

Europese Commissie  
t.a.v.   
Directeur-generaal  
DG-TREN  
De Motstraat 28  
1049 BRUSSEL

Herrmann Debrouxlaan 48  
1160 Brussel

*Datum* 17 december 2008

*Kenmerk*

*Blad*

*Bijlage(n)*

*Betreft*

*Auteur*

*Telefoon*

*Fax*

[www.minbuza.nl](http://www.minbuza.nl)

*C.c.*

In uw brief van 2 oktober jongstleden stelt u een aantal vragen met betrekking tot diverse door de Nederlandse autoriteiten genomen maatregelen ten aanzien van de NV Groningen Airport Eelde (hierna GAE) in de periode 1992-2013. Gaarne geef ik u met deze brief en de daarbij behorende bijlagen zo volledig mogelijk antwoord op uw vragen.

In het navolgende zal ik ingaan op de volgende punten:

1. Een schets van de belangrijkste kerngegevens van GAE.
2. De geschiedenis van de eigendomsverhoudingen van GAE en de daarmee verbonden geldstromen.
3. De geschiedenis van de besluitvorming omtrent de verlenging van de landingsbaan op GAE.
4. Een hoofdlijn van de beantwoording van de door u gestelde vragen.

De eerste drie punten dienen ter aanvulling van het summiere overzicht dat eerder aan u verstrekt is ter voorbereiding van het gesprek dat mijn medewerkers met uw dienst mochten hebben op 17 juli jongstleden. Het vierde punt is bedoeld om de specifieke beantwoording op uw vragen samen te vatten. De specifieke beantwoording zelf treft u in de bijlage bij deze brief aan.

Ik vertrouw erop dat u zich op basis van de verstrekte informatie een getrouw beeld kunt vormen van de genomen maatregelen en een goed oordeel kunt vormen omtrent de verenigbaarheid van deze maatregelen met het EG-Verdrag.

## **Ad 1. Groningen Airport Eelde**

De luchthaven Groningen Airport Eelde (GAE) is een regionale luchthaven die een functie heeft in de internationale bereikbaarheid van met name de provincies Groningen, Friesland en Drenthe in het noorden van Nederland. Op deze luchthaven wordt voorzien in de vervoersbehoefte van vakantiegangers en zakelijke passagiers middels charterverkeer (met name gedurende de zomerperiode) en lijndiensten. GAE is voorts een belangrijk opleidingscentrum voor verkeersvliegers in Nederland, omdat training met het Instrument Landing System (ILS) en met luchtverkeersleiding (IFR) mogelijk is. De Nederlandse overheid hecht eraan dat verkeersvliegers een opleiding krijgen waarin de Nederlandse meteorologische omstandigheden en veiligheidsvoorschriften zijn verweven. Momenteel zijn op GAE drie vliegscholen gevestigd. Daarnaast ontvangt de luchthaven privévliegtuigen (business aviation), taxivluchten, incidentele militaire vluchten en recreatieve luchtvaart. Tot slot is de luchthaven ook van belang voor maatschappelijke diensten, met name in verband met ambulancediensten (traumahelikopter), en spoedeisende vluchten met donororganen voor het Universitair Medisch Centrum Groningen en reddingsdiensten. De luchthaven ligt een kilometer ten zuidoosten van het plaatsje Eelde (Gemeente Tynaarlo in de Provincie Drenthe) en tussen de provinciehoofdsteden Groningen (Provincie Groningen) en Assen (Provincie Drenthe).

Het noorden van Nederland wordt gezien als een regio met een fragiele economische structuur. Om die reden ontvangt de regio middelen ter versterking van de regionaal-economische structuur. Deze middelen worden in diverse programma's gecoördineerd ingezet. Zo is voor de regio onder meer het Integraal Structuurplan Noorden des Lands van toepassing geweest. Bij de financiering van deze programma's worden ook middelen ingezet uit de Europese Structuurfondsen, omdat de regio is erkend als Doelstelling 2- en Doelstelling 5b-regio. Deze ondersteuning van de regio loopt tot 2013.

Reizigers in het noorden van Nederland zijn voor hun internationale vervoersbehoefte vooral op GAE aangewezen. De luchthavens van Bremen en Münster/Osnabrück bevinden zich op ruim 170 kilometer afstand. Ook binnenslands zijn er – afgezien van Schiphol – geen alternatieven beschikbaar. Voor zover GAE met het beschikbare netwerk aanbod niet in de vervoersbehoefte kan voorzien, maken reizigers uit deze regio vooral gebruik van het omvangrijke (veel frequenties) en breed gediversifieerde (veel bestemmingen) netwerk aanbod op de luchthaven Schiphol bij Amsterdam, waar zij dan met auto of trein naar toe reizen en vice versa.

GAE is een kleine, regionale luchthaven in de categorie D, zoals benoemd in punt 15 van de Richtsnoeren van 2005. Anno 2007 verwerkte GAE ongeveer 135.000 passagiers (exclusief transitpassagiers), waarvan ruim 90% afkomstig uit de drie

*Kenmerk* BRE-VA 08-3  
*Blad* 2/11

noordelijke provincies van Nederland. Het merendeel van de passagiers, 117.000, reisde met bijna 1.500 chartervluchten van en naar hun vakantiebestemming in Griekenland, Spanje, Portugal en Turkije. Bijna 19.000 passagiers maakten gebruik van de op GAE beschikbare lijndiensten: goed voor bijna 1.200 vluchten.

De lengte van de huidige start- en landingsbaan (1.800 meter) is een significante beperking voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven. De beperking zorgt er voor dat GAE niet toe kan treden tot de markt voor luchtvracht, omdat de relatief zwaar beladen vrachtvliegtuigen niet geacommodeerd kunnen worden. Ook voor de verdere ontwikkeling van de chartermarkt is de korte landingsbaan een beperking. De desbetreffende vliegtuigen kunnen met de huidige lengte niet volledig beladen (met name qua brandstof) het luchtruim kiezen, waardoor men – zeker bij verder weg gelegen bestemmingen – genoodzaakt is om elders (in Nederland) een tussenstop te maken. Dit is inefficiënt en is nadelig voor zowel de reizigers als de luchtvaartmaatschappijen. Ook voor de verdere ontwikkeling van het netwerk van lijndiensten is de korte start- en landingsbaan een beperking. Het is niet mogelijk om een netwerk van lijndiensten met non-stop verbindingen naar bestemmingen buiten Europa te ontwikkelen, omdat ook in dit marktsegment de vliegtuigen niet volledig beladen kunnen opstijgen.

Met betrekking tot het huidige netwerkaanbod aan lijndiensten op GAE kan geconstateerd worden dat het netwerkaanbod – en daarmee de ‘connectivity’ van de regio – fragiel is. Luchtvaartmaatschappijen komen en gaan, waaronder ook de door u genoemde Ryanair, BMIBaby (tegenwoordig BMI Regional) en VLM. Het merendeel van deze maatschappijen bouwt op de behoefte in de regio met als zwaartepunt passagiers die werkzaam zijn in de olie- en gasindustrie (Gasunie, Shell, NAM, Eemshaven; met bestemmingen als Aberdeen en Stavanger). Ook is er behoefte in de regio aan een dag-rand verbinding tussen GAE en Schiphol. Deze verbinding biedt de mogelijkheid om de ‘connectivity’ van de regio te verbeteren, doordat het netwerkaanbod op Schiphol voor gebruikers in de regio makkelijker beschikbaar komt.

GAE biedt werkgelegenheid voor ongeveer 300 directe arbeidsplaatsen. Daarnaast levert de luchthaven ook een belangrijke indirecte bijdrage aan de regionale economie.

## **Ad 2. Geschiedenis eigendomsverhoudingen**

De naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde (NV GAE) is in 1955 opgericht als uitvloeisel van de ‘Wet houdende oprichting van naamloze vennootschappen voor de luchtvaartterreinen Eelde, Zuid-Limburg en Texel’<sup>1</sup>. De Staat der Nederlanden (het

---

<sup>1</sup> Wet van 21 december 1955, Staatsblad 622.

Rijk) was omstreeks 2000 de belangrijkste aandeelhouder (80%). De overige aandelen (20%) waren in handen van regionale en lokale overheden. De (publieke) aandeelhouders namen volledige verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de luchthaven. Reeds bij oprichting werd evenwel onderkend dat de onderneming structureel exploitatietekorten zou ondergaan, waar de aandeelhouders verantwoording voor namen. Daarbij nam het Rijk 40% van deze tekorten op zich en de regionale en lokale overheden de overige 60%. Deze verdeling is ook bevestigd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen uit 1988. Hierin werd vastgelegd dat "de rijksbijdrage aan de exploitatie van de regionale luchthavens, die in het algemeen op 40% van het exploitatietekort is vastgesteld, op dit proportionele niveau wordt gehandhaafd". Dit heeft ertoe geleid dat in de diverse stukken steeds is gesproken over exploitatiebijdragen en exploitatiesubsidies. Hoewel dit feitelijk juist was – er was inderdaad sprake van jaarlijkse tekorten – vloeiden de bijdragen voort uit het aandeelhouderschap van de desbetreffende overheden.

In februari 1997 verscheen de Nota Regionale Luchthaven Strategie (RELUS-nota) waarin het Rijk nieuw beleid vastlegde ten aanzien van de financiële en bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de regionale luchthavens. In deze nota werd uitgesproken dat het Rijk de jaarlijkse aanvulling van exploitatietekorten via een afkoop som zou beëindigen en zich terug zou trekken als aandeelhouder van regionale luchthavens (waaronder GAE).

Ter uitvoering van dit voornemen werd op 12 december 2001 een overeenkomst tot beëindiging van de bijdrage van het Rijk in de exploitatietekorten van GAE (Overeenkomst Beëindiging Subsidierelatie Staat/Groningen Airport Eelde NV) getekend. Verder werd overeengekomen dat het Rijk zijn aandelen in de NV voor een symbolische prijs zou verkopen aan een voor het Rijk aanvaardbare derde partij. Het Rijk beoogde daarbij continuering van de luchthaven; waardeoverdracht was daarbij geen overweging.

De aanvaardbare derde partij werd uiteindelijk gevonden in de overige aandeelhouders, de gezamenlijke regionale en lokale overheden, die op basis van het aan de overeenkomst van 2001 ten grondslag liggende business plan bereid waren de luchthaven te continueren. Zij hebben zich daar ook contractueel toe verplicht. Bestuurlijk werd afgesproken dat ook deze aandeelhouders de bijdragen in het exploitatietekort zouden afkopen voor een bedrag van nominaal €10 miljoen. Deze afkoop heeft gestalte gekregen in een besluit waarin deze aandeelhouders zich verplichtten de tot dan toe geldende maximale bijdrage van de regionale en lokale aandeelhouders ad €1 miljoen per jaar niet langer af te laten hangen van het exploitatietekort, maar als vaste kapitaalsinjectie te continueren gedurende de periode 2003-2012.

*Kenmerk* BRE-VA 08-3  
*Blad* 4/11

Voor de bepaling van de waarde van de aandelen werd een verband gelegd met de besluitvorming inzake de verlenging van de landingsbaan (zie hierna). Dit mondde uit in een nieuwe overeenkomst tussen het Rijk en GAE: de Overeenkomst Baanverlenging en Waarde Luchthaventerrein Groningen Airport Eelde, getekend op 16 december 2003. Voorts werd op dezelfde dag de Overeenkomst tot Koop en Verkoop van Aandelen in het Kapitaal van Groningen Airport Eelde NV gesloten tussen het Rijk en de andere aandeelhouders, de regionale en lokale overheden (zie bijlage 3 bij de overeenkomst van 2003). In diezelfde tijd hebben deze overheden hun afkoop middels een jaarlijkse bijdrage aan GAE ad €1 miljoen in besluitvorming in provinciale en gemeenteraden bekrachtigd. De Overeenkomst tot Koop en Verkoop is in juni 2004 gewijzigd, waarna de uiteindelijke aandelenoverdracht bij akte van 1 juli 2004 heeft plaatsgevonden. Uit de akte blijkt dat het Rijk zijn aandelen in de NV voor een symbolisch bedrag van in totaal €20 aan de genoemde aandeelhouders heeft verkocht.

In feite werd met de voorgenomen baanverlenging de voorwaarde geschapen die een eind moesten maken aan de bestaande situatie dat GAE jaarlijks met een exploitatietekort kampte en in plaats daarvan op termijn tot een rendabele onderneming kon uitgroeien. In samenhang met de overeenkomsten van 2001 en 2003 verbonden de regionale en lokale overheden zich als aandeelhouder aan de eindigheid van de subsidierelatie en een in de toekomst bedrijfsmatig rendabele exploitatie.

### **Ad 3. Geschiedenis besluitvorming en financiering verlenging landingsbaan**

Al in het beleidsvoornemen van het Structuurschema voor Burgerluchtvaartterreinen heeft de Regering uitgesproken dat de baanverlenging van de hoofdstartbaan van GAE wenselijk was (november 1979). In 1985 is een eerste Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. In het uiteindelijk vastgestelde Structuurschema voor Burgerluchtvaartterreinen van september 1988 is herhaald dat een verlenging tot 2.500 meter gewenst is. Op basis van diverse onderzoeken en een economische onderbouwing heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat in juni 1991 in overleg met de regio het besluit genomen dat de baanverlenging er kan komen.

Op 10 januari 1992 bevestigt de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Raad van Bestuur van GAE de in 1991 gemaakte afspraken. Zij schrijft: "Ik acht baanverlenging noodzakelijk voor het toekomstperspectief van de luchthaven Eelde en de ontwikkeling van de regio. U dient er evenwel goed nota van te nemen dat het Rijk niet meer betaalt voor de baanverlenging dan deze kost." Met deze brief is dan ook een

onherroepelijk recht van GAE ontstaan op financiering van de verlenging van de landingsbaan door het Rijk tot een nader te bepalen bedrag.

In de RELUS-nota van 1997 werd het besluit van het Rijk herbevestigd: “De baanverlenging op Groningen Airport Eelde zal met 100% rijkssteun worden aangelegd.” en “Deze financiële rijksbetrokkenheid bij de baanverlenging tot 2.500 meter is gebaseerd op gedane toezeggingen.”. In de hiervoor genoemde overeenkomst van 2003 is vastgelegd dat het Rijk zich verplichtte om €18,62 miljoen aan GAE te betalen voor de uiteindelijke financiering van de baanverlenging. In deze overeenkomst zijn waarborgen opgenomen voor het geval GAE de activiteiten als luchthaven zou willen beëindigen en de gronden een andere bestemming zouden krijgen. Daarbij is bepaald dat bij discontinuering van de luchthaven vóór 2043 GAE gehouden is om 80% van de dan te bepalen grondwaarde aan het Rijk te restitueren. Als zekerheidsstelling is daarbij door GAE een recht van eerste hypotheek aan het Rijk afgegeven (zie bijlage 7 bij de overeenkomst van 2003) ten bedrage van €27,93 miljoen (€18,62 miljoen vermeerderd met rente en kosten ad €9,31 miljoen).

Omdat de baanverlenging ook in de ‘aanwijzing’ van de luchthaven vastgelegd moest worden, is – ter uitvoering van de kabinetsbesluiten ter zake – in 2001 een nieuwe ‘aanwijzing’ van het luchthaventerrein inclusief een verlengde baan tot stand gekomen. Deze is verstrekt op 24 mei 2001. Een dergelijke ‘aanwijzing’ is een vergunning op grond van de Luchtvaartwet.

Omwonenden hebben in 2001 bezwaar gemaakt tegen de aanwijzing. Dit heeft geleid tot een (eerste) Beslissing op Bezwaar van 26 augustus 2002. In het beroep dat omwonenden hebben ingesteld heeft de Raad van State de omwonenden op het punt van de milieuzonering gedeeltelijk in het gelijk gesteld. Het Rijk heeft daarop een nieuw milieu onderzoek uitgevoerd en in een tweede Beslissing op Bezwaar van 14 maart 2006 de milieuzonering gecorrigeerd. Ook hiertegen is weer beroep aangetekend, waarop de Raad van State – na consultatie van de Juridische Dienst van de Europese Commissie – op 11 juni 2008 uitspraak heeft gedaan. In deze uitspraak heeft de Raad alle bezwaren van omwonenden verworpen, maar geconcludeerd dat op het punt van de (publieke) financiering het Rijk mogelijk in strijd heeft gehandeld met Europese staatssteunregels en ten minste had moeten nagaan of aanmelding bij de Europese Commissie nodig was.

#### **Ad 4. Hoofdljn beantwoording gestelde vragen**

In uw brief noemt u de volgende, op grond van de u ter beschikking staande gegevens geïdentificeerde maatregelen die onder artikel 87, lid 1, EG-Verdrag zouden kunnen vallen:

*Kenmerk* BRE-VA 08-3  
*Blad* 6/11

1. Overheidsfinanciering ten bedrage van ongeveer €3,5 miljoen per jaar voor de luchtverkeersleiding op GAE;
2. Staatssteun ten bedrage van €18,62 miljoen voor de uitbreiding van de startbaan op GAE;
3. Een overheidsbijdrage van ongeveer €4,5 miljoen in 2000 ter compensatie van infrastructurele en exploitatieverliezen;
4. Een overheidsbijdrage van €2 miljoen voor een nieuwe passagiersterminal in 2001/02;
5. Een kapitaalsinjectie van de overheid ten bedrage van €9,9 miljoen in 2001;
6. Kapitaalsinjecties door openbare aandeelhouders (gemeenten en regio's) ten bedrage van €1 miljoen per jaar gedurende de periode 2003-2012.

Alvorens in te gaan op de hier genoemde maatregelen wensen de Nederlandse autoriteiten nog de volgende opmerkingen te maken. Ten tijde van de besluitvorming betreffende deze maatregelen had de luchthavensector nog niet de fundamentele structurele veranderingen ondergaan, zoals die zijn beschreven in paragraaf 1.2 van de Richtsnoeren voor financiering van luchthavens uit 2005. De Nederlandse autoriteiten hebben de gevolgen die later door de Commissie in de richtsnoeren aan die beschreven ontwikkelingen en aan de rechtspraak van het Hof van Justitie in de zaak "Aeroports de Paris" zijn toegekend, dan ook niet bij de besluitvorming over deze maatregelen kunnen betrekken. De Nederlandse autoriteiten menen dan ook dat de Commissie die gevolgen niet onverminderd op de betrokken zes maatregelen zou kunnen toepassen.

Meer specifiek merken de Nederlandse autoriteiten met betrekking tot de zes genoemde maatregelen, samenvattend het volgende op.

#### **Maatregel 1**

De gestelde overheidsfinanciering ad €3,5 miljoen ten behoeve van de luchtverkeersleiding op GAE kunnen de Nederlandse autoriteiten niet goed duiden. De luchtverkeersleiding (voor burgerluchtvaart) is in Nederland opgedragen aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De LVNL is een zogenoemd Zelfstandig Bestuursorgaan. Dit zijn organisaties die door de centrale overheid met openbaar gezag zijn bekleed bij of krachtens de wet of bij ministeriële regeling. Omdat de luchtverkeersleiding van en naar kleinere luchthavens – waaronder GAE – niet kostendekkend kan zijn, ontvangt de LVNL voor de uitoefening van haar taak een bijdrage van de overheid. De Nederlandse autoriteiten zijn van mening dat het hier gaat om activiteiten die onder publieke verantwoordelijkheid vallen, zoals bedoeld in punt 33 van de Richtsnoeren van 2005. Van staatssteun aan GAE is geen sprake.

#### **Maatregel 2**

De overheidsbijdrage aan verlenging van de landingsbaan op GAE wordt door de Nederlandse autoriteiten volledig onderkend. Deze bijdrage is gebaseerd op een besluit

*Kenmerk* BRE-VA 08-3  
*Blad* 7/11

dat in 1992 is genomen en met de overeenkomsten van 2001 en 2003 is geëffectueerd. In 1992 is een onherroepelijk recht van GAE ontstaan op financiering door het Rijk van de beoogde baanverlenging, zodat deze financiering moet worden beoordeeld in het licht van de toen vigerende EU-regelgeving ter zake. Een overheidsbijdrage ten behoeve van de aanleg van openbare infrastructuur van een luchthaven werd toen niet gezien als staatssteun. Het feit dat het besluitvormingstraject, met name als gevolg van bezwaren verband houdende met milieu- en ruimtelijke ordeningsaspecten, geruime tijd in beslag heeft genomen, laat onverlet dat 1992 de peildatum voor de verenigbaarheid van de overheidsbijdrage met de staatssteunregels is.

