

, voorzitter

, commissiegriffier

Lijst van toezeggingen Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie

(tot en met de commissievergadering van 3 november 2010 bijgewerkt)

Nr	**Datum toezegging**	**Korte termijn** (binnen 3 maanden)	**Wijze van afdoening**	√
1.	03-02-2010 PS	COMMISSARIS TICHELAAR zegt toe dat het college voor het zomerreces een kadernotitie zal presenteren over de wijze waarop de provincie in het vervolg inspeelt op de hulpverlening bij grote rampen.	Agendering in cie BFE 08-12-2010	
2.	26-05-2010 SC BFE	Mevrouw KLIP zegt toe dat voor het zomerreces de update van de toezichtstructuur van de WMD naar de staten zal worden gezonden.	Brief d.d. 22-09-2010	√
3.	30-06-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe een afschrift van de brief die naar de gemeente Assen is gegaan inzake de Citadel met daarin vermeld de financiële steun en de doorbij behorende voorwaarden, naar de commissie te zullen sturen. (GL)	Memo 09-09-2010	√
4.	30-06-2010 SC BFE	De heer BAAS zegt toe de staten een afschrift te zullen sturen van de uitkomst van het art. 217a onderzoek naar de verzakelijking van de subsidierelatie. (CDA)	Wordt verplaatst naar de lijst van toezeggingen cie. C&W Inhoudelijke reactie: wordt afgerond in de 1e kw. 2011 (BFE 22-09-2010)	√
5.	22-09-2010 SC BFE	Mevrouw KLIP zegt toe te zullen informeren naar de richtlijn omgevingslawaai (en de toepassing hiervan voor het TT-circuit)	De richtlijn komt binnen afzienbare tijd naar de commissie (BFE 03-11-2010)	
6.	22-09-2010 SC BFE	De heer MUNNIKSMA zegt toe de onderliggende cijfers bij de overtekening van de STINAT regeling toe te zenden aan de commissie	Brief d.d. 13-10-2010	√
7.	22-09-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe de terugblik op een eerdere tender in het kader van het IAD toe te zenden aan de commissie	Brief d.d. 21-10-2010	√
8.	22-09-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe te zullen informeren naar de stand van zaken van de Business school in Veenhuizen	Brief d.d. 21-10-2010	√
9.	22-09-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe de criteria van de rentetoerekening aan de reserves te zullen navragen.	Mailbericht d.d. 02-11-2010	√

10.	03-11-2010 SC BFE	Commissaris TICHELAAR zegt toe dat de notitie over de nieuwe rol van de provincie i.k.v. openbare orde en veiligheid op korte termijn wordt toegezonden aan de staten.		
11.	03-11-2010 SC BFE	Commissaris TICHELAAR zegt toe het onderliggende SNN-voorstel voor het experiment bestuurlijke vernieuwing Noord Nederland toe te sturen aan de commissie.		
12.	03-11-2010 SC BFE	Commissaris TICHELAAR zegt toe de gekozen werkwijze - het niet voorleggen van de brief via het AB SNN - mee te zullen nemen naar het DB SNN.		
13.	03-11-2010 SC BFE	Mevrouw KLIP zegt toe dat de informatie over de IPO-rapportage, inclusief de Drentse kolom, op korte termijn naar de staten wordt verzonden.	Brief van 02.11.2010	√
14.	03-11-2010 SC BFE	De heer SWIERSTRA zegt toe dat GS voor 1 januari 2011 met een notitie zullen komen over de consequenties voor Drenthe van het nieuwe landelijke beleid in relatie tot EU subsidies.		
15.	03-11-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe de vraag over het consumentenonderzoek i.h.k.v. Recreatie en Toerisme door te geven aan de heer Munniksma. (PvdA)		
16.	03-11-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe te zullen nagaan wanneer de brief over de Economie van de Verbinding in Emmen is verzonden (GL)	Mail d.d. 05-11-2010	√
17.	03-11-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA*:* zegt toe uit te zullen zoeken wat het betekent als de ondergrens van € 4000,- subsidie alvorens gekort gaat worden bij instellingen (CDA)	Mail d.d. 05-11-2010	√
18.	03-11-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe uit te zullen zoeken wat de juiste stand van zaken is van de Reserve voor algemene doeleinden en welke ruimte er is binnen deze reserve. (CDA)	Mail d.d. 05-11-2010	√
19.	03-11-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe uit te zullen zoeken wat de basis is voor de Risicoreserve (PvdA)	Mail d.d. 05-11-2010	√
20.	03-11-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe na te zullen gaan of GS zich realiseert dat de aanvullende bezuinigingen op inkoop/inhuur ook gevonden worden in de vrije ruimte voor het volgende college (VVD)	Mail d.d. 05-11-2010	√
21.	03-11-2010 SC BFE	Mevrouw KLIP zegt toe een overzicht te zullen toesturen over de berekening van de personeelskosten.		

