

Op te bergen  
in de band van  
17 maart 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 10 maart 2010

---





## SAMENVATTING

### Vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie

Woensdag 10 maart 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](http://www.drenthe.nl/provincialestaten)*

De lijst met toezeggingen tot en met de vergadering van 10 maart 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 17:33 uur  
A. Huizing (PvdA)  
S. de Jong (CDA)  
A. Kerstholt (VVD)  
H. Klaver (CDA)  
K. Kuipers (GroenLinks)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
T.S. Medemblik (ChristenUnie)  
P.H. Oosterlaak (SP)  
G.J. Udding (VVD) tot 17:11 uur  
E.R. Veenstra (PvdA) tot 17:00 uur

mevrouw J. Stapert, commissiegriffier

#### **Voorts aanwezig de leden van GS:**

mevrouw J.G. Vlietstra (PvdA) tot 17:00 uur  
H. Baas (ChristenUnie) tot 17:08 uur  
J.H. Bats (VVD) tot 17:30 uur

#### **Namens de Noordelijke Rekenkamer:**

G.B. Nijhuis  
H. De Groot

#### **Afwezig:**

mevrouw A.H. Mulder (CDA)  
A. Wendt (ChristenUnie)

## 1. Opening en vaststelling van de agenda

De voorzitter opent de vergadering en de agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

## 2. Samenvatting vergadering 27 januari en 10 februari en de lijst van toezeggingen

De aangepaste lijst van toezeggingen, is bij deze samenvatting gevoegd.

*Gedeputeerde Bats* vult de toezegging over de RSP-programma's (nr. 1 lange termijn) aan met de opmerking dat de financiële nota die als opmaat dient voor de kadernota op 16 maart a.s. in GS wordt behandeld. Deze kadernota kan, vóór het zomerreces 2010 voorzien van een uitgebreide projectbeschrijving, de financiële risico's én de algemene risico's van de vier RSP-projecten, in de commissie worden behandeld

De samenvatting wordt vastgesteld.

## 3. Ingekomen stukken

De lijst met ingekomen stukken wordt conform vastgesteld.

## 4. Rondvraag

De fractie van de VVD stelt vragen over saldo van de rekening van de provincie over 2009. Deze vragen worden ter vergadering beantwoord.

*Gedeputeerde Vlietstra* geeft aan niet te kunnen vooruitlopen op de gemaakte afspraken rondom de jaarrekening die op 13 april a.s., inclusief de accountantsverklaring in GS wordt besproken. Desgevraagd antwoordt zij dat er geen majeure zaken vallen te verwachten.

De fractie van de PvdA stelt vragen over het sociale plan bij Nefit in Nieuw-Buinen en het banenverlies in de bouwsector in Noord Nederland. Deze vragen worden ter vergadering beantwoord.

*Gedeputeerde Vlietra* laat weten dat bij Nefit overeenstemming lijkt te zijn over het sociale plan. De provincie heeft gepleit voor uitstel zodat het UWV werkbedrijf de kans krijgt mensen te bemiddelen naar ander werk. De provincie heeft hierbij een bescheiden rol. Het werkloosheidsbeleid is voor de gemeente.

Het banenverlies in de bouwsector is bekend, het is duidelijk dat er nog behoorlijke klappen gaan volgen. Consequenties voor de provinciale beleidsagenda worden niet direct voorzien. Binnenkort volgt informatie over de stand van zaken van de versnellingsagenda. (*JSt: zie brief van GS van 10 maart 2010; weekoverzicht van ingekomen stukken van 11 maart 2010*)

## 5. IPO -SNN-EU-aangelegenheden

### **IPO:**

De fractie van het CDA roept de andere fracties op om evenals deze partij heeft gedaan in het partijprogramma aandacht te vragen voor de positie van de provincies.

### **SNN:**

GL informeert naar het IT-atelier. Kan GS hiervoor een notitie maken om in een volgende commissie te bespreken?

*Gedeputeerde Vlietstra* geeft aan dat een notitie over de stand van zaken binnen het SNN bijna is afgerond. Zodra dit een feit is ontvangen de staten hierover een brief. Een harde datum is alleen niet te geven.

*Gedeputeerde Vlietstra* zegt het volgende toe: Vóór woensdag 17 maart a.s. na te zullen gaan wanneer de brief van het SNN over het IT-atelier kan worden verwacht.

## **EU:**

Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.

## **6. Statenstukken/brieven**

### **6a. Brief van VOLE over Oplopende verliezen luchthaven Eelde en perspectief op lange termijn**

Inhoud van de brief: Brief van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde over verlies voor Groningen Airport Eelde in 2009 met de conclusie dat GAE haar prognose dient te herzien. (*Geagendeerd op verzoek van de fractie van GroenLinks*)

Er wordt door twee personen gebruik gemaakt van het spreekrecht.

Namens de Vereniging Omwonenden Vliegveld Eelde (VOLE); de heer Wittenberg. Zijn bijdrage is aan deze samenvatting gehecht.

De heer Ph. Boucher op persoonlijke titel. Het door dhr. Boucher opgestelde rapport waaruit hij citeert is aan deze samenvatting gehecht.

Samenvattende reactie van de fracties:

Alle fracties scharen zich achter het voorstel van VOLE om een convenant af te sluiten met daarbij een onafhankelijke procesbegeleider. De VVD tekent wel aan dat dit niet tot vertraging mag leiden. Het verzoek van GL om een aangepast businessplan wordt door de andere fracties ondersteund. Daarbij wordt wel aangetekend dat het in het verleden zeer moeizaam is geweest om geactualiseerde gegevens te krijgen.

GL vraagt zich af, nu Groningen heeft aangekondigd te willen gaan bezuinigen op GAE, dit op Drenthe wordt overgeheveld, dat zou niet moeten. Ook wil GL weten wat de stand van zaken rondom de procedures is. De PvdA vult aan dat Drenthe aandeelhouder is tot 2012/2013, over continuering ná deze periode moet nog een beslissing worden genomen.

De SP ziet graag dat het geld van de baanverlenging ten goede komt aan de infrastructuur in het noorden. De CU wil af van de voortdurende discussie over de baanverlenging. Het CDA vindt dat een nieuw college aan zet is over de afspraken over GAE ná 2013.

In de 2<sup>e</sup> termijn komt mede naar aanleiding van de insprekers naar voren dat sprake is van een langjarig aanleg- en onderhoudscontract voor de baanverlenging. De PvdA vraagt wat hiervan de gevolgen zijn voor de aandeelhouders, zijn die ook gebonden aan die termijnen? En moeten die garanties bieden?

De reactie van het college van GS op hoofdlijnen wordt als volgt verwoord:

De provincie Groningen zal ook haar afspraken moeten bestendigen richting GAE. Drenthe gaat dit niet overnemen. Wanneer een businessplan actualisatie behoeft, de RvC is hier verantwoordelijk voor, zal dit zo snel mogelijk naar PS worden gezonden.

Begin maart zijn uitspraken gedaan door Ministers, tot 14 april a.s. staat beroep open bij de RvS.

Daarna volgt de finale uitspraak door de RvS. Het proces van de aanbesteding van de baanverlenging is in gang gezet. Donderdag 11 maart a.s. vindt een gesprek plaats tussen VOLE, de CdK en gedeputeerde Bats. Een convenant is iets anders dan een bemiddelaar. Bemiddeling over de baanverlenging is voor GS een NO-GO area. Ná de baanverlenging kan gekeken worden hoe een convenant over geluidsbeperking vorm gegeven kan worden.

Gedeputeerde staten zeggen het volgende toe:

*Gedeputeerde Bats:* de vraag van PS om op korte termijn te komen met een geactualiseerd businessplan voor te leggen aan GAE.

*Gedeputeerde Bats*: de vragen over de gevolgen voor de aandeelhouders van een langjarig aanleg- en onderhoudscontract voor de baanverlenging schriftelijk te zullen beantwoorden.

*Gedeputeerde Bats*: PS op de hoogte te stellen van de uitkomsten waar het overleg met VOLE over o.a. het convenant toe hebben geleid.

## **6b. Brief van gedeputeerde staten over Inrichten Europaservicepunt met Drentse gemeenten**

Inhoud van de brief: GS informeren PS over het inrichten van een Europaservicepunt, een initiatief van de gemeente Emmen en de provincie Drenthe om kennis over Europa en Europese subsidies beter te verspreiden onder Drentse gemeenten. Dit initiatief is genomen naar aanleiding van onderzoek naar de wenselijkheid en de mogelijkheid van een Europaloket.

*(Geagendeerd op verzoek van de fractie van GroenLinks)*

Samenvattende reactie van de fracties, GL, VVD, CU, CDA en PvdA:

Alle fracties zijn van mening dat het tempo van de invoering van een Europaservicepunt voorheen loket genoemd, kan worden opgeschroefd. GL wil weten of de financiering door andere partijen dan de provincie en de gemeente Emmen al rond is. En wat is de strategie en hoe zit het met de internationale samenwerking? Wanneer wordt afstand genomen van het IPO in dezen? Is GS bereid om over dit onderwerp een haardvuursessie te organiseren?

De fracties van de VVD, CU en de PvdA sluiten zich hierbij aan. De VVD benadrukt dat in juni 2008 een motie is aangenomen om een servicepunt/loket te realiseren waar burgers en bedrijven terecht kunnen, waarom duurt het zo lang voor dit is gerealiseerd? Het CDA vraagt of het financieel op deze manier wel haalbaar maar vindt ook dat meer publiciteit noodzakelijk is. Verder geeft het CDA de suggestie mee om het SNN af te schaffen en te vervangen door het NNN (Niedersachsen Noord Nederland) – op initiatief van de PvdA te noemen: N3. Kan voor 1 juli worden aangegeven wat de stand van zaken is en hoe het zit met de participatie van partijen?

De reactie van het college van GS op hoofdlijnen wordt als volgt verwoord:

Er is inmiddels een officiële aftrap geweest van het Europaservicepunt. Er komt geen fysiek loket. Samen met SNN en KvK is overleg over verdere invulling. Bundeling van diverse initiatieven is hierbij de opzet, dit om te voorkomen dat overal digitale servicepunten worden neergezet. Burgers en bedrijven moeten met behulp van het servicepunt kunnen zien waar ze voor wat terecht kunnen. De financiering voor de eerste twee jaar wordt betaald door de gemeente Emmen en de provincie. De overige gemeenten zullen participeren, afspraken over medefinanciering moeten nog worden gemaakt. Er komt een seminar voor alle partijen waar uiteen wordt gezet hoe in EU te netwerken.

Om de subsidies vanuit Europa veilig te stellen moet op verschillende borden worden geschaakt. Drenthe trekt via het SNN op richting het Rijk die vooralsnog de gesprekspartner is in Brussel. In de toekomst zullen ook de regio's gesprekspartner zijn. SNN zal hierbij partners moeten zoeken. Niedersachsen zou een goede partij zijn. De genoemde 3N samenwerking is heel belangrijk, ook in NHI en EDR verband. Gekeken gaat worden hoe het krachtenveld zich gaat ontwikkelen, hiervoor is in SNN verband expertise ingehuurd waaronder dhr. Ben Bot. GS is altijd bereid met PS over dit onderwerp van gedachten te wisselen. Als bestuurlijke entiteit geeft het SNN meer slagkracht dan Drenthe alleen. Ook het IPO wordt niet losgelaten, de lijn is tot daar waar overeenstemming is. Nordconnect zal in oktober worden geëvalueerd.

Gedeputeerde staten zeggen het volgende toe:

*Gedeputeerde Baas*: zegt toe vóór 1 juli 2010 een overzicht op te stellen van de gemeenten die participeren in het Europaservicepunt en in welke mate ze hierin deelnemen.

## **6c. Brief van gedeputeerde staten over Aanbieding ontwikkelingsvisie Drentse Zuidas**

Inhoud van de brief: GS informeren PS over de ruimtelijk-economische ontwikkelingsvisie voor de Drentse Zuidas. Medio 2010 zal PS naar verwachting nader geïnformeerd worden over de invulling van het samenwerkingsmodel (toekomstig organisatorisch kader).

Samenvattende reactie van de fracties:

Alle fracties onderschrijven de uitgangspunten en geven daarnaast nog de volgende reacties.