### **Maatregel 3**

De Nederlandse autoriteiten zijn niet bekend met een overheidsbijdrage aan GAE van ongeveer €4,5 miljoen in 2000. In 2000 hebben de toenmalige aandeelhouders van GAE – overeenkomstig het bepaalde in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen van 1988 – het exploitatietekort over dat jaar gecompenseerd, zoals dat voorheen ook het geval was. Het ging om een bedrag van €1.125.857, waarvan 40% door de Rijksoverheid is betaald en 60% door de regionale aandeelhouders: de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo. Het gaat hier derhalve om de uitvoering van bestaande, langjarige afspraken. Indien al sprake was van steun, dan ging het om bestaande steun. Behalve de hier beschreven bijdrage zijn in het jaar 2000 geen andere bijdragen aan GAE verstrekt.

### **Maatregel 4**

De overheidsbijdrage van €2 miljoen in 2001/02 voor een nieuwe passagiersterminal op GAE heeft betrekking op een subsidie vanuit het 5<sup>e</sup> Integraal Structuurplan Noorden des Lands (ISP). Deze subsidie betrof niet €2 miljoen, maar €1.157.139 en is op 4 november 1998 aan GAE toegekend door het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN), een samenwerkingsverband van de provincies Groningen, Friesland en Drenthe, aan wie de uitvoering van het ISP was opgedragen. Het ISP vormde de rijksbijdrage (op de begroting van het Ministerie van Economische Zaken) aan een breder programma voor ondersteuning van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland: het zogenoemde ‘Economisch Meerjarenperspectief Noord-Nederland 1994-2000’ dat door SNN is opgesteld. Dit Meerjarenperspectief vormde ook het kader voor de inzet van middelen uit Europese Structuurfondsen, waarvoor de regio Noord-Nederland in aanmerking kwam. De Nederlandse autoriteiten zijn van mening dat deze subsidie consistent is met het Europese regionale beleid en niet in strijd is met artikel 87, lid 1 van het EG-Verdrag.

### **Maatregel 5**

Een kapitaalsinjectie ad €9,9 miljoen is niet als zodanig verstrekt. Naar de Nederlandse autoriteiten veronderstellen is tot dit bedrag gekomen door het optellen

*Kenmerk* BRE-VA 08-3  
*Blad* 8/11



van een drietal afzonderlijke bedragen die weliswaar voortvloeien uit de overeenkomst van 2001, maar verschillend van aard zijn. In de eerste plaats is er sprake geweest van een bedrag ad €4,3 miljoen dat door de Rijksoverheid is toegekend als de eenmalige afkoop van toekomstige exploitatietekorten. De afkoop van exploitatietekorten is – zoals aangekondigd in de RELUS-nota – gebaseerd op de gekapitaliseerde waarde van de te verwachten toekomstige exploitatiebijdragen van het Rijk. In de tweede plaats is het omzetverlies als gevolg van een verbod op lesvluchten met grotere vliegtuigen ad € 2,9 miljoen gecompenseerd. Deze schadevergoeding voor het verbod op lesvluchten is een marktconforme compensatie voor een om politieke redenen opgelegd verbod. Tenslotte is er een bijdrage ad €2,7 miljoen verleend voor de renovatie van het riolerings- en drainagesysteem van de luchthaven. Deze bijdrage is een logisch uitvloeisel van een publieke verantwoordelijkheid voor een veilige en milieuverantwoorde afvoer van (regen)water.

De Nederlandse autoriteiten zijn van mening dat met de genoemde drie bedragen van de kapitaalsinjectie een basis is gelegd voor een bedrijfsmatig rendabele exploitatie van de luchthaven, zoals uiteengezet in het business plan van 2001. Omdat GAE voorziet in een regionale behoefte en er voor gebruikers nauwelijks alternatieven zijn, is er geen sprake van verstoring van het handelsverkeer tussen lidstaten. Om die reden is de kapitaalsinjectie niet in strijd met de staatssteunregels.

#### **Maatregel 6**

De kapitaalsinjecties van regionale en lokale aandeelhouders ad in totaal €1 miljoen per jaar zijn het uitvloeisel van de overeenkomsten van 2001 en 2003 en het aan deze overeenkomsten ten grondslag liggende business plan van 2001. Deze aandeelhouders hebben in besluitvorming in 2003 vastgelegd dat zij hun bijdragen in de exploitatietekorten van 60% zouden afkopen voor een bedrag van nominaal €10 miljoen uit te keren in 10 jaarlijkse termijnen van €1 miljoen gedurende de periode 2003-2012 ten gunste van het eigen vermogen van de onderneming. Uitgangspunt daarbij was dat deze aandeelhouders hun tot dan toe geldende maximale bijdrage ad € 1 miljoen per jaar gedurende de periode 2003-2012 zouden continueren als vaste kapitaalsinjectie. Uit het business plan blijkt dat deze bijdrage van regionale en lokale aandeelhouders is bedoeld ter overbrugging van de termijn tot realisering van de verlengde landingsbaan en de ontwikkeling van (nieuwe segmenten in) de luchtvaartmarkt op GAE, waardoor een geleidelijke overgang naar een bedrijfsmatig rendabele exploitatie van GAE mogelijk zou worden.

In de visie van de Nederlandse autoriteiten is deze kapitaalsinjectie en de vormgeving daarvan van belang voor een bedrijfsmatig rendabele exploitatie van de luchthaven overeenkomstig het business plan van 2001. Omdat GAE voorziet in een regionale behoefte en er voor gebruikers nauwelijks alternatieven zijn, is er geen sprake van

verstoring van het handelsverkeer tussen lidstaten. Om die reden zijn de kapitaalsinjecties niet in strijd met de staatssteunregels.

VERTROUWELIJK

### **Tot slot**

In de bijlage bij deze brief hebben wij getracht om u een zo volledig mogelijke beantwoording te geven op de door u gestelde vragen. Voorts zijn relevante, soms vertrouwelijke documenten bijgevoegd.

Mochten er nog onduidelijkheden zijn, dan zijn wij gaarne bereid om nadere informatie te verstrekken. U kunt hiervoor, via mij of rechtstreeks, contact opnemen met de betrokken afdeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Met de meeste hoogachting,  
namens de Permanent Vertegenwoordiger,

Verkeersattaché

*Kenmerk* BRE-VA 08-3  
*Blad* 10/11

## Lijst van bijlagen.

1. Specifieke beantwoording van de vragen van DGTREN.
2. Brief d.d. 29 april 2004 van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Commissaris van de Koningin in de Provincie Groningen inzake luchtverkeersleiding op GAE.
3. Brief d.d. 10 januari 1992 van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur van GAE inzake baanrenovatie en baanverlenging GAE.
4. Overeenkomst Beëindiging Subsidierelatie Staat/Groningen Airport Eelde NV d.d. 12 december 2001, inclusief 3 bijlagen, i.c.:
  - a. Bijlage 1: Business plan GAE.
  - b. Bijlage 2: Uitvoeringsbepaling en investeringsbijdrage afwateringssysteem.
  - c. Bijlage 3: Overzicht derving inkomsten door beëindiging groot lesverkeer.
5. Overeenkomst Baanverlenging en Waarde Luchthaventerrein Groningen Airport Eelde d.d. 16 december 2003, inclusief 7 bijlagen, i.c.:
  - a. Bijlage 1: Omschrijving baanverlenging en werkzaamheden.
  - b. Bijlage 2: Specificatie voorbereidingskosten baanverlenging.
  - c. Bijlage 3: Overeenkomst tot Koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van GAE d.d. 16 december 2003.
  - d. Bijlage 4: Specificatie percelen als bedoeld in artikel 4.1.
  - e. Bijlage 5: Specificatie percelen als bedoeld in artikel 4.2.
  - f. Bijlage 6: Specificatie percelen als bedoeld in artikel 4.3.
  - g. Bijlage 7: Hypotheek akte.
6. Besluiten van de Staten en Gemeenteraden van betrokken provincies en gemeenten.
  - a. Besluit Provinciale Staten van Groningen d.d. 11 november 2003
  - b. Besluit Provinciale Staten van Drenthe d.d. 5 november 2003
  - c. Besluit Gemeenteraad van Groningen d.d. 8 december 2003
  - d. Besluit Gemeenteraad van Assen d.d. 10 december 2003
  - e. Besluit Gemeenteraad van Tynaarlo d.d. 4 november 2003
7. Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel e, planologische kernbeslissing, 1988.
8. Brief d.d. 4 november 1998 van het Samenwerkingsverband Noord Nederland aan GAE inzake de bijdrage uit ISP-5 aan de realisatie van de passagiersterminal op GAE.
9. Arrest van de Nederlandse Raad van State van 11 juni 2008 inzake GAE.
10. Havengeldregeling 2003 van GAE.
11. Havengeldregeling 2004 van GAE.

*Kenmerk* BRE-VA 08-3

*Blad* 11/11

## **Bijlagen bij brief van 17 december 2008**

## **Bijlage 1.**

## Bijlage 1. Specifieke beantwoording van de vragen van DG TREN

### 1. Algemeen

1. Hoeveel passagiers maken jaarlijks gebruik van GAE? Wat zijn de groeivoorzichten van GAE voor de komende tien jaar?

#### Gebruik luchthaven

In onderstaande tabel is aangegeven hoeveel passagiers er op GAE gebruik maken van de luchthaven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen passagiers op lijndiensten en passagiers op chartervluchten. Op chartervluchten zitten voorts zogenoemde transit passagiers. Dit zijn charterpassagiers die met het desbetreffende vliegtuig terugkomen van hun vakantiebestemming, maar niet GAE als eindbestemming hebben. Zij gaan met hetzelfde vliegtuig naar een andere luchthaven in Nederland.

Tabel 1. Aantal aankomende en vertrekkende passagiers GAE, 1997-2008

Jaar	Totaal aantal passagiers	Passagiers op lijndiensten	Passagiers op chartervluchten (exclusief transit)	Transit passagiers op charters	Overige passagiers
1997	86.779	25.990	47.275	4.893	8.621
1998	113.199	27.110	67.149	10.380	8.560
1999	110.059	6.187	83.952	11.888	8.032
2000	112.367	1.200	83.380	20.711	7.076
2001	132.155	2.160	97.298	24.009	8.688
2002	148.291	3.277	104.311	33.852	6.851
2003	177.851	41.849	96.137	32.802	7.063
2004	155.534	30.816	88.896	30.567	5.255
2005	162.875	10.910	103.255	34.592	14.118
2006	166.240	13.874	111.269	30.711	10.386
2007	172.401	18.820	113.959	31.398	8.224
2008 *)	190.000	12.000	132.000	37.000	9.000

\*) prognose

Bron: GAE

Uit tabel 1 komt naar voren dat het merendeel van de afgehandelde passagiers vakantiegangers zijn die gebruik maken van chartervluchten. Het gebruik van passagiers voor lijndiensten wordt sterk bepaald door het aanbod van lijndiensten (zie antwoord vraag 3). De luchthaven accommodeert geen transferpassagiers.

Met betrekking tot de charterpassagiers geeft tabel 2 een beeld van de sterk regionale functie van GAE. Het merendeel van de passagiers – ruim 90% – komt uit de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Voor lijndienstpassagiers is de situatie niet anders.

Tabel 2. Herkomst van vanaf GAE vertrekkende charter passagiers in 2007.

Provincie	Aantal	Aandeel (%)
Groningen	27.301	47,8
Friesland	9.024	15,8
Drenthe	16.963	29,7
Overijssel	1.828	3,2
Flevoland	571	1,0
Overig	1.371	2,4
Totaal	57.115	100,0

Bron: GAE

Voor de volledigheid wordt in tabel 3 een overzicht gegeven van het aantal vliegtuigbewegingen ten behoeve van lijndiensten en chartervluchten. Dit biedt u de mogelijkheid om vooruitzichten van de luchthaven in een beter historisch perspectief te plaatsen.

Tabel 3. Aantal vliegtuigbewegingen onderscheiden naar lijndiensten en charters op GAE, 1997-2008

Jaar	Totaal aantal vliegtuigbewegingen	Totaal aantal vliegtuigbewegingen ten behoeve van lijndiensten	Totaal aantal vliegtuigbewegingen ten behoeve van charters
1997	4.982	4.229	753
1998	5.330	4.316	1.014
1999	2.074	986	1.088
2000	1.475	272	1.203
2001	1.828	639	1.189
2002	2.250	929	1.321
2003	1.726	486	1.240
2004	1.925	692	1.233
2005	2.139	498	1.641
2006	2.236	677	1.559
2007	2.646	1.182	1.464
2008*)	2.355	780	1.575

\*) Prognose

Bron: CBS Statline

Met chartervluchten worden beduidend meer passagiers vervoerd dan met lijndiensten. Over het algemeen worden voor chartervluchten relatief grote vliegtuigen ingezet van het type Boeing 737. Voor lijndiensten worden in de regel vliegtuigen van het type Fokker 50 of Embraer 135/145 ingezet.

Een andere belangrijke activiteit van GAE is het accommoderen op de luchthaven van vliegtuigen uit het segment 'general aviation'. Het betreft hier met name vluchten voor de opleiding van piloten, vluchten voor recreatieve doeleinden en business aviation. Tabel 4 geeft hiervan een overzicht.

Tabel 4. Omvang General Aviation op GAE in 2007

Kalenderjaar 2007	Vliegtuigbewegingen
Business aviation	2.937
Maatschappelijke vluchten	1.362
Aerial work	679
Opleiding	42.975
Recreatie / sport	8.744
Overig	88
<b>Totaal</b>	<b>56.785</b>

Bron: SEO

**Groeivoorzichten**

Recent zijn door GAE de prognoses geactualiseerd, uitgaande van een verlenging van de landingsbaan omstreeks 2010 en ingebruikname omstreeks 2012. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van luchtvaarrapportages van erkende instituties zoals het CBS, ANVR en IATA. Dit leidt tot de volgende verwachte aantallen passagiers per segment (tabel 5):

Tabel 5. Geactualiseerde prognoses aantallen passagiers per segment 2008-2015.

Marktsegmenten	2008	2010	2012	2015
Lijndiensten	5.954	18.000	34.000	43.000
Low cost	0	0	57.000	162.000
Charter	65.642	72.000	101.000	103.000
Incidenteel	2.132	3.500	4.000	5.000
Totaal vertrekkend	73.728	94.500	197.000	313.000
Totaal passagiers	147.456	189.000	394.000	626.000

Bron: GAE

Op grond van bovenstaande prognoses is duidelijk dat zelfs bij de gunstigste verwachtingen ook na de baanverlenging GAE een relatief kleine luchthaven in de categorie D blijft zoals bedoeld in punt 15 van de Richtsnoeren van 2005. In deze categorie is er weinig kans op concurrentievervalsing of beïnvloeding van het handelsverkeer.

2. *Exploiteert GAE een dienst van algemeen belang? Zo ja, geef nadere toelichting bij deze dienst en vermeld de juridisch bindende teksten.*

GAE exploiteert geen dienst van algemeen economisch belang in de strikte juridische betekenis die in punt 34 van de Richtsnoeren van 2005 is aangegeven. Voorts heeft GAE geen zogenoemde 'public service obligations', luchtverbindingen tussen GAE en andere bestemmingen die van overheidswege omwille van maatschappelijke doeleinden zijn opgelegd. Dat neemt niet weg dat de luchthaven wel wordt gebruikt voor maatschappelijke functies (politievluchten, reddingsvluchten van en naar de Waddeneilanden, militaire vluchten, vluchten van het Koninklijke Huis en het kabinet; in



2007 in totaal 252 vliegtuigbewegingen). Ook vinden van en naar GAE medische vluchten plaats. Het betreft vluchten van traumahelikopters (in 2007: 841 vluchten) en ambulancevluchten (in 2007: 269 vluchten), waarvan het merendeel vluchten betreft voor het vervoer van organen voor transplantaties van en naar het Universitair Medisch Centrum Groningen. Dit alles betreft het *gebruik* van de luchthaven, maar geen van overheidswege opgelegde *taken* aan de luchthaven.

Evenwel kan worden gesteld dat GAE bij oprichting de facto een dienst van algemeen economisch belang kreeg opgelegd. Immers, het doel van de onderneming blijktens de als bijlage bij de Wet van 1955 gevoegde ontwerpstatuten van de onderneming 'omvat de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein'. Uit de ontwerpstatuten blijkt voorts dat de onderneming uitsluitend aandeelhouders zou krijgen in het publieke domein. Verder komt uit de memorie van toelichting bij de wet naar voren dat de kosten van aanleg van de startbanen volledig voor rekening van het Rijk zou komen, terwijl de overige kosten, 'zoals de kosten van de grondaankoop, gebouwen, verlichting en andere technische voorzieningen' voor 40% voor rekening van het Rijk zouden komen (en voor 60% voor rekening van de andere aandeelhouders).

Deze zienswijze vindt bevestiging in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) van 1988, waarin de hoofddoelstelling van het toenmalige luchtvaartbeleid als volgt wordt omschreven: "de beschikbaarheid van een veilig en doelmatig verkeers- en vervoerssysteem dat toereikend is om tegemoet te komen aan de vraag naar vervoer van personen en goederen door de lucht, voor zover daaruit een positieve bijdrage voortvloeit aan het welzijn van de gemeenschap en de ontplooiing van de mens, welke bijdrage wordt beoordeeld op basis van de volgende kenmerken van het systeem:

- de bijdrage aan het tot stand komen van een gewenste ruimtelijke structuur;
- de mate waarin wordt tegemoet gekomen aan de eisen die aan het woon- en leefmilieu worden gesteld, met name ten aanzien van de geluidshinder;
- de bijdrage aan de gewenste sociaal-culturele en sociaal-economische ontwikkeling;
- het beslag op de overheidsmiddelen;
- het gebruik van schaarse grondstoffen."

Bij de uitwerking van de hoofddoelstelling wordt in het SBL aangegeven dat 'regionaal wordt gestreefd naar een goede verbinding van de regio's met de centrale luchthaven en met Europese bestemmingen'. Voorts wordt aangegeven dat gestreefd wordt naar 'een zodanig niveau van luchtvaartactiviteiten dat een zo groot mogelijke bijdrage wordt geleverd aan de ontwikkeling van de economie, tegen aanvaardbare maatschappelijke offers'. Daarbij is aangegeven dat de spreiding van regionale velden over het land en de verdeling van het luchtverkeer over de velden mede dient te zijn afgestemd op de gewenste regionale sociaal-economische ontwikkeling. Specifiek voor GAE stelt het SBL: 'De luchthaven Eelde is een belangrijk element ter verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland, vanuit zowel het binnenland als het buitenland. Hij accommodeert een deel van de vraag naar luchtvervoer in die regio en heeft tevens een functie voor de kleine (waaronder de zakelijke) luchtvaart.' Tot slot stelt het SBL: 'De rijksbijdrage aan de exploitatie van de regionale luchthavens, die in het algemeen op 40% van het exploitatietekort is vastgesteld, wordt op dit proportionele niveau gehandhaafd.'

Op grond van de hiervoor geschetste zienswijze is GAE gehouden om te voorzien in de bereikbaarheid van de regio door de lucht en moet zo bijdragen aan de ruimtelijke structuur, de sociaal-culturele en de sociaal-economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Reeds bij oprichting werd onderkend dat de onderneming structureel exploitatietekorten zou ondergaan, waar de aandeelhouders verantwoording voor namen.

Met de RELUS-nota van 1997 heeft het Rijk uitgesproken de functie van regionale luchthavens – en dus ook van GAE – niet langer meer te zien als een rijksverantwoordelijkheid. Wel werd de betekenis van de regionale luchthavens voor het voorzien in de internationale bereikbaarheid onderkend. De nota geeft aan dat het Rijk niet langer wilde bijdragen in de (structurele) exploitatietekorten van regionale luchthavens en zich als aandeelhouder uit regionale luchthavens wilde terugtrekken. Daarbij werd de continuering van de luchthavens beoogd met als uitgangspunt een bedrijfsmatig rendabele exploitatie.