		Lange termijn		
1.	09-12-2009 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe de beleidsregel over het hanteren van de Balkenende-norm eind 2010 opnieuw aan de orde te laten komen. (CDA)		
2.	26-05-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe na te willen gaan hoe de kerncijfers van Drenthe beter inzichtelijk gemaakt kunnen worden.	Ruim voor VJN 2011 komt GS met een voorstel (BFE 30-06-2010)	
3	22-09-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe dat de werkgelegenheidseffecten waar mogelijk worden meegenomen in het in februari 2011 te verschijnen boek(je) over het IAD	Zie korte termijn nr. 7.	√
		Moties		
M1 PvdA	16-12-2009	PS verzoeken GS: 1. bij de toekenning van stimuleringssubsidies de mogelijke belemmeringen in het besluitvormingsproces voor concrete projecten weg te nemen en daarin de regie te pakken c.q. te intensiveren; 2. te bevorderen dat daar waar vanwege de provincie Drenthe aanbestedingen worden gegund of opdrachten verstrekt, tevens het aantal state- c.q. opleidingsplaatsen vast te stellen, in een werkbare verhouding tussen het aantal leerlingen en het reguliers personeel; 3. er bij alle betrokken instanties, die met een maatschappelijke financiering werken gunnen, er op aan te dringen dezelfde gedragslijn te volgen; 4. in samenspraak met de kennisinstellingen de praktische geschiktheid van de kandidaten op te voeren door middel van aanvullende programma's en begeleiding; 5. in het kader van de planning en control cyclus te rapporteren over de bereikte resultaten.	Na het zomerreces 2010 volgt een reactie van GS (BFE 30-06-2010)	

Beleidsnota Luchtvaart Drenthe en Luchtvaartverordening Drenthe

Inspraakreactie Wietske Jonker-ter Veld, 3 november 2010

De milieuparagraaf is te mager

De tekst op blz: 10 over Milieu

"Milieu
Luchtvaart veroorzaakt uitstoot van koolstofdioxide, ofte wel CO2, die een directe relatie heeft met het brandstofgebruik. De afgelopen jaren is het brandstofverbruik van vliegen aanzienlijk verbeterd, waardoor de gemiddelde CO2-uitstoot per passagierskilometer is afgenomen. De bijdrage van luchtverkeer aan de concentraties luchtvervuilende stoffen rondom vliegvelden is in het algemeen laag."

De mededeling . "De afgelopen jaren is het brandstofverbruik van vliegen aanzienlijk verbeterd, waardoor de gemiddelde CO2-uitstoot per passagierskilometer is afgenomen. " is opzichzelf juist; moderne vliegtuigen kennen een efficiënter met brandstof gebruik, en wanneer er dan ook nog meer mensen in een toestel zitten, gaat de CO2 uitstoot per kilometer naar beneden. Deze situatie slaat niet op de luchthavens waarover de provincie bevoegd gezag is.

De luchtveronrteiniging door vliegtuigen:

NOx stikstofoxiden - stikstofuitstoot bij natuurgebieden moet omlaag
CO, koolmonoxide
VOS, vluchtige organische stoffen
SO2, zwaveldioxide:
black carbon, zwarte rook, fijn stof
PAK's , polycyclische aromatische koolwaterstoffen.

Luchtverontreiniging staat alleen in procedurebepaling, en dit betreft een wettelijk voorschrift.

Een provincie die zich beroept op rust, ruimte en schone lucht, zou deze informatie in de luchtvaatnota moeten opnemen. Dan kan er vervolgens nagedacht worden over toepassing van het begrip 'de vervuiler betaalt'.

Als er toch iets over GAE in de nota moet staan, dan is het zinvol te vermelden dat het Rijk bevoegd gezag blijft en de financiële lasten bij de provincie heeft neergelegd.

en gemeenten

fen

- Gemeenten en provincies moeten sterk bezuinigen.
- Luchthaven Eelde blijkt er slecht voor te staan.
- Toch lijken de aandeelhouders van GAE niet in staat de te hoog gegrepen investeringen bij te sturen.

WAT ZIJN DE FEITEN?

