

Onderwerp Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

Steller Erwin Vening

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 84 42 Bijlage(n) div

Ons kenmerk 4499584

Datum 14 AUG 2014 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Afgelopen maart hebben wij u geïnformeerd over het proces rond het Strategisch Plan van Groningen Airport Eelde (brief dd. 17 april jl.) en u de relevante stukken ter informatie toegezonden. Zoals aangegeven hebben wij als college toen nog geen formeel standpunt ingenomen gezien de recente raadsverkiezingen en de daarop volgende demissionaire periode. Wel is gemeld dat we dit op korte termijn alsnog willen doen en ook voorgesteld om dit standpunt met uw raad te delen en bespreken. Eerder is ook vanuit de gemeenteraad het verzoek gekomen om het Strategisch Plan van GAE te bespreken in de raad.

Op 10 juni jl. hebben wij de plannen rond Groningen Airport Eelde besproken en ons standpunt hierover ingenomen. Dit ook ter voorbereiding op de bespreking hierover in de Aandeelhoudersvergadering van 13 juni. Hieronder treft u ons standpunt aan en is het voorstel om deze in de eerstvolgende raadsvergadering met u te bespreken.

#### **Standpunt gemeente Groningen inzake het Strategisch Plan GAE**

Op basis van de bespreking van het Strategisch Plan en de aanvullende onderzoeken komen wij tot onderstaand standpunt. Daarbij gaan we ook in op de verzoeken die door de Raad van Commissarissen bij ons zijn neergelegd. Dit standpunt is in lijn met de afspraken in het coalitieakkoord en is tevens afgestemd met de andere aandeelhouders.

- Wij onderschrijven het belang van de luchthaven als versterking van het vestigingsklimaat voor bedrijven in de brede regio en de stad Groningen;
- Wij kunnen instemmen met het Strategisch Plan en de verwoorde ambities en groeistrategie;
- Wij kunnen instemmen met de extra investeringen in marketing en routedevelopment vanuit het eigen vermogen van de NV;
- Wij zijn van mening dat de luchthaven in principe zichzelf financieel moet kunnen bedruipen. Totdat GAE de prognoses van reizigersaantallen en omzet waarmaakt

- investeren wij niet in het vliegveld. Wij zijn dus voorlopig niet bereid zorg te dragen voor de gevraagde investeringen in de terminal of brandweerkazerne;
- Wij bieden wel ruimte voor een bescheiden bijdrage (eenmalig 60.000 euro) aan het Route Development Fonds, onder de voorwaarde dat ook de andere aandeelhouders en het bedrijfsleven hierin participeren;

In deze brief treft u een verdere toelichting op kader en proces evenals een samenvatting van het Strategisch Plan en de aanvullende onderzoeken. De stukken zelf zijn terug te vinden als bijlagen bij onze brief van 17 april (kenmerk 4323255).

### **Kader en proces**

Gemeente Groningen is aandeelhouder (26%) van de NV Groningen Airport Eelde (GAE) samen met de twee provincies en Assen en Tynaarlo. Op basis van een overeenkomst met het Rijk (2001) hebben de aandeelhouders voor de periode van 10 jaar de luchthaven financieel ondersteund met een jaarlijkse bijdrage (kapitaalstorting) van circa 1 miljoen euro. Deze bijdrage is in 2012 voor het laatst geleverd. De baanverlenging is, op kosten van het Rijk, gerealiseerd in 2013.

Op 31 oktober jl. is het Strategisch Plan 2013-2023 "Groningen Airport Eelde, Werelden verbinden" gepresenteerd door de directie van Groningen Airport Eelde (GAE). Het bestuur van de luchthaven verwoordt hierin de visie, ambitie en strategie met betrekking tot de positie van de luchthaven in Noord-Nederland, het realiseren van een groei van het aantal passagiers- en vliegbewegingen en de ontwikkeling van het luchthaventerrein.

In de begeleidende brief aan de aandeelhouders (dd. 25 oktober 2013) wordt door de Raad van Commissarissen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voorgesteld om:

- In te stemmen met de in het plan verwoorde ambitie en groeistrategie met inbegrip van de randvoorwaarden op het gebied van liquiditeit en solvabiliteit;
- In te stemmen met een additioneel marketingbudget van € 250.000 per jaar en een bijdrage van € 1 miljoen voor een routeontwikkelingsfonds verdeeld over 4 jaar vanuit het eigen vermogen van de vennootschap;
- Zorg te dragen voor een additionele bijdrage aan een routeontwikkelings-fonds van € 1 miljoen en financiering van korte termijn investeringen in verbetering en beperkte uitbreiding van de passagiersterminal en een nieuw onderkomen voor de luchthavenbrandweer, ten bedrage van in totaal € 7,5 miljoen.