De VVD vraagt zich af of een snelweg voldoende is om cohesie te krijgen. Wie willen dit echt en wie gaat er voor betalen? En past dit binnen PNS? De belangen van gemeenten zijn nogal divers. De PvdA informeert naar de verhouding van de Zuidas met de as Meppel-Zwolle. En bij wie ligt het primaat bij gemeenten of de provincie? De PvdA verzoekt om de sensortechnologie ook mee te nemen in de ontwikkeling van de Zuidas. Tot slot stelt zij voor om een statenexcursie te organiseren naar een in dezen relevant gebied in Duitsland, inclusief de brainport in Eindhoven, waar de overgang van industrie naar kennistechnologie zichtbaar is. Dit laatste voorstel is bij het Presidium neergelegd.

De SP vindt dat de naam naar binnen is gekeerd, beter is te spreken van Saksenroute, dit is ook een aansprekende naam voor de rest van Nederland.

GL heeft begrepen dat het MKB onvoldoende is betrokken bij dit project, dat zou niet moeten. Het is jammer dat Meppel ondergesneeuwd dreigt te raken. Het is tijd, dat er nu iets concreets gaat gebeuren, 'geen woorden maar daden'. De CU vraagt zich af hoe enthousiast gemeenten zijn. Zijn gemeenten in staat om mee te financieren? De Zuidas kan zich ook verder ontwikkelen richting Zwolle, is hier rekening mee gehouden?

De reactie van het college van GS op hoofdlijnen wordt als volgt verwoord:

De Brainport Eindhoven is de inspiratiebron geweest voor de Zuidas. De Zuidas is een visie van 6 gezamenlijke overheden over hoe zij deze verbinding zien en welke keuzes hierbij horen.

Deze visie vindt draagvlak bij de verschillende overheden. Het MKB als koepel is er wellicht onvoldoende bij betrokken geweest, dit kan anders. Individuele ondernemers wel, o.a. via de A37 sociëteit. Het is een ruimtelijk-economische visie die als voedingsbodem dient voor het omgevingsbeleid en daar voldoende in is verankerd. De provincie wil het initiatief nemen op het visietraject. Dat is ook PNS 'proof'.

De regievoering voor het vervolg is nog niet uitgekristalliseerd. Zo laag mogelijk in de samenleving is de bedoeling, bij lokale overheden en het bedrijfsleven.

Over de JSF fabriek wordt nog opgemerkt dat hiervoor 4 gemeenten in beeld zijn. O.a. Hoogeveen. Samen met de NOM wordt gekeken waarom toch vooral voor Hoogeveen gekozen zou moeten worden. De Fokker directie zal uiteindelijk de keus moeten maken.

## **6d. Brief van gedeputeerde staten over Masterstudie Florijnas**

Inhoud van de brief: GS informeren PS over de ontwerp-masterstudie Assen Florijnas, het bijbehorende raadsvoorstel van 7 december 2009 en hun reactie van 18 november op de (voor)ontwerp studie. *(Geagendeerd op verzoek van de fractie van GroenLinks)*

Samenvattende reactie van de fracties:

GL wil weten of al zicht is op de financiële gevolgen. Hoe ziet de risicoparagraaf eruit? Een onafhankelijk bureau in Assen zoals in Emmen is dat niet beter? Er is verschil van mening ontstaan over de aansluiting op de N33 bij Assen, moeten PS daar geen uitspraak over doen?

De CU is van mening dat in dit stadium sprake is van uitvoering, de reactie van GL komt niet op het juiste moment. De VVD sluit hierbij aan, voor de staten komt nog volop gelegenheid bij de risicoanalyse en bij de het Omgevingsbeleid. De SP is van mening dat de brief goede elementen bevat. In tijden van bezuiniging zou de provincie ook bijvoorbeeld naar de fly-over bij Assen kunnen kijken.

De PvdA vraagt zich af hoe het zit met het mandaat van provincieambtenaren die in de projectgroep bij Assen zitten. De (woon)plannen zijn ambitieus, dit zal zeker discussiepunten geven. Assen ligt ook in een kwetsbaar gebied, is er een rol weggelegd voor Drents Plateau?

De reactie van het college van GS op hoofdlijnen wordt als volgt verwoord:

Assen is een Rijksproject. Om die reden gaat een vergelijk met Emmen mank en is ook geen sprake van een onafhankelijk bureau om het proces te bewaken. Die rol heeft Rijk op zich genomen. Aan de oostkant van Assen ligt een kwetsbaar gebied. De aansluiting op de N33 kan dan ook niet via die kant. Er is een programmatische samenhang met een forse ambitie. Vooralsnog is Assen een groei-gemeente. GS hebben zich gecommitteerd, maar voor het infrastructurele belang zoals de fly-over en het station. Ambtenaren in de projectgroep zitten daar met een mandaat, maar de besluitvorming vindt plaats in GS. Het inverdiene van 20 miljoen euro betekent niet een risico van hetzelfde bedrag. Risico's worden meegenomen in de risicoparagraaf evenals de terugvalopties.

Drents Plateau is evenals andere partijen betrokken bij de Florijnas.

Gedeputeerde staten zeggen het volgende toe:

*Gedeputeerde Bats:* in week 11 een overzicht toe te sturen met het tijdspad van de kadernota over de Florijnas, die voor het zomerreces aan PS wordt voorgelegd.

## **6e. Brief van de Noordelijke Rekenkamer over het Onderzoeksprogramma 2010-2011**

Inhoud van de brief: De vertegenwoordiger van de Drentse staten in de Programmaraad van de Noordelijke Rekenkamer (NRK) wil de vergadering van de statencommissie BFE benutten voor een korte toelichting op en een gedachtewisseling over de inhoud van het Onderzoeksprogramma 2010-2011. Tevens nodigt zij de statenfracties uit om suggesties aan te dragen voor mogelijke (provinciale) beleidsonderwerpen die door de NRK zouden kunnen worden onderzocht.

*(Geagendeerd op verzoek van de fractie van het CDA)*

Samenvattende reactie van de fracties:

Er is brede instemming met het programma. De fracties vullen dit aan met de volgende opmerkingen. Het CDA wil van de andere fracties weten of die nog andere dan de hier genoemde onderzoeken naar voren wil brengen. Zelf vraagt deze fractie aandacht voor het genoemde compensatiepakket ZZL. Dit heeft een 1:1 relatie met de RSP projecten. Hoe wordt dit gevolgd? GL sluit zich hierbij aan. De VVD informeert of de opstelling van de provincie Groningen de prioritering beïnvloed. De SP zou nader willen kijken naar werkgelegenheid, wat zijn de oorzaken, hoe zit het kwantitatief. De PvdA zou over 1 of 2 jaar de versnellingsagenda, dit speelt ook in de andere provincies, onderzocht willen hebben. Wat is hiervan het effect geweest? De CU sluit zich hierbij aan. Ook informeert de PvdA fractie naar de NRK zelf, hoe vinden zij dat het is gegaan de afgelopen 5 jaar? GL is tevreden met het voornemen om ook te kijken naar de spoedlocaties Bodemsanering. Tot slot vraagt CU of het volgen van het compensatiepakket ZZL al concrete informatie heeft opgeleverd.

De reactie van de NRK (door de heren Nijhuis en De Groot) wordt op hoofdlijnen als volgt verwoord: Het programma bestaat uit die onderzoeken die gaande zijn. Vervolgens is gekeken naar een prioriteit van volgende onderzoeken. Een terugblikonderzoek Jeugdzorg is opgenomen en ook op milieugebied wil men graag een onderzoek doen. Dit zijn de spoedlocaties Bodemsanering geworden. De ZZL wordt in de gaten gehouden, een oordeel hierover is nog niet te geven. Zowel bij Drenthe als Fryslân is de vraag voor een verzoekonderzoek gehonoreerd, om die reden is het onderzoek in Groningen (over de Blauwe Stad) ook gehonoreerd. Dit beïnvloedt niet de prioritering.

Het volgen van de versnellingsagenda behoort tot de mogelijkheden.

De NRK is tevreden over zichzelf als de staten, dat ook zijn. Het aantal personeelsleden is voldoende, maar een dergelijke kleine organisatie is wel kwetsbaar.



Met dossiers die worden gevolgd, wordt bedoeld dat deze door het beperkte aantal mensen van de NRK worden gevolgd o.a via de media. Zien zij risico's dan wordt wel onmiddellijk in het onderwerp gedoken.

## **6f. Brief van de Noordelijke Rekenkamer over Ontwerpbegroting 2011 en Jaarstukken 2009**

Inhoud van de brief: De Noordelijke Rekenkamer informeert PS over de ontwerpbegroting 2011 en vraagt PS om een reactie op het voorstel voor de bestemming van het resultaat 2009 en op de ontwerp-begroting 2011.

Samenvattende reactie van de fracties PvdA, VVD, GL, CU en CDA:

Alle fracties stemmen in met de begroting. Daarnaast wordt nog het volgende aangegeven.

GL wil een winstwaarschuwing geven. Wanneer ook PS moeten gaan bezuinigen zal eerder sprake zijn van een kleine inperking bij de NRK dan van uitbreiding. Het CDA is blij met het vrijvallen van de ontslaguitkering. Dat de provincie geen verklaring kan geven voor het verschil in sociale lasten voelt niet goed. Wat gaat dit betekenen voor de eigen provinciale begroting?

De reactie van de NRK op hoofdlijnen en wordt als volgt verwoord:

Blij te zijn met de lovende reacties. Het onverklaarbare verschil in sociale lasten, 30.000 euro was wel een probleem maar is binnen de begroting opgelost, mede ook om hiermee een voorschot te nemen op de bezuinigingsdiscussies die gaan komen. De NRK wil niet uitbreiden, wel handhaven wat er nu is. Wel hoopt de NRK dat binnenkort duidelijk wordt waar het verschil van de sociale lasten vandaan komt.

## **7. Mededelingen**

De voorzitter deelt mee dat op 28 april 2010 een gezamenlijke statenvergadering is over o.a. het thema Cohesiebeleid.

## **8. Sluiting**

De vergadering wordt gesloten om 17:56 uur.

De volgende vergadering zal plaatsvinden op 14 april 2010.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie van 14 april 2010,

, voorzitter

, commissiegriffier

## Lijst van toezeggingen Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie

(tot en met de commissievergadering van 10 maart bijgewerkt)

Nr	Datum toezegging	Korte termijn (binnen 3 maanden)	Wijze van afdoening	✓
1.	04-11-2009 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe te zullen uitzoeken of de beweging om hooggekwalificeerde werkzaamheden buiten Drenthe te plaatsen ook in andere bedrijfstakken dan energie (Enexis) plaats vindt. (PvdA)	Gereed vóór de Cie. van 14.04.2010 (BFE 10-03-2010)	
2.	09-12-2009 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe dat wanneer het teasurystatuut het toelaat de mogelijkheid om de Essent gelden duurzaam en verantwoord uit te zetten voor microkrediet serieus te zullen overwegen. (SP)	In uitvoering (BFE 10-03-2010)	
3.	27-01-2010 SC BFE	De heer BAAS zegt toe na te zullen gaan om welke neven functies van GS het gaat wanneer het voornemen aanwezig is om deze te aanvaarden. (CDA)	De nevenfuncties van GS zullen in het vervolg éérst aan PS worden voorgelegd. (BFE 10.03.2010)	✓
4.	27-01-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt het toe na te zullen gaan of via de SNN subsidie is verstrekt aan Nefit in Buinen. (PvdA)	Er is géén SNN subsidie verstrekt (BFE 10.03.2010)	✓
5.	27-01-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe vóór 3 februari 2010 na te zullen gaan of het besluit in het statenstuk 2009-415; zienswijze financiële stukken SNN, juist is geformuleerd. (GL)	Beantwoord tijdens PS vergadering van 03.02.2010	✓
6.	27-01-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe vóór 3 februari 2010 na te zullen gaan wanneer het financieringsstatuut in werking gaat treden, met terugwerkende kracht per 21 oktober 2009 of na 30 maart 2010. (CDA)	Beantwoord tijdens PS vergadering van 03.02.2010	✓
7.	27-01-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe na te gaan waarom in het verleden verschillende ondergrenzen bij de Verordening HRM, werden gehanteerd. (GL)	Beantwoord tijdens PS vergadering van 03.02.2010	✓
8.	27-01-2010 SC BFE	De VOORZITTER zegt toe dat vertegenwoordigers uit BFE namens de BCA een memo zullen opstellen over de mogelijkheid om van gedachten te wisselen met de	De commissie stemt in met de toegezonden	✓

		accountant over het financieringsstatuut/control protocol.	den memo	
9.	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.		
10.	10-03-2010 SC BFE	De heer BATS zegt toe de vraag van PS om op korte termijn te komen met een geactualiseerd businessplan voor te zullen leggen aan Groningen Airport Eelde (GAE)		
11.	10-03-2010 SC BFE	De heer BATS zegt toe de vragen over de gevolgen voor de aandeelhouders van een langjarig aanleg- en onderhoudscontract van de baanverlenging bij GAE, schriftelijk te zullen beantwoorden.		
12.	10-03-2010 SC BFE	De heer BATS zegt toe PS op de hoogte te stellen van de uitkomsten van het overleg met VOLE o.a. over een af te sluiten convenant over geluidsbeperking.		
13.	10-03-2010 SC BFE	De heer BAAS zegt toe vóór 1 juli 2010 een overzicht op te stellen van gemeenten die participeren in het Europaservicepunt en in welke mate ze hierin deelnemen.		
14.	10-03-2010 SC BFE	De heer BATS zegt toe in week 11 een overzicht toe te sturen met het tijdpad van de kadernota over de Florijnas. Deze kadernota wordt voor het zomerreces aan de staten voorgelegd.	Brief van 17-03-2010	√
15.	10-03-2010 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe vóór 17 maart a.s. na te zullen gaan wanneer de brief van het SNN over het IT-atelier valt te verwachten.		
		<b>Lange termijn</b>		
1.	11-03-2009 SC BFE	De heer BATS zegt toe de RSP-programma's bij de gemeenten, inclusief de risicoparagraaf tot op programmaniveau voor te leggen aan de staten.	De bij de programma's behorende financiële nota wordt op 16 maart in GS behandeld. Voor de zomer volgt kadernota incl. uitgebreide project.beschr. en financ. en algemene risico's (BFE 10.03.2010)	
2.	09-12-2009	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe de beleidsregel over		