- Rapporten Buck zijn achterhaald, maar dienen nog steeds als basis voor toekomstvisie GAE.
- De voorspelling voor 2017 in Businessplan GAE is daarom onbetrouwbaar.
- Eindhoven, Maastricht, Bremen en Weeze hadden in 2010 ruim 10 tot 30% meer passagiers.
- Resultaten Eelde in 2009; 12% minder passagiers (GAE).
- Resultaten Eelde in 2010; eerste 8 maanden, weer 9% lager (CBS).
- Transavia krimpt in 2010 aantal vluchten en bestemmingen op Eelde in.
- Ryanair binnenkort op Schiphol, maar waarschijnlijk niet op Eelde.
- Wizz Air en Cityjet, waar GAE mee praat, vliegen ook vanaf 1800 meter, o.a. in Lübeck.
- Te korte baan als verklaring voor slechte resultaten is schijnargument.
- Eelde heeft van alle regionale luchthavens het zwakste achterland.
- Eelde heeft van alle regionale luchthavens dan ook het slechtste groeipotentieel.
- Hoge vaste lasten GAE; rente en afschrijving Eelde gaan in 2014 naar 2 miljoen.
- Eelde stevent na baanverlenging af op ruim 1,5 miljoen verlies in 2017.
- Spoor en weg dragen meer bij aan bereikbaarheid van het Noorden dan GAE.
- NS-Nachttrein Twenthe-Schiphol was in zomer 2009 en 2010 groot succes.
- In 2011 komen er ook NS-Nachttreinen vanaf Groningen naar Schiphol.
- Busverbinding Groningen-Airport Bremen al een paar jaar succesvol.

WAT DOET DE DIRECTIE VAN GAE MET DEZE GEGEVENS?

- Directie GAE zet door eenzijdige voorlichting bestuurders op het verkeerde been.
- Houdt Hillen zich als adviseur van Twijnstra-Gudde wel aan de ROA gedragscode*?

**1.4 Professionele gedragscode ROA*

In de adviesrelatie betekent onafhankelijkheid dat de opdrachtnemer zo veel afstand houdt tot zijn opdracht en zijn opdrachtgever en diens organisatie dat hij zijn (des)kundigheid onbelemmerd en naar beste kunnen en weten kan en zal aanwenden. Aan deze onafhankelijkheid wordt afbreuk gedaan wanneer de opdrachtnemer bij de uitvoering van zijn opdracht feiten of inzichten onverwerkt laat die een redelijk bekwaam opdrachtnemer niet buiten beschouwing behoort te laten, doordat hij zich laat leiden door persoonlijke belangen of door de belangen van derden. De leden van de Ooa en de ROA zullen in hun hoedanigheid van opdrachtnemer doen wat redelijkerwijs van hen mag worden verwacht om (de schijn van) belangenverstrengeling te voorkomen.

BESTUURDERS GEVEN EELDE ONTERECHT EEN ROL *VAN NATIONAAL BELANG.*

- In de Luchtvaartnota van Provincie Drenthe vormt bereikbaarheid Noorden het belangrijkste motief voor baanverlenging en vastgoedontwikkeling op Eelde.
- Toch waren lijnverbindingen naar Schiphol of Londen met kleine of grote vliegtuigen nooit succesvol en zijn al jaren gestopt.
- De laatste jaren verminderen Airlines zelfs hun vakantievluchten vanaf Eelde .
- Aandeelhouders steunen Eelde met 1 miljoen per jaar. Deze bijdrage loopt af in 2012.
- Prov. Groningen heeft in haar meerjarenbegroting de bijdrage 2013 ingeboekt als bezuiniging,.
- GAE leent straks 12 miljoen bij de bank. Daarvoor moet de overheid borg staan.
- Als na 2012 de verliezen oplopen, zal de overheid dus noodgedwongen moeten bijspringen.
- Vroegere voorstanders van baanverlenging in politiek en bestuur hebben er moeite mee hun standpunt openlijk aan te passen aan inmiddels gewijzigde inzichten.

OOGKLEPPEN VAN ZITTENDE BESTUURDERS LEIDEN TOT ABSURDE SITUATIES:

- Straks subsidieert de overheid € 15,- per vakantie ticket op Eelde en betaalt een bejaarde in een verpleeghuis € 50,- voor een extra douchebeurt in de week.

... Waar is de schipper die dit afgedreven schip weer op een verstandige koers brengt?...