In het geval van GAE is het voornemen uit de RELUS-nota gematerialiseerd in de overeenkomsten van 2001 en 2003. Met deze overeenkomsten en de bestuurlijke besluiten in samenhang daarmee committeerden ook de regionale en lokale overheden zich als aandeelhouder aan de eindigheid van de subsidierelatie en een in de toekomst bedrijfsmatig rendabele exploitatie. In plaats van de aanvulling van exploitatietekorten is een vaste dotatie aan het vermogen van de onderneming overeengekomen (maatregel 6).

3. *Vermeld welke luchtvaartmaatschappijen van en naar GAE vliegen en welke routes zij exploiteren.*

#### **Lijndiensten**

In tabel 6 worden per jaar de luchtvaartmaatschappijen genoemd die lijndiensten exploiteerden van en naar GAE. Daarbij is tevens de periode aangeduid gedurende welke de lijndiensten zijn geëxploiteerd. Voorts is het aantal vluchten en het aantal passagiers aangeduid.

Het merendeel van de vervoerde passagiers op de in de tabel aangegeven lijndiensten betreft passagiers die de luchthaven van bestemming van de lijndienst als eindbestemming hebben. Het betreft namelijk luchthavens die niet in eerste aanleg een zodanig netwerk aanbod hebben dat ze als overstapluchthaven dienst doen. Naar verwachting is de omvang van het aandeel transfer zeer beperkt.

Tabel 6. Overzicht luchtvaartmaatschappijen die lijndiensten aanbieden op GAE.

Jaar	Bestemming	Maatschappij	Toesteltype	Periode	Aantal vluchten	Aantal passagiers
2001	Rotterdam	Quick Airways	Piper Chieftain	1 januari – 31 oktober	47	204
	Amsterdam	TTA	Beech 1900	vanaf 1 september	575	1937
2002	Amsterdam	TTA/Rossair	Beech 1900	tot en met 31 juli	923	3268
2003	London Stansted	Ryanair	Bae146, B734	vanaf 1 april	488	41875
2004	London Stansted	Ryanair	B735, B738	tot en met 30 april	238	20942
	Aberdeen/Norwich	Eastern Airways	Embraer 135/145	1 februari – 30 april	116	2786
	Aberdeen	BMI Regional	Embraer 135	vanaf 1 april	285	7089
2005	Aberdeen	BMI Regional	Embraer 135	1 januari – 31 december	498	10910
2006	Aberdeen	BMI Regional	Embraer 135/145	1 januari – 31 december	492	11568
	Stavanger	City Star Airlines	Dornier 328	vanaf 19 september	79	462
	Amsterdam & London City	VLM	Fokker 50	vanaf 30 oktober	105	1795
2007	Aberdeen	BMI Regional	Embraer 135/145	1 januari – 31 december	490	9841
	Stavanger	City Star Airlines	Dornier 328	tot 22 september	93	506
	Amsterdam & London City	VLM	Fokker 50	1 januari – 31 december	598	8473
2008	Aberdeen	BMI Regional	Embraer 135/145	1 januari – 31 december	490 *)	8400 *)
	Amsterdam & London City	VLM	Fokker 50	tot 1 juli	286	3493

\*) prognose

Bron: GAE

Enige uitzondering is het vervoer van passagiers van GAE naar de luchthaven Schiphol van Amsterdam. Van de passagiers die gebruik maakten van de VLM vluchten vanaf GAE via Amsterdam naar London City ging het bij circa 1.600 passagiers (bijna 20%) om passagiers die alleen van de route Groningen-Amsterdam (en vice versa) gebruik maakten. Naar schatting 90% daarvan stapte op Amsterdam over op een vlucht naar of van andere intra-Europese of intercontinentale bestemmingen. Nu VLM deze lijndienst niet langer uitvoert, is er echter geen sprake meer van transfer op de luchthaven Schiphol en zijn de desbetreffende passagiers aangewezen om per trein of per auto naar Schiphol te reizen.

### Chartervluchten

In tabel 7 wordt een beeld geschetst van de chartervluchten op GAE. Het betreft hoofdzakelijk vervoer van passagiers van en naar vakantiebestemmingen rondom de Middellandse Zee. Het merendeel van deze vluchten vindt plaats in het zomerseizoen.

Tabel 7. Overzicht luchtvaartmaatschappijen die charter vluchten uitvoeren op GAE.

Jaar	Bestemmingen	Maatschappijen	Aantal vluchten	Aantal passagiers	Waarvan transit passagiers
2003	Mallorca; Las Palmas, Tenerife, Faro, Kreta, Corfu Rhodos, Kos, Dalaman, Antalya	Transavia, Iberworld, Dutch Bird, Martinair, Fly Air, Onur Air	1.114	128.939	32.824
2004	Mallorca; Las Palmas, Tenerife, Faro, Kreta, Corfu, Kos, Dalaman, Antalya, Bodrun	Transavia, Fly Air, Dutch Bird, Sky, Martinair, Onur Air	991	118.963	30.567
2005	Mallorca; Las Palmas, Tenerife, Faro, Kreta, Corfu, Kos, Dalaman, Antalya, Bodrun	Transavia, Sky, Onur Air	1.138	138.646	34.592
2006	Antalya, Las Palmas, Tenerife, Malaga, Mallorca, Heraklion, Kos, Corfu, Rhodos, Faro, Dalaman, Bodrun	Transavia, Sky	1.152	141.980	30.711
2007	Antalya, Las Palmas, Tenerife, Malaga, Mallorca, Heraklion, Kos, Corfu, Rhodos, Faro, Dalaman	Transavia, Sky, Corendon	1.149	145.357	31.398
2008	Antalya, Las Palmas, Tenerife, Malaga, Mallorca, Heraklion, Kos, Corfu, Rhodos, Faro, Dalaman, Bodrun	Transavia, Sky, Corendon	1.280 *)	166.000 *)	37.000 *)

\*) prognose

Bron: GAE

Het overzicht geeft blijk van 1.000 tot 1.300 vliegtuigbewegingen ten behoeve van charterverkeer. Daarmee reizen 120.000 tot 160.000 passagiers, waarbij 30.000 tot 37.000 passagiers uitsluitend in transit zijn (passagiers die in hetzelfde vliegtuig aankomen en weer vertrekken).

4. *U wordt verzocht de Commissie met betrekking tot de hierna vermelde punten informatie te verschaffen met betrekking tot de voorbije vijf jaar en ramingen te geven voor de komende vijf jaar:*
- *Het verkeersvolume (aantal passagiers en aantal vluchten);*
  - *Het aantal internationale vluchten (binnen en buiten de Europese Unie) en nationale vluchten;*
  - *Het soort vluchten in geval van nationaal verkeer (transit of niet, bestemming).*

#### **Verkeersvolume**

Het aantal afgehandelde passagiers op GAE (exclusief transit) bedroeg in het jaar 2003 137.000; in 2008 komt dit naar verwachting uit op 145.000. In 2015 zou het aantal af te handelen passagiers – bij realisering van de verlengde landingsbaan omstreeks 2012 – uit kunnen komen op ongeveer 626.000. Voor meer detail verwijst ik u naar het antwoord op vraag 1.

Het aantal vliegtuigbewegingen op GAE (exclusief general aviation) bedroeg in het jaar 2003 1.726; in 2008 zal dat uitkomen op ongeveer 2.355. In 2015 wordt een omvang van het vliegverkeer verwacht van ongeveer 5.350 vertrekkende vliegtuigen (900 charters, 1.200 low cost, 900 feeder naar hubluchthavens, 1.750 point to point, 600 luchtvracht). In termen van aankomende en vertrekkende vluchten betekent dit een omvang van 10.700 vliegtuigbewegingen.

#### **Nationale en internationale vluchten**

Met betrekking tot het aantal internationale vluchten en nationale vluchten verwijst ik u naar het antwoord op vraag 3. Uit de daar gepresenteerde tabel valt op te maken dat alle chartervluchten en vrijwel alle lijndiensten een internationaal karakter hebben. Verder is er gedurende enkele perioden een binnenlandse verbinding geweest met Amsterdam en Rotterdam. Heden bestaan deze verbindingen niet meer. Voor wat betreft Amsterdam was sprake van een substantiële transfer naar internationale vluchten.

Vrijwel alle internationale lijndiensten hebben betrekking op verbindingen met luchthavens binnen de Europese Unie. Alleen de verbinding met Stavanger (Noorwegen) gedurende enkele perioden is een verbinding buiten de Europese Unie doch binnen de Europese Economische Ruimte.

Qua chartervluchten vinden verschillende vluchten plaats naar bestemmingen rondom de Middellandse Zee. Een aantal hiervan bevindt zich buiten de Europese Unie (i.c. Turkije).

## 2. Maatregelen (1) tot en met (6)

5. Zijn deze maatregelen daadwerkelijk genomen?

### Ad maatregel 1:

De overheidsfinanciering ad € 3,5 miljoen voor de luchtverkeersleiding op GAE kunnen de Nederlandse autoriteiten niet goed duiden.

De luchtverkeersleiding (voor burgerluchtvaart) is in Nederland opgedragen aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De LVNL is een zogenoemd Zelfstandig Bestuursorgaan. Zelfstandige Bestuursorganen zijn organisaties die door de centrale overheid met openbaar gezag zijn bekleed bij of krachtens de wet of bij ministeriële regeling. De voorziening in luchtverkeersleiding is een publieke taak. Het gaat hier om de uitoefening van een publieke verantwoordelijkheid als bedoeld in punt 33 van de Richtsnoeren van 2005.

Het Rijk streeft naar een kostendekkende exploitatie van de LVNL. In beginsel moeten kostendekkende tarieven voor luchtverkeersleiding per luchthaven vastgesteld worden. Niettemin moet geconstateerd worden dat toepassing van het beginsel op luchthavens met een beperkte verkeersomvang zou leiden tot zeer hoge tarieven. Dit is onwenselijk. Om die reden heeft het Rijk in de periode 2003-2007 bijgedragen in de kosten van luchtverkeersleiding op GAE (en andere regionale luchthavens in Nederland).

Uit de jaarverslagen van LVNL laat de rijksbijdrage voor het voorzien in luchtverkeersleiding op GAE zich als volgt becijferen:

Tabel 8. Rijksbijdrage LVNL op GAE

Jaar	Rijksbijdrage (* € 1.000)
2003	2.097
2004	2.529
2005	3.734
2006	2.205
2007	2.269

Bron: jaarverslagen LVNL

GAE is overigens geen partij in de rijksbijdragen. De rijksbijdragen worden aan LVNL verstrekt. GAE vervulde wel een administratieve rol door de heffingen voor luchtverkeersleiding (ATC-heffingen) te innen en deze aan LVNL af te dragen. Sinds 1 januari 2008 factureert LVNL de ATC-heffingen rechtstreeks bij de luchtvaartmaatschappijen.

### Ad maatregel 2:

De publieke financiering van de verlenging van de startbaan van € 18,62 miljoen wordt door de Nederlandse autoriteiten volledig herkend. Deze maatregel vloeit voort uit een

besluit uit 1992. In een brief van 10 januari 1992 van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Raad van Commissarissen van GAE schrijft zij: "Ik acht baanverlenging noodzakelijk voor het toekomstperspectief van de luchthaven Eelde en de ontwikkeling van de regio. U dient er evenwel goed nota van te nemen dat het Rijk niet meer betaalt voor de baanverlenging dan deze kost.". Dit besluit is uiteindelijk gematerialiseerd in de overeenkomst van 2003 inzake de baanverlenging, waarbij het Rijk – conform het besluit uit 1992 – alle kosten die betrekking hebben op de verlenging van de landingsbaan, voor zijn rekening neemt. Deze rijksbijdrage vormt onderdeel van een totale investering in de startbaan (renovatie huidige baan en baanverlenging) die geraamd is op € 22,2 miljoen. De hoogte van de Rijksbijdrage ligt vast, ook als de werkelijke kosten hoger uit zouden blijken te komen.

Voor de financiering van de maatregel heeft het Rijk een deel van de middelen aangewend die beschikbaar waren voor Noord Nederland op de begroting van het Ministerie van Economische Zaken. Deze middelen hadden betrekking op gelden die aan Noord Nederland waren toegezegd ter compensatie van de afschaffing van de Bijzondere Regionale Toeslag in de Wet Investeringsregeling (WIR). De WIR was een subsidieregeling om bedrijven tot meer investeringen aan te zetten, waarbij voor Noord Nederland als economisch zwakke regio een bijzondere toeslag gold. Het Ministerie van Economische Zaken heeft in 2003 een bedrag van € 9.075.000,- overgeheveld naar de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

**Ad maatregel 3:**

De Nederlandse autoriteiten zijn niet bekend met een overheidsbijdrage van € 4,5 miljoen aan GAE in 2000. Wel hebben het Rijk en de desbetreffende provinciale en lokale overheden in 2000 evenals in de jaren daarvoor overeenkomstig het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen als toenmalige aandeelhouders bijgedragen in de exploitatietekorten van GAE in de verhouding 40% voor rekening van het rijk en 60% voor rekening van de provinciale en lokale overheden. Deze bijdragen waren omstreeks 2000 gemaximeerd tot een bedrag van € 680.670 voor het Rijk en € 1.021.005 voor de overige aandeelhouders (provincies en gemeenten) gezamenlijk. In 2000 is in dit kader door de toenmalige aandeelhouders van GAE in totaal € 1.125.857 bijgedragen.

De bijdragen in de exploitatietekorten zijn in de vorm van voorschotten aan GAE verstrekt. Deze voorschotten werden gebaseerd op de begroting van GAE voor het desbetreffende jaar. Na vaststelling van de jaarrekening van GAE over het desbetreffende jaar vond een verrekening met de verleende voorschotten plaats. Zo is in 2000 door het Rijk een voorschot verleend van € 538.728. De definitieve verrekening heeft plaatsgevonden in november 2001 tezamen met de voorschotten van het Rijk over de jaren 1998 en 1999. De definitieve bijdrage van het Rijk in het exploitatietekort van 2000 is daarbij op grond van de jaarrekening 2000 van GAE vastgesteld op € 450.343. Dit is 40% van het totaal. Het teveel betaalde is van GAE teruggevorderd en verrekend met de betalingen die voortvloeiden uit de overeenkomst van 2001. De bijdragen van provincies en gemeenten zijn op overeenkomstige wijze verstrekt.

Behalve de hier beschreven bijdragen zijn in het jaar 2000 geen andere bijdragen aan GAE verstrekt.

**Ad maatregel 4:**

De overheidsbijdrage van € 2 miljoen voor een nieuwe passagiersterminal in 2001/02 is de Nederlandse autoriteiten niet bekend. Wel is in het kader van het vijfde Integraal Structuurplan Noorden des Lands (ISP-5) ten behoeve van het project "Passagiersterminal Groningen Airport Eelde" aan GAE een subsidie van € 1.157.139 (Dfl. 2.550.000) toegekend. Deze subsidie is op 4 november 1998 aan GAE verleend door de Commissie Economische Zaken van het Samenwerkingsverband Noord Nederland onder het thema 'Overig ISP Publiek'. De kosten van het project werden geraamd op € 3.857.131 (Dfl. 8.500.000). De uitvoering van het project is gestart in mei 2000; het project is in mei 2001 opgeleverd en in gebruik genomen.

Het ISP-5 was een integraal plan – het vijfde – om vanuit het Rijk (i.c. het Ministerie van Economische Zaken) de toentertijd onderkende zwakke economische structuur van Noord-Nederland te versterken. Het ISP-5 vormde daarmee onderdeel van het regionaal-economische beleid van het Rijk zoals verwoord in de beleidsnota 'Ruimte voor regio's, het ruimtelijk-economisch beleid tot 2000' van 1994. De zwakke economische structuur van de regio werd eveneens ondersteund vanuit de programmering van de Europese Structuurfondsen (periode 1994-1999), omdat de regio was aangemerkt als Doelstelling 2- en Doelstelling 5b-regio.<sup>1</sup>

De samenhang tussen ISP-5, de inzet van Europese Structuurfondsen en andere maatregelen van verschillende publieke en private partijen werd gewaarborgd door het zogenoemde 'Economisch Meerjarenperspectief Noord-Nederland 1994-2000' dat door het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN), een samenwerkingsverband van de provincies Groningen, Friesland en Drenthe, is opgesteld. Het SNN was verantwoordelijk voor de uitvoering van de verschillende regelingen in het kader van het Meerjarenperspectief, waaronder het ISP-5.

**Ad maatregel 5:**

Een kapitaalsinjectie ad € 9,9 miljoen is niet als zodanig in 2001 aan GAE verstrekt. Naar de Nederlandse autoriteiten veronderstellen is tot dit bedrag gekomen door het optellen van een drietal betalingen van het Rijk op grond van de overeenkomst 'Beëindiging Subsidierelatie' van 12 december 2001. Deze betalingen zijn verschillend van aard en hebben betrekking op:

- o De eenmalige afkoop van toekomstige exploitatietekorten ad € 4,3 miljoen;
- o Compensatie van omzetverlies als gevolg van het met de Tweede Kamer overeengekomen verbod op lesvluchten met grotere vliegtuigen ad € 2,9 miljoen;
- o Bijdrage aan de renovatie van het riolerings- en drainagesysteem van de luchthaven ad € 2,7 miljoen.

<sup>1</sup> Noord Nederland is ook in de periode 2007-2013 aangemerkt als regio waar regionale steunmaatregelen zijn toegestaan. Bij beschikking van 27 juni 2007 (beschikking N249/2007, PbEU 2007, C 176/10) heeft de Europese Commissie het gebied waarin GAE gelegen is, als zodanig aangewezen.



Met de genoemde betalingen, welke in het business plan van 2001 als kapitaalsinjecties zijn aangegeven, heeft het Rijk beoogd om zodanige voorwaarden voor de onderneming te creëren dat, zoals uiteengezet in het business plan van 2001, een bedrijfsmatig rendabele exploitatie in de toekomst mogelijk zou worden. Realisatie van de baanverlenging was hierbij een basisconditie. De betalingen hangen overigens samen met de maatregelen zoals genoemd onder maatregel 2 en maatregel 6.

**Ad maatregel 6:**

Kapitaalsinjecties door openbare aandeelhouders (gemeenten en regio's) ten bedrage van € 1 miljoen per jaar gedurende de periode 2003-2012 hebben betrekking op de afkoop van de bijdragen van deze aandeelhouders in de toekomstige exploitatietekorten van GAE voor een bedrag van nominaal € 10 miljoen in samenhang met de overeenkomsten van 2001 en 2003 en het daaraan ten grondslag liggende business plan. Deze afkoop heeft gestalte gekregen in betaling van 10 jaarlijkse termijnen ad € 1 miljoen per jaar gedurende de periode 2003-2012. Uitgangspunt daarbij was dat deze aandeelhouders hun tot dan toe geldende maximale bijdrage in het exploitatietekort ad € 1 miljoen per jaar voor een periode van 10 jaar zouden continueren als vaste en ongeclausuleerde kapitaalsinjectie (dus niet langer afhankelijk van de omvang van het exploitatietekort).

In het business plan van 2001 zijn de jaarlijkse kapitaalsinjecties van de openbare aandeelhouders opgenomen naast de eenmalige betalingen die het Rijk zou doen voor een totaalbedrag van € 9,9 miljoen (maatregel 5). Deze aandeelhouders hebben de jaarlijkse kapitaalsinjectie voor de periode 2003-2012 bekrachtigd in besluiten van de desbetreffende besluitvormende gremia (Provinciale Staten, Gemeenteraden). Omdat het gaat om vaste en ongeclausuleerde bijdragen, worden deze bijdragen in overeenstemming met vigerende accountancy richtlijnen ter zake in de jaarrekening van GAE verantwoord als toevoeging aan het eigen vermogen (in casu de Agioreserve).

*6. Heeft de overheid sinds 2000 nog andere maatregelen ten gunste van GAE genomen?*

Sinds 2000 heeft GAE een beroep gedaan op de volgende subsidiemaatregelen, welke onderdeel waren van voorbeeldprojecten of waren mogelijk gemaakt in het kader van regionale stimuleringsprogramma's:

- o Een bijdrage ten bedrage van € 18.000 van de Provincie Drenthe ten behoeve van het stimuleren van openbaar vervoer van en naar GAE. Doel hiervan was om het gebruik van openbaar vervoer tussen Groningen Centraal Station en de luchthaven te stimuleren.
- o Een bijdrage ten bedrage van € 7.046,60 van de Stichting TxU Noord Nederland (Toeleveren en Uitbesteden), gerelateerd aan de Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij (NOM) ten behoeve van de implementatie van een strategie bij GAE voor de promotie van de luchthaven.
- o Een bijdrage ten bedrage van € 20.000 van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, Nationaal Coördinator Misdaadbestrijding ten behoeve van de implementatie bij GAE van een intelligent camerasysteem voor bewakingsdoeleinden.