	SC BFE	het hanteren van de Balkenende-norm eind 2010 opnieuw aan de orde te laten komen. (CDA)		
3.	23-09-2009 SC BFE	Mevrouw VLIETSTRA zegt toe na te willen denken of een herstructureringsmaatschappij voor bestaande bedrijventerreinen een zinvolle aanvulling is op het voorgenomen convenant tussen Rijk, provincie en gemeente.	Zal worden meegenomen in het voor 01-04-2010 op te stellen herstructureringsprogramma (BFE 09-12-2009)	
		<b>Moties</b>		
M1	07-10-2009	PS verzoeken GS: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de Europese dimensie in alle statenstukken expliciet naar voren te brengen, waarbij de doorwerking van de EU-regels en de consequentie daarvan duidelijk wordt aangegeven;</li> <li>2. dat dit bewerkstelligd kan worden door in de statenstukken een aparte paragraaf Europa op te nemen.</li> </ol>	Wordt standaard opgenomen in statenstukken. (BFE 10.03.2010)	√
M1 PvdA	16-12-2009	PS verzoeken GS: <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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;</li> <li>3. er bij alle betrokken instanties, die met een maatschappelijke financiering werken gunnen, er op aan te dringen dezelfde gedragslijn te volgen;</li> <li>4. in samenspraak met de kennisinstellingen de praktische geschiktheid van de kandidaten op te voeren door middel van aanvullende programma's en begeleiding;</li> <li>5. in het kader van de planning en control cyclus te rapporteren over de bereikte resultaten.</li> </ol>		

## **Inspraakbijdrage VOLE in de Commissie BFE Staten Drenthe 10-3-2010 (J. Wittenberg)**

In 2000 is in Eindhoven een convenant gesloten tussen Eindhoven Airport, de Vereniging van Omwonenden, de Milieu Federatie en een aantal betrokken overheden. De kern hiervan is een pakket hinderbeperkende maatregelen. De overeenkomst rust op twee pijlers:

- 1<sup>e</sup> Bescherming van de omgeving en het milieu
- 2<sup>e</sup> Economische ontwikkeling

Het proces werd begeleid door het onafhankelijke bureau Awareness.

Rond Schiphol wordt al een aantal jaren door betrokken partijen -waaronder organisaties van omwonenden- gesproken aan de 'Tafel van Alders'. Ook hier hebben de gesprekken geleid tot een 'Convenant Hinderbeperkende maatregelen'. Ook dit proces wordt beleid door een onafhankelijke voorzitter/procesbegeleider.

Uw College van Gedeputeerden heeft op 12 januari j.l. 'het Plan van Aanpak TT-circuit en Omgeving' vastgesteld. Het project beoogt een balans aan te brengen tussen de verschillende belangen die spelen bij het TT-circuit en omgeving. De geluidsproblematiek was de aanleiding voor deze aanpak, waarbij gekozen is voor een brede integrale benadering. De betrokken partijen zijn de TT-organisatie, Milieu Federatie, Drents Landschap, Bewoners organisaties en een aantal overheden. Ook dit proces wordt begeleid door een onafhankelijke procesbegeleider: BMC.

De Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde zou ook graag een convenant afsluiten met de luchthaven en betrokken overheden, waarin overlastbeperkende maatregelen worden afgesproken. VOLE denkt hierbij aan:

- het reduceren van geluidniveaus, met name van de zeer lawaaiige KLS toestellen
- openingstijden, lesuren en de ligging van de circuits
- alleen nachtvluchten bij hoge uitzondering volgens heldere criteria
- geen militaire vluchten en beperking van de oefenvluchten met grote toestellen
- serieuze klachtenafhandeling

Het gaat nu niet om het benoemen van de maatregelen. Wij stellen geen voorwaarden vooraf. Ons uitgangspunt is: erken de verschillende belangen en ga als goede burens met elkaar om. Eerst moet het proces zorgvuldig worden vormgegeven, waarbij -als het aan VOLE ligt- ook voor een brede benadering wordt gekozen. Dat we met elkaar in gesprek gaan, kan niet alleen een boel kou uit de lucht halen, het kan allicht ook procedures in de toekomst voorkomen.

De directie van GAE -waarmee wij onlangs spraken- staat hier in principe positief tegenover. VOLE is van mening dat een onafhankelijke gespreksleider/bemiddelaar een belangrijke rol kan spelen om het proces te sturen en al te directe confrontaties te voorkomen. De onafhankelijke procesbegeleider heeft tot taak:

- het hele speelveld te overzien en de uitgangspunten voor aanpak en proces te formuleren;
- een goede volgorde van de gespreksonderwerpen te bepalen;
- en evenwicht te bewaken in de inbreng van diverse partijen.

Behalve voor GAE en voor VOLE kan er ook een rol zijn voor de Milieu Federatie, de CMLE (CRO), de KLS en de overheid. Het belang van een convenant is vooral dat:

- afspraken over hinderreductie worden vastgelegd;
- belemmeringen voor economische ontwikkeling worden weggenomen;
- partijen elkaar weten te vinden bij problemen;
- problemen worden opgelost zonder juridische procedures.

Het is aan u -de Staten als aandeelhouder en als overheid- om de opdracht te geven voor het starten van convenantbesprekingen en het aanstellen van een onafhankelijke gespreksleider.

## Businessplan Luchthaven Eelde achterhaald?

Regionale luchthaven Groningen Airport Eelde speelt in de toekomst minimale rol in de economie en de bereikbaarheid van het Noorden



drs. Ph.W.G.Boucher  
maart 2010  
Midlaren

## INHOUDSOPGAVE

Inleiding	blz. 3
Opzet van het verslag	blz. 4
1. Bereikbaarheid van het Noorden	blz. 5
2. Catchment Area	blz. 6
3. Baanlengte	blz. 9
4. De concurrentie	blz. 11
5. Overloop van Schiphol	blz. 13
6. Vakantie charters	blz. 13
7. Lijnverbindingen	blz. 13
8. Low Cost Carriers	blz. 13
9. Vrachtvervoer	blz. 14
10. Zakenvluchten	blz. 14
11. Vliegschool	blz. 14
12. Toekomst luchthaven Eelde	blz. 14
13. Identiteit luchthaven	blz. 15
14. Samenvatting	blz. 16
15. Geraadpleegde informatiebronnen	blz. 17
16. Bijlagen. 1 Data regionale luchthavens	blz. 18
2 Vergelijking bestemmingen Eelde	blz. 19
3. Prijsvergelijkingen	blz. 20

## INLEIDING

Al lange tijd is er sprake van dat de landingsbaan van het vliegveld Eelde verlengd zal worden van 1800 meter naar 2500 meter. En al jaren is er een strijd tussen voor- en tegenstanders gaande, of dit nu wel of niet zinvol is. Met grote tussenpozen heb ik deze discussie op enige afstand gevolgd. De laatste tijd krijgen de plannen echter concretere vormen, onder andere door de voorbereidingen van de gemeente Tynaarlo voor de noodzakelijke bestemmingsplan wijziging.

Dat heeft me er toe gebracht nog eens in deze materie te duiken. Er is veel materiaal beschikbaar op internet. En naarmate ik me meer in de kwestie verdiepte begon de vraag te rijzen hoe het mogelijk is dat een keuze, die in het verleden misschien verdedigbaar was, omdat de vooruitzichten in de luchtvaart heel positief waren, ook nu nog steeds gesteund wordt door veel bestuurders. Uit de vele beschikbare informatie komt een beeld naar voren van een inmiddels totaal veranderde situatie, zowel in de luchtvaartwereld, als ook in de gewoontes en voorkeuren der luchtreizigers. De groeikansen voor Eelde, waar men vroeger op mikte, zijn er nauwelijks meer. Dit gebrek aan groeimogelijkheid waar onderzoeken al enkele jaren op wijzen, blijkt nu duidelijk uit de actuele cijfers en ontwikkelingen. Een harde werkelijkheid.

Als iets moet, dan moet het, maar als het inmiddels nergens meer toe kan dienen, waarom dan met oogkleppen op doordenderen? In een tijd waarin we iedere euro omdraaien om te zien of hij wel goed wordt uitgegeven, mag je verwachten dat onze bestuurders dat ook doen met het bedrag van 20 miljoen overheidsgeld, dat met deze baanverlenging gemoeid is. Economen zeggen, *"gooi nooit goed geld naar kwaad geld"*. En dat is hier vrij zeker het geval omdat die 20 miljoen zich nooit zal terugverdienen.

Behalve een zakelijke en cijfermatige kant, heeft de toekomst van de luchthaven voor velen ook een emotionele kant. Wat is het noorden zonder een eigen florerende luchthaven? Het is toch mooi als je vanuit een eigen luchthaven zomaar naar je vakantiebestemming kunt vliegen? Een vliegveld heeft iets dat indruk maakt, 60 ton aluminium en staal van een Boeing 737 verheft zich met enorm gebrul van de betonbaan naar de hemel en verdwijnt in luttele minuten achter het wolkendek. Het symboliseert het kunnen van de techniek en de vooruitgang. Wie wil daar niet bij horen, en wie wenst dat niet een goede toekomst toe?

Het zou mooi zijn als Eelde als luchthaven behouden kan blijven zonder al te grote verliezen en qua omvang passend bij de markt die ze bedient en bij de streek waar haar start- en landingsbaan ligt.

Naast het lezen van veel beschikbare rapporten en onderzoeken heb ik met een aantal mensen gesproken die iets met de luchtvaart van doen hebben; technici en een luchtverkeersleider die op Eelde gewerkt hebben, een luchtvaarteconoom, een projectmanager van Schiphol, een verkeersleider van Schiphol, en vele luchtreizigers die mij vertelden waarom ze wel of niet van luchthaven Eelde gebruik maakten. Ik heb de sfeer geproefd bij werknemers op Eelde en gekeken hoeveel Duitse nummerborden op de parkeerplaats te zien waren. Allemaal om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van wat er werkelijk aan de hand is.

Het navolgende is een verslag hiervan dat, naar ik hoop, bestuurders zal doen overwegen nog eens heel goed naar nut en noodzaak van deze investering van minimaal 20 miljoen te laten kijken, door een onafhankelijk deskundige.