In het verlengde van dit Strategisch Plan is opdracht vanuit de provincies Groningen en Drenthe verstrekt voor een MKBA (Ecorys) en een Sensitiviteitsanalyse op het businessplan (EY). Dit ook in antwoord op het rapport van de Noordelijke Rekenkamer dat afgelopen november is verschenen. Uit de MKBA blijkt duidelijk het belang van de luchthaven voor Noord-Nederland. Gedeputeerde Staten van beide provincies hebben begin april ingestemd met het Strategisch Plan en ook een

standpunt ingenomen over de vragen die voorliggen. Begin mei heeft het onderwerp op de agenda van de beide Provinciale Staten gestaan. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er bij de provincies brede steun is voor de luchthaven en dat men een positief-kritische houding aanneemt ten aanzien van het Strategisch Plan. Ook is men akkoord met de extra bijdragen vanuit de exploitatie in marketing en routedevelopment. Wel geven zij aan voorlopig nog niet in te willen gaan op concrete investeringsverzoeken, deze ook nog onvoldoende onderbouwd vinden en eerst groei te willen zien. Een mogelijke bijdrage aan het Routedevopmentfonds is door de Provincie Groningen wel open gelaten.

In reactie hierop is door de directie van GAE een brief verstuurd (dd. 6 mei) richting beide provincies (en in afschrift naar ons) waarin positief gereageerd wordt op de steun voor de plannen, maar waarin ook opgeroepen wordt mee te werken aan investeringen in de brandweer. Men geeft aan dat de noodzaak hiervoor wel degelijk aanwezig is en ook deels samenhangt met de plannen van het UMCG voor de traumaheli. Men herhaalt dan ook het verzoek om zorg te dragen voor externe financiering voor deze investeringen en verwijst ook naar de door EY onderschreven conclusie dat hier weinig ruimte voor is vanuit het eigen vermogen. Deze punten zijn ook aan de orde geweest in de aandeelhoudersvergadering van 13 juni jl.. Afgesproken is dat de directie en RvC komen met een uitgewerkt en nieuw voorstel met betrekking tot de brandweer.

### **Strategisch plan ‘Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden’**

Met de realisatie van de baanverlenging in 2013 is een belangrijke voorwaarde gerealiseerd voor verdere groei van het luchtverkeer op GAE. De wijze waarop die groei tot stand dient te komen is door het bestuur van GAE NV verwoord in het strategisch plan ‘Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden’. De luchthaven ontwikkelt zich volgens dit plan tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland met een structureel positief bedrijfsresultaat. Het plan bestrijkt de periode 2013-2023 en voorziet een sterke groei in het aantal vlieg- en passagiersbewegingen. Het bestuur van GAE koerst daarbij vooral op een verdere groei in het low cost segment en de ontwikkeling van lijndiensten. Dit leidt in 2017 tot een positieve EBITDA en in 2020 tot een positief resultaat (EBT). Om die groei te bewerkstelligen worden er door GAE extra middelen vrijgemaakt voor de ontwikkeling van marketingactiviteiten. Daarnaast zijn er gefaseerd uitbreidingsinvesteringen begroot van in totaal € 17 miljoen.

### **Maatschappelijke kosten-baten analyse**

Als onderdeel van onze beoordeling van het strategisch plan is ECORYS verzocht om een maatschappelijke kosten-baten analyse (mkba) uit te voeren naar het maatschappelijk rendement van GAE voor Noord-Nederland in het licht van de investeringsvraag die op korte termijn voorligt. Uit de MKBA blijkt dat sluiting van de luchthaven zal leiden tot een fors netto welvaartsverlies voor Noord-Nederland onder meer door verlies van werkgelegenheid en productiviteitsverlies door reistijdnadelen. Zij onderstreept daarmee het maatschappelijk belang van de luchthaven voor een

positieve welvaartsontwikkeling binnen Noord-Nederland. Van de investeringen kan vooral de bijdrage aan een routeontwikkelingsfonds een fors positief effect op de welvaart sorteren, waarbij de exacte causaliteit diffuus is.

