



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

# Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

*'voor de kwaliteit van de leefomgeving'*

Aan de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde,  
de leden van de Gemeenteraden van Groningen, Assen en Tynaarlo  
en van de Provinciale Staten van Groningen en Drenthe

Glimmen, 28-2-2012

## **Betreft: Misleiding en onjuistheden door de heren Sol en Hillen: aandeelhouders verder in de fuik van GAE.**

Geachte Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE),

De voorzitter van de Raad van Commissarissen van GAE, de heer Sol, schreef op 22-2-2012 een brief aan het *Dagblad van het Noorden* waarin hij ons om excuses vraagt vanwege de uitspraak van VOLE over het "sjoemelen met cijfers" en het "liegen en bedriegen" door de directie van GAE, in het bijzonder door de heer J.Hillen.

VOLE heeft deze uitspraak<sup>1</sup> uiteraard niet zonder grond gedaan. We geven er graag een nadere onderbouwing van omdat we het van belang vinden dat juist u over de juiste informatie beschikt.

Alvorens dat te doen wijzen we echter op de volgende onjuistheden en verdraaiingen in de brief van de heer Sol:

1. Het oordeel van de Raad van State zou volgens hem zijn "gebaseerd op studies van onafhankelijke adviesbureaus en op het advies van het Ministerie van Infrastructuur& Milieu". Maar, de RvS heeft zich niet uitgesproken over de kwaliteit van de studies. De Raad heeft slechts geoordeeld dat verweerder (de minister) zich op het standpunt mag stellen dat het project economisch onderbouwd is.  
De adviesbureaus hebben gewerkt in opdracht van GAE en verweerder. Ze zijn schreven op wat GAE goed uitkwam. Het gaat overigens alleen om het adviesbureau Buck.  
Luchtvaarteconomen zoals Prof. Jaap de Wit, Prof Hans Heerkens en de econoom Philippe Boucher hebben gewezen op vele tekortkomingen in de rapporten van GAE en Buck.  
Het valt te betreuren dat GAE nooit is in gegaan op hun onderbouwde argumenten.
2. De heer Sol schrijft over de bewering van VOLE dat er in tien jaar tijd €100 miljoen naar de luchthaven is gegaan: "volstrekt uit de lucht gegrepen". De onderbouwing van dit bedrag is als volgt:
  - 10,2 mln. exploitatiesteun door de aandeelhouders
  - 2,9 mln. afkoopsom van het Rijk voor verbod groot lesverkeer
  - 4,3 mln. afkoopsom van het Rijk voor compensatie exploitatiebijdrage Rijk
  - 25 mln. bijdrage baanverlenging (incl. rente<sup>2</sup>)
  - 3,9 mln. bijdrage kosten afwatering
  - 2 miljoen. kosten van de nieuwe terminal
  - 40 mln. tekorten luchtverkeersleiding over 10 jaar<sup>3</sup>
  - 10,5 mln. douane en marechaussee<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Interview Dagblad van het Noorden 18-2-2012

<sup>2</sup> GAE ontving in 2003 18,62 mln. voor de baanverlenging. Dit is aangegroeid tot 25 mln. zie jaarverslag 2010. Voor de afwatering ontving GAE 2,9 mln. in 2003. Beide projecten worden tegelijkertijd uitgevoerd. De 2,9 mln. zou inmiddels moeten zijn aangegroeid tot 3,9 mln.

<sup>3</sup> Jaarverslagen LVNL 2002-2007. Gemiddelde lasten Eelde 4,5 mln. per jaar. Gemiddelde opbrengst 500.000. De tekorten op de LVNL worden betaald door het Rijk.

<sup>4</sup> Schatting gebaseerd op 2x2,5 man en 3 ploegen

- 1 mln. bestuurskosten aandeelhouders gedurende 10 jaar<sup>5</sup>.
3. De subsidie van €100 euro per ticket is gebaseerd op:
    - 46.000 vertrekkende passagiers in 2011 (cijfers CBS)
    - €1 miljoen euro exploitatiesubsidie en €4 miljoen euro tekort op de luchtverkeersleiding die door het Rijk wordt betaald, samen €5 miljoen.
 Komt neer €109 euro per ticket. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de kosten van douane, marechaussee en bestuurskosten aandeelhouders.
  4. De heer Sol is ook niet correct over het convenant. Niet VOLE heeft de stekker uit het convenant getrokken, maar de provincie Drenthe. De Provincie wilde namelijk niet mede ondertekenen, terwijl de provincie niet alleen aandeelhouder is maar ook verantwoordelijk voor handhaving van de milieuregels. De provincie liet haar belang als aandeelhouder prevaleren. GS hadden kennelijk geen behoefte aan een convenant, waarin beperking van de hinder zou worden vastgelegd.  
 Het omgevingsplatform dat de heer Sol noemt, is een door de heer Hillen georganiseerd overleg. Hoe onafhankelijk kan een platform zijn als de directeur van GAE de agenda en deelnemers bepaalt en zichzelf benoemt als voorzitter?