- Een bijdrage ten bedrage van € 4.400 uit de Regeling NIOF-2000 (Noordelijke Innovatie Ondersteuningsfaciliteit 2000) van SNN ten behoeve van innovatie bij GAE op het gebied van marktonderzoek.
  - Een bijdrage ten bedrage van € 7.500 uit de stimuleringsregeling Human Resource Management van SNN ten behoeve van de vernieuwing van de functiewaarderings- en beloningssystematiek van GAE.
7. *U wordt verzocht de Commissie de juridisch bindende teksten te verstrekken op basis waarvan de bevoegde nationale autoriteit de bovenvermelde financieringsmaatregelen ten gunste van GAE heeft genomen (onder meer de op 12 december 2001 ondertekende overeenkomst tussen de Nederlandse staat en GAE en de op 16 december 2003 ondertekende overeenkomst inzake de startbaanverlenging en de waarde van GAE, alsook alle andere relevante documenten).*

**Ad maatregel 1:**

- Brief d.d. 29 april 2004 van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Commissaris van de Koningin in de Provincie Groningen inzake luchtverkeersleiding op GAE.

**Ad maatregel 2, 5 en 6:**

- Brief d.d. 10 januari 1992 van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur van GAE inzake baanrenovatie en baanverlenging GAE.
- Overeenkomst Beëindiging Subsidierelatie Staat/Groningen Airport Eelde NV d.d. 12 december 2001, inclusief 3 bijlagen, i.c.:
  - Bijlage 1: Business plan GAE.
  - Bijlage 2: Uitvoeringsbepaling en investeringsbijdrage afwateringssysteem.
  - Bijlage 3: Overzicht derving inkomsten door beëindiging groot lesverkeer.
- Overeenkomst Baanverlenging en Waarde Luchthaventerrein Groningen Airport Eelde d.d. 16 december 2003, inclusief 7 bijlagen, i.c.:
  - Bijlage 1: Omschrijving baanverlenging en werkzaamheden.
  - Bijlage 2: Specificatie voorbereidingskosten baanverlenging.
  - Bijlage 3: Overeenkomst tot Koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van GAE d.d. 16 december 2003.
  - Bijlage 4: Specificatie percelen als bedoeld in artikel 4.1.
  - Bijlage 5: Specificatie percelen als bedoeld in artikel 4.2.
  - Bijlage 6: Specificatie percelen als bedoeld in artikel 4.3.
  - Bijlage 7: Hypotheek akte.
- Besluiten van de Staten en Gemeenteraden van betrokken provincies en gemeenten.
  - Besluit Provinciale Staten van Groningen d.d. 11 november 2003
  - Besluit Provinciale Staten van Drenthe d.d. 5 november 2003
  - Besluit Gemeenteraad van Groningen d.d. 8 december 2003
  - Besluit Gemeenteraad van Assen d.d. 10 december 2003
  - Besluit Gemeenteraad van Tynaarlo d.d. 4 november 2003

**Ad maatregel 3:**

- o Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, deel e, planologische kernbeslissing, 1988.

**Ad maatregel 4:**

- o Brief d.d. 4 november 1998 van het Samenwerkingsverband Noord Nederland aan GAE inzake de bijdrage uit ISP-5 aan de realisatie van de passagiersterminal op GAE.

8. *Geef aan of en, voor zover van toepassing, waarom u van oordeel bent dat maatregelen (1) en (2) onder punt 33 beantwoorden aan de richtsnoeren voor financiering van luchthavens. Toon in deze context ook aan dat GAE alleen compensatie ontvangt voor de kosten van deze activiteiten en dat de overheidsfinanciering niet wordt aangewend om economische activiteiten te subsidiëren.*

**Ad maatregel 1:**

De luchtverkeersleiding op GAE is een publieke taak. Het beheer van het luchtruim boven Nederland is een territoriale aangelegenheid in overeenstemming met de Conventie van Chicago van 1944. In punt 33 van de richtsnoeren noemt u ook zelf luchtverkeersleiding als voorbeeld van een activiteit die onder de verantwoordelijkheid van de staat valt. Het Rijk heeft omwille van de betaalbaarheid van luchtverkeersleiding op GAE een bijdrage verstrekt aan de publieke instelling Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Omdat GAE niet de ontvanger is van de desbetreffende bijdrage, is geen sprake van exploitatiesteun aan GAE.

GAE is geen partij in de financiering van luchtverkeersdienstverlening op de luchthaven. Wel heeft GAE tot en met 31 december 2007 de tarieven voor luchtverkeersleiding (ATC-heffingen) van LVNL geïnd bij de luchtvaartmaatschappijen die van GAE gebruik maakten. Deze opbrengst is aan LVNL afgedragen. Sinds 1 januari 2008 factureert LVNL zelf de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen en heeft GAE hier geen bemoeienis meer mee.

**Ad maatregel 2:**

De bijdrage aan de baanverlenging is bedoeld als maatregel voor verbetering van infrastructuur van een kleine, regionale luchthaven ten behoeve van de versterking van de bereikbaarheid en van de regionaal-economische structuur. Bij de uitvoering daarvan moeten maatregelen betrokken worden die gericht zijn op het verzekeren van veiligheid (safety), een veilige verkeersafwikkeling door de verkeersleiding en dergelijke. Deze investeringen die tot de publieke taak gerekend kunnen worden maken onderdeel uit van de opgestelde kostenraming.

In de raming van het ingenieursbureau DHV, die de basis vormde voor de overeenkomst van 2003, zijn diverse investeringen meegenomen die tot het publieke domein behoren. Afhankelijk van de definitie voor veiligheid is circa 50% van de kosten van de baanverlenging ad € 18,62 miljoen toe te rekenen aan het publieke domein. Hierbij zijn de in tabel 9 genoemde kostenposten meegenomen:

Tabel 9. Kostenposten voor veiligheid in de kosten van baanverlenging (prijspeil 2002).

<b>Kostenpost</b>	<b>Bedrag in €</b>
Het RESA-proof maken van het terrein en verwerving opstallen	4.794.188
Omleggen van waterlopen en wegen	2.022.477
Amoveren flora	185.754
Baanverlichting c.a.	2.001.636
Aanpassingen ILS, PAPI e.d.	622.588
Hekwerk	81.736
<b>Totaal veiligheid gerelateerd</b>	<b>9.708.379</b>

Bron: GAE

#### **Ad maatregel 5:**

Met betrekking tot de bijdrage van het Rijk aan de renovatie van het riolerings- en drainagesysteem van de luchthaven ad € 2,7 miljoen als onderdeel van maatregel 5 is eveneens sprake van een publieke verantwoordelijkheid. Het gaat hierbij om een veilige en milieuverantwoorde afvoer van (regen)water. Deze investering wordt niet voor activiteiten van economische aard aangewend.

#### *9. Welke activiteiten zijn gefinancierd met het kapitaal dat krachtens maatregelen (3) en (6) aan GAE is verstrekt?*

Er is geen direct verband te leggen tussen financiering van activiteiten en het kapitaal dat krachtens de maatregelen 3 en 6 aan GAE is verstrekt. Dit geldt ook voor de afkoop van toekomstige exploitatietekorten ad € 4,3 miljoen door het Rijk als onderdeel van maatregel 5.

Niettemin verricht GAE in de exploitatie van de luchthaven enkele activiteiten die normaliter in het publieke domein zouden plaatsvinden, zoals bedoeld in punt 33 van de Richtsnoeren uit 2005. Zo dient de luchthaven op grond van nationale en internationale regelgeving adequate brandweervoorzieningen te hebben en faciliteiten beschikbaar te hebben voor gedegen veiligheidscontroles (security). Voorts is de luchthaven gehouden om uitrusting die nodig is voor het mogelijk maken van een veilige en verantwoorde luchtverkeersleiding (zoals baanverlichting en radiobakens) in stand te houden en – indien nodig – te vernieuwen uit de exploitatie.

De exploitatie van GAE wordt voor een deel belast met de kosten die samenhangen met de genoemde safety en security activiteiten die de luchthaven op basis van verschillende regelgeving (o.m. de luchtvaartwet, de brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen) uitvoert. Ter illustratie zijn in tabel 10 de in de begroting 2008 van GAE opgenomen kosten uitgesplitst naar de betreffende activiteiten.

Tabel 10. Overzicht kosten voor uitvoering van publieke taken GAE 2008

<b>Bedragen in Euro's</b>	<b>Begroting 2008</b>	<b>Waarvan publiek</b>
<b>Bedrijfslasten</b>		
Inkoopwaarde verkopen	1.344.000	
Personeelskosten	3.162.000	1.248.500 *)
Afschrijvingen	709.000	185.000
Huisvestings- en terreinkosten	480.000	57.000
Algemene kosten	861.000	106.000
Som der bedrijfslasten	6.556.000	
Rentebaten	200.000	
<b>Totale lasten</b>	<b>6.356.000</b>	<b>1.596.500</b>
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>		
Havengelden	3.090.000	
Opbrengsten gebouwen en terreinen	630.000	
Brandstofverkopen	1.504.000	
Diverse baten	474.000	
<b>Totale baten</b>	<b>5.698.000</b>	
<b>Nadelig resultaat</b>	<b>658.000</b>	

\*) Waarvan circa € 1,1 miljoen voor brandweerpersoneel en de rest voor een gedeelte van de havendienst.

Bron: GAE

In de tabel is te zien dat activiteiten in het publieke domein in het jaar 2008 ongeveer 25% van de totale bedrijfslasten van GAE uitmaken. De jaarlijkse bijdragen van de diverse overheden tot en met 2000 waren iets hoger dan de voor 2008 berekende "safetykosten". De huidige jaarlijkse kapitaalsinjecties door de aandeelhouders (maatregel 6) zijn minder dan de voor 2008 berekende "safetykosten".

10. *Valt maatregel (4) onder een door de Commissie goedgekeurde regeling voor regionale steun? Zo ja, licht dit toe.*

De maatregel is genomen onder het zogenoemde vijfde Integraal Structuur Plan Noorden des Lands. In dit structuurplan worden maatregelen genomen om de maatschappelijke en economische structuur van het noorden van Nederland te versterken. Motivatie voor dit plan is de achterstand van de regio ten opzichte van andere regio's in Nederland.

Het Integraal Structuurplan betrof een 'programma' en niet een 'regeling'. Het programma is niet ter goedkeuring aan de Europese Commissie voorgelegd.

11. Zijn uw autoriteiten van oordeel dat maatregelen (2) en mogelijk (1) en (4) in overeenstemming zijn met de in punt 61 van de richtsnoeren voor financiering van luchthavens vastgestelde verenigbaarheidscriteria?

Met betrekking tot maatregel 1, de bijdrage aan luchtverkeersleiding op GAE, is sprake van een publieke taak en zijn geen infrastructurele investeringen aan de orde. Om die reden is het niet opportuun om deze maatregel aan punt 61 van de richtsnoeren te toetsen. Maatregel 4 en de bijdrage aan de renovatie van het riolerings- en drainagesysteem als onderdeel van maatregel 5 zijn wel relevant voor toetsing aan punt 61 van de richtsnoeren.

Tabel 11. Toetsing maatregelen aan de voorwaarden van punt 61 van de richtsnoeren.

Voorwaarde	Maatregel 2 Verlenging landingsbaan	Maatregel 4 Passagiers terminal	Maatregel 5 Renovatie riolering
Algemeen belang	Rendabele en goed geoutilleerde luchthaven ten dienste van de bereikbaarheid van de regio.	Rendabele en goed geoutilleerde luchthaven ten dienste van de bereikbaarheid van de regio.	Publiek belang van goede afvoer van (afval-) water en veilige startbaan.
Noodzaak	Noodzakelijk voor een verantwoorde operatie van de infrastructuur.	Noodzakelijk voor een verantwoorde operatie van de infrastructuur.	Wettelijk voorgeschreven.
Gebruiksmogelijkheden	Verlenging biedt perspectief op het gebruik van GAE door volledig beladen grotere vliegtuigen.	De nieuwe terminal stelt GAE in staat om de verwachte passagiersstromen adequaat te verwerken.	De nieuwe riolering zorgt voor een goed en veilig functioneren van de luchthaven.
Toegankelijkheid	De luchthaven is voor iedereen toegankelijk	De luchthaven is voor iedereen toegankelijk.	De luchthaven is voor iedereen toegankelijk.
Invloed handelsverkeer	Minimie vanwege de sterk regionale functie van de luchthaven.	Minimie vanwege de sterk regionale functie van de luchthaven.	Minimie vanwege de sterk regionale functie van de luchthaven.

Met betrekking tot maatregel 2, de financiering van de verlenging van de landingsbaan, geef ik graag nog een aanvullende toelichting.

De verlenging van de landingsbaan stelt GAE in staat om de internationale bereikbaarheid door de lucht van Noord-Nederland, in het bijzonder van het nabij de luchthaven gelegen economische kerngebied Groningen-Assen, te verbeteren. Met deze verbetering wordt bijgedragen aan de verbetering van het vestigingsklimaat in deze regio, zodat ook een verdere verbetering bereikt kan worden van de fragiele economische structuur aldaar. Het algemeen belang dat met de maatregel gediend is, betreft dus de internationale bereikbaarheid van de regio en de versterking van de regionale ontwikkeling.

Voor de verbetering van de internationale bereikbaarheid is de verlenging van de landingsbaan van 1.800 naar 2.500 meter noodzakelijk, omdat de verlenging het mogelijk maakt om de luchthaven toegankelijk te maken voor grotere en zwaardere vliegtuigen. Dit

biedt perspectief om nieuwe markten in de luchtvaart te betreden, zoals het accommoderen van luchtvracht en het aanbieden van lijndiensten naar bestemmingen buiten Europa. Bovendien kan de verlenging het bestaande charterverkeer efficiënter maken, omdat de uit hoofde van de relatief korte landingsbaan opgelegde technische noodzaak om niet volledig beladen van GAE te vertrekken komt te vervallen. Voor relatief verre bestemmingen is dit een belangrijk nadeel dat maatschappijen dwingt om elders een tussenstop te maken. Het betreden van nieuwe markten (luchtvracht, lijndiensten buiten Europa) en de verbeterde positie in bestaande markten (lijndiensten binnen Europa, charters) biedt voorts kansen voor groei voor de luchtvaartgebonden bedrijvigheid in de omgeving van de luchthaven. Dit draagt weer bij aan de beoogde versterking van de economische structuur in de regio. De maatregel staat daarmee goed in verhouding tot het te bereiken doel (verbetering internationale bereikbaarheid, versterking regionale economische structuur) en geeft een substantiële verbetering van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven.

De verlenging van de landingsbaan en het daarmee te bereiken betere marktperspectief leggen voorts – tezamen met andere maatregelen – een basis voor een rendabele en bedrijfseconomisch verantwoorde exploitatie van de luchthaven op middellange termijn, zoals uiteengezet in het business plan van 2001. Daarmee beogen de Nederlandse autoriteiten om de exploitatie van luchthaveninfrastructuur voor burgerluchtvaart in de regio om te vormen van een inefficiënte publieke dienst tot een bedrijfsmatig georganiseerde, efficiënte en winstgevende activiteit. Private financiering van de maatregel door GAE is gezien de financiële positie van de onderneming niet mogelijk, waardoor de te bereiken doelen onhaalbaar zouden zijn.

Met de (publieke financiering van de) verlenging van de landingsbaan is geen sprake van verstoring van het handelsverkeer, in het bijzonder het voorzien in de behoefte aan internationaal vervoer (door de lucht). Reizigers in Noord-Nederland zijn daarvoor vooral aangewezen op GAE. De luchthavens van Bremen en Münster/Osnabrück bevinden zich op ruim 170 kilometer afstand. Ook binnenslands zijn – afgezien van Schiphol – geen alternatieven beschikbaar. Voor zover GAE met het beschikbare netwerkaanbod niet in de vervoersbehoefte kan voorzien, maken reizigers uit deze regio vooral gebruik van het omvangrijke (veel frequenties) en breed gediversifieerde (veel bestemmingen) netwerkaanbod op de luchthaven Schiphol bij Amsterdam, waar zij dan met auto of trein naar toe reizen en vice versa.

*12. Uit hoofde van welke juridisch bindende tekst heeft de bevoegde nationale autoriteit de financiering voor de verlenging van de startbaan op GAE toegekend? Is deze overheidsbijdrage al aan GAE betaald? Zo ja, wanneer?*

De juridisch bindende tekst op grond waarvan de financiering van de verlenging van de startbaan op GAE is toegekend, staat in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Raad van Commissarissen van GAE uit 1992. Zij schrijft: "Ik acht baanverlenging noodzakelijk voor het toekomstperspectief van de luchthaven Eelde en de ontwikkeling van de regio. U dient er evenwel goed nota van te

nemen dat het Rijk niet meer betaalt voor de baanverlenging dan deze kost." . Op dat moment is een onherroepelijk recht van GAE ontstaan op financiering van de verlenging van de landingsbaan door het Rijk. Dit besluit is sindsdien steeds in beleidsstukken bevestigd, onder meer in de RELUS-nota van 1997. Ook in de overeenkomst van 2001 is het besluit uitgangspunt geweest. De uiteindelijke financiering is geregeld in de overeenkomst van 2003.

De bijdrage van de staat ad € 18,62 miljoen is in drie tranches uitbetaald aan GAE:

- Een bedrag van € 7.082.200 op 19 december 2003;
- Een bedrag van € 7.000.000 op 23 december 2003;
- Een bedrag van € 4.537.800 op 23 februari 2004.

GAE heeft de betaalde bedragen – voor zover niet reeds besteed in overeenstemming met de overeenkomst ter zake – gereserveerd op een daartoe geschikte bankrekening. Dit wordt verantwoord in de jaarrekeningen van GAE. In het geval de baanverlenging geen doorgang vindt, is GAE gehouden om het toegekende bedrag – conform het gestipuleerde in de overeenkomst van 2003 – te restitueren aan het Rijk.

*13. U wordt verzocht het arrest van de Nederlandse Raad van State van 11 juni 2008 aan de Commissie te verstrekken. Welke stappen zullen uw autoriteiten nemen om dit arrest ten uitvoer te leggen?*

Het arrest is gevoegd bij de bijlagen bij deze brief.

De Nederlandse autoriteiten stellen zich de chronologie als volgt voor. Eerst willen de Nederlandse autoriteiten de uitkomst afwachten van de onderhavige dialoog met de Europese Commissie over de eventuele aanwezigheid van (verenigbare) staatssteun. Dan zullen zij een nieuwe (derde) Beslissing op Bezwaar nemen in de totstandkoming van het Aanwijzingsbesluit van 2001. Pas nadat deze Beslissing op Bezwaar onherroepelijk is geworden, kan GAE aanvangen met de verlenging van de landingsbaan.

Inmiddels is door een tweetal appellanten beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspaar van de Raad van State tegen de Staat (i.c. de Minister van Verkeer en Waterstaat) wegens het niet (tijdig) nemen van een nieuwe Beslissing op Bezwaar op het door appellanten tegen het Aanwijzingsbesluit ingediende bezwaarschrift. De Raad van State heeft aangegeven dit beroep te zullen behandelen ter zitting van 4 februari 2009. De Staat (i.c. de Minister van Verkeer en Waterstaat) zal het in de vorige alinea geschetste als standpunt innemen.



14. *U wordt verzocht de bedrijfsplannen over te leggen die vóór de kapitaalinjecties zijn opgesteld (maatregelen (5) en (6)) en waaruit blijkt dat de Nederlandse overheid, de gemeenten en de regionale autoriteiten zich als particuliere investeerders in een markteconomie hebben gedragen. Indien zij zich niet aldus hebben gedragen, zijn deze maatregelen dan in overeenstemming met de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun? Indien u van mening bent dat dit het geval is, geef dan een toelichting bij dat standpunt.*

Het desbetreffende business plan is een bijlage bij de overeenkomst van 2001. Deze treft u aan in de bijlagen bij deze brief.