### Sensitiviteitsanalyse

Tevens is EY gevraagd om het strategisch plan van GAE te beoordelen op basis van een sensitiviteitsanalyse. Het gaat hier om het inzichtelijk maken van de aannames ter onderbouwing van het strategisch plan, het beoordelen van de wijze waarop groeiprognozes financieel zijn vertaald, het beoordelen van de vermogenspositie en financieringsbehoefte, en het inventariseren en beoordelen van externe risicofactoren. Uit deze analyse blijkt dat de ontwikkeling van het verkeer op GAE is omgeven met veel onzekerheid op basis van externe factoren. EY noemt de groeiprognozes derhalve ambitieus en acht het risico groot dat de groeiambities niet of slechts gedeeltelijk worden gerealiseerd. Op basis van het plan kunnen negatieve exploitatieresultaten t/m 2019 gedekt worden uit de eigen middelen. Wanneer daarna het omslagpunt niet zou zijn bereikt, zal een bijdrage van de aandeelhouders nodig zijn om de luchthaven in stand te houden. Aanvullend geeft EY weer dat er op basis van de prognoses weinig ruimte is voor financiering van investeringen vanuit het eigen vermogen van de vennootschap. Externe financiering is noodzakelijk, waarbij een nadere onderbouwing van de noodzaak en timing is gewenst.


### Tot slot

Met de gerealiseerde baanverlenging en het Strategisch Plan is het nu aan de directie van Groningen Airport Eelde om de ambities om te zetten in groei van vliegbewegingen en passagiers. Uiteraard zijn we bereid om de luchthaven in dit proces te ondersteunen, binnen de kaders van ons standpunt zoals we dat hebben verwoord. We doen dit ook vanuit het besef dat Groningen Airport Eelde een belangrijke factor is voor de Groningse en noordelijke economie en samenleving.

Wij gaan er vanuit dat we met deze brief onze visie en standpunt ten aanzien van de luchthaven en het Strategisch Plan helder hebben verwoord. Graag gaan we met u hierover in gesprek.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

  
de burgemeester,  
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

  
de secretaris,  
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

Aan Provinciale Staten

Datum :  
Briefnummer : 2014-13.361/14/A.11, ECP  
Zaaknummer : 511221  
Behandeld door : Postma R.  
Telefoonnummer : (050) 316 4701  
E-mail : r.postma@provinciegroningen.nl  
Bijlagen : 4  
Onderwerp : Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Geachte dames en heren,

### 1. Samenvatting

Op 31 oktober 2013 heeft de directie van de luchthaven haar strategisch plan 2013-2023 "*Groningen Airport Eelde - Werelden verbinden*" gepresenteerd en openbaar gemaakt. Aan de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde wordt gevraagd in te stemmen met de ambitie en groeistrategie en zorg te dragen voor de financiering in een routeontwikkelingsfonds, investeringen in verbetering en uitbreiding van de passagiersterminal en een nieuwe onderkomen van de luchthavenbrandweer. In deze brief geven wij onze visie en standpunten met betrekking tot het strategisch plan en de gevraagde investeringen weer.

### 2. Doel en wettelijke grondslag

Op de toezeggingenlijst van de commissie Mobiliteit & Energie onder punt 2 is opgenomen dat wij u een update van het businessplan van Groningen Airport Eelde zullen sturen. De toezegging dateert uit 2010 en om diverse redenen, waarvan de belangrijkste de vertraging van de uitspraak inzake de baanverlenging is, heeft het businessplan op zich laten wachten. Uiteindelijk is eind oktober 2013 het businessplan door ons ontvangen en door de directie van Groningen Airport Eelde openbaar gemaakt. De Statenleden zijn voor de presentatie van het strategisch plan door GAE uitgenodigd.

De totstandkoming en vaststelling van het strategisch plan is een uiteindelijke verantwoordelijkheid van de directie en Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde en hoeft formeel niet door aandeelhouders te worden goedgekeurd. In de begeleidende brief van de Raad van Commissarissen van 25 oktober 2013 wordt wel een uitspraak gevraagd over met name financiële bijdragen waar de aandeelhouders voor moeten zorgdragen. Het strategisch plan en de brief van de Raad van Commissarissen hebben wij als bijlage 1 en 2 voor u bijgevoegd.

