

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

Herrmann Debrouxlaan 48  
1160 Brussel

*Datum* 17 december 2008

*Auteur*

*Kenmerk*

*Telefoon*

*Blad*

*Fax*

*Bijlage(n)*

*Betreft*

[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 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.

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 geaccommodeerd 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 afkopsom 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 Subsidiërelatie' 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.

- o 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.
- o 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:**

- o 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:**

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

Kostenpost	Bedrag in €
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
Totaal veiligheid gerelateerd	9.708.379

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.

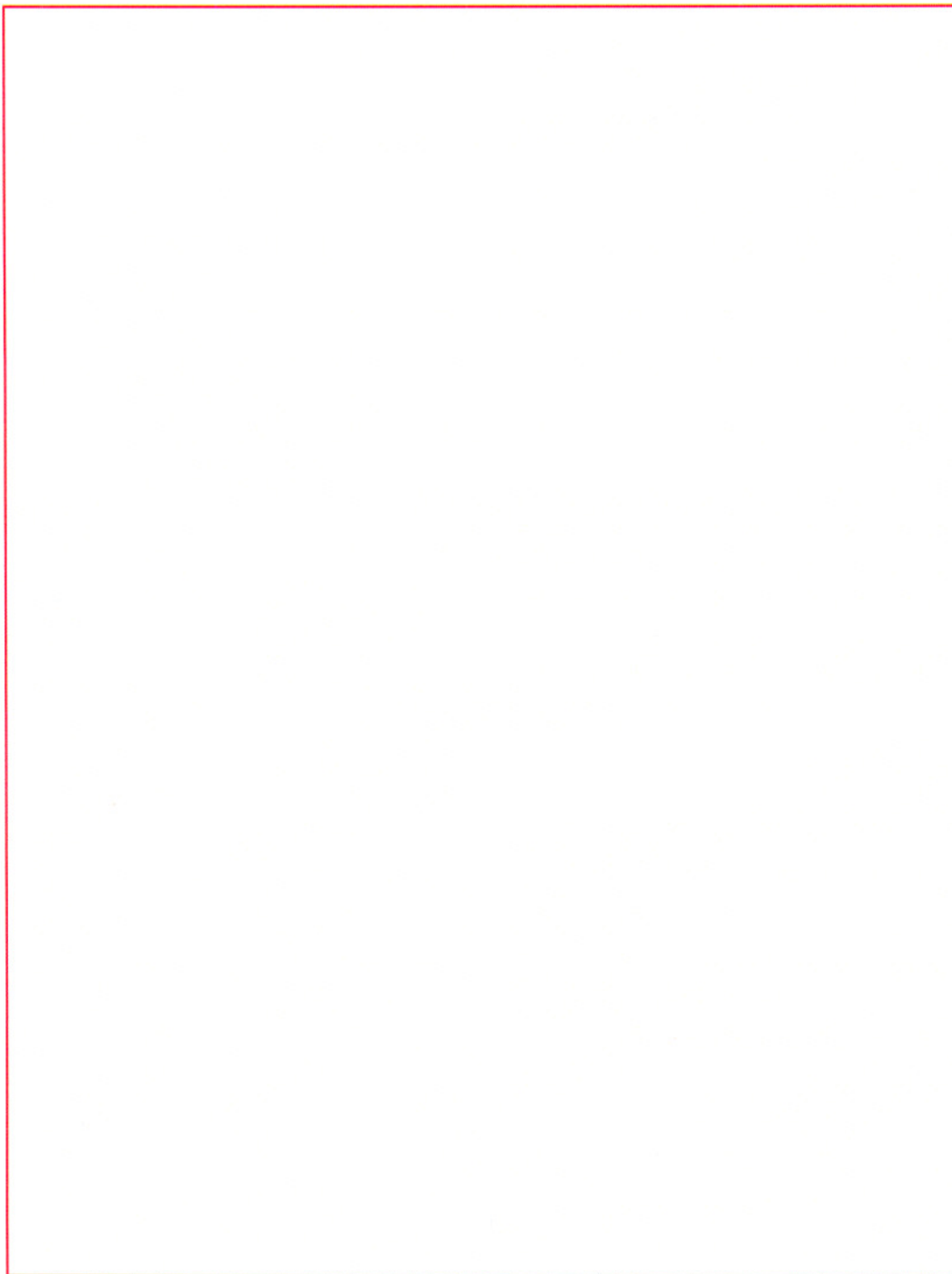
---

<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

Bijlage(n)

29 april 2004

-

Ons kenmerk

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.**



## **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 opstallen en het schonen van het terrein van opstallen.

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/Eekhoornschelooop).

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 rioolstelsel wordt het water vervolgens afgevoerd. Ten behoeve van inspectie en/of onderhoud van het riool worden de betonputten in het rioolstelsel 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



## Bijlage 2 bij overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein GAE

### Vorbereidingskosten

Met betrekking tot de volgende voorbereidingskosten zijn door Groningen Airport Eelde N.V. verplichtingen aangegaan voor de uitvoering van de baanverlenging.

#### Gefactureerd

Airport Support Team	€	12.862,78
Airport Support Team	€	9.325,18
Sky Lab	€	1.675,11
Rozema	€	1.860,50
ARC	€	1.717,28
Bureau Bakker	€	<u>5.900,00</u>
Totaal	€	33.340,85

#### Nog te factureren

DHV reeds uitgevoerd per 30 okt. 2003	€	317.315,00
Nog uit te voeren tot uitspraak Raad van State stel 5%	€	<u>15.865,75</u>
Totaal	€	333.180,75

#### Bedragen exclusief BTW

Totaal voorbereidingskosten	€	366.521,60
-----------------------------	---	------------

Blage 3

**OVEREENKOMST**

tot

**KOOP EN VERKOOP VAN AANDELEN**

in het kapitaal van

**GRONINGEN AIRPORT EELDE N.V.**

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 **PROVINCIE GRONINGEN**, waarvan de zetel is gevestigd te Groningen, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin in Groningen, de heer J.G.M. Alders, hierna te noemen: "Provincie Groningen";

3. De **PROVINCIE DRENTHE**, waarvan de zetel is gevestigd te Assen, te dezen vertegenwoordigd door de heer J.G.M. Alders, hierna te noemen: "Drenthe";

4. De gemeente **GRONINGEN**, waarvan de zetel is gevestigd te Groningen, te dezen vertegenwoordigd door de heer J.G.M. Alders, hierna te noemen: "Gemeente Groningen";

5. De gemeente **ASSEN**, waarvan de zetel is gevestigd te Assen, te dezen vertegenwoordigd door de heer J.G.M. Alders, hierna te noemen: "Assen";

6. De gemeente **TYNAARLO**, waarvan de zetel is gevestigd te Zuidlaren, te dezen vertegenwoordigd door de heer J.G.M. Alders, hierna te noemen: "Tynaarlo";

hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen", de Partijen sub 2 tot en met 6 hierna gezamenlijk te noemen: "Kopers";

IN AANMERKING NEMENDE DAT:

(a) de Staat 80 % houdt van de geplaatste aandelen (hierna te noemen: "de Aandelen") in het kapitaal van de naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde N.V., statutair gevestigd te Groningen en kantoorhoudende te Eelde, hierna te noemen "de Vennootschap";

(b) de Staat zijn aandeelhouderschap wenst te beëindigen en dat Kopers 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 voor een symbolisch bedrag aan Kopers wenst te over te dragen en Kopers de Aandelen in een tussen hen afgesproken verhouding wensen te verkrijgen;
- (d) Partijen met de overdracht van de Aandelen niet beogen waarde aan de Kopers over te dragen, doch beogen het voortbestaan van de Luchthaven mogelijk te maken;
- (e) Partijen, gelet op het bepaalde in overweging (d), zijn overeengekomen dat een afgesproken deel van de waarde van de aandelen in het kapitaal van de Vennootschap aan de Staat toekomt indien deze door Kopers worden vervreemd;
- (f) de Vennootschap circa 180 hectare aan grond bezit waarvan de waarde in potentie sterk kan stijgen:
- (g) de Staat, onder voorwaarde dat een regeling met de Vennootschap wordt getroffen inhoudende dat een afgesproken deel van een waardestijging van de grond die GAE bezit 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, bereid is een eenmalige bijdrage voor de baanverlenging aan de Vennootschap te leveren, welke door de Vennootschap voor de baanverlenging zal worden aangewend indien en zodra het daartoe strekkende aanwijzingsbesluit onherroepelijk wordt;
- (h) de Staat en de Vennootschap heden een overeenkomst hebben gesloten inzake de baanverlenging en de waarde van de grond die het luchtvaartterrein vormt;

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

**Artikel 1: Koop en verkoop van de Aandelen**

De Staat verkoopt hierbij aan:

- 1.1 Provincie Groningen: 2208 aandelen à NLG 1000,-- nominaal, (hierna te noemen: "de Aandelen A"), welke Aandelen A Provincie Groningen hierbij van de Staat koopt;
- 1.2 Drenthe: 2208 aandelen à NLG 1000,-- nominaal, (hierna te noemen: "de Aandelen B"), welke Aandelen B Drenthe hierbij van de Staat koopt;
- 1.3 Gemeente Groningen: 1914 aandelen à NLG 1000,-- nominaal, (hierna te noemen: "de Aandelen C"), welke Aandelen C Gemeente Groningen hierbij van de Staat koopt;

- 1.4 Assen: 736 aandelen à NLG 1000,-- nominaal, (hierna te noemen: "de Aandelen D"), welke Aandelen D Assen hierbij van de Staat koopt;
- 1.5 Tynaarlo: 294 aandelen à NLG 1000,--nominaal, (hierna te noemen: "de Aandelen E"), welke Aandelen E Tynaarlo hierbij van de Staat koopt.

## **Artikel 2: Koopprijs**

- 2.1 De koopprijs voor de Aandelen A bedraagt € 6 (zegge: zes Euro).
- 2.2 De koopprijs voor de Aandelen B bedraagt € 6 (zegge: zes Euro).
- 2.3 De koopprijs voor de Aandelen C bedraagt € 6 (zegge: zes Euro).
- 2.4 De koopprijs voor de Aandelen D bedraagt € 1 (zegge: één Euro).
- 2.5 De koopprijs voor de Aandelen E bedraagt € 1 (zegge: één Euro).

## **Artikel 3: Overdracht en betaling**

- 3.1 Op 3 maart 2004 (hierna te noemen: "de Overdrachtsdatum") zullen de in artikel 1 genoemde Aandelen aan de in artikel 1 genoemde Kopers worden overgedragen door middel van een notariële akte van levering. Indien op 5 maart 2004 het aandeelhoudersregister van GAE en de akten waarbij de Staat de Aandelen heeft verkregen niet voorhanden zijn, zal de Overdrachtsdatum zoveel later zijn als nodig is voor de notaris om de akte van levering bij gebreke van deze documenten te kunnen passeren.
- 3.2 De levering zal plaatsvinden ten overstaan van mr. F.J. Oranje, notaris, of diens plaatsvervanger, volgens het concept dat als Bijlage 1 aan deze overeenkomst is gehecht.
- 3.3 Ieder van de Kopers zal de in artikel 2 genoemde koopprijs voor de Aandelen welke aan hem zijn geleverd aan de Staat voldoen door overmaking op rekeningnummer 1923.23.725 ten name van V &W Directoraat-Generaal Luchtvaart onder vermelding van "1191.0001".

#### **Artikel 4:     Garantieverklaringen Staat**

- 4.1 De Staat garandeert aan ieder van Kopers ter zake van de aan de betreffende Koper geleverde Aandelen dat de navolgende verklaringen genoemd op de Overdrachtsdatum juist en volledig zijn:
- (a) de Staat is volledig en onbeperkt gerechtigd tot de Aandelen en is volledig bevoegd tot vervreemding van de Aandelen;
  - (b) de Aandelen zijn volgestort;
  - (c) de Aandelen zijn niet bezwaard met enig beperkt recht en de Aandelen zijn vrij van beslagen;
  - (d) Er zijn – al dan niet met medewerking van de Vennootschap – geen certificaten van aandelen voor de Aandelen uitgegeven; en
  - (e) er is niet beschikt over toekomstige dividenden, interimdividenden en andere uitkeringen op de Aandelen.
- 4.2 De Staat verstrekt uitdrukkelijk geen andere garantie met betrekking tot de Aandelen dan de garanties welke in artikel 4.1 zijn vermeld en verstrekt uitdrukkelijk geen enkele garantie over de toestand van (het vermogen van) de Vennootschap.

#### **Artikel 5:     Instandhouding Luchthaven, overeenkomst luchthaventerrein en baanverlenging**

- 5.1 Kopers zullen zich inspannen de Luchthaven in stand te houden. Kopers zullen daartoe onder meer hun privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de Luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd.
- 5.2 Ieder van Kopers erkent dat de Staat nimmer enige andere bijdrage aan de in Bijlage 2 omschreven baanverlenging of de daarmee samenhangende kosten zal leveren dan de in Bijlage 2 omschreven bijdrage (inclusief de op de bijdrage gekweekte rente) aan de Vennootschap. Ieder van Kopers verleent aan de Staat finale kwijting voor eventuele vorderingen ter zake.

#### **Artikel 6:     Vervreemding van de Aandelen door Kopers**

- 6.1 Indien één of meer van Kopers (een deel van) de door hem gehouden aandelen in het kapitaal van de Vennootschap vóór 31 december 2015 vervreemdt, daarop een beperkt recht vestigt of anderszins het economische belang daarbij aan een derde overdraagt, is de

betreffende Koper een vergoeding aan de Staat verschuldigd van 80% van de opbrengst van de vervreemding, bezwaring of overdracht, tenzij deze opbrengst naar het redelijk oordeel van de Staat niet reëel is. In dat geval is de betreffende Koper een vergoeding aan de Staat verschuldigd van 80% van de op het moment van vervreemding, bezwaring of overdracht door een onafhankelijke deskundige vast te stellen reële marktwaarde van de betreffende aandelen.

- 6.2 Indien de Vennootschap vóór 31 december 2015 met een derde fuseert of splitst, dan wel anderszins het vermogen van de Vennootschap of het belang daarbij geheel of gedeeltelijk aan een derde overgaat, zijn Kopers, ieder naar rato van het door de betreffende Koper ingevolge deze overeenkomst verkregen deel van de Aandelen, een vergoeding aan de Staat verschuldigd van 80% van de op het moment van fusie, splitsing of andere overgang door een onafhankelijke deskundige vast te stellen reële marktwaarde van het vermogen van de Vennootschap dan wel het bij de hiervoor bedoelde overgang betrokken deel daarvan.
- 6.3 Het bepaalde in artikel 6.1 en 6.2 geldt tenzij de Staat en Kopers in een op initiatief van Kopers te houden onderling overleg overeenkomen dat, gelet op de specifieke omstandigheden in verband met de ontwikkeling van de Luchthaven die aan de overdracht van aandelen in het kapitaal van de Vennootschap of het vermogen van de Vennootschap ten grondslag liggen, geen of een andere vergoeding aan de Staat verschuldigd zal zijn.
- 6.4 Ieder van Kopers zal de voorwaarden waaronder de Aandelen aan hem worden overgedragen welke zijn opgenomen in artikel 5.1, 6.1, 6.2, 6.3 en 6.4 van deze overeenkomst bij een eventuele vervreemding van aandelen in het kapitaal van de Vennootschap of overgang van het vermogen van de Vennootschap als bedoeld in artikel 6.2, op straffe van een niet voor matiging vatbare aan de Staat te betalen boete van Euro 700.000, onverlet de overige contractuele en wettelijke rechten van de Staat, waaronder het recht op nakoming en/of schadevergoeding, mede als onherroepelijk derdenbeding ten behoeve van de Staat bij wijze van kettingbeding op gelijke wijze aan (een) opvolgende aandeelhouder(s) of beperkt gerechtigde(n) opleggen.

#### **Artikel 7: 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 8: 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 9: Toepasselijk recht; bevoegde rechter**

- 9.1 Deze overeenkomst wordt uitsluitend door Nederlands recht beheerst.
- 9.2 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 10: Opschortende voorwaarde**

Deze overeenkomst wordt aangegaan onder de opschortende voorwaarde dat uiterlijk op 28 februari 2004 Provinciale Staten van Provincie Groningen en Drenthe en de gemeenteraden van Gemeente Groningen, Assen en Tynaarlo een besluit tot goedkeuring van deze Overeenkomst hebben genomen, de algemene vergadering van aandeelhouders van de Vennootschap een besluit tot goedkeuring van de levering van de Aandelen door de Staat aan Kopers heeft genomen en overigens is voldaan aan alle vereisten voor levering van de Aandelen ingevolge deze overeenkomst.

Deze overeenkomst is in zesvoud opgemaakt en ondertekend:

**De Staat der Nederlanden**

**De provincie Groningen  
De provincie Drenthe  
De gemeente Groningen  
De gemeente Assen  
De gemeente Tynaarlo**

---

door: mevrouw M.H. Schultz van Haegen  
plaats:  
datum:

---

door: de heer J.G.M. Alders  
plaats:  
datum:

## **BIJLAGEN**

**Bijlage 1: Akte van levering**

**Bijlage 2: Overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein**

**Bijlage 4**

## Bijlage 4 bij overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein GAE

### Percelen als bedoeld in artikel 4.1 van de overeenkomst

Kadastrale kenmerken	Oppervlakte	Omschrijving
Vries T 1389	4.40.90	Grasland/trafo/landingslichten en-terrein
Vries E 2618	31.79.35	Landingsterrein
Eelde C 2299	3.33.45	Grasland +landingslichten
Eelde D 4972	130.92.45	Vliegveld/gebouwen/wegen
Eelde D 4232	0.03.45	Hangar +erf
Eelde D 4245	0.01.94	Kantine + terras
Eelde D 4593	0.22.25	Hangar + platform
Eelde D 4594	0.01.22	Houten Barak + erf
Eelde D 4595	0.15.45	Gebouw+hangar+erf
Eelde D 4597	0.18.85	Restaurant + terras
Eelde D 4601	0.01.86	Parkeerplaatsen
Eelde D 4755	0.15.35	Hangar+kantoor+erf
Eelde D 4822	0.24.85	Hangar+platform
Eelde D 4972	0.01.95	Gebouw
Eelde D 4901	0.99.45	Gebouw studentenhuisvesting
Eelde D 4919	2.12.80	Internaatschool
Eelde D 4920	7.65.95	Voormalige studentenhuisvesting
Totaal	182.31.52 ha	



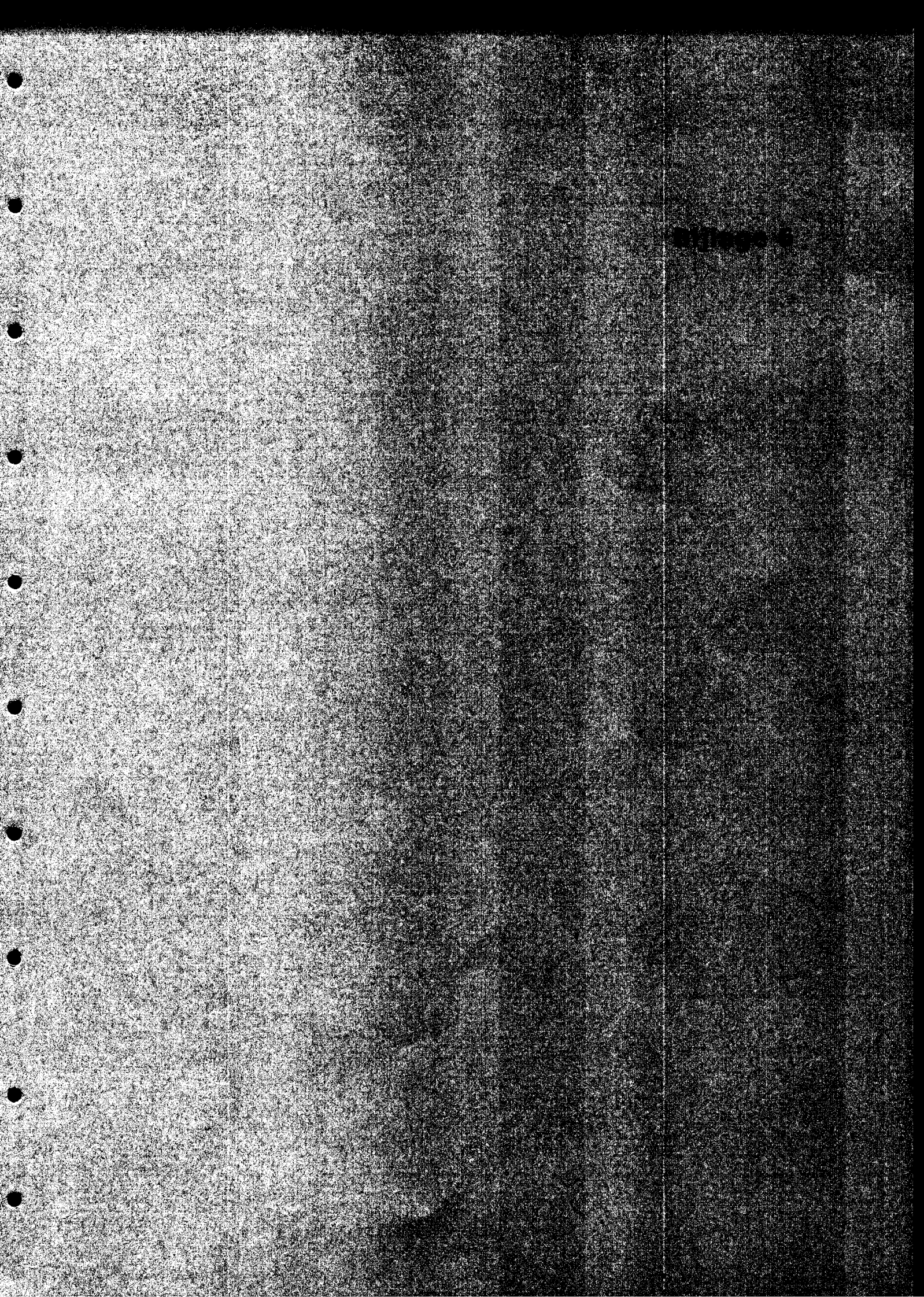
Page 5

**Bijlage 5 bij overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein GAE**

**Percelen als bedoeld in artikel 4.2 van de overeenkomst**

<b>Kadastrale kenmerken</b>	<b>Oppervlakte</b>	<b>Omschrijving</b>
Vries T 1389	4.40.90	Grasland/trafo/landingslichten en-terrein
Vries E 2618	31.79.35	Landingsterrein
Eelde C 2299	3.33.45	Grasland +landingslichten
Eelde D 4972	130.92.45	Vliegveld/gebouwen/wegen
Totaal	170.46.15 ha	





## Bijlage 6 bij overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein GAE

### Percelen als bedoeld in artikel 4.3 van de overeenkomst

Kadastrale Kenmerken	Oppervlakte/ha	Omschrijving	Erfpachtcanon (*)
Eelde D 4232	0.03.45	Hangar +erf	€ 917
Eelde D 4245	0.01.94	Kantine + terras	€ 830
Eelde D 4593	0.22.25	Hangar + platform	€ 6.158
Eelde D 4594	0.01.22	Houten Barak + erf	€ 325
Eelde D 4595	0.15.45	Gebouw+hangar+erf	Zie perceel D 4601
Eelde D 4597	0.18.85	Restaurant + terras	€ 5.790
Eelde D 4601	0.01.86	Parkeerplaatsen	€ 4.192
Eelde D 4755	0.15.35	Hangar+kantoor+erf	€ 31.528
Eelde D 4822	0.24.85	Hangar+platform	€ 14.185
Eelde D 4972	0.01.95	Gebouw	Zie perceel D 4593
Eelde D 4901	0.99.45	Gebouw studentenhuisvesting	€ 103.251
Eelde D 4919	2.12.80	Internaatschool	Zie perceel D 4901
Eelde D 4920	7.65.95	Voormalige studentenhuisvesting	Zie perceel D 4901
Eelde C 1846	0.10.00	Grasland	
Eelde E 1085	0.09.20	Bos	
Eelde E 1222	0.03.80	Bos	
Eelde E 2385	0.30.23	Grasland	
Eelde D 2890	2.57.10	Bos	
Eelde D 2897	0.06.57	GSM-ondergrond	€ 454
Eelde D 2905	2.40.30	Grasland	
Eelde D 3864	0.02.90	Water	
Eelde D 3926	0.00.45	Akkerland	
Eelde D 3935	0.48.53	Akkerland	
Vries T 1388	0.24.30	Grasland	
Totaal	18.18.75 ha		

(\*) Het betreft hier erfpachtcanon conform jaarr rekening GAE over 2001



Page 2

## **HYPOTHEEK**

Luchthaven Groningen Airport Eelde  
te Eelde-Paterswolde

Heden, vijftien december tweeduizend drie, verschijnen voor mij, mr. Frank Jan Oranje, notaris te 's-Gravenhage:

1. de heer Jeroen Meulendijks, wonende te (9712 VM) Groningen, Noorderhaven 70B, geboren te Amsterdam op twee mei negentienhonderd vijfenvijftig, van wie de identiteit is vastgesteld aan de hand van het op [\*\*] te Groningen afgegeven Nederlands paspoort met nummer: [\*\*], te dezen handelend:
  - a. voor zich, in zijn hoedanigheid van bestuurder van na te melden vennootschap; en
  - b. als schriftelijk gevolmachtigde van:  
de heer Machiel Albert Stutterheim, wonende te (9714 JJ) Groningen, Star Numanstraat 43, geboren te Apeldoorn op achttien maart negentienhonderd drieënvijftig, houder van het op [\*\*] te Groningen afgegeven Nederlands paspoort met nummer: [\*\*], bij het verstrekken van de volmacht handelend in zijn hoedanigheid van na te melden vennootschap,  
en als zodanig gezamenlijk bevoegd tot vertegenwoordiging van de naamloze vennootschap: **Groningen Airport Eelde N.V.**, nummer N.V.: 67.356 , statutair gevestigd te Groningen, kantoorhoudende te (9761 TK) Eelde, Machlaan 14A (correspondentieadres: Postbus 50, 9765 ZH Paterswolde), ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Drenthe onder nummer: 04049842, en als zodanig deze vennootschap vertegenwoordigend; en

2. de heer mr. René Albertus Spit, te dezen woonplaats kiezend ten kantore van Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn, advocaten en notarissen, te (2595 AA) 's-Gravenhage, Koningin Julianaplein 30, geboren te Hengelo (Overijssel) op achtentwintig december negentienhonderdnegenenzestig, te dezen handelend als schriftelijk gevolmachtigde van:  
De **Staat der Nederlanden** (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), met zetel te 's-Gravenhage en met adres: Plesmanweg 1, 2597 JG 's-Gravenhage.

#### **Inleiding. Overeenkomst.**

De comparanten, handelend als gemeld, verklaren:

- (i) De Staat der Nederlanden, hierna te noemen: **Staat**, en N.V. Groningen Airport Eelde, hierna te noemen: **Vennootschap**, hebben op vijftien december tweeduizend drie een overeenkomst gesloten inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein Groningen Airport Eelde, hierna aan te duiden als: **Overeenkomst**. Van de Overeenkomst wordt een kopie als **Bijlage 1** aan deze akte gehecht.
- (ii) In de Overeenkomst zijn de Staat en de Vennootschap overeengekomen dat door de Vennootschap ten behoeve van de Staat een recht van hypotheek en een pandrecht wordt verleend op de in deze akte omschreven goederen, tot zekerheid voor de voldoening van al hetgeen de Vennootschap aan de Staat nu of te eniger tijd mocht blijken verschuldigd te zijn uit hoofde van de Overeenkomst.

#### **Hypotheekstelling.**

De Vennootschap verklaart bij deze tot zekerheid voor de voldoening van al hetgeen de Vennootschap aan de Staat nu of te eniger tijd mocht blijken verschuldigd te zijn uit hoofde van de Overeenkomst, ten behoeve van de Staat het recht van eerste hypotheek te verlenen tot een bedrag van **achttien miljoen zeshonderdtwintigduizend euro (€ 18.620.000,00)**, met rente en kosten begroot op negen miljoen driehonderdtienduizend euro (€ 9.310.000,00), dus tezamen en ten belope van zevenentwintig miljoen negenhonderddertigduizend euro (€ 27.930.000,00), op de navolgende goederen:

1. *het perceel grond met transformatorhuis en infrastructuur ten behoeve van een landingsterrein en landingslichten, gelegen te Vries, zonder adressering, kadastraal bekend gemeente Vries,*

- sectie T, nummer 1389, groot vier hectaren, veertig aren en negentig centiaren;*
2. *het perceel grond met infrastructuur ten behoeve van een landingsterrein, gelegen te Vries, zonder adressering, kadastraal bekend gemeente Vries, sectie E, nummer 2618, groot eenendertig hectaren, negenenzeventig aren en vijfendertig centiaren;*
  3. *het perceel grond met landingslichten, gelegen te Eelde-Paterswolde, zonder adressering, kadastraal bekend gemeente Eelde, sectie C, nummer 2299, groot drie hectaren, drieëndertig aren en vijfenveertig centiaren;*
  4. *het perceel grond met gebouwen en infrastructuur ten behoeve van de luchthaven te Eelde, plaatselijk bekend Burgemeester J.G. Legroweg (ongenummerd), dat een gedeelte uitmaakt van het perceel kadastraal bekend gemeente Eelde, sectie D, nummer 4972, ter grootte van ongeveer éénhonderddertig hectaren, drieënzeventig aren en dertien centiaren, zoals door de Vennootschap geheel verkregen, tezamen met het restende gedeelte van dit perceel, dat belast is met een recht van erfpacht ten behoeve van een derde,*

deze goederen hierna, tezamen met de hierna vermelde in pand te geven zaken, worden hierna aangeduid als: **Verbondene**.

#### **Pandrecht.**

De Vennootschap verklaart aan de Staat in pand te geven alle tegenwoordige en toekomstige:

- roerende zaken die volgens verkeersopvatting bestemd zijn om het Verbondene duurzaam te dienen en door hun vorm als zodanig zijn te herkennen en/of machinerieën en/of werktuigen die bestemd zijn om daarmee een bedrijf in, op of met het verbondene uit te oefenen;
- aan het Verbondene aangebrachte veranderingen en/of toevoegingen, met dien verstande dat van dit pandrecht worden uitgezonderd:
  - (i) die roerende zaken, die bestemd zijn om dat gedeelte van het Verbondene, zoals schetsmatig staat aangegeven op de aan deze akte als **Bijlage 2** te hechten en door partijen getekende situatietekening, hierna aan te duiden als: **Tekening**, duurzaam te dienen; en

- (ii) die aangebrachte veranderingen en toevoegingen, die aangebracht zijn of worden aan of op dat gedeelte van het Verbondene zoals schetsmatig staat aangegeven op de Tekening.

De Vennootschap verklaart dat hij tot deze verpanding bevoegd is alsmede dat op deze goederen geen beslag is gelegd en daarop geen ander beperkt rechten, dan ten behoeve van de Staat, rusten, behoudens de hiervoor in deze akte omschreven beperkte rechten.

**Algemene Bepalingen.**

De comparanten verklaren dat op deze hypotheekstelling van toepassing zijn de Algemene Bepalingen voor Hypotheekstelling, welke bepalingen zijn vastgesteld bij een akte, op vier juli negentienhonderd zevenennegentig voor mr. R.A. Gallas, notaris te 's-Gravenhage, verleden, en welke bepalingen zijn gedeponeed ter griffie van de Arrondissementsrechtbank te 's-Gravenhage onder nummer 70/1997.

De Vennootschap verklaart een exemplaar van deze Algemene Bepalingen voor Hypotheekstelling te hebben ontvangen, daarmede volledig bekend te zijn en deze te beschouwen als woordelijk in deze akte opgenomen.

In deze bepalingen komen onder meer de navolgende bepalingen en bedingen voor:

a. **Parate executie**

Indien de Schuldenaar in verzuim is met de voldoening van hetgeen waarvoor het recht van hypotheek is verleend, is de Staat bevoegd het Verbondene geheel of gedeeltelijk in het openbaar ten overstaan van een notaris te doen verkopen.

b. **Beding van niet verandering**

Het Verbondene mag niet, behoudens het hierna bepaalde en onverminderd het in de wet bepaalde, zonder schriftelijke toestemming van de Staat geheel of gedeeltelijk worden verwijderd, van inrichting, gedaante, aard of bestemming worden veranderd, geheel of ten dele met andere percelen worden verenigd, in gedeelten worden gesplitst of in waarde verminderd worden.

De door de Vennootschap na hypotheekvestiging aangebrachte veranderingen of toevoegingen aan het Verbondene mogen niet worden weggenomen en zullen mede tot onderpand voor de vordering strekken.

Het beding van niet verandering is niet van toepassing op dat gedeelte van het Verbondene zoals schetsmatig staat aangegeven op de Tekening.

c. **Huurbeding**

Voorts zal zonder schriftelijke toestemming van de Staat het Verbondene niet mogen worden verhuurd, verpacht of op enige andere wijze in gebruik gegeven. Zodanige overeenkomsten zullen behoudens schriftelijke toestemming niet vernieuwd mogen worden en optiejaren zullen zonder schriftelijke toestemming van de Staat niet toegestaan mogen worden. Vooruitbetaling van huur, pacht of vergoedingen van andere aard zal niet mogen plaats vinden dan over maximaal drie maanden respectievelijk voor wat pacht betreft maximaal zes maanden. Nog te vervallen huren, pachten, renten of andere inkomsten zullen niet mogen worden vervreemd of verpand, behoudens verpanding ten behoeve van de Staat.

Het huurbeding is niet van toepassing op dat gedeelte van het Verbondene zoals schetsmatig staat aangegeven op Tekening.

d. **Beheersbeding**

De Staat is bevoegd om, ingeval de Schuldenaar in zijn verplichtingen jegens de Staat in ernstige mate tekortschiet en de president van de rechtbank haar machtiging verleent, het Verbondene geheel of gedeeltelijk in beheer te nemen.

e. **Beding van ontruiming**

De Staat is bevoegd om, indien zulks met het oog op de executie is vereist, het Verbondene onder zich te nemen en te verlangen dat dan ontruiming plaats heeft, zoodig uit kracht van de grosse van de akte.

f. **Beding van gezamenlijke executie**

Is voor hetgeen waarvoor het recht van hypotheek tot waarborg strekt tevens een pandrecht gevestigd op roerende zaken dienstig aan het Verbondene, dan is de Staat bevoegd de verpande en verhypothekeerde goederen tezamen te executeren volgens de voor de hypotheek geldende regels.

g. **Beding kennisgeving schade**



Van alle schade aan het Verbodene of van elk gebrek dat de waarde van het Verbodene ernstig vermindert, moet terstond zo uitvoerig mogelijk aan de Staat opgave worden gedaan.

h. **Beding opzegging**

De Vennootschap verleent aan de Staat het recht om te allen tijde het in de akte verleende hypotheekrecht en/of de pandrechten op te zeggen.

**Bezwaren.**

1. Het Verbodene is niet met hypotheek bezwaard.
2. Het Verbodene is niet met andere beperkt rechten bezwaard dan met de hiervoor in de omschrijving van het Verbodene genoemde beperkte rechten.