**Ad maatregel 5:**

Met betrekking tot de eenmalige afkoop van toekomstige exploitatietekorten ad € 4,3 miljoen heeft het Rijk gezien wat een redelijke afkoopsom zou zijn in het licht van het business plan. GAE en de gezamenlijke aandeelhouders hebben het lange termijn perspectief van baten en lasten van de luchthaven voor de periode 2001-2030 in kaart gebracht. Op basis hiervan zijn de exploitatieresultaten doorgerekend. Daarbij is rekening gehouden met (1) een bijdrage van het Rijk in de investeringskosten van de baanverlenging, (2) een schadeloosstelling voor gedeerde inkomsten uit groot lesverkeer, (3) een investeringsbijdrage voor de renovatie van het drainage- en rioleringsstelsel en (4) jaarlijkse kapitaalinjecties door de regionale aandeelhouders van € 1 miljoen gedurende 10 jaar (maatregel 6). Deze bijdragen zorgden voor aanvulling van het eigen vermogen van de onderneming, zodanig dat de onderneming de lasten van de financiering van (resterende) exploitatietekorten ten laste van het eigen vermogen kon brengen zonder de vermogensverhouding tussen eigen en vreemd vermogen al te zeer te belasten. Langs iteratieve weg is vervolgens de afkoopsom voor het Rijk in de toekomstige exploitatietekorten vastgesteld op basis van een berekening van de netto contante waarde van (het op grond van in het verleden gemaakte afspraken vigerende aandeel van 40% in) de exploitatietekorten.

Met betrekking tot de compensatie van omzetverlies als gevolg van het verbod op lesvluchten met grotere vliegtuigen ad € 2,9 miljoen is sprake van een berekening van de netto contante waarde van het verwachte omzetverlies. De berekening hiervan is gevoegd als bijlage 3 bij de overeenkomst van 2001. Een private investeerder zou op dezelfde wijze handelen.

Met betrekking tot de bijdrage aan de renovatie van het drainage- en rioleringsstelsel ad € 2,7 miljoen heeft het Rijk gehandeld vanuit zijn publieke verantwoordelijkheid. Het Rijk hoeft zich in deze niet als privaat investeerder op te stellen.

**Ad maatregel 6:**

Met betrekking tot de kapitaalinjecties door openbare aandeelhouders (gemeenten en provincies) ad € 1 miljoen per jaar van 2003 tot en met 2012 hebben deze overheden zich eveneens gebaseerd op het business plan van 2001. Dit business plan geeft aan dat op termijn met de betalingen van het Rijk (maatregel 5) en de kapitaalinjecties van de

regionale aandeelhouders en in verband met de uitbreiding van de start- en landingsbaan een bedrijfsmatig rendabele onderneming zou ontstaan.

#### **Toepassing van het principe van een private investeerder.**

Indien de aandeelhouders van GAE omstreeks 2000/2001 opgetreden zouden zijn als private investeerders, dan stonden zij voor een afweging van de volgende opties:

- Verkoop van de onderneming.
- Sluiting van de luchthaven en liquidatie van de onderneming.
- Continuering van de onderneming zonder de maatregelen ad 5 en 6.
- Continuering van de onderneming met de maatregelen ad 5 en 6.

Verkoop van de onderneming was omstreeks 2000/2001 geen reële optie, omdat de onderneming verlieslatend was, nog niet beschikte over een definitieve 'aanwijzing' (vergunning) om als luchthaven met een verlengde landingsbaan te kunnen opereren en het marktperspectief in het licht van de fragiele economische structuur van de regio voor een toekomstige private eigenaar ten minste onzeker te noemen was. Bovendien stagneerde de luchtvaartmarkt omstreeks 2000/2001, welke vervolgens na de crisis van 11 september 2001 verder verslechterde.

Sluiting van de luchthaven en liquidatie van de onderneming was omstreeks 2000/2001 eveneens geen reële optie. Bij liquidatie zouden de activa niet tegen de balanswaarde verkocht kunnen worden, omdat de activa hun functie zouden verliezen. Bovendien zouden de aandeelhouders gehouden zijn om luchtvaartgebonden bedrijven op het luchthaventerrein of in de omgeving van de luchthaven uit te kopen, te verplaatsen of te compenseren. Indien de grond verkocht zou worden, is het waarschijnlijk dat het terrein vrij van onbruikbare opstallen en eventuele bodemvervuiling opgeleverd had moeten worden. De totale investeringskosten hiervan (minus een mogelijke opbrengst uit verkoop van activa) laten zich moeilijk becijferen, maar bedragen waarschijnlijk vele tientallen miljoenen euro's.

Continuering van de onderneming was omstreeks 2000/2001 in het licht van de hiervoor geschetste overwegingen voor de toenmalige aandeelhouders, ook indien zij 'privaat' zouden handelen, de enig mogelijke optie. De continuering van de luchthaven is door GAE en de gezamenlijke aandeelhouders onderzocht door het lange termijn perspectief van baten en lasten voor de periode 2001-2030 in kaart te brengen. Daarbij is de haalbaarheid van de geprognosticeerde baten gezien en is gedetailleerd ingegaan op de noodzaak van de verschillende lasten en het niveau van de begrote lasten. In het bijzonder zijn de financieringslasten van de onderneming onderzocht in het licht van voorziene bijdragen in het eigen vermogen van de onderneming door de aandeelhouders (de uiteindelijke maatregelen 5 en 6). Voor het 'contant maken' van alle geldstromen is in het rekenmodel een discontovoet van 6,5% per jaar gehanteerd. Deze discontovoet is aanmerkelijk hoger dan de 4% die op dat moment binnen de rijksoverheid als discontovoet voor investeringen werd gebruikt en was gebaseerd op de toenmalige "Euribor 15 jaars Swap rate" van 5,8% en een risico-opslag van 0,7%. Het resultaat daarvan is weergegeven in het business plan van 2001.

Bij continuering van de onderneming zonder de maatregelen 5 en 6 zouden de aandeelhouders gedwongen zijn om het jaarlijks optredende exploitatietekort ad € 1,6 miljoen per jaar tot in lengte van jaren te blijven aanvullen. De netto contante waarde van dit jaarlijkse tekort laat zich voor de periode 2001-2020<sup>2</sup> berekenen op € 17,6 miljoen bij een discontovoet van 6,5% per jaar (€ 21,7 miljoen bij een discontovoet van 4%). Op grond van de afspraken uit het verleden zou het Rijk hierin een aandeel hebben van € 7,0 miljoen (40%) en de overige aandeelhouders een aandeel van € 10,6 miljoen (60%).

Door de maatregelen 5 en 6 te nemen konden de aandeelhouders de onderneming op grond van de situatie omstreeks 2000/2001 tegen lagere kosten continueren dan in een situatie met aanvulling van de exploitatietekorten op grond van de afspraken uit het verleden.

De maatregel 5, een drietal betalingen van het Rijk voor in totaal € 9,9 miljoen, kost het Rijk op het eerste gezicht meer dan de netto contante waarde ad € 7,0 miljoen bij continuering van de aanvulling van exploitatietekorten. Daarbij dient echter in acht genomen te worden dat twee van de drie betalingen buiten beschouwing gelaten kunnen worden, namelijk het bedrag van € 2,9 miljoen ter compensatie van een opgelegd verbod op het accommoderen van vliegtuigen voor groot lesverkeer en het bedrag van € 2,7 miljoen dat betrekking heeft op de bijdrage in de renovatie van het drainage- en rioleringsstelsel dat een publieke verantwoordelijkheid is. Het relevante bedrag in maatregel 5 is derhalve de afkoop van rijksbijdragen in de toekomstige exploitatietekorten ad € 4,3 miljoen. Dit bedrag is bepaald als de netto contante waarde van het rijksaandeel (40%) in de geprognosticeerde exploitatietekorten in de periode 2001-2016 tegen de discontovoet van 6,5%; na 2016 is het geprognosticeerde exploitatiesaldo positief. Het bedrag van € 4,3 miljoen is beduidend lager dan de € 7,0 miljoen bij continuering van het aanvullen van exploitatietekorten door het Rijk.

De maatregel 6, de jaarlijkse kapitaalsinjectie van de gezamenlijke regionale en lokale aandeelhouders ad € 1 miljoen met een netto contante waarde van € 7,2 miljoen (bij 6,5% voor 10 jaar), kost de regionale en lokale overheden minder dan de netto contante waarde ad € 10,6 miljoen bij voortzetting van hun aandeel in de aanvulling van exploitatietekorten.

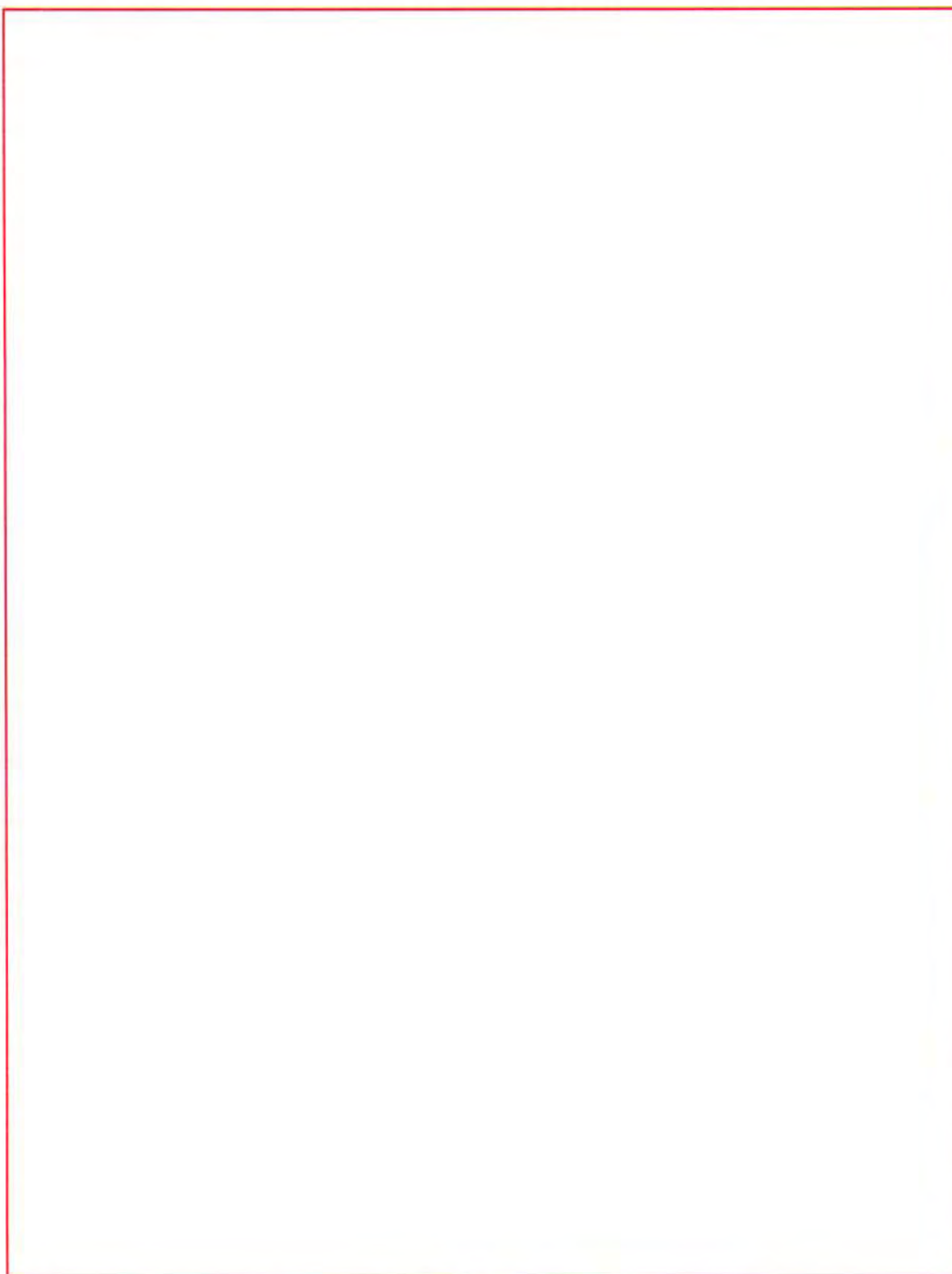
Op het eerste gezicht blijkt uit voorgaande analyse dat toepassing van het principe van de private investeerder de aandeelhouders er inderdaad toe zou brengen om de maatregelen 5 en 6 te nemen. Daarmee zou een gereede kans ontstaan op beëindiging van almaar voortdurende aanvulling van exploitatietekorten. De onderneming zou vanaf 2017 een positief exploitatieresultaat kunnen behalen. Over de gehele periode 2001-2030 bezien is de netto contante waarde van het exploitatieresultaat positief, zodat uiteindelijk waarde aan de onderneming wordt toegevoegd. Zonder de maatregelen zou de onderneming de negatieve exploitatiesaldi van voor 2017 zelf moeten financieren. De financieringskosten hiervan zouden dan nog vele jaren het exploitatieresultaat zwaar belasten. Mogelijk zou de onderneming zelfs een zeer ongunstige verhouding tussen eigen en vreemd vermogen krijgen.

---

<sup>2</sup> Voor een private investeerder is een kortere periode relevanter: de periode 2001-2020.

Een complicerende factor is echter maatregel 2, de financiering door het Rijk van de verlenging van de landingsbaan ad € 18,62 miljoen. Het is aannemelijk dat deze landingsbaan uiteindelijk na realisatie zou kunnen leiden tot een einde aan de structurele exploitatietekorten in de situatie zonder de maatregelen 5 en 6. De netto contante waarde van de exploitatietekorten in deze situatie zal dan lager zijn dan de in voorgaande analyse berekende. Om een indicatie te krijgen is een berekening gemaakt waarbij het structurele exploitatietekort van € 1,6 miljoen per jaar verminderd is met de helft van de in het business plan verwachte opbrengstenstroom uit de ontwikkeling van het marktsegment luchtvracht, de belangrijkste reeks baten die uit de verlenging van de landingsbaan zal voortvloeien. De totale netto contante waarde van de exploitatietekorten in de periode 2001-2020 bij een discontovoet van 6,5% komt dan op € 12,6 miljoen, waarvan € 5,0 miljoen voor rekening van het Rijk zou komen en € 7,6 miljoen voor rekening van de overige aandeelhouders. Zowel het relevante bedrag van maatregel 5, € 4,3 miljoen, als het relevante bedrag van maatregel 6, € 7,2 miljoen, blijven hieronder. Daarmee zouden de aandeelhouders handelend als private investeerder ook in dit geval tot dezelfde maatregelen komen.

3. **VERTROUWELIJK**



## **Bijlage 2.**



Aan  
de Commissaris van de Koningin in de  
Provincie Groningen  
de heer J.G.M. Alders  
Postbus 610  
9700 AP GRONINGEN

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum  
29 april 2004  
Ons kenmerk

Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk

Onderwerp  
Groningen Airport Eelde

Geachte heer Alders,

In uw brief van 29 januari 2004 uit u uw bezorgdheid over het voornemen van de LVNL om nader overleg te willen voeren over de aard en omvang van de dienstverlening op de luchthaven Groningen Airport Eelde. Hoewel het hier in eerste instantie om een voornemen van de LVNL gaat, wil ik u graag enige toelichting geven en daarmee de onzekerheid minimaliseren.

Zoals afgesproken tijdens mijn bezoek aan de luchthaven eind 2002 is het de opzet om het voorzieningenniveau op de luchthaven Groningen Airport Eelde op het oorspronkelijke niveau te handhaven. Bij het opstellen van de begroting van de LVNL voor 2004 en volgende jaren heeft de LVNL aandacht gevraagd voor de bekostiging van deze dienstverlening (en die op andere regionale luchthavens). De LVNL constateerde dat volgens haar prognoses de ontwikkeling van de luchtvaart op de regionale velden achterbleef bij eerdere prognoses. Bovendien bleken de kosten van LVNL welke toegerekend worden aan de regionale dienstverlening hoger te zijn dan eerder werd voorzien. Met die achtergrond heeft de LVNL ook contact met de betrokken luchthavens gelegd en aangegeven dat er naar hun mening met het oog op de toekomst tot een andere wijze van (financiering van) de dienstverlening moest worden gekomen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895



Omdat een plotselinge relatief hoge tariefstijging voor de regionale luchthavens in de komende jaren mijns inziens niet strookt met het maatschappelijk belang, heb ik overleg laten voeren met de LVNL om te bezien of een dergelijke verhoging voorkomen kon worden. Daarbij heb ik ook laten weten dat een verandering in de dienstverlening in de komende jaren vermeden zou moeten worden. Dit overleg heeft geleid tot een oplossing die mijns inziens voor de komende periode voldoende waarborgen geeft.

Zoals bekend dient de LVNL een sluitende exploitatie te hebben. Deze dient volledig opgebracht te worden uit de jaarlijkse heffingen op vliegverkeer. Kostenstijgingen en daarmee tariefstijgingen kunnen aldus veroorzaakt worden enerzijds door de kosten die de LVNL maakt en anderzijds de hoeveelheid luchtverkeer. Vanuit mijn toezichthoudende rol streef ik een kostenreductie van de LVNL na. Bovendien zie ik erop toe dat de kosten die de LVNL toerekent aan regionale dienstverlening ook daadwerkelijk daaraan toe te rekenen zijn. Anderzijds heb ik een voorziening getroffen waardoor de LVNL een sluitende exploitatie heeft als de inkomsten uit heffingen op de regionale velden de komende vijf jaar gemiddeld met ongeveer 3,5% per jaar zullen stijgen. Dit is mogelijk enerzijds door een kostenbesparing op de aan de regionale luchthavens toe te rekenen kosten van LVNL door te voeren en anderzijds doordat gebleken is dat vanaf 2004 hogere totaal-inkomsten voor de LVNL beschikbaar komen vanuit Eurocontrol. In de begroting van LVNL is opgenomen dat LVNL deze inkomsten mag aanwenden voor de regionale dienstverlening. Hierdoor moet het mogelijk zijn om een sluitende exploitatie van de regionale dienstverlening te realiseren zonder dat de tarieven sterk hoeven te stijgen. Daarbij baseer ik mij op de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde LVNL-begroting 2004 en bijbehorende meerjarenprognose t/m 2008. Hiermee wordt optimale zekerheid geboden voor de komende periode. De LVNL dient immers voorstellen voor de tarifiering voor te leggen aan het Ministerie. Bij het goedkeuren van de tarieven zal bovenstaande voor mij leidend zijn.

Voorts wordt een task force ingesteld die in overleg met LVNL zal bezien hoe op langere termijn de dienstverlening en bekostiging van de regionale luchthavens zal worden vormgegeven. Dit mede in het licht van Single European Sky. In dit Europese verband wordt thans een nieuwe financieringssysteem uitgewerkt. De Nederlandse overheid is hierin actief betrokken en houdt daarbij rekening met de specifieke belangen van de regionale luchthavens.

In afwachting van de Europese regelgeving wordt voortgegaan op de thans bestaande systematiek. Daarbij bestaat geen directe relatie meer met de Rijksbegroting. Vanuit mijn verantwoordelijkheid als toezichthouder op de LVNL streef ik naar kostenbeheersing voor de organisatie. Hieraan wordt door de LVNL invulling gegeven door het voorzieningenniveau tegen zo laag mogelijke kosten te leveren (personele kosten, etc).





DGL/04.U00676

Bovendien bekijkt de LVNL of door wijzigingen in de wijze waarop het luchtruim ingedeeld is tot een efficiëntere dienstverlening kan worden gekomen. Het Rijk is daarbij bereid om waar mogelijk de benodigde regelgeving aan te passen. Ik vertrouw erop u naar genoegen te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

AFSCHRIFT

## **Bijlage 3.**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Raad  
van Bestuur van de  
N.V. Luchthaven Eelde  
Postbus 50  
9765 ZH PATERSWOLDE

Contactpersoon

Door kiesnummer

Datum

10 januari 1992

Bylage(n)

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Onderwerp

Baanrenovatie en baanverlenging luchthaven Eelde.

Geachte heer Weidgraaf,

In aansluiting op mijn brief van 28 november 1991 deel ik u mede dat de besluitvorming over de baanverlenging is afgerond. Ik acht baanverlenging noodzakelijk voor het toekomstperspectief van de luchthaven Eelde en de ontwikkeling van de regio.