Bij de bepaling van ons standpunt hebben wij, zoals toegezegd in onze brief van 11 december 2013 (briefnummer 2013-53.727/50/A.10,ECP), de conclusies en aanbevelingen betrokken uit het onderzoek van de Noordelijke Rekenkamer (NRK) naar de 'Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde in de periode 2004 – 2012'. Daarnaast hebben wij conform het advies van de NRK, een maatschappelijke kosten-batenanalyse laten opstellen door ECORYS en het

strategisch plan extern laten beoordelen door Ernst & Young (EY). De rapportages hebben wij voor u bijgevoegd bij deze brief als bijlage 3 en 4.

### **3. Procesbeschrijving en planning**

Deze brief is tot stand gekomen in samenwerking en afstemming met de provincie Drenthe. Ons standpunt ten aanzien van het strategisch plan van GAE hebben wij bestuurlijk afgestemd met de gemeentelijke aandeelhouders. Ook zij hebben een positieve grondhouding ten opzichte van de ontwikkeling van de luchthaven en kunnen zich bestuurlijk vinden in de ambitie van Groningen Airport Eelde om een verdere groei van het luchtverkeer mogelijk te maken. Vanwege de gemeenteraadsverkiezingen en de daarop volgende demissionaire periode willen de betrokken gemeenten nu echter nog geen formeel standpunt innemen ten aanzien van het strategisch plan. De gesprekken met de gemeenten zullen de komende periode dan ook worden gecontinueerd ter voorbereiding op besluitvorming van de colleges van B&W en ter voorbereiding van de bespreking in de aandeelhoudersvergadering. Na behandeling van deze brief in Provinciale Staten zullen wij zo snel mogelijk aan de directie en Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde onze visie en standpunten kenbaar maken.

### **4. Begroting**

Dit onderwerp valt onder het thema Mobiliteit en Infrastructuur van het programma Bereikbaar Groningen.

### **5. Inspraak/participatie**

Niet van toepassing

### **6. Nadere toelichting**

Op 25 oktober 2013 heeft het bestuur van Groningen Airport Eelde (GAE) NV het door haar vastgestelde strategisch plan 2013-2023 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden' aangeboden aan de aandeelhouders van de vennootschap. In dit plan beschrijft het bestuur haar visie, ambitie en strategie met betrekking tot de positie van de luchthaven in Noord-Nederland, het realiseren van een groei van het aantal passagiers- en vliegbewegingen en de ontwikkeling van het luchthaventerrein.

In de begeleidende brief aan de aandeelhouders wordt door de Raad van Commissarissen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voorgesteld om:

- In te stemmen met de in het plan verwoorde ambitie en groeistrategie met inbegrip van de randvoorwaarden op het gebied van liquiditeit en solvabiliteit;
- In te stemmen met een additioneel marketingbudget van € 250.000 per jaar en een bijdrage van € 1 miljoen voor een routeontwikkelingsfonds verdeeld over 4 jaar vanuit het eigen vermogen van de vennootschap;
- Zorg te dragen voor een additionele bijdrage aan een routeontwikkelingsfonds van € 1 miljoen en financiering van korte termijn investeringen in verbetering en beperkte uitbreiding van de passagiersterminal en een nieuw onderkomen voor de luchthavenbrandweer, ten bedrage van in totaal € 7,5 miljoen.

Wij vinden het van belang dat ons standpunt ten aanzien van dit voorstel is gebaseerd op een helder gezichtspunt met betrekking tot maatschappelijk belang van de luchthaven voor Noord-Nederland en onze rol als aandeelhouder van GAE NV. In deze brief hebben wij dat gezichtspunt uitgewerkt en als basis genomen voor de beoordeling van het strategisch plan en het daaraan gekoppelde voorstel voor besluitvorming in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

*Maatschappelijk belang van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland*  
GAE is van grote maatschappelijke betekenis voor het noorden. De luchthaven vormt een 'essentiële infrastructurele basisvoorziening' die bijdraagt aan de internationale economische en sociaal-maatschappelijke bereikbaarheid van Noord-Nederland. Zij vormt daarmee een onderdeel van het totaalpakket aan keuzes in mobiliteit voor inwoners en bedrijven. Daarnaast fungeert de luchthaven als katalysator voor het regionale vestigingsklimaat en levert zij een belangrijke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid. Ten slotte vervult de luchthaven ook een duidelijke maatschappelijke functie door het faciliteren van medische vluchten en het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers van Nederland. Daarmee is GAE niet alleen van regionale maar ook van nationale betekenis.

*Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde NV*

Om de publieke belangen die samenhangen met de ontwikkeling van de luchthaven te borgen, nemen wij sinds 1955 deel in de naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde. Vanuit onze rol als aandeelhouder sturen wij op een doelmatige bedrijfsvoering en het versterken van het sociaal-maatschappelijk en economisch rendement van de luchthaven voor Noord-Nederland. Wij maken daarbij een zorgvuldige afweging tussen onze publieke belangen en het private belang gericht op de continuïteit van de onderneming. Daarnaast sturen wij op hoofdlijnen en houden wij ons in principe niet bezig met operationele zaken. Deze rol 'op afstand' vindt zijn basis in het vennootschapsrecht en is nader vertaald in de Statuten van GAE NV.

*Strategisch plan Groningen Airport Eelde*

Met de realisatie van de baanverlenging in 2013 is een belangrijke voorwaarde gerealiseerd voor verdere groei van het luchtverkeer op GAE. De wijze waarop die groei tot stand dient te komen is door het bestuur van GAE NV verwoord in het strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden'. De luchthaven ontwikkelt zich volgens dit plan tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland met een structureel positief bedrijfsresultaat. Het plan bestrijkt de periode 2013-2023 en voorziet een sterke groei in het aantal vlieg- en passagiersbewegingen. Het bestuur van GAE koerst daarbij vooral op een verdere groei in het low cost segment en de ontwikkeling van lijndiensten. Dit leidt in 2017 tot een positieve EBITDA en in 2020 tot een positief resultaat (EBT). Om die groei te bewerkstelligen worden er door GAE extra middelen vrijgemaakt voor de ontwikkeling van marketingactiviteiten. Daarnaast zijn er gefaseerd uitbreidingsinvesteringen begroot van in totaal € 17 miljoen.

*Maatschappelijke kosten-baten analyse*

Als onderdeel van onze beoordeling van het strategisch plan hebben wij ECORYS verzocht om een maatschappelijke kosten-baten analyse (mkba) uit te voeren naar het maatschappelijk rendement van GAE voor Noord-Nederland in het licht van de investeringsvraag die op korte termijn voorligt. Uit de MKBA blijkt dat sluiting van de luchthaven zal leiden tot een fors netto welvaartsverlies voor Noord-Nederland onder meer door verlies van werkgelegenheid en productiviteitsverlies door reistijdnadelen. Zij onderstreept daarmee het maatschappelijk belang van de luchthaven voor een positieve welvaartsontwikkeling binnen Noord-Nederland. Van de investeringen kan vooral de bijdrage aan een routeontwikkelingsfonds een fors positief effect op de welvaart sorteren, waarbij de exacte causaliteit diffuus is.

*Sensitiviteitsanalyse*

Tevens hebben wij aan EY gevraagd om het strategisch plan van GAE te beoordelen op basis van een sensitiviteitsanalyse. Het gaat hier om het inzichtelijk maken van de aannames ter onderbouwing van het strategisch plan, het beoordelen van de wijze waarop groeiprognoses financieel zijn vertaald, het beoordelen van de vermogenspositie en financieringsbehoefte, en het

inventariseren en beoordelen van externe risicofactoren. Uit deze analyse blijkt dat de ontwikkeling van het verkeer op GAE is omgeven met veel onzekerheid op basis van externe factoren. EY noemt de groeiprognoses derhalve ambitieus en acht het risico groot dat de groeiambities niet of slechts gedeeltelijk worden gerealiseerd. Op basis van het plan kunnen negatieve exploitatieresultaten t/m 2019 gedekt worden uit de eigen middelen. Wanneer daarna het omslagpunt niet zou zijn bereikt, zal een bijdrage van de aandeelhouders nodig zijn om de luchthaven in stand te houden. Aanvullend geeft EY weer dat er op basis van de prognoses weinig ruimte is voor financiering van investeringen vanuit het eigen vermogen van de vennootschap. Externe financiering is noodzakelijk, waarbij een nadere onderbouwing van de noodzaak en timing is gewenst.

#### *Standpunten hoofdlijnen strategisch plan*

Op grond van de resultaten van de uitgevoerde analyses nemen wij een positief-kritische houding in ten aanzien van de in het strategisch plan en de daarin verwoorde visie, ambitie en groeistrategie met inbegrip van de randvoorwaarden op het gebied van liquiditeit en solvabiliteit. De in 2013 gerealiseerde baanverlenging hebben wij altijd gezien als een belangrijke randvoorwaarde voor toekomstige groei van het passagiersverkeer op de luchthaven. Wij zijn van mening dat het nu allereerst aan het bestuur van GAE NV is om de marktpotentie die zij beschrijft om te zetten in een aantoonbare groei van het aantal vlieg- en passagiersbewegingen. Het investeringsvolume dient daarbij zoveel mogelijk modulair mee te groeien met de verkeersontwikkeling op de luchthaven.