Samenvatting Rapport Boucher november 2010
t.b.v. statencommissie BFE Drenthe

- **Eelde niet geschikt** gebleken om een rol te spelen in de bereikbaarheid van het Noorden door gebrek aan passagiers. Airlines kiezen voor rendabeler routes. Een langere baan zal daar niets aan veranderen. Spoor en bus vervullen deze rol naar Schiphol en Bremen steeds beter.
- **1800 meterbaan voldoende** lang voor middelgrote passagierstoestellen van 30 tot 180 passagiers voor afstanden tot 2.500 Km. Ook nu worden die rechtstreekse vluchten al uitgevoerd naar Faro en Corfu. Lübeck met een baan van 1800 meter vervoert 700.000 passagiers naar de zelfde bestemmingen als Eelde met de zelfde vliegtuigen (B737-800 en A320) gevlogen door Ryanair en Wizzair, twee maatschappijen waar GAE mee zegt in gesprek te zijn.
- **Zwakke potentie van Eelde** blijkt uit het feit dat het niet lukt om op meer bestemmingen te vliegen, noch in het charter segment als in het Low Cost of lijn segment. Nu verdwijnen zelfs rechtstreekse lijnen van Transavia naar Mallorca en Algarve. In de winter vervallen ook ieder jaar 7 van de huidige 10 bestemmingen door gebrek aan vakantiegangers.
- **Van alle concurrerende luchthavens** in Nederland en het Duitse grensgebied heeft Eelde het dunst bevolkte achterland. Daarom kiezen airlines voor andere luchthavens dan Eelde. Dit is de grote zwakte van Eelde waar niets aan valt te doen.
- **Voor vrachtvervoer** of intercontinentaal vervoer komt Eelde niet in aanmerking.
- **Door de relatief hogere prijzen** van tickets op Eelde en het beperkte aanbod in bestemmingen kiezen inmiddels 4 miljoen reizigers voor luchthavens in het Duitse grensgebied. Eelde-Faro retour, okt.2010; met Transavia € 255,-. Bremen-Faro retour met Ryanair € 97,-.
- **De neergaande trend in 2009** van -12%[1] op Eelde zet zich voort in 2010 met een daling van -9%[2] in de eerste 8 maanden. Concurrerende luchthavens gaan weer omhoog na het slechte jaar 2009 met 10% tot 30% meer passagiers. Ook dit bewijst de zwakte van Eelde die met de baanlengte niets te maken heeft maar des te meer met keuzes van airlines[3].
- **Het Businessplan GAE bevat 14** nieuw te openen verbindingen. Elf daarvan kunnen nu ook al gevlogen worden met de huidige baan. Vijf daarvan bij voorkeur met kleine vliegtuigen voor 30 personen. Het is een slecht voorteken dat dat tot nu toe nog nooit is ondernomen. De lijn naar Kopenhagen is dit voorjaar al voor de start geflopt. De verbinding met Schiphol komt zelfs niet in het businessplan voor en ook over Brussel wordt niet meer gesproken.
- **Het Businessplan voorspelt een groei** van 167.000 naar 514.000 passagiers in 2017 met nog een klein verlies van € 87.000. Indien de groei slechts 300.000 passagiers omvat, een verdubbeling , zal het verlies ca. € 1.800.000 bedragen. Het totaal aan opgebouwde verliezen 2010-2017 bedraagt dan €16 miljoen. Zonder overheidsbijdragen zal GAE dan op een faillissement afstevenen.
- **Hogere jaarlijkse rentelasten** en afschrijvingen van € 2 miljoen zullen de resultaten zwaar gaan belasten en bij matige vervoers-resultaten het vermogen uithollen.
- **Als het totaal aan investeringen** van het businessplan van €40 miljoen doorgaat zal de overheid na 2013 nog steeds jaarlijks moeten bijspringen. De aandeelhouders staan dan ook garant voor rente en aflossing van een lening van 12 mlj bij de bank.

9. Aanbevelingen

- Schort de grote investeringen op luchthaven Eelde, zoals baanverlenging en nieuwe vertrekhal, tot nader order op.
- Laat een onafhankelijk instituut de perspectieven van Groningen Airport Eelde onderzoeken in het licht van de recente ontwikkelingen in de luchtvaart en de prestaties van GAE op lange termijn in het licht van die ontwikkeling.
- Ontwikkel een nieuwe visie op de rol van de luchthaven voor het Noorden op basis van de uitkomsten van dit onderzoek.