**Eigendomsverkrijging.**

1. Het Verbodene is door de Vennootschap (destijds genaamd: N.V. Luchthaven Eelde) als volgt in eigendom verkregen:
  - (i) het hiervoor sub 1 omschreven registergoed is verkregen bij de op negenentwintig april negentienhonderd zesenzeventig voor een waarnemer van M. Buining, destijds notaris te Vries, verleden akte houdende ruilverkaveling, van welke akte een afschrift op negenentwintig april negentienhonderd zesenzeventig in de openbare registers voor registergoederen te Assen, in register Hypotheken 4, deel 2973, nummer 1, is ingeschreven;
  - (ii) het hiervoor sub 2 omschreven registergoed is verkregen:
    - a. voor zover afkomstig uit de oude kadastrale percelen 2003, 2482, 2548 en 2547, door inschrijving op achtentwintig december negentienhonderd zesenvijftig in de openbare registers voor registergoederen te Assen, in register Hypotheken 4, deel 1977, nummer 60, van een afschrift van de op tweeëntwintig december negentienhonderd zesenvijftig voor de waarnemer van P.M.F. Verhoeff, destijds notaris te Utrecht, verleden akte van levering, houdende:
      - kwijting voor de betaling van de koopprijs; en
      - afstand van het recht om ontbinding van de overeenkomst te vorderen op grond van het

- bepaalde in de artikelen 1302 en 1303, vierde boek, Burgerlijk Wetboek (oud); en
- b. voor zover afkomstig uit de oude kadastrale percelen 1293, 1294, 1295, 2004, 2546, 2553, 2604, 2607 en 2613, door inschrijving op drieëntwintig augustus negentienhonderd zevenenvijftig in de openbare registers voor registergoederen te Assen, in register Hypotheken 4, deel 1994, nummer 145, van een afschrift van de op tweeëntwintig augustus negentienhonderd zevenenvijftig voor genoemde notaris P.M.F. Verhoeff verleden akte van levering, houdende:
- kwijting voor de betaling van de koopprijs; en
  - afstand van het recht om ontbinding van de overeenkomst te vorderen op grond van het bepaalde in de artikelen 1302 en 1303, vierde boek, Burgerlijk Wetboek (oud);
- (iii)** het sub 3 omschreven registergoed is verkregen, voor zover afkomstig uit het oude kadastrale perceel 1851, door inschrijving in de openbare registers voor registergoederen te Assen van het hiervoor onder (ii).b vermelde afschrift;
- (iv)** de sub 4 omschreven registergoed is verkregen:
- a. voor zover afkomstig uit de oude kadastrale percelen 2689, 2704, 2751, 2753, 2887 en sectie E, 1879 en 1890, door inschrijving op achtentwintig december negentienhonderd zesenvijftig in de openbare registers voor registergoederen te Assen, in register Hypotheken 4, deel 1977, nummer 60, van een afschrift van de tweeëntwintig december negentienhonderd zesenvijftig voor een waarnemer van voornoemde notaris Verhoeff verleden akte van levering, houdende:
- kwijting voor de betaling van de koopprijs; en
  - afstand van het recht om ontbinding van de overeenkomst te vorderen op grond van het bepaalde in de artikelen 1302 en 1303, vierde boek, Burgerlijk Wetboek (oud);



- b. voor zover afkomstig uit de oude kadastrale percelen 2683, 2752, 2903 en sectie E, 1872, 1874, ,1876, 1882, 1884, 1892, 1894, 1907, 1908 en 1919, door inschrijving in de openbare registers voor registergoederen te Assen van het hiervoor onder (ii).b vermelde afschrift;
- c. voor zover afkomstig uit de oude kadastrale percelen 2754 en sectie E, 1902, door inschrijving op zevententwintig november negentienhonderd zevenenvijftig in de openbare registers voor registergoederen te Assen, in register Hypotheken 4, deel 2001, nummer 19, van een afschrift van de op acht november negentienhonderd zevenenvijftig voor mr. A.W. Westra van Holthe, destijds notaris te Zuidlaren verleden akte van ruiling, houdende:
- afstand van het recht om ontbinding van de overeenkomst te vorderen op grond van het bepaalde in de artikelen 1302 en 1303, vierde boek, Burgerlijk Wetboek (oud);
- d. voor zover afkomstig uit de oude kadastrale percelen 2886 en 2885, door inschrijving op eenendertig januari negentienhonderd negentachtig in de openbare registers voor registergoederen te Assen, in register Hypotheken 4, deel 4469, nummer 26, van een afschrift van de op dertig januari negentienhonderd negentachtig voor mr. J. Kuipers, destijds notaris te Groningen, verleden akte van levering, houdende:
- kwijting voor de betaling van de koopprijs; en
  - afstand van het recht om ontbinding van de overeenkomst te vorderen op grond van het bepaalde in de artikelen 1302 en 1303, vierde boek, Burgerlijk Wetboek (oud);
2. Bij de op negen juni negentienhonderd tweeënnegentig voor mr. J. Kuipers, notaris te Groningen, verleden akte van statutenwijziging is de naam "N.V. Luchthaven Eelde" gewijzigd in: Groningen Airport Eelde N.V.

**Goedkeuring Raad van Commissarissen.**

De Raad van Commissarissen van de Vennootschap heeft op een december tweeduizend drie zijn goedkeuring verleend aan het bezwaren van de in deze omschreven registergoederen, zoals vereist op grond van het bepaalde in artikel 11, lid 3, letter n, van de statuten van de Vennootschap, waarvan blijkt uit de notulen van de vergadering van de Raad van Commissarissen van een december tweeduizend drie, waarvan een uittreksel aan deze akte wordt gehecht.

**Woonplaatskeuze.**

De comparanten verklaren dat de Vennootschap en de Staat voor de tenuitvoerlegging van deze akte woonplaats kiezen ten kantore van de notaris, bewaarder van deze minuut, thans met adres: Koningin Julianaplein 30, Gebouw Babylon, 2595 AA 's-Gravenhage.

**Aanvaarding.**

De comparant sub 2 genoemd, handelend in zijn vermelde hoedanigheid, verklaart de hiervoor gedane schuldbekentenis, het verleende recht van hypotheek en de verdere verbintenissen en verpandingen alsmede de verleende volmachten en afstand van rechten onder voormelde en te dezen van toepassing verklaarde Algemene Bepalingen voor Hypotheekstelling, aan te nemen.

**Volmacht.**

Van de volmachten blijkt uit:

- een op vijftien december tweeduizend drie voor mr. J. Kuipers, notaris te Groningen, verleden akte van volmacht, waarvan een afschrift aan deze akte wordt gehecht; en
- een onderhandse akte van volmacht, welke aan deze akte wordt gehecht.

**Slot.**

De comparanten zijn mij, notaris, bekend.

WAARVAN AKTE in minuut is verleden te 's-Gravenhage op de datum in het hoofd dezer akte vermeld.

Na mededeling van de zakelijke inhoud van deze akte aan de comparanten en het geven van een toelichting daarop, hebben de comparanten verklaard voor het verlijden van deze akte gelegenheid te hebben gehad om van de inhoud van deze akte kennis te nemen en daarvan ook kennis te hebben genomen,

met de inhoud van deze akte in te stemmen en op volledige voorlezing daarvan geen prijs te stellen.

Onmiddellijk na voorlezing van in elk geval die gedeelten van deze akte, waarvan de wet voorlezing verplicht stelt, is deze akte vervolgens eerst door de comparanten en onmiddellijk daarna door mij, notaris, ondertekend om

## VOLMACHT

Hierbij verleen ik, J. Wallage in mijn hoedanigheid als Burgemeester van de gemeente Groningen, ter uitvoering van het terzake genomen collegebesluit nummer 14 d.d. 4 november 2003, volmacht aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen om namens de gemeente Groningen de overeenkomst betreffende "koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV" te ondertekenen tussen de Staat der Nederlanden enerzijds, en de provincies Drenthe en Groningen, alsmede de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo, anderszijds.

Deze volmacht wordt verleend onder het voorbehoud dat de gemeenteraad van Groningen:

- instemt met het betalen van een vaste exploitatiebijdrage gedurende tien jaren van € 264.053 per jaar met ingang van 1 januari 2003
- instemt met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio.

Burgemeester

Groningen, 9 december 2003



**DIENST ONTWIKKELING**  
Postbus 860, 9400 AW ASSEN  
Noordersingel 33, tel.: 0592-366911  
E-mail: Dienst-Ontwikkeling@assen.nl  
fax: 0592-366231

Afd. BW  
Nr. ONT/2003-9396

### VOLMACHT

Hierbij verleen ik, D. van As-Kleijwegt in mijn hoedanigheid van burgemeester van Assen, ter uitvoering van het terzake genomen collegebesluit nummer 48523 d.d. 4 november 2003, volmacht aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen om namens de gemeente Assen de overeenkomst betreffende "koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV" te ondertekenen tussen de Staat der Nederlanden enerzijds, en de provincies Drenthe en Groningen, alsmede de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo, anderszijds.

Nadrukkelijk wordt hierbij gesteld dat deze volmachtverstrekking, en daarmee dus ook de ondertekening, plaatsvindt onder de ontbindende voorwaarde dat de gemeenteraad van de gemeente Assen in haar vergadering op 18 december 2003 niet instemt met het aangaan van bovengenoemde overeenkomst.

ASSEN, 9 december 2003

Hoogachtend,  
de burgemeester van Assen,

*Provinciehuis*  
Westerbrink 1  
Assen

Postbus 122  
9400 AC Assen

Telefoon  
(0592) 36 55 55  
Telefax  
(0592) 36 57 77

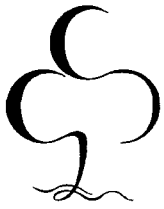
## VOLMACHT

Hierbij verleen ik, A.L. ter Beek, in mijn hoedanigheid als Commissaris van de Koningin in Drenthe, ter uitvoering van het terzake genomen collegebesluit d.d. 5 november 2003, kenmerk 45/6.14/2003010168, volmacht aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen om namens de provincie Drenthe de overeenkomst betreffende "koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV" te ondertekenen tussen de Staat der Nederlanden enerzijds, en de provincies Drenthe en Groningen, alsmede de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo, anderszijds.

Nadrukkelijk wordt hierbij gesteld dat deze volmachtverstrekking, en daarmee dus ook de ondertekening, plaatsvindt onder de ontbindende voorwaarde dat Provinciale Staten van de provincie Drenthe in zijn vergadering op 17 december 2003 niet instemt met het aangaan van bovengenoemde overeenkomst.

Assen, december 2003





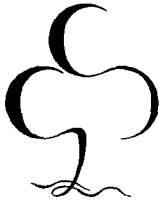
## VOLMACHT

Hierbij verleen ik, mr. H.W. Pannekoek, in mijn hoedanigheid van Burgemeester van de gemeente Tynaarlo, ter uitvoering van het ter zake genomen collegebesluit nummer B7, d.d. 4 november 2003, volmacht aan de heer J.G.M. Alders, Commissaris van de Koningin in Groningen om namens de gemeente Tynaarlo de overeenkomst betreffende "koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV" te ondertekenen tussen de Staat der Nederlanden enerzijds, en de provincies Drenthe en Groningen, alsmede de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo, anderzijds.

Aldus opgemaakt te Zuidlaren,

op // december 2003,

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlage[n]
/	/	/	Volmacht
Behandeld door	Doorkiesnummer	Zuidlaren	
de heer mr. W.B. Aardema	050 – 40 99 728	11 december 2003	



Aan:  
De CdK van de Provincie Groningen,  
de heer J.G.M. Alders  
Postbus 855  
9700 AW GRONINGEN

Onderwerp: ondertekening overeenkomst aandelenoverdracht GAE NV.

Geachte heer Alders,

Hierbij ontvangt u de volmacht om namens de gemeente Tynaarlo de overeenkomst voor de aandelenoverdracht GAE NV tussen regio en Rijk, te ondertekenen.

Voor alle duidelijkheid benadrukken wij dat ondertekening van dit contract namens de gemeente Tynaarlo plaatsvindt met inachtneming van het volgende:

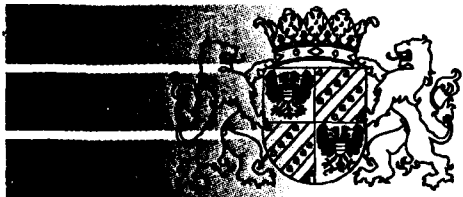
Voor de gemeente Tynaarlo vormt het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven een belangrijke basis voor ondertekening. Dit ontwikkelingsperspectief is neergelegd in het "realistische scenario" in het businessplan van de luchthaven. Wij benadrukken dat dit scenario de grondslag vormt voor het aangaan van de inspanningsverplichting zoals vastgelegd in artikel 5.1 van bovengenoemd contract.

Dit betekent dat wij het gemeentelijk aandeelhouderschap volledig zullen heroverwegen als er door onvoorziene omstandigheden geen onherroepelijk aanwijzingsbesluit voor de baanverlening komt.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders



## **Bijlage 6.**



# gedeputeerde staten van de provincie groningen

Martinierkhof 12  
9712 JG Groningen  
tel. 050 - 316 49 11  
e-mail: info@provinciegroningen.nl

Postbus 610  
9700 AP Groningen  
fax 050 - 316 49 33  
www.provinciegroningen.nl

Aan de leden van Provinciale Staten

Groningen, 11 DEC. 2003

Behandeld door :  
Telefoonnummer :  
Antwoord op :  
Bijlagen : 3

Onderwerp : Groninger Airport Eelde

Geachte dames en heren,

Ten behoeve van de behandeling van Voordracht nr. 38/2003 in uw vergadering van 17 december doen wij u nog volgende informatie toekomen.

Allereerst doen wij u de laatste versies van de Overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein Groningen Airport Eelde alsmede de Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde N.V toekomen. De, ter informatie bij de voordracht gevoegde versies, vervallen hierbij.

Over de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State voor de met het Rijk te maken afspraken zoals die zijn neergelegd in de Statenvoordracht valt nog het volgende op te merken.

De uitspraak van de Raad van State zorgt in feite alleen voor vertraging in de baanverlenging. Hoewel er momenteel nog geen volledige duidelijkheid bestaat over de exacte omvang van de aanvullende MER-onderzoeken is er al veel (aanvullend) onderzoek gepleegd.

Daarnaast zal het gebruik van de vereiste nieuwe norm in plaats van de KE-norm voor de berekening van de geluidsc contouren naar de huidige inzichten niet te veel veranderingen met zich mee brengen. Het is dan ook niet te verwachten dat de kosten van baanverlenging, en dan in het bijzonder voor grondverwerving en eventuele amovering van woningen, substantieel zullen wijzigen.

In financiële zin betekent de vertraging dat het break-even point later zal worden bereikt. In het businessplan is rekening gehouden met ingebruikstelling van de verlengde baan in 2005 en dat zal door de uitspraak van de Raad van State naar verwachting één tot twee jaar opschuiven. Gezien de solvabiliteit van de luchthaven kan het twee jaar langer met verlies draaien worden opgevangen binnen de normale exploitatie.

Meerkosten tengevolge van algemene prijsstijgingen kunnen naar verwachting worden bestreden uit de renteinkomsten van de € 18,62 miljoen.

Hierbij zij nadrukkelijk opgemerkt dat artikel 2.3. van de overeenkomst inzake de baanverlenging stelt dat indien het Aanwijzingsbesluit niet uiterlijk op 1 juni 2006 onherroepelijk is geworden "Partijen met elkaar in overleg zullen treden".

In de onderhavige Statenvoordracht 38/2003 wordt tevens gevraagd in te stemmen met gewijzigde statuten. Inmiddels is gebleken dat de Raad van Commissarissen nog niet tot een definitief oordeel over de voorstellen is gekomen. Het besluit dient derhalve op dat punt gewijzigd te worden. Bijgevoegd treft u een aldus gewijzigd besluit aan.

Afsluitend kunnen wij u mededelen dat conform de toezegging in de Statencommissie er over de onderhavige Voordracht een extra vergadering is ingelast van de Commissie Economie en Mobiliteit. Deze vindt plaats op maandag 15 december om 16.00 uur in de Statenzaal.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten der provincie Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.

**gewijzigd besluit**

Nr.

38/2003

**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 11 november 2003, nr. 2003-19.448, EZ;

**BESLUITEN:**

1. Zich samen met de andere regionale aandeelhouders in te spannen de luchthaven in stand te houden. Daarvoor zullen zij onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd;
2. In te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 308.062 met ingang van 1 januari 2003;
3. In te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (Drenthe-Groningen-Groningen-Assen-Tynaarlo);
4. Kennis te nemen van het businessplan.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.



---

11 november 2003  
Nr. 2003-19.448, EZ

Nummer 38/2003

---

**Voordracht** van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen  
inzake aandelenoverdracht en baanverlenging van Groningen Airport Eelde  
N.V.

---

**SAMENVATTING:**

Na langdurige onderhandelingen met het Rijk is uiteindelijk overeenstemming bereikt over de definitieve uitwerking van de wens van het Rijk om terug te treden als aandeelhouder van Groningen Airport Eelde N.V.. Eind 2001 was reeds overeenstemming bereikt over de afkoop van de verliesbijdrage. Thans is aan de orde de daadwerkelijke overdracht van de aandelen alsmede de hieraan door het Rijk gekoppelde kosten van de baanverlenging. Dit laatste betreft weliswaar een overeenkomst tussen het rijk en de vennootschap, maar kan niet worden los gezien van de overeenkomst die met de regio gesloten dient te worden over de aandelenoverdracht.

## Inleiding

In augustus/september jongstleden zijn Staten- en Raadscommissies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo geïnformeerd over de stand van zaken inzake de onderhandelingen met het Rijk over de baanverlenging en de aandelenoverdracht van Groningen Airport Eelde N.V. (GAE). De afgelopen maanden hebben besprekingen met het Rijk plaatsgevonden om het resultaat op hoofdlijnen van de onderhandelingen te verwoorden in contracten. Nu de tekst van deze contracten rond is leggen wij u conform afspraak een aantal zaken ter besluitvorming voor.

In deze nota gaan we achtereenvolgens in op de huidige verhoudingen in aandelen (1), gevolgd door de gewijzigde positie van het rijk m.b.t. de regionale luchthavens (2) de uitkomsten van de onderhandelingen met het Rijk inclusief de hieruitvoortvloeiende contracten (3) de toekomst van GAE N.V. (4) en besluitpunten voor de regio (5).

### 1. Huidige aandelenverhouding en verliesbijdrage

Het Rijk heeft momenteel 80% van de aandelen en de regio 20%. Conform de overeenkomst uit begin jaren negentig draagt het rijk voor 40% bij in de afdekking van het verlies tegen de regio 60%.

De totale verliesbijdrage was gemaximaliseerd op € 1.701.675 (f3,75 mln). Dit betekent maximaal € 1.021.005 voor de regio en € 680.670 voor het Rijk (resp. f 2,25 en f 1,5 mln.).

De huidige verdeling van de aandelen en de verliesbijdrage is aangegeven in onderstaande tabel. Hierbij valt op te merken dat de bijdrage sinds begin jaren negentig niet is geïndexeerd.

Aandeelhouder	Aandeel	Percentage verliesbijdrage	Maximale verliesbijdrage
Rijk	80.0%	40%	680.670
Provincie Groningen	5.9%	18,1%	308.062
Provincie Drenthe	5.0%	18,1%	308.062
Gemeente Groningen	5.0%	15,5%	264.053
Gemeente Assen	3.0%	6,2%	105.621
Gemeente Tynaarlo	1.0%	2,1%	35.207
Gemeente Noordenveld*)	0.1%	-	-
<b>Totaal</b>	<b>100.0%</b>	<b>100%</b>	<b>€ 1.701.675</b>

\*) De gemeente Noordenveld (Roden) draagt sinds 1992 niet meer bij in het verlies. Haar theoretische verliesbijdrage is evenredig verdeeld over de overige regionale aandeelhouders.

## 2. De gewijzigde positie van het rijk m.b.t. de regionale luchthavens

In 1997 gaf het Rijk te kennen zijn betrokkenheid bij de regionale luchthavens in sterke mate te willen terugbrengen (Nota Regionale Luchthavenstrategie, RELUS). Op 12 december 2001 heeft het Rijk daartoe een contract gesloten met GAE N.V. waarin de rijksbijdrage in de verliezen is afgekocht. Tevens zijn afspraken vastgelegd over vergoedingen ter compensatie van het verbod op groot lesverkeer en de aanleg van een afwateringssysteem. Bij elkaar gaat het om een bedrag van circa € 10 miljoen (f 22 mln.).

Bij deze overeenkomst hoort de afspraak dat de regionale aandeelhouders 10 jaar lang hun maximale verliesbijdrage in de exploitatie van de luchthaven inbrengen. GAE N.V. heeft met het Rijk de afspraak de luchthaven tenminste tot eind 2015 te exploiteren. Voor deze afspraak is het Businessplan als basis genomen. Voor de inspanning van de aandeelhouders geldt de afspraak met het Rijk zoals verwoord onder punt 5. Ook hierbij is het businessplan als uitgangspunt gebruikt. Verder is in deze overeenkomst een koppeling gelegd met de baanverlenging en de overdracht van de Rijksaandelen. Zoals bekend is doorgang van de baanverlenging afhankelijk van een uitspraak van de Raad van State. Het Rijk ziet de afkoop in de verliezen, de financiering van de baanverlenging en de aandelenoverdracht als samenhangende onderwerpen. Het sluiten van het contract in 2001 is gevolgd door een lang traject van onderhandelingen met het rijk over de aandelenoverdracht en de financiering van de baanverlenging.

## 3. Uitkomsten onderhandeling

Het resultaat van de onderhandelingen met het Rijk is, zoals u in augustus/september is meegedeeld, in hoofdlijnen dat de aandelen van het Rijk 'om niet' zullen overgaan naar de regionale aandeelhouders en dat door het Rijk voor de baanverlenging een bedrag van € 18,62 miljoen zal worden betaald. Het Rijk heeft in haar finale onderhandelingen duidelijk gemaakt dat dit voor beide onderdelen het maximaal haalbare is. De afgelopen maanden is gewerkt aan het omzetten van dit resultaat in twee overeenkomsten. Te weten een contract van het Rijk met de regionale overheden over de aandelen en een overeenkomst tussen het rijk en de directie van GAE N.V. voor wat betreft de baanverlenging.

### Aandelenoverdracht

De aandelen worden om niet overgedragen, d.w.z. dat een symbolisch bedrag van € 6 per aandeel dient te worden betaald.

In de onderhandelingen met het Rijk is duidelijk geworden dat men hieraan echter strikte voorwaarden wenst te verbinden.

De belangrijkste daarvan is dat het Rijk over een lange periode (op onderdelen tot 2043) wil dat GAE N.V. dan wel de aandeelhouders het Rijk een percentage variërend tussen 40% en 80% terugbetalen van de opbrengst bij het vervreemden van gronden respectievelijk het overdragen van aandelen.

Achtergrond hiervan is dat het Rijk over langere periode wil meedelen in de eventuele waardevermeerdering van het luchthaventerrein.

Deze termijn is wellicht langer dan gebruikelijk bij dergelijke contracten.

Materieel treft dit de aandeelhouders echter niet omdat de aandeelhouders het voornemen hebben de luchthaven langdurig te (laten) exploiteren.

### Baanverlenging

Er is € 18,62 miljoen beschikbaar voor de baanverlenging, inclusief de hiervoor benodigde verwerving van gronden en aanpassing van de oude baan om de totale baan op een gelijke sterkte en stroefheid te brengen.

Zowel t.a.v. de begroting voor de baanverlenging als de verwerving heeft GAE N.V. gebruik gemaakt van de expertise van ervaren adviesbureaus en de met onteigening ervaren Dienst Landelijk Gebied om hiermee een zo betrouwbaar mogelijke inschatting te krijgen van de hoogte van de kosten.

De overtuiging bestaat dat, via zorgvuldig plannen en aanbesteden, het zoeken van combinaties met reguliere onderhouds- en beheerswerkzaamheden, het met deze Rijksbijdrage zondermeer mogelijk is om de baanverlenging c.a. uit te voeren zonder additionele bijdragen.

Voor de precieze inhoud van de overeenkomst tussen het Rijk en de regionale aandeelhouders over de aandelenoverdracht en van de overeenkomst tussen het Rijk en de luchthaven over de baanverlenging (inclusief bijlage over de onderdelen die in aanmerking komen voor financiering door het Rijk) wordt verwezen naar de bijgevoegde overeenkomsten.

## **4. De toekomst van de luchthaven**

Na finale afronding van het onderhandelingstraject met het Rijk en alle daaruit voortvloeiende zaken zal GAE N.V. kunnen opereren in rustiger vaarwater. De wensen en verwachtingen zijn dan helder evenals de financiële afspraken met de overheden.

De financiële toekomst van de luchthaven is af te lezen uit het daartoe opgestelde businessplan.

In het businessplan, dat is opgesteld met behulp van luchtvaartexperts, is gewerkt met verschillende scenario's. Het middenscenario heeft een aantal aannames die het meest realistisch worden geacht.

De prognose in het middenscenario is dat in 2015 het break even point wordt bereikt.

Bijgevoegd treft u een samenvatting van het businessplan aan met daarin o.a. de aannames die ten grondslag liggen aan het geprognoseerde break even point.

Voorts ligt het businessplan voor de statenleden ter vertrouwelijke inzage in de Statenkast

## **5. Beslispunten regio**

Voortvloeiend uit de onderhandelingen met het Rijk en de op basis daarvan opgestelde contracten moeten de regionale aandeelhouders een besluit nemen over een aantal zaken.

### Voortbestaan luchthaven

De regionale aandeelhouders dienen zich uit te spreken dat zij zich inspannen om de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe ondermeer hun publiek- en

privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd (artikel 5.1 contract aandelenoverdracht).

#### Exploitatiebijdrage

Voor een periode van 10 jaar jaarlijks, met ingang van 1 januari 2003, dienen de regionale aandeelhouders een vaste exploitatiebijdrage betalen aan GAE N.V. volgens de sinds jaar en dag gehanteerde verdeelsleutel.

Deze afspraak was een bindende voorwaarde voor de afkoop van de Rijksverliesbijdrage uit de overeenkomst van 2001. Voor de verdeling over de aandeelhouders wordt verwezen naar onderstaande tabel.

Aandeelhouder	Aandeel	Vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage
Provincie Groningen	30%	308.062
Provincie Drenthe	30%	308.062
Gemeente Groningen	26%	264.053
Gemeente Assen	10%	105.621
Gemeente Tynaarlo	4%	35.207
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>€1.021.005</b>

De aandelenoverdrachtsregeling en de betaling door de Regio van tien jaar lang de maximale exploitatiebijdrage is, evenals de afkoopbijdrage van het Rijk, gebaseerd op het ontwikkelingsperspectief van de exploitatie van de luchthaven zoals neergelegd in het businessplan.

Voor alle regionale aandeelhouders staat, naar de huidige inzichten, vast dat het met ingang van 1 januari 2003 gedurende tien jaar betalen van de maximale regionale exploitatiebijdrage, tezamen met de met het Rijk in de overeenkomsten vastgelegde afspraken, voldoende financieel perspectief biedt aan de luchthaven voor een op termijn gezonde luchthavenexploitatie (break even point in 2015).

#### Verdeling Rijksaandelen

De Rijksaandelen worden verdeeld over de overige aandeelhouders. Het voorstel is om in het totale aandelenpakket de verhouding in overeenstemming te brengen met de huidige verhouding in de exploitatiebijdrage (provincie Groningen 30, provincie Drenthe 30, gemeente Groningen 26, gemeente Assen 10 en gemeente Tynaarlo 4).

#### Wijziging Statuten

Er zal een wijziging van de statuten moeten plaatsvinden teneinde de nieuwe aandelensituatie te kunnen effectueren. Deze statutenwijziging zal op de agenda staan van de eerstvolgende Algemene Vergadering die op zijn vroegst op 19 december 2003 kan plaatsvinden, d.w.z. na behandeling van het onderhavige voorstel c.q. voordrachten aan Raden en Staten, in alle Colleges. In bijgevoegde notitie is aangegeven wat de belangrijkste veranderingen zullen zijn. Een definitief concept wordt thans door de notaris opgesteld. Deze zullen wij u zo spoedig mogelijk doen toekomen. Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 11 november 2003

Gedeputeerde Staten der provincie Groningen:

J.G.M. Alders , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.



**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 11 november 2003, nr. 2003-19.448, EZ;

**BESLUITEN:**

1. Zich samen met de andere regionale aandeelhouders in te spannen de luchthaven in stand te houden. Daarvoor zullen zij onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd;
2. In te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 308.062 met ingang van 1 januari 2003;
3. In te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (Provincie Drenthe - Provincie Groningen - Gemeenten Groningen-Assen-Tynaarlo);
4. In te stemmen met de voorgestelde wijziging van de statuten van Groningen Airport Eelde N.V..

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 5 november 2003, kenmerk 45/6.14/200301016E;

**BESLUITEN:**

- I. dat zij zich samen met de andere regionale aandeelhouders inspannen Groningen Airport Eelde in stand te houden. Daarvoor zullen zij onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aarwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd;
- II. in te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 308.062,-- met ingang van 1 januari 2003;
- III. in te stemmen met het ten laste brengen van de post Onvoorzien van € 22.180,-- in de jaren 2003 en 2004, zijnde het verschil tussen de geraamde verliesbijdrage en de nu op te nemen vaste exploitatiebijdragen en dit bedrag voor de jaren vanaf 2005 aan te merken als *pré*prioriteit;
- IV. in te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (Drenthe-Groningen-Groningen-Assen-Tynaarlo);
- V. kennis te nemen van het businessplan.

Assen, 4 februari 2004

Provinciale staten voorzicemd,

2003-2004.  
Bijlage raadsverslag.  
Nummer 169.

Groningen Airport Eelde.

Groningen, 8 december 2003.

Aan de raad,

In september jongstleden is uw raad geïnformeerd over de stand van zaken inzake de onderhandelingen met het Rijk over de baanverlenging en de aandelenoverdracht van Groningen Airport Eelde NV (GAE NV). Tegelijkertijd zijn de staten- en raadscommissies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Assen en Tynaarlo geïnformeerd. De afgelopen maanden hebben besprekingen met het Rijk plaatsgevonden om het resultaat op hoofdlijnen van de onderhandelingen te verwoorden in overeenkomsten.

In deze nota gaan we achtereenvolgens in op de huidige verhoudingen in aandelen (1), gevolgd door de gewijzigde positie van het Rijk met betrekking tot regionale luchthavens (2), de uitkomsten van de onderhandelingen met het Rijk inclusief de hieruit voortvloeiende overeenkomsten (3), de toekomst van de luchthaven (4) en tot slot consequenties van de overeenkomsten (5). Omwille van de leesbaarheid kent de hoofdtekst een beperkte mate van detaillering en wordt op verschillende plaatsen verwezen naar bijlagen.

*1. Huidige aandelenverhouding en verliesbijdrage.*

Het Rijk heeft momenteel 80% van de aandelen en de regio 20%. Conform de overeenkomst uit begin jaren negentig draagt het Rijk voor 40% bij in de afdekking van het verlies tegen de regio 60%. De totale verliesbijdrage is gemaximaliseerd op € 1.701.675,-. Dit betekent maximaal € 680.670,- voor het Rijk en € 1.021.005,- voor de regio.

De huidige verdeling van de aandelen en de verliesbijdrage is aangegeven in onderstaande tabel. Hierbij valt op te merken dat de bijdrage sinds begin jaren negentig niet is geïndexeerd.

Aandeelhouder	Aandelenbezit	Max. verliesbijdrage
Rijk	80.0%	680.670
Provincie Groningen	5.9%	308.062
Provincie Drenthe	5.0%	308.062
Gemeente Groningen	5.0%	264.053
Gemeente Assen	3.0%	105.621
Gemeente Tynaarlo	1.0%	35.207
Gemeente Noordenveld*)	0.1%	-
<b>Totaal</b>	<b>100.0%</b>	<b>€ 1.701.675</b>

\*) De gemeente Noordenveld (Roden) draagt sinds 1992 niet meer bij in het verlies.

### 2. De gewijzigde positie van het Rijk m.b.t. regionale luchthavens.

In 1997 gaf het Rijk te kennen zijn betrokkenheid bij de regionale luchthavens in sterke mate te willen terugbrengen (Nota Regionale Luchthavenstrategie, RELUS). Op 12 december 2001 heeft het Rijk daartoe een overeenkomst gesloten met GAE NV waarin de Rijksbijdrage in de verliezen is afgekocht. Tevens zijn afspraken vastgelegd over vergoedingen ter compensatie van het verbod op groot lesverkeer en de aanleg van een afwateringssysteem. Met deze overeenkomst is in totaal een bedrag van circa € 10 miljoen gemoeid. Dit bedrag is eind 2001 overgemaakt aan GAE NV

Bij deze overeenkomst hoort de afspraak dat de regionale aandeelhouders 10 jaar lang hun maximale verliesbijdrage in de exploitatie van de luchthaven inbrengen. GAE NV heeft met het Rijk de afspraak de luchthaven tenminste tot eind 2015 te exploiteren. Voor deze afspraak is het Businessplan als basis genomen. Voor de inspanning van de aandeelhouders geldt de afspraak met het Rijk zoals verwoord onder punt 5. Ook hierbij is het businessplan als uitgangspunt gebruikt.

Verder is in deze overeenkomst een koppeling gelegd met de baanverlenging en de overdracht van de rijksaandelen. Zoals bekend is doorgang van de baanverlenging afhankelijk van een uitspraak van de Raad van State. Het Rijk ziet de afkoop in de verliezen, de financiering van de baanverlenging en de aandelenoverdracht als samenhangende onderwerpen.

Het sluiten van het contract in 2001 is gevolgd door een lang traject van onderhandelingen met het Rijk over de aandelenoverdracht en de financiering van de baanverlenging.

### 3. Uitkomsten onderhandeling.

Het resultaat van de onderhandelingen met het Rijk is zoals u in september is meegedeeld in hoofdlijnen dat de aandelen van het Rijk onder een aantal voorwaarden 'om niet' zullen overgaan naar de regionale aandeelhouders en dat door het Rijk voor de baanverlenging een bedrag van € 18,62 miljoen zal worden betaald. Het Rijk heeft in haar finale onderhandelingen duidelijk gemaakt dat dit voor beide onderdelen het maximaal haalbare is.

De afgelopen maanden is gewerkt aan het omzetten van dit resultaat in twee overeenkomsten, te weten een overeenkomst met de regionale overheden over de koop en

verkoop van aandelen en een overeenkomst met de directie van GAE NV over de baanverlenging.

Wij hebben in onze vergadering van 4 november jl. besloten in te stemmen met de inhoud van beide overeenkomsten, en, onder voorbehoud van een positief besluit van uw raad aangaande de verliesbijdrage, akkoord te gaan met het aangaan van de "overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV".

*Korte inhoud van de overeenkomsten.*

Aandelenoverdracht.

De aandelen worden om niet overgedragen. In de onderhandelingen met het Rijk is duidelijk geworden dat het Rijk aan deze overeenkomst (en de overeenkomst over de baanverlenging) echter strikte voorwaarden wenst te verbinden. De belangrijkste daarvan is dat het Rijk over een lange periode (op onderdelen tot 2043) wil dat GAE NV dan wel de aandeelhouders het Rijk een percentage variërend tussen 40% en 80% terugbetalen van de opbrengst bij het vervreemden van gronden respectievelijk het overdragen van aandelen. Achtergrond hiervan is dat het Rijk over een langere periode wil meedelen in de eventuele waardevermeerdering van het luchthaventerrein. Deze termijn is wellicht langer dan gebruikelijk bij dergelijke contracten. Materieel treft dit de aandeelhouders echter niet direct omdat de aandeelhouders het voornemen hebben de luchthaven langdurig te (laten) exploiteren.

Baanverlenging.

Er is € 18,62 miljoen beschikbaar voor de baanverlenging, inclusief de hiervoor benodigde verwerving van gronden en aanpassing van de oude baan om de totale baan op een gelijke sterkte en stroefheid te brengen. Zowel t.a.v. de begroting voor de baanverlenging als de verwerving heeft GAE NV gebruik gemaakt van de expertise van ervaren adviesbureaus en de met onteigening ervaren Dienst Landelijk Gebied om hiermee een zo betrouwbaar mogelijke inschatting te krijgen van de hoogte van de kosten. De overtuiging bestaat dat, via zorgvuldig plannen en aanbesteden, het zoeken van combinaties met reguliere onderhouds- en beheerswerkzaamheden, het met deze rijksbijdrage zondermeer mogelijk is om de baanverlenging c.a. uit te voeren zonder additionele bijdragen van de regionale aandeelhouders.

Voor de precieze inhoud van de overeenkomst tussen het Rijk en de regionale aandeelhouders over de aandelenoverdracht en die tussen het Rijk en de luchthaven over de baanverlenging (inclusief bijlage over de onderdelen die in aanmerking komen voor financiering door het Rijk) wordt verwezen naar de ter inzage gelegde overeenkomsten.

Zoals reeds aangegeven hebben wij in onze vergadering van 4 november jl. besloten tot het aangaan van de overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen, onder voorbehoud van een positief besluit van uw raad aangaande de verliesbijdrage.

Wij zouden uw raad normaal gesproken vooraf hebben ingelicht over dit besluit, zodat uw raad in de gelegenheid was geweest wensen en bedenkingen ter zake ter kennis van ons college te kunnen brengen (artikel 169, lid 4 van de Gemeentewet). Vanwege de door het Rijk opgelegde tijdsdruk is vorenstaande procedure niet mogelijk gebleken.

4. *De toekomst van de luchthaven.*

Na finale afronding van het onderhandelingstraject met het Rijk en alle daaruit voortvloeiende zaken zal GAE NV kunnen opereren in rustiger vaarwater. De wensen en verwachtingen zijn dan helder evenals de financiële afspraken met de overheden.

De financiële toekomst van de luchthaven is af te lezen uit het daartoe opgestelde businessplan. In het businessplan, dat is opgesteld met behulp van luchtvaartexperts, is gewerkt met verschillende scenario's. Het middenscenario heeft een aantal aannames die het meest realistisch wordt geacht. De prognose in het middenscenario is dat in 2015 het break even point wordt bereikt. Ter visie ligt een samenvatting van het businessplan met daarin o.a. de aannames die ten grondslag liggen aan het geprognoseerde break even point. Voorts ligt het businessplan vertrouwelijk ter inzage in de visietrommel.

##### 5. *Consequenties overeenkomsten.*

Uit de onderhandelingen met het Rijk en de op basis daarvan opgestelde overeenkomsten vloeit een aantal consequenties voort die wij aan uw raad voorleggen.

##### Voortbestaan luchthaven.

De regionale aandeelhouders dienen zich uit te spreken dat zij zich inspannen om de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd (artikel 5.1 uit de overeenkomst over de aandelenoverdracht).

##### Exploitatiebijdrage.

Voor een periode van 10 jaar dient jaarlijks, met ingang van 1 januari 2003, een vaste exploitatiebijdrage van € 264.053,- betaald te worden aan GAE NV. Uitgangspunt hierbij is de sinds jaar en dag gehanteerde verdeelsleutel tussen de regionale aandeelhouders. Deze afspraak was een bindende voorwaarde voor de afkoop van de rijksverliesbijdrage uit de overeenkomst van 2001. Voor de verdeling over de aandeelhouders wordt verwezen naar onderstaande tabel.