Wij herkennen ons in het streven van het bestuur van GAE NV om de toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland in sociaal-maatschappelijk en economisch opzicht te versterken. Daarbij past een strategie waarin op korte termijn de focus wordt gelegd op het ontwikkelen van het marktpotentieel en uitbreiding van aanbod van vluchten en bestemmingen in plaats van het reduceren van kosten. Op langere termijn blijft evenwel een kostendekkende exploitatie een belangrijk streven. Dit kan echter alleen worden bereikt door nu te investeren in acquisitie en marketing om in samenwerking met andere noordelijke partners nieuwe verbindingen te ontwikkelen, waarbij vooral de lijnverbindingen van groot belang zijn. Deze lijndiensten vormen volgens EY de kritische succesfactor om de groeiambitie in combinatie met een positief bedrijfsresultaat te kunnen realiseren. Daarnaast omarmen wij het doel van GAE om de luchthaven verder te verduurzamen.

Om de groei van de luchthaven te bevorderen, willen wij ons in noordelijk verband in samenwerking met het bestuur van GAE NV inzetten voor versterking van de positie van GAE binnen het nationale systeem van luchthavens en de verbinding met Amsterdam Airport Schiphol. Daarbij dienen naast de andere aandeelhouders, ook nadrukkelijk de provincie Fryslân, de noordelijke (kennis)instellingen en het noordelijk bedrijfsleven te worden betrokken. Aanvullend hierop zijn wij bereid in samenwerking met het bestuur van GAE NV te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om vanuit Europese, nationale en regionale fondsen te investeren in de luchthaven.

#### *Standpunt voorgestelde investeringen*

Het bestuur van GAE NV verzoekt de Algemene Vergadering van Aandeelhouders om in te stemmen met een aantal investeringen voor de korte termijn. Het gaat dan om een investering in verbetering en uitbreiding van de passagiersterminal, nieuwbouw van de brandweerkazerne en investeringen in marketing in combinatie met een fonds voor de routeontwikkeling van lijndiensten.

#### *Verbetering en uitbreiding passagiersterminal*



Het bestuur van GAE NV geeft aan dat de huidige passagiersterminal reeds bij het huidige passagiersniveau niet voldoet tijdens piekmomenten, waardoor uitbreiding noodzakelijk is. Ook zal bij een verdere groei van het aantal vluchten en reizigers de druk op de bestaande faciliteiten toenemen, waardoor er knelpunten ontstaan bij de reizigersafhandeling. Overeenkomstig de conclusies op dit punt van ECORYS en EY, zijn wij van mening dat de noodzaak voor deze investering onvoldoende is onderbouwd.

#### *Nieuwbouw brandweerkazerne*

Nieuwbouw van de brandweer is volgens het bestuur van GAE NV noodzakelijk omdat de huidige voorziening zwaar gedateerd is. Bovendien is door de baanverlenging het risico op het niet halen van de aanrijtijd van 3 minuten in geval van een calamiteit op de luchthaven vergroot. Het structureel niet halen van deze wettelijke norm kan tot mogelijke implicaties met betrekking tot de regelgeving leiden. Daarnaast kan een besparing op de bouw- en exploitatiekosten van de brandweerkazerne worden gerealiseerd door deze te koppelen aan de gewenste nieuwbouw van faciliteiten voor het Mobiel Medisch Team (traumaheli) van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). Wij erkennen dat deze combinatie synergievoordelen kan opleveren in termen van een efficiëntere exploitatie, een effectievere operatie van de luchthavenbrandweer en een verdere reductie van het veiligheidsrisico. Evenwel blijkt uit de analyse van ECORYS dat er op dit moment geen aanwijzing is dat de norm van 3 minuten structureel niet zal worden gehaald. Derhalve is de noodzaak om op korte termijn te investeren in een nieuwe brandweerkazerne naar onze mening onvoldoende aangetoond.

#### *Investering in marketing en routeontwikkeling voor lijndiensten*

In ons algemene oordeel hebben wij reeds het belang benadrukt van het investeren in marketing en acquisitie. Wij kunnen ons dan ook vinden in het voorstel om jaarlijks additioneel € 250.000 vrij te maken voor additionele marketinginspanningen binnen de exploitatiebegroting. Daarnaast zijn wij bereid na te denken