[1] Cijfers GAE
[2] Cijfers CBS
[3] Zie tabel pag 4

Drentse Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie; inspraak C.A.J. Vlek[1]

bij rapport: *"Een kwart eeuw gewenst, overschat en betwijfeld: nut en noodzaak van baanverlenging op Groningen Airport Eelde"*

[3 nov. 2010, gemeentehuis Tynaarlo te Vries]

Mijnheer de voorzitter, geachte commissieleden en gedeputeerden,

U bespreekt vandaag mijn rapport *"Een kwart eeuw gewenst, overschat en betwijfeld.."* over de baanverlenging op GAE. Laat me de belangrijkste punten op een rij zetten. Vervolgens zal ik een handvol conclusies trekken. Ter onderbouwing zijn er schriftelijke voetnoten en kleine lettertjes, maar die zal ik hier overslaan.

1. Feitelijke gegevens en constateringen

Uit de geschiedenis van de baanverlenging:

1.1. Het oermotief voor de baanverlenging was gelegen in grote les-, oefen- en proefvluchten.[2] Daarnaast ambieert GAE vanouds 'een volwaardige positie in het Europese luchtverkeer'.

1.2. In het vooroverleg met de minister, zowel in 1991 (Maij-Weggen) als in 1999 (Netelenbos), ging men nog altijd uit van grote les- en oefenvluchten. Deze zijn echter in 2001 verboden.[3]

1.3. Met het oog op een ruime milieuvergunning heeft de luchthaven altijd een maximaal 'ontwikkelingspotentieel' opgevoerd.[4] De 'prognoses' van GAE weerspiegelen dus niet de reële vervoersverwachtingen maar geven aan wat men maximaal wil kunnen ondernemen.[5]

[Sterker nog, GAE (2005)[6] levert eerst overtrokken invoergegevens voor de milieuvergunning en noemt vervolgens de gevraagde milieuruimte essentieel om die zgn. prognoses te halen.]

1.4. Door dit 'maximerend prognosticeren' zijn de regionale bestuursorganen sinds 1984 herhaaldelijk op het verkeerde been komen te staan bij cruciale vliegveldbeslissingen.

Over de bedrijfsvooruitzichten van de luchthaven:

1.5. Over de vervoersprestaties, vooral in lijndiensten[7] en vrachtvluchten, zijn hoge verwachtingen niet gerechtvaardigd. Vakantiechartervervoer (in 2009: 127.000 passagiers) kan misschien nog verdubbelen; het lesvliegen zal niet sterk toenemen. Dit is deels te baseren op ervaringsgegevens, maar blijkt ook uit diverse onafhankelijke rapporten sinds 2004.[8]

1.6. Sinds 2003 zijn de feitelijke vervoersprestaties – zeker in lijnvluchten – fors achtergebleven bij de 'realistische' prognoses uit de bedrijfsplannen-2001 en -2003.

[Bovendien zitten er opmerkelijke verschillen tussen de prognoses uit 2003, 2005 en 2008.[9]]

---

[1] Emeritus-hoogleraar omgevingspsychologie en besliskunde aan de Rijksuniversiteit Groningen, Faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen (c.a.j.vlek|@rug.nl). Woonachtig in Onnen (gem. Haren); ook daar hoort men wel eens een vliegtuig langs komen.

[2] Zie het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL), Beleidsvoornemen/Regeringsbeslissing, 1979/1980. In dit zelfde SBL staat het ' principebesluit' tot aanleg van een oost-westbaan op Maastricht Aachen Airport.

[3] Het *lijkt* er op dat het Rijk hiermee een belangrijke inkomstenbron van GAE in de kiem heeft gesmoord. Maar vanwege de hoge kosten worden dergelijke vluchten tegenwoordig veelal uitgevoerd m.b.v. vluchtsimulatoren.

[4] Dit opmerkelijke 'gebruik' werd al geconstateerd door Van de Bunt (1986), Deel 1 (p. 3).

[5] Hierdoor kán GAE zijn bedrijfsplannen ook niet plausibel krijgen, qua vervoersprestaties, werkgelegenheid en exploitatieresultaten.

[6] GAE (2005). *Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op GAE.* Eelde: Groningen Airport Eelde.

[7] Zo'n 5 jaar na baanverlenging ruim 5.000 lijnvliegbewegingen volgens GAE (2005, p. 8), maar volgens 'geactualiseerde' informatie aan de Europese Commissie (dec. 2008) wel 7.700 bewegingen – *1½ x zoveel.*

[8] Het betreft de rapporten van Kleinhuis en Alsem (2004), het Ruimtelijk Planbureau (2005), De Wit (2006, 2007) en Boucher (2010 en diverse vervolgpublicaties via financieel-groningen.nl).