U dient er evenwel goed nota van te nemen dat het Rijk niet meer betaalt voor de baanverlenging dan deze kost (i.c. 22,2 mln.). De kosten van renovatie (i.c. 15,8 mln.) worden conform de gemaakte afspraak verdeeld tussen het Rijk en de Regio (resp. 40 % en 60 %). Aan het gewenste voorzieningenniveau op het gebied van de luchtverkeersleiding in samenhang met de functie van de luchthaven zal in het RELUS project aandacht worden besteed.

Verdere investeringen zullen uit de gunstige exploitatie-resultaten moeten worden gefinancierd. Ik zal dus geen claims honoreren die in de toekomst zouden kunnen voortvloeien uit de eenvoudige uitvoering van de baanverlenging.

Met de voorgaande kanttekeningen kunt u dus thans uitgaan van een positieve stellingname van de Rijksoverheid met betrekking tot de renovatie en baanverlenging. De gepaste procedures kunnen thans verder op gang worden gebracht.

Hoogachtend

**DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,**

Postadres postbus 20101 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Pleinlaan 1-6

Telefoon 070-3516171  
Telefax 070-3517895  
Telex 32562 minvw nl

## **Bijlage 4.**

rel 01.412713,  
~~rel 01.412704~~

**OVEREENKOMST BEËINDIGING SUBSIDIERELATIE STAAT / GRONINGEN AIRPORT  
EELDE N.V.**

Partijen:

1. **DE STAAT DER NEDERLANDEN** (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), waarvan de zetel is gevestigd te 's-Gravenhage, te dezen vertegenwoordigd door mevrouw T. Netelenbos, de Minister van Verkeer en Waterstaat hierna te noemen: "de Rijksoverheid"

en

2. de naamloze vennootschap **GRONINGEN AIRPORT EELDE N.V.**, statutair gevestigd te Groningen, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door J. Meulendijks, directeur, en M.A. Stutterheim, adjunct-directeur, hierna te noemen: "GAE "

**IN AANMERKING NEMENDE:**

dat de Rijksoverheid het door haar te voeren beleid (onder meer verband houdende met de Wet oprichting naamloze vennootschappen voor de luchtvaartterreinen GAE, Zuid-Limburg en Texel d.d. 21 december 1955, Stb. 622) aangaande de subsidiering van regionale luchthavens heeft heroverwogen en uitvoering wenst te geven aan het beleid van decentralisatie en verzelfstandiging, zoals dit onder meer is verwoord in de Nota Regionale Luchthavenstrategie (hierna: "Nota Relus");

dat de Rijksoverheid in dit kader heeft besloten dat regionale luchthavens met ingang van 1 januari 2002 niet meer zullen worden gesubsidieerd terzake van exploitatietekorten en investeringen, terwijl ook anderszins geen directe of indirecte financiële bijdragen meer aan de regionale luchthavens zullen worden voldaan;

dat GAE, gegeven voornoemde beleidswijziging, zich bereid heeft verklaard om met de Rijksoverheid afspraken te maken aangaande de beëindiging van de subsidierelatie als voornoemd;

dat voorts de Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: "de Minister") bij brief van heden, kenmerk DGL/RKL01.422443, GAE namens de Rijksoverheid heeft bericht over onder meer mogelijke toekomstige ontwikkelingen ;

dat de Rijksoverheid voorts bereid is een eenmalige vergoeding te betalen voor het mede in verband met de realisering van de verlenging van de hoofdstart- en landingsbaan ingevoerde verbod op lesvliegen met grote vliegtuigen (groot lesverkeer);

dat GAE uit hoofde van vaststellingsbesluiten terzake van in de voorgaande jaren verstrekte subsidies nog een bedrag van f 664.839,- aan de Rijksoverheid verschuldigd is, tegen welke vaststellingsbesluiten door GAE bezwaar is gemaakt ;

dat GAE voornemens is uitvoering te geven aan de in eigen beheer ontwikkelde plannen om zich te transformeren tot een financieel ten opzichte van de Rijksoverheid zelfstandige onderneming die ernaar streeft om op commerciële basis op het bestaande luchthaventerrein duurzaam een regionale luchthaven te laten voortbestaan;

dat partijen de omtrent het bovenstaande gemaakte afspraken in deze overeenkomst vastleggen;

### **KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:**

#### Artikel 1 Betaling Rijksoverheid

- 1.1 De Rijksoverheid verbindt zich om in verband met de beëindiging van de subsidieverstrekking terzake van eventuele toekomstige exploitatietekorten aan GAE te voldoen een afkoopbedrag van f 9.500.000,- (€ 4.310.912,-). Het afkoopbedrag omvat mede de bijdrage in het exploitatietekort over het jaar 2001. Dit bedrag zal door de Rijksoverheid aan GAE worden betaald na verrekening met de in de considerans genoemde schuld van GAE aan de Rijksoverheid ad f 664.839,-, alsmede onder aftrek van het reeds terzake van de bijdrage over het jaar 2001 betaalde voorschot ad f 1.356.000,- (€ 615.326,-), zodat door de Rijksoverheid resteert te voldoen een bedrag van f 7.479.161,- (€ 3.393.895,-), welk laatstgenoemd bedrag zal worden voldaan voor 1 januari 2002 door bijschrijving op rekeningnummer 80.34.56.514 t.n.v. Groningen Airport Eelde N.V. bij de Fortis Bank .
- 1.2 De Rijksoverheid zal daarnaast terzake van de door GAE te verrichten investering in het afwateringssysteem van het luchtvaartterrein – aan partijen genoegzaam bekend – een bedrag betalen van in totaal f 6.000.000,- (€ 2.722.681,-), welk bedrag zal worden voldaan door bijschrijving vóór 1 januari 2002 op het in artikel 1.1 genoemde rekeningnummer.
- 1.3 De Rijksoverheid verbindt zich voorts om in verband met het in de considerans genoemde verbod op groot lesverkeer aan GAE te betalen een eenmalig bedrag van f 6.500.000,- (€ 2.949.571,-), welk bedrag zal worden voldaan door bijschrijving vóór 1 januari 2002 op het in artikel 1.1 genoemde rekeningnummer .

## Artikel 2      Verplichtingen GAE

- 2.1 GAE is verplicht er zorg voor te dragen dat het door haar geëxploiteerde luchthavenbedrijf gedurende de looptijd van deze overeenkomst zal worden geëxploiteerd volgens het Businessplan Groningen Airport GAE 5.0 (**bijlage 1**) waarbij ten minste het huidige voorzieningenniveau van de luchthaveninfrastructuur zal worden gehandhaafd, tenzij het op grond van enig besluit van een overheid of de rechter geheel of gedeeltelijk onmogelijk wordt gemaakt om dit in redelijkheid te doen.
- Voor alle duidelijkheid stellen partijen vast dat het in deze overeenkomst bepaalde geen besluit van de Rijksoverheid benodigd voor de exploitatie van de luchthaven (besluiten op grond van del Luchtvaartwet daaronder begrepen) inhoudt of impliceert noch een toezegging omtrent het nemen van een dergelijk besluit.
- 2.2 GAE is voorts verplicht er zorg voor te dragen dat de ingevolge artikel 1 lid 2 uitbetaalde investeringsbijdrage ten behoeve van de renovatie van het afwateringssysteem op het luchthaventerrein overeenkomstig de in **bijlage 2** genoemde uitvoeringsbepalingen aan te wenden, zulks binnen een periode van vijf jaar na uitbetaling van het in artikel 1.2 genoemde bedrag.
- 2.3 GAE verbindt zich om vanaf de datum van inwerkingtreding van deze overeenkomst geen verdere aanvragen bij de Rijksoverheid meer te zullen indienen terzake van subsidie in verband met exploitatietekorten en/of verrichte of te verrichten investeringen. GAE verbindt zich voorts af te zien van alle eventueel bestaande en/of toekomstige aanspraken, bekend of onbekend, voortvloeiend uit het in de considerans genoemde beleid tot het verstrekken van dergelijke subsidies, de beëindiging van dat beleid en eventueel daarmee samenhangende wijzigingen van wet- en regelgeving, alsmede van alle eventueel bestaande en/of toekomstige aanspraken, bekend of onbekend, terzake van eventueel in het verleden gedane toezeggingen in verband met het voornoemde beleid en/of beëindiging daarvan en/of wijziging van wet- en/of regelgeving in verband daarmee. Tegen betaling van het in artikel 1 lid 1 en 2 genoemde bedrag verleent GAE aan de Rijksoverheid finale kwijting van deze (gepretendeerde) aanspraken.
- Het bepaalde in dit artikellid geldt, met uitzondering van het bepaalde in artikel 2.4 en artikel 3 alsmede van hetgeen in de in de overwegingen genoemde brief van de Minister is vermeld, met dien verstande dat eventuele aanspraken voortvloeiend uit deze brief vóór 31 december 2004 kenbaar moeten zijn gemaakt.
- 2.4 Indien en voorzover de in de considerans bedoelde bezwaarprocedures of de eventueel op deze bezwaarprocedures volgende beroepsprocedures terzake van de vaststellingsbesluiten van de in de voorgaande jaren verstrekte subsidies leiden tot een zodanige onherroepelijke vaststelling van de subsidiebijdragen voor de jaren 1998, 1999 en/of 2000 dat door GAE een ander bedrag dan f 664.839,- aan de Rijksoverheid dient te worden terugbetaald, zal het verschil tussen dit bedrag en het bedrag van f 664.839,- in geval van een lager terug te betalen bedrag door de

Rijksoverheid aan GAE worden betaald en in geval van een hoger terug te betalen bedrag door GAE aan de Rijksoverheid worden betaald.

- 2.5 Tegen betaling van het in artikel 1.3 genoemde bedrag verleent GAE aan de Rijksoverheid finale kwijting terzake van al haar (gepretendeerde) aanspraken voortvloeiende uit de in de considerans genoemde beëindiging van het groot lesverkeer op de luchthaven.

### Artikel 3 Financiering verlenging hoofdstart- en landingsbaan

Partijen zullen over de kosten en financiering door de Rijksoverheid ten aanzien van de hoofdstart- en landingsbaan nog nader overleg voeren.

### Artikel 4 Aandelenoverdracht

- 4.1 De Rijksoverheid verklaart dat zij haar aandelen in het kapitaal van GAE op nader overeen te komen condities en tegen een reële marktwaarde wenst te vervreemden aan (een) voor de Rijksoverheid aanvaardbare derde(n). De Rijksoverheid zal zo spoedig mogelijk in overleg met GAE, met inachtneming van het bepaalde in de statuten van GAE, een procedure voor de vervreemding van de voornoemde aandelen starten, welke zal waarborgen dat de Rijksoverheid voldoende zekerheid zal verkrijgen dat de luchthaven GAE en de daaraan gerelateerde bedrijfsactiviteiten blijven voortbestaan. GAE zal gedurende de periode waarin de voornoemde procedure wordt doorlopen niet zonder uitdrukkelijke voorafgaande schriftelijke toestemming van de Rijksoverheid overgaan tot geheel of gedeeltelijke vervreemding of overdracht van de door haar gedreven onderneming.

### Artikel 5 Kettingbeding

Onverminderd het bepaalde in artikel 4, verbindt GAE zich jegens de Rijksoverheid om, indien en zodra GAE de door haar gedreven onderneming geheel of gedeeltelijk overdraagt of vervreemdt, op straffe van een niet voor matiging vatbare aan de Rijksoverheid te betalen boete van € 5.000.000, onverlet de overige contractuele en wettelijke rechten van de Rijksoverheid, waaronder het recht op nakoming en/of schadevergoeding, van deze derde te bedingen:

- i) dat de derde met GAE hoofdelijk zal zijn verbonden de op het moment van overdracht nog resterende verplichtingen van GAE jegens de Rijksoverheid voortvloeiend uit deze overeenkomst na te komen; en
- ii) de verplichting voor de derde te bedingen dat de in dit artikel 5 sub i) en sub ii) genoemde verplichtingen op gelijke wijze aan opvolgende derde aan wie de onderneming geheel of gedeeltelijk wordt overgedragen worden opgelegd, op straffe van verbeurte van de hiervoor genoemde aan de Rijksoverheid te betalen boete.



## Artikel 6 Informatieplicht

Partijen informeren elkaar over en weer tijdig over al hetgeen dat voor de uitvoering van de overeenkomst van belang zou kunnen zijn.

## Artikel 7 Terugbetalingsplicht

7.1 In de navolgende gevallen komen de uit hoofde van deze overeenkomst eventueel nog geldende betalingsverplichtingen van de Rijksoverheid te vervallen en is GAE verplicht, onverlet de overige wettelijke en/of contractuele rechten van de Rijksoverheid en onverlet de overige voor GAE uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen, de door de Rijksoverheid in het kader van deze overeenkomst aan haar uitbetaalde bedragen tot de hierna aangeduide bedragen op eerste vordering van de Rijksoverheid terug te betalen:

- i) indien GAE faillieert, in surseance van betaling geraakt, de voor de bedrijfsactiviteiten benodigde kredietfaciliteiten worden ingetrokken dan wel door daaraan gelijk te stellen feiten of omstandigheden de voortzetting van de bedrijfsactiviteiten in het geding is: het volledige bedrag;
- ii) indien gehele of gedeeltelijke staking dan wel substantiële wijziging in de bedrijfsactiviteiten van GAE ten opzichte van de activiteiten op het moment van inwerkingtreding van de overeenkomst plaatsvindt, dan wel GAE anderszins haar exploitatieverplichting als vermeld in artikel 2.1 niet nakomt: de bedragen betaald uit hoofde van de artikelen 1.1. en 1.3, verminderd met een bedrag ter hoogte van 7% van deze bedragen per volledig verstreken jaar tussen de datum van inwerkingtreding van deze overeenkomst en de datum waarop de Rijksoverheid zich op terugbetaling beroept;
- iii) indien GAE niet binnen vijf jaar na uitbetaling van het in artikel 1.2 genoemde bedrag middels een accountantsverklaring aantoont dat de uitgekeerde investeringsbijdrage is aangewend volgens het bepaalde in artikel 2.2: de investeringsbijdrage als bedoeld in artikel 2.2, voor zover alsdan niet besteed aan het afwateringssysteem ;
- iv) indien het eigen vermogen in een boekjaar in de periode van 2002 t/m 2008 daalt beneden 30% van de totale waarde van de passiva, zoals blijkt uit de vastgestelde en goedgekeurde jaarrekening: de bedragen betaald uit hoofde van de artikelen 1.1. en 1.3, verminderd met een bedrag ter hoogte van 7% van deze bedragen per volledig verstreken jaar tussen de datum van inwerkingtreding van deze overeenkomst en de datum waarop de Rijksoverheid zich op terugbetaling beroept.

7.2 De in artikel 1.3 genoemde bijdrage voor de beëindiging van het groot lesverkeer is gebaseerd op door GAE terzake in de toekomst te derven inkomsten terzake, een en ander overeenkomstig het overzicht derving inkomsten door beëindiging groot lesverkeer, opgenomen in **bijlage 3** bij deze overeenkomst.

Indien gedurende de looptijd van deze overeenkomst ten gevolge van de uitkomst van (een) bezwaar- en/of beroepsprocedure(s) en/of een wijziging van beleid, wet- en/of regelgeving, het groot lesverkeer op de door GAE geëxploiteerde luchthaven in

de toekomst weer mogelijk wordt, zal aan de hand van bijlage 2 door de Rijksoverheid na overleg met GAE worden vastgesteld of en zo ja, welk bedrag van de in artikel 1.3 genoemde afkoopsom door GAE aan de Rijksoverheid dient te worden gerestitueerd.

GAE verbindt zich in dat geval het door de Rijksoverheid op deze wijze vastgestelde bedrag aan de Rijksoverheid te restitueren binnen 14 dagen nadat het te restitueren bedrag schriftelijk en gemotiveerd aan haar is bekendgemaakt.

#### Artikel 8 Niet-nakoming/Stellen redelijke termijn

Behoudens ingeval van reeds ingetreden blijvende onmogelijkheid om enige verplichtingen uit deze overeenkomst na te komen zal ingeval van niet-nakoming van enige verplichting uit deze overeenkomst de ene partij de niet-nakomende partij in gebreke stellen en daarbij alsnog een redelijke termijn gunnen om aan zijn of haar verplichtingen te voldoen.

#### Artikel 9 Boetebeding

Behoudens ingeval van reeds ingetreden blijvende onmogelijkheid om enige verplichting uit deze overeenkomst na te komen en onverminderd het bepaalde in artikel 5, is indien één der partijen toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van zijn/haar uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen, is deze partij jegens de andere partij voor elke tekortkoming en voor elke dag dat de tekortkoming voortduurt zonder aanmaning of andere voorafgaande kennisgeving na verloop van de overeenkomstig artikel 10 gestelde redelijke termijn, een direct opeisbare boete verschuldigd van € 5.000,-.

De verschuldigdheid van de boete laat onverlet alle andere wettelijke of contractuele rechten van partijen, daaronder mede begrepen het recht op nakoming en/of schadevergoeding.

#### Artikel 10 Gehele overeenkomst

Deze overeenkomst bevat de volledige regeling tussen partijen met betrekking tot de in deze overeenkomst genoemde onderwerpen, en vervangt alle eventuele eerdere overeenkomsten en afspraken terzake.

#### Artikel 11 Overdracht rechten en verplichtingen

Overdracht door GAE van haar uit deze overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen is niet mogelijk zonder uitdrukkelijk voorafgaande schriftelijke toestemming van de Rijksoverheid.

#### Artikel 12 Wijzigingen

Deze overeenkomst kan uitsluitend worden aangevuld of gewijzigd door een schriftelijk stuk in dezelfde vorm als deze overeenkomst dat door alle partijen ondertekend is.

### Artikel 13      Bijlagen

Aan deze overeenkomst zijn gehecht de navolgende bijlagen:

- bijlage 1: Businessplan Groningen Airport GAE 5.0;
- bijlage 2: Uitvoeringsbepaling en investeringsbijdrage afwateringssysteem;
- bijlage 3: Overzicht derving inkomsten door beëindiging groot lesverkeer.

De aan deze overeenkomst gehechte bijlagen maken volledig deel uit van de overeenkomst. Ingeval van tegenstrijdigheid tussen de tekst van de overeenkomst en de bijlagen prevaleert de tekst van de overeenkomst.

### Artikel 14      Geschillen

Alle geschillen die tussen partijen bij deze overeenkomst naar aanleiding van deze overeenkomst mochten ontstaan, alsook geschillen naar aanleiding van nadere overeenkomsten die het gevolg van deze overeenkomst, zullen partijen allereerst proberen in der minne op te lossen. Slagen partijen daar niet binnen drie weken in, dan zullen geschillen worden voorgelegd aan de bevoegde rechter in het arrondissement Den Haag.

### Artikel 15      Inwerkingtreding en looptijd

- 15.1 Deze overeenkomst treedt in werking op de datum van ondertekening door partijen. De looptijd van de overeenkomst eindigt op 31 december 2015.
- 15.2 Deze overeenkomst wordt aangegaan onder de ontbindende voorwaarde dat de algemene vergadering van aandeelhouders ter vergadering van 20 december 2001 besluit de inhoud van deze overeenkomst af te keuren.

Deze overeenkomst is in tweevoud opgemaakt en ondertekend te 's-Gravenhage op 12 december 2001.

**De Staat der Nederlanden**

**Groningen Airport Eelde N.V.**

## Bijlage 1

VERTROUWELIJK

## Bijlage 2

## **Uitvoeringsbepalingen investeringsbijdrage**

### **1. Uitkering investeringsbijdragen**

Per ultimo 2001 zal een investeringsbijdrage van Mf 6 (zesmiljoen gulden) aan Groningen Airport Eelde worden uitgekeerd.

### **2. Aanwending investeringsbijdragen**

De investeringsbijdrage mag door GAE slechts worden aangewend ten behoeve van het renoveren van het afwateringssysteem (drainage en riolering) op het luchthaventerrein. Indien de renovatie uiteindelijk meer zou kosten dan de verleende bijdrage, komt dat deel voor rekening van GAE.