Aandeelhouder	Aandelenbezit	Vaste jaarlijkse exploitatiebijdrage	Aandeel in exploitatiebijdrage (afgerond)
Provincie Groningen	30%	308.062	30%
Provincie Drenthe	30%	308.062	30%
Gemeente Groningen	26%	264.053	26%
Gemeente Assen	10%	105.621	10%
Gemeente Tynaarlo	4%	35.207	4%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>€1.021.005</b>	<b>100%</b>

De aandelenoverdrachtsregeling en de betaling door de Regio van tien jaar lang de maximale exploitatiebijdrage is, evenals de afkoopbijdrage van het Rijk, gebaseerd op het ontwikkelingsperspectief van de exploitatie van de luchthaven zoals neergelegd in het businessplan. Voor alle regionale aandeelhouders staat, op basis van het businessplan, vast dat het met ingang van 1 januari 2003 gedurende tien jaar betalen van de maximale regionale exploitatiebijdrage, tezamen met de met het Rijk in de overeenkomsten

vastgelegde afspraken, voldoende financieel perspectief biedt aan de luchthaven voor een op termijn gezonde luchthavenexploitatie (d.w.z. break even point in 2015).

#### Verdeling rijksaandelen.

De rijksaandelen worden verdeeld over de overige aandeelhouders. In de overeenkomst is opgenomen om in het totale aandelenpakket de verhouding in overeenstemming te brengen met de huidige verhouding in de regionale exploitatiebijdrage (provincie Groningen 30, provincie Drenthe 30, gemeente Groningen 26, gemeente Assen 10 en gemeente Tynaarlo 4).

#### Wijziging statuten.

Er zal een (beperkte) wijziging van de statuten plaatsvinden teneinde de nieuwe aandelensituatie te effectueren. Wij hebben inmiddels met de aanpassing van de statuten ingestemd. Deze statutenwijziging zal op de agenda staan van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 19 december 2003. De Raad van Commissarissen van de NV zal een kleine verandering ondergaan qua omvang en samenstelling (zo zal het Rijk niet langer 2 commissarissen benoemen).

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. in te stemmen dat de regionale aandeelhouders zich inspannen de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe ondermeer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd;
- II. tot de betaling gedurende tien jaren van een vaste exploitatiebijdrage van € 264.053,-- per jaar met ingang van 1 januari 2003;
- III. in te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (Drenthe - prov. Groningen - gem. Groningen - Assen - Tynaarlo);
- IV. kennis te nemen van de voorgestelde wijziging van de statuten van de NV Groningen Airport Eelde (een en ander te bekrachtigen in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 19 december 2003);
- V. kennis te nemen van het businessplan.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

A. Wink.

**> Raadsvoorstel / Raadsbesluit**
**Raadsvergadering van:** 18 december 2003

**Agenda nummer:** 18

**Datum:** 10 december 2003

**Onderwerp:**

Aandelenoverdracht en baanverlenging Groningen Airport Eelde (GAE)

18

**Voorstel:**

1. Positief staan ten opzichte van het aangaan door ons college van de overeenkomst met het rijk terzake van de aandelenoverdracht en positief staan ten opzichte van het aangaan van de overeenkomst tot baanverlenging door Groningen Airport Eelde met het rijk.
2. Op basis van deze overeenkomsten en de aannames van het realistisch scenario zoals genoemd in het businessplan van luchthaven GAE, uitspreken dat de gemeente Assen zich samen met de andere regionale aandeelhouders zal inspannen de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven (op basis van genoemd scenario) zo veel mogelijk wordt bevorderd.
3. Instemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste exploitatiebijdrage van € 105.621,- met ingang van 1 januari 2003.
4. Instemmen met de aandelenoverdracht door het rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (provincie Drenthe - provincie Groningen - gemeenten Groningen - Assen - Tynaarlo).

**Achtergrond:**

Ter voorbereiding van de besluitvorming in raden en staten hebben de regionale aandeelhouders van Groningen Airport Eelde een gezamenlijke voordracht opgesteld, waarin alle relevante informatie is opgenomen. Deze voordracht is de basis voor het raadsvoorstel en is er dan ook aangehecht.

**Argumenten:**

De voorgestelde afspraken over de baanverlenging en de financiering van de luchthaven bieden de luchthaven de mogelijkheid om in een stabiele, financieel zekere omgeving, gericht te werken aan de uitvoering van haar businessplan. Als volwaardige, goed geoutilleerde luchthaven versterkt GAE het vestigingsklimaat van de regio en draagt zij bij aan een gezonde werkgelegenheidsontwikkeling in die regio.

**Kanttekening:**

De afspraken zijn gestoeld op een businessplan waarin toekomstverwachtingen zijn verwerkt die niet met 100% zekerheid uit zullen komen. Het gaat echter om voorzichtige, realistische verwachtingen.

**Financiële toelichting:**

De regionale aandeelhouders hebben aan de luchthaven om een realistisch businessplan gevraagd en aan de hand daarvan bepaald dat de periode van tien jaar waarin de regio de maximale exploitatiebijdrage betaalt, voor nakoming van de inspanningsverplichting om de luchthaven in stand te houden in financiële zin in principe afdoende is.

**Communicatie:**

Persbericht na raadsbehandeling.

**Uitvoering en planning:**

Financiële overdracht 2003 t/m 2012.

**Controle:**

Jaarverslagen en aandeelhoudersvergaderingen.



Agenda nummer: 18

Tar inzage liggen voor raadsleden:

- Voordracht raad.
- Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen.
- Overeenkomst baanverlenging GAE inclusief bijlagen.
- Samenvatting businessplan.
- Bijlage statutenwijziging.

Het college van burgemeester en wethouders van Assen,

de burgemeester,  
mw. D. van As - Kleijwegt.

de secretaris,  
J.B. Mencke.

**Besluitvorming raad:**

De raad van de gemeente Assen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 10 december 2003;

besluit:

1. positief te staan ten opzichte van het aangaan door ons college van de overeenkomst met het rijk terzake van de aandelenoverdracht en positief staan ten opzichte van het aangaan van de overeenkomst tot baanverlenging door Groningen Airport Eelde met het rijk;
2. op basis van deze overeenkomsten en de aannames van het realistisch scenario zoals genoemd in het businessplan van luchthaven GAE, uit te spreken dat de gemeente Assen zich samen met de andere regionale aandeelhouders zal inspannen de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe ondermeer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven (op basis van genoemd scenario) zoveel mogelijk wordt bevorderd;
3. in te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste exploitatiebijdrage van € 105.621,- met ingang van 1 januari 2003;
4. in te stemmen met de aandelenoverdracht door het rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (provincie Drenthe - provincie Groningen - gemeenten Groningen - Assen - Tynaarlo).

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 18 december 2003.

De raad voornoemd,

, voorzitter

, griffier

Raadsbesluit nr. 7

Betreft: Aandelenoverdracht en baanverlenging GAE N.V.

---

De raad van de gemeente Tynaarlo;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 4 november 2003;

gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

**B E S L U I T:**

1. Positief te staan ten opzichte van het aangaan (door de luchthaven, danwel het college) van de overeenkomsten met het Rijk ter zake van respectievelijk de baanverlenging en de aandelenoverdracht.
2. Op basis van deze overeenkomsten en de aannames van het realistisch scenario zoals genoemd in het businessplan van luchthaven GAE, zich uit te spreken dat de gemeente zich zal inspannen de luchthaven in stand te houden. De regionale aandeelhouders zullen daartoe onder meer hun publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de luchthaven (op basis van genoemd scenario) zo veel mogelijk wordt bevorderd.
3. In te stemmen met de betaling gedurende tien jaren van een vaste exploitatiebijdrage van € 35.207,- met ingang van 1 januari 2003. Hierbij aan te tekenen dat de periode van tien jaar waarin door de Regio de maximale exploitatiebijdrage wordt betaald, naar de huidige inzichten, voor nakoming van bovenstaande inspanningsverplichtingen in financiële zin als afdoende wordt beschouwd.
4. In te stemmen met de aandelenoverdracht door het Rijk aan de regio waardoor de nieuwe verdeling uitkomt op 30-30-26-10-4 (provincie Drenthe - provincie Groningen - gemeente Groningen - gemeente Assen - gemeente Tynaarlo).
6. Kennis te nemen van het businessplan.

Zuidlaren, 16 december 2003.

De raad voornoemd,

## **Bijlage 7.**



# Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen

---

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



deel e: planologische kernbeslissing



AFSCHRIFT

AAN:  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 1a  
2513 AA 's-GRAVENHAGE

uw brief van

's-gravenhage.

uw kenmerk

22 december 1988

ons kenmerk

toestelnummer

onderwerp

RLD/VI/L 26744

bijlagen

verzonden

Vastgestelde PKB SBL.

2

Mijnheer de voorzitter,

./.

Hierbij bieden wij u de definitieve tekst aan van de planologische kernbeslissing van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, zoals die op 27 oktober 1987 door de Tweede Kamer is goedgekeurd en op 6 september 1988 door de Eerste Kamer. Daarmee is deze planologische kernbeslissing op grond van artikel 2a, lid 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van kracht geworden. De goedgekeurde tekst is gelijk aan de tekst van de gewijzigde regeringsbeslissing, aangezien de behandeling in de Tweede Kamer niet heeft geleid tot wijzigingen.

In de bijlagen bij de pkb zijn opgenomen de passages uit voorgaande stukken, waarnaar in de pkb (par. 6.1.4. respectievelijk 10.1.7) wordt verwezen, en een overzicht van de belangrijkste stukken die tijdens de loop van de pkb-procedure zijn verschenen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

w.g. N. Smit-Kroes

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,  
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

w.g. Ed H.T.M. Nijpels



KABINET VAN DE VOORZITTER

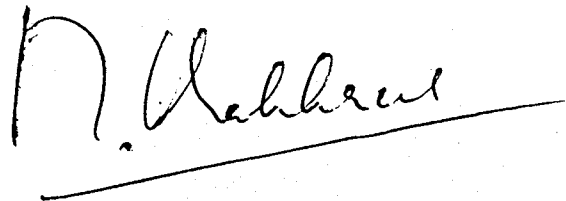
94954

's-Gravenhage, 6 september 1988

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat,  
mevrouw Drs.N.Smit-Kroes,  
Plesmanweg 1-6,  
2597 JG Den Haag

De Eerste Kamer heeft heden goedkeuring verleend aan  
het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (15880)  
zoals het haar door de Tweede Kamer werd toegezonden.

De Voorzitter van de Eerste  
Kamer der Staten-Generaal,



---

## **Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen**

### **DEEL E: DOOR DE BEIDE KAMERS DER STATEN-GENERAAL GOEDGEKEURDE PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING**

#### **I. INLEIDING**

De beleidsuitspraken met betrekking tot de ruimtelijke consequenties van het lange-termijnbeleid op het gebied van het luchtvervoer en -verkeer welke in dit structuurschema zijn vermeld en hier als zodanig zijn opgesomd vormen de planologische kernbeslissing. Deze opsomming wordt geacht een geschikt aanknopingspunt te bieden voor de parlementaire behandeling van het structuurschema.

Het verdient aanbeveling deze beeldduitspraken te beschouwen in de context waarin in het structuurschema vermeld staan.

#### **2. DE DOELSTELLINGEN VAN HET LUCHTVAARTBELEID**

##### **2.1. De hoofddoelstelling**

De hoofddoelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:

**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 geluidhinder;
- de bijdrage aan de gewenste sociaal-culturele en sociaal-economische ontwikkeling;
- het beslag op de overheidsmiddelen;
- het gebruik van schaarse grondstoffen.

## 2.2. Uitwerking hoofddoelstelling

De hoofddoelstelling geeft het kader aan waarbinnen de hieronder beschreven doelstellingen per aspect tot gelding zullen worden gebracht. De richtlijnen zijn een specificering van deze doelstellingen, met het accent op de ruimtelijke relevantie. Die richtlijnen kunnen onderling ten dele of naar mate van vervulling in concrete gevallen blijken te conflicteren. Daarom moeten ze in onderlinge afweging, maar passend binnen het kader van de hoofddoelstelling, nader worden uitgewerkt.

In dit structuurschema zijn de richtlijnen op een globale wijze gehanteerd bij de beleidsuitwerking voor de luchtvaartcategorieën en -terreinen. Verder vormen zij de uitgangspunten voor de besluitvorming over de projecten in de sector- en de facetlijn.

## 2.3. De doelstelling ten aanzien van het luchtvervoersysteem

De doelstelling ten aanzien van het luchtvervoersysteem luidt:

**een luchtvervoersysteem, dat tegemoet komt aan de vraag naar de luchtvervoersdiensten; deze vraag zal daarbij moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden ten aanzien van effectiviteit en omvang.**

De richtlijnen die hieruit volgen zijn:

1.1. Het overheidsbeleid dient de omstandigheden te scheppen voor het handhaven c.q. tot stand komen van een systeem van goede en snelle luchtverbindingen.

1.2. Regionaal wordt gestreefd naar een goede verbinding van de regio's met de centrale luchthaven en met Europese bestemmingen.

1.3. Internationaal wordt er gestreefd naar een net van luchtverbindingen met de nationale luchthaven, gestoeld op maatschappelijke behoeften met een zakelijk toeristisch motief.

1.4. De tarieven moeten een rendabele exploitatie van het vervoersnet als geheel mogelijk maken; binnen dat kader wordt gestreefd naar voor de passagiers aantrekkelijke tarieven.

1.5. De medewerking van de overheid aan een vervoersvergunning krachtens art. 16 van de Luchtvaartwet is afhankelijk van de gebleken of te verwachten behoefte aan additionele vervoerscapaciteit.

## 2.4. De doelstelling ten aanzien van het luchtverkeerssysteem

De doelstelling ten aanzien van het luchtverkeerssysteem luidt:

**een ordelijke, veilige en doelmatige afwikkeling van het luchtverkeer.**

De richtlijnen die hieruit volgen zijn:

2.1. De overheid houdt toezicht op de kwaliteit van de vliegtuigen, en bevordert dat deze aan de gestelde eisen voldoet.

2.2. Ten aanzien van de eisen van luchtwaardigheid let de overheid vooral op veiligheid en geluidproductie.

2.3. Luchvaartterreinen dienen volgens internationaal overeengekomen normen en richtlijnen ingericht te zijn.

2.4. Luchvaartterreinen dienen over voldoende capaciteit te beschikken om het verkeer ordelijk, veilig en doelmatig af te wikkelen.

2.5. Omwille van de rentabiliteit is het beleid erop gericht, dat oplossingen voor capaciteits- of andere problemen duurzaam zijn.

2.6. De luchtverkeersbeveiliging zal het veilig gebruik van de luchtruimte mogelijk maken door een doelmatige luchtverkeersleiding.



2.7. De voorschriften ten aanzien van vluchtuitvoering, met inbegrip van de aan- en afvliegprocedures naar en van de luchthavens, zullen worden opgesteld met inachtneming van de gevolgen voor de geluidhinder.

## 2.5. De economische doelstelling

De economische doelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:

**een zodanig niveau van luchtvaartactiviteiten dat een zo groot mogelijke bijdrage wordt geleverd aan de ontwikkeling van de economie, tegen aanvaardbare maatschappelijke offers.**

Als richtlijnen gelden:

3.1. Het beleid is erop gericht de positieve bijdrage van de luchtvaart aan de nationale economie ook voor de toekomst te verzekeren.

3.2. Er dient een net van luchtverbindingen van en naar Nederland aanwezig te zijn om een goede bereikbaarheid van Nederland door de lucht te waarborgen.

3.3. Schaalvoordelen pleiten voor een concentratie van activiteiten op het gebied van vooral de internationale luchtvaart.

3.4. De spreiding van regionale velden over het land en de verdeling van het luchtverkeer over de velden dient mede te zijn afgestemd op de gewenste regionale sociaal-economische ontwikkeling.

3.5. Het beleid is gericht op een renderende exploitatie van luchtvaartterreinen en luchtvaartmaatschappijen en, daarmee samenhangend, op een doelmatig gebruik van vervoermiddelen en infrastructuur.

## 2.6. De milieuhygiënische doelstelling

De milieuhygiënische doelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:  
**een zo gering mogelijke geluidhinder door vliegtuigen en verontreiniging van lucht, water en bodem door de luchtvaart.**

Als richtlijnen gelden:

4.1. Het beleid is erop gericht de geluidproductie van vliegtuigen steeds verder terug te dringen door in internationaal verband de vaststelling van normen ten aanzien van maximaal toelaatbare geluidproductie te bevorderen.

4.2. De overheid streeft naar eerdere invoering van deze normen dan internationaal overeengekomen voor in Nederland geregistreerde vliegtuigen en zo mogelijk ook voor in Nederland opererende vliegtuigen.

4.3. Het beleid is erop gericht het grondgebruik rond de luchtvaartterreinen en de geluidhinder die de luchtvaart veroorzaakt, op elkaar af te stemmen en toekomstige knelpunten te voorkomen.

4.4. Voor zover noodzakelijk zal door aanvullende bouwtechnische maatregelen een beperking van de geluidhinder worden nagestreefd.

4.5. Het gebied waarbinnen de afstemming noodzakelijk is, zal zoveel mogelijk worden beperkt door middel van maatregelen ten aanzien van het operationeel gebruik dat door luchtvaartuigen van luchthavens wordt gemaakt.

4.6. Bodem- en waterverontreiniging op en rond het luchtvaartterrein dienen te worden voorkomen.

## 2.7. De ruimtelijke doelstelling

De ruimtelijke doelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:

**een zo goed mogelijke inpassing van de luchtvaartactiviteiten in, en een positieve bijdrage aan de gewenste ruimtelijke structuur.**

Als richtlijnen gelden:

5.1. Gestreefd wordt naar een ruimtegebruik dat zo weinig mogelijk schade toebrengt of beperkingen oplegt aan andere vormen van ruimtegebruik.

5.2. Op en rond een luchtvaartterrein dient plaats te zijn voor luchthavengebonden bedrijven en voor industrie en diensten, die om economisch optimaal te kunnen functioneren in hoge mate afhankelijk zijn van de luchtvaart of van het luchtvervoer.

5.3. Een selectief vestigingsbeleid is noodzakelijk. Bedrijven waarvoor de afstand tot een luchtvaartterrein van minder groot belang is dienen niet op of nabij een luchtvaartterrein te worden toegelaten, maar elders een plaats te vinden.

5.4. Binnen aanvaardbare afstand van de luchthaven dient voldoende woongegelegenheid aanwezig te zijn voor de werknemers van de luchthaven.

5.5. Een luchthaven dient in voldoende mate aangesloten te zijn op het auto- en spoorwegennet en op het streekvervoer.

5.6. Een luchthaven dient vanwege woon-werkverkeer en aan- en afvoer van reizigers niet te ver af te liggen van stedelijke agglomeraties.

5.7. Een luchthaven dient vanwege geluidhinder en civiele verdediging niet te dicht bij woongebieden te liggen.

5.8. Gewaakt moet worden voor nadelige gevolgen voor de natuur, het landschap en de recreatie.

## **2.8. De sociaal-culturele doelstelling**

De sociaal-culturele doelstelling van het luchtvaartbeleid luidt:

**een passende bijdrage aan de ontplooiing en het welzijn van de mens en van de samenleving.**

Als richtlijnen gelden:

6.1. De overheid streeft er naar de voordelen van de luchtvaart ten goede te laten komen aan een zo groot mogelijk deel van de samenleving.

6.2. Bij het beleid ten aanzien van de kleine luchtvaart dient rekening te worden gehouden met de recreatieve aspecten van deze luchtvaart.

## **3. Het beleid ten aanzien van de commerciële luchtvaart**

Het beleid ten aanzien van de commerciële luchtvaart zal worden voortgezet. Een beleid gericht op kunstmatige beperking van het totale luchtvervoer die verder gaat dan de reeds aanwezige randvoorwaarden, wordt afgewezen.

Op nationale schaal zal voldoende luchthavencapaciteit ter beschikking worden gesteld om het zich aandienende lijn- en charterverkeer te kunnen verwerken. In dit kader is het beleid erop gericht dat de capaciteit van de nationale luchthaven Schiphol ten volle wordt benut; de regering staat positief ten opzichte van de ontwikkeling van luchtvervoersdiensten op de regionale velden. Voor de eeuwwisseling zal geen uitbreiding van de nationale luchthavencapaciteit plaatsvinden, anders dan door de intensivering van de gebruiksmogelijkheden van de bestaande infrastructuur. Na de planperiode kan een nieuwe luchthaven in het Markerwaardgebied, die de mogelijkheid heeft een nationale functie te vervullen, voor aanleg in aanmerking komen.

## **4. Het beleid ten aanzien van de kleine luchtvaart**

De regering hecht waarde aan de bestendinging van de mogelijkheden voor het beoefenen van luchtvaart met kleine eenheden, zowel met een zakelijk als met een recreatief motief. De regering zal voor de als meest hinderlijk ervaren soorten vluchten procedures voor de vluchttuitvoering

opstellen, ten einde de bezwaren tegen deze soort vluchten zoveel mogelijk weg te nemen. De regering gaat er voorshands van uit dat de voorzieningen voor de kleine luchtvaart op de grote en kleine luchtvaartterreinen toereikend zullen zijn voor de ontwikkeling binnen de planperiode.

## **5. Het beleid ter bestrijding van de geluidhinder door vliegtuigen**

### **5.1. Bestrijding aan de bron**

Het beleid ter bestrijding van geluidhinder door vliegtuigen is op de eerste plaats gericht op bestrijding «aan de bron». In dit verband wordt in internationale kaders gestreefd naar het stellen en invoeren van normen ten aanzien van de geluidproductie waaraan de internationale luchtvloot moet voldoen. Deze normen worden periodiek verscherpt. De overeengekomen normen worden zo mogelijk eerder dan overeenkomstig de verplichting die uit internationale afspraken voortvloeit, van kracht verklaard voor de in Nederland geregistreerde vliegtuigen.

### **5.2. Beperking van de overdracht**

Voorts wordt de geluidhinder stelselmatig zoveel mogelijk beperkt door middel van het voorschrijven van vliegprocedures. Ter verlichting van ernstige geluidhindersituaties zal ten slotte een beperking van het gebruik van luchtvaartterreinen kunnen worden overwogen. Daarnaast zal per luchthaven een geluidsbewakingssysteem als bedoeld in de Luchtvaartwet worden ingesteld. Het beleid ten aanzien van de nachtvluchten zal ongewijzigd worden gehandhaafd.

### **5.3. Bescherming van de ontvanger**

Bescherming van de ontvanger tegen vliegtuigeluidhinder omvat de maatregelen die in het kader van de zonering zullen worden getroffen. In het zoneringsproces wordt een belangrijke plaats toegekend aan de lagere overheden. De belangrijkste uitgangspunten voor het bepalen van de omvang en ligging van de geluidzones zijn in par. 6 per luchtvaartterrein aangegeven.

De regering streeft naar een spoedige vaststelling van de geluidzones rond luchtvaartterreinen; de uitvoering van de daarop gebaseerde regelingen zal gefaseerd plaatsvinden. Ter voorkoming van ruimtelijke ontwikkelingen die het zoneringsproces onnodig zouden bemoeilijken zijn zoneringscontouren aangegeven, waarbinnen – in afwachting van de definitieve zonering – een terughoudend beleid ten aanzien van nieuwbouw dient te worden gevoerd. Het bestaande interimbeleid wordt voortgezet.

## **6. HET BELEID PER LUCHTVAARTTERREIN**

### **6.1. De luchthaven Schiphol**

#### *6.1.1. Functie*

De functie van de luchthaven Schiphol als de nationale luchthaven wordt gehandhaafd. De primaire taak van de luchthaven blijft het accommoderen van internationale en nationale luchtverbindingen. Uit dien hoofde dient de luchthaven ruimte te bieden voor voorzieningen en diensten voor de afhandeling van het luchtvervoer en -verkeer en andere voorzieningen voor een goede vervulling van zijn functie.

#### *6.1.2. Verkeersomvang*

De verkeersomvang kan in principe toenemen tot aan de capaciteit, die in 2000 ten minste 300 000 vliegtuigbewegingen per jaar zal bedragen.

Het overgrote deel van dit verkeer zal bestaan uit lijn- en charterverkeer. Indien het verkeersaanbod groter wordt dan de aanwezige capaciteit zullen de minst essentiële verkeerscategorieën eerst worden beperkt; dit zullen in eerste instantie VFR-vluchten met kleine vliegtuigen zijn. Voorwaarden voor het bereiken van de genoemde capaciteit zijn het beschikbaar zijn van een hulplandingsbaan in de piekuren en het ontwikkelen en operationeel maken van aanvullende technische hulpmiddelen; dit laatste behoort tot de zorg van de rijksoverheid.

#### 6.1.3. Zoneringscontouren (zie figuur 1)

De zoneringscontouren zijn gebaseerd op de verwachte geluidsbelastingssituatie in 1990 bij een snel tempo van vlootvernieuwing en het lage scenario van de in 1983 uitgebrachte prognose van het luchtverkeer, met inachtneming van marges ten behoeve van meteorologische en operationele omstandigheden en een reservering voor de groei van het aantal vliegtuigbewegingen op de lange termijn.

#### 6.1.4. Banenstelsel en accommodaties

Het banenstelsel van Schiphol blijft ongewijzigd; de vierde baan wordt niet gedraaid wegens de hoge kosten die daarmee gemoeid zijn en de gunstige ontwikkeling van de feitelijke en de verwachte geluidsbelasting. Ten behoeve van Zwanenburg en zo nodig van de woningbouwmogelijkheden in het gebied Amsterdam Landelijk-West worden bijzondere maatregelen getroffen<sup>1</sup> om nadelige effecten van het niet doorgaan van de baandraaiing op te vangen.

Van rijkswege zal gezien de functie van de luchthaven medewerking worden gegeven aan uitbreiding van de afhandelingsaccommodaties voor passagiers, vracht en vliegtuigen, tot een capaciteit die overeenkomt met die van het banenstelsel; dit betreft, naast de aanleg van een tweede passagegebouw, de uitbreiding van het aangewezen luchtvaartterrein met het gebied «Nieuw-Rijk», alsmede andere aan het luchtvaartterrein aansluitende uitbreidingen wanneer de behoefte daaraan zich voordoet.

### 6.2. Tweede nationale luchthaven

De mogelijkheid tot aanleg van een tweede nationale luchthaven in het Markerwaardgebied wordt opgehouden. Een beslissing tot aanleg behoeft om capaciteitsredenen thans nog niet te worden genomen; wegens de omvang van zijn gevolgen is het nemen van een dergelijk besluit, mede tegen de achtergrond van de betrekkelijke onzekerheid van de ontwikkelingen, thans niet verantwoord. Indien de huidige verwachtingen hun geldigheid behouden, zal een besluit op grond van de eerstvolgende periodieke herziening van dit structuurschema moeten worden genomen. De situering de omvang en de toekomstige functie van een tweede nationale luchthaven kunnen derhalve onbesproken blijven.

### 6.3. De luchthaven Rotterdam

Het nationale beleid gaat er vanuit, dat de aanwezigheid van een regionale luchthaven in het zuidelijk deel van de Randstad voor de regio van belang is. Vervanging van de luchthaven Rotterdam op een andere lokatie in hetzelfde verzorgingsgebied stuit op zodanige bezwaren ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling en het leefmilieu, dat daardoor de mogelijke voordelen op andere gebieden worden tenietgedaan. Het beleid is er daarom op gericht de luchthaven Rotterdam te handhaven. Indien niettemin een andere lokatie wordt gevonden die voor de betrokkenen aanvaardbaar is, zal opheffing van de bestaande luchthaven aan de orde kunnen komen.

<sup>1)</sup> zie bijlage 1

De minimumtaakstelling van de luchthaven vanuit het rijksbeleid is beperkt. Door benutting van de capaciteit van de luchthaven kan echter een wezenlijke bijdrage worden geleverd aan de bereikbaarheid van de Rotterdamse agglomeratie vanuit het buitenland en omgekeerd. De beperkte baanlengte staat een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese verkeer in de weg.

De luchthaven vervult een belangrijke functie voor het kleine commerciële verkeer.

De zoneringscontouren zijn bepaald als omhullende van:

- de oorspronkelijke indicatieve zone;
- de mogelijke toekomstige geluidsbelasting met een qua geluidsproductie gunstige vloot, bij de maximale IFR-capaciteit (ca. 30 000 vliegtuigbewegingen).

Deze zoneringscontouren zijn weergegeven in figuur 2.

De minimumtaakstelling vanuit het rijksbeleid betreft het accommoderen van ca. 800 000 passagiersbewegingen in het jaar 2000, alsmede een zekere hoeveelheid luchtvracht. Benutting van de capaciteit van de luchthaven – ca. 30 000 IFR-bewegingen indien een aantal voorzieningen ten aanzien van de verkeersbeveiliging wordt getroffen – dient naar de mening van de Regering mogelijk te zijn; een verdere toeneming, indien een verandering in het tijdpatroon van het luchtverkeer plaatsvindt, mag niet bij voorbaat worden uitgesloten.

#### **6.4. De luchthaven Eelde**

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. De Rijksluchtvaartschool is op dit terrein gevestigd. Voor het overige is de taakstelling vanuit het rijksbeleid beperkt. De capaciteit is evenwel aanwezig voor een grotere vervoersomvang. De geschatte regionale vraagpotentie zal met ca. 10 000 vliegtuigbewegingen in het lijn- en charterverkeer op Europese bestemmingen kunnen worden verwerkt. De zoneringscontouren zijn op deze laatste verkeersomvang gebaseerd, met toevoeging van het overige verkeer dat een bijdrage aan de geluidsbelasting zal kunnen leveren, namelijk vluchten van de Rijksluchtvaartschool en het openbare verkeer (zie fig. 3). De capaciteit bedraagt 20 000 à 25 000 IFR-bewegingen per jaar.

Voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofd baan met 700 m nodig. De Regering vindt deze verlenging wenselijk. Zij laat echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De reservering van de mogelijkheid tot baanverlenging is gewenst. Bij het vaststellen van de zoneringscontouren is met deze baanverlenging rekening gehouden.

#### **6.5. De luchthaven Zuid-Limburg**

De luchthaven Zuid-Limburg wordt door de regering beschouwd als een belangrijk onderdeel van de infrastructuur van Zuid-Limburg. De vervoersfunctie omvat het accommoderen van binnenlandse verbindingen met Schiphol en de regionale luchthavens, en lijn- en charterverkeer op Europese verbindingen. In het vrachtverkeer ligt het accent op algemene vracht, expresgoederen (met name intercontinentaal) en pakketpost.

De minimumtaakstelling voor dit luchtvaartterrein vanuit het rijksbeleid omvat het binnenlands vervoer en het lijn- en charterverkeer op Europese verbindingen.

In de partiële herziening van het streekplan Zuid-Limburg is ruimte gereserveerd voor de aanleg van een nieuwe oost-westgerichte landings-

baan met een lengte van 3500 m. De regering heeft het principebesluit genomen tot instemming met de realisering van deze oost-westbaan.

De capaciteit van de luchthaven met de oost-westbaan, met een aangepaste luchtruimstructuur en met een openstelling van de luchthaven gedurende het gehele etmaal bedraagt 27 000 IFR-vliegtuigbewegingen per jaar. De zoneringscontouren zijn gebaseerd op deze verkeersomvang bij een volledig tweezijdig gebruik van de oost-westbaan, en zullen van kracht worden vanaf het in gebruik nemen van deze baan (zie figuur 4). Voor de noord-zuidbaan is hierbij uitgegaan van een sluiting gedurende de nacht en een gebruik overdag voor vliegtuigen van het type Fokker 27 en kleiner.

Indien het principebesluit tot aanleg van de oost-westbaan niet zou worden gevolgd door een gelijklopend definitief besluit, dan zal het gebruik van de luchthaven zodanig worden aangepast dat dit binnen de indicatieve zone van deel d van dit structuurschema geaccommodeerd kan worden (zie figuur 5).

## **6.6. De bases Twente en Eindhoven**

De Regering acht continuering van het burgermedegebruik van deze militaire bases van belang, met het oog op de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio. De taakstelling vanuit het rijksbeleid ten aanzien van de hoeveelheden te accommoderen verkeer en vervoer is voor beide voorzieningen – in het bijzonder voor Twente – beperkt. De vraagpotentie zowel als de realiseerbare capaciteit voor burgerverkeer zijn evenwel in beide gevallen voldoende groot om een redelijke bijdrage aan de nationale luchthavencapaciteit te verwezenlijken.

De zonering van beide bases zal plaatsvinden op basis van het Structuurschema Militaire Terreinen, waarbij ook met het burgerverkeer rekening wordt gehouden. Voor deze terreinen zijn daarom geen zoneringscontouren opgenomen.

## **7. Het beleid ten aanzien van de kleine luchtvaartterreinen**

In par. 4 is dit beleid ten dele beschreven. De functie van deze terreinen is het ontvangen van verkeer met de kleine typen luchtvaartuigen. Het beleid is gericht op het voortbestaan van de thans aanwezige voorzieningen; uitbreiding van hun aantal wordt thans van rijkswege niet nodig geacht. Bij de keuze van dit beleid is uitgegaan van de mogelijkheid tot volledige benutting van de bestaande faciliteiten, met inachtneming van eventuele knelpunten.

De afweging per luchtvaartterrein tussen de belangen van de kleine luchtvaart en de meeste gewenste ontwikkelingen in de regio vindt in eerste instantie plaats op provinciaal niveau. In dit overleg zal een afweging plaatsvinden van de in het geding zijnde belangen, waaronder begrepen de belangen van omwonenden en gebruikers.

De uitkomst van deze belangenafweging zal moeten worden getoetst aan het rijksbeleid ter bestendiging van de mogelijkheden voor het beoefenen van luchtvaart met kleine eenheden. Indien de afweging waarmee het Rijk heeft ingestemd, tot een discrepantie leidt tussen de maximale capaciteit van een luchtvaartterrein en de maximaal toelaatbaar geachte verkeersomvang, zal (in eerste instantie) door middel van regulering van luchtvaart en in overleg met de regio een oplossing worden gezocht.

Voor het creëren van een nieuw klein luchtvaartterrein acht de Regering geen nieuwe planologische kernbeslissing nodig; de mogelijkheden tot het creëren van een nieuwe voorziening lijken voorshands echter gering.

Ook de kleine luchtvaartterreinen zullen worden gezoneerd krachtens de luchtvaartwet. Het presenteren van zoneringscontouren, zoals bij de grote luchtvaartterreinen, is evenwel hier niet mogelijk.

De geluidsbelasting door kleine vliegtuig zal worden berekend als een equivalent geluidsniveau in dB (A). De grenswaarde(n) voor de zonering moet(en) worden vastgesteld.

#### **8. Het beleid ten aanzien van de radionavigatie- en communicatiehulpmiddelen**

Dit beleid is gericht op het veilig stellen van de betrouwbare werking van deze hulpmiddelen ter wille van de veiligheid van het luchtverkeer. In de sfeer van de ruimtelijke ordening zullen maatregelen worden getroffen, waarmee een beheersing van de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de installaties kan worden geëffectueerd.

#### **9. Het beleid ten aanzien van het beheer van luchtvaartterreinen**

Het in dezen gevoerde beleid zal in hoofdzaak worden voortgezet. De bestaande beheersvorm van de luchtvaartterreinen komt in het algemeen in voldoende mate tegemoet aan de eisen die daaraan in het algemeen maatschappelijk belang moeten worden gesteld; het belangrijkste criterium hiervoor is de mate waarin de overheid – Rijk, provincie(s), gemeenten – betrokken is bij het beheer ter behartiging van het algemeen belang.

### **10. PROCEDURES EN INSTRUMENTEN**

#### **10.1 De te hanteren instrumenten per luchtvaartterrein**

##### *10.1.1. Luchthaven Schiphol*

Indien nodig zullen de beschikbare instrumenten worden toegepast om het IFR-verkeer voorrang te verlenen boven het VFR-verkeer.

##### *10.1.2. Tweede nationale luchthaven*

In de ruimtelijke planning van het Markerwaardgebied dient de aanleg van een luchthaven aldaar, inclusief de toeleidende infrastructuur, fysiek niet onmogelijk gemaakt te worden. Een besluit over de aanleg, situering, omvang en functie van deze luchthaven zal, zo nodig, worden genomen bij de eerstvolgende periodieke herziening van dit structuurschema.

##### *10.1.3 Luchthaven Rotterdam*

Om te voorkomen dat de zoneringscontouren (zie figuur 2) zullen worden overschreden, zal gebruik gemaakt worden van het instrument van de vergunning, waardoor de omvang van het Luchtverkeer en het soort vliegtuigen dat van deze luchthaven gebruik maakt, kan worden beïnvloed. Indien het bestaande instrumentarium hiervoor niet toereikend zou blijken, zal de toepassing van nieuwe effectieve instrumenten worden nagestreefd.

##### *10.1.4. Luchthaven Eelde*

De verlenging van de hoofd baan in zuid-west-richting waarvoor een strook van 900 bij 440 m benodigd is, dient fysiek niet onmogelijk te worden gemaakt.