Tot zover de verdraaiingen in de brief de heer Sol in het Dagblad. Hieronder vindt u de onderbouwing van het 'liegen en bedriegen' door Jos Hillen waarnaar de heer Sol vroeg in de krant. De lijst is lang en treurig:

1. De heer Hillen heeft in september 2010 het budgetrecht van de gemeenteraden en Provinciale Staten terzijde geschoven, toen hij van de aandeelhouders waarborgen eiste voor financiële bijdragen na 2012. Op 9 en 10 september is de heer Hillen- met in z'n kielzog enkele commissarissen - bij alle aandeelhouders langs geweest om in verband met het afsluiten van het aannemingscontract waarborgen voor de lange termijn af te dwingen. Dit DBFM contract betekent dat de luchthaven nog tien jaar lang voor de baanverlenging aan de aannemer moet betalen voor de baanverlenging.  
 Bij de ondertekening van dit contract zijn lange termijnverplichtingen aangaan waarvoor geen dekking bestaat als de 'prognoses' niet uitkomen. De Colleges van B&W en van GS bleken echter niets te voelen voor nieuwe toezeggingen voor na 2012. De heer Hillen zag zijn bedoelingen stranden en liet per ijlbode de volgende 'tekstcorrectie' bezorgen bij de aandeelhouders:

“de tekst “De RvC heeft op .....waarborgen (zie agendapunt 4)”komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komt de volgende tekst: “De RvC heeft op 2 september jl. ingestemd met het voorliggende gunningsbesluit ( )”.<sup>6</sup>

De directeur heeft met terugwerkende kracht een besluit van de Raad van Commissarissen veranderd. Dat was 'nodig' omdat de aandeelhouders geen waarborgen wilden geven. In een beleidsbrief van GS van Drenthe staat hierover niet voor niets:

“In het stuk van de Directie en de RvC wordt net als in het vorige agendapunt gesuggereerd/voorgesteld dat de aandeelhouders zich nu al vastleggen op een (potentiële) commitment voor de periode na 2012”.<sup>7</sup>

2. De 'prognose' van GAE is niets meer dan een wensbeeld. Op basis van de beschikbare geluidruimte is becijferd hoeveel vliegtuigen geaccommodeerd kunnen worden, verdeeld over diverse types<sup>8</sup>. Nergens staat een analyse van de vraag uit de markt. De aandeelhouders moeten het doen met een verhaal over het 'catchment area' van Eelde, waarbij gemakshalve is

<sup>5</sup> Zie Statenstuk 2003-89. Gemiddeld 20.000 per aandeelhouder per jaar.

<sup>6</sup> VOLE heeft met diverse WOB-procedures een deel van de voorheen geheime besluitvorming rond het aannemingscontract kunnen blootleggen. Deze passage staat in een memo van Hillen aan de aandeelhouders van 13 september 2010.

<sup>7</sup> beleidsbrief van GS van Drenthe 7 september 2010 “Vertrouwelijk Zwarte Tas”

<sup>8</sup> Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde, GAE januari 2005

vergeten dat dit catchment area voor het grootste deel wordt overlapt door die van andere luchthavens. Ook de analyse van het aanbod op concurrerende luchthavens komt in de prognose niet voor, evenmin als de demografische ontwikkeling<sup>9</sup> en de veranderingen in de luchtvaartmarkt. Kortom alle feiten die ongunstig uitpakten voor de luchthavendirectie zijn weggelaten uit de ‘prognose’. Prof. Drs. J.G. de Wit luchtvaarteconoom van het SEO sprak dan ook in 2007 van “een niet onaanzienlijke overschatting”.<sup>10</sup>

3. Bij de ondertekening van het aannemerscontract op 1 oktober 2010 bevestigt de heer Hillen op RTV Noord dat als er per 1 oktober 2012 geen onherroepelijk besluit ligt, het bouwcontract zonder kosten voor de luchthaven wordt ontbonden. Hillen zegt daarover: “Aannemers wisten dat”. Nadat VOLE -middels een WOB procedure- inzage kreeg in de stukken bleek dat de aannemers bij ontbinding van het contract een vergoeding van €450.000 ontvangen. Na vragen van de PvdA hierover was het antwoord dat GAE dit uit “eigen middelen” zal betalen. Maar de ‘eigen middelen’ zijn uiteraard wel belastinggeld.