### **3. Verantwoording**

3.1. Over de aanwending zal op de navolgende wijze door GAE verantwoording worden afgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

3.1.1. Zodra de renovatie van het afwateringssysteem is uitgevoerd, doch uiterlijk vijf jaar na verkrijging van de bijdrage, wordt afgerekend met de minister van Verkeer en Waterstaat. Het deel van de bijdrage dat bij afrekening niet is besteed aan de renovatie van het afwateringssysteem op het luchthaventerrein, wordt gerestitueerd aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

3.1.2. Bij de afrekening wordt tevens verantwoording afgelegd middels een aan de minister van Verkeer en Waterstaat voor te leggen accountantsverklaring. In de accountantsverklaring dient te worden gespecificeerd welk bedrag is uitgegeven aan de renovatie van het afwateringssysteem op het luchthaventerrein. Daarbij dient tevens te worden verklaard dat geen gelden zijn aangewend ten behoeve van andere projecten dan de hiervoor beschreven renovatie van het afwateringssysteem.

## Bijlage 3

VERTROUWELIJK

## **Bijlage 5.**



vel 03.v02795

**OVEREENKOMST**

inzake

**BAANVERLENGING EN WAARDE LUCHTHAVENTERREIN**

**GRONINGEN AIRPORT EELDE**

DE ONDERGETEKENDEN:

1. De **STAAT DER NEDERLANDEN** (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), waarvan de zetel is gevestigd te 's-Gravenhage, te dezen vertegenwoordigd door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat mevrouw M.H. Schultz van Haegen, hierna te noemen: "de Staat";

en

2. de naamloze vennootschap **GRONINGEN AIRPORT EELDE N.V.**, statutair gevestigd te Groningen en kantoorhoudende te Eelde, te dezen vertegenwoordigd door de heer M.A. Stutterheim en de heer J. Meulendijks, hierna te noemen: "GAE";

hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen";

IN AANMERKING NEMENDE DAT:

- (a) de Staat 80 % houdt van de geplaatste aandelen in het kapitaal van GAE;
- (b) de Staat zijn aandeelhouderschap in GAE wenst te beëindigen en dat de provincie Groningen, de provincie Drenthe, de gemeente Groningen, de gemeente Assen en de gemeente Tynaarlo (hierna te noemen: "de Regionale Partijen") de door de Vennootschap gedreven luchthaven (hierna te noemen: "de Luchthaven") in de toekomst in stand wensen te houden;
- (c) de Staat met het oog op deze beëindiging van zijn aandeelhouderschap de aandelen in GAE voor een symbolisch bedrag aan de Regionale Partijen wenst te over te dragen en de Regionale Partijen deze aandelen in een tussen hen afgesproken verhouding wensen te verkrijgen;
- (d) de Staat en de Regionale Partijen met de overdracht van de aandelen niet beogen waarde aan de Regionale Partijen over te dragen, doch beogen het voortbestaan van de Luchthaven mogelijk te maken;
- (e) de Staat en de Regionale Partijen gelet op het bepaalde in overweging (d) zijn overeengekomen dat een afgesproken deel van de waarde van de aandelen in het kapitaal van GAE aan de Staat toekomt indien deze door de Regionale Partijen worden vervreemd;
- (f) GAE circa 180 hectare aan grond bezit waarvan de waarde in potentie sterk kan stijgen;

- (g) GAE, gelet op de omstandigheid dat de in overweging (f) bedoelde grond in het verleden door haar is verworven mede met gebruik van middelen welke de Staat aan GAE ter beschikking heeft gesteld, en de Staat zijn overeengekomen dat een waardestijging van de grond die GAE bezit voor een afgesproken deel aan de Staat toekomt indien de bestemming van deze grond wijzigt zodat niet langer sprake is van een luchthaventerrein, alsmede indien de grond direct of indirect wordt vervreemd;
- (h) de Staat, onder voorwaarde dat de in overweging (g) bedoelde regeling tot stand komt, bereid is een eenmalige bijdrage voor de baanverlenging aan GAE te leveren, welke door GAE voor de baanverlenging zal worden aangewend indien en zodra het daartoe strekkende aanwijzingsbesluit onherroepelijk wordt.

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

**Artikel 1: Bijdrage baanverlenging**

- 1.1 De Staat betaalt aan GAE een éénmalige bijdrage van maximaal € 18.620.000 (hierna te noemen: "de Bijdrage") voor verlenging van de baan als omschreven in Bijlage 1 deel A (hierna te noemen: "de Baanverlenging"), zulks onder de in artikel 1 tot en met 3 genoemde voorwaarden.
- 1.2 De Bijdrage en de daarop gekweekte rente mag door GAE slechts worden aangewend voor de in Bijlage 1 deel B en C omschreven werkzaamheden ten behoeve van de Baanverlenging. Indien blijkt dat GAE werkzaamheden ten behoeve van de Baanverlenging dient te verrichten welke niet zijn beschreven in Bijlage 1 deel B of C, kan GAE schriftelijk en gemotiveerd aan de Staat verzoeken de Bijdrage en de daarop gekweekte rente voor deze werkzaamheden aan te mogen wenden. Indien de Staat van oordeel is dat GAE de Bijdrage en de daarop gekweekte rente voor de door GAE genoemde werkzaamheden zal mogen aanwenden, zal hij dit schriftelijk aan GAE mededelen en zal Bijlage 1 deel B respectievelijk C geacht worden met de door de Staat genoemde werkzaamheden te zijn aangevuld.

**Artikel 2: Uitbetaling Bijdrage**

- 2.1 De Staat stort de Bijdrage door overmaking van een bedrag van € 14.082.200 op uiterlijk 31 december 2003 en een bedrag van € 4.537.800 op uiterlijk 1 maart 2004 naar rekeningnummer 80.34.56.514 ten name van Groningen Airport Eelde N.V. GAE zal de Bijdrage in afwachting van aanwending ingevolge het bepaalde in artikel 1.2 beheren door deze te aan te houden op een risicoloze rekening in Euro's bij een te goeder naam bekend staande Nederlandse bank.

- 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.

### **Artikel 3: Meer-/minderkosten en restitutie Bijdrage**

- 3.1 GAE zal binnen vier maanden na voltooiing van de in Bijlage 1 genoemde werkzaamheden ten behoeve van de Baanverlenging verantwoording aan de Staat afleggen over besteding van de Bijdrage door overlegging aan de Staat van een verklaring van een registeraccountant waaruit het navolgende blijkt:
- (i) de hoogte van het bedrag van de werkelijk ontvangen rente over de Bijdrage vanaf de datum van uitbetaling van de Bijdrage aan GAE;
  - (ii) de hoogte van het door GAE uit de Bijdrage en de in dit artikel 3.1 sub (i) bedoelde rente aan de in Bijlage 1 deel B en C genoemde werkzaamheden ten behoeve van de Baanverlenging bestede bedrag; en
  - (iii) dat de Bijdrage en de in dit artikel 3.1 sub (i) bedoelde rente niet zijn besteed aan andere werkzaamheden dan de werkzaamheden genoemd in Bijlage 1 deel B en C.
- 3.2 Indien de werkelijke kosten van de in Bijlage 1 deel B en C omschreven werkzaamheden ten behoeve van de Baanverlenging hoger blijken te zijn dan de Bijdrage vermeerderd met de werkelijk ontvangen rente over de Bijdrage vanaf de datum van uitbetaling van de Bijdrage aan GAE, blijven deze meerkosten voor rekening van GAE. Indien de werkelijke kosten van de in Bijlage 1 deel B en C omschreven werkzaamheden ten behoeve van de Baanverlenging lager blijken te zijn dan de Bijdrage vermeerderd met de werkelijk ontvangen rente over de Bijdrage vanaf de datum van uitbetaling van de Bijdrage aan GAE, wordt het verschil tussen de Bijdrage vermeerderd met de werkelijk ontvangen rente over de Bijdrage vanaf de datum van uitbetaling van de Bijdrage aan GAE en de werkelijke kosten van de in Bijlage 1 deel B en C omschreven werkzaamheden ten behoeve van de Baanverlenging binnen vier maanden na voltooiing van de werkzaamheden door GAE aan de Staat gerestitueerd.
- 3.3 Indien GAE binnen zes maanden nadat het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk is geworden besluit niet tot de Baanverlenging over te gaan of niet daadwerkelijk met de werkzaamheden genoemd in Bijlage 1 deel C is aangevangen, zal GAE de Bijdrage, verminderd met de in Bijlage 2 genoemde voorbereidingskosten, binnen een maand aan de Staat restitueren. GAE zal voorts de werkelijk door GAE ontvangen rente over de Bijdrage vanaf de datum van uitbetaling aan GAE binnen een maand aan de Staat vergoeden. Het bedrag van de voorbereidingskosten alsmede de werkelijk ontvangen rente 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. De in dit artikel 3.3 genoemde termijn voor aanvang van de werkzaamheden genoemd in Bijlage 1 deel C kan door de Staat worden verlengd, indien het uitblijven van tijdige aanvang naar het redelijk oordeel van de Staat het gevolg is van vertraging bij de grondverwerving ten behoeve van de Baanverlenging, dan wel bij het verkrijgen van de voor de Baanverlenging

benodigde vergunningen ten opzichte van de wettelijke termijnen voor verlening daarvan, welke niet aan GAE is toe te rekenen.

- 3.4 Indien de Baanverlenging door GAE niet binnen 18 maanden na aanvang van de werkzaamheden wordt voltooid, zal GAE de Bijdrage binnen een maand aan de Staat vergoeden. GAE zal voorts de werkelijk door GAE ontvangen rente over de Bijdrage vanaf de datum van uitbetaling aan GAE binnen een maand aan de Staat vergoeden. Het bedrag van de werkelijk ontvangen rente 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 bedrag blijkt. De Baanverlenging zal geacht worden te zijn voltooid als bedoeld in dit artikel 3.4, zodra de baan fysiek volgens de geldende wet- en regelgeving als start- en landingsbaan met een lengte van 2500 meter voor vliegverkeer in gebruik mag worden genomen. De in dit artikel 3.4 genoemde termijn voor voltooiing van de Baanverlenging kan door de Staat worden verlengd, indien het uitblijven van tijdige voltooiing naar het redelijk oordeel van de Staat het gevolg is van vertraging bij de grondverwerving ten behoeve van de Baanverlenging welke niet aan GAE is toe te rekenen.
- 3.5 GAE betaalt de Staat onmiddellijk een vergoeding ter hoogte van de Bijdrage, inclusief de werkelijk door GAE ontvangen rente over de Bijdrage, in de navolgende gevallen:
- 3.5.1 indien GAE failliet wordt verklaard;
  - 3.5.2 indien aan GAE, al dan niet voorlopig, surséance van betaling wordt verleend;
  - 3.5.3 indien GAE wordt ontbonden;
  - 3.5.4 indien de onderneming van GAE geheel of voor een substantieel deel wordt gestaakt;
  - 3.5.5 indien beslag op een substantieel deel van de activa van GAE wordt gelegd en dit beslag niet binnen 14 dagen is opgeheven;
  - 3.5.6 indien de provincie Groningen, de provincie Drenthe, de gemeente Groningen, de gemeente Assen en/of de gemeente Tynaarlo toerekenbaar tekortschieten in de nakoming van hun verplichtingen voortvloeiend uit de "Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde N.V." welke heden volgens het als Bijlage 3 aangehechte concept tussen de Staat en de voornoemde partijen zal worden gesloten.

Het bedrag van de werkelijk ontvangen rente 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 bedrag blijkt.

- 3.6 GAE erkent dat de Staat nimmer enige andere bijdrage (inclusief de op de Bijdrage gekweekte rente) aan de Baanverlenging of de daarmee samenhangende kosten zal leveren dan de Bijdrage. GAE verleent aan de Staat finale kwijting voor eventuele vorderingen ter zake.

#### **Artikel 4: Waarde grond luchthaventerrein**

- 4.1 In geval van geheel of gedeeltelijke beëindiging van de Luchthaven door GAE en wijziging van de bestemming als vliegveld van (een deel van) de percelen omschreven in Bijlage 4 vóór 2 juli 2043, is GAE een vergoeding aan de Staat verschuldigd van 80% van de op het moment van wijziging van de bestemming door een onafhankelijke deskundige vast te stellen reële marktwaarde van (het betreffende deel van) die percelen.

- 4.2 Indien GAE vóór 2 juli 2043 (een deel van) de percelen omschreven in Bijlage 5 vervreemdt, daarop een beperkt recht vestigt of anderszins het economische belang daarbij aan een derde overdraagt, is GAE een vergoeding aan de Staat verschuldigd van 80% van de opbrengst van de vervreemding, bezwaring of overdracht, tenzij deze opbrengst naar het oordeel van de Staat niet reëel is, in welk geval GAE een vergoeding aan de Staat verschuldigd is van 80% van op het moment van vervreemding, bezwaring of overdracht door een onafhankelijke deskundige vast te stellen reële marktwaarde van de voornoemde percelen.

- 4.3 Indien GAE vóór 31 december 2025 (een deel van) de percelen omschreven in Bijlage 6 vervreemdt, daarop een beperkt recht vestigt of anderszins het economische belang daarbij aan een derde overdraagt, is GAE de navolgende vergoeding aan de Staat verschuldigd:

- 4.3.1 indien de vervreemding, bezwaring of overdracht plaatsvindt vóór 1 januari 2016 een vergoeding van 80% van:

- (a) de opbrengst van de vervreemding, bezwaring of overdracht, indien het perceel is belast met een recht van erfpacht verminderd met de contante waarde van de ter zake van het betreffende perceel te ontvangen canon vanaf de datum van de vervreemding, bezwaring of overdracht (hierna "de Contante Waarde Canon"). De Contante Waarde Canon wordt berekend door de canon voor het betreffende perceel per 1 januari 2002 te verhogen met 2,2% per jaar vanaf 1 januari 2002 tot de datum van de vervreemding, bezwaring of overdracht en het aldus berekende bedrag te delen door 0,065;

tenzij de opbrengst van de vervreemding, bezwaring of overdracht naar het oordeel van de Staat niet reëel is, in welk geval GAE een vergoeding aan de Staat verschuldigd zijn van 80% van:

- (b) de door een onafhankelijke deskundige vast te stellen reële marktwaarde van de voornoemde percelen op het moment van de vervreemding, bezwaring of overdracht, indien het perceel is belast met een recht van erfpacht verminderd met de Contante Waarde Canon.

Het voorgaande geldt tenzij GAE ten genoegen van de Staat aantoont dat ten minste 40% van de opbrengst binnen 6 maanden in de Luchthaven wordt geherinvesteerd. In dat geval zal de hoogte van de vergoeding 60% zijn van:

- (i) de opbrengst van de vervreemding, bezwaring of overdracht, indien het perceel is belast met een recht van erfpacht verminderd met de Contante Waarde Canon;

tenzij deze opbrengst naar het oordeel van de Staat niet reëel is, in welk geval GAE een vergoeding aan de Staat verschuldigd zijn van 60% van:

- (ii) de door een onafhankelijke deskundige vast te stellen reële marktwaarde van de voornoemde percelen op het moment van de vervreemding, bezwaring of overdracht, indien het perceel is belast met een recht van erfpacht verminderd met de Contante Waarde Canon.

Indien GAE meer dan 40% van de verkoopopbrengst in de luchthaven wenst te herinvesteren, is de Staat bereid met GAE te overleggen over het tijdstip en de wijze waarop de vergoeding van 60% van de opbrengst respectievelijk de reële marktwaarde van de betreffende percelen door GAE aan de Staat zal worden voldaan;

4.3.2 indien de vervreemding, bezwaring of overdracht plaatsvindt in de periode van 1 januari 2016 tot en met 31 december 2025 een vergoeding van 40% van:

- (a) de opbrengst van de vervreemding, bezwaring of overdracht, indien het perceel is belast met een recht van erfpacht verminderd met de Contante Waarde Canon;

tenzij deze opbrengst naar het oordeel van de Staat niet reëel is, in welk geval GAE een vergoeding aan de Staat verschuldigd is van 40% van:

- (b) de door een onafhankelijke deskundige vast te stellen reële marktwaarde van de voornoemde percelen op het moment van de vervreemding, bezwaring of overdracht, indien het perceel is belast met een recht van erfpacht verminderd met de Contante Waarde Canon;



- 4.3.3 indien de vervreemding of overdracht plaatsvindt als inbreng door GAE in een vennootschap waarin GAE met een of meer derden samenwerkt, is de Staat bereid op basis van hetgeen is vermeld in de brief van de Directeur-Generaal Luchtvaart aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen, d.d. 24 maart 2003 in de tweede bullet point onder "Toelichting" bij punt 1 "Aandelenvervreemding" met GAE te overleggen of, en zo ja in hoeverre, de vergoeding van de opbrengst respectievelijk de reële marktwaarde als bedoeld in artikel 4.3.1 respectievelijk 4.3.2 van de betreffende percelen door GAE aan de Staat zal worden voldaan.
- 4.4 In afwijking van het bepaalde in artikel 4.1 tot en met 4.3 is GAE geen vergoeding aan de Staat verschuldigd indien ter zake van een beëindiging van de Luchthaven en wijziging van de bestemming als vliegveld als bedoeld in artikel 4.1, dan wel ter zake van een vervreemding, bezwaring of overdracht als bedoeld in artikel 4.2 of 4.3, het ingevolge artikel 4.1, 4.2 of 4.3 door GAE aan de Staat te betalen bedrag kleiner of gelijk is aan het drempelbedrag van € 25.000. Indien het ter zake van een beëindiging van de Luchthaven en wijziging van de bestemming als vliegveld als bedoeld in artikel 4.1, dan wel ter zake van een vervreemding, bezwaring of overdracht als bedoeld in artikel 4.2 of 4.3, het ingevolge artikel 4.1, 4.2 of 4.3 door GAE aan de Staat te betalen bedrag groter is aan het drempelbedrag van € 25.000, is GAE het gehele ingevolge het bepaalde in artikel 4.1, 4.2 of 4.3 te betalen bedrag aan de Staat verschuldigd.
- 4.5 Het bepaalde in de eerste volzin van artikel 4.4 geldt slechts indien het totaal van de bedragen gelegen onder het drempelbedrag van € 25.000 gedurende de looptijd van deze overeenkomst het bedrag van € 100.000 niet overschrijdt. Indien het totaal van de bedragen gelegen onder het drempelbedrag van € 25.000 gedurende de looptijd van deze overeenkomst het bedrag van € 100.000 overschrijden, is GAE het totaal van de tot het moment van overschrijding van het drempelbedrag van € 100.000 ingevolge het bepaalde in artikel 4.1, 4.2 en 4.3 te betalen bedragen aan de Staat verschuldigd, en is het bepaalde in artikel 4.1 tot en met 4.3 vanaf dat moment onverkort van toepassing.
- 4.6 GAE verplicht zich de Staat schriftelijk en voorzien van alle relevante bescheiden te informeren over iedere beëindiging van de Luchthaven en wijziging van de bestemming als vliegveld als bedoeld in artikel 4.1 alsmede over iedere vervreemding, bezwaring of overdracht als bedoeld in artikel 4.2 en 4.3. Daarbij zal GAE gemotiveerd aangeven of het drempelbedrag van € 25.000 dan wel het totaalbedrag van € 100.000 als bedoeld in artikel 4.4 en 4.5 wordt overschreden. Voorts zal GAE aangeven of de totale oppervlakte van de door haar gedurende de looptijd van deze overeenkomst vervreemde, bezwaarde of overgedragen gronden als bedoeld in artikel 4.2 en 4.3 groter is dan 1 hectare.

#### **Artikel 5: Verschaffing zekerheid door GAE**

GAE verplicht zich onmiddellijk na ondertekening van deze overeenkomst tot meerdere zekerheid voor de nakoming van haar verplichtingen jegens de Staat uit hoofde van deze overeenkomst een recht van eerste hypotheek ten gunste van de Staat te vestigen op de in Bijlage 5 omschreven percelen volgens het als Bijlage 7 aangehechte model.

#### **Artikel 6: Bijlagen, strijdigheid**

De bijlagen bij deze overeenkomst maken integraal deel van deze overeenkomst uit. Bij strijdigheid van de bepalingen van deze overeenkomst en het bepaalde in de bijlagen prevaleren de bepalingen van deze overeenkomst.