[9] Ter illustratie: de verwachte aantallen lijndienstpassagiers zijn resp. 165.000, 435.000 en 243.000 volgens resp. (a) GAE's bedrijfsplan-2003, (b) BCI's 'validering' van GAE's 'Verwachte ontwikkelingen..' (2005) en (c) GAE's bedrijfsplan-2008. BCI's actualisatierapport uit 2009 zwijgt over dergelijke discrepanties.

1.7. Sinds de rijksafkoop-2001 is de luchthaven er in geslaagd om zijn exploitatietekorten ook zonder baanverlenging aanzienlijk te verminderen.

1.8. Over de jaren heen is gebleken dat wat zonder baanverlenging heel goed had gekund, nl. expansie van lijndiensten en middelzwaar vrachtvervoer, zich niét heeft voorgedaan.

1.9. Daarentegen is iets wat oorspronkelijk (in 1986) zonder baanverlenging onmogelijk werd geacht, nl. een flinke groei in het aantal vakantiecharters, wél uit de bus gekomen.[10]

Over onderbouwing en besluitvorming:

1.10. Het Rijk houdt te lang vast aan oude voornemens; het heeft de noodzaak van ruime geluidszones en vroege openstelling onvoldoende aannemelijk gemaakt; en het overschat de gebrekkige rapporten van Buck Consultants International:[11]
- BCI is kritiekloos uitgegaan van de door GAE zelf (2005) gemaximeerde aantallen *vlieg*bewegingen.
- BCI heeft geen actueel 1800-meterscenario uitgewerkt.
- BCI taxeert niet de voorziene exploitatieresultaten met en zonder baanverlenging.
- BCI verwacht té veel van verdere capaciteitsontwikkeling.
- BCI geeft geen vergelijkende analyse van concurrerende luchthavens.

1.11. Via de RBML[12] heeft het Rijk gezorgd voor bestuurlijke tweeslachtigheid over GAE. Sinds 2003 is de regio de volle eigenaar van de luchthaven, maar het Rijk bleef bevoegd gezag.

1.12. Het Rijk heeft de Europese Commissie (EC) eenzijdig, onvolledig en onjuist geïnformeerd:
- De belangrijkste redenen voor GAE's zwakke positie zijn onvoldoende belicht.
- Over het onderbenutte potentieel van de 1800-meterbaan is gezwegen.
- Toekomstige aantallen lijnvluchten en passagiers zijn zwaar overschat (zie ook noten 7 en 9).
- 'Openbare dienstverlening' ter rechtvaardiging van exploitatiesteun is geforceerd omschreven.
- Exploitatiecijfers zijn gebaseerd op GAE's verouderde Bedrijfsplan-2001.
- Baanverlenging is overdreven voorgesteld als eindpunt van overheidssteun.

Hierdoor is de EC ietwat misleid over de noodzaak en effectiviteit van de staatssteun.[13]

1.13. Wanneer alle regionale 'kapitaalsstortingen' volgens afspraak per eind 2012 worden beëindigd (door Groningen al besloten) zou GAE binnen 10 jaar failliet kunnen gaan.

2. Conclusies en suggesties

2.1. De kernuitspraak van de Raad van State d.d. 11 juni 2008 (par. 2.6.4) munt niet uit in logische consistentie en is op onderdelen vatbaar voor verbetering en herziening:

> ".. overweegt de Afdeling dat enige mate van onzekerheid bestaat over de exacte omvang van de effecten van baanverlenging en vroege openstelling. (..) kan naar het oordeel van de Afdeling niet met zekerheid worden gesteld dat de prognoses voor GAE zullen worden gehaald. Hieruit volgt echter niet dat geen behoefte bestaat aan baanverlenging en vroege openstelling. [Uit deze rapporten] .. blijkt (..) genoegzaam dat de huidige baanlengte hoe dan ook onvoldoende is om een rendabele exploitatie te kunnen voeren en dat de baanverlenging en vroege openstelling positieve effecten zullen hebben op de exploitatiemogelijkheden van GAE."

Feitelijk is er *aanzienlijke* onzekerheid over 'prognoses' die deze naam niet verdienen. Een actueel 1800-meterperspectief blijft buiten beeld. De exploitatie*mogelijkheden* zouden

---

[10] Van de Bunt (1986) zag flinke groeimogelijkheden met de 1800-meterbaan, maar juist in de vakantiecharters zouden er bij 2500 meter in het jaar 2000 wel 12,500-20.000 passagiers kunnen komen, tegen slechts 3.000-4.000 bij 1800 meter. Feitelijk waren er in 2009 op GAE 127.000 charterpassaglersbewegingen (excl. transit).