4. Op de website van Twynstra Gudde schreef de heer Hillen over zijn bijdrage aan de doorstart van Luchthaven Twente:

“Het proces van doorstart naar burgerluchthaven laat zien op welke krachtige en betrokken wijze regionale overheden en het bedrijfsleven samen dit beoogde doel willen bereiken. De luchthaven Twente is op de kaart gezet”.

Tot nu toe echter, heeft deze doorstart de samenleving wel veel geld gekost, maar is er geen vliegtuig vertrokken.

5. In een persbericht (van 11 januari 2012) beweert de heer Hillen: “De luchthaven sloot het jaar 2011 af met een tekort van € 540.000. Dit is ruim €100.000 **beter** dan begroot”. In werkelijkheid is het verlies 2011 niet beter maar €100.000 slechter dan het verlies 2010.<sup>11</sup>

6. In het zelfde bericht noemde de heer Hillen “het vervoer 2011 stabiel” en sprak hij van “Een zeer geringe daling ten opzichte van 2010”. In werkelijkheid is het aantal passagiers met 7 % gedaald ten opzicht van 2010 en de laatste drie jaar met 25 % (cijfers CBS).

7. De heer Hillen hanteert een eigen (oncontroleerbare) telmethode. De door GAE opgegeven cijfers zijn meer dan 25% te hoog, vergeleken met de officiële CBS cijfers.<sup>12</sup>

8. De luchthaven heeft ambitie om te groeien naar minimaal 650.000 passagiers in 2017, (liever meer). Maar tegelijkertijd beweert Hillen dat GAE de ‘groenste luchthaven van Nederland’ wil zijn. Dit is een uitholling van het begrip ‘groen’ en het is bovendien misleidend.

9. Op 16 februari 2012 stonden de kranten vol met berichten over de baanverlenging en over de zonnige toekomst voor GAE, zoals:  
“Hillen “verwacht veel van lijnvluchten” op Kopenhagen, Warschau, München en nog een tiental Europese steden”.

Vluchten op deze steden zijn met de huidige baanlengte prima mogelijk. Op die afstanden wordt nu ook al met grote toestellen gevlogen, bijvoorbeeld naar Barcelona. De vraag is: Waarom zijn de lijnvluchten naar al die Europese steden niet allang van de grond komen?. Ook dit wijst op misleiding.

---

<sup>9</sup> In tegenstelling tot de rest van het land waar bevolking (nog) groeit, is de bevolking in noord Nederland in 2011 met 4% gekrompen.

<sup>10</sup> Op de lange baan? Prognoses voor Groningen Airport Eelde nader gewogen, Prof. Drs. J.G. de Wit/SEO april 2007.

<sup>11</sup> GAE jaarverslag 2010: Het verlies in 2010 was € 440.000,-

<sup>12</sup> CBS 2011 115.500 passagiersbewegingen. GAE geeft op 148.850 passagiers. CBS 2010 122.659, GAE 153.850 passagiersbewegingen).

10. De heer Hillen beweert in de media<sup>13</sup> dat GAE nu gaat groeien; “Daar mag u mij volgend jaar op afrekenen”. Er is geen schijn van bewijs dat GAE gaat groeien. De heer Hillen zelf weet dat hij volgend jaar al lang weg is.
11. De heer Hillen blijft maar beweren dat de lange baan nodig is omdat tussenlandingen voor de luchtvaartmaatschappijen onacceptabel zijn. Maar vanuit Rotterdam vliegt men dit voorjaar met een tussenlanding op Eindhoven naar Antalya<sup>14</sup>. Beide luchthavens hebben een langere baan. Toch maakt men tussenlandingen. Misschien om passagiers op te pikken?
12. TV Drenthe berichtte op 12-2-2012 “Toch verwacht Hillen voor dit jaar een groei van tien procent.”. Deze uitspraak is wederom nergens op gebaseerd. De groei dankzij Veuling wordt waarschijnlijk teniet gedaan door de afname van chartervluchten. Door de baanverlenging kan er gedurende drie maanden niet gevlogen worden. Een daling van tien procent ligt meer in de lijn van de (redelijke) verwachtingen. Geen verhaal over groei is de laatste jaren uitgekomen. Het aantal passagiers lag in 2011 weer op het niveau van 1998 !.

