

Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV  
p/a provincie Drenthe  
de heer C. Bijl  
Postbus 122  
9400 AC Assen

Den Haag 20 april 2017

Geachte heer Bijl,

Op verzoek van de aandeelhouders van GAE zijn mij verschillende vragen voorgelegd ten aanzien van de rapportage "Strategische verkenning Structuur en Financiering 2017-2026 Groningen Airport Eelde" van UNO Bedrijfsadviseurs, 19 april 2017. Bijgaand ontvangt u mijn reactie op deze vragen.

1. UNO heeft een nieuwe organisatiestructuur uitgewerkt met een LOM BV, een NEDAB BV, een LEM BV en een routefonds. Voorgesteld wordt LEM BV pas op te richten bij reëel zicht op een commerciële exploitant. U heeft deskundige inbreng geleverd aan deze voorstellen. Bent u van mening dat de door UNO voorgestelde structuur een passend organisatie-perspectief is voor Groningen Airport Eelde en dat deze structuur maximale ruimte laat voor een commerciële exploitatie?

Mijn reactie op deze eerste vraag is dat de door UNO voorgestelde structuur (een LOM BV, een NEDAB BV, een LEM BV en een routefonds) een consistente uitwerking is van de structuur die destijds is aanbevolen in de "Strategische Verkenning naar Beleidsalternatieven voor de Luchthaven Groningen Eelde". Deze structuur geeft maximale ruimte voor een commerciële exploitatie door de LEM BV.

Zoals door UNO is aangegeven is randvoorwaardelijk voor een commerciële exploitatie dat er zekerheid is over de volledige financiering van:

- NEDAB kosten € 30 mln voor de komende 10 jaar (exclusief mogelijke BTW verrekking ten gevolge van de thans door UNO voorgestelde BV vorm).
- Route ontwikkelingsfonds van € 10 mln een randvoorwaarden voor het verkozen beleidsalternatief.
- De investering in een nieuwe brandweerkazerne en een verbetering van de Terminal van 6 mln exclusief BTW.

Ten aanzien van de vraag of deze structuur de ruimte laat voor een commerciële exploitatie trekt UNO, op basis van hun analyse, de volgende conclusie:

"In de LEM zal de gehele commerciële exploitatie zich voltrekken. [...] De exploitatie zal winstgevend zijn..."

Ten aanzien van de structuur is ook het volgende van belang voor het bieden van maximale ruimte voor een commerciële exploitatie:

“De LOM zal - doorgaans op aangeven van de exploitant (LEM) - telkens de investeringen en renovaties met betrekking tot het onroerend goed dienen uit te voeren die noodzakelijk zijn voor een verantwoorde exploitatie en instandhouding van de luchthaven.”

Ter verduidelijking wil ik opmerken dat de commerciële activiteiten de luchtvaartactiviteiten zijn, maar ook de gehele commerciële exploitatie van de terminal (winkels en restaurant), parkeerterreinen, reclame en dergelijke.

2. Bent u van mening dat er commerciële partijen in de (internationale) markt zijn die zullen inschrijven bij een aanbesteding van de commerciële exploitatie van de luchtvaart-activiteiten binnen deze structuur?

Mijn reactie op deze vraag is dat - indien voldaan wordt aan de randvoorwaarden zoals gesteld in vraag 1 - het mijn verwachting is dat commerciële partijen in de (internationale) markt zullen inschrijven bij een aanbesteding van de commerciële exploitatie van de luchtvaart-activiteiten. Deze verwachting spreek ik uit op basis van mijn internationale ervaring en kennis van deze markt

3. Onder welke condities en op welk moment kan de zoektocht naar commerciële partijen starten?

UNO rapporteert als volgt:

“Uit het waarde-advies van Troostwijk valt af te lezen dat reeds gedane investeringen op de Luchthaven momenteel een ‘onrendabele top’ kennen. Dit houdt in dat een commerciële partij in dit stadium van de ontwikkeling van de luchthaven, hoogstwaarschijnlijk niet het risico van een investering als ontwikkelaar in de LOM zal aanvaarden”.

Door UNO wordt voorgesteld de LEM BV op te richten als een zelfstandige entiteit zijn die - tot de inschakeling van een externe commerciële partij - een 100% dochteronderneming zal zijn van de LOM, waarvan daarna de aandelen geheel of gedeeltelijk kunnen worden vervreemd aan een commerciële partij.

Dit is naar mijn mening de juiste benadering daar er, vooruitlopend op een private participatie in de LEM, over de benodigde vergunningen/licenties beschikt moet worden en over de mogelijke nadelige fiscale gevolgen van een private participatie (BTW, VPB en mogelijke overdrachtsbelasting) duidelijkheid moet bestaan.

Het is dan ook niet wenselijk te starten met een zoektocht naar commerciële partijen voordat de aandeelhouders de beslissingen hebben genomen die garanderen dat het perspectief ‘Internationale toegangspoort’ geëffectueerd kan worden. Het moge duidelijk zijn dat participatie door commerciële partijen pas dan aan de orde is als met zekerheid een onderneming met een winstgevend perspectief kan worden gepresenteerd.

De negatieve exploitatie van GAE NV moet door NEDAB, Routefonds en bij voorkeur gerealiseerde investeringen en herstructurering, omgebogen worden tot een positief renderende LEM. Deze kan vervolgens met vertrouwen aan commerciële partijen worden aangeboden.

Let wel, GAE heeft in het verleden bij de aanleg van de baanverlenging, lessen geleerd ten aanzien van langdurige goedkeuringsprocedures in bij de Europese Commissie. Mijn dringend advies is dan ook de herstructurering en financiering zodanig vorm te geven dat deze voldoet aan de MEIP

principes zodat voor de gehele transformatie en financiering geen melding bij, laat staan goedkeuring van, de Europese Commissie behoeft.

Tot slot, UNO constateert dat er eind 2016 een cijfermatige afwijking is ontstaan tussen de 2015 grondslag van de eerder uitgevoerde studie van Stratagem en de realiteit van dit moment. Terecht merkt UNO op dat een realisatie

“onderhevig (is) aan meevallende en tegenvallende ontwikkelingen die in meer of minder mate beïnvloedbaar zijn” en dat een “een rechtlijnige extrapolatie daarvan valt voor de komende tien jaar niet zondermeer te maken” is.

UNO constateert verder dat de prognose uitgaat van een beperkte omzet groei, dat deze in lijn is met de studie van Stratagem en dat er mogelijk nog te benutten commerciële kansen zijn. Ook geeft UNO aan dat de NEDAB kosten voldoende begroot zijn om bij toenemende eisen mogelijke kostenstijgingen op te kunnen vangen. Ik ben het met UNO eens dat de stijgende personeelskosten beter in verhouding gebracht moeten worden tot de omzet. UNO constateert dat de LEM winstgevend zijn en dat alle aspecten in ogenschouw nemende

“kunnen de totale geplande operationele activiteiten met de geraamde € 46 mln. (a fonds perdu) worden gerealiseerd”.

Wanneer u nog vragen heeft, kunt u altijd contact met mij opnemen

Hoogachtend



JCJ Mohrmann  
Executive Vice President  
InterVISTAS