##### *10.1.5. Luchthaven Zuid-Limburg*

De aanwijzing van de oost-westbaan wordt voorbereid. Vooruitlopend op het in gebruik nemen van deze nieuwe startbaan is er sprake van een

interimperiode waarin een geleidelijke groei van de verkeersomvang op de noord-zuidbaan mogelijk is. Deze groei dient te geschieden binnen de zg. aanloopcontouren, die gebaseerd zijn op de helft van het verkeer volgens het expressscenario van het OWEMA-rapport (zie figuur 6). Deze aanloopcontouren blijven van kracht tot het in gebruik nemen van de oost-westbaan.

#### 10.1.6. *Vliegbases Twente en Eindhoven*

Het burgermedegebruik zal op de gebruikelijke wijze blijven plaatsvinden met behulp van beschikkingen krachtens art. 33 en 34 van de Luchtvaartwet.

#### 10.1.7. *Kleine luchtvaarterreinen*

Verzoek tot aanwijzing van een klein luchtvaartterrein zal worden getoetst aan de in par. V.3. van het Beleidsvoornemen genoemde criteria, alvorens de aanwijzingsprocedure van de Luchtvaartwet zal worden gevolgd.

### 10.2 De hardheid van de beleidspunten

De volgende beleidspunten in dit structuurschema zijn essentieel:

- de hoofddoelstelling van het luchtvaartbeleid;
- het openhouden van de mogelijkheid tot aanleg van een tweede nationale luchthaven in de Markerwaard;
- de mogelijkheid tot uitbreiding van de accommodaties op de luchthaven Schiphol.

Niet essentiële projecten zijn:

- de mogelijke baanverlenging op de luchthaven Eelde;
- de aanleg van een oost-west-baan op de luchthaven Zuid-Limburg.

### 10.3. Planperiode en herziening

Het structuurschema bestrijkt de periode tot het jaar 2000 en heeft een geldigheidsduur van 5 jaar na de parlementaire behandeling van dit structuurschema. Na het verlopen van deze termijn zal de regering een uitspraak doen over een eventuele verlenging van de geldigheidsduur, dan wel zo nodig een nieuw beleidsvoornemen uitbrengen.

### 10.4. Relatie structuurschema-zonering

Het structuurschema vormt één van de voornaamste grondslagen van de geluidzonering op grond van de Luchtvaartwet. De definitief vast te stellen geluidzones zullen niet groter zijn dan de in dit structuurschema opgenomen zoneringscontouren. Anderzijds zullen zij voor de regionale velden niet kleiner zijn dan overeenkomt met de in dit structuurschema aangegeven minimumtaakstelling voor de omvang van het luchtverkeer. In het gebied dat door de geluidzone wordt bestreken zal een stabiliserend ruimtelijk beleid (dienen te) worden gevoerd. De zoneringscontouren worden gehanteerd bij de beoordeling van woningbouwplannen, zolang de definitieve zonering nog niet tot stand is gekomen (interimbeleid).

Voor de luchthaven Zuid-Limburg zal voor dit interimbeleid gebruik worden gemaakt van de omhullende van de zoneringscontouren (fig. 4) en de aanloopcontouren (fig. 6). Deze interimcontouren (fig. 7) blijven voor wat de toetsing van nieuwbouwplannen betreft van kracht tot het moment dat de aanwijzing volgens art. 24 van de Luchtvaartwet onherroepelijk is geworden. Daarna zullen alleen de zoneringscontouren worden gehanteerd als toetsingskader voor de nieuwbouw van geluidgevoelige gebouwen.

---

1) zie bijlage 2



## **11. FINANCIËLE CONSEQUENTIES**

De financiële consequenties van het te voeren beleid zijn voor de overheidsfinanciën beperkt, met uitzondering van het beleid ten aanzien van de oost-westbaan op de Luchthaven Zuid-Limburg. Over dit beleid zijn in een ander kader reeds de besluiten genomen. Op grond van economische en budgettaire ontwikkelingen kan zich de noodzaak voordoen tot heroverweging van alle overheidsuitgaven; dit kan derhalve ook van invloed zijn op de uitvoering van projecten van dit structuurschema.

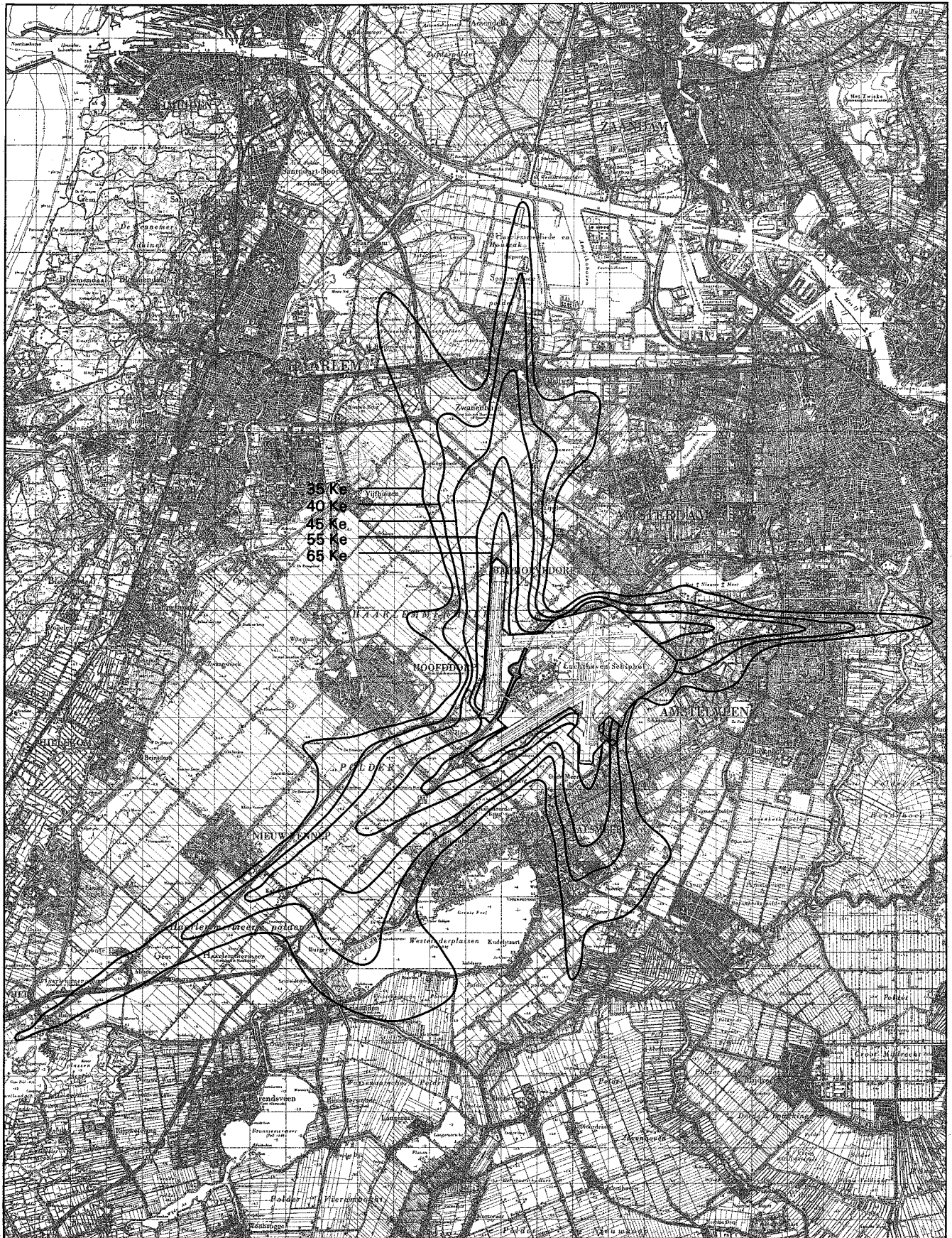
De rijksbijdrage aan de exploitatie van de regionale luchthavens, die in het algemeen op 40% van het exploitatietekort is vastgesteld, wordt op dit proportionele niveau gehandhaafd. Het beleid maakt een groei van het verkeer op deze terreinen mogelijk; dit is een belangrijke basis in het streven naar een bedrijfseconomisch gezonde situatie.

De financiële consequenties van de zoneringsmaatregelen ex artikel 26, lid 1 en 2, zullen in principe worden betaald uit de heffingen zoals aangegeven in artikel 26, lid 3, LVW.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

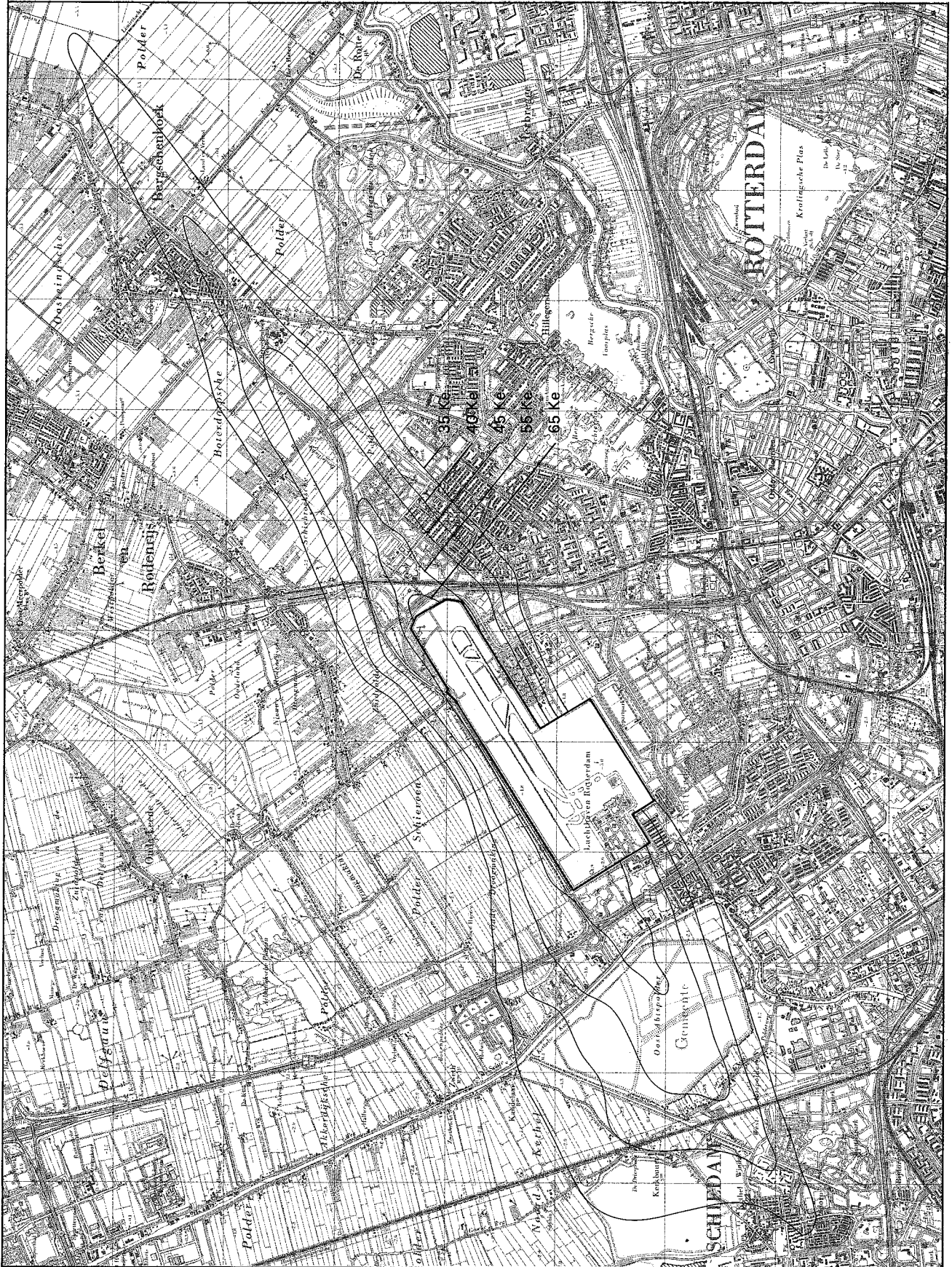
De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
E.H.T.M. Nijpels

Figuur 1. Zoneringscontouren luchthaven Schiphol



Schaal 1:150.000

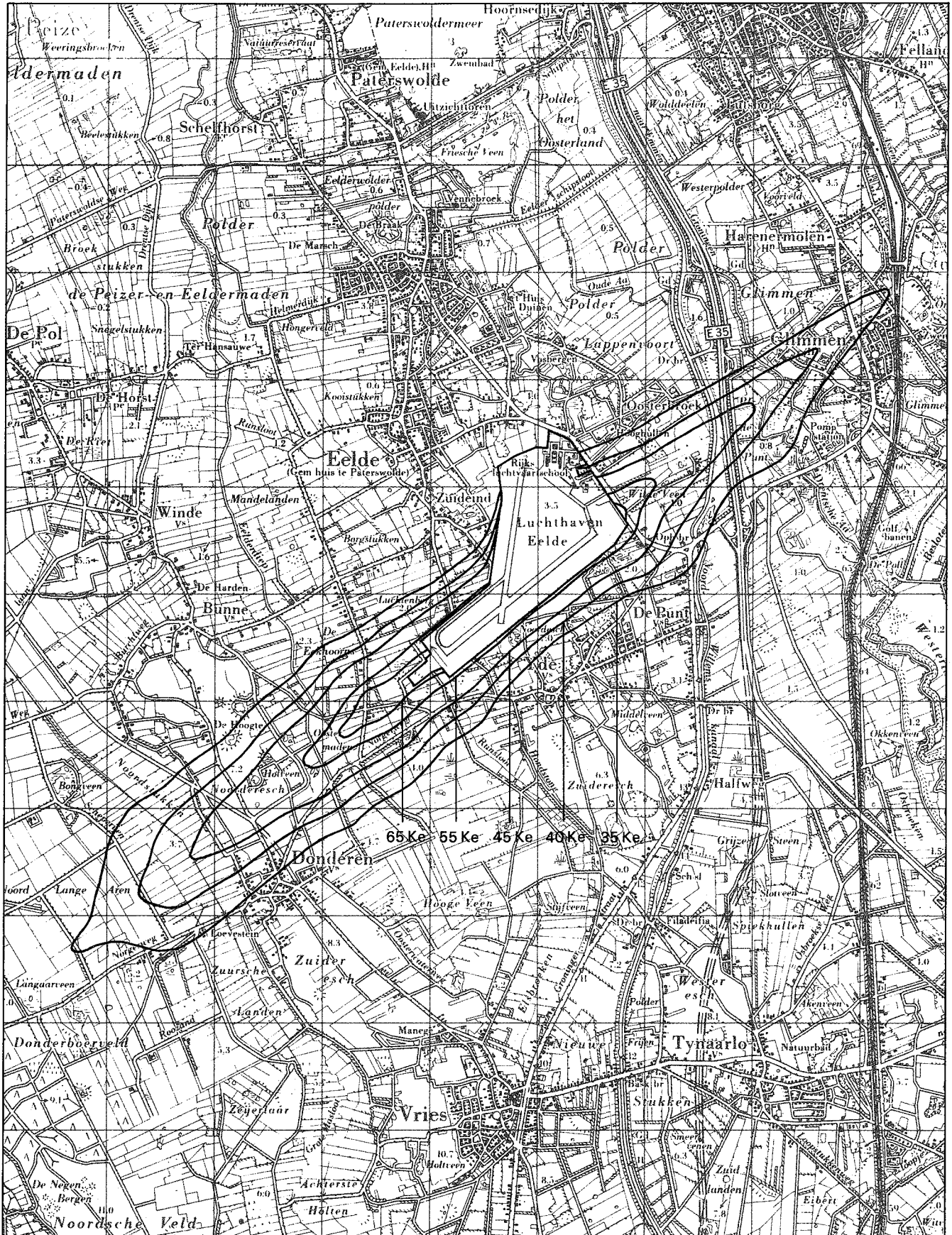
Figuur 2. Zoneringscontouren luchthaven Rotterdam



Schaal 1:50.000

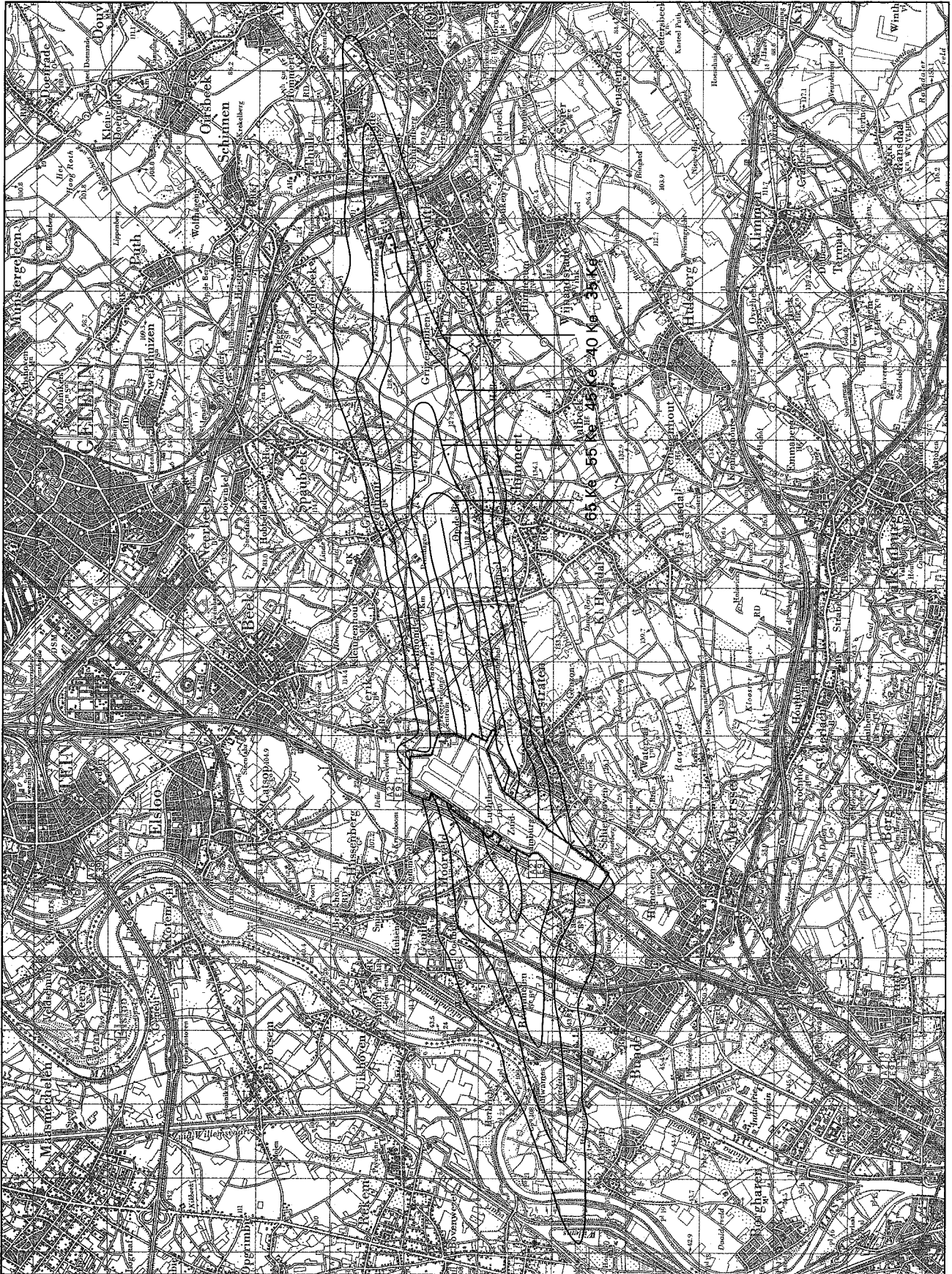


Figuur 3. Zoneringscontouren luchthaven Eelde



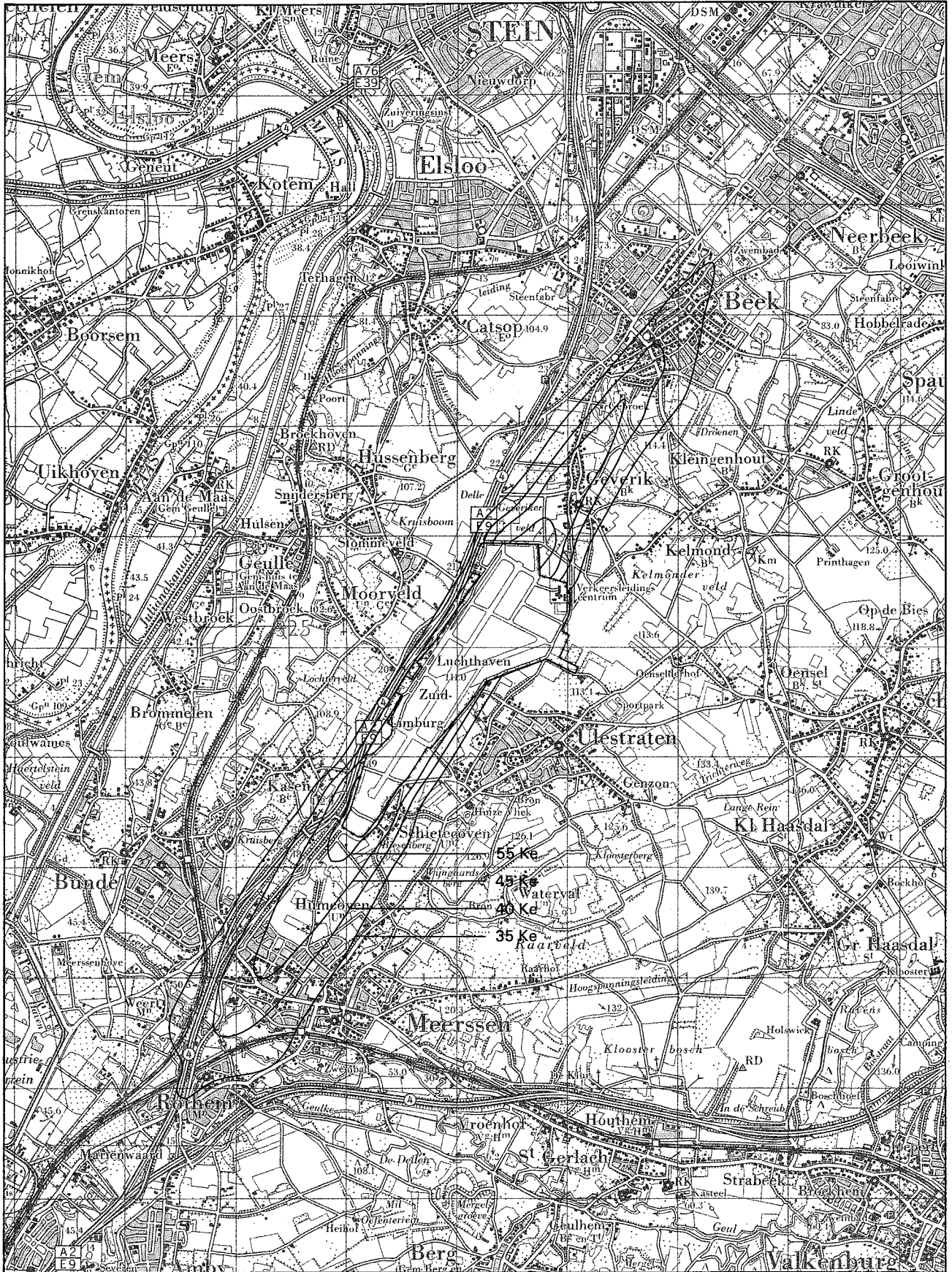
Schaal 1:50.000

Figuur 4. Zoneringscontouren luchthaven Zuid-Limburg



Schaal 1:75.000

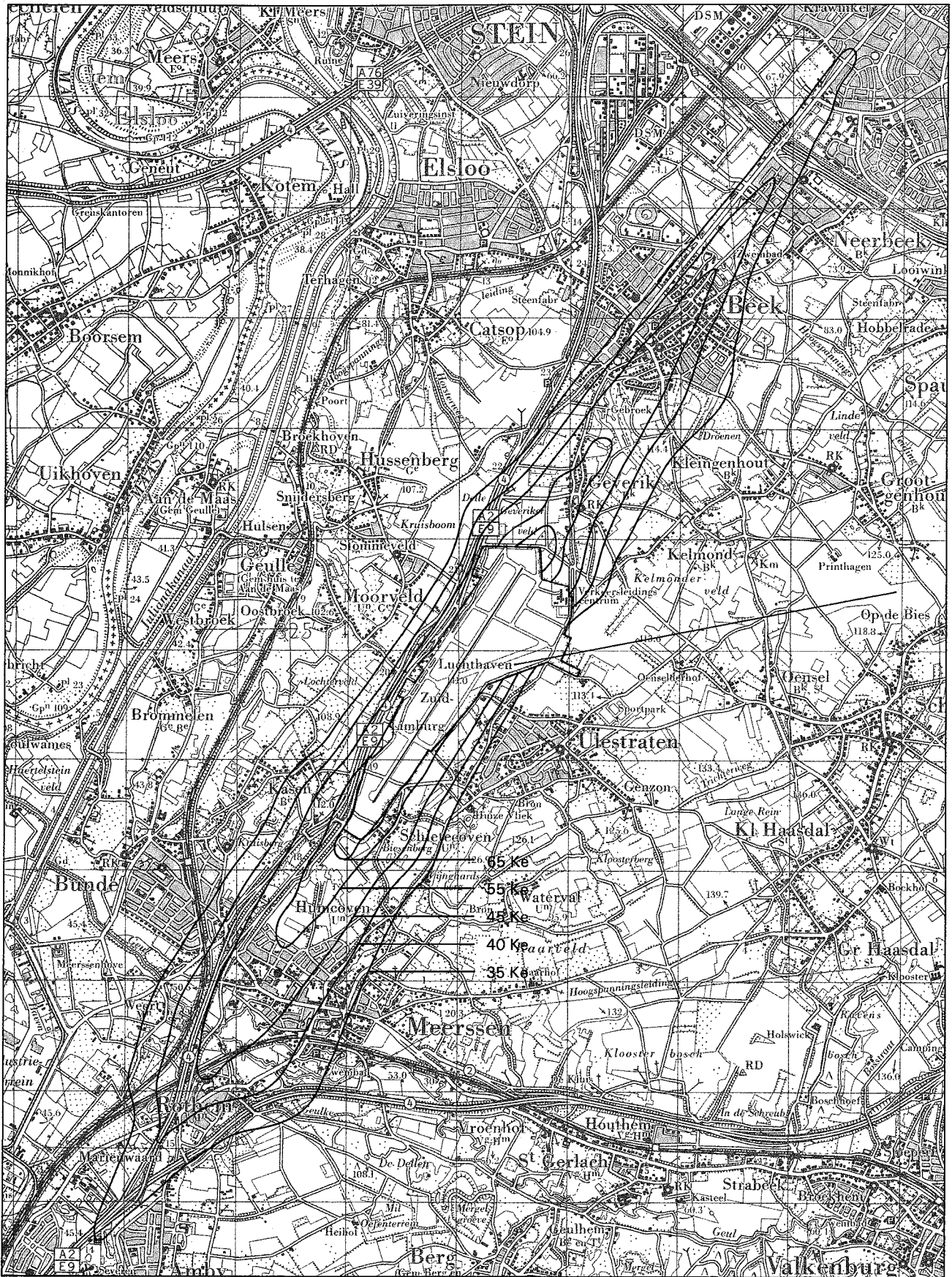
Figur 5. Indicatieve zones luchthaven Zuid-Limburg (deel d, p. 19)



Schaal 1:50.000

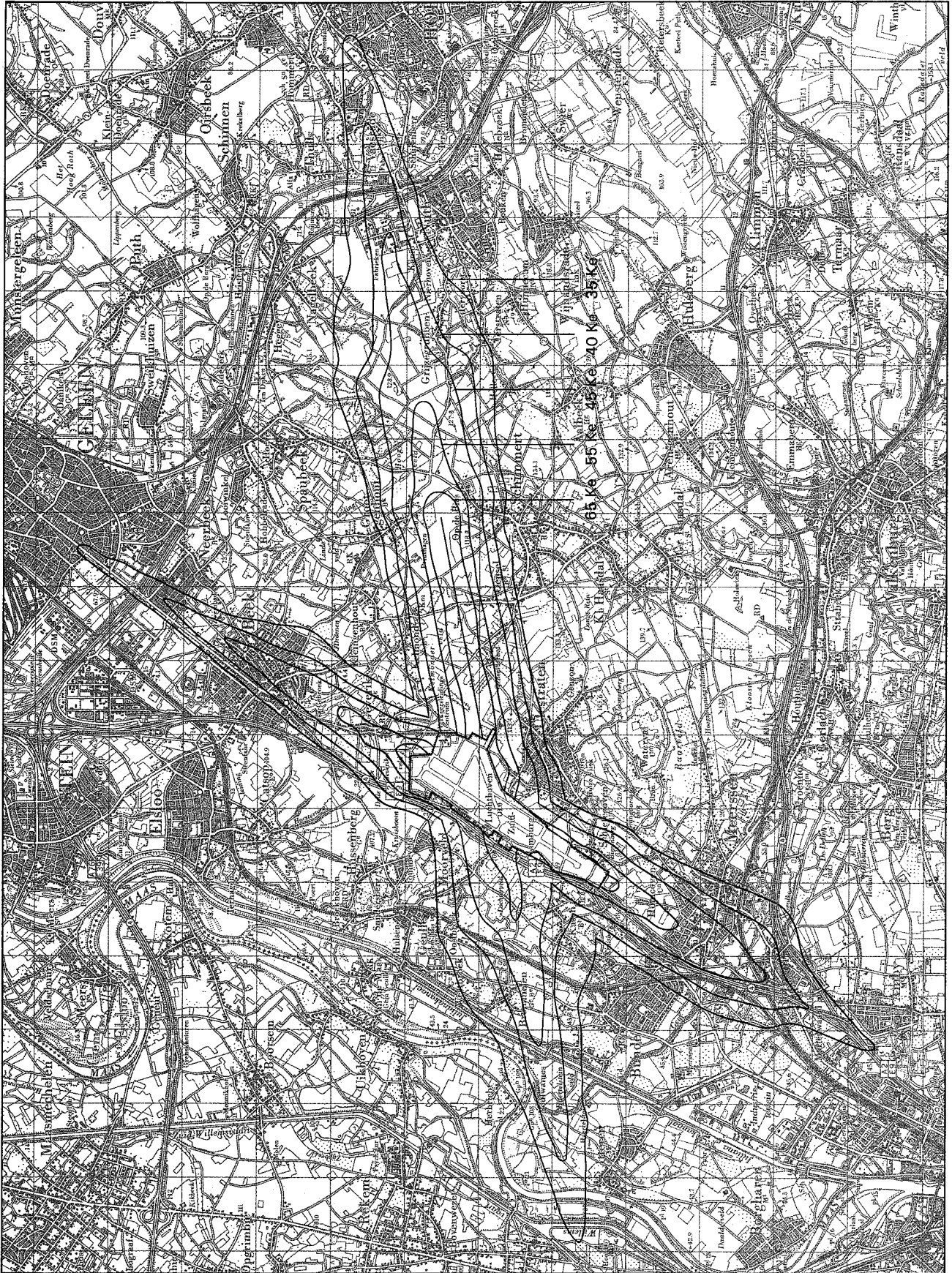


Figuur 6. Aanloop contouren luchthaven Zuid-Limburg



Schaal 1:50.000

Figuur 7. Interim contouren luchthaven Zuid-Limburg



Schaal 1:75.000



#### 4.2 Maatregelen

Om enigermate tegemoet te komen aan het wegvallen van de voordelen van baandraaiing worden de volgende maatregelen genomen:

- in Zwanenburg/Halfweg zal met voorrang met de geluidsisolatie worden begonnen, parallel aan, maar niet ten koste van het isolatieprogramma in de zwaarder belaste zones. Naar verwachting zal dit omstreeks 1986 het geval zijn;
- de ligging van de vast te stellen zone ter plaatse van de bouwlocaties Amsterdam Landelijk-West maakt benutting van een groot deel van deze locaties mogelijk. Indien vóór 1995 als gevolg van vertraging van de vlootvernieuwing overschrijding van de zone zou optreden, en bovendien deze bouwlocaties al werkelijk worden benut, dan zullen operationele maatregelen met betrekking tot het vliegverkeer worden getroffen om deze overschrijding te vermijden;
- er zal mettertijd worden gestreefd naar een optimale benutting van MLS ter vermindering van de geluidhinder in Zwanenburg; naar verwachting is dit niet vóór 2000 mogelijk.

BIJLAGE 2: Uit PARAGRAAF V.3 van het BELEIDSVOORNEMEN,  
Tweede Kamer, zitting 1979-1980, 15 880, nr 2

(Mogelijkheden voor de toekomstige infrastructuur voor de kleine luchtvaart)

Alvorens de wettelijk voorgeschreven procedure in gang wordt gezet [zal] een toetsing en afweging moeten plaatsvinden aan de hand van onder meer de volgende criteria:

a. interferentie met ander luchtruimtegebruik.

De verdeling van het luchtruim qua plaats en tijd over de militaire en burgerlijke gebruikers komt in een voortdurend overleg tot stand. Daarbij is gebleken dat de onderlinge afstemming door het toevoegen van nieuwe luchtvaartterreinen aanzienlijk zal worden gecompliceerd.

b. geluidhinder.

De inpassing van de geluidhindercontouren zal in een landelijk gebied gemakkelijker zijn dan bij grote bevolkingsdichtheid, zoals onder meer in de Randstad.

c. exploitatieverwachtingen.

Bij de huidige tarievenstructuur kunnen slechts de drukst gebruikte velden het zonder overheidssteun stellen. Indien een terrein in de private hand wordt geëxploiteerd, ontbreekt een dergelijke steun als regel. In die gevallen worden van rijkswege bepaalde garanties voor een duurzame exploitatie vereist om het risico te vermijden dat het veiligheidsniveau zal worden verlaagd door een structureel exploitatietekort.

d. veiligheid.

Zowel de terreingesteldheid als de omgeving, mogelijke obstakels, moeten aan de eisen voldoen.

e. evenwichtige spreiding over Nederland.

Vooraf tegen de achtergrond van de problemen bij het inpassen van nieuwe elementen in het luchtruimgebruik (zie a) dient erop te worden toegezien dat iedere nieuwe voorziening daadwerkelijk een regionaal hiaat in het voorzieningspakket voor de kleine luchtvaart opvult.

f. het belang van de regio.

Daar een nieuw veld doorgaans geen aanmerkelijke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid oplevert, zal de beoordeling zich beperken tot de beoogde verbetering van de bereikbaarheid van de regio - zeker ook in internationaal verband - en het overige maatschappelijk belang voor de regio.

g. ruimtelijke inpassing.

Van geval tot geval zal moeten worden nagegaan of de nieuwe voorziening zonder grote problemen in de ruimtelijke structuur is in te passen. Daarbij zal rekening moeten worden gehouden met de belangen van landbouw, natuur en landschap en met de mogelijke consequenties voor de recreatie. Tevens zal moeten worden gezien welke effecten een dergelijke accommodatie met zich meebrengt voor wat betreft verkeersaantrekkende werking en vestiging van bedrijven.

BIJLAGE 3.	OVERZICHT van de belangrijkste stukken van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (Tweede Kamer, nr 15 880)
nrs 1-2	<u>deel a:</u> beleidsvoornemen dd 14-11-79
nrs 5-6	<u>deel b:</u> hoofdlijnen uit de inspraak dd 23-2-81
nrs 7-8	<u>deel c:</u> advies van de raad van advies voor advies voor de ruimtelijke ordening dd 23-2-81
nrs 10-11	<u>deel d:</u> regeringsbeslissing dd 3-4-81
nrs 14,16	lijst van vragen dd 30-11-81 en antwoorden dd 17-8-82
nrs 19-20	<u>deel a:</u> beleidsvoornemen tot wijziging van het structuurschema (herbezinningsnota) dd 21-5-85
nrs 25-26	<u>deel b:</u> hoofdlijnen uit de inspraak over de draaiing van de vierde baan van schiphol dd 3-2-86
nrs 22-23	<u>deel c:</u> advies van de raad van advies voor ruimtelijke ordening inzake de herbezinning op het draaien van de vierde baan van de luchthaven schiphol dd 8-1-86
nrs 27-28	<u>deel d:</u> gewijzigde regeringsbeslissing dd 19-2-86
nr 30	lijst van vragen dd 18-12-86 en antwoorden dd 16-2-87
UCV 51	handelingen van de tweede kamer, vaste commissie voor verkeer en waterstaat van 23-2-87
nrs 31-41	moties ingediend tijdens de ucv van 23-2-87
nr 43	brief van de ministers van verkeer en waterstaat en van volkshuis- vesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer van 30-6-87
TK 14	goedgekeurd door de tweede kamer op 27-10-87

**BIJLAGE 4. OVERZICHT van stukken Eerste Kamer 15 880 nr 28  
vergaderjaar 1987-1988**

- nr 119 voorlopig verslag van de vaste commissies voor verkeer en waterstaat en voor ruimtelijke ordening en milieubeheer dd 19-1-88
- nr 119b memorie van antwoord dd 26-4-88
- nr 119c nader voorlopig verslag van de vaste commissies voor verkeer en waterstaat en voor ruimtelijke ordening en milieubeheer dd 17-5-88
- nr 119d nadere memorie van antwoord dd 13-6-88
- nr 119e aanvullende nadere memorie van antwoord dd 22-6-88
- nr 119f verslag van de vaste commissies voor verkeer en waterstaat en voor ruimtelijke ordening en milieubeheer dd 12-7-88
- nr 119g nota naar aanleiding van het verslag dd 18-8-88
- EK goedgekeurd door de eerste kamer op 6-9-88

## **Bijlage 8.**



samenwerkingsverband  
**Noord-Nederland**

ISP-secretariaat

Groningen Airport Eelde

Postbus 50  
9765 ZH PATERSWOLDE

Groningen, 4 november 1998

Behandeld door :  
Telefoonnummer :  
Faxnummer :  
Onze referentie :  
Bijlagen : 2

Onderwerp : Jaarprogramma ISP 1998, thema: Overig ISP-Publiek: projectvoorstel  
Passagiersterminal Groningen Airport Eelde (projectnr. 8827).