De lijst met praatjes van Jos Hillen is nog langer. Zij zijn symptomen van een fundamenteel verkeerde situatie. De beloftes van GAE zijn volledig losgezongen van de werkelijkheid: een tienvoud (!) van het huidige vervoersvolume is nodig om als regionaal vliegveld kostendekkend te zijn. Er is geen begin van bewijs voor een structurele verbetering. Bewijzen van afname en helaas ook grootspraak zijn er des te meer. Wat VOLE stoort is vooral het volgende:

- a) GAE wordt in leven gehouden ten koste van heel veel belastinggeld. De vermeende economische betekenis -of een economisch perspectief- is nooit aangetoond. In 2011 waren er 46.000 vertrekkende passagiers, 125 per dag. Hiervoor wordt een gigantische infrastructuur en propaganda in stand gehouden. 95% van de passagiers zijn vakantiegangers die hun geld naar het buitenland brengen. Dat verkeer heeft nauwelijks economische betekenis voor het Noorden;
- b) De Noordelijke politici verzaken de milieubelangen van hun inwoners. Zij stimuleren en subsidiëren het vliegveld ruimhartig, maar stellen geen effectieve eisen aan de geluidshinder ter bescherming van de inwoners. Het allergrootste probleem voor de omwonenden is dat de zeer verouderde lestoestellen van de KLM luchtvaartschool maar blijven rondvliegen. Deze les- en circuitvluchten van de KLS zijn de oorzaak van het merendeel van de geluidklachten.<sup>15</sup> De huidige wettelijke geluidnormen bieden onvoldoende handvat om juist deze specifieke hinder aan te pakken. Het lijkt ons goed mogelijk om voorwaarden voor subsidie te formuleren die deze omgevingshinder effectief tegengaan;
- c) GAE is niet echt geprivatiseerd. De aandelen zijn in handen van de overheid. Dit heeft geleid tot de situatie waarin de overheid wel moet betalen, maar weinig te zeggen heeft; Kijken we naar de samenstelling van de Raad van Commissarissen, dan kun je je afvragen welke belangen de leden daarvan dienen. Afgezien van het jaarverslag met jubelverhalen, wordt er geen verantwoording afgelegd. De RvC heeft naar onze overtuiging niet meer dan het korte termijnbelang van GAE voor ogen;
- d) De Noordelijke politici dragen de verantwoordelijkheid voor de voorspelbare verspilling van gemeenschapsgeld en voor het fiasco dat zich duidelijk aftekent. Zij vermijden tot nu toe steevast een openbaar debat, zich verschuilend achter de besluiten van 2003. Deze besluiten zijn destijds genomen op basis van een over optimistisch businessplan (dat ook nog eens geheim was), maar dat inmiddels volkomen is achterhaald. Aan die besluiten van destijds doet men echter niets, ofschoon voortschrijdend inzicht daartoe allang aanleiding zou moeten geven;

<sup>13</sup> Tv/Radio interview RTV Noord op 15-2-2012

<sup>14</sup> Luchtvaartnieuws 22-11-2011

<sup>15</sup> Zie hiervoor de klachtenrapportages van de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Eelde

- e) Met de financiële constructie (met als hoofdzaken: tien jaar lang €1 mln. per jaar exploitatiesubsidie, afkoopsommen en ‘gratis’ baanverlenging) is een fuik gecreëerd. De Raden en Staten zijn daarin gezwommen. Zij lijken niet meer terug te kunnen;
- f) De noordelijke politici gaan het politieke debat uit de weg en zij gijzelen elkaar. Zodra er maar een vraag wordt gesteld over het reilen en zeilen van GAE, beroepen de voorstanders van baanverlenging zich op hoge toon op “continuïteit van beleid”;
- g) Met de huidige sombere financiële vooruitzichten kan iedereen zien aankomen dat het vliegveld Eelde alleen open kan blijven dankzij grote financiële offers. VOLE kan zich niet voorstellen dat in een tijd van bezuinigingen op onderwijs, sociale voorzieningen, cultuur, natuur, etc.. een besluit wordt genomen om weer geld te pompen in het vliegveld. Van een bedrijfsplan dat daaraan ten grond slag moet liggen is geen spoor, terwijl wel al openlijk wordt gespeculeerd op voorzetting van financiële steun;
- h) Achter de schermen is GAE een constructie aan het optuigen om de exploitatie te scheiden van de infrastructuur. Daarmee zou het “makkelijker” moeten worden om de samenleving voor de kosten te laten opdraaien, want infrastructuur –zo lijkt de gedachte- mag geld kosten. Het gaat hier echter niet om een openbare infrastructuur die in redelijke mate bijdraagt aan de economie: Het tekort op de exploitatie is niet proportioneel. Bovendien profiteert slechts een betrekkelijk kleine groep uit de samenleving (125 passagiers per dag). Zij krijgen een buitensporig voordeel (€100 subsidie per ticket), en dat met een verwaarloosbaar economisch effect voor het Noorden.  
De “bereikbaarheid van het Noorden” voor het zakenleven zou ook gegarandeerd zijn met het bestaande vliegveld, mits dat kostendekkend wordt geëxploiteerd.