**Voor een samenvatting naar pagina 16.**



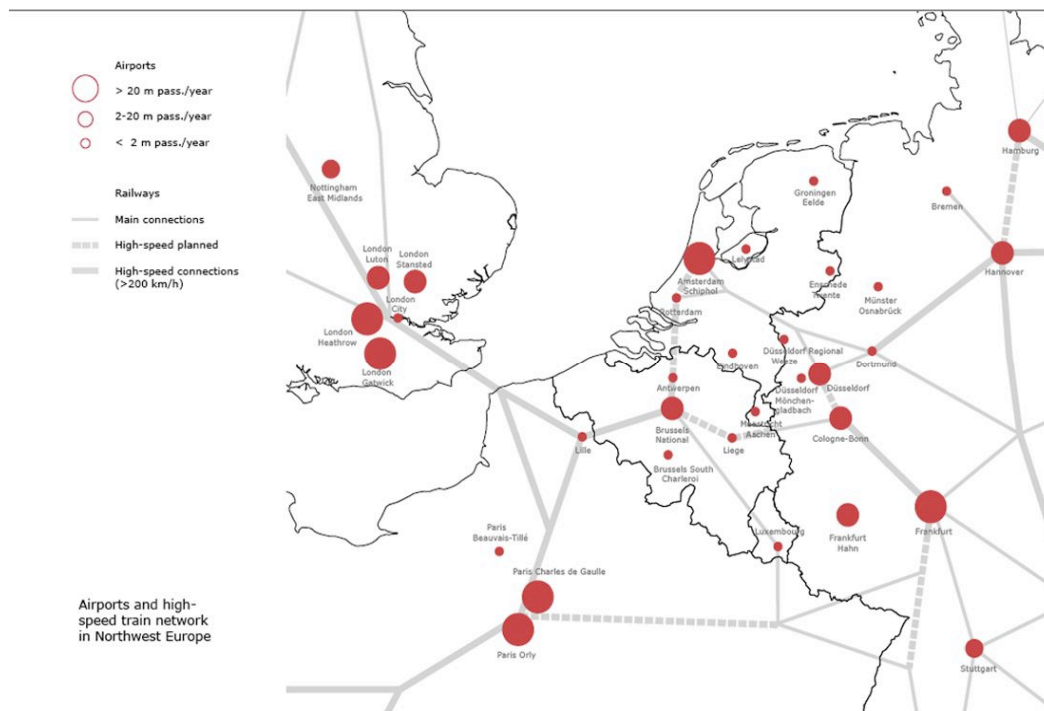
## DE OPZET VAN DIT ONDERZOEK

Er is niet alleen gekeken naar de houdbaarheid van de argumentaties om de baan op Eelde te verlengen, maar ook naar de houdbaarheid van voorspellingen die gedaan worden in het business plan van Groningen Airport Eelde (GAE) Ze volgen hieronder kort:

1. Een verlengde baan is noodzakelijk als je het Noorden bereikbaar wilt houden.
2. De kring van potentiële klanten is veel ruimer dan de 1,7 mln inwoners van de noordelijke drie provincies en dat geeft Eelde veel kansen.
3. De baan is te kort voor vakantie vluchten en zelfs lijnvluchten op Londen zouden er hinder van ondervinden.
4. Klanten van Eelde kunnen zelfs uit Duitsland komen, Eelde kan een concurrent voor het buurland worden.
5. Schiphol zal vluchten moeten afstoten naar regionale luchthavens en met een langere baan komt Eelde daar eerder voor in aanmerking.
6. Met een langere baan zal Eelde aantrekkelijker zijn voor luchtvaartmaatschappijen die nieuwe lijnverbindingen willen opzetten. En het zelfde geldt voor vrachtvervoerders en Low Cost Carriers.
7. Een langere baan zal de economische ontwikkeling van het noorden stimuleren omdat het bedrijvigheid aantrekt.

Deze argumentaties worden stuk voor stuk besproken. Conclusies laat ik zoveel mogelijk aan de lezer zelf over. Wel wil ik een aanbeveling doen:

*Laat de investering van de baanverlenging onderzoeken door een onafhankelijk deskundige, voordat onomkeerbare besluiten worden genomen.*



Overzicht van West-Europese luchthavens naar grootte, Planbureau vd Leefomgeving 2005

## 1. BEREIKBAARHEID VAN HET NOORDEN

In de discussie rond de baanverlenging wordt gesteld dat de luchthaven Eelde een essentiële rol speelt bij de bereikbaarheid van het noorden. Het kan gaan om de bereikbaarheid vanuit de rest van de wereld naar Noord Nederland toe of omgekeerd, de bereikbaarheid van de wereld voor de luchtreizigers uit het Noorden.

### 1.1 Bereikbaarheid vanuit de rest van de wereld naar Eelde

Als het gaat om de bereikbaarheid van het Noorden vanuit Europa of de rest van de wereld, moet je uitgaan van de bestaande internationale luchtverbindingen. Eelde zal nooit met alle delen van Europa reguliere directe verbindingen kunnen onderhouden, laat staan intercontinentaal. Voor de reiziger is dan de vraag hoe hij het makkelijkst door de lucht in de noordelijke drie provincies kan komen. Als trein en auto afvallen en vliegen geboden is, zal dat altijd moeten via een groot knooppunt in de internationale luchtverbindingen (mainport). Dan moet je denken aan Schiphol, Londen, Parijs, Brussel of Kopenhagen. Vandaaruit moet je dan verder vliegen in een kleiner toestel naar Eelde. Wil dat systeem werken dan moet Eelde ook reguliere vaste luchtverbindingen onderhouden met die grote luchthavens en liefst meerdere malen per dag. Deze verbindingen zullen met kleine toestellen worden onderhouden < 20 of 50 zitters>. Voor deze toestellen is de baanlengte van Eelde overigens ruim voldoende.

Hoe de internationale reiziger vanaf een groot knooppunt verder gaat, hangt af van de frequentie van de luchtverbinding met Eelde, de prijs en van de alternatieven, auto en trein. Komt de luchtreiziger op Eelde aan dan zal hij of per auto of met het openbaar vervoer verder moeten. Die verbindingen moeten dus ook goed zijn, wil dit systeem werken.

De geschiedenis van Eelde heeft laten zien dat deze verbindingen, <Schiphol en Londen> nooit een lang leven waren beschoren. Nu wordt een nieuwe verbinding met Kopenhagen en Londen in het business plan van GAE 2009 genoemd, maar die is al in de planfase gesneuveld.

Voor het intercontinentale luchtverkeer geldt natuurlijk het zelfde verhaal, het kan alleen via de grote mainports naar Eelde lopen.

Het zou nuttig zijn beter te onderzoeken hoe een systeem van korte verbindingen met grote luchthavens kostendekkend opgezet kan worden, door de lucht of per spoor of weg. Maar voor goede verbindingen met de grote internationale luchthavens is geen langere landingsbaan nodig.

### 1.2. De bereikbaarheid van de rest van de wereld vanuit Eelde

Tot nu blijken alleen een twaalfstal vakantiebestemmingen met charters vanuit Eelde winstgevend te kunnen worden onderhouden in de zomer en een lijnverbinding met Aberdeen, het hele jaar door. De laatste jaren zat in de vakantiecharters enige groei (2,5% p/j). De meeste vluchten maken een tussenlanding in Rotterdam, Maastricht of Eindhoven om daar ook passagiers aan boord te nemen. Zo realiseren de touroperators een redelijke bezetting. Het Noorden alleen levert te weinig reizigers op voor een goede bezettingsgraad van frequente vluchten.

Eelde heeft geen directe verbindingen <point to point> met andere luchthavens in Europa of daarbuiten waar men gewoon een simpele vlucht kan boeken ( behalve misschien als er op een chartervlucht nog lege stoelen zijn). Dus voor die verbindingen zal de luchtreiziger toch eerst per auto of trein naar een grotere luchthaven elders moeten reizen. De enige dagelijkse directe verbinding is met Aberdeen. Deze lijn wordt voornamelijk gebruikt door Shell medewerkers (NAM, Gasunie).

Low Cost Carriers zoals Ryanair en Easyjet bieden wel directe verbindingen naar vele Europese bestemmingen voor lage prijzen. De maatschappijen vestigen zich op regionale luchthavens met een voldoende groot achterland waar ze lage landingsrechten kunnen bedingen. Voorbeelden zijn Bremen, Weeze, Munster,

Düsseldorf en Eindhoven. Ze stationeren daar hun toestellen en hebben er hun technische dienst. Voor deze Low Cost Carriers is Eelde niet aantrekkelijk. Ten eerste omdat ze dan hun eigen vluchten vanaf Bremen en Weeze zouden beconcurreren. En ten tweede omdat de bevolkingsdichtheid van de noordelijke drie provincies <1,7 mlj> te gering is voor voldoende aanvoer van passagiers.

### **Samenvattend**

De bereikbaarheid van de rest van de wereld vanuit Eelde door de lucht beperkt zich tot een twaalfstal vakantiebestemmingen. Een reguliere zakenvlucht naar Aberdeen, is voornamelijk gefinancierd door Shell. De huidige baanlengte speelt hierin geen enkele rol als een belemmering. De beperkingen liggen voornamelijk in het te geringe aanbod van reizigers. Omgekeerd is de bereikbaarheid van het Noorden door reguliere verbindingen met de mainports tot nu toe altijd mislukt door en gebrek aan belangstelling.

## **2. CATCHMENT AREA**

Het catchment area is niets anders dan het cirkelvormige gebied rond een luchthaven waarbinnen men in een of twee uur de luchthaven per auto kan bereiken. De inwoners van dit gebied vormen het marktpotentieel van de luchthaven. De waarde van een catchment area voor een luchthaven hangt niet alleen af van de bevolkingsdichtheid maar ook van de houding van die bevolking tegenover vliegen. In het beleidsplan van GAE wordt het catchment area gebruikt voor de onderbouwing van de prognoses over te verwachten reizigersverkeer en daarmee de noodzaak van baanverlenging. De laatste nogal optimistische prognose gaat uit van 150.000 passagiersbewegingen in 2008, naar 500.000 in 2017, ruim het drievoudige. (p11 actualisatie business plan GAE 2009)

### **2.1 Marktpotentieel van luchthaven Eelde**

De kern van de beredeneerde groei van GAE is gebaseerd op het marktpotentieel van Eelde.

In het businessplan van GAE berekent men het marktpotentieel op grond van een catchment area van 3,3 miljoen inwoners. Nu komt 93% van de huidige passagiers uit de drie noordelijke provincies en daar wonen maar 1,7 miljoen mensen. Om aan het getal van 3,3 mlj te komen, telt men daar nog eens 0,5 miljoen inwoners uit de kop van Overijssel bij en noemt dit de primaire Catchment area van 2,2 mlj(bereikbaar in 90 min per auto).

Om een nog groter catchment area te krijgen wordt er nog eens een ruimere cirkel rond Eelde getrokken waardoor heel Overijssel, Flevoland en een groot deel van Nedersachsen meegerekend wordt (120 min per auto). Dat zijn nog eens 1,1 mlj inwoners. Zo komt men op een totaal catchment area van 3,3 mlj inwoners.

Het kernargument daarbij is, dat het huidige catchment area van 1,7 mlj kan groeien naar 3,3 mlj, omdat mensen bereid zijn verder te reizen wanneer de bestemmingen en de prijzen aantrekkelijk zijn. Nergens in het plan wordt aannemelijk gemaakt dat dit ook werkelijk gaat gebeuren op Eelde. Op het ogenblik is juist het omgekeerde het geval. Reizigers vinden, behalve op Schiphol, ook in de Duitse luchthavens, waar de LowCost Carriers zetelen vliegtickets die vele malen goedkoper zijn. Met dergelijke prijsvergelijkingen zou in een business plan toch op zijn minst rekening gehouden moeten worden. Tevens zou GAE aannemelijk moeten maken waarom Eelde opeens wel met lage prijzen kan komen als er een langere baan is en waarom Duitsers dan opeens naar Eelde zouden komen. Met andere woorden, in het business plan zal aannemelijk gemaakt moeten worden dat er een Low Cost Carrier is die Eelde als uitvalsbasis wil kiezen en die ook voldoende verbindingen kan aanbieden, die onderscheidend zijn van het Duitse aanbod. Tevens moet met cijfers beargumenteerd worden dat een langere baan van 2500 meter onontbeerlijk is voor de verbindingen die zo'n maatschappij gaat onderhouden. Het is maar zeer de vraag of die langere baan werkelijk noodzakelijk is, want deze vliegbedrijven kunnen op Rotterdam met 2200 meter en Munster met 2100 meter ook heel goed uit de voeten, daar is geen 2500 meter voor nodig. Ook vanaf Eelde wordt met de huidige 1800 meter baan, met Boeing 737's heel Europa bevlogen van Antalya in Turkije tot

Corfu in Portugal en als het moet zelfs Tenerife.