Geachte heer Stutterheim,

Uw projectvoorstel "Passagiersterminal Groningen Airport Eelde" is voorgedragen voor een bijdrage uit ISP 5 middelen. Het project betreft de realisatie van een passagiersterminal voor de accommodatie van zowel zakelijke reizigers als reizigers met vakantiebestemming van en naar Groningen Airport Eelde.

Doel van het project is te komen tot kwaliteitsverbetering van de passagiersfaciliteiten, waardoor een positief effect zal uitgaan naar de vestiging van economische activiteiten met daarmee gepaard gaande werkgelegenheidseffecten en een vergroting van de uitstraling van de luchthaven en de betekenis van de luchthaven voor de bedrijfsomgeving.

De totale kosten van het project worden geraamd op f 8.500.000,-. Hierin wordt een ISP-bijdrage gevraagd van f 2.550.000,-. De overige kosten worden gefinancierd met een eigen bijdrage.

De ISP-coördinatiegroep heeft zich in de schriftelijke ronde van 29-09-98 positief uitgesproken met betrekking tot toekenning van een ISP-bijdrage.

Tegen deze achtergrond zijn wij bereid een eenmalige bijdrage beschikbaar te stellen van maximaal f 2.550.000,- in de subsidiabele kosten van dit project. Deze bijdrage komt ten laste van de ISP 5 middelen die het Samenwerkingsverband Noord-Nederland ter beschikking staan.

De ISP-bijdrage wordt terugkend onder de voorwaarde dat de overige financiering is verzekerd.

**Van Swietenlaan 25/2**

Postbus 779

9700 AT Groningen

Telefoon 050 - 521 44 45

Fax 050 - 527 60 91

De voortgang van het project zal onder meer worden gemeten aan de hand van de indicatoren vermeld op bijlage 1 bij deze brief. U wordt verzocht een kwantitatieve nulmeting op te stellen, teneinde de effectmeting mogelijk te maken.

Voor de overige voorwaarden verwijzen wij naar bijlage 2 bij deze brief. In aansluiting op punt 3 van deze voorwaarden delen wij u mee dat de ISP-bijdrage betrekking heeft op de periode van 29-04-98 tot 31-12-2000.

Voor nadere informatie omtrent de wijze van declareren kunt u contact opnemen met het ISP-secretariaat.

Volledigheidshalve merken wij op dat alle overheidsbijdragen, die vooraf onvermeld zijn gebleven, in mindering zullen worden gebracht op het thans toegekende bedrag, en dat dit eventueel zal kunnen leiden tot intrekking van de toekenning, dan wel tot terugvordering van de eerder betaalde voorschotten.

Wij gaan er vanuit dat bij publiciteit uwerzijds over dit project zal worden vermeld, dat realisering mede is mogelijk gemaakt in het kader van het ISP.

Tegen deze beschikking kan bezwaar worden gemaakt. Een eventueel bezwaarschrift dient binnen zes weken na verzending van deze beschikking te worden gericht aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland, Commissie Economische Zaken, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden.

Afschrift van deze brief is gezonden aan de besturen van de provincies Friesland, Groningen, Drenthe en Overijssel.

Hoogachtend,

De commissie EZ/SNN:

## **Bijlage 9.**



zaaknummer 200603116/1  
datum van uitspraak woensdag 11 juni 2008  
tegen de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de  
Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer  
proceduresoort Eerste aanleg - meervoudig  
rechtsgebied Kamer 1 - RO - Luchtvaartwet

200603116/1.  
Datum uitspraak: 11 juni 2008

## AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de gemeenteraad van Haren,
2. de Milieufederatie Drenthe, gevestigd te Assen,
3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats],
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
5. [appellante sub 5], wonend te [woonplaats],
6. [appellant sub 6], wonend te [woonplaats],
7. [appellant sub 7], wonend te [woonplaats],
8. [appellant sub 8], wonend te [woonplaats],
9. de vereniging "Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde", gevestigd te Haren, de stichting "Stichting Rondom Vliegveld Eelde", gevestigd te Vries, gemeente Tynaarlo, [appellant sub 9A], wonend te [woonplaats], en 162 anderen,
10. [appellanten sub 10], wonend te [woonplaats],
11. [appellanten sub 11], wonend te [woonplaats],
12. de verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid "IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Eelde-Paterswolde" en "IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Vries", gevestigd te Paterswolde respectievelijk Vries, beide gemeente Tynaarlo,

en

1. de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
2. de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, verweerders.

### 1. Procesverloop

Bij besluit van 15 mei 2001 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, op grond van artikel 27, in samenhang met artikel 24 van de Luchtvaartwet (hierna: de Lvw), het besluit van 1 oktober 1959, no. TW/14962, waarbij het luchtvaartterrein Eelde is aangewezen, gewijzigd (hierna: het A-besluit). Bij besluit van gelijke datum, kenmerk M175, heeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: de WRO) voor het luchtvaartterrein Eelde (hierna: het RO-besluit).

Tegen deze besluiten zijn bezwaren als bedoeld in artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) ingediend.

Bij besluit van 26 augustus 2002, no. DGL/02.421463, hebben verweerders beslist op deze bezwaren. Verweerders hebben het A-besluit deels gewijzigd en het RO-besluit ongewijzigd gehandhaafd.

Bij uitspraak van 3 december 2003, zaaknr. [200205524/1](#), heeft de Afdeling de tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit ingestelde beroepen gedeeltelijk en de tegen de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit ingestelde beroepen geheel gegrond verklaard. De Afdeling heeft daarbij de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit gedeeltelijk vernietigd en heeft de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel vernietigd. Ook is het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 15 mei 2001 geschorst voor zover het de baan 23-05, voor zover langer dan 1.800 meter, betreft, tot zes weken nadat verweerders opnieuw hebben beslist op de bezwaren. Voor het overige zijn de beroepen ongegrond verklaard.

Bij besluit van 14 maart 2006, no. HDJZ/LUV/2006-226 (hierna: het bestreden besluit), hebben verweerders opnieuw beslist op de bezwaren. Verweerders hebben daarbij het A-besluit en het RO-besluit deels gewijzigd en voor het overige ongewijzigd gehandhaafd.

Tegen dit besluit hebben de gemeenteraad van Haren bij brief van 3 mei 2006, de Milieufederatie Drenthe (hierna: de Milieufederatie) bij brief van 2 mei 2006, [appellant sub 3] bij brief van 2 mei 2006, [appellant sub 4] bij brief van 26 april 2006, [appellante sub 5] bij brief van 3 mei 2006, [appellant sub 6] bij brief van 4 mei 2006, [appellant sub 7] bij brief van 1 mei 2006, [appellant sub 8] bij brief van 1 mei 2006, de vereniging "Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde", de stichting "Stichting Rondom Vliegveld Eelde", [appellant sub 9A] en 162 anderen, (hierna: VOLE en andere) bij brief van 2 mei 2006, [appellanten sub 10] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 10]) bij brief van 2 mei 2006, [appellanten sub 11] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 11]) bij brief van 2 mei 2006, en de verenigingen "IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Eelde-Paterswolde" en "IVN, Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Vries" (hierna in enkelvoud: IVN) bij brief van 1 mei 2006, beroep ingesteld. [appellant sub 3] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 6 juni 2006. [appellante sub 5] heeft haar beroep aangevuld bij brief van 5 juni 2006. [appellant sub 6] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 6 juni 2006. [appellant sub 7] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 23 juni 2006. VOLE en andere hebben hun beroep aangevuld bij brief van 6 juni 2006. [appellant sub 10] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 5 juni 2006.

Verweerders hebben een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 4 december 2006. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

Voor afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van [appellant sub 7]. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van de Milieufederatie, [appellante sub 5], VOLE en andere, [appellant sub 10], IVN en van verweerders. Deze stukken zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 8 mei 2007, waar de Milieufederatie, vertegenwoordigd door drs. C. Teulen, medewerker van de Milieufederatie, [appellant sub 3], in persoon, [appellant sub 4], in persoon, [appellante sub 5], in persoon, [appellant sub 6], in persoon, [appellant sub 7], in persoon, [appellant sub 8], in persoon, VOLE en andere, vertegenwoordigd door mr. A.H.J. van den Biesen, advocaat te Amsterdam, [appellant sub 10], in persoon, [appellant sub 11], in persoon, en IVN, vertegenwoordigd door [appellante sub 5], gemachtigde, en verweerders, vertegenwoordigd door mr. I.W. Neleman, mr. M. Rus en mr. R.J.M. van den Tweel, allen advocaat te Den Haag, ir. W.W. Haverdings, medewerker van ADECS Airinfra B.V., A. van Veen, medewerker van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, en R. Lensink, medewerker van Bureau Waardenburg, zijn verschenen. Voorts is daar gehoord de naamloze vennootschap "Groningen Airport Eelde N.V." (verder: GAE N.V.), vertegenwoordigd door mr. Q.J. Tjeenk Willink, advocaat te Amsterdam, en vergezeld door haar [directeur].

Bij brief van 9 juli 2007 heeft de Afdeling aan partijen medegedeeld dat zij het onderzoek heeft heropend, teneinde over het onderwerp staatssteun vragen te stellen aan de Europese Commissie (hierna: de Commissie). Bij brief van 30 juli 2007 heeft de Afdeling vragen gesteld aan de Commissie. Bij brief van 23 november 2007 heeft de Commissie op deze vragen gereageerd. De vragen aan en antwoorden van de Commissie zijn aangehecht. Bij brief van 3 december 2007 heeft de Afdeling partijen gelegenheid geboden zich hierover nader uit te laten. [appellante sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], VOLE en andere, [appellant sub 10], IVN, verweerders en GAE N.V. hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

De Afdeling heeft de zaak op een nadere zitting behandeld op 28 februari 2008, waar [appellant sub 4], [appellante sub 5], [appellant sub 6], allen in persoon, VOLE en andere, vertegenwoordigd door ir. I.G.J. van Lotringen, IVN, vertegenwoordigd door [appellante sub 5], gemachtigde, [appellant sub 7], in persoon, en verweerders, vertegenwoordigd door mr. B.J. Drijber, advocaat te Den Haag, zijn verschenen. Voorts is daar gehoord GAE N.V., vertegenwoordigd door mr. T. Ottervanger, advocaat te Amsterdam, en vergezeld door haar [adjunct-directeur].

## 2. Overwegingen

### Ontvankelijkheid

2.1. Ingevolge artikel 6:13 van de Awb, voor zover thans van belang, kan geen beroep worden ingesteld tegen een op bezwaar genomen besluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten geen bezwaar te hebben gemaakt tegen het oorspronkelijke besluit.

[appellant sub 8] heeft tegen het A-besluit en het RO-besluit van 15 mei 2001 geen bezwaar gemaakt. Er zijn geen omstandigheden gesteld die tot het oordeel kunnen leiden dat dit hem redelijkerwijs niet verweten kan worden. Gelet op het vorenstaande is het beroep van [appellant sub 8] niet-ontvankelijk.

### Het A-besluit

2.2. Het A-besluit voorziet in een wijziging van het Aanwijzingsbesluit met betrekking tot het luchtvaartterrein Eelde van 1 oktober 1959 (Stcrt. 1959, 198). Bij dit besluit is het terrein aangewezen als luchtvaartterrein met kadastrale gegevens ten behoeve van het openbaar luchtverkeer met burgerlijke vliegtuigen en zweefvliegtuigen, en oefen- en proefvluchten met burgerlijke vliegtuigen en zweefvliegtuigen. Het voorliggende A-besluit is genomen in vervolg op het verzoek van de exploitant van de luchthaven om een baanverlenging van baan 23-05 van 1.800 naar 2.500 meter. Het A-besluit heeft onder meer betrekking op:

- de ligging en lengte van de baan 23-05 alsmede van de baan 19-01;
- het gebruik van het luchtvaartterrein in de situatie met de verlengde baan 23-05;
- de vaststelling van een Ke-zone met een grenswaarde van 35 Ke en de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van een Bkl-zone met een grenswaarde van 47 Bkl en de geluidscontour van 57 Bkl.

### Procedurele aspecten

2.3. [appellante sub 5] en VOLE en andere stellen dat het bestreden besluit van verweerders van 14 maart 2006 ten onrechte is aangemerkt als een beslissing op bezwaar. Volgens hen dient voornoemd besluit te worden aangemerkt als een nieuw primair besluit, waartegen

opnieuw bezwaar moet kunnen worden gemaakt. In dat verband betogen VOLE en andere dat in het kader van het bestreden besluit ten onrechte niet de mogelijkheid is geboden om bezwaar te maken tegen de aanvullende milieu-informatie.

2.3.1. Het betoog van [appellante sub 5] en VOLE en andere dat het bestreden besluit van verweerders van 14 maart 2006 dient te worden aangemerkt als een primair besluit, faalt. De systematiek en uitgangspunten ter zake van het beslissen op een bezwaarschrift brengen mee dat een primair besluit op grondslag van de ontvankelijke bezwaren in volle omvang wordt heroverwogen. De door appellanten gestelde omstandigheden dat bij de beslissing op bezwaar deels een andere motivering aan het A-besluit ten grondslag is gelegd en dat andere uitgangspunten zijn gehanteerd met betrekking tot bijvoorbeeld de vlootmix, raken niet de essentie van het A-besluit nu de baanverlenging, gebruiksbeperkingen en de omvang van de geluidruimte zoals die in de beslissing op bezwaar zijn opgenomen, gelijk zijn aan het A-besluit. Onder deze omstandigheden is geen sprake van een beslissing op bezwaar die niet langer als het resultaat van de heroverweging is te beschouwen.

2.4. Volgens [appellante sub 5] en VOLE en andere is, na de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003, ten onrechte aan anderen dan de belanghebbenden die bezwaar hebben gemaakt tegen het besluit van 15 mei 2001 niet de mogelijkheid geboden een bezwaarschrift in te dienen.

2.4.1. Ingevolge artikel 8:72, tweede lid, van de Awb brengt vernietiging van een besluit of een gedeelte van een besluit vernietiging van de rechtsgevolgen van dat besluit of van het vernietigde gedeelte daarvan mee. Nu de Afdeling in vorengenoemde uitspraak van 3 december 2003 de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit en het RO-besluit integraal heeft vernietigd, waren verweerders gehouden om met inachtneming van deze uitspraak opnieuw op de reeds ingediende bezwaren te beslissen. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat door verweerders ten onrechte niet aan anderen dan de oorspronkelijke bezwaarmakers de gelegenheid is geboden een bezwaarschrift in te dienen. Dat verweerders na de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003 in het kader van het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar nader onderzoek hebben gedaan naar onder meer de milieugevolgen van het A-besluit, maakt dit niet anders.

2.5. VOLE en andere stellen verder dat de berichtgeving omtrent de aan het bestreden besluit van verweerders van 14 maart 2006 ten grondslag liggende onderzoeken misleidend is geweest. Volgens hen is in die berichtgeving ten onrechte de indruk gewekt dat enkel belanghebbenden die eerder een bezwaarschrift hadden ingediend in beroep konden komen tegen de nieuwe beslissing op bezwaar.

2.5.1. Ingevolge artikel 6:13 van de Awb kan, voor zover hier van belang, geen beroep bij de administratieve rechter worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen bezwaar heeft gemaakt. Uit artikel 6:13 van de Awb volgt dat, voor zover besluitonderdelen van de beslissing op bezwaar zijn gewijzigd ten opzichte van het A-besluit, het niet indienen van bezwaar geen beletsel voor een belanghebbende vormt om tegen deze besluitonderdelen in beroep te komen.

Appellanten betogen dat in de berichtgeving omtrent de nieuwe beslissing op bezwaar en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken de indruk is gewekt dat enkel belanghebbenden die eerder een bezwaarschrift hadden ingediend, in beroep konden komen tegen de nieuwe beslissing op bezwaar. Ter onderbouwing van deze stelling hebben VOLE en andere onder meer gewezen op een brief van 2 mei 2005. Niet in geschil is dat die brief was gericht en verzonden aan de belanghebbenden die reeds eerder een bezwaarschrift hadden ingediend. Nu die brief niet is gezonden naar anderen dan de oorspronkelijke bezwaarmakers, ziet de Afdeling in die brief reeds daarom geen aanleiding voor het oordeel dat potentieel belanghebbenden die eerder geen bezwaar hebben gemaakt door de brief zouden zijn misleid. Voorts ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de publicaties omtrent de nieuwe beslissing op bezwaar niet voldoen aan de wettelijke eisen die voor kennisgevingen gelden. Het door appellanten

aangevoerde geeft geen grond voor het oordeel dat de kennisgevingen en de berichtgeving omtrent de beslissing van verweerders van 14 maart 2006 misleidend zijn geweest.

Nut en noodzaak

2.6. De Milieufederatie, [appellant sub 6], IVN, [appellant sub 4], [appellante sub 5], [appellant sub 7], de gemeenteraad van Haren, [appellant sub 3] en VOLE en andere betwisten nut en noodzaak van de baanverlenging en de vroege openstelling van de luchthaven tussen 6:30 en 7:00 uur. Zij wijzen daarbij op verschillende onderzoeken waaruit volgens hen blijkt dat de gehanteerde prognoses te optimistisch zijn. In dat verband stellen zij voorts dat door verweerders ten onrechte geen eigen, onafhankelijk onderzoek naar de economische effecten van baanverlenging heeft plaatsgevonden.

2.6.1. Met het A-besluit wordt door verweerders beoogd de bereikbaarheid van de regio en de functionaliteit van het luchtvervoersysteem te verbeteren, wat volgens verweerders positieve effecten voor de regionale economie meebrengt. De Afdeling acht deze doelstellingen niet onredelijk en acht aannemelijk dat met het verwezenlijken van dit streven een zwaarwegend belang is gemoeid. De Afdeling stelt voorop dat aan verweerders beleidsvrijheid toekomt bij de wijze waarop aan voornoemd streven vorm wordt gegeven.

2.6.2. Niet in geschil is dat de exploitatie van de luchthaven Groningen Airport Eelde (hierna: GAE) thans verliesgevend is. Volgens het in het kader van het A-besluit opgestelde milieueffectrapport uit 1995 (hierna: het MER 1995), het rapport "Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op GAE", opgesteld door GAE N.V. en gedateerd januari 2005 (hierna: het ontwikkelingsrapport GAE) en een rapport van Buck Consultants International, "Economische betekenis GAE N.V.", gedateerd januari 2005 (hierna: het rapport Buck) is capaciteitsvergroting van GAE noodzakelijk teneinde een kostendekkende exploitatie mogelijk te maken, om zodoende de continuïteit van de luchthaven te kunnen verzekeren. In de enkele door appellanten gestelde omstandigheid dat voornoemde rapporten zijn opgesteld door of in opdracht van GAE N.V. ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat deze rapporten reeds daarom niet aan het A-besluit of het bestreden besluit ten grondslag mochten worden gelegd.

2.6.3. Volgens het MER uit 1995 en de genoemde rapporten zijn de mogelijkheden tot capaciteitsvergroting beperkt door de huidige baanlengte en kan met de huidige capaciteit niet worden bereikt dat GAE kostendekkend wordt geëxploiteerd. Om die reden hebben verweerders in het kader van het A-besluit en het bestreden besluit verscheidene onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van baanverlenging en vroege openstelling. Met baanverlenging wordt volgens deze onderzoeken mogelijk gemaakt dat met grotere of zwaarder beladen toestellen op GAE kan worden gevlogen. Daarmee, en met de vroege openstelling, biedt GAE volgens de rapporten groeimogelijkheden met betrekking tot lijnvluchten, vakantiecharters en vrachtvervoer. Door het verlengen van de baan kunnen volgens de rapporten onder meer low-cost vluchten op rendabele wijze worden uitgevoerd en wordt een toename van het aantal vakantiecharters verwacht. Voorts wordt volgens de rapporten met baanverlenging bereikt dat de luchttransportkosten per eenheid product afnemen omdat met grotere toestellen kan worden gevlogen, wat luchtvrachtvervoer vanaf GAE aantrekkelijker maakt. Volgens de rapporten wordt met een vroege openstelling van de luchthaven bereikt dat aansluiting kan worden geboden met vluchten vanaf Schiphol. Ook vergroot een vroege openstelling de kans dat vracht- en charterverkeer gebruik zal maken van de luchthaven, omdat deze diensten om bedrijfseconomische redenen de randen van de dag opzoeken, aldus de rapporten.

2.6.4. De door appellanten aangehaalde rapporten van prof. drs. J.G. de Wit, "Luchthaven Eelde in de luchtvaartmarkt van morgen, een globale verkenning van een aantal rapporten inzake de luchthaven Eelde", gedateerd januari 2006, en "Op de lange baan? Prognoses voor Groningen Airport Eelde nader gewogen", gedateerd april 2007, (hierna: de rapporten De Wit) hebben met name betrekking op de juistheid van de geprognosticeerde passagiersaantallen en het geprognosticeerde luchtvrachtverkeer. Ook in het rapport van [appellant sub 8], "Beter ten halve gekeerd over nut en noodzaak van baanverlenging op GAE", gedateerd mei 2006

(hierna: het rapport [appellant sub 8]) en in andere door appellanten aangehaalde rapporten wordt op deze prognoses ingegaan.

In de rapporten De Wit en [appellant sub 8] wordt onder meer gewezen op recente infrastructurele en strategische ontwikkelingen, waarmee volgens deze rapporten in het onderzoek naar de effecten van baanverlenging geen of onvoldoende rekening is gehouden. De Afdeling overweegt dat niet is gebleken dat deze ontwikkelingen, in het bijzonder de Hogesnelheidslijn Amsterdam/Zuiderzeelijn, ten tijde van het nemen van het bestreden besluit zodanig concreet waren dat hiermee rekening had moeten worden gehouden.

Gelet op het deskundigenbericht, waarin de verschillende aannames van het MER uit 1995, het ontwikkelingsrapport GAE en het rapport Buck worden besproken, en gelet op de door appellanten ingebrachte rapporten, overweegt de Afdeling dat enige mate van onzekerheid bestaat over de exacte omvang van de effecten van baanverlenging en vroege openstelling. Op grond van deze rapporten kan naar het oordeel van de Afdeling niet met zekerheid worden gesteld dat de prognoses voor GAE zullen worden gehaald. Hieruit volgt echter niet dat geen behoefte bestaat aan baanverlenging en vroege openstelling. Mede gelet op het deskundigenbericht en het verhandelde ter zitting blijkt uit het MER 1995, het ontwikkelingsrapport GAE en het rapport Buck naar het oordeel van de Afdeling genoegzaam dat de huidige baanlengte hoe dan ook onvoldoende is om een rendabele exploitatie te kunnen voeren en dat de baanverlenging en vroege openstelling positieve effecten zullen hebben op de exploitatiemogelijkheden van GAE. Gelet hierop, mede in aanmerking genomen de beleidsvrijheid van verweerders, ziet de Afdeling in al hetgeen appellanten in de schriftelijke stukken en ter zitting hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het A-besluit bijdraagt aan het behoud en de versterking van het luchtvervoerssysteem, de bereikbaarheid van de regio en de regionale economie.

#### Milieueffectrapportage

2.7. [appellante sub 5], [appellant sub 3] en VOLE en andere stellen dat ten onrechte geen actualisatie van alle in het MER uit 1995 beschreven alternatieven heeft plaatsgevonden.

2.7.1. Verweerders stellen zich op het standpunt dat uit de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003 volgt dat de onderzoeken naar de gevolgen van de alternatieven van het MER 1995 niet in het kader van de nieuwe beslissing op bezwaar behoeften te worden geactualiseerd en dat er ook geen nieuwe vergelijking tussen de alternatieven behoefde plaats te vinden.

2.7.2. In haar uitspraak van 3 december 2003 heeft de Afdeling overwogen dat geen grond bestaat voor het oordeel dat het MER uit 1995 onvoldoende informatie bevat over de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienden te worden genomen.

2.7.3. Verweerders hebben in het kader van het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar verschillende onderzoeken uitgevoerd, waaronder het rapport "Baanverlenging GAE, rapportage: Geluid, Emissies en Luchtkwaliteit", opgesteld door ADECS Airinfra en gedateerd april 2005 (hierna: het ADECS-rapport) en het rapport "Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" van 11 april 2005 (hierna: het rapport Waardenburg). Verweerders hebben deze aanvullende informatie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie m.e.r.) voorgelegd. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van 1 juli 2005 staat dat de Commissie m.e.r. van oordeel is dat de essentiële informatie in de aanvullende milieu-informatie aanwezig is en dat daarmee goede en bruikbare informatie beschikbaar is gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

2.7.4. Gelet op het vorenstaande hebben verweerders zich terecht op het standpunt gesteld dat de onderzoeken naar de gevolgen van de alternatieven van het MER 1995 in het kader

van het bestreden besluit niet behoeft te worden geactualiseerd. Gelet hierop hebben verweerders kunnen volstaan met een actualisatie van de onderzoeken naar de effecten van het voorkeursalternatief zoals in het A-besluit opgenomen.

## Geluidszones

2.8. IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben bezwaar tegen de in het A-besluit en het bestreden besluit neergelegde geluidruimte voor GAE. Volgens hen is de te verwachten geluidbelasting binnen de geluidscontouren op onjuiste wijze berekend en zijn onjuiste invoergegevens gebruikt. De berekeningen zijn voorts te weinig inzichtelijk, aldus appellanten.

2.8.1. Ingevolge artikel 25, eerste lid, aanhef en onder a, van de Lvw, voor zover thans van belang, worden bij algemene maatregel van bestuur uniforme grenswaarden vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen voor luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van tenminste 6.000 kg, dan wel minder dan 6.000 maar meer dan 390 kg, voor zover dit hefschroefvliegtuigen betreft, dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg, dan wel de vliegpatronen van de luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6.000 kg.

Ter uitvoering van deze bepaling is het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (hierna: het BGGL) vastgesteld. Ingevolge artikel 1 van het BGGL wordt de geluidbelasting op een bepaalde plaats door landende en opstijgende luchtvaartuigen vastgesteld in Kosteneenheden (hierna: Ke). De berekeningsmethode van de Ke en het gebruik van de norm zijn vastgelegd in het BGGL. De berekeningsmethode wordt voorts nader uitgewerkt in de krachtens artikel 25g, eerste lid, van de Lvw vastgestelde Regeling berekening geluidbelasting in Kosteneenheden (hierna: Regeling Ke). De beroepsgronden betreffende de toegepaste berekeningsmethode kunnen slechts doel treffen voor zover deze methode in strijd is met regelgeving van hogere orde. Hiervan kan sprake zijn, indien de resultaten van de berekeningen met de genoemde methode niet voldoende representatief zijn voor de geluidbelasting die wordt veroorzaakt door landende en stijgende luchtvaartuigen, zodat niet langer wordt voldaan aan het in artikel 25, eerste lid, van de Lvw bepaalde.

2.8.2. In het A-besluit is rond GAE een geluidzone vastgelegd met een grenswaarde van 35 Ke. In het kader van de onderzoeken die door verweerders aan het A-besluit en de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 ten grondslag zijn gelegd, werd in het voor de geluidsberekeningen gebruikte rekenmodel gebruik gemaakt van de zogenoemde 65 dB(A)-afkap. In haar uitspraak van 3 december 2003 heeft de Afdeling ten aanzien van de gebruikte rekenmethode geoordeeld dat verweerders het rekenmodel wegens strijd met artikel 25, eerste lid, van de Lvw, in dit geval niet meer als uitgangspunt voor het bepalen van de geluidbelasting hadden mogen nemen. De Afdeling heeft daartoe overwogen dat het gebruik van de 65 dB(A)-afkap de validiteit van het rekenmodel aantast.

2.8.3. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003 zijn in het kader van het nemen van de nieuwe beslissing op bezwaar nieuwe geluidsberekeningen uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het in overweging 2.7.3. genoemde ADECS-rapport.

2.8.4. De geluidsberekeningen in het ADECS-rapport zijn uitgevoerd met gebruikmaking van de Ke-methode. Vast staat dat geen gebruik is gemaakt van de 65 dB(A)-afkap. In het ADECS-rapport wordt geconcludeerd dat het door GAE geprognosticeerde aantal vliegbewegingen dat bij het A-besluit als uitgangspunt was genomen met gebruikmaking van de geactualiseerde invoergegevens en de Ke-methode zonder afkap, leidt tot grotere geluidszones dan in het A-besluit waren voorzien. Omdat dit door verweerders ongewenst wordt geacht, is het aantal ingevoerde toegestane vliegbewegingen zodanig aangepast dat de geluidszones dezelfde omvang hebben als de geluidszones die in het A-besluit zijn neergelegd.

2.8.5. Blijkens het ADECS-rapport en het deskundigenbericht is gebruik gemaakt van de standaard Ke-methode zoals vastgelegd in het BGGL. De gegevens die in de geluidsberekeningen zijn betrokken, zijn in het ADECS-rapport beschreven. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de geluidsberekeningen onvoldoende inzichtelijk zijn.

2.8.6. Bij de geluidsberekeningen in het kader van het opstellen van het ADECS-rapport zijn geactualiseerde invoergegevens als uitgangspunt genomen. Onder meer is de zogenoemde vlootmix bijgesteld en is gebruik gemaakt van een woningbestand uit 2001, waar eerder gebruik was gemaakt van een woningbestand uit 1994. Bij het ADECS-rapport is een bijlage gevoegd die verscheidene tabellen bevat. Een aantal tabellen geeft de cumulatieve aantallen woningen of gehinderden weer, terwijl andere tabellen aantallen woningen weergeven voor de gronden tussen twee geluidscouturen, zogenoemde schillen. Het gemiddeld aantal inwoners per woning in een bepaalde schil, dat van belang is voor de schatting van het aantal ernstig gehinderden, kan worden afgeleid uit het aantal inwoners per schil gedeeld door het aantal woningen per schil. Uit de in de bijlage bij het ADECS-rapport opgenomen tabellen kunnen beide gegevens worden afgeleid, met dien verstande dat verweerders hebben aangegeven dat de tabel op pagina 57 het aantal inwoners weergeeft, en niet het cumulatieve geschatte aantal ernstig gehinderden zoals abusievelijk boven de tabel staat.

2.8.7. [appellant sub 3] heeft zijn betoog dat van een onjuist aantal ernstig gehinderden is uitgegaan, onder meer onderbouwd onder verwijzing naar door hem opgestelde tabellen. Door hem wordt, mede naar aanleiding van deze tabellen, geconcludeerd dat is uitgegaan van een onrealistisch laag gemiddeld aantal inwoners per woning. Volgens appellant komt dit doordat van een te laag aantal inwoners per schil is uitgegaan. De cijfers in zijn tabel waarin het aantal inwoners per schil is weergegeven voor de scenario's voor de jaren 2005 en 2015 en waarbij gebruik zou zijn gemaakt van het woningbestand uit 2001, verschillen sterk van de cijfers die uit het ADECS-rapport blijken. Nu onduidelijk is hoe hij tot deze cijfers is gekomen en gelet op de omstandigheid dat [appellant sub 3] de berekeningen die tot deze cijfers hebben geleid niet inzichtelijk heeft gemaakt, ziet de Afdeling daarin geen aanleiding voor het oordeel dat in het ADECS-rapport onjuiste aantallen inwoners per schil als uitgangspunt zijn gehanteerd. Gelet hierop acht de Afdeling door [appellant sub 3] niet aannemelijk gemaakt dat een onjuist aantal inwoners per woning in de geluidsberekeningen is betrokken.

2.8.8. Met betrekking tot de in het geluidsonderzoek gehanteerde rekenmethode overweegt de Afdeling het volgende. Uitgangspunt van de Ke-methode is dat de uitkomsten van berekeningen met die methode een prognose geven van het aantal ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-zone op grond van de zogenoemde dosis-effectrelatie. Appellanten hebben in dat verband gewezen op het rapport "De kwaliteit van de leefomgeving rond GAE", gedateerd september 1999 en opgesteld door TNO (hierna: het TNO-rapport), waarin de dosis-effectrelatie van GAE door middel van steekproeven is onderzocht. Het TNO-rapport is opgesteld in het kader van de voorbereiding van het A-besluit door verweerders. Uit het in het TNO-rapport beschreven onderzoek is gebleken dat het percentage ernstig gehinderden ten tijde van het uitvoeren van dat onderzoek feitelijk hoger was dan het percentage waar de Ke-methode van uitgaat. Volgens het TNO-rapport wordt de ernstige hinder met name veroorzaakt door oefenvluchten (stijgen, landen, circuitvluchten), het laag overvliegen en rondvluchten. Wat betreft de typen vliegtuigen wordt de meeste hinder ondervonden van kleine lesvliegtuigen en grote vliegtuigen met straal- of propelleraandrijving.

Blijkens de toelichting bij het A-besluit hebben verweerders in de uit het TNO-rapport blijkende feitelijke dosis-effectrelatie rond GAE aanleiding gezien in het A-besluit gebruiksvoorschriften op te nemen teneinde de ernstige hinder te beperken. Ingevolge artikel 9 van het A-besluit is het uitvoeren van circuitvluchten met zware toestellen verboden en is het uitvoeren van circuitvluchten met lichte toestellen aan beperkingen onderworpen. De Afdeling is, gelet op de conclusies van het TNO-rapport, van oordeel dat verweerders zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat een belangrijke oorzaak van de omstandigheid dat de dosis-effectrelatie volgens het TNO-rapport in de feitelijke situatie hoger ligt dan de dosis-effectrelatie waarvan bij de Ke-methode wordt uitgegaan hiermee is weggenomen, althans in grote mate is beperkt. Gelet hierop hebben verweerders er in



redelijkheid van kunnen uitgaan dat de feitelijke dosis-effectrelatie na gebruikmaking van de mogelijkheden van het A-besluit niet zodanig afwijkt van de dosis-effectrelatie die ten grondslag ligt aan de Ke-methode, dat de Ke-berekeningen in zoverre niet als representatief kunnen worden beschouwd.

2.8.9. IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 3] en VOLE en andere betogen voorts dat bij de berekening van de 35 Ke-zone de dosismaat L<sub>day</sub> evening night (hierna: L<sub>den</sub>) had moeten worden gebruikt en wijzen daarbij op de EU-richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai.

2.8.9.1. Ingevolge artikel 5 van de Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai is het hanteren van L<sub>den</sub> alleen voorgeschreven in het kader van strategische geluidbelastingkaarten. Dergelijke kaarten zijn thans niet aan de orde. Ingevolge het derde lid van dat artikel, kunnen lidstaten voor de geluidszonering bovendien andere geluidbelastingsindicatoren dan L<sub>den</sub> hanteren. Gelet hierop dwingt deze richtlijn niet tot het hanteren van L<sub>den</sub> in het kader van het A-besluit, nog daargelaten de vraag of de richtlijn rechtstreeks werkende bepalingen kent waarop appellanten een beroep kunnen doen.

Voor zover appellanten betogen dat uit berekeningen met de dosismaat L<sub>den</sub> blijkt dat berekeningen met de Ke-methode geen representatief beeld geven van het aantal ernstig gehinderden, overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is gemaakt dat de berekeningsresultaten ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden met de L<sub>den</sub>-methode in dit geval zodanig afwijken van de resultaten die met de Ke-methode zijn verkregen, dat naar aanleiding hiervan aan de representativiteit van de met het Ke-model verkregen resultaten moet worden getwijfeld. Daartoe wijst de Afdeling erop dat in het ADECS-rapport berekeningen met L<sub>den</sub> zijn weergegeven, waarvan de resultaten niet of nauwelijks verschillen van de resultaten die zijn verkregen met de Ke-methode. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze berekeningen onjuist zijn.

2.8.10. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben aangevoerd met betrekking tot de gehanteerde rekenmethode, geen aanleiding voor het oordeel dat daarmee in strijd is gehandeld met artikel 25, eerste lid, van de Lvw.

2.9. De Milieufederatie, [appellante sub 5], [appellant sub 7], [appellant sub 3] en VOLE en andere voeren aan dat de vastgestelde geluidscontouren in strijd zijn met het streven het milieu minder te belasten, zoals onder meer in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 is neergelegd.