De aandeelhoudersvergadering van GAE heeft in de vergadering van 2 september besloten tot de volgende conclusie:

**“Op basis van de genoemde verplichtingen weten de Aandeelhouders zich verantwoordelijk voor de continuïteit van de luchthaven, uiteraard met inachtneming van de taken en verantwoordelijkheden van respectievelijk de directie en de Raad van Commissarissen. Deze steun is des te meer van belang omdat GAE nv op grond van het huidige inzicht tot omstreeks 2017 een negatief bedrijfsresultaat zal hebben. Na de uitspraak van de Raad van State zal een up-date van de businesscase worden gepresenteerd met daarbij een financieel meerjarenperspectief (aantal modellen). Daarnaast zullen directie en Raad van Commissarissen in 2011 een aantal modaliteiten met betrekking tot de institutionele structuur uitwerken.”<sup>16</sup>**

Het lijkt raadzaam voor de Raden en Staten om de “up-date van de businesscase” en het ” financieel meerjarenperspectief” nu eerst eens serieus te beoordelen, alvorens men €30 miljoen uitgeeft aan een project waarvan op dit moment geenszins vaststaat dat het GAE zelfs maar zal helpen het negatieve bedrijfsresultaat om te buigen. Als het geld eenmaal is uitgegeven, wordt het immers nog moeilijker - wellicht contractueel onmogelijk<sup>17</sup> - om de druk te weerstaan om de financiële steun goed te keuren die hier impliciet voor de komende tien jaar is afgesproken.

Bovendien zou ook nog gekeken kunnen worden naar het rendement van de €30 miljoen. Met een alternatieve aanwending –bijvoorbeeld de plaatsing van zonnepanelen op het GAE terrein- zou men een rendement kunnen halen van €2 miljoen per jaar. Dat is voldoende om het huidige GAE open te houden. Het staat -voor de geraadpleegde luchtvaarteconomen- in ieder geval vast dat het rendement op de €30 miljoen gestoken in de baanverlenging nihil is.

<sup>16</sup> Verslag van de Algemene vergadering van Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV d.d. 20 september 2010

<sup>17</sup> Het aannemingscontract baanverlenging en afwatering belooft ± €20 mln. Daar in zitten niet de kosten voor grondverwerving, natuurcompensatie, advieskosten, etc.: samen meer dan € 10 mln. Het DBFM contract lijkt verder in te houden dat er in de tienjarige onderhoudsperiode aan de aannemer moet worden betaald. Hoe groot de totale contactsom is kon VOLE niet achterhalen, maar aannemelijk is dat er langlopende verplichtingen zijn aangegaan waarvoor geen dekking is. Daarom is de conclusie de **“Aandeelhouders weten zich verantwoordelijk voor de continuïteit van de luchthaven”** met vette letters in het verslag d.d. 20 september 2010 opgenomen.

De Noordelijke Rekenkamer heeft een onderzoek naar GAE aangekondigd. Het onderzoeksprogramma noemt onder meer de volgende vragen<sup>18</sup>:

- "heeft de besluitvorming plaatsgevonden op basis van objectieve en eenduidige beslisinformatie waarin nut en noodzaak van de baanverlenging worden onderbouwd?
- in hoeverre is er sprake geweest van scheiding van het belang van de provincie als aandeelhouder en als behartiger van het algemeen maatschappelijke belang?
- welke belanghebbenden zijn bij het bestuurlijk besluitvormingsproces betrokken?
- op welke wijze zijn de leden van provinciale staten van Drenthe en Groningen over de besluitvorming geïnformeerd en hierbij in kaderstellende zin betrokken?
- welke impact heeft de baanverlenging op de toekomstige exploitatie?"