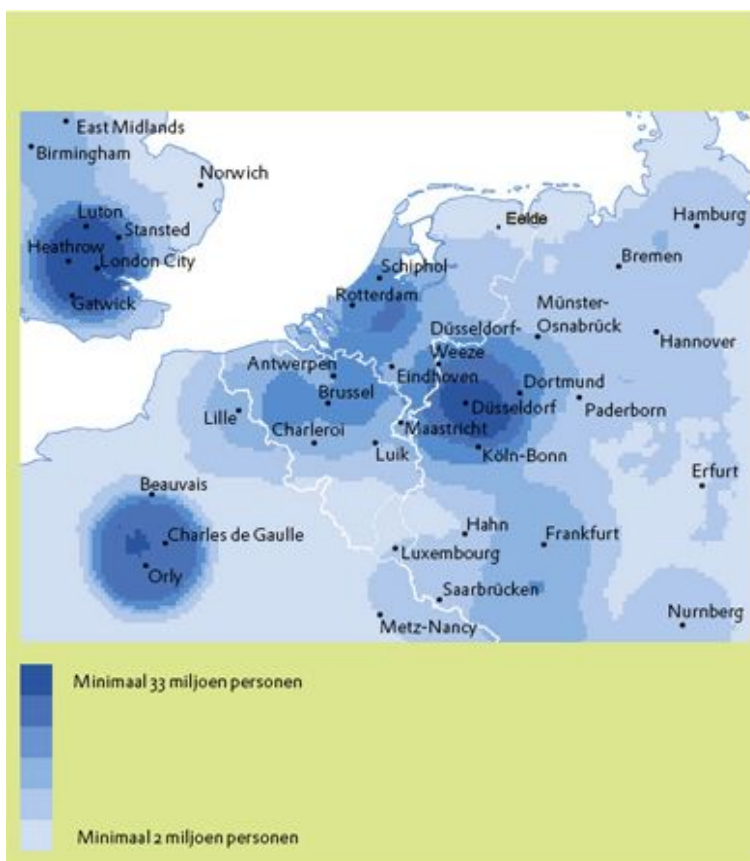
Tevens zal GAE duidelijk moeten maken waarom inwoners van Nedersachsen opeens naar Eelde zullen gaan als ze het zelfde om de hoek in Bremen kunnen krijgen. De catchment area's van Bremen, Weeze, Munster, Keulen en Düsseldorf dekken heel Noord en Oost Nederland af. En hun secundair catchment area valt over half Nederland. Het getal van 3,5 a 4 mlj Nederlanders dat momenteel vanaf Duitse luchthavens vertrekt, laat zien dat men inderdaad bereid is verder te reizen, wanneer daar een duidelijk voordeel tegenover staat. Hier wordt in het businessplan van GAE onvoldoende op ingegaan. De uitgangspositie van Eelde is structureel zwakker dan die van de Duitse luchthavens in het grensgebied. Een verlengde baan zal daar niets aan veranderen.

De prognoses van groei van het aantal vertrekkende passagiers voor chartervluchten van 64.000 in 2009 naar 110.000 in 2017, zijn gebaseerd op een zwakke aanname, namelijk dat de 3,3 mlj inwoners van het omcirkelde gebied rond Eelde ook daadwerkelijk naar Eelde komen om hier het vliegtuig te nemen. De afgelopen 5 jaar hebben een bescheiden groei laten zien in het charter segment van 52.000 naar 64.000 vertrekkende passagiers in 2008, en die kwamen voor 93% uit de drie noordelijke provincies. < in 2009 is dit aantal overigens met ca. 12 % gedaald naar 56.000 >

Volgens CBS statistieken zijn er 880.000, in het Noorden woonachtige passagiers, die lange vakantievluchten maken. Je zou verwachten dat GAE met een nadere analyse onderbouwt waarom die 880.000 passagiers in de toekomst vanaf Eelde zouden willen vertrekken en waarom ze dat nu elders doen. Om daarna een aanbod te formuleren dat die passagiers zou doen besluiten naar Eelde te komen. De voorspellingen van 110.000 vertrekkende passagiers op vakantiecharters in 2017 is daarom volstrekt speculatief.

Het ontbreken van deze analyse maakt het business plan als betrouwbaar document waar de aandeelhouders op kunnen koersen in feite onbruikbaar.

Omdat de baanverlenging steeds als een belemmerende factor wordt opgevoerd, wordt dit een soort deus ex machina; als die baan er ligt komt alles wel goed. Dit is de valkuil waar de aandeelhouders in dreigen te lopen. Commissarissen van GAE, die hier een duidelijke verantwoordelijkheid dragen voor de kwaliteit van het business plan, zouden hierover toch meer openheid moeten geven.



Bevolkingsdichtheid in West Europa, uitgedrukt in aantallen mensen die binnen een uur per auto of bus de luchthaven kunnen bereiken. Eelde ligt in een van de dunst bevolkte delen. (Verkenning Regionale Luchthavens 2005)

### **3. BAANLENGTE**

De baanlengte die een vliegtuig nodig heeft om op te stijgen hangt van een aantal factoren af. Voor ieder vliegtuigtype zijn standaarden bekend die uitgaan van het eigen gewicht van het toestel, het type straalmotor, het aantal passagiers, het gewicht van de meegenomen bagage, extra vracht, en het gewicht van de meegenomen brandstof. Verder spelen windrichting, luchttemperatuur en gesteldheid van de baan nog een rol. Voor ieder vliegtuigtype gelden standaard baanlengtes waarmee men zonder beperkingen mag opstijgen. Is een startbaan korter dan gelden er gewichtsbeperkingen. De piloot berekent de “balance and weight” zodat hij zonder risico's bij de gegeven baanlengte en belading van zijn toestel kan opstijgen. Hij kan zijn gewicht beperken door minder brandstof mee te nemen of minder passagiers en vracht.

Voor kortere vluchten is minder brandstof nodig, waardoor men sneller van de grond komt. Dit is ook economisch rendabeler.

In de beleidsplannen van GAE wordt om de alinea betoogd dat de te korte baanlengte de grote belemmerende factor is die maakt dat projecten niet van de grond komen of tegenvallende resultaten laten zien. Als Ryanair stopt met een feeder line op Londen, geeft men de schuld aan de baanlengte, en niet aan het tekort aan passagiers.

Het is wel zo dat een iets langere baan het voor piloten wat makkelijker maakt om op te stijgen of te landen. Men kan met iets minder vermogen opstijgen en met wat minder sterk remmen een landing afronden. Daarvoor zou een verlenging van 100 of 200 meter al voldoende zijn.

#### **3.1 Charters**

Op Eelde vliegt Transavia voor chartervluchten met de Boeing 737-700 en 737-800, een 150 respectievelijk 180 zitter.

Met deze toestellen heeft men vanaf Eelde een bereik van ruim 2.500 kilometer. Daarmee bestrijkt men heel Europa tot aan Turkije/Antalya.

De standaarden die de fabrik opgeeft zijn als volgt:

Met leeg gewicht van 42 ton, is een baanlengte van 1300 m voldoende.

Met een maximale take-off weight van 75 ton is 2400 meter nodig. Men haalt dan een range van 10.000 kilometer.

Easyjet vliegt met de Airbus 319. Deze heeft, afhankelijk van het type, maximaal beladen van 1300 tot 2100 meter baanlengte nodig. Verder maken ze ook gebruik van de Boeing 737-700.

#### **3.2 Lijndiensten**

De enige lijndienst die op dit moment actief is, wordt gevlogen op Aberdeen door 'bmi regional'. Voor het toestel dat 'bmi regional' hiervoor gebruikt, de Embraer ERJ135 met 37 zitplaatsen, voldoet de baanlengte van Eelde ruimschoots.

#### **3.3 Vrachtvervoerders**

De grote vrachtvervoerders Fedex en DHL vliegen met veel grotere toestellen. DHL gebruikt de Boeing 747, 757 en Airbus 300. Deze vliegtuigen hebben een baan nodig van 2700 tot 3300 meter, maximaal beladen.

Fedex vliegt onder andere met de Boeing 777 en de Airbus A380-800F, toestellen die baanlengtes van 2500 meter tot 3500 meter nodig hebben om van de grond te komen.

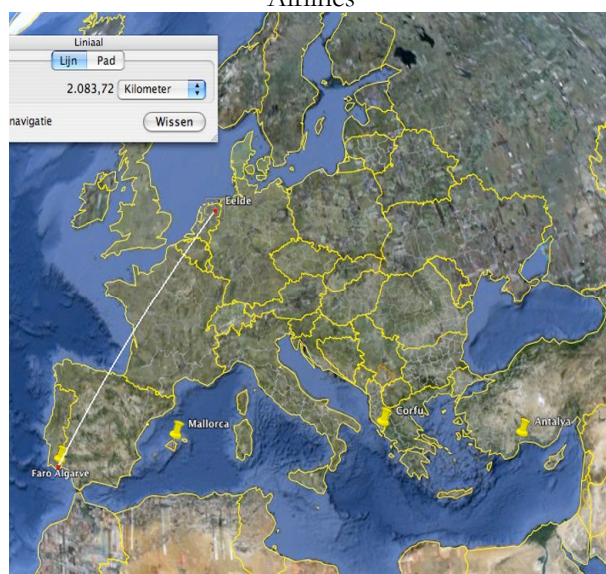
#### **3.4 Conclusie**

Voor de grote vrachtvervoerders is Eelde, zelfs met de verlengde baan, oninteressant, nog afgezien van het gebrek aan vrachtvolume in het noorden. Met de huidige baanlengte van 1800 meter kan men met de vakantie charters alle Europese luchthavens bereiken. Als het moet kan men ook Gran Canaria halen zonder problemen. Tot nu toe krijgt men de vliegtuigen vanaf Eelde echter niet vol passagiers. Door tussenlandingen in Eindhoven, Rotterdam of Maastricht, waar men ook passagiers inneemt kan men de vluchten rendabel maken. Het aanbod van passagiers is ook te klein om de vliegtuigen, met een acceptabele frequentie, rechtstreeks te laten vliegen. Het systeem van de huidige driehoeksvluchten werkt daarom beter. Vier bestemmingen worden overigens wel rechtstreeks aangevlogen. (zie luchtfoto's hieronder)

In het business plan wordt niet aangetoond dat een langere baan hier een probleem oplost. Ook wordt niet aangegeven wat de gevolgen zijn als men minder vaak maar wel direct gaat vliegen op bijvoorbeeld Gran Canaria.



Directe vlucht Eelde-Antalya iedere donderdag van 29-04 tot 21-10 2010 met Boeing 737 van Sky Airlines



Directe vlucht Eelde - Faro iedere maandag en vrijdag van 30-04 tot 29-10 2010 met Boeing 737 van Transavia

#### 4. DE CONCURRENTIE

Het business plan van GAE gaat kort in op wat er op andere regionale luchthavens plaats vindt. Dit is echter zo summier dat hier geen degelijke conclusies uit kunnen worden getrokken voor de toekomst van Eelde.

Wat in het business plan op zijn minst zou moeten staan is een analyse van wat er op concurrerende luchthavens gebeurt en welk aanbod, voor welke prijs, de passagier daar kan vinden. Een analyse van de bereikbaarheid van deze concurrenten vanuit Nederland hoort ook bij die analyse. Van dit alles niets, waardoor de perspectieven die men schetst voor Eelde feitelijk op drijfzand berusten. Dat in 2008 inmiddels 3,5 miljoen Nederlanders via Duitse luchthavens vliegen, zou toch op zijn minst vermeld moeten zijn en ook wat daarvan de betekenis is voor de toekomst van Eelde.

Wie de moeite neemt even op internet te surfen naar de sites van Airport Bremen en Groningen Airport Eelde en een reisje naar Palma de Mallorca opzoekt om prijzen te vergelijken, krijgt het volgende te zien:

Palma de Mallorca vanaf Eelde met een directe vlucht van Transavia kost in mei 2010 tussen de € 155,- en 180,- euro. Met Ryanair vanaf Bremen betaalt men in mei € 30,- tot 99,- euro. Dit prijsverschil is waarschijnlijk een deel van de verklaring waarom 4 miljoen Nederlanders in 2009 via Duitse luchthavens vlogen. Een ander deel van de verklaring is het grote aanbod aan bestemmingen die frequent worden gevlogen vanaf Duitse regionale luchthavens.