2.9.1. Ingevolge artikel 4.3 van de Wet milieubeheer, in samenhang met de bij de Wet milieubeheer behorende bijlage, dient bij het nemen van een A-besluit rekening te worden gehouden met het geldende nationale milieubeleidsplan (hierna: het NMP). Ten aanzien van geluid is in het NMP4 onder meer neergelegd dat voor alle geluidbronnen op een locatie een grenswaarde van 70 dB(A) geldt. Voor vliegtuigen wordt in het NMP4 echter een uitzondering gemaakt, omdat de normen voor geluidbelasting van vliegtuigen worden geregeld in het kader van de luchtvaartwetgeving. Gelet hierop hebben verweerders zich in het bestreden besluit terecht op het standpunt gesteld dat het A-besluit in zoverre niet in strijd is met het NMP4. Uit de formulering en juridische status van het NMP3 en het NMP4, alsmede uit artikel 4.3 van de Wet milieubeheer volgt voorts dat met het opnemen van algemene beleidsdoelstellingen in het NMP 3 en het NMP4, zoals onder meer de verbetering van de leefomgeving, wordt beoogd te verzekeren dat het milieubelang in de belangenafweging omtrent een concreet besluit wordt betrokken. Uit de omstandigheid dat het A-besluit geluidbelasting voor de leefomgeving meebrengt, volgt derhalve niet reeds dat in strijd wordt gehandeld met het NMP3 en NMP4.

2.10. VOLE en andere betogen dat de maximale toegestane geluidbelasting regelmatig wordt overschreden en dat de handhavingsfrequentie te laag is.

2.10.1. Vast staat dat de afwikkeling van vliegverkeer binnen de grenzen van de in het A-besluit vastgestelde geluidszones dient plaats te vinden. Voor zover appellanten vrezen voor een overschrijding van de maximale toegestane geluidbelasting, overweegt de Afdeling dat dit aspect geen betrekking heeft op het A-besluit maar op de handhaving daarvan. Nu in de onderhavige procedure enkel het bestreden besluit ter beoordeling staat, kunnen handhavingsaspecten thans niet aan de orde komen.

2.11. VOLE en andere betogen dat het A-besluit onaanvaardbare geluidgevolgen meebrengt door cumulatie van geluid van verschillende bronnen. Volgens hen zijn ten onrechte geen cumulatiezones vastgelegd.

2.11.1. Verweerders hebben zich terecht op het standpunt gesteld dat uit de Lvw niet volgt dat ten aanzien van het geluid van GAE cumulatiezones moeten worden vastgesteld voor Ke-verkeer en het verkeer als bedoeld in het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart (hierna: het Bkl). In het ADECS-rapport is de cumulatie van geluid onderzocht. Naast het Ke- en Bkl-verkeer zijn daarin het weg-, rail- en industriegeluid betrokken. In het ADECS-rapport is de cumulatie van geluid weergegeven door middel van contouren. Appellanten hebben, mede gelet op de in het ADECS-rapport weergegeven contouren, niet aannemelijk gemaakt dat de cumulatie van geluid tot zodanig ernstige hinder leidt dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de gevolgen van het A-besluit uit een oogpunt van cumulatie van geluid aanvaardbaar zijn.

2.12. Volgens [appellant sub 3] en VOLE en andere leidt de geluidbelasting die door GAE wordt veroorzaakt tot onaanvaardbare negatieve gevolgen voor kinderen, de gezondheid en slaap. Door verweerders is te weinig gewicht toegekend aan deze effecten van vliegverkeerlawaai, aldus appellanten.

2.12.1. Ter onderbouwing van hun betoog hebben appellanten gewezen op het rapport "Het effect van geluid van vlieg- en wegverkeer op cognitie, hinderbeleving en bloeddruk van basisschoolkinderen" (rapportnr. 441520021), opgesteld door het RIVM in 2005. Blijkens dit rapport bestaat er een verband tussen de toename van geluidbelasting van vliegverkeer en de leesprestatie, complexere aandachtstaken en het lange termijneffecten bij kinderen. In het rapport worden evenwel geen concrete geluidsnormen genoemd.

Blijkens de stukken zijn in de omgeving van GAE twee basisscholen aanwezig. Uit het ADECS-rapport en het deskundigenbericht blijkt dat deze scholen buiten de 35 Ke-contour liggen. Verweerders hebben in dit kader berekend dat de geluidbelasting op de gevel van deze scholen bij gebruikmaking van de mogelijkheden van GAE 39 dB(A) respectievelijk 47 dB(A) bedraagt. Gesteld noch gebleken is dat deze constatering onjuist is.

Hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geeft geen grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het A-besluit geen onaanvaardbare geluidgevolgen voor kinderen meebrengt. Verweerders hebben in redelijkheid aansluiting kunnen zoeken bij de richtlijnen over geluid van de Wereld Gezondheid Organisatie (hierna: de WHO) uit het jaar 2000. Volgens die richtlijnen zijn voor kinderen negatieve effecten te verwachten bij een binnenwaarde van 35 dB(A) en hoger. Gelet op de door verweerders berekende geluidbelasting op de gevels van de scholen, ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het geluidsniveau binnen de scholen aan de door de WHO gestelde richtlijnen kan voldoen.

De openstelling van GAE vanaf 06.30 uur

2.13. VOLE en andere stellen dat ten onrechte geen geluidszone in het A-besluit is opgenomen voor nachtelijk vliegverkeer. Appellanten pleiten voorts voor een nachtsluitingstijd voor GAE tot 07.00 uur in plaats van tot 06.30 uur.

2.13.1. Gelet op artikel 25, vierde lid, van de Lvw en gelet op de nachtelijke periode die in het A-besluit is neergelegd, waaruit volgt dat op GAE gedurende de nachtelijke periode geen structureel uitgevoerd vliegverkeer is toegestaan, hebben verweerders zich terecht op het standpunt gesteld dat voor GAE geen geluidszones behoeven te worden vastgesteld voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer.

2.13.2. Onder verwijzing naar overweging 2.6.4. acht de Afdeling voldoende aannemelijk gemaakt dat behoefte bestaat aan openstelling van GAE vanaf 06.30 uur. De Afdeling betreft daarbij dat het niet onaannemelijk voorkomt dat met name luchtvrachtvervoerders gebruik zullen willen maken van de mogelijkheid vluchten in de zogenoemde randen van de dag uit te voeren. Mede gelet op de door appellanten genoemde rapporten van de Gezondheidsraad "Over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid", gedateerd 22 juli 2004 en TNO/RIVM, "Slaapverstoring door vliegtuiggeluid", uit november 2002, staat tegenover de behoefte aan vroege openstelling dat niet kan worden uitgesloten dat deze vroege openstelling negatieve gevolgen heeft voor de slaapkwaliteit van omwonenden. Hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geeft naar het oordeel van de Afdeling echter geen grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de ten gevolge van de vroege openstelling te verwachten hinder niet zodanig ernstig is dat van openstelling vanaf 06.30 uur moet worden afgezien. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de openstelling vanaf 06.30 uur enkel op werkdagen is toegestaan en dat de bebouwingdichtheid van woningen rondom GAE klein is.

## Toerisme

2.14. [appellant sub 11] stelt dat de geluidgevolgen van het A-besluit voor het toerisme in de omgeving van GAE in het algemeen en voor zijn camping in het bijzonder, onvoldoende zijn gezien. Volgens hem houdt het A-besluit een ernstige belemmering in van de bedrijfsvoering van zijn camping.

2.14.1. De camping van [appellant sub 11] ligt in de huidige situatie op een afstand van ongeveer acht kilometer ten zuidwesten van GAE. Door de verlenging van de baan aan de zuidwestelijke zijde van GAE wordt de afstand tussen GAE en de camping kleiner. Uit het ADECS-rapport blijkt dat de camping zowel in de huidige situatie als in de situatie na baanverlenging buiten de 20 Ke-contour ligt. Niet in geschil is echter dat de geluidbelasting ter plaatse van de camping van [appellant sub 11] door de baanverlenging kan toenemen.

2.14.2. Gelet op de afstand van de camping tot de verlengde baan op GAE en gelet op de ligging van de camping ruim buiten de 20 Ke-contour, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de toename van geluidhinder ter plaatse van de camping van [appellant sub 11] zodanig zal zijn dat moet worden gevreesd voor de continuïteit van het campingbedrijf. Ook is niet gebleken van onaantvaardbare negatieve gevolgen voor het toerisme in de regio. Bij haar oordeel betreft de Afdeling dat het door [appellant sub 11] aangehaalde TNO-onderzoek, waarin is geconcludeerd dat 13 procent van de toeristen weg zal blijven uit het gebied als de overlast van GAE fors zou toenemen, was gebaseerd op de vlootmix die op dat moment van GAE gebruik maakte. Onder verwijzing naar overweging 2.8.8. overweegt de Afdeling dat verweerders in redelijkheid van de verwachting hebben kunnen uitgaan dat de geluidhinder die van GAE wordt ondervonden ten gevolge van het uitsluiten van circuitvluchten met zware toestellen en het stellen van stringente beperkingen aan het uitvoeren van circuitvluchten met lichte toestellen, relatief gezien zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De Afdeling acht op grond van het in overweging 2.6.2. genoemde ontwikkelingsrapport GAE en het rapport Buck voorts niet onaannemelijk dat de toeristische sector in de omgeving van GAE niet enkel negatieve effecten ten gevolge van geluid zal ondervinden, maar dat ook toeristen zullen kunnen worden aangetrokken door de verruimde capaciteit van GAE.

In artikel 13 van het A-besluit is een nadeelcompensatieregeling opgenomen. Ingevolge dat artikel is het bepaalde in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing op de behandeling van een verzoek tot nadeelcompensatie. Niet is gebleken dat aan de eventuele schade van [appellant sub 11] niet op grond van de voornoemde Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 kan worden tegemoet gekomen.

## Luchtkwaliteit

2.15. De Milieufederatie, [appellant sub 3], IVN, [appellant sub 6] en VOLE en andere stellen dat het A-besluit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: het Blk 2005) en met het streven om de milieubelasting te verlagen, zoals in onder meer het NMP neergelegd.

2.15.1. Wat betreft het betoog dat het bestreden besluit in strijd is met het NMP overweegt de Afdeling onder verwijzing naar overweging 2.9.1. dat uit de formulering en juridische status van het NMP3 en het NMP4, alsmede uit artikel 4.3 van de Wet milieubeheer volgt dat met het opnemen van algemene beleidsdoelstellingen in het NMP 3 en het NMP4, zoals onder meer de verbetering van de leefomgeving, wordt beoogd te verzekeren dat het milieubelang in de belangenafweging omtrent een concreet besluit wordt betrokken. Uit de omstandigheid dat het A-besluit gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, wat ook van die gevolgen zij, volgt derhalve niet reeds dat in strijd wordt gehandeld met het NMP3 en NMP4.

2.15.2. In het kader van het bestreden besluit is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de baanverlenging voor de luchtkwaliteit, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het ADECS-rapport.

De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat bij het onderzoek naar de gevolgen van het A-besluit voor de luchtkwaliteit onjuiste invoergegevens zijn gebruikt of dat het gebruik van het Nieuw Nationaal Model (hierna: het NNM) leidt tot onbetrouwbare prognoses. Daartoe wordt overwogen dat in het deskundigenbericht staat dat rekening is gehouden met vlootomvang, het soort motoren en de daarmee gepaard gaande emissies, en de verscheidene fasen van voortstuwing van vliegtuigen. In het deskundigenbericht staat verder dat bij de berekeningen, anders dan appellanten betogen, geen rekening is gehouden met het schoner of zuiniger worden van vliegtuigmotoren. Voorts is, gelet op het deskundigenbericht, niet aannemelijk geworden dat voor het berekenen van de verspreiding van stoffen geen gebruik kon worden gemaakt van het NNM.

2.15.3. Voor de berekening van de luchtkwaliteit ten gevolge van het bestreden besluit, dienen de immissies ten gevolge van de vliegtuigemissies te worden opgeteld bij de heersende achtergrondconcentratie, aldus het deskundigenbericht.

De resultaten van de berekeningen van de emissies stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) worden in het ADECS-rapport op kaarten weergegeven door middel van een contour rond GAE, waarbij het aantal microgram per kubieke meter als 98-percentielwaarde is aangeduid. Het weergegeven van de bijdrage van GAE aan de concentraties in de lucht in de grootheid 98-percentielwaarde heeft, gelet op de omstandigheid dat zowel de grenswaarden in het Blk 2005 als de achtergrondconcentraties in andere grootheden worden uitgedrukt, tot gevolg dat de bijdrage van GAE niet zonder meer kan worden opgeteld bij de achtergrondconcentraties en er ook geen directe toetsing aan het Blk 2005 kan plaatsvinden. Om deze reden zijn in het ADECS-rapport omrekeningen gemaakt teneinde de concentraties bij elkaar op te kunnen tellen. In het kader van het deskundigenonderzoek zijn de omrekeningen door ADECS toegelicht.

2.15.4. Op de kaarten in het ADECS-rapport is te zien dat de 98-percentielwaardecontouren ruim buiten de grenzen van GAE liggen.

Volgens het deskundigenbericht is in het ADECS-rapport beoogd van een worst case-situatie uit te gaan. De berekeningen die betrekking hebben op de 98-percentielcontouren voor NO<sub>2</sub> respectievelijk PM<sub>10</sub> zoals op de kaarten bij het ADECS-rapport weergegeven, leveren volgens het deskundigenbericht derhalve een overschatting van concentraties op. Dat de weergegeven 98-percentielwaardecontouren een overschatting van de luchtkwaliteitsituatie inhouden, doet er echter niet aan af dat voor de ruimte gelegen tussen GAE en de op de kaarten weergegeven contouren geen berekeningsresultaten zijn gegeven. De Afdeling overweegt onder verwijzing naar het deskundigenbericht dat op basis van een inschatting van

de concentraties ter plaatse van de gronden binnen de contouren niet kan worden uitgesloten dat de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> respectievelijk PM<sub>10</sub> ter plaatse van de gronden tussen de luchthaven en de contouren zoals in het ADECS-rapport weergegeven, worden overschreden. Gelet op het voorgaande overweegt de Afdeling dat op grond van het ADECS-rapport niet kan worden geconcludeerd dat gebruikmaking van de door het A-besluit geboden mogelijkheden niet zal leiden tot een overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in het Blk 2005.

2.15.5. In aanvulling op het ADECS-rapport is de notitie "Toelichting luchtkwaliteit; Baanverlenging GAE" (hierna: de notitie luchtkwaliteit) opgesteld door ADECS, gedateerd 21 juni 2005. In de notitie luchtkwaliteit staat dat de achtergrondconcentraties inmiddels lager zijn dan de achtergrondconcentratie waarmee in het ADECS-rapport rekening is gehouden. Voorts bevat de notitie luchtkwaliteit een berekening van de maximale uurgemiddelde bijdrage van PM<sub>10</sub>, die uit de 98-percentielcontour in het ADECS-rapport kan worden afgeleid, waaruit vervolgens de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie kan worden afgeleid. Deze berekeningen leiden volgens de notitie luchtkwaliteit tot de conclusie dat wat betreft PM<sub>10</sub> wordt voldaan aan de grenswaarden die in het Blk 2005 zijn opgenomen. Gelet op het deskundigenbericht, waarin deze conclusie wordt bevestigd, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusie onjuist is.

2.15.6. Met betrekking tot stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) wordt in de notitie luchtkwaliteit opgemerkt dat het van belang is te bepalen hoeveel procent van de NO<sub>x</sub>-emissie van vliegtuigen uit NO<sub>2</sub> bestaat, omdat van vliegtuigen slechts de NO<sub>x</sub>-emissie bekend is. In de notitie luchtkwaliteit wordt een percentage van vijf gehanteerd. Met gebruikmaking van de NO<sub>x</sub>-contour zoals in het ADECS-rapport weergegeven, leidt deze verhouding volgens de notitie luchtkwaliteit tot de conclusie dat de norm voor de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> niet wordt overschreden. Voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> geldt dat wordt uitgegaan van het worst case-scenario, inhoudende dat de daggemiddelde concentratie gelijk is aan de jaargemiddelde concentratie. Met gebruikmaking van de eerdergenoemde verhouding van vijf procent van de emissie NO<sub>x</sub> die NO<sub>2</sub> is, leidt dit volgens de notitie luchtkwaliteit tot de conclusie dat de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide niet wordt overschreden.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat niet van de in de notitie luchtkwaliteit gehanteerde verhouding tussen NO<sub>x</sub> en NO<sub>2</sub> mocht worden uitgegaan. Nu appellanten ook overigens niet aannemelijk hebben gemaakt dat de conclusies van de notitie luchtkwaliteit onjuist zijn, ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet op het standpunt hebben kunnen stellen dat wat betreft NO<sub>2</sub> zal worden voldaan aan de grenswaarden die in het Blk 2005 zijn opgenomen.

2.15.7. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen de Milieufederatie, [appellant sub 3], IVN, [appellant sub 6] en VOLE en andere hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders op grond van het ADECS-rapport en de notitie luchtkwaliteit niet hebben mogen concluderen dat het bestreden besluit niet in strijd is met de luchtkwaliteitsnormen van het Blk 2005.

## Externe veiligheid

2.16. [appellant sub 3] en VOLE en andere stellen dat het A-besluit leidt tot een onaanvaardbare toename van het externe veiligheidsrisico. In dat verband stellen zij dat de gevolgen van het A-besluit voor de externe veiligheid onjuist zijn berekend, nu onjuiste en onvolledige uitgangspunten zijn gehanteerd. Ten onrechte is voorts geen rekening gehouden met de aanwezigheid van munitiedepots in Norg en Veenhuizen.

2.16.1. In het kader van het bestreden besluit is een externe veiligheidsanalyse opgesteld. Bij deze analyse is onder meer gebruik gemaakt van externe veiligheidsberekeningen. De resultaten van deze berekeningen zijn neergelegd in het rapport "Extern veiligheidsrisico rondom GAE", opgesteld door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium en gedateerd maart 2005 (hierna: het NLR-rapport).

De berekeningen in het NLR-rapport zijn uitgevoerd met gebruikmaking van het zogenoemde Regionaal model uit 2002. Gesteld noch gebleken is dat het Regionaal model niet voor de situatie rond GAE mag worden gebruikt, of dat het gebruik van het Regionaal model leidt tot onjuiste prognoses.

2.16.2. Het Regionaal model maakt gebruik van de modelementen ongevalkansen, ongevallocaties en ongevalgevolgen. Blijkens het NLR-rapport zijn lesvluchten met zware vliegtuigen in de berekeningen betrokken en is geen rekening gehouden met een meer dan gemiddeld aantal lesvluchten met lichte vliegtuigen. Nu niet in geschil is dat lesvluchten met zware toestellen op GAE zijn verboden, overweegt de Afdeling dat in het NLR-rapport in zoverre is uitgegaan van vlootgegevens die niet aansluiten bij de geprognosticeerde vlootgegevens van GAE. Anders dan [appellant sub 3] en VOLE en andere stellen, leidt dit echter niet tot het oordeel dat de resultaten van de externe veiligheidsberekeningen niet langer als representatief voor GAE kunnen worden beschouwd. De Afdeling overweegt daartoe dat de ongevalkansen, zowel van lestoestellen als van andere toestellen, blijkens het deskundigenbericht zijn verrekend in de totale gemiddelde ongevalkans per vliegtuigtype. Dit brengt mee dat slechts het vliegtuigtype en niet de kwalificatie als lesvliegtuig relevant is voor de uitkomst van de berekeningen van het veiligheidsrisico. [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben in zoverre niet aannemelijk gemaakt dat berekeningen waarin het gemiddelde ongevalsrisico wordt betrokken, resultaten opleveren die niet representatief zijn voor de situatie op GAE.

2.16.3. In het NLR-rapport staat dat de veiligheidsrisico's van helikoptervluchten niet zijn betrokken in de berekeningen van de effecten van het A-besluit op het externe veiligheidsrisico van GAE, omdat geen berekeningsmodel voor de risico's van helikoptervluchten beschikbaar is. Dat helikoptervluchten niet bij de externe veiligheidsberekeningen in het NLR-rapport zijn betrokken, brengt naar het oordeel van de Afdeling echter niet reeds mee dat de risico's van helikoptervluchten onvoldoende bij het nemen van het A-besluit zijn betrokken. Naar het oordeel van de Afdeling hebben verweerders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het toestaan van helikoptervluchten op GAE niet tot ernstige veiligheidsrisico's leidt. Daartoe overweegt de Afdeling dat het aandeel van helikoptervluchten in het gehele aantal vluchten op GAE blijkens het NLR-rapport en het deskundigenbericht beperkt is, nu dit ongeveer 2,4 procent bedraagt, en bovendien volgens het deskundigenbericht per helikoptervlucht een zeer beperkt extern veiligheidsrisico geldt. Gelet hierop, en gelet op het vlieggedrag van helikopters zoals in het deskundigenbericht en ter zitting beschreven, is niet aannemelijk dat de externe veiligheidsrisico's van helikopters leiden tot andere risiconiveaus dan in het NLR-rapport weergegeven.

2.16.4. Vast staat dat in de berekeningen met betrekking tot de externe veiligheid geen rekening is gehouden met het al dan niet bestaan van een taxibaan ter plaatse van de luchthaven. Blijkens de stukken en de toelichting van verweerders daarop ter zitting heeft een ongeval op de start- en landingsbaan nauwelijks externe veiligheidseffecten, nu eventuele ongelukken die verband houden met het al dan niet bestaan van een taxibaan, zich met name op en in de zeer dichte nabijheid van GAE zullen voordoen. [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze stelling, die in het deskundigenbericht wordt onderschreven, onjuist is. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 3] en VOLE en andere hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het al dan niet bestaan van een taxibaan niet een omstandigheid is die in de berekeningen in het kader van de externe veiligheid behoeft te worden betrokken.

2.16.5. Met betrekking tot de stelling van VOLE en andere dat in het kader van de externe veiligheid van GAE ten onrechte geen rekening is gehouden met de nabijgelegen munitiedepots Norg en Veenhuizen, overweegt de Afdeling dat de externe veiligheidscontouren van deze munitiedepots respectievelijk GAE elkaar blijkens het deskundigenbericht en het verhandelde ter zitting niet overlappen. Gelet op de afstand van ongeveer zes kilometer tussen het meest dichtbij gelegen munitiedepot en GAE, alsmede de in oppervlakte beperkte veiligheidsrisico's van munitiedepots zoals in het deskundigenbericht

beschreven, hebben verweerders de externe veiligheidsrisico's van munitiedepots naar het oordeel van de Afdeling bij het nemen van het A-besluit in redelijkheid buiten beschouwing kunnen laten.

2.16.6. Naar aanleiding van hetgeen hiervoor is overwogen, is de Afdeling van oordeel dat, hoewel vast staat dat het externe veiligheidsrisico ten gevolge van het A-besluit toeneemt ten opzichte van de huidige situatie, geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat kan worden aangesloten bij de conclusie van het NRL-rapport, inhoudende dat deze toename niet leidt tot een onaanvaardbare veiligheidssituatie.

Natuurwaarden: soortenbescherming

2.17. IVN, [appellante sub 5] en VOLE en andere stellen dat de baanverlenging leidt tot de verstoring van onder meer vier vleermuissoorten, alsmede de heikikker en de poelkikker. Volgens hen kan geen ontheffing van de Flora- en faunawet worden verleend, nu het zwaarwegende belang van baanverlenging niet is aangetoond.

2.17.1. Ten behoeve van de beslissing op bezwaar is het rapport "Ecologisch onderzoek en verkenning flora en faunawet op de locatie van een baanverlenging op de luchthaven Eelde" opgesteld door Bureau Bakker in 2005 (verder: het rapport Bakker). In dat onderzoek zijn de gevolgen van de aanleg van de verlengde baan onderzocht. Daarbij zijn het terreingedeelte van de baanverlenging, de flankerende maatregelen en de zogenoemde destructieve zone meegenomen. Het rapport vormt een actualisering van de eerdere onderzoeken door Bureau Bakker uit 2003 en 2004. In 2003 is een quickscan uitgevoerd en hebben verschillende veldonderzoeken plaatsgevonden. Ten behoeve van het bestreden besluit zijn aanvullende veldonderzoeken uitgevoerd.

2.17.2. In het rapport Bakker staat dat in de omgeving van de baanverlenging onder meer de gewone dwergvleermuis, de gewone grootoorvleermuis, de rosse vleermuis en de watervleermuis zijn aangetroffen, alsmede enkele vogelsoorten. Voor zover IVN, [appellante sub 5] en VOLE en andere betogen dat in het gebied meer soorten dan de in het rapport Bakker genoemde aanwezig zijn, overweegt de Afdeling dat zij geen gegevens hebben overgelegd die een begin van bewijs leveren dat deze te beschermen diersoorten zich ter plaatse bevinden.

2.17.3. De vragen of voor de uitvoering van de baanverlenging ten aanzien van de in het gebied aanwezige soorten een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet (hierna: de Ff-wet) nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel aan de orde in een procedure op grond van de Ff-wet. Dat doet er niet aan af dat verweerders het bestreden besluit niet hadden kunnen nemen, indien en voor zover zij op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de Ff-wet aan de uitvoerbaarheid van dat besluit in de weg staat.

Niet in geschil is dat voor de in het rapport Bakker genoemde soorten een ontheffing op grond van artikel 75 van de Ff-wet nodig is en dat de in het gebied van de baanverlenging voorkomende vleermuizen zijn genoemd in Bijlage IV van de Habitatrictlijn. Ontheffing op grond van artikel 75 van de Ff-wet kan slechts worden verleend indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrictlijn geldt ingevolge artikel 75 van de Ff-wet, in samenhang met artikel 2, derde lid, onder e, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten zoals gewijzigd bij besluit van 10 september 2004 (Stb. 2004, 501), als aanvullende voorwaarde dat ontheffing slechts kan worden verleend wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat met het oog op dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

De Afdeling is van oordeel dat verweerders zich in het bestreden besluit in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat redelijkerwijs te verwachten is dat een ontheffing op

grond van de Ff-wet zal kunnen worden verleend. De Afdeling overweegt daartoe dat verweerders de relevante ontheffingscriteria bij het nemen van het bestreden besluit hebben betrokken. Volgens verweerder komen de gewone dwergvleermuis, de gewone grootoorvleermuis en de watervleermuis algemeen en verspreid in Nederland voor. De rosse vleermuis is volgens verweerder minder algemeen, maar het verlies van één boom waar deze vleermuis verblijft zal, mede gelet op het voorkomen van een grote populatie in de nabijheid van het gebied, geen invloed hebben op de omvang van de totale populatie. In het aan het A-besluit ten grondslag liggende MER 1995 zijn verschillende alternatieven onderzocht alsmede een aantal varianten binnen die alternatieven. Niet aannemelijk is gemaakt dat het rapport Bakker en het MER 1995 ten aanzien van de soortenbescherming zodanige gebreken of leemten in kennis bevatten dat verweerders zich hierop in redelijkheid niet hebben kunnen baseren. Verweerders stellen zich voorts op het standpunt dat baanverlenging een zwaarwegend maatschappelijk belang dient. Onder verwijzing naar overweging 2.6.4. acht de Afdeling de noodzaak van de baanverlenging voldoende aannemelijk gemaakt, zoodat verweerders zich in redelijkheid op dit standpunt hebben kunnen stellen.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen IVN, [appellante sub 5] en VOLE en andere hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders bij het nemen van het bestreden besluit onvoldoende hebben gezien of dit besluit uitvoerbaar is, zonder daarbij in strijd te handelen met het bepaalde in de Ff-wet.

Natuurwaarden: gebiedsbescherming

2.18. De Milieufederatie, [appellant sub 6], IVN, [appellant sub 4], [appellante sub 5], [appellant sub 7], [appellant sub 3] en VOLE en andere betogen dat het A-besluit een onaanvaardbare aantasting van de natuurwaarden van nabijgelegen natuurgebieden inhoudt. Volgens hen is onvoldoende zeker dat het A-besluit geen schadelijke gevolgen voor die natuurgebieden zal hebben.

2.18.1. In de nabijheid van de luchthaven bevinden zich verscheidene natuurgebieden. Het Leekstermeergebied, het Zuidlaardermeergebied en het Fochteloërveen zijn aangewezen als speciale beschermingszone (hierna: SBZ) in de zin van de Vogelrichtlijn. Het Fochteloërveen is daarnaast aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrictlijn.

De Drentsche Aa is aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrictlijn.

2.18.2. Met betrekking tot het toepasselijke toetsingskader overweegt de Afdeling het volgende.

2.18.2.1. Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: de Nbw 1998) in werking getreden. Met deze wet is beoogd de gebiedsbeschermingsbepalingen uit de Habitat- en de Vogelrichtlijn te implementeren.

Ingevolge artikel 19d van de Nbw 1998 is het, voor zover hier van belang, verboden om zonder vergunning projecten te realiseren die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een gebied kunnen verslechteren of een verstoring effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten zijn in ieder geval projecten die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten. De artikelen 19e tot en met 19i bevatten voorts het kader voor het al dan niet verlenen van een dergelijke vergunning.

Artikel 19d, eerste lid, van de Nbw 1998 is uitsluitend van toepassing op gebieden die zijn aangewezen op grond van artikel 10a, eerste lid, of gebieden waarvan de aanwijzing als zodanig in overweging is genomen als bedoeld in artikel 12, derde lid, van de Nbw 1998. Gelet op artikel V van de Wet van 20 januari 2005 tot wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 in verband met Europeesrechtelijke verplichtingen, gelden de aanwijzingsbesluiten van het Leekstermeergebied, het Zuidlaardermeergebied en het Fochteloërveen tot SBZ in de zin van de Vogelrichtlijn als besluit in de zin van artikel 10a van



de Nbw 1998. De uit artikel 19d van de Nbw 1998 voortvloeiende verplichtingen strekken derhalve tot bescherming van die gebieden.

Voor het Fochteloërveen geldt dat het is aangewezen als SBZ op grond van de Vogelrichtlijn en daarnaast is aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrichtlijn. Onder verwijzing naar de uitspraak van 29 augustus 2007 (zaakno. [200606081/1](#), JM 2007, 140) ziet de Afdeling geen beletsel artikel 19d van de Nbw 1998 richtlijnconform uit te leggen in die zin dat dit voorschrift tevens het uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn voortvloeiende beschermingsregime omvat, in dit geval voor het Habitatrichtlijngebied het Fochteloërveen.

Onder verwijzing naar de uitspraak van 28 februari 2007 (zaaknr. [200604026/1](#), AB 2007/183) overweegt de Afdeling dat de in artikel 19d Nbw 1998 vervatte vergunningplicht niet geldt voor de Drentsche Aa, nu dat gebied enkel is aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrichtlijn. Gelet hierop dient het bestreden besluit in zoverre te worden getoetst aan artikel 6 van de Habitatrichtlijn.

2.18.2.2. De materiële toets die ingevolge de artikelen 19f en verder van de Nbw 1998 bij vergunningverlening dient te worden uitgevoerd, is vergelijkbaar met de toets in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Ingevolge artikel 19f en artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn dient, indien niet kan worden uitgesloten dat het project significante gevolgen kan hebben voor de desbetreffende gebieden, een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied te worden gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Voor het project wordt slechts toestemming gegeven, indien de zekerheid is verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten. Dit is het geval wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn.

Voor zover op de desbetreffende gebieden het regime van de Nbw 1998 van toepassing is, overweegt de Afdeling dat de vragen of voor de uitvoering van het A-besluit en het RO-besluit een vergunning nodig is op grond van de Nbw 1998, en zo ja, of deze vergunning kan worden verleend, aan de orde komen in een eventueel te voeren procedure op grond van de Nbw 1998, waarbij gelet op het voorgaande tevens de gevolgen van de uitvoering van die besluiten voor het Fochteloërveen als Habitatrichtlijngebied dienen te worden beoordeeld. Dat doet er echter niet aan af dat verweerders het bestreden besluit niet had kunnen nemen indien en voor zover zij op voorhand hadden moeten inzien dat de Nbw 1998 aan de uitvoerbaarheid van het A-besluit en het RO-besluit in de weg staat.

2.18.3. In het kader van het besluit op bezwaar is door Bureau Waardenburg onderzoek verricht naar de gevolgen van het A-besluit voor de speciale beschermingszones in de nabijheid van het luchtvaartterrein. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het in overweging 2.7.3. genoemde rapport Waardenburg.

In het rapport Waardenburg staat dat het rapport kan worden beschouwd als een passende beoordeling. Het onderzoek betreft een literatuurstudie en is gebaseerd op beschikbare literatuur over de verstoring van fauna door vliegverkeer.

2.18.4. Wat betreft het mechanisme van verstoring van fauna door vliegverkeer staat in het rapport Waardenburg dat de mogelijke verstoring van fauna door vliegverkeer een auditieve en een visuele component heeft. De mate van verstoring is volgens het rapport Waardenburg afhankelijk van de vliegroutes, de vlieghoogte, het type vliegtuig en het aantal vliegbewegingen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen landende en stijgende vliegtuigen. Volgens het deskundigenbericht wordt in het rapport Waardenburg voorts onderbouwd dat dieren zich tot op zekere hoogte kunnen aanpassen aan omstandigheden en verstoring, indien de locatie geschikt is als foerageerplaats, rustplaats en om jongen groot te brengen. Deze factoren kunnen ertoe leiden dat een bepaalde mate van verstoring wordt getolereerd. De tolerantiegrens voor verstoringen kan voorts volgens het rapport Waardenburg opschuiven door gewinning bij regelmatige blootstelling aan een prikkel zonder reëel negatief effect.

2.18.4.1. In het rapport Waardenburg en het verweerschrift staat dat er bij de beoordeling van verstoring onderscheid moet worden gemaakt tussen inkomend en startend vliegverkeer. Inkomend vliegverkeer vliegt met minimaal motorvermogen volgens een vast glijpad, en zal daarom volgens het rapport Waardenburg en het verweerschrift minder verstoring meebrengen dan een stijgend vliegtuig. Appellanten hebben naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat verweerders niet in redelijkheid hebben mogen aansluiten bij de in het rapport Waardenburg opgenomen conclusies dat fauna minder auditieve hinder ondervindt van landend vliegverkeer en dat wordt ingeschat dat de tolerantie daarvoor groter is, omdat het glijpad voorspelbaar is.

2.18.4.2. In het rapport Waardenburg wordt geconcludeerd dat binnen een afstand van 2.000 meter en een hoogte van 3.000 ft van passerende vliegtuigen verstoringen te verwachten zijn. In het rapport staat dat uit literatuurstudies blijkt dat tot een vlieghoogte van 1.000 ft vrijwel iedere passage van een vliegtuig tot verstoring leidt. Bij een vlieghoogte tussen 1.000 ft en 2.000 ft kan sprake zijn van matige verstoring. Boven een hoogte van 2.000 ft is er voornamelijk sprake van lichte verstoring. Bij vlieghoogten van 3.000 ft zijn nauwelijks of geen effecten meer te verwachten, aldus het rapport Waardenburg.

Appellanten hebben aangevoerd dat het in het rapport Waardenburg uiteengezette mechanisme van verstoring, met name de door het rapport genoemde koppeling tussen vlieghoogte en mate van verstoring, onvoldoende is onderbouwd. Volgens hen is onvoldoende zeker dat voor de effectbeoordeling van groot vliegverkeer kan worden aangesloten bij de gegevens die bekend zijn over verstoring ten gevolge van de kleine burgerluchtvaart. In het deskundigenbericht staat hierover dat er inderdaad leemten in kennis bestaan ten aanzien van de zogenoemde dosis-effectrelatie tussen vliegverkeer en verstoring van fauna. In het rapport Waardenburg is volgens het deskundigenbericht echter gebruik gemaakt van de beste beschikbare kennis, welke kennis voorts uitvoerig en volledig in het rapport is gepresenteerd. Volgens het deskundigenbericht is het uitgangspunt van het rapport Waardenburg, om voor de effectbeoordeling van het grote vliegverkeer gebruik te maken van gegevens die betrekking hebben op de kleine burgerluchtvaart, gebaseerd op een reële inschatting. Een kwantitatieve vertaling van die kennis is volgens de deskundige niet mogelijk.

Wat betreft de in het rapport Waardenburg gehanteerde horizontale verstoringsafstand van 2.000 meter merkt het deskundigenbericht op dat deze voldoende en navolgbaar is onderbouwd.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van een gebied indien over de speciale beschermingszones wordt gevlogen op een hoogte hoger dan 3.000 ft en op afstanden van meer dan 2.000 meter.

2.18.4.3. Teneinde te beoordelen of de uitvoering van het A-besluit zal leiden tot schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszones, is in het rapport Waardenburg een aantal criteria uiteengezet. Bij de beoordeling van de effecten van een bepaalde ingreep in een SBZ zijn volgens het rapport Waardenburg onder meer van belang het aantal vogels in de SBZ in relatie tot de biogeografische populatie, het aantal vogels in het ingreepgebied en de geschatte afname van vogels in en rond het ingreepgebied.

2.18.4.4. In het rapport Waardenburg worden de gegevens over het aantal vluchten op GAE, het type vliegtuig dat van GAE gebruik maakt, de routestelsels die de vliegtuigen volgen en de vlieghoogten op bepaalde afstanden van GAE beschreven. Appellanten voeren in dit verband aan dat in het rapport Waardenburg ten onrechte wordt uitgegaan van een beperkte toename van het vliegverkeer ten gevolge van het A-besluit. Daarover wordt in het deskundigenbericht opgemerkt dat het saldo van het aantal vliegbewegingen niet relevant is voor het onderzoek naar de gevolgen, omdat van grote toestellen andere gevolgen zijn te verwachten dan van kleine toestellen. Gelet hierop hebben verweerders deze opmerking in

het rapport Waardenburg terecht niet relevant geacht voor de uitkomsten die in het rapport zijn beschreven. In het deskundigenbericht staat verder dat in het rapport Waardenburg is uitgegaan van de aantallen vliegtuigen die zijn geprognoseerd voor de toekomstige situatie. De Afdeling overweegt dat niet is gebleken dat bij het opstellen van het rapport niet van deze aantallen mocht worden uitgegaan.