Het zou natuurlijk veel gezonder zijn dit onderzoek nu uit te voeren en met de baanverlenging te wachten tot het onderzoek klaar is. Daardoor valt een onderzoek naar een fiasco achteraf hopelijk nog te voorkomen en wie weet kunnen de nu nog beschikbare middelen worden aangewend om het vliegveld werkelijk in stand te houden.

U ziet dat we niet zo maar tot onze uitspraak zijn gekomen. We hebben in deze brief de term 'misleiding' gebruikt, maar u weet hoe we daar eigenlijk over denken.

Hoogachtend,

Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Ir. F. van Beukering  
secretaris

Ir. J. Wittenberg  
voorzitter

Bijlage: Passages rapport Noordelijke Rekenkamer over Blauwestad

---

<sup>18</sup> Onderzoeksprogramma 2012/2013 zie [www.noordelijkerekenkamer.nl](http://www.noordelijkerekenkamer.nl)



## Persbericht Noordelijke Rekenkamer bij eindrapport Blauwestad, 1 juli 2010

### Vooruitschuiven problemen en afwentelen risico's nekt project Blauwestad Politieke wenselijkheid wint het van nuchtere rationaliteit

#### Haalbaarheid en uitvoering project-Blauwestad

De veronderstellingen die aan het project Blauwestad ten grondslag lagen waren niet solide. De financiële onderbouwing, die gebaseerd was op de verkoop van 1200 –1800 woningen, heeft van meet af aan tekorten laten zien. Over de doelgroep, het aantal en het type te bouwen woningen is voortdurend verschil van inzicht blijven bestaan. Pogingen de inhoudelijke en financiële gaten te dichten, hebben geleid tot forse vertragingen waardoor het project 'het momentum heeft gemist'. De keuze om een inconsistent en risicovol plan toch uit te voeren komt voort uit de diepgewortelde politieke wens en noodzaak iets wezenlijks voor Oost-Groningen te doen. **Telkens is uitgegaan van de meest gunstige scenario's, zijn waarschuwingen en kritiek niet op waarde geschat, zijn problemen vooruitgeschoven en zijn reële alternatieven (gefaseerde aanleg, ander verkooptempo, andere inrichting) uit beeld verdwenen.** De doelstelling van Blauwestad is geleidelijk op de achtergrond geraakt en het middel, de verkoop van kavels en woningen, is het doel geworden.

PS zijn tot 2001 betrokken bij de besluitvorming omtrent het project Blauwestad, maar beschikten op cruciale momenten niet over alle relevante informatie. De Rekenkamer heeft vastgesteld dat deze informatie soms eenvoudigweg ontbrak, maar soms ook om strategische redenen niet werd verstrekt door GS.

#### **Eindrapport Blauwestad, Conclusie blz. 61**

(...) Uit het onderzoek blijkt dat de belangrijkste oorzaak daarvoor moet worden gezocht in het (on)bewust **niet afdekken van risico's van verschillende aard gedurende het hele traject van planvorming tot uitvoering. Vanuit de provincie, met name door de betrokken gedeputeerden, is er stelselmatig meer aandacht geweest voor het vooruitschuiven en afwentelen van risico's dan voor (het beperken van) die risico's zelf.**

#### **Eindrapport Blauwestad, aanbevelingen aan Provinciale Staten, Blz. 66**

De Rekenkamer ziet als belangrijkste aanbeveling voor Provinciale Staten dat zij zich (meer) bewust zijn van hun positie, rollen, bevoegdheden en mogelijkheden. In concreto denkt de Rekenkamer dan aan het volgende:

- bespreek voorafgaand aan en tijdens elke nieuwe fase van een groot (..)project welke uitgangspunten de Staten van belang achten om hun kaderstellende en controlerende rol te kunnen vervullen.
- bespreek de taken en bevoegdheden van Statencommissies in relatie tot PS en wees bij (eventuele) afwijking daar alert op.
- zorg dat motivatie voor en duur van vertrouwelijkheid op (schriftelijke en mondelinge) informatie besproken worden en dat de 'spelregels' goed worden toegepast.
- denk bij grote (..)projecten aan de mogelijkheid een 'expertpanel' of 'denktank' (aan het project) toe te voegen voor een bepaalde fase of voor de duur van het project, waarin deskundigheid uit diverse disciplines is georganiseerd. Een dergelijke 'adviescommissie' kan vertrouwelijkheid worden opgelegd, waardoor het probleem van gebrek aan extern advies bij vertrouwelijke informatie kan worden ondervangen.