Tenslotte valt op dat zowel Bremen als Weeze frequente busverbindingen met belangrijke Nederlandse steden heeft opgezet. Passagiers uit Nederland kunnen dicht bij huis op de bus stappen en hoeven geen parkeergeld op de luchthaven te betalen. Vanaf Groningen vertrekt vier maal per dag een bus naar Bremen.

##### 4.1 Catchment area's van de concurrent.

Catchment Area	Bremen	Munster	Weeze	Keulen	Dusseld.	Eelde	Eindhov	Maastr	Rotterd.
2 uur	11 mlj	15 mlj	15 mlj	24 mlj	41 mlj	3,3 mlj	26 mlj	23 mlj	17 mlj
1 uur	2 mlj	1,3 mlj	0,8 mlj	6,4 mlj	12 mlj	1,7 mlj	2,4 mlj	3,1 mlj	6,3 mlj
Reistijd									

Uit: Verkenning Regionale Luchthavens, Ruimtelijk Planbureau 2005

In dit overzicht is duidelijk te zien dat Eelde het dunst bevolkte gebied om zich heen heeft. Voor luchtvaartmaatschappijen is Eelde onaantrekkelijk omdat hier de basis ontbreekt voor een gestage aanvoer van passagiers uit de directe omgeving. Het mislukken van de vele pogingen voor lijnverbindingen met Schiphol en Londen in de afgelopen jaren, is hier een gevolg van. De bereidheid van passagiers om verder te reizen als het aanbod aan vluchten aantrekkelijk is, verzwakt de positie van Eelde alleen nog maar verder. Het catchment area van Eelde wordt als het ware leeggezogen door de overlap met de catchment area's van de concurrenten. Dat GAE de bereidheid van passagiers om verder te reizen naar een luchthaven gebruikt om haar eigen catchment area te vergroten van 1,7 naar 3,3 mlj heeft alleen betekenis als het aanbod in Eelde ook aantrekkelijker is dan bij de concurrent en daarvan is niets gebleken.

Voor vrachtvervoerders geldt in feite het zelfde. De bevolkingsdichtheid en daarmee samenhangende hoeveelheid bedrijvigheid die voor vracht kan zorgen is rond Eelde te gering.

## 4.2 Passagiersbewegingen

In de statistieken van luchthavens werkt men met het begrip “passagiersbeweging”. Als een vliegtuig landt met 150 passagiers aan boord waarvan er 100 uitstappen en weer 80 instappen en 50 blijven zitten als transit passagier, dan worden er  $100+80+50 = 230$  passagiersbewegingen geteld voor die landing. Zo had Eelde in 2008, 190.000 passagiersbewegingen waarvan 37.000 transit passagiers waren. Als men de overblijvende in- en uitstappers  $< 153.000 >$  door twee deelt heeft men het werkelijke aantal unieke reizigers op Eelde  $< 76.500 >$ .

	Bremen	Munster	Weeze	Keulen	Dusseld.	Eelde	Eindhov	Maastr.	Rotterd.
Passag. 2008	2,5 mlj	1,6 mlj	1,5 mlj	10,3 mlj	18 mlj	0,19 mlj	1,6 mlj	0,25 mlj	1,05 mlj
Passag. 2009	2,4 mlj -1,5 %	1,4 mlj -12,5%	2,4 mlj +60%			0,16 mlj -12%			
Nederl. 2008	25.000	160.000	750.000	103.500	1,2 mlj				
Nederl. 2009			1,2 mlj						

Overzicht van passagiersbewegingen op concurrerende regionale luchthavens in 2008 en het aantal Nederlanders dat van Duitse luchthavens gebruik maakt. (groen)

Bovenstaand overzicht laat zien dat Eelde het laagste aantal passagiersbewegingen heeft. Dat klopt met het catchment area van de luchthaven. Eelde heeft ook sterk te lijden gehad van de kredietcrisis met een daling van ca. 12%. Daarmee is Eelde terug op het niveau 2003/2005. Opvallend is dat Weeze met het onwaarschijnlijke getal van 60% gestegen is. Dit is voornamelijk te danken aan Ryanair dat zijn activiteiten op Weeze heeft uitgebreid.

Wat ook opvalt zijn de aantallen Nederlanders die gebruik maken van de Duitse luchthavens. In dit overzicht zijn dat er in 2008, 2,3 mlj. (groene regel opgeteld) Voor alle Duitse luchthavens waren het er in 2008, 3,5 mlj en dat aantal is ondanks de crisis in 2009 toegenomen tot 4 miljoen.

Bij de exploitatie van een luchthaven gaat men uit van de vuistregel, dat deze pas kostendekkend kan zijn vanaf 1,5 miljoen passagiers. Bij lagere aantallen is subsidie nodig, om de luchthaven in stand te houden. Verder moet men bedenken dat Low Cost Carriers altijd lage landingsrechten bedingen hetgeen de inkomsten sterk doet dalen. Een Low Cost Carrier op de luchthaven is niet altijd voor iedereen een voordeel.

## 4.3 Aanbod van bestemmingen

	Bremen	Munster	Weeze	Keulen	Dusseld.	Eelde	Eindh.	Maastr.	Rotterd.
Bestem- mingen	40	60	65	70	180	13	30	12	14

Bovenstaande tabel laat duidelijk de relatieve grootte zien van Eelde ten opzichte van de veel ruimere keuzemogelijkheden op andere luchthavens. In de winter is het aanbod op Eelde trouwens nog verder beperkt tot 2 vakantie bestemmingen met in totaal 4 vluchten per week.



## 5. OVERLOOP VAN SCHIPHOL

Als Schiphol aan het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 520.000 zit, zullen vluchten moeten worden uitgeplaatst naar andere luchthavens. Dat zal overigens nog wel even duren, want dat aantal is door de crisis teruggelopen tot ca. 390.000. De grens van 520.000 zal vermoedelijk pas tussen 2020 en 2030 bereikt worden. Het kabinet heeft de voorkeur uitgesproken voor de luchthavens Eindhoven en Lelystad voor die uitplaatsing. Het principe is dat vluchten die nu op Schiphol worden aangeboden, dan bijvoorbeeld vanaf Eindhoven worden gevlogen. Daarbij mikt men op de passagiers die uit het catchment area van Eindhoven (26 miljoen) naar Schiphol gingen en voor wie Eindhoven dus een aantrekkelijker opstapplaats is. Binnen het catchment area van Eelde (3,3 miljoen) zal men een te gering aantal passagiers vinden die voordien op Schiphol opstapten, om een goede bezettingsgraad van die vluchten te garanderen. Verder is Schiphol eigenaar van de luchthavens Eindhoven en Lelystad, wat het onwaarschijnlijk maakt dat ze een deel van haar commercie aan Eelde zal afstaan ten nadele van haar eigen regionale luchthavens. Voor het intercontinentale verkeer met overstapmogelijkheden is Eelde totaal ongeschikt. Evenals voor het uitplaatsen van vrachtvervoer. De kans is klein dat Eelde ooit een rol zal spelen in het ontlasten van de luchthaven Schiphol.

## 6. VAKANTIE CHARTERS

Touroperators maken een vliegschema voor een zomer of winterseizoen, waarin de bestemmingen zijn vastgelegd, de dagen in de week waarop gevlogen wordt en de uren van vertrek en aankomst. Om dit schema uit te voeren kopen ze van tevoren vliegtuigstoelen bij een luchtvaartmaatschappij voor een bepaalde prijs. Op Eelde wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van Transavia. Reizen worden aangeboden in combinatie met een hotelverblijf in een vakantieoord. De touroperator heeft er dus belang bij dat hij zo veel mogelijk reizen verkoopt om een goede bezettingsgraad van het vliegtuig te realiseren.

Als Eelde onvoldoende passagiers levert kan hij ook nog uit een ander deel van Nederland passagiers werven en die met een tussenlanding ophalen. In de praktijk gebeurt dit ook door tussenlandingen te plannen op Eindhoven, Rotterdam of Maastricht, waarna men doorvliegt naar de vakantiebestemming. Op Eelde kan men in de winter kiezen uit twee bestemmingen, Gran Canaria en Tenerife. Vanaf begin april tot eind oktober kan men uit 11 bestemmingen kiezen naar Spanje, Griekenland, Portugal en Turkije.

Vier bestemmingen worden direct aangevlogen, de andere met het systeem van driehoeksvluchten. Dat is niet omdat de baan te kort zou zijn om op te stijgen met een volle bezetting, maar omdat er te weinig passagiers zijn.

*Gerealiseerde passagiersbewegingen Charters (2010 en 2017 zijn schattingen uit het Business plan 2009 van GAE)*

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2017
96.137	88.896	103.255	111.269	113.959	132.000	112.200	139.800	220.000

Van 2003 tot en met 2009 is er een totale stijging van het aantal passagiersbewegingen van ca. 17%. (2,5% p/j). In het geactualiseerde businessplan van GAE wordt uitgegaan van een groei voor de komende acht jaar vanaf 2009 t/m 2017 van 40 % in totaal. (5% p/j). Dit is een verdubbeling van de groei ten opzichte van het verleden. Gezien de te optimistische berekeningen van het catchment area en het negeren van de concurrentie van de Duitse luchthavens bij deze schattingen, is het zeer de vraag of deze vooruitzichten wel realistisch zijn.

## 7. LIJNVERBINDINGEN

Lijnverbindingen worden langs een vaste route onderhouden tussen twee of meer luchthavens op een regelmatige basis het gehele jaar door. Hier berust het risico niet bij een touroperator maar bij de luchtvaartmaatschappij die de lijn heeft ingesteld. De grote voormalige staatsluchtvaartmaatschappijen onderhouden de drukke intercontinentale luchtlijnen tussen de grote mainports en daarnaast ook zogenaamde point to point lijnen met veel Europese luchthavens. De mainports fungeren als een soort draaischijf waar passagiers overstappen op andere lijnen naar hun eindbestemming. De grote mainports worden gevoed vanuit de regio met zogenaamde “Feeder lines”, verbindingen met vaak kleinere vliegtuigen die heen en weer vliegen tussen regionale luchthavens en de mainports. De vliegschema’s van deze lijnen zijn afgestemd op de vliegschema’s van de grote internationale en intercontinentale lijnen, zodat passagiers goede aansluitingen hebben.

Vanaf 1985 tot 2004 zijn een zevental pogingen gedaan om feeder lines tussen Eelde - Schiphol en Eelde - Londen van de grond te krijgen. Al deze pogingen zijn na een tot drie jaar weer gestaakt door gebrek aan passagiers. Ryanair heeft het nog eens geprobeerd in 2004 op Londen, maar wist toch onvoldoende passagiers te binden. In het laatste business plan van GAE wordt nog gerept van een plan om twee lijnen op te zetten met een klein vliegtuig naar Londen en Kopenhagen. Maar dit plan is niet eens tot uitvoering gekomen en al weer afgeblazen.

Een feeder line moet natuurlijk ook landingsrechten hebben op de mainports. Deze zijn duur en als de lijn niet genoeg passagiers heeft kiest de luchtvaart maatschappij er liever voor die landingsrechten te gebruiken voor een lucratievere verbinding.

*Gerealiseerde passagiersbewegingen lijndiensten (2008, 2009, 2010 en 2017 zijn schattingen van GAE uit 2009)*

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2017
41.849	30.816	10.910	13.874	18.820	12.000	10.500	11.100	78.500

Het verloop van de aantallen passagiersbewegingen op lijndiensten is zeer grillig en hangt samen met de steeds weer gestopte lijnverbindingen naar de mainports. Uit het business plan van GAE wordt niet duidelijk waarom nu opeens in zeven jaar tijd dit aantal zou verzevenvoudigen. De ervaringen uit het verleden wijzen in een heel andere richting. Daarbij komt dat de lijnverbinding Eelde-Aberdeen, die in 2003 is ingesteld, in feite door Shell in stand wordt gehouden voor zijn werknemers in de olie industrie. Een zelfde lijn naar Norwich is in 2009 na 5 jaar weer gestopt.

## 8. LOW COST CARRIERS

Na de liberalisering van de luchtvaartmarkt waren het niet meer alleen de grote staatsluchtvaartmaatschappijen, zoals KLM, Air France, Lufthansa, die de lijnverbindingen regelden tussen landen en continenten, maar kwamen er andere vliegbedrijven op het toneel die vaak opereerden vanaf goedkopere regionale luchthavens. De zgn. Low Cost Carriers met een lage service graad en een lage kostenstructuur en dito lage ticket prijzen.