2.18.4.5. De vliegroutes van en naar GAE bestrijken het gebied ten noordoosten van GAE, waar het Zuidlaardermeergebied ligt, naar het zuiden, ter plaatse van het gebied de Drentsche Aa, en naar het zuidwesten, waar het Fochteloërveen ligt. De vliegroutes bestrijken het gebied ten noordwesten van GAE niet. Gelet hierop en op het horizontale verstoringsgebied, de eerdergenoemde afstand van 2.000 meter, hebben verweerders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het vliegverkeer van GAE geen gevolgen heeft voor de waarden in het ten noordwesten van GAE gelegen Leekstermeergebied.

2.18.4.6. Gelet op de ligging van de start- en landingsbanen voor groot vliegverkeer en de vliegroutes hebben verweerders zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat zich in het gebied de Drentsche Aa geen verstoringen ten gevolge van groot vliegverkeer voordoen, nu zwaar vliegverkeer het gebied boven een hoogte van 3.000 ft passeert.

Eén van de circuits van de kleine luchtvaart gaat over de Drentsche Aa. De circuitvluchten waarvan het gebied hinder zou kunnen ondervinden, hebben volgens het rapport Waardenburg echter geen of nauwelijks invloed op de vegetatietypen en habitats voor vissen en amfibieën die reden vormen voor de aanmelding van het gebied als SBZ als bedoeld in de Habitatrichtlijn. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusie onjuist is. Gelet hierop ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de uitvoering van het A-besluit niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Drentsche Aa.

2.18.4.7. Het Fochteloërveen, dat op ongeveer 15 kilometer van GAE ligt, wordt door inkomend verkeer op een hoogte van 2.500-3.000 ft overvlogen. Volgens het rapport Waardenburg zijn op twee van de drie dagen hooguit lichte vormen van verstoring te verwachten door een klein aantal vliegbewegingen. Bovendien is de auditieve component van verstoring minimaal als gevolg van het beperkte motorvermogen tijdens de landing, aldus het rapport Waardenburg. Voorts wordt ingeschat dat ten aanzien van de visuele component sprake zal zijn van gewinning, omdat landende vliegtuigen een vast glijpad hebben. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de uitvoering van het A-besluit niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Fochteloërveen.

2.18.4.8. Het Zuidlaardermeergebied kwalificeert zich als SBZ op grond van de Vogelrichtlijn vanwege de aanwezigheid van de kolgans, smient en de kleine zwaan. Het Zuidlaardermeergebied omvat het Zuidlaardermeer en enkele polders, waaronder de Onnerpolder, die alle ten noorden van het meer liggen.

In het rapport Waardenburg staat dat de ganzen en zwanen de polders ten noorden van het Zuidlaardermeer overdag gebruiken als foerageergebied. De smienten gebruiken het Zuidlaardermeergebied overdag om te rusten.

2.18.4.9. Volgens het rapport Waardenburg en het verweerschrift vliegt het uitgaande vliegverkeer dat via het noordoosten opstijgt, op een afstand tussen 8 en 11 kilometer na de start over het Zuidlaardermeergebied. De lichtere vliegtuigen zijn op die afstand na de start gestegen tot meer dan 3.000 ft hoogte. Alleen de zwaarste vliegtuigen vliegen op een hoogte tussen 2.000 ft en 3.000 ft over het Zuidlaardermeergebied. De vliegroute bij een start in noordoostelijke richting leidt over het Zuidlaardermeer, waar in de winter smienten rusten, maar kruist het foerageergebied de Onnerpolder niet. Volgens het rapport Waardenburg heeft het uitgaande vliegverkeer, gelet op de horizontale verstoringsafstand, geen gevolgen voor de in deze polders foeragerende ganzen en zwanen.

Gelet op de boven Nederland heersende luchtstromingen, zal volgens het rapport Waardenburg ongeveer 35 procent van het uitgaande vliegverkeer in noordoostelijke richting opstijgen, waaruit volgt dat slechts één op de drie dagen uitgaand over het Zuidlaardermeer wordt gevlogen. Een beperkt aantal van die uitgaande vliegbewegingen in noordoostelijke richting, namelijk enkel de zwaarste vliegtuigen, heeft boven het Zuidlaardermeer nog niet een hoogte van meer dan 3.000 ft bereikt. Gelet op deze omstandigheden en gelet op de aantrekkelijkheid van het Zuidlaardermeergebied als foerageer- en rustgebied, zullen volgens het rapport Waardenburg naar schatting geen substantiële aantallen ganzen en zwanen het gebied verwisselen voor gebieden elders.

2.18.4.10. Het inkomend vliegverkeer dat landt vanuit het noordoosten, moet zich volgens het verweerschrift op 11,3 kilometer vanaf het begin van de landingsbaan op een voorgeschreven punt ten noordoosten van het Zuidlaardermeer op 2.000 ft bevinden. Vervolgens dalen de vliegtuigen recht boven het Zuidlaardermeergebied, van 2.000 ft tot het begin van de landingsbaan. In het verweerschrift wordt, anders dan in het rapport Waardenburg, geconcludeerd dat dit gelet op de ligging van het Zuidlaardermeergebied meebrengt dat boven dat gebied op hoogten tussen 2.000 ft en 1.000 ft wordt gevlogen. Het glijpad bij een landing vanuit noordoostelijke richting, leidt over de polders waar de ganzen en zwanen foerageren.

In het rapport Waardenburg staat dat de schatting is dat door het relatief rustige gedrag van inkomend verkeer, de aantrekkelijkheid van het foerageergebied het wint van de schrik van een vliegtuig. Daarom zullen volgens het rapport Waardenburg geen substantiële aantallen ganzen en zwanen het gebied verlaten.

Onder verwijzing naar hetgeen in 2.18.4.2. is overwogen, dient gelet op de vlieghoogte van inkomend verkeer over het Zuidlaardermeergebied in beginsel te worden uitgegaan van matige verstoring. In het rapport Waardenburg en het deskundigenbericht staat dat het aannemelijk is dat, bij gelijke hoogte, een startend toestel meer verstoort dan een landend toestel vanwege de geluidsproductie. Wat betreft de visuele component wordt in het rapport Waardenburg vermeld dat de bewegingen van inkomende vliegtuigen voorspelbaar zijn vanwege het vaste glijpad, en dat daarom gewenning zal optreden.

2.19. In het rapport Waardenburg wordt geconcludeerd dat het A-besluit een toename van verstoring meebrengt voor de fauna in het Zuidlaardermeergebied. De frequentie van verstoring zal toenemen, maar naar verwachting beneden de drempelwaarde waarboven wezenlijke effecten in de zin dat substantiële aantallen vogels het gebied verlaten, optreden. Er zal daarom ook in de toekomst geen sprake zijn van significante effecten in de zin van de Vogelrichtlijn, aldus het rapport Waardenburg.

2.19.1.1. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat in het rapport Waardenburg op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van het A-besluit die op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten de instandhoudingsdoelstellingen van de SBZ het Zuidlaardermeer in gevaar kunnen brengen, zijn geïnventariseerd. In dat verband overweegt de Afdeling dat het betoog van appellanten dat niet kon worden volstaan met een literatuurstudie, maar dat in plaats daarvan een veldonderzoek had moeten plaatsvinden, faalt. Daartoe overweegt de Afdeling dat het volgens het rapport Waardenburg en het deskundigenbericht op korte termijn niet is te verwachten dat meer uitgebreide of nauwkeuriger kennis over de mechanismen van verstoring van fauna door vliegverkeer beschikbaar zal zijn dan waarvan de onderzoekers gebruik hebben gemaakt. Volgens het deskundigenbericht zijn de in het rapport Waardenburg gehanteerde uitgangspunten en aannames duidelijk en objectieverbaar geformuleerd. De Afdeling acht voorts niet aannemelijk gemaakt dat het rapport Waardenburg met betrekking tot de in het Zuidlaardermeer voorkomende flora en fauna gebreken of leemten in kennis vertoont. De Afdeling overweegt over de in het rapport Waardenburg gehanteerde relatie tussen vlieghoogte en mate van verstoring dat deze relatie volgens het deskundigenbericht een orde van grootte van de effectbeoordeling verschaft. Gelet op de beschikbare wetenschappelijke kennis over het mechanisme van verstoring kan een effectbeoordeling op

basis van dat mechanisme enkel een kwalitatieve beoordeling van de gevolgen van het A-besluit voor de nabijgelegen natuurgebieden inhouden. Gelet hierop en gelet op het deskundigenbericht, waarin staat dat het met de thans beschikbare wetenschappelijke kennis niet mogelijk is een kwantitatieve beoordeling te geven van de effecten, faalt het betoog van [appellant sub 6] dat niet met een kwalitatieve beoordeling kon worden volstaan. De Afdeling is gelet hierop van oordeel dat verweerders zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat een broedvogelkartering en het in kaart brengen van de delen van de SBZ het Zuidlaardermeer die door verstoring van vliegverkeer worden beïnvloed, geen vollediger beeld zouden hebben gegeven van de effecten van het vliegverkeer op het Zuidlaardermeergebied. De in het rapport Waardenburg gegeven kwalitatieve beoordeling van de effecten van het A-besluit voor nabijgelegen speciale beschermingszones is volgens het deskundigenbericht voorts aan te merken als een 'expert judgement'.

Wat betreft het betoog van appellanten dat is uitgegaan van een onjuiste afstand van het moment van opstijgen tot de grens van de SBZ het Zuidlaardermeer, overweegt de Afdeling dat in het deskundigenbericht staat dat, gelet op de gehanteerde orde van grootte van de relatie tussen vlieghoogte en mate van verstoring, de afstand van het moment van opstijgen van een vliegtuig tot de grens van de SBZ voldoende nauwkeurig is bepaald om binnen de kaders van de beoordelingscriteria de effecten te kunnen inschatten.

Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerders zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen SBZ het Zuidlaardermeer. Daaruit volgt dat, voor zover voor de uitvoering van het project vergunningen op grond van artikel 19d van de Nbw 1998 zijn vereist, appellanten niet aannemelijk hebben gemaakt dat verweerders er niet in redelijkheid van hebben kunnen uitgaan dat het besluit uitvoerbaar is, zonder daarbij in strijd te komen met de Nbw 1998.

Natuurwaarden: overig

2.20. VOLE en andere betogen dat het bestreden besluit in strijd is met het Structuurschema Groene Ruimte (hierna: het SGR) en provinciaal beleid, omdat de baanverlenging een aantasting van waardevol cultuurlandschap en de ecologische hoofdstructuur meebrengt.

2.20.1. Een deel van het landschap rondom GAE is in het SGR aangemerkt als 'waardevol cultuurlandschap'. In het SGR staat dat deze aanwijzing indicatief is, en dat voor de waardevolle cultuurlandschappen op provinciaal of regionaal niveau een toekomstperspectief moet worden opgesteld. Op provinciaal niveau zijn deze gebieden nader begrensd en zijn de gebieden Drentsche Aa en Noordenveld in het "Gebiedsperspectief WCL Drenthe" aangewezen als waardevolle cultuurlandschappen. Mede gelet op de grote afstand tussen GAE en deze gebieden ziet de Afdeling in hetgeen VOLE en andere aanvoeren geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het beleid met betrekking tot deze waardevolle cultuurlandschappen niet in de weg staat aan het A-besluit.

2.20.2. Tevens zijn delen van de omgeving van GAE in het SGR aangewezen als globale ecologische hoofdstructuur (hierna: EHS). In het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe (hierna: het POPII) is de globaal begrensde EHS nader begrensd op provinciaal niveau (hierna: de PEHS). Als EHS is aangewezen de zogenoemde Natte As-Noord, waar onder meer het Leekstermeer en het Zuidlaardermeer deel van uitmaken. De Afdeling ziet in hetgeen appellanten hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat het A-besluit in de weg staat aan de verwezenlijking van de in het POP II voor de robuuste verbindingzones gestelde doelen, namelijk het mogelijk maken van verplaatsing, verspreiding en uitwisseling van planten- en diersoorten tussen gescheiden liggende biotopen.

Staatssteun

2.21. [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere stellen dat de uitvoerbaarheid van het A-besluit niet is gegarandeerd, nu de bijdrage van het Rijk ten behoeve van baanverlenging volgens hen moet worden aangemerkt als steunmaatregel in de zin van artikel 87, eerste lid, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (hierna: het EG-Verdrag) die had moeten worden aangemeld.

2.21.1. Het in geding zijnde bestreden besluit behelst de beslissing van 14 maart 2006 op de bezwaren tegen het A-besluit, waarin de luchthaven Eelde wordt aangewezen en het gebruik daarvan wordt geregeld, en het RO-besluit.

Het RO-besluit betreft een aanwijzing in de zin van artikel 37 van de WRO. Dit besluit brengt ingevolge artikel 37, zevende lid, van de WRO mee dat de raden van de gemeenten waarop de aanwijzing betrekking heeft, binnen een jaar een bestemmingsplan moeten vaststellen dat in overeenstemming is met de inhoud van het aanwijzingsbesluit. In de bestemmingsplanprocedures kan ten aanzien van de in de RO-aanwijzing gegeven opdrachten geen nadere afweging worden gemaakt. De verplichting de bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met de RO-aanwijzing, vloeit direct uit artikel 37 WRO voort. Het bestaan van die verplichting is niet afhankelijk van de vraag of gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden die het A-besluit biedt.

Ingevolge artikel 2 van het RO-besluit, houdt de in artikel 37 van de WRO bedoelde aanwijzing in het onderhavige geval in, dat de gemeenteraden van Tynaarlo en Haren de bestemmingsplannen voor de gronden binnen de in het A-besluit neergelegde geluidszones moeten herzien. In deze bestemmingsplannen moeten de geluidscontouren zoals in het A-besluit neergelegd worden weergegeven. Voor de gronden binnen deze contouren geldt ingevolge artikel 3 van het RO-besluit, in samenhang met het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart, dat beperkingen worden opgelegd met betrekking tot het leggen van bestemmingen en met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden van gronden en opstellen. Binnen de 35 Ke-geluidscontour zijn in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagendplaatsen toegestaan. Voor vervangende nieuwbouw van reeds bestaande woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagendplaatsen geldt een maximale geluidbelasting, wat meebrengt dat vervangende nieuwbouw in bepaalde gevallen niet toegestaan is. Voor bestaande woningen geldt ook een maximale geluidbelasting en bij overschrijding daarvan dienen geluidwerende maatregelen te worden getroffen.

Tegenover de hiervoor beschreven verregaande beperkingen in het gebruik van de gronden waarop het RO-besluit ziet, dient een belang te staan dat deze beperkingen rechtvaardigt. De beperkingen zijn alleen dan gerechtvaardigd te achten, indien zij in verband met de aanleg en het gebruik van de verlengde start- en landingsbaan noodzakelijk zijn. De noodzaak tot het opleggen van dergelijke beperkingen is naar het oordeel van de Afdeling slechts dan aanwezig indien voldoende vast staat dat van de in het A-besluit neergelegde mogelijkheden daadwerkelijk gebruik zal kunnen worden gemaakt. In dit verband is van belang dat voldoende vast staat en niet in geschil is dat tot de aanleg en het gebruik van de verlengde start- en landingsbaan alleen zal worden overgegaan indien GAE voor de financiering van de baanverlenging waarop het A-besluit ziet, kan rekenen op een financiële bijdrage die de kosten van de baanverlenging dekt.

2.21.2. Ingevolge artikel 87 van het EG-Verdrag zijn, behoudens de afwijkingen waarin het Verdrag voorziet, steunmaatregelen van de Lidstaten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de Lidstaten ongunstig beïnvloedt.

Ingevolge artikel 88, eerste lid, van het EG-Verdrag onderwerpt de Commissie tezamen met de Lidstaten de in die staten bestaande steunregelingen aan een voortdurend onderzoek. Zij stelt de dienstige maatregelen voor, welke de geleidelijke ontwikkeling of de werking van de gemeenschappelijke markt vereist.

Ingevolge artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag wordt de Commissie van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen tijdig op de hoogte gebracht, om haar opmerkingen te kunnen maken. Indien zij meent dat zulk een voornemen volgens artikel 87 van het EG-Verdrag onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, vangt zij onverwijld de in het tweede lid bedoelde procedure aan. De betrokken lidstaat kan de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid.

2.21.3. Nu de laatste zin van artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag rechtstreekse werking heeft (arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (hierna: het Hof van Justitie) van 21 november 1991, zaak C-354/90, jurisprudentie 1991 I-05505), ziet de Afdeling zich, gelet op hetgeen in 2.21.1. is overwogen, voor de vraag gesteld of bijdragen van het Rijk ten behoeve van de uitvoering van het A-besluit door verweerders bij de Commissie hadden moeten worden aangemeld. Appellanten hebben in dat verband gewezen op onder meer een bijdrage ten behoeve van de aanleg van de in het A-besluit opgenomen baanverlenging, bijdragen ten behoeve van de exploitatie en bijdragen ten behoeve van drainagesystemen.

2.21.4. Met betrekking tot de bijdrage van het Rijk van €18,6 miljoen ten behoeve van de aanleg van de verlengde baan, overweegt de Afdeling als volgt.

2.21.4.1. Verweerders hebben zich met betrekking tot de bijdrage ten behoeve van baanverlenging in de eerste plaats op het standpunt gesteld dat geen sprake is van staatssteun, omdat niet wordt voldaan aan alle in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria. Volgens verweerders kan GAE N.V. niet als onderneming worden aangemerkt.

2.21.4.2. Niet in geschil is dat voor de kwalificatie van een entiteit als onderneming niet relevant is of de houder van de aandelen van die entiteit een overheidslichaam is. In onder meer het arrest van 23 april 1991 (Höfner en Elser, zaak C-41/90, juris. 1991, blz. I-01979) is door het Hof van Justitie overwogen dat het begrip onderneming elke eenheid omvat die een economische activiteit uitoefent, ongeacht haar rechtsvorm en de wijze waarop zij wordt gefinancierd. In onder meer het arrest van het Hof van Justitie van 16 juni 1987 (Commissie tegen Italië, zaak 118/85, juris. 1987, blz. 02599) is het begrip economische activiteit gedefinieerd als het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt.

Nu GAE N.V. als beheerder van de infrastructuur van de luchthaven Eelde diensten op een bepaalde markt aanbiedt, moet GAE N.V. naar het oordeel van de Afdeling worden aangemerkt als onderneming in de zin van artikel 87 van het EG-Verdrag.

Overigens heeft het kabinet al in de door verweerders genoemde nota "Regionale luchthavenstrategie" (TK 1996-1997, 25 230, nrs. 1-2. Ook: de nota RELUS) opgemerkt dat regionale luchthavens naar juridische maatstaven ondernemingen zijn.

In aanvulling op hetgeen hiervoor is overwogen over de kwalificatie van GAE N.V. als onderneming, merkt de Afdeling voorts nog op dat de Commissie de Afdeling op de door haar gestelde vraag of de bedoelde bijdrage voldoet aan de in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria, heeft geantwoord:

"Ten slotte blijkt ook dat de luchthavenbeheerder een onderneming is in de zin van artikel 87 van het EG-Verdrag. Zowel het Gerecht van eerste aanleg als het Hof van Justitie hebben in de arresten Aéroports de Paris (arrest van 12 december 2000 in zaak T-128/98 en arrest van 24 oktober 2002 in zaak C- 82/01 P) verklaard dat wanneer luchthaveninstallaties ter beschikking worden gesteld van luchtvaartmaatschappijen en verschillende dienstverrichters, tegen betaling van een vergoeding waarvan het tarief vrij is vastgesteld, dit een activiteit van economische aard is."

2.21.4.3. Niet in geschil is dat de bijdrage van het Rijk aan GAE N.V. ten behoeve van de verlenging van de start- en landingsbaan voldoet aan de overige in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria, namelijk dat sprake is van staatsmiddelen, toerekenbaarheid,

beïnvloeding van de handel tussen lidstaten en (dreigende) vervalsing van de mededinging, selectiviteit van de maatregel en bevoordeling, zodat moet worden vastgesteld dat wat betreft die bijdrage aan alle in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria wordt voldaan.

2.21.5. Dat wat betreft de bijdrage van het Rijk aan GAE N.V. ten behoeve van baanverlenging aan alle in artikel 87 van het EG-Verdrag vervatte criteria wordt voldaan, brengt mee dat de maatregel in beginsel niet tot uitvoering kan worden gebracht voordat de Commissie een eindbeslissing omtrent die bijdrage heeft genomen. Voor zover in het kader van dit geding van belang, lijdt dat slechts uitzondering indien de maatregel kan worden aangemerkt als bestaande steun, of als verweerders anderszins hebben mogen begrijpen dat de maatregel geen aanmelding behoefde.

2.21.5.1. Verweerders hebben zich in dat verband op het standpunt gesteld dat de bijdrage van het Rijk ten behoeve van de baanverlenging haar oorsprong vindt in de Wet houdende oprichting van naamloze vennootschappen voor de luchtvaartterreinen Eelde, Zuid-Limburg en Texel (wet van 21 december 1955, Stb. 622, hierna: de wet uit 1955) en derhalve moet worden aangemerkt als een maatregel die reeds voor de inwerkingtreding van het EEG-Verdrag in werking was.

De wet uit 1955 kan naar het oordeel van de Afdeling niet worden aangemerkt als een concrete basis voor het verlenen door het Rijk van de bijdrage ten behoeve van baanverlenging. Daartoe wordt overwogen dat de wet uit 1955 ziet op de oprichting van naamloze vennootschappen voor onder meer het luchtvaartterrein Eelde en voorziet in de statuten voor die naamloze vennootschappen. In de wet uit 1955 noch de daarbij behorende statuten valt echter te lezen dat het Rijk zich verplicht alle toekomstige kosten van aanleg of uitbreiding van infrastructuur op zich te nemen, nog daargelaten of een dergelijke verplichting zou hebben kunnen leiden tot het oordeel dat bij het nadien uitvoering geven aan die verplichting sprake is van steun die reeds voor de inwerkingtreding van het EG-Verdrag bestond.

Voor zover verweerders betogen dat de bijdrage van het Rijk ten behoeve van de baanverlenging voortvloeit uit bestendig rijksbeleid dat al voor de inwerkingtreding van het EEG-Verdrag is ingezet, overweegt de Afdeling dat, wat ook van het door verweerders bedoelde beleid zij, dit niet kan worden aangemerkt als een steunregeling in de zin van artikel 87 van het EG-Verdrag, waaruit het verlenen van toekomstige bijdragen ten behoeve van luchtinfrastructuur zonder meer voortvloeit.

2.21.5.2. Verweerders hebben zich voorts op het standpunt gesteld dat sprake is van bestaande steun omdat de bijdrage ten behoeve van de aanleg van de verlengde baan reeds in 1992 is verleend. Volgens verweerders is de in 1992 gedane toezegging tot het verlenen van een bijdrage aan de baanverlenging aan te merken als de uitvoering of inwerkingtreding van een steunmaatregel. Dit zou meebrengen dat voor de vraag of die steunmaatregel moest worden aangemeld alvorens die maatregel tot uitvoering werd gebracht, het jaar 1992 bepalend is. Op dat moment werd de bijdrage volgens verweerders niet aangemerkt als steun die moest worden aangemeld.

2.21.5.3. Verweerders hebben in dit verband gewezen op een brief van 10 januari 1992, waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat de Raad van Bestuur van GAE N.V. heeft medegedeeld dat de besluitvorming over de baanverlenging is afgerond. In de brief staat dat de minister baanverlenging noodzakelijk acht voor het toekomstperspectief van de luchthaven Eelde en de ontwikkeling van de regio. In de brief staat verder dat GAE N.V. er nota van moet nemen dat het Rijk niet meer betaalt voor de baanverlenging dan deze kost, waarbij een bedrag van fl. 22,2 miljoen wordt genoemd. Met de voorgaande kanttekeningen kan GAE N.V. volgens de brief uitgaan van een positieve stellingname van de rijksoverheid met betrekking tot onder meer de baanverlenging. De gepaste procedures kunnen verder op gang worden gebracht, aldus de brief.

2.21.5.4. Op 16 december 2003 is een overeenkomst gesloten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de minister van Verkeer en Waterstaat, en GAE N.V. over de



baanverlenging en de waarde van het luchtvaartterrein van GAE. In die overeenkomst staat dat de Staat aan GAE N.V. een éénmalige bijdrage van afgerond maximaal €18,6 miljoen betaalt voor verlenging van de start- en landingsbaan. In de overeenkomst zijn verder de voorwaarden voor betaling van die bijdrage neergelegd.

2.21.5.5. De Afdeling vat het betoog van verweerders aldus op dat de brief uit 1992 moet worden aangemerkt als het moment van uitvoering van een steunregeling, omdat de steunverlening in de vorm van de bijdrage voor baanverlenging met de toezegging in die brief was afgerond. In de overeenkomst uit 2003 is volgens verweerders slechts neergelegd wat al in 1992 was besloten.

2.21.5.6. De Afdeling overweegt dat uit onder meer de beschikking van de Commissie van 14 juli 1998 betreffende steun aan de linzentelers Nomos Lefkas (Pb 1999, L 32, blz. 25) blijkt dat, om een brief als die uit 1992 te kunnen kwalificeren als uitvoering van een steunmaatregel, deze brief zou moeten kunnen worden aangemerkt als het moment van het verlenen van de nodige bevoegdheden om de steun zonder verdere formaliteiten te kunnen toekennen. Het Hof van Justitie heeft voorts geoordeeld (arrest van 15 februari 2001, zaak C-99/98, Oostenrijk/Commissie (Siemens)) dat sprake moet zijn van een onvoorwaardelijke en rechtens bindende toezegging tot het verlenen van de betrokken steun. De brief uit 1992 bevat zo een onvoorwaardelijke en rechtens bindende toezegging niet, en zeker niet tot een bedrag van €18,6 miljoen. De Afdeling is daarentegen van oordeel dat met de overeenkomst uit 2003 een in deze van belang zijnde concretisering heeft plaatsgehad, die niet nodig zou zijn geweest indien kan worden volgehouden dat de brief uit 1992 al de bevoegdheid had geschapen om zonder verdere formaliteiten uiteindelijk een bedrag van €18,6 miljoen aan GAE N.V. te betalen.

Uit het vorenstaande volgt dat, anders dan verweerders betogen, de brief uit 1992 niet doorslaggevend is voor het bepalen van het moment waarop de steun is verleend, maar dat aan de overeenkomst uit 2003 in dat verband de doorslaggevende betekenis toekomt.

Uit het vorenstaande volgt dat het betoog van verweerders dat sprake is van bestaande steun, faalt.

2.21.5.7. Verweerders stellen zich verder op het standpunt dat, indien geen sprake is van bestaande steun, zij aan de Mededeling van de Commissie van 10 december 1994 inzake de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag (thans artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag) en van artikel 61 van de EER-overeenkomst op steunmaatregelen van de staten in de luchtvaartsector (Pb 94/C 350/07; hierna: de Mededeling uit 1994) het vertrouwen hebben mogen ontlenen dat de Commissie bekostiging van infrastructurele voorzieningen ten behoeve van een luchtvaartterrein, zoals de aanleg van de verlengde baan, ten tijde van het uitvoeren van de maatregel in 2003 niet zou aanmerken als steunverlening, althans niet als steunverlening die aanmelding behoefde. Eerst met de Mededeling uit 2005 van de Commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (PB C van 9 december 2005, 312/01; hierna: de Mededeling uit 2005) zou duidelijk zijn geworden dat de Commissie dit standpunt had verlaten.

2.21.5.8. De Afdeling stelt voorop dat de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 een heroverweging inhoudt van het A-besluit en het RO-besluit, beide van 15 mei 2001. De heroverweging dient te geschieden met inachtneming van alle feiten en omstandigheden zoals die zich voordoen op het tijdstip van de heroverweging.

2.21.5.9. Blijkens de inleiding en de doelstellingen van de Mededeling uit 1994 ziet deze primair op ontwikkelingen op het gebied van concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen. Niettemin bevat de Mededeling uit 1994 ook een standpunt over de aanleg van luchtinfrastructuur.

Onder punt 12 van onderdeel II.3. van de Mededeling uit 1994, waarnaar verweerders hebben verwezen, staat dat de aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande infrastructuur (zoals luchthavens, autowegen, bruggen enzovoorts) een algemene economische beleidsmaatregel betreft waarop de Commissie geen invloed kan uitoefenen op grond van de voorschriften inzake steunmaatregelen van de Staten van het Verdrag.

Anders dan verweerders betogen, hadden verweerders naar het oordeel van de Afdeling echter in ieder geval ten tijde van het nemen van het bestreden besluit moeten inzien dat de Mededeling uit 1994 geen grond bood voor hun opvatting dat buiten twijfel is dat aanmelding van de steunverlening in 2003 niet nodig was.

Daartoe wijst de Afdeling in de eerste plaats op de tekst van de Mededeling uit 1994 zelf. Achter de zin in punt 12 van onderdeel II.3. van de Mededeling uit 1994 waar verweerders op wijzen, is een voetnoot geplaatst met een verwijzing naar het antwoord van de Commissie op een schriftelijke vraag nr. 28 van de heer Dehousse uit 1967 (10 april 1967, PB nr. 118 van 20 juni 1967, blz. 2311/67). In dit antwoord staat dat de uitvoering door de overheid van infrastructuurwerken die traditioneel ten laste van de begroting van de Staat of van lagere publiekrechtelijke organen komen, geen steunmaatregel in de zin van artikel 92 van het E.E.G.-Verdrag (thans: artikel 87 van het EG-Verdrag) vormt, maar dat dit anders kan liggen wanneer deze werken worden uitgevoerd ten gunste van een of meer bepaalde ondernemingen of bepaalde producties. Nu GAE N.V. in 2003 in elk geval moest worden aangemerkt als onderneming, zoals eerder in 2.21.4.2. overwogen, hadden verweerders reeds op grond van de tekst van de Mededeling uit 1994 twijfels kunnen hebben omtrent de vraag of in 2003 kon worden afgezien van aanmelding van de bijdrage ten behoeve van baanverlenging.

Naast de in overweging 2.21.4.2. bedoelde vraag heeft de Afdeling voorts aan de Commissie gevraagd of uit de Mededeling uit 1994 volgt dat bijdragen van de lidstaten ten behoeve van de aanleg van luchtinfrastructuur enkel behoeven te worden aangemeld als met die infrastructuur een bevoordeling van een luchtvaartmaatschappij wordt bewerkstelligd. De Commissie heeft daarop geantwoord dat op het moment van toekenning van de betrokken steun in 2003 uit de rechtspraak van het Hof van Justitie volgde dat de bijdrage moest worden aangemeld op grond van artikel 88, derde lid, laatste zin, van het EG-Verdrag. Dit is volgens de Commissie bevestigd in de Mededeling uit 2005 en is door de Commissie toegepast in alle recente beschikkingen in verband met steun aan luchthavens. De Commissie verwijst naar de arresten inzake Aéroports de Paris (arrest van het Gerecht van Eerste Aanleg van 12 december 2000 in zaak T-128/98 en arrest van het Hof van Justitie van 24 oktober 2002 in zaak C-82/01 P) en noemt in dit verband haar besluit van 10 juni 2007 om met betrekking tot de luchthaven Lübeck de procedure van artikel 88, tweede lid, van het EG-Verdrag in te leiden.

In de zaak Aéroports de Paris was de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties en het beheer daarvan aan de orde. In de arresten is geoordeeld dat het ter beschikking van luchtvaartmaatschappijen en verschillende dienstverrichters stellen van luchthaveninstallaties door een overheidsinstelling tegen betaling van een vergoeding waarvan het tarief vrijelijk door haar is vastgesteld, alsmede het beheer ervan, activiteiten van economische aard betreffen die weliswaar op het publiek domein worden verricht, maar daardoor nog niet de uitoefening van een overheidstaak vormen.

De Afdeling merkt hierover op dat, hoewel de arresten niet zien op de aanleg van luchtinfrastructuur, uit deze arresten kan worden afgeleid dat de aanleg en het in werking houden van luchthavens niet langer zonder meer als een overheidstaak kunnen worden beschouwd. Dit wordt bevestigd door het besluit van de Commissie inzake Lübeck, waarin de Commissie onder verwijzing naar de arresten inzake Aéroports de Paris heeft overwogen dat het sedert 2000 niet langer mogelijk is de toepassing van staatssteunregels op luchthavens a priori uit te sluiten.

Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerders ten tijde van het nemen van het bestreden besluit, in 2006, hadden moeten begrijpen dat zij niet, althans niet

langer, op grond van de Mededeling uit 1994 het vertrouwen mochten hebben dat de Commissie de in 2003 verleende bijdrage van het Rijk in de bekostiging van de verlenging van de start- en landingsbaan niet zou aanmerken als steunverlening, althans niet als steunverlening die aanmelding behoefde.

2.21.5.10. De conclusie is dat de bijdrage van €18,6 miljoen moet worden aangemerkt als staatssteun als bedoeld in artikel 87 van het EG-Verdrag en dat verweerders ten tijde van het nemen van het bestreden besluit aan de Mededeling uit 1994 niet het gerechtvaardigd vertrouwen mochten ontlenuen dat de Commissie een bijdrage van het Rijk ter bekostiging van de verlenging van de start- en landingsbaan van GAE niet zou aanmerken als steunverlening, althans niet als steunverlening die aanmelding behoefde. Naar het oordeel van de Afdeling hadden verweerders daarom de voorgenomen verlening van staatssteun moeten aanmelden, dan wel de Commissie moeten benaderen teneinde zekerheid te verkrijgen dat aanmelding volgens de Commissie niet nodig is. Door dit na te laten, is in strijd gehandeld met de op Nederland als lidstaat rustende verplichting voortvloeiend uit artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag.

2.21.5.11. Daargelaten de vraag of de overige door appellanten genoemde bijdragen van het Rijk aan GAE N.V., zoals de exploitatiebijdrage, vanwege het in 2.21.1. overwogene bij de beoordeling van het bestreden besluit een rol kunnen spelen, overweegt de Afdeling dat de betogen van appellanten met betrekking tot die bijdragen gelet op het vorenstaande geen bespreking meer behoeven.

### Conclusie

2.22. De conclusie is dat hetgeen [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere hebben aangevoerd, aanleiding geeft voor het oordeel dat het bestreden besluit, voor zover daarbij een beslissing op bezwaar is genomen inzake het RO-besluit, is genomen in strijd met de op Nederland als lidstaat rustende verplichting voortvloeiend uit artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag. Het bestreden besluit komt derhalve voor vernietiging in aanmerking. Hieruit volgt, gelet op de onverbreekelijke samenhang tussen het RO-besluit en het A-besluit, dat tevens aanleiding bestaat voor vernietiging van het bestreden besluit voor zover daarbij een beslissing op bezwaar is genomen inzake het A-besluit voor zover dat

A-besluit voorziet in de verlenging van de baan 23-05 en de daarmee samenhangende gebruiksmogelijkheden, waaronder de Ke-zone.

De beroepen van [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere zijn in zoverre gegrond.

2.23. Voor het overige zijn de beroepen van [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere ongegrond. De beroepen van de Milieufederatie, de IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 11], de gemeenteraad van Haren en [appellant sub 3] zijn geheel ongegrond.

2.24. Verweerders dienen in de proceskosten van [appellant sub 7], [appellant sub 10], [appellant sub 6], [appellante sub 5] en VOLE en andere te worden veroordeeld. Met betrekking tot de beroepen van de Milieufederatie, de IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 11], de gemeenteraad van Haren en [appellant sub 3] bestaat voor een proceskostenvergoeding geen aanleiding.

### 3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart het beroep van [appellant sub 8] niet-ontvankelijk;
- II. verklaart de beroepen van [appellante sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], VOLE en andere en [appellant sub 10] tegen de beslissing op bezwaar gedeeltelijk gegrond;
- III. vernietigt de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006, voor zover het betreft de in het A-besluit opgenomen Ke-zone, de baan 23-05 voor zover deze langer is dan 1.800 meter, met het daarbij behorende codenummer en de codeletter, en voor zover het betreft de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 inzake het RO-besluit;
- IV. schorst het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 mei 2001, voor zover het de baan 23-05, voor zover langer dan 1.800 meter, betreft, tot zes weken nadat verweerders opnieuw hebben beslist op de bezwaren;
- V. verklaart de beroepen van [appellante sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], VOLE en andere en [appellant sub 10] voor het overige, en de beroepen van de Milieufederatie, de IVN, [appellant sub 4], [appellant sub 11], de gemeenteraad van Haren en [appellant sub 3] geheel ongegrond;
- VI. veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij [appellante sub 5] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €44,18 (zegge: vierenzeventig euro en achttien cent); het dient door de Staat der Nederlanden aan [appellante sub 5] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij [appellant sub 6] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €44,18 (zegge: vierenzeventig euro en achttien cent); het dient door de Staat der Nederlanden aan [appellant sub 6] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij [appellant sub 7] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €45,38 (zegge: vijfenzeventig euro en achtentwintig cent); het dient door de Staat der Nederlanden aan [appellant sub 7] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- veroordeelt verweerders tot vergoeding bij [appellant sub 10] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €177,29 (zegge: honderdzevenenzeventig euro en negenentwintig cent); het dient door de Staat der Nederlanden aan [appellant sub 10] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- veroordeelt verweerders tot vergoeding van bij VOLE en andere in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van €966,00 (zegge: negenhonderdzesenzeestig euro) geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand; het dient door de Staat der Nederlanden aan VOLE en andere onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;
- VII. gelast dat de Staat der Nederlanden aan appellanten vergoedt het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van €141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellante sub 5], €141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellant sub 6], €141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellant sub 7], €281,00 (zegge: tweehonderdeenentachtig euro) voor VOLE en andere met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen, en €141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellant sub 10].