[11] Buck Consultants International (2005, 2009): *'(Actualisering) Economische betekenis van Groningen Airport Eelde'*. Nijmegen/Den Haag: BCI.

[12] RBML: Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (geldig sinds eind 2008).

[13] De pas op 16 sept. 2010 geopenbaarde EC-informatie is te vinden op: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/09/16/correspondentie-met-de-europese-commissie-over-vliegveld-eelde.html>. Een nadere bespreking van de Nederlandse informatie aan de Europese Commissie met illustratieve citaten en commentaar is op verzoek te verkrijgen bij ondergetekende.

weliswaar worden vergroot, maar het is de vraag is of deze ook positief benut kunnen worden. Het is onwaarschijnlijk dat GAE met een 2500-meterbaan wél rendabel zou worden.

2.2. Het is dus aannemelijk dat GAE na baanverlenging niét meer vervoersprestaties gaat leveren, niét belangrijker wordt voor de regionale economie, niét uit de rode cijfers gaat komen en niét onafhankelijk wordt van overheidssteun.[14]

2.3. Er dreigt nu een nutteloze landschapsvernietiging, een onrendabele miljoeneninvestering en een ongewisse luchthaventoekomst met langdurige exploitatietekorten.

2.4. Als volle eigenaar is de regio verantwoordelijk voor de luchthaventoekomst. Elf jaar na het laatste bestuurlijk overleg (sept. 1999) lijkt een gecoördineerde heroverweging noodzakelijk. De Provincie Drenthe is daarvoor het eerst-verantwoordelijke bestuursorgaan.[15]

2.5. Voor zo'n heroverweging dienen zich verschillende vragen aan:

2.5.1. Als er maximale 'potentieelgegevens' over vliegbewegingen nodig zijn voor een ruime milieuvergunning, welke realistische verwachtingen kunnen dan worden aangegeven inzake vervoersprestaties, werkgelegenheid en bedrijfsresultaten?
2.5.2. Kan de luchthaven zijn reële ontwikkelingsmogelijkheden niet even goed benutten met een 2100-meterbaan (het getal 2500 stamt uit 1986)?
2.5.3. Welk jaarlijks aantal (½, 1 of zelfs 2 miljoen?) passagiersbewegingen in welke vervoersmarkten zou nodig zijn voor een rendabele exploitatie van GAE?
2.5.4. Zijn de aandeelhouders in staat en bereid om ook na 2012 GAE's exploitatie te ondersteunen?
2.5.5. Welke 'openbare dienstverplichtingen' zouden van Rijkswege aan GAE kunnen worden opgelegd, zodat enige structurele staatssteun voor de Europese Commissie aanvaardbaar is?
2.5.6. Kan de rijksbijdrage voor de baanverlenging niet ter vrije beschikking blijven van GAE?
2.5.7. Sinds 2003 is de regio de volle eigenaar, maar het Rijk is bevoegd gezag gebleven. Wie heeft het nu eigenlijk voor het zeggen?[16]

Slotvraag: Waarom wordt het bevoegd gezag al zo lang op de nek gezeten door uiteenlopende organisaties en particulieren rondom de luchthaven?

(1) Omdat baanverlenging geen oplossing is voor GAE's exploitatieproblemen.

(2) Omdat de verantwoordelijke bestuursorganen zélf onvoldoende kritisch zijn geweest.

[En dit laatste komt omdat zij aandeelhouder zijn, omdat de baanverlenging 'gratis' is en omdat vijf aandeelhoudende bestuursorganen in een coalitie zitten die contractueel verplicht is de luchthaven in stand te houden (althans t/m 2015).]

Al met al lijkt de baanverlenging op GAE een onverantwoorde vlucht naar voren.

Ernstige kwestie, lichtvoetige afronding

Er was eens een vliegveld in Eelde
Dat baadde oorspronkelijk in weelde.
Den Haag zei toen: 'Stop,
Ik houd er mee op.'
Daarná bleek dat dit GAE keelde.

Een provinciebestuurder te Assen
Stond zich ernstig de oren te wassen.
Geen langere baan?
Maar hoe moet dat dan gaan?
Dat het meeviel zou hem nog verrassen.

Voorzitter, ik wens de commissie en het college veel wijsheid en moed toe in de verdere besluitvorming; en ik dank iedereen voor de aandacht.

---

[14] De provinciale Beleidsnota Luchtvaart (p. 18-19) gaat ervan uit dat de baan wordt verlengd en dat er daarná convenantbesprekingen komen. De provincie wil dat GAE een 'duurzame luchthaven' wordt. Dit alles klinkt ietwat prematuur en ook enigszins dubbelhartig.