Een drietal maatschappijen beheerst de Nederlandse markt; Easyjet, Ryanair en Transavia (een KLM dochter).

Easyjet legt zich toe op lijnverbindingen tussen de grote luchthavens op de drukke routes. Ze concurreert met lage prijzen en dito service, met grote traditionele luchtvaartondernemingen. Voor Easyjet zou Eelde daarom nooit een optie zijn. Ryanair zit niet speciaal op de drukke routes maar kiest voor lijnverbindingen tussen

regionale luchthavens met lage landingsrechten. Door de zeer lage tarieven trekt ze reizigers van grote afstanden naar zich toe. Door een langlopend contract met Boeing voor de afname van een groot aantal B737's voor een lage prijs moest Ryanair ieder jaar weer nieuwe lijnen openen om haar aangeschafte vliegtuigen aan het werk te houden. Om die nieuwe lijnen steeds weer in de markt te zetten werd soms met zeer lage ticket prijzen gestunt. Ook op de lijn Eelde Londen is dat gebeurd. Na 2011 loopt het contract met Boeing af en zal Ryanair zich consolideren en de oudere vliegtuigen uit hun vloot halen. Verwacht wordt dat dit betekent dat Ryanair zal kiezen voor haar meest renderende lijnen en zich zal concentreren op regionale luchthavens in dichtbevolkte regio's. In dit model is het zeer de vraag of Eelde voor Ryanair nog interessant kan zijn. Toch voorziet GAE in haar business plan een groei in dit segment van 10.800 vertrekkende passagiers in 2011 naar 89.000 vertrekkende passagiers in 2017. Ook hier is het weer de vraag waarop deze verwachting is gebaseerd. Uit de plannen wordt dat niet duidelijk.

## **9. VRACHTVERVOER**

De meeste vracht (ca. 80%) gaat met de intercontinentale passagiersvluchten mee, over de wereld. Op de grote mainports wordt de vracht voor een deel gehergroepeerd om door te reizen naar volgende verre bestemmingen. Binnen Europa is vervoer door de lucht te duur en gaat het meestal per vrachtauto. Daarnaast zijn er de zgn. Fullfreighters zoals Fedex, DHL, UPS. Die hebben een eigen luchtvaartvloot met alleen maar vracht. Ze werken met een aantal strategisch uitgekozen luchthavens over de wereld en een uitgekiend logistiek systeem. Eelde is voor hen geen enkele optie. Ook voor hen geldt dat ze een minimale bevolkingsdichtheid en vooral bedrijvendichtheid rond hun luchthavens willen voor een basis aanvoer van goederen. Ze rekenen met 5 miljoen ton vracht minimaal per jaar om een luchthaven interessant te vinden.

GAE erkent dat het 'niet eenvoudig zal zijn om in dit marktsegment een marktpositie te veroveren'. De alsmaar uitgestelde baanverlenging wordt hier weer opgevoerd als reden dat nog geen gegadigden zich gemeld hebben. De werkelijke reden is, dat Eelde voor de grote vrachtvervoerders oninteressant is. Desondanks neemt men 40.000 ton vracht in de plannen op.

Overigens kan gedecentraliseerde vrachtafhandeling op Eelde altijd al, daarvoor is geen landingsbaan nodig. Vracht, bestemd voor luchtvervoer vanaf Schiphol wordt door de douane ingeklaard op Eelde en door de transporteur per truck naar Schiphol vervoerd. Dit is een voordeel omdat de afhandeling op Schiphol dan sneller kan. Eelde moet dan wel over voldoende douane faciliteiten beschikken.

## **10. ZAKENVLUCHTEN**

Voor zakenvluchten met kleine vliegtuigen blijft Eelde een geschikte luchthaven met de juiste voorzieningen.

## **11. VLIEGSCHOOL**

De vlieschool geeft een stabiele inkomensstroom. Alles hangt er van af of KLM deze op Eelde zal handhaven.

## **12. TOEKOMST LUCHTHAVEN EELDE**

Door het relatief dunbevolkte achterland zal Eelde altijd een kleine luchthaven blijven. Niet aantrekkelijk voor Low Cost Carriers, niet geschikt voor grootschalig goederentransport, marginaal voor vaste lijnverbindingen, alleen bruikbaar voor

vakantiecharters in het drukke zomerseizoen.

Een luchthaven met voornamelijk vakantie charters zal geen grote extra werkgelegenheid scheppen. Met vakantie charters exporteer je feitelijk koopkracht naar het buitenland. Het noorden is voor vakantiegangers uit zuidelijke landen niet interessant. Er zal geen vergelijkbare retour stroom met koopkracht op gang komen.

Zolang het aantal passagiers onder de 1,5 a 2 miljoen blijft zal Eelde onrendabel blijven. Als verkeersleiding en brandweer door de overheid vergoed worden is er een mogelijkheid quitte te spelen. De veel te zware top van het bedrijf zal dan wel gesaneerd moeten worden.

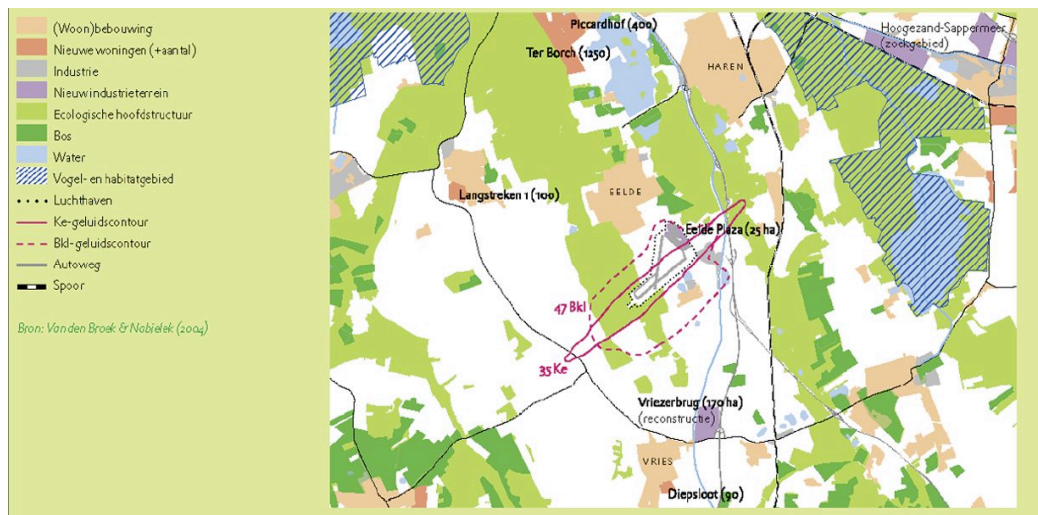
Investerings in een langere baan, nieuwe vertrekhal, grotere platforms, extra taxibaan, vrachtafhandelingen-faciliteiten en nieuwe parkeerplaatsen, zullen de kans op blijvende verliezen, door toenemende afschrijvingen, alleen maar vergroten. Op geleend geld zal rente moeten worden betaald, die zeker zal zijn afgestemd op de risico's van het luchthavenbedrijf.

De bij contract met de aandeelhouders afgesproken verliescompensatie van ca. 1 miljoen per jaar tot en met 2012 verlost de aandeelhouders nog niet van de verplichting, aangegaan met het rijk, de luchthaven ook in de toekomst met alle middelen die haar ten dienste staan, open te houden. Toekomstige verliezen zullen dus altijd blijven drukken op de begrotingen van de aandeelhouders; twee provincies en drie gemeentes.

**Het is tijd om het business plan van GAE door een onafhankelijk deskundige te laten beoordelen, voordat de aandeelhouders hun nek helemaal in de strop hebben gestoken.**

### 13. IDENTITEIT LUCHTHAVEN EELDE

Een kleine luchthaven met een vlieschool, zakenvluchten, toeristische vluchten en vakantie charters in de zomer. Goed bereikbaar, met een vriendelijke uitstraling en de mogelijkheid voor gezinnen om naar de vliegtuigen te kijken onder het genot van een kopje koffie. Eelde past in het kleinschalige landschap met de vele natuurgebieden er omheen. De illustratie hieronder spreekt voor zich, de luchthaven ligt midden in de ecologische hoofdstructuur.



## 14. **SAMENVATTING**

### 1. **Bereikbaarheid van het Noorden**

De luchthaven Eelde speelt geen enkele rol in de bereikbaarheid van het Noorden door middel van vaste verbindingen met grote nationale luchthavens noch door middel van point to point lijnverbindingen naar andere Europese luchthavens. Alleen door vakantie charters in de zomer zijn Europese vakantiebestemmingen voor het Noorden makkelijk bereikbaar.

### 2. **Marktpotentieel van luchthaven Eelde**

Eelde heeft een potentieel van 3,3 miljoen inwoners. Concurrerende regionale luchthavens hebben een potentieel dat vier tot tien maal hoger ligt. Daarmee is niet alleen de markt voor Eelde te dun voor commerciële vluchten, maar vestigen luchtvaartmaatschappijen zich liever op luchthavens met een groter marktpotentieel. Daardoor zijn ze ook in staat een aantrekkelijker aanbod te doen aan passagiers. Reizigers uit het marktpotentieel van Eelde trekken daarom naar die andere luchthavens. Vier miljoen Nederlanders stappen inmiddels in Duitse luchthavens op het toestel.

### 3. **Baanlengte luchthaven Eelde**

De voor het Europese luchtverkeer meest gangbare type vliegtuigen (Boeing 737 en Airbus319) kunnen alle bestemmingen binnen Europa bereiken vanaf de baan van 1800 meter op Eelde. Dat voor vakantie charters vaak een tussenlanding wordt gemaakt op Eindhoven of Rotterdam komt omdat men onvoldoende passagiers uit het Noorden heeft. Met de extra passagiers die men daar ophaalt kan de bezettingsgraad van het toestel verbeterd worden.

### 4. **Overloop van Schiphol**

Als Schiphol aan het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 520.000 zit, zullen vluchten moeten worden uitgeplaatst naar andere luchthavens. De grens van 520.000 zal vermoedelijk pas tussen 2020 en 2030 bereikt worden. Het kabinet heeft de voorkeur uitgesproken voor de luchthavens Eindhoven en Lelystad, als meest geschikt voor die uitplaatsing. Schiphol is eigenaar van die luchthavens, wat het onwaarschijnlijk maakt dat ze een deel van haar commercie zou afstaan ten nadele van haar eigen regionale luchthavens. Het is dan ook zeer onwaarschijnlijk dat Eelde ooit een rol zal spelen in het ontlasten van de luchthaven Schiphol.

### 5. **Eelde aantrekkelijker met langere baan**

Het grootste manco van Eelde als luchthaven is het dunbevolkte achterland. Een groot deel van haar catchment area ligt in de Noordzee. Een langere baan maakt om die reden Eelde niet aantrekkelijker. Toestellen van Boeing en Airbus met ca. 180 stoelen, kunnen vanaf Eelde met een baan van 1800 meter, met gemak heel Europa bevliegen.

Voor de grote vrachtondernemingen is een baan van 2500 meter zelfs te kort omdat zij met toestellen vliegen die 2600 tot 3500 meter nodig hebben, nog afgezien van het feit dat Eelde geen vracht heeft die het voor deze maatschappijen interessant maakt. Ook de geluidscontouren van Eelde zouden dan weer herzien moeten worden, want deze toestellen maken veel meer lawaai.

### 6. **Luchthaven Eelde als stimulans voor de economie.**

Als vuistregel geldt dat een luchthaven pas rendabel is met 1,5 tot 2 miljoen

passagiersbewegingen. Als vliegwiel voor de lokale economie zijn minstens vijf miljoen passagiersbewegingen nodig. Eelde heeft er nu 0,16 mlj. Het zouden er dus tien maal zo veel moeten worden om alleen al quitte te spelen. Het bedrag van 20 miljoen euro dat nu op de plank ligt, en dat ooit is toegekend om de economie van het Noorden te stimuleren, kan beter aangewend worden in een project dat zichzelf gaat terugverdienen en een echte meerwaarde gaat creëren. Twintig miljoen investeren in een baanverlenging, nieuwe vertrekhal, opstelplatform, parkeerplaatsen, taxibanen en aanverwante zaken, zal hoogstwaarschijnlijk het verlies zelfs opdrijven, waardoor Eelde gaat behoren tot de categorie bodemloze putten.