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en mr. M. Oosting en mr. H.Ph.J.A.M. Hennekens, leden, in tegenwoordigheid van mr. A.E.T.Y.M. Moe Soe Let, ambtenaar van Staat.

w.g. Van Buuren w.g. Moe Soe Let  
voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 11 juni 2008

## **Bijlage 10.**



AFSCHRIFT

WIJ **B**EATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van 15 maart 2003, nr. 03.001223

houdende het verlenen van toestemming aan een wijziging van de havengeld-  
regeling 2003 voor Groningen Airport Eelde

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van  
11 maart 2003, nr. DGL/03.U00863, Directoraat-Generaal Luchtvaart;  
Gelezen de brief van de havenmeester van Groningen Airport Eelde N.V. van  
11 februari 2003, ref. nr. OdJ/kz/504.042;  
Gelet op artikel 36, tweede lid, van de Luchtvaartwet;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Enig Artikel**

Toestemming wordt verleend aan de tarieven voor het gebruik dat door lucht-  
vaartuigen wordt gemaakt van het luchtvaartterrein van Groningen Airport Eelde  
N.V. en de zich daarop bevindende opstallen, zoals deze zijn vastgesteld bij het  
besluit van de directeur van Groningen Airport Eelde N.V. van 4 februari 2003,  
dat als bijlage A bij het onderhavige besluit is gevoegd.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit  
besluit, waarvan de zakelijke inhoud wordt meegedeeld in de Staatscourant en  
dat ter inzage wordt gelegd.

*3 - Gravenhage, 15 maart 2003*

**w.g. BEATRIX**



velos 00066g

## HAVENGELDREGELING 2003

Eelde, 4 februari 2003





## HAVENGELDREGELING

De naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde, exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde";

overwegende, dat de bij KB d.d. 22 maart 2002, nummer 02.004975, laatstelijk gewijzigd d.d. 6 november 2002, van kracht zijnde "Havengeldregeling" een herziening behoeft;

gelet op artikel 36, lid 1, van de Luchtvaartwet;

STELT VAST:

tarieven voor het gebruik door luchtvaartuigen van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde", neergelegd in de "Havengeldregeling".

### Artikel 1

#### Definities

Binnen de werkingssfeer van deze regeling wordt verstaan onder:

- A) De luchthaven:  
het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde".
- B) De vennootschap:  
de exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde";  
Groningen Airport Eelde N.V.
- C) Etmaal:  
tijdsruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het tijdstip van landing van een vliegtuig op het  
luchtvaartterrein.
- D) Vliegtuigen:  
luchtvaartuigen zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting.
- E) Oppervlakte:  
het product van de grootste lengte en breedte (in m<sup>2</sup>) van het vliegtuig in luchtwaardige  
toestand, dan wel in een toestand, waarbij de vleugels of rotors zijn opgevouwen.



- F) **Gewicht:**  
het maximum gecertificeerd startgewicht, dat wil zeggen het maximaal toegelaten totaal-  
gewicht waarmee het vliegtuig, in overeenstemming met het Bewijs van Luchtwaardigheid  
onder de gunstigste omstandigheden mag starten (Maximum Take Off Weight).
- G) **Bewijs van Luchtwaardigheid:**  
het geldige, door de bevoegde autoriteiten voor het vliegtuig afgegeven Bewijs van  
Luchtwaardigheid, dan wel het ingevolge internationale overeenkomst door de bevoegde  
autoriteiten afgegeven bewijs van gelijkstelling.
- H) **Landing:**  
een landing waarvoor overeenkomstig de registratie door de Luchtverkeersleiding  
Nederland landingsgeld verschuldigd is. Hieronder worden ook begrepen schijnlandingen,  
over-shoots en low passes.
- I) **Landingsgeld:**  
vergoeding naar gewicht voor het maken van een landing van verschillende categorieën  
vluchten.
- J) **Passagiers-/inzittendenvergoeding:**  
vergoeding naar passagiers dan wel inzittenden, berekend naar het aantal vertrekkende  
passagiers dan wel inzittenden bij vertrek van het vliegtuig van de luchthaven.
- K) **Overlandvlucht:**  
een vlucht, waarbij het vliegtuig landt op een andere luchthaven dan die waarvan het is  
opgestegen. Helikoptervluchten worden aangemerkt als een overlandvlucht wanneer op  
enige plaats een landing wordt uitgevoerd alsook wanneer geen landing wordt uitgevoerd  
maar wel personen of ladingen worden afgezet c.q. aan boord worden genomen.
- L) **Terreinvlucht:**  
een vlucht, na welke het vliegtuig landt op dezelfde luchthaven waarvan het is opgestegen,  
zonder een tussenlanding te hebben uitgevoerd op een andere plaats.
- M) **Lesvlucht:**  
een terreinvlucht die uitsluitend voor instructieve doeleinden wordt uitgevoerd.
- N) **Parkeren:**  
het in de buitenlucht doen verblijven van een vliegtuig.
- O) **Eigenaar:**  
de eigenaar, houder of de gebruiker van een vliegtuig.



- P) Passagier:  
inzittende van een vliegtuig, niet behorende tot het boordpersoneel.
- Q) Transitpassagier:  
een passagier, die met een doorgaande vlucht op de luchthaven aankomt en daarna met hetzelfde vliegtuig (of een wegens storing vervangend vliegtuig) vertrekt zonder het douanegebied te hebben verlaten.
- R) Transferpassagier:  
een passagier, die per vliegtuig op de luchthaven aankomt en daarna met een ander vliegtuig (niet zijnde het vliegtuig dat het eerste wegens storing vervangt) van de luchthaven vertrekt.
- S) Dienstpassagier:  
een functionaris van een luchtvaartmaatschappij die in opdracht van zijn maatschappij en uitsluitend voor maatschappijdoeleinden, tot het verrichten van contractueel verplichte arbeid van de luchthaven naar elders vertrekt, mits het karakter en het doel van de reis duidelijk op het passagiersbiljet tot uitdrukking is gebracht, met dien verstande dat een en ander ten genoegen van de vennootschap dient te worden aangetoond.
- T) Securitytax  
Vergoeding voor het aantal vertrekkende passagiers dat zich aan boord bevindt bij vertrek van het vliegtuig van de luchthaven, op vluchten aangewezen door de overheid, waarbij de passagiers en hun bagage gecontroleerd moeten worden op de door de overheid voorgeschreven wijze door beveiligingspersoneel en/of met behulp van elektronische apparatuur.



Artikel 2

Landingsgeld

lid 1

Voor het landen met een vliegtuig op de luchthaven is aan de vennootschap landingsgeld verschuldigd, waarvan de hoogte wordt bepaald door de navolgende factoren:

- I het gewicht van het vliegtuig (deze factor hierna te noemen de vergoeding naar gewicht).
- II De indeling naar klasse van de vlucht, in de zin dat een vlucht is te kenmerken als:
  - A. overlandvlucht
  - B. terreinvlucht
  - C. lesvlucht
- III Het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het vliegtuig van de luchthaven met een geregelde of ongeregelde verkeersvlucht met bestemming elders, of vluchten waarbij gebruik wordt gemaakt van de vertrekhal van de luchthaven of andere overeengekomen locatie (deze factor hierna te noemen de vergoeding naar passagiers, dan wel inzittenden).
- IV Het aantal vertrekkende passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het vliegtuig van de luchthaven op vluchten aangewezen door de overheid, waarbij de passagiers en hun bagage gecontroleerd moeten worden op de door de overheid voorgeschreven wijze door beveiligingspersoneel en met behulp van elektronische apparatuur.
- V De dag en het tijdstip waarop de landing van het vliegtuig plaatsvindt.

lid 2

De vergoeding naar gewicht van het vliegtuig wordt als volgt berekend:

klasse A Overlandvlucht

- 1) tot en met een gewicht van 2.000 kg € 10,09 ;
- 2) boven de 2.000 kg tot en met 20.000 kg € 9,41 per 1.000 kg gewicht of een gedeelte daarvan;
- 3) met een groter gewicht dan 20.000 kg € 188,20, vermeerderd met € 11,47 voor iedere 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, waarmee het gewicht de 20.000 kg te boven gaat.



klasse B            Terreinvlucht

€ 4,17 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 7,50.

klasse C            Lesvlucht

€ 3,03 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 7,00.

- A) De onder lid 1 genoemde landingsgelden worden niet geheven indien het luchtvaartuigen betreft die na van de luchthaven te zijn opgestegen hierop, zonder een andere luchthaven te hebben aangedaan, wegens slechte weersomstandigheden of motorstoring, terugkeren.
- B) Boven de in het 1e lid vermelde landingsgelden wordt voor elke beweging van een vliegtuig waarbij een sleepnet daadwerkelijk wordt opgepikt, een extra vergoeding geheven van € 15,59; eenzelfde bedrag wordt geheven voor het afwerpen van een sleepnet, indien het vliegtuig van een ander luchtvaartterrein is vertrokken. Deze beide bedragen gelden eveneens wanneer tijdens een overland-vlucht een sleepnet wordt opgepikt c.q. wordt afgeworpen zonder dat het vliegtuig aan de grond komt, in welk geval tevens het landingsgeld volgens klasse A in rekening wordt gebracht.
- C) Boven de in het 1e lid vermelde landingsgelden, wordt voor een fotovlucht € 3,25 berekend.
- D) Boven het krachtens lid 2, klasse B of C verschuldigde landingsgeld is, voor het gebruik van baan- en/of naderingsverlichting, onder omstandigheden ter beoordeling van de Luchtverkeersleiding, per eigenaar voor lesvluchten, schijnlandingen, over-shoots of dergelijke, een bedrag van € 96,15 per uur, met een minimum van € 48,08 verschuldigd.
- E) Boven de in het 1e lid vermelde landingsgelden, wordt op vluchten die op werkdagen na 19.00 uur, lokale tijd, en gedurende zaterdagen, zondagen en feestdagen de gehele dag, plaats vinden een toeslag geheven van 10% op het verschuldigde landingsgeld. Uitgezonderd van deze toeslag zijn: lijn-, charter-, taxi- en positievluchten.

lid 3

**Passagiersvergoeding**

- A) De in lid 1, sub III van dit artikel bedoelde vergoeding naar passagiers, wordt bepaald naar het aantal passagiers, dat zich aan boord bevindt bij vertrek van Groningen Airport Eelde en bedraagt € 11,36 per passagier.

Voor elke rondvluchtpassagier wordt € 2,07 in rekening gebracht.



- B) Deze vergoeding is niet verschuldigd voor transit-, transfer- en dienstpassagiers en passagiers beneden de leeftijd van twee jaar. Vrijgesteld zijn eveneens passagiers op een andere, dan op een commerciële vlucht.
- C) Deze vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en wordt niet afzonderlijk van de passagiers geïnd.
- D) Voor de berekening van de passagiersvergoeding, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de vennootschap op voor deze naar haar oordeel deugdelijk controleerbare wijze per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij het vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers, onderverdeeld naar de vijf categorieën als genoemd in lid 3B.

Indien hieraan niet wordt voldaan, zal de berekening van de passagiersvergoeding geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het desbetreffende vliegtuigtype op "all economy basis".

lid 4

**Securitytax**

- A) De in lid 1, sub IV van dit artikel bedoelde vergoeding naar passagiers, wordt bepaald naar het aantal vertrekkende passagiers, dat zich aan boord bevindt bij vertrek van Groningen Airport Eelde en bedraagt € 8,64 per passagier.
- B) Deze vergoeding is niet verschuldigd voor transit- en dienstpassagiers en passagiers beneden de leeftijd van twee jaar.
- C) Deze vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en wordt niet afzonderlijk van de passagiers geïnd.
- D) Voor de berekening van de securitytax, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de vennootschap op voor deze naar haar oordeel deugdelijk en controleerbare wijze per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij het vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers, onderverdeeld naar de afzonderlijke categorieën als genoemd in lid 4B van dit artikel.  
Indien hieraan niet wordt voldaan, zal de berekening van de securitytax geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het desbetreffende vliegtuigtype op "all economy basis".
- E) Indien de overheid de wijze van controle uitbreidt, verandert, aanscherpt en/of ook op andere vluchten dan gebruikelijk van toepassing verklaart of anderszins de controle wijzigt waardoor de vennootschap extra kosten dient te maken voor het uitvoeren van die controle dan kunnen deze kosten direct worden doorberekend in het tarief genoemd onder A van dit lid.



### Artikel 3

#### **Parkeergeld**

Voor het doen verblijven van een vliegtuig op de daartoe voor algemeen gebruik bestemde gedeelten van de luchthaven is per etmaal of gedeelte daarvan, parkeergeld verschuldigd overeenkomstig het hierna onder lid 1 en 2 bepaalde.

#### Lid 1 Parkeergeld

- A) Het parkeergeld bedraagt € 2,15 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 6,60.
- B) Geen parkeergeld wordt geheven, indien het parkeren plaatsvindt gedurende een kortere periode dan de zes uur volgende op de landing.

### Artikel 4

#### **Jaarabonnementen**

#### Lid 1 Landingsabonnement

- A) De eigenaar van een vliegtuig behorende tot particulieren vestigingen, particuliere bedrijven of particuliere instellingen op de luchthaven, kan met de vennootschap een jaarabonnement aangaan. Aanvragen daartoe dienen schriftelijk bij de vennootschap te worden ingediend.
- B) Het jaarabonnement kan ingaan op de eerste dag van de maand, volgend op de vestiging op de luchthaven en na schriftelijke toestemming van de vennootschap.
- C) Op een vliegtuig waarvoor een jaarabonnement is afgesloten, wordt 75% van het landingsgeld, vermeld onder Artikel 2, lid 2, klasse A, B en C in rekening gebracht.
- D) De vennootschap is niet verplicht een dergelijk contract aan te bieden noch is zij verplicht een motivatie te geven ingeval op de aanvraag voor een jaarabonnement negatief wordt beschikt.
- E) Het ingevolge een jaarabonnement verschuldigde wordt voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.



Lid 2 Parkeerabonnement

- A) De eigenaar van een vliegtuig behorende tot particuliere vestigingen, particulieren bedrijven of particuliere instellingen op de luchthaven, waarvan de oppervlakte niet meer dan 200 m<sup>2</sup> bedraagt, kan voor het doen verblijven van zulk een vliegtuig op de luchthaven met de vennootschap een jaarabonnement parkeren afsluiten. Het bepaalde in artikel 3 is op deze vliegtuigen dan niet van toepassing. Aanvragen daartoe dienen schriftelijk bij de vennootschap te worden ingediend.
- B) Het jaarabonnement kan ingaan op de dag van aankomst van het vliegtuig op de luchthaven en na schriftelijke toestemming van de vennootschap. Indien binnen een week na de dag van aankomst de wens tot het nemen van een jaarabonnement te kennen wordt gegeven, wordt dit eventueel geacht te zijn ingegaan op de dag van aankomst van het desbetreffende vliegtuig.
- C) Behoudens in geval van verlenging eindigt een jaarabonnement een jaar na datum waarop het is ingegaan.
- D) Verlenging van een jaarabonnement kan voor een jaar gebeuren doch is ook mogelijk voor een kortere periode dan een jaar, op basis van het voor een jaarabonnement geldende tarief.
- E) Het ingevolge een jaarabonnement verschuldigde moet bij vooruitbetaling worden voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.
- F) Voor een jaarabonnement parkeren bedraagt het tarief:
1. voor vliegtuigen met een oppervlakte van niet meer dan 100 m<sup>2</sup>, € 1.443,07 per jaar;
  2. voor vliegtuigen met een oppervlakte van meer dan 100 m<sup>2</sup>, doch niet meer dan 200 m<sup>2</sup>, € 2.164,62 per jaar.
- G) De vennootschap is niet verplicht een dergelijk contract aan te bieden noch is zij verplicht een motivatie te geven ingeval op de aanvraag voor een jaarabonnement negatief wordt beschikt.

Artikel 5

**Betalingswijze**

- A) Alle verschuldigde vergoedingen dienen voor het vertrek van het vliegtuig contant te worden voldaan bij de Havendienst van de vennootschap.





Groningen Airport Eelde nv

- B) Indien het bedrag van de verschuldigde vergoedingen niet kan worden vastgesteld op het tijdstip van vertrek van het vliegtuig, moet de vergoeding in afwijking van het gestelde in artikel 5A, worden voldaan zodra de vaststelling van het verschuldigde bedrag mogelijk is.
- C) In de gevallen, bedoeld in artikel 5B, kan de vennootschap vorderen dat ter voldoening van die vergoedingen een voorschotbedrag op de door haar te stellen voorwaarden wordt betaald. Zij stelt dit bedrag vast op ten hoogste het bedrag waarop de vergoedingen vermoedeijk zullen worden vastgesteld.
- D) Het voorschotbedrag wordt in mindering gebracht op het vastgestelde bedrag van de verschuldigde vergoeding.
- E) In afwijking van het gesteld in de artikelen, 5A, 5B, 5C en 5D kan de vennootschap een betalingstermijn van 14 dagen toestaan na de dagtekening van de nota. De betaling van het verschuldigde dient te worden voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.

#### Artikel 6

Deze regeling treedt in werking vanaf de tweede dag na verschijnen van een mededeling over het betrokken Koninklijk Besluit in de Staatscourant.

Eelde, 4 februari 2003

Groningen Airport Eelde nv

Directeur

## **Bijlage 11.**



MIJ **B**EATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van 3 juni 2004, nr. 04.002161

DG LUCHTVAART			
SDI nr.	mfr		
Datum	21 JUN 2004		
Ter behandeling aan:			Opbergen
MO			

houdende het verlenen van toestemming aan de haven**geldregeling 2004 voor**  
Groningen Airport Eelde

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van  
27 mei 2004, nr. DGL/04.u00890, Directoraat-Generaal Luchtvaart;  
Gelezen de brief van de havenmeester van Groningen Airport Eelde N.V., geda-  
teerd (abusievelijk) 6 februari 2003, ref. nr. OdJ/kz/04.504.054;

Gelet op artikel 36, tweede lid, van de Luchtvaartwet;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Enig Artikel**

Toestemming wordt verleend aan de tarieven voor het gebruik dat door lucht-  
vaartuigen wordt gemaakt van het luchtvaartterrein van Groningen Airport Eelde  
N.V. en de zich daarop bevindende opstallen, zoals deze zijn vastgesteld bij het  
besluit van de directeur van Groningen Airport Eelde N.V. van 31 maart 2004,  
dat als bijlage A bij het onderhavige besluit is gevoegd.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, waarvan de zakelijke inhoud wordt meegedeeld in de Staatscourant en dat ter inzage wordt gelegd.

S-Gravenhage, 3 juni 2004

w.g. BEATRIX

w.g. BEATRIX

## HAVENGELDREGELING 2004

Eelde, 31 maart 2004

De naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde, exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde";

overwegende, dat de bij KB d.d. 15 maart 2003, nummer 03.001223 van kracht zijnde "Havengeldregeling" een herziening behoeft;

gelet op artikel 36, lid 1, van de Luchtvaartwet;

STELT VAST:

de tarieven voor het gebruik door luchtvaartuigen van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde", neergelegd in de "Havengeldregeling".

**Artikel 1 Definities**

Binnen de werkingssfeer van deze regeling wordt verstaan onder:

- A) *De luchthaven:*  
het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde".
- B) *De vennootschap:*  
de exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein "Eelde"; Groningen Airport Eelde nv.
- C) *Etmaal:*  
tijdsruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het tijdstip van landing van een vliegtuig op het luchtvaartterrein.
- D) *Vliegtuigen:*  
luchtvaartuigen zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting.  
Helikopters worden hieronder mede begrepen.
- E) *Hoofdstuk 2 vliegtuigen (EG-richtlijn nr. 92/14, artikel 2 lid 1):*  
Hoofdstuk 2 vliegtuigen met een zogenaamde lage omloopratio, minder of gelijk aan 2:1; en Hoofdstuk 2 vliegtuigen met een hoge omloop (omloopratio groter dan 2:1), ouder dan 25 jaar.
- F) *Oppervlakte:*  
het product van de grootste lengte en breedte (in m<sup>2</sup>) van het vliegtuig in luchtwaardige toestand, dan wel in een toestand, waarbij de vleugels of rotors zijn opgevouwen.
- G) *Gewicht:*  
het maximum gecertificeerd startgewicht, dat wil zeggen het maximaal toegelaten totaalgewicht waarmee het vliegtuig, in overeenstemming met het Bewijs van Luchtwaardigheid onder de gunstigste omstandigheden mag starten (Maximum Take Off Weight).
- H) *Bewijs van Luchtwaardigheid:*  
het geldige, door de bevoegde autoriteiten voor het vliegtuig afgegeven Bewijs van Luchtwaardigheid, dan wel het ingevolge internationale overeenkomst door de bevoegde autoriteiten afgegeven Bewijs van Gelijkstelling.
- I) *Landing:*  
een landing waarvoor overeenkomstig de registratie door de Luchtverkeersleiding Nederland landingsgeld verschuldigd is. Hieronder worden ook begrepen schijnlandingen, overshoots en low passes.

- J) *Landingsgeld:*  
vergoeding, naar gewicht, voor het maken van een landing van verschillende categorieën vluchten.
- K) *Passagiers-/inzittendenvergoeding:*  
vergoeding naar passagiers dan wel inzittenden, berekend naar het aantal vertrekkende passagiers dan wel inzittenden bij vertrek van het vliegtuig van de luchthaven, of vluchten waarbij gebruik wordt gemaakt van de vertrekhal van de luchthaven.
- L) *Overlandvlucht:*  
een vlucht, waarbij het vliegtuig landt op een andere luchthaven dan die waarvan het is opgestegen.  
  
Helikoptervluchten worden aangemerkt als een overlandvlucht wanneer op enige plaats een landing wordt uitgevoerd, alsook wanneer geen landing wordt uitgevoerd maar wel personen of ladingen worden afgezet c.q. aan boord worden genomen.
- M) *Terreinvlucht:*  
een vlucht, na welke het vliegtuig landt op dezelfde luchthaven waarvan het is opgestegen, zonder een tussenlanding te hebben uitgevoerd op een andere plaats.
- N) *Overshoot:*  
Een overshoot is een landingsprocedure met doorstart, zonder dat de landingsbaan geraakt wordt.
- O) *Lesvlucht:*  
een terreinvlucht die uitsluitend voor instructieve doeleinden wordt uitgevoerd.
- P) *Parkeren:*  
het in de buitenlucht doen verblijven van een vliegtuig.
- Q) *Eigenaar:*  
de eigenaar, houder of de gebruiker van een vliegtuig.
- R) *Passagier:*  
inzittende van een vliegtuig, niet behorende tot het boordpersoneel.
- S) *Transitpassagier:*  
een passagier, die met een doorgaande vlucht op de luchthaven aankomt en daarna met hetzelfde vliegtuig (of een wegens storing vervangend vliegtuig) vertrekt zonder het douanegebied te hebben verlaten.



- T) *Transferpassagier:*  
een passagier, die per vliegtuig op de luchthaven aankomt en daarna met een ander vliegtuig (niet zijnde het vliegtuig dat het eerste wegens storing vervangt) van de luchthaven vertrekt.
- U) *Dienstpassagier:*  
een functionaris van een luchtvaartmaatschappij die in opdracht van zijn maatschappij en uitsluitend voor maatschappijdoeleinden, tot het verrichten van contractueel verplichte arbeid van de luchthaven naar elders vertrekt, mits het karakter en het doel van de reis duidelijk op het passagiersbiljet tot uitdrukking is gebracht, met dien verstande dat een en ander ten genoegen van de vennootschap dient te worden aangetoond.
- V) *Securitytax:*  
vergoeding voor het aantal vertrekkende passagiers dat zich aan boord bevindt bij vertrek van het vliegtuig van de luchthaven, waarvoor door de overheid bepaalde voorgeschreven veiligheidscontroles (op passagiers en/of goederen) van toepassing is.

**Artikel 2 Havengelden**

**lid 1 Algemeen**

Voor het landen of opstijgen met van een vliegtuig op de luchthaven is aan de vennootschap havengeld verschuldigd, waarvan de hoogte wordt bepaald door de navolgende factoren:

- I het gewicht van het vliegtuig (deze factor hierna te noemen de vergoeding naar gewicht).
- II De indeling naar klasse van de vlucht, in de zin dat een vlucht is te kenmerken als een:
  - A. overlandvlucht
  - B. terreinvlucht
  - C. lesvlucht
- III Het aantal passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het vliegtuig van de luchthaven met een geregelde of ongeregelde verkeersvlucht met bestemming elders, of vluchten waarbij gebruik wordt gemaakt van de vertrekhal van de luchthaven of andere overeengekomen locaties (deze factor hierna te noemen de vergoeding naar passagiers, dan wel inzittenden).
- IV Het aantal vertrekkende passagiers dat zich aan boord bevindt bij het vertrek van het vliegtuig van de luchthaven op vluchten aangewezen door de overheid, waarbij de passagiers en hun bagage gecontroleerd moeten worden op de door de overheid voorgeschreven wijze door beveiligingspersoneel en met behulp van elektronische apparatuur.
- V De dag en het tijdstip waarop de landing van het vliegtuig plaatsvindt.

**lid 2 Landingsgeld**

De vergoeding naar gewicht van het vliegtuig wordt als volgt berekend:

**klasse A Overlandvlucht**

- 1) tot en met een gewicht van 2.000 kg € 11,09 ;
- 2) boven de 2.000 kg tot en met 20.000 kg € 9,60 per 1.000 kg gewicht of een gedeelte daarvan;
- 3) met een gewicht van meer dan 20.000 kg € 191,96, vermeerderd met € 11,70 voor iedere 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, waarmee het gewicht de 20.000 kg te boven gaat.

klasse B Terreinvlucht

€ 5,17 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 8,50.

klasse C Lesvlucht

€ 4,03 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 7,70.

- A) De onder lid 1 genoemde landingsgelden worden niet geheven indien het luchtvaartuigen betreft die na van de luchthaven te zijn opgestegen, zonder een andere luchthaven te hebben aangedaan - wegens slechte weersomstandigheden of motorstoring - terugkeren.
- B) Boven de in het 1<sup>e</sup> lid vermelde landingsgelden wordt voor elke beweging van een vliegtuig waarbij een sleepnet daadwerkelijk wordt opgepikt, een extra vergoeding geheven van € 17,50; eenzelfde bedrag wordt geheven voor het afwerpen van een sleepnet indien het vliegtuig van een ander luchtvaartterrein is vertrokken.
- Deze beide bedragen gelden eveneens wanneer tijdens een overlandvlucht een sleepnet wordt opgepikt c.q. wordt afgeworpen zonder dat het vliegtuig aan de grond komt, in welk geval tevens het landingsgeld volgens klasse A in rekening wordt gebracht.
- C) Boven de in het 1<sup>e</sup> lid vermelde landingsgelden, wordt voor een fotovlucht € 3,50 berekend.
- D) Boven het krachtens lid 2, klasse B of C verschuldigde landingsgeld is, voor het gebruik van baan- en/of naderingsverlichting, onder omstandigheden ter beoordeling van de Luchtverkeersleiding, per eigenaar voor lesvluchten, schijnlandingen, overshoots of dergelijke, een bedrag van € 100,96 per uur, met een minimum van € 50,48 verschuldigd.
- E) Boven de in het 1<sup>e</sup> lid vermelde landingsgelden, wordt op vluchten die plaatsvinden op werkdagen na 19.00 uur, lokale tijd, en gedurende zaterdagen, zondagen en feestdagen de gehele dag, een toeslag geheven van 10% op het verschuldigde landingsgeld. Uitzonderd van deze toeslag zijn: lijn-, charter-, taxi- en positievluchten.

lid 3 Passagiersvergoeding

- A) De in lid 1, sub III van dit artikel bedoelde vergoeding naar passagiers, wordt bepaald naar het aantal passagiers, dat zich aan boord bevindt bij vertrek van Groningen Airport Eelde en bedraagt € 11,50 per passagier.
- Voor elke rondvluchtpassagier wordt € 2,50 in rekening gebracht.

- B) Deze vergoeding is niet verschuldigd voor transit-, transfer- en dienstpassagiers en passagiers beneden de leeftijd van twee jaar. Vrijgesteld zijn eveneens passagiers op een andere, dan op een commerciële vlucht.
- C) Deze vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en wordt niet afzonderlijk van de passagiers geïnd.
- D) Voor de berekening van de passagiersvergoeding, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de vennootschap op voor deze naar haar oordeel deugdelijk controleerbare wijze per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij het vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers, onderverdeeld naar de vijf categorieën als genoemd in lid 3B. Indien hieraan niet wordt voldaan, zal de berekening van de passagiersvergoeding geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het desbetreffende vliegtuigtype op "all economy basis".

lid 4 Securitytax

- A) De in lid 1, sub IV van dit artikel bedoelde vergoeding naar passagiers, wordt bepaald naar het aantal vertrekkende passagiers, dat zich aan boord bevindt bij vertrek van Groningen Airport Eelde en bedraagt € 8,50 per passagier.
- B) Deze vergoeding is niet verschuldigd voor transit- en dienstpassagiers en passagiers beneden de leeftijd van twee jaar.
- C) Deze vergoeding naar passagiers is verschuldigd door de eigenaar van het vliegtuig en wordt niet afzonderlijk van de passagiers geïnd.
- D) Voor de berekening van de securitytax, dient door of namens de eigenaar van het vliegtuig aan de vennootschap - op voor deze naar haar oordeel deugdelijk en controleerbare wijze - per vlucht een opgave te worden verstrekt van het aantal van de zich bij het vertrek van het vliegtuig aan boord bevindende passagiers, onderverdeeld naar de afzonderlijke categorieën als genoemd in lid 4B van dit artikel.

Indien hieraan niet wordt voldaan, zal de berekening van de securitytax geschieden naar de zitplaatscapaciteit van het desbetreffende vliegtuigtype op "all economy basis".

- E) Indien de overheid de voorschriften tot uitvoering van controle aanpast, uitbreidt, veranderd, aanscherpt en/of ook op andere vluchten dan gebruikelijk van toepassing verklaart of anderszins de controle wijzigt waardoor de vennootschap extra kosten dient te maken voor het uitvoeren van die controle, dan kunnen deze kosten direct worden doorberekend in het tarief genoemd onder A van dit lid.

Lid 5 Parkeergeld

Voor het doen verblijven van een vliegtuig op de daartoe voor algemeen gebruik bestemde gedeelten van de luchthaven is per etmaal of gedeelte daarvan, parkeergeld verschuldigd in overeenstemming met het hieronder bepaalde.

- A) Het parkeergeld bedraagt € 2,65 per 1.000 kg gewicht of gedeelte daarvan, met een minimum van € 7,60.
- B) Geen parkeergeld wordt geheven, indien het parkeren plaatsvindt gedurende een kortere periode dan zes uur volgend op de landing.

**Artikel 3 Jaarabonnementen**

**lid 1 Landingsabbonnement**

- A) De eigenaar van een vliegtuig behorende tot particulieren vestigingen, particuliere bedrijven of particuliere instellingen op de luchthaven, kan met de vennootschap een jaarabbonnement aangaan. Aanvragen daartoe dienen schriftelijk bij de vennootschap te worden ingediend.
- B) Het jaarabbonnement kan ingaan op de eerste dag van de maand, volgend op de vestiging op de luchthaven en na schriftelijke toestemming van de vennootschap.
- C) Op een vliegtuig waarvoor een jaarabbonnement is afgesloten, wordt 75% van het landingsgeld, vermeld onder Artikel 2, lid 2, klasse A, B en C in rekening gebracht.
- D) De vennootschap is niet verplicht een dergelijk contract aan te bieden noch is zij verplicht een motivatie te geven ingeval op de aanvraag voor een jaarabbonnement negatief wordt beschikt.
- E) Het ingevolge een jaarabbonnement verschuldigde wordt voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.

**lid 2 Parkeerabbonnement**

- A) De eigenaar van een vliegtuig behorende tot particuliere vestigingen, particulieren bedrijven of particuliere instellingen op de luchthaven, waarvan de oppervlakte niet meer dan 200 m<sup>2</sup> bedraagt, kan voor het doen verblijven van zulk een vliegtuig op de luchthaven met de vennootschap een jaarabbonnement parkeren afsluiten. Het bepaalde in artikel 3 is op deze vliegtuigen dan niet van toepassing. Aanvragen daartoe dienen schriftelijk bij de vennootschap te worden ingediend.
- B) Het jaarabbonnement kan ingaan op de dag van aankomst van het vliegtuig op de luchthaven en na schriftelijke toestemming van de vennootschap. Indien binnen een week na de dag van aankomst de wens tot het nemen van een jaarabbonnement te kennen wordt gegeven, wordt dit eventueel geacht te zijn ingegaan op de dag van aankomst van het desbetreffende vliegtuig.
- C) Behoudens in geval van verlenging eindigt een jaarabbonnement en jaar na datum waarop het is ingegaan.

- D) Verlenging van een jaarabonnement kan voor een jaar gebeuren doch is ook mogelijk voor een kortere periode dan een jaar, op basis van het voor een jaarabonnement geldende tarief.
- E) Het ingevolge een jaarabonnement verschuldigde moet bij vooruitbetaling worden voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.
- F) Voor een jaarabonnement parkeren bedraagt het tarief:
1. voor vliegtuigen met een oppervlakte van niet meer dan 100 m<sup>2</sup>, € 1.471,93 per jaar;
  2. voor vliegtuigen met een oppervlakte van meer dan 100 m<sup>2</sup>, doch niet meer dan 200 m<sup>2</sup>, € 2.207,91 per jaar.
- G) De vennootschap is niet verplicht een dergelijk contract aan te bieden noch is zij verplicht een motivatie te geven ingeval op de aanvraag voor een jaarabonnement negatief wordt beschikt.

lid 3 Abonnement nieuwe lijndiensten

- A) Eigenaren van vliegtuigen die passagiersvluchten uitvoeren, welke:
- ten minste één keer per week op Groningen Airport Eelde een nieuwe non-stop dienst verzorgen op één en dezelfde bestemming en
  - deze dienst het gehele jaar door zullen uitvoeren volgens een vastgestelde dienstregeling,
- komen afhankelijk van het MTOW van het vliegtuig in aanmerking voor een korting op de verschuldigde havengelden zoals omschreven in artikel 2 leden 1 tot en met 4.
- B) De hoogte van de korting wordt vastgesteld overeenkomstig de volgende matrix:

frequentie per week	MTOW 0-20 ton	MTOW 20-40 ton	MTOW meer dan 40 ton
1 dag	0%	5%	10%
2 dagen	2%	10%	20%
3 dagen	4 %	15 %	30 %
4 dagen	6 %	20 %	40 %
5 dagen	8 %	25 %	50 %
6 dagen	10 %	30 %	60 %
7 dagen	12 %	35 %	70 %

- C) De korting geldt voor maximaal een aaneengesloten periode van 2 jaar na de start van de dienst.

**Artikel 4 Betalingswijze**

- A) Alle verschuldigde vergoedingen dienen voor het vertrek van het vliegtuig contant te worden voldaan bij de Havendienst van de vennootschap.
- B) Indien het bedrag van de verschuldigde vergoedingen niet kan worden vastgesteld op het tijdstip van vertrek van het vliegtuig, moet de vergoeding in afwijking van het gestelde in artikel 4A, worden voldaan zodra de vaststelling van het verschuldigde bedrag mogelijk is.
- C) In de gevallen, bedoeld in artikel 4B, kan de vennootschap vorderen dat ter voldoening van die vergoedingen een voorschotbedrag op de door haar te stellen voorwaarden wordt betaald. Zij stelt dit bedrag vast op ten hoogste het bedrag waarop de vergoedingen vermoedelijk zullen worden vastgesteld.
- D) Het voorschotbedrag wordt in mindering gebracht op het vastgestelde bedrag van de verschuldigde vergoeding.
- E) In afwijking van het gesteld in de artikelen, 4A, 4B, 4C en 4D kan de vennootschap een betalingstermijn van 14 dagen toestaan na de dagtekening van de nota. De betaling van het verschuldigde dient te worden voldaan op de door de vennootschap aan te geven wijze.



**Artikel 5**

Deze regeling treedt in werking vanaf de tweede dag na verschijnen van een mededeling over het betrokken Koninklijk Besluit in de Staatscourant.

Eelde, 31 maart 2004

Groningen Airport Eelde nv