[15] Eén probleem hierbij is dat u als *bestuursorgaan* zo'n wending nog wel zou kunnen initiëren, maar dat u als *aandeelhouder* accoord bent gegaan met het voorwaardelijk aanlegcontract (1-10-2010) tussen GAE en Dura Vermeer-Imtech. Welke boeteclausules staan daarin? En hebt u zich hiermee voor een definitief besluit niet feitelijk uitgeleverd aan de Raad van State? Zie ommezijde (p. 4) met een copie van Art. 2.3 van de 'Overeenkomst Baanverlenging en Waarde Luchthaventerrein' van 12 dec. 2003.

[16] De Rijksafkoop-2001 en de Aandelenoverdracht-2003 hielden sterk verband met de Europese liberalisatie van de luchtvaart. Dat GAE nu in handen is van regionale overheden wringt ernstig met deze liberalisatietendens, o.m. omdat voortzetting van overheidssteun nodig kan zijn om faillisement te voorkomen. Art. 5.1. van de overeenkomst-aandelenoverdracht (dec. 2003) dwingt de regionale aandeelhouders a.h.w. om die overheidssteun vooralsnog – zo nodig – te blijven verlenen.

2.2 GAE verplicht zich jegens de Staat geen andere werkzaamheden ten behoeve van de Baanverlenging te verrichten voordat het aanwijzingsbesluit ex artikel 27 jo. 24 Luchtvaartwet (hierna te noemen: "het Aanwijzingsbesluit") onherroepelijk is geworden dan de werkzaamheden welke zijn genoemd in Bijlage 1 deel B.

2.3 Indien het Aanwijzingsbesluit niet uiterlijk op 1 juni 2006 onherroepelijk is geworden, zullen Partijen met elkaar in overleg treden teneinde te bezien wanneer het Aanwijzingsbesluit naar verwachting alsnog onherroepelijk zal worden en welke consequenties het tot dat tijdstip uitblijven van een onherroepelijk Aanwijzingsbesluit voor de tussen Partijen gemaakte afspraken heeft. Indien er ten tijde van dit overleg naar het redelijk oordeel van de Staat geen reëel uitzicht op bestaat dat het Aanwijzingsbesluit binnen een redelijke termijn alsnog onherroepelijk zal worden, zal de Staat zulks schriftelijk aan GAE berichten, zal deze overeenkomst eindigen en zal de Bijdrage inclusief de daarop ontvangen rente, verminderd met de in Bijlage 2 genoemde voorbereidingskosten, door GAE aan de Staat worden gerestitueerd. Indien GAE alsdan is overgegaan tot minnelijke verwerving van gronden waarvan de verkrijging door GAE voor de Baanverlenging noodzakelijk is, zal GAE naar haar keuze:

(i) het deel van de aan GAE betaalde Bijdrage dat niet voor de in dit artikel 2.3 bedoelde grondverwerving is gebruikt, vermeerderd met de door GAE werkelijk ontvangen rente over dat deel van de Bijdrage vanaf de datum van uitbetaling van de Bijdrage aan GAE, verminderd met de in Bijlage 2 genoemde voorbereidingskosten, binnen één maand aan de Staat restitueren alsmede binnen één maand de onbezwaarde eigendom van de verworven gronden om niet aan de Staat overdragen. Het deel van de aan GAE betaalde Bijdrage dat niet voor de hiervoor bedoelde grondverwerving is gebruikt alsmede het bedrag van de werkelijk ontvangen rente en de voorbereidingskosten als hiervoor bedoeld zal door GAE worden aangetoond door overlegging aan de Staat van een door een registeraccountant afgelegde verklaring waaruit de hoogte van dit deel van de Bijdrage alsmede de hoogte van het bedrag van de werkelijk ontvangen rente alsmede de in Bijlage 2 genoemde voorbereidingskosten blijkt; of

(ii) de totale aan GAE betaalde Bijdrage, vermeerderd met de werkelijk door GAE ontvangen rente over de Bijdrage vanaf de datum van uitbetaling aan GAE, verminderd met de in Bijlage 2 genoemde voorbereidingskosten, binnen één maand aan de Staat restitueren. Het bedrag van de werkelijk ontvangen rente en de voorbereidingskosten als hiervoor bedoeld zal door GAE worden aangetoond door overlegging aan de Staat van een door een registeraccountant afgelegde verklaring waaruit de hoogte van deze bedragen blijkt.

Uit: Overeenkomst Baanverlenging en Waarde Luchthaventerrein Groningen Airport Eelde, 12 dec. 2003 (p. 4)