**Juist nu het geld van de overheid steeds schaarser aan het worden is zou een alternatieve besteding van dit bedrag absoluut de voorkeur verdienen voor de welvaart van het Noorden.**

## 15. GERAADPLEEGDE INFORMATIEBRONNEN

### ONDERZOEKEN

Economische betekenis Groningen Airport Eelde	Buck Consultants	jan. 2005
Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde,	Buck Consultants	nov. 2009
Actualisatie Business plan Groningen Airport Eelde 2008		dec. 2008
Hoe groen kunnen we vliegen? ce-Delft in opdracht van St. Natuur en milieu		jun. 2009
Basisdocument Regionale luchtvaart, Provincie Zuid Holland		nov. 2007
CBS luchtvaart statistieken regionale luchthavens		jan. 2010
Emissie handelssysteem voor de luchtvaart, Friends of the Earth		sept. 2007
Richtlijn ETS luchtvaart, Raad van Europa		9 jan. 2007
Groei luchtvaart past niet binnen klimaatdoelen, persbericht Natuur en Milieu		2 sept. 2009
Langere baan, meer werk? SEO Economisch onderzoek		sept. 2006
The consequences of the growing European Low-Cost Airline sector. EU study		dec. 2007
Op de lange baan? prognoses voor GAE nader gewogen, prof. drs. J.G. de Wit		apr. 2007
Verkenning regionale luchthavens, Ruimtelijk planbureau, Den Haag		2005
Regionale luchthavens en economie, Planbureau voor de leefomgeving		2009

### DUITSE LUCHTHAVENS

Airport Bremen	2010	Verkeersstatistik, Winter Flugplan, Sommerflugplan
Publicexpress	2010	Bus Groningen - Bremen Airport Dienstregeling
DvhN	28 jun. 2007	Luchthaven Bremen trekt meer Nederlanders dan gedacht
Airport Dortmund	2009	Airport statistics
Airport Düsseldorf		Annual Report 2008, verkeersstatistieken.
Barin publications	14 jan. 2010	Aantal Nederlandse passagiers Düsseldorf blijft groeien.
Düsseldorf International	website 2010	Daten & Zahlen
Cologne Bonn Airport	2010	Annual report 2008
Reisrevue	24-04 2009	Luchthaven Köln/Bonn is in trek bij Nederlanders
Airport Münster Osnabrück		Website Verkeersstatistik
Airport Weeze		Website Verkeersstatistik en busverbindingen Nederland
Barin publications	4 jan. 2010	Passagiersaantal Weeze Airport loopt op tot 2,4 miljoen
Gelderlander	28 april 2009	Airport Weeze en Ryanair trachten sluiting te voorkomen

### NEDERLANDSE REGIONALE LUCHTHAVENS

Jaarverslagen GAE	2005 - 2009	En Actualisatie Businessplan GAE 2008
GAE		Corporate brochure 2009
GAE	januari 2005	Verwachte ontwikkelingen Luchtverkeer Gron. Airport Eelde
Drentsche Historische Vereniging		Vliegveld Eelde, geschiedenis luchthaven in vogelvlucht
GAE	Begroting 2010	
GAE	Time table	
Prov. Drenthe	2003	Aandelenoverdracht GAE, Statenstuk 2003-89
mer	22 jan. 2010	Baanverlenging Groningen Airport Eelde; mer advies
Vole	feb. 2006	Nut en noodzaak baanverlenging op GAE, drs. Jan Lambers
Gemeente Tynaarlo	16-12-2009	Voorontwerp bestemmingsplan Groningen Airport Eelde
website Airport Eindhoven		Passagiersontwikkeling 2004-2008
Eindhoven Airport		Jaarverslag 2002, 2008,
Barin publications	14 jan 2010	Meer vluchten vanaf Eindhoven Airport
Rotterdam Airport	2010	Overzicht verkeer en vervoer 2000-2009

### DIVERSE KRANTENPUBLICATIONS

Luchtvaartvr@gen	31-08-2009	Baanlengte voor Boeing 737-700, 737-800
Luchtpost Lelystad	3 nov. 2009	Eurlings en Cramer geven vergunning uitbreiding Lelystad
DvhN	11 juni 2008	VLM stopt lijndienst Eelde - Londen
DvhN	12 dec. 2008	Noorderling vliegt vaker via Bremen en Münster
de Volkskrant	21 jan. 2009	Regionaal vliegveld is vooral folklore
de Telegraaf	6 feb. 2010	Passagiers vertrekken net zo lief van over de grens
Luchtvaartnieuws.nl	27-11-2006	Luchtvracht en Schiphol, prof. dr. Hugo Roos
Luchtvaartnieuws.nl	21-07-2009	Start nieuwe routes vanaf Groningen Airport Eelde kansrijk
de Volkskrant	24 jan. 2010	Kritiek op groei vliegveld Twenthe
de Volkskrant	16 jan 2009	Groei luchtvaart lijkt serieus te stagneren
De Standaard.biz	22 aug. 2009	Ryanair speelt paniekvoetbal
Nu.nl	11 juni 2008	Baanverlenging Eelde voorlopig van de baan
Nu.nl	4 jan. 2010	Aantal passagiers Schiphol ongekend gedaald
Nu.nl	9 nov 2009	Schiphol schrappt 1 miljard aan investeringen
Nu.nl	23 juli 2009	Vlaardingen wil groei Rotterdam Airport stoppen
Barin publications,	1 feb. 2010	Cijfers over luchtvaart zijn schokkend
Nu.nl	27 feb. 2010	Luchtvaart zag in 2009 sterkste daling

**Bijlage 1. DATA - OVERZICHT LUCHTHAVENS NEDERLAND  
EN GRENSGEBIED MET DUITSLAND  
2008 EN 2009**

2008/ 2009	Bremen	Munster	Weeze	Keulen	Dusseld	Eelde	Eindh.	Maastr.	Rotterd	
Lengte Baan	2.3 KM 2 banen	2.1 KM 1 baan	2.5 KM 1 baan	3.8 KM 3 banen	3.2 KM 2 banen	1.8 KM 2 banen	3.0 KM 1 baan	2.6 KM 1 baan	2.2 KM 1 baan	
Pass.bw <b>2008</b>	2,5 mlj	1.6 mlj	1.5 mlj	10.3 mlj	18 mlj	<b>0.19 mlj</b>	1.6 mlj	0.25 mlj	1.05 mlj	
Pass.bw <b>2009</b>		1.4 mlj -12,5%	2.4 mlj +60%			<b>0.16 mlj</b> -12%				
Neder- landers <b>2008</b>	<b>25.000</b>	<b>160.000</b>	<b>750.000</b>	<b>103.500</b>	<b>1.2 mlj</b>					
Neder- landers <b>2009</b>			<b>1.2 mlj</b>							
Catch- ment Area <b>1 uur</b>	2 mlj	1,3 mlj	0,8 mlj	6,4 mlj	12 mlj	<b>1,7 mlj</b>	2,4 mlj	3,1 mlj	6,3 mlj	
<b>2 uur</b>	11 mlj	15 mlj	15 mlj	24 mlj	41 mlj	<b>3,3 mlj</b>	26 mlj	23 mlj	17 mlj	
Werk- nemers	426		250	1830	2300	43 uitbest.?	31 uitbest.?			
Reisafst vanaf Eelde.	2 uur	2 uur 15 min	2 uur 15 min	3 uur	2 uur 44 min		2 uur 22 min	3 uur	2 uur 20 min	
Bestem- mingen	40	60	65	70	180	wint=3 zom=13	30	12	14	



## Bijlage 2. Alternatieven voor Nederlanders in Duitsland

Om na te gaan hoe de concurrentie is vanuit de reiziger gezien moet je kijken naar de bestemmingen van Eelde en waar die zelfde bestemmingen worden aangeboden en hoe vaak. Uit dit overzicht komt naar voren dat alle bestemmingen van Eelde ook in Weeze te vinden zijn, maar dan veel frequenter en het hele jaar door. Ook Bremen is een geduchte concurrent die de meeste bestemmingen frequenter aanbiedt en ook het hele jaar door, terwijl Eelde in de winter slechts een heel beperkt aanbod heeft van 4 vluchten op twee vakantie bestemmingen.

(De aantallen vluchten zijn **per week.**) (z= zomer)

2010	Bremen	Munster	Weeze	Keulen	Dusseld	Eelde Zomer	Eelde Winter			
						Aberdeen	Aberdeen			
	Gran Canaria 1x	Gran Canaria 6x z=5x	Gran Canaria 7x z=8x	Gran Canaria 6x	Gran Canaria 11x	Gran Canaria 3x	Gran Canaria 3x			
	Tenerife 2x	Tenerife 6x z=4x	Tenerife 3x z=5x	Tenerif e 6x	Tenerife 11x	Tenerife 1x	Tenerife 1x			
	Mall'rca 5x z=7x	Mall'rca 11x z=27	Mall'rca 6x z=11	Mall'rca 19x	Mall'rca 25x	Mall'rca 1x				
	Malaga 3x	Malaga	Malaga 4x z=8x	Malaga 2x	Malaga 7x	Malaga 1x				
	Faro 2x	Faro 7x	Faro 2x z=8x		Faro 4x	Faro 4x				
	Antalya 5x	Antalya 9x z=11x	Antalya 2x z=7x	Antalya 13x	Antalya 19x	Antalya 2x				
						Dalaman				
			Corfu 2x			Corfu 1x				
			Kos 2x		Kos 5x	Kos 2x				
			Kreta 3x		Kreta 2x	Kreta 3x				
			Rhodos 2x		Rhodos 6x	Rhodos 1x				

### Bijlage 3. Prijsvergelijking 6 luchthavens naar 5 vakantiebestemmingen

Bij het zoeken naar een geschikte vlucht op internet wordt al snel duidelijk dat de plaats van bestemming niet vanaf alle luchthavens wordt bevlogen, dat daar ook niet altijd de Low Cost Carriers zitten en dat niet altijd de data ter beschikking zijn waarop men wil vliegen. Door dit gegeven is het statistisch voor de hand liggend dat men in veel gevallen niet bij Eelde terecht zal komen.

Voorbeeld is een inwoner van De Punt met een huisje op Tenerife. Hij vertrekt van Düsseldorf omdat hij gebonden is aan een korte vakantie van zondag tot zondag en op Eelde vertrekt men op vrijdag. Bij een ander zal de prijs de doorslag geven en is men wat flexibeler met de data. Maar het komt er steeds op neer dat Eelde tegenwoordig een van de velen is waar men uit kan kiezen met maar een heel beperkt aanbod aan bestemmingen en frequentie van vliegen. De trek naar Duitse en andere Nederlandse luchthavens moet daarvan de oorzaak zijn.

RETOUR VLUCHTEN EEN PERSOON	MALAGA 6-13 mei 2010	ANTALYA 6-13 mei 2010	CORFU 2010	FARO 2010	TENERIFE 2010
EELDE	€ 411,- Transavia	€ 304,- Corendon airl. 13-20 mei	€ 320,- Transavia 10-17 mei	ROTTERDAM € 271,- 10-19 mei	€ 329,- 7-13 maart AMSTERDAM € 340,- Transavia 17-24 mei
BREMEN	€ 221,- Ryanair	€ 223,- Sky Airlines 17-24 mei		€ 119,- Ryanair 6-13 mei	€ 557,- Lufthansa 7-14 mei € 563,- Airberlin 7-14 maart
MUNSTER	€ 223,- Lufthansa/ Spanair 2x overstappen	€ 230,- Sky Airlines 20-27 mei	€ 288,- Airberlin 8-18 mei		€ 561,- Lufthansa 14-21 mei
WEEZE	€ 257,- Ryanair	€ 230,- Sky Airlines 20-27 mei	€ 329,- Hamburg International.d e 29-05/5-06	€ 179,- Ryanair 11-18 mei	€ 182,- Ryanair 7-14 maart
KEULEN	€ 214,- Airberlin	€ 182,- Turkish Airlines 1x overstap € 213,- Sky Airlines 17-27 mei	€ 261,- Airberlin/ German wings 25 mei	€ 297,- Airberlin/ Tuifly 9-16 mei	€ 329,- 9-16 mei
DUSSELDORF	€ 168,- Lufthansa 1x stop	€ 168,- Sky Airlines	€ 352 Airberlin 8-15 mei	€ 337,- Tuj Fly.com 7-14 mei	€ 367,- Airberlin 9-16 mei



Groningen Airport Eelde  
Een dinsdagmiddag in maart vlak voor aankomst en vertrek van een charter