#### **Artikel 7: Gedeeltelijke onverbindendheid**

Indien één of meer van de bepalingen van deze overeenkomst onverbindend zijn of worden, blijven de overige bepalingen van kracht. Partijen verbinden zich om de niet verbindende bepalingen te vervangen door bepalingen die wel verbindend zijn en die zo min mogelijk – gelet op het doel en de strekking van deze overeenkomst – afwijken van de niet verbindende bepalingen.

#### **Artikel 8: Toepasselijk recht; bevoegde rechter**

- 8.1 Deze overeenkomst wordt uitsluitend door Nederlands recht beheerst.
- 8.2 Alle geschillen welke naar aanleiding van deze overeenkomst of nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg zijn mochten ontstaan, zullen worden beslecht door de bevoegde rechter te 's-Gravenhage.

#### **Artikel 9: Ontbindende voorwaarde**

Deze overeenkomst wordt aangegaan onder de ontbindende voorwaarde dat de opschortende voorwaarde opgenomen in artikel 10 van de "Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde N.V.", niet uiterlijk op 28 februari 2004 is vervuld. Indien de in dit artikel 9 genoemde ontbindende voorwaarde wordt vervuld, zal GAE het door haar alsdan ontvangen deel van de Bijdrage binnen een week aan de Staat restitueren.

Deze overeenkomst is in tweevoud opgemaakt en ondertekend:

**De Staat der Nederlanden**

**Groningen Airport Eelde N.V.**

**Groningen Airport Eelde N.V.**

## **BIJLAGEN**

- Bijlage 1: Omschrijving Baanverlenging en werkzaamheden**  
Deel A: Omschrijving Baanverlenging  
Deel B: Omschrijving werkzaamheden vóór onherroepelijk Aanwijzingsbesluit  
Deel C: Omschrijving overige werkzaamheden
- Bijlage 2: Voorbereidingskosten**
- Bijlage 3: "Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV."**
- Bijlage 4: Omschrijving percelen Luchthaventerrein**
- Bijlage 5: Omschrijving percelen Luchthaventerrein exclusief categorie 2**
- Bijlage 6: Omschrijving percelen categorieën 2 en 3**
- Bijlage 7: Hypotheekakte**

10/10/10

**Bijlage 1 bij overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchtvaartterrein GAE.**

**Omschrijving baanverlenging en werkzaamheden.**

Deze bijlage bestaat uit:

Deel A: Omschrijving baanverlenging;

Deel B: Omschrijving werkzaamheden vóór onherroepelijk Aanwijzingsbesluit;

Deel C: Omschrijving overige werkzaamheden.

## **BIJLAGE 1: OMSCHRIJVING BAANVERLENGING EN WERKZAAMHEDEN**

### **Deel A: Omschrijving baanverlenging**

#### **1. Inleiding**

Groningen Airport Eelde is voor de baan 23-05 ingedeeld in categorie 4E. In de aanwijzing is voorzien dat de baan verlengd gaat worden van 1800 meter naar een lengte van 2500 meter. Dit houdt in dat er grotere en/of zwaardere vliegtuigen gebruik kunnen maken van Groningen Airport Eelde.

*Doel van deze notitie is inzicht te geven in de (luchtzijdige) activiteiten die op projectniveau zullen worden uitgevoerd in relatie met de voorgenomen baanverlenging*

Om de baan 23-05 geschikt te maken voor de ontvangst van grotere en zwaardere en/of vliegtuigen is het naast de genoemde verlenging noodzakelijk een aantal voorbereidende werkzaamheden uit te voeren. Het gaat bijvoorbeeld om het verwerven van de benodigde terreinen en opstellen en het schonen van het terrein van opstellen.

Voorts zullen aanwezige waterlopen en infrastructuur worden omgelegd.

Wanneer deze werkzaamheden zijn afgerond kan worden begonnen met de werkzaamheden aan de baanverlenging van de baan 23-05.

De bestaande baan zal als gevolg van de verruiming van het gebruik op een zelfde sterkte (PCN-waarde) worden gebracht als het nieuw aan te leggen deel.

In hoofdstuk 2 staan de werkzaamheden kort aangeduid.

## **2. Werkzaamheden**

### **WERKZAAMHEDEN**

Onderzoeken.

Omleggen Kabels en Leidingen.

Wegen en waterlopen omleiden (Eekhoornstraat/Luchtenburgweg).

Duikers (Westerloop/Eekhoornscheloo).

Amoveren bomen op terrein uitbreiding

Aanbrengen flora.

Vastgoed.

### **VERLENGEN START/LANDINGSBAAN**

Grondwerk.

Riolering.

Verhardingen.

### **AANPASSEN RIJBAAN**

Grondwerk.

Riolering.

Verhardingen.

### **AANPASSEN RIJBAANBOCHTEN**

Grondwerk.

Riolering.

Verhardingen.

### **AANBRENGEN DRAAIKOP**

Grondwerk.

Riolering.

Verhardingen.

### **BLASTPROTECTION**

Grondwerk.

Riolering.

Verhardingen.

### **WERKZAAMHEDEN BESTAANDE BAAN**

Verhardingen.

### **ELEKTROTECHNISCH**

Armaturen.

Kabelwerk.

Regel en besturingsinstallatie.

Overige werkzaamheden.

### **OVERIGE WERKZAAMHEDEN**

Hekwerk.



## **BIJLAGE 1: OMSCHRIJVING BAANVERLENGING EN WERKZAAMHEDEN**

### **Deel B: Omschrijving werkzaamheden vóór onherroepelijk Aanwijzingsbesluit**

#### Onderzoeken

Voordat de baan 23-05 kan worden verlengd dienen een aantal onderzoeken plaats te vinden. De onderzoeken zijn onder andere gericht op het eventueel aanwezig zijn van munitie, gebieden met archeologische en/of cultuur historische waarde en inventarisatie van aanwezige flora & fauna.

#### Aankoop van percelen en opstallen

Om ruimte te maken voor de verlenging van de baan 23-05 is het noodzakelijk minstens 6 percelen met opstallen aan te kopen. Tevens zullen overige benodigde (veelal landbouw) percelen worden aangekocht.

## **BIJLAGE 1: OMSCHRIJVING BAANVERLENGING EN WERKZAAMHEDEN**

### **Deel C: Omschrijving overige werkzaamheden**

#### **1 VOORBEREIDENDE WERKZAAMHEDEN**

Een aantal voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd voordat met de werkzaamheden wordt begonnen van de eigenlijke baanverlenging. Kabels en leidingen worden omgelegd, infrastructuur wordt omgelegd of verwijderd. Om plaats te maken voor de baanverlenging worden bomen gekapt en opstallen geamoveerd. Lichtarmaturen worden verwijderd en/of verplaatst. In onderstaande paragrafen worden deze werkzaamheden omschreven en/of beschreven.

##### **1.1 Omleggen Kabels en Leidingen**

In verband met de verlenging van baan 23-05 dienen kabels en leidingen van nutsbedrijven te worden omgelegd. Er dienen voorzieningen getroffen te worden voor bijvoorbeeld een hoofdtransportleiding van de Nederlandse Gasunie.

##### **1.2 Wegen en waterlopen omleiden (Eekhoornstraat/Luchtenburgweg)**

De Luchtenburgerweg en de Eekhoornstraat dienen buiten het nieuwe luchthaventerrein te worden omgeleid. Aanwezige watergangen zullen zodanig moeten worden omgelegd dat de functionaliteit gewaarborgd blijft.

In het concept bestemmingsplan baanverlenging Groningen Airport Eelde is voor de beide straten een nieuw tracé bepaald. Door de aanleg van een nieuw tracé worden watergangen gedempt en duikers aangelegd om de functie van de waterlopen in stand te houden. Naast de nieuwe wegen wordt hiervoor bijvoorbeeld een watergang gegraven.

##### **1.3 Duikers (Westerloop/Eekhoornscheloo)**

###### *Westerloop*

De functionaliteit van de watergangen moet gewaarborgd blijven. Hiertoe wordt onder andere een duiker aangelegd in de Westerloop. De duiker wordt aangelegd onder de toekomstige verlenging van de baan 23-05. Voordat de duiker aangelegd kan worden wordt grondwerk uitgevoerd. Nadat de duiker is aangelegd wordt de sleuf aangevuld met zand. Nadat de grond ontgraven is wordt de duiker aangebracht en afgewerkt.

###### *Eekhoornscheloo*

Ten behoeve van de veiligheid van de ERESA zone wordt er een duiker aangelegd in de Eekhoornscheloo. De duiker zal een lengte krijgen van ongeveer 300 meter en maakt qua uitvoering onderdeel uit van de inpassing en compensatie van flora en fauna.

#### **1.4 Amoveren bomen en opstallen op terrein uitbreiding**

Door de baanverlenging is het noodzakelijk dat aanwezige bomen en beplanting op het nieuwe luchthaventerrein worden verwijderd. Er zullen ongeveer 150 bomen worden gekapt en er zal voor ongeveer 13.000 m<sup>2</sup> aan begroeiing worden gerooid. Voor elke gekapte boom dient er elders een nieuwe boom geplant te worden.

Voorts zullen er opstallen worden geamoveerd na te zijn aangekocht.

#### **1.5 Aanbrengen flora**

Het omliggende terrein wordt ingericht ten behoeve van beplanting. Hiervoor worden er bomen en bosschages geleverd en geplant.

Na de werkzaamheden kan het luchthaventerrein geëgaliseerd worden en ingezaaid met graszaad.

#### *Verwijderen riolering/drainage terrein uitbreiding.*

Door de verlenging van de baan 23-05 is het noodzakelijk om ter plekke van de uitbreiding de ondergrondse infrastructuur te verwijderen. Naast de aanwezige kabels en leidingen ( zie 2.2) is dit bijvoorbeeld de aanwezige riolering en drainage.

## **2 VERLENGEN START/LANDINGSBAAN**

Nadat de voorbereidende werkzaamheden zijn afgerond kan worden begonnen met de werkzaamheden voor de verlenging van de start/landingsbaan 23-05.

### **2.1 Grondwerk**

Er is bij het ontwerp gedimensioneerd en ontworpen conform ERESA richtlijnen en ander vigerend (veiligheids)beleid. Dit houdt onder meer in dat er 75 meter uit het hart van de baan grondverbetering nodig is. Ook in het verlengde van de baan is extra grondverbetering nodig. Voor de start/landingsbaan 23-05 is hiervoor ongeveer 240 m aangehouden.

In het nieuw te graven cunet van start/landingsbaan 23-05, moet tenminste 400 mm zand worden aangebracht.

### **2.2 Riolering**

Zowel naast als onder de baanverlenging van 23-05 wordt drainage aangebracht ten behoeve van de afwatering van het terrein. Het water op de baan wordt opgevangen in een aangebrachte goot en wordt afgevoerd via een rioleringsstelsel. De riolering zal bestaan uit PVC leidingen en betonnen buizen/putten. In totaal wordt er ongeveer 1.100 meter betonbuis aangebracht en ongeveer 1.400 meter PVC. Voor de afwatering van het terrein wordt ruim 29 km. drainage aangelegd.

### **2.3 Verhardingen**

Op het aangebrachte cunet zal een puinfundering worden toegepast. De dikte van de fundering moet tenminste 250 mm bedragen.

Hierop wordt een asfaltverharding aangebracht. De asfaltverharding bestaat uit de volgende lagen: GrindAsfaltBeton dikte 70 mm, OpenAsfaltBeton dikte 50 mm, DichtAsfaltBeton dikte 40 mm en een deklaag van Anti-skid.

### **3 AANPASSEN RIJBAAN**

Door de baanverlenging, moet de bestaande rijbaan 13 verbreed worden. Hiervoor zullen een aantal werkzaamheden verricht moeten worden.

#### **3.1 Grondwerk**

Het cunet voor de verbreding moet minimaal tot een diepte van 0,40 m worden ontgraven. Het cunet wordt vervolgens weer aangevuld met zand.

#### **3.2 Riolering**

Naast de baanverbreding wordt een goot aangelegd die als functie heeft het water van de baan 13 af te voeren. Het water wordt opgevangen in kolken in de aangebrachte molgoot. Via een rioelstelsel wordt het water vervolgens afgevoerd. Ten behoeve van inspectie en/of onderhoud van het rioel worden de betonputten in het rioelstelsel aangebracht.

#### **3.3 Verhardingen**

Op het cunet zal een puinfundering worden toegepast. De dikte van de fundering moet tenminste 250 mm bedragen.

Hierop wordt een asfaltverharding aangebracht. De asfaltverharding bestaat uit de volgende lagen: GrindAsfaltBeton dikte 70 mm, OpenAsfaltBeton dikte 50 mm, DichtAsfaltBeton dikte 40 mm

Als het asfalt aangebracht is, wordt de markering aangebracht.

## **4 AANPASSEN RIJBAANBOCHTEN**

Ten gevolge van de baanverlenging is het noodzakelijk om aanpassingen te doen aan de bochten van de rijbaan. Ten behoeve van de aanpassing van de bochten van de rijbaan worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

### **4.1 Grondwerk**

Het cunet voor de aanpassingen aan de bochten van de rijbaan moet minimaal tot een diepte van 0,40 m worden ontgraven. Het cunet wordt weer aangevuld met zand.

### **4.2 Riolering**

Om een goede afwatering te waarborgen zal er een goot aangebracht worden (ca. 160 m<sup>1</sup>). Ook hier worden kolken, buizen en putten aangebracht.

### **4.3 Verhardingen**

Op het cunet zal een puinfundering worden toegepast. De dikte van de fundering moet tenminste 250 mm bedragen.

Hierop wordt een asfaltverharding aangebracht. De asfaltverharding bestaat uit de volgende lagen: 2 lagen GrindAsfaltBeton dikte 60 mm (elke laag), OpenAsfaltBeton dikte 40 mm, DichtAsfaltBeton dikte 40 mm .

## **5 AANBRENGEN DRAAIKOP**

Ten gevolge van de baanverlenging is het noodzakelijk om een draaikop aan te brengen. De draaikop wordt aangebracht om het mogelijk te maken dat vliegtuigen kunnen keren aan het einde van de baan. Ten behoeve van de aanleg van de draaikop worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

### **5.1 Grondwerk**

Het cunet voor de draaikop moet minimaal tot een diepte van 0,40 m worden ontgraven. Het cunet wordt weer aangevuld met zand.

### **5.2 Riolering**

Zowel naast als onder de draaikop wordt drainage aangebracht. Deze zorgt voor de afwatering van de draaikop. Voor de afwatering van de verharding wordt een molgoot aangebracht. Het water in de molgoot wordt opgevangen en via aangebrachte kolken afgevoerd naar het rioleringsstelsel.

### **5.3 Verhardingen**

Op het cunet zal een puinfundering worden toegepast. De dikte van de fundering moet tenminste 250 mm bedragen.

Als de fundering verdicht en geprofileerd is, wordt hierop een betonverharding aangebracht. Het plateau (draaikop) bestaat uit beton B45 met een dikte van minimaal 300 mm. Tussen de baanverlenging en de draaikop wordt een verholen goot aangebracht met een zelfde afvoer als voorgaand is omschreven.

## **6 BLASTPROTECTION**

Blastprotection wordt aangebracht, evenwijdig aan de baanverlenging, ter bescherming van de vliegtuigmotoren. De vliegtuigmotoren zuigen veel lucht aan en kunnen dan ook bijvoorbeeld losliggende steentjes opzuigen tijdens de landing. Blastprotection wordt aangelegd om hiertegen bescherming te bieden. Ten behoeve van de aanleg van blastprotection worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

### **6.1 Grondwerk**

Ten behoeve van de aanleg van de blastprotection wordt een cunet ontgraven en aangevuld met zand.

### **6.2 Riolering**

Voor de afwatering van het terrein wordt, om de aan te brengen blastprotection, drainage aangelegd.

### **6.3 Verhardingen**

Op het cunet zal een puinfundering worden toegepast. De dikte van de fundering moet tenminste 150 mm bedragen.

Onder de puinfundering wordt een wegendoek aangebracht. Op de puinfundering wordt een asfaltlaag aangebracht. De asfaltlaag bestaat uit GrindAsfaltBeton dikte 60 mm.



## **7 WERKZAAMHEDEN BESTAANDE BAAN**

De huidige baan 23-05 wordt versterkt tot het niveau van het verlengde deel en moet worden voorzien van een anti-skid laag; een oppervlakte behandeling voor het creëren van voldoende stroefheid van de baan van dezelfde stroefheid als het verlengde deel..

### **7.1 Verhardingen**

De bestaande anti-skid laag wordt eerst weggefreest (10 mm). De nieuwe asfaltlaag bestaat uit een laag STEenslagAsfaltBeton (STAB) en een laag DichtAsfaltBeton (DAB). Op de DAB wordt de anti-skid aangebracht. Het geheel wordt afgewerkt en voorzien van nieuwe belijning

## **8 ELEKTROTECHNISCH**

Naast de voornoemde civieltechnische werkzaamheden die aan de baan moeten worden gedaan, moeten er ook werkzaamheden verricht aan de elektrotechniek. Zo moeten er werkzaamheden worden verricht aan de armaturen, de regel- en besturingsinstallaties, het kabelwerk en moeten er trafoputten worden geplaatst.

### **8.1 Armaturen.**

Door de aanpassingen aan de baan moeten diverse armaturen worden verplaatst en weer worden aangebracht. In totaal worden er ongeveer 110 naderingsarmaturen, 115 randlichtarmaturen en 120 hartlijnarmaturen op de bestaande baan verplaatst.

Ook de approachverlichting aan de kop 05 moet worden verplaatst. De armaturen, in totaal circa 190 stuks, dienen te worden vervangen. De oude armaturen worden in een opslagruimte bewaard om de approachverlichting aan de andere zijde van de baan bij schade te kunnen vervangen. De masten met toebehoren van de armaturen kunnen wel worden hergebruikt.

De randlicht- en naderingsarmaturen moeten ook in de verlengde baan worden aangebracht. De kabelkokers dienen evenredig te worden verlengd. Tevens moeten er in dit nieuwe leidingtracé nieuwe trafoputten worden aangebracht.

### **8.2 Kabelwerk**

Ten behoeve van het leggen/verleggen van de diverse kabels wordt een kabelsleuf aangebracht in het terrein. De kabelsleuf krijgt een lengte van ongeveer 2.280 meter. Een primaire, een secundaire kabel en een aarddraad worden geleverd en aangebracht in de sleuf. In totaal wordt ongeveer 20 kilometer primaire kabel geleverd en aangebracht. Aan secundaire kabels wordt ongeveer 10 kilometer geleverd en aangebracht.

### **8.3 Regel en besturingsinstallatie**

De ILS en de bijbehorende gebouwen dienen ook te worden verplaatst evenals het PAPI-systeem. Het bijbehorende systeem van de ILS zal ook moeten worden aangepast, zowel in de verkeersleidingstoren als in de bijgebouwen. Als de aanpassingen van de verlichting en de PAPI zijn doorgevoerd blijkt dat de capaciteit van de huidige trafostations volledig in gebruik is. Om overcapaciteit te behouden dient er gebruik te worden gemaakt van een naburig trafostation met overcapaciteit.

### **8.4 Overige werkzaamheden**

Er zullen kabelkokers worden aangelegd. Een kleine trafoput wordt geleverd en geplaatst. In totaal worden ongeveer 28 kleine trafoputten geleverd en geplaatst. Ongeveer 30 kleine trafoputten worden verplaatst. Ten behoeve van de kabels wordt er ongeveer een 1712 meter lange kabelkoker aangebracht.

Ten behoeve van de rijbaanbochten wordt primaire bekabeling omgelegd en aangebracht. In totaal wordt ongeveer 100 m<sup>1</sup> aan primaire bekabeling omgelegd en/of aangebracht. Tevens wordt aan secundaire bekabeling ongeveer 50 m<sup>1</sup> aangebracht en worden de randlichten verwijderd en elders aangebracht.

## **9 OVERIGE WERKZAAMHEDEN**

Naast de bovenstaande werkzaamheden moeten er nog overige werkzaamheden worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden zijn nodig in verband met de toegang van het luchthaventerrein en de veiligheid op en nabij het luchthaventerrein:

### **9.1 Hekwerk**

Om het nieuwe deel van het luchthaventerrein wordt een hekwerk aangebracht. Het hekwerk zal een totale lengte van ongeveer 2.500 meter hebben. In het hekwerk zullen minstens 5 draaihekken worden geplaatst.

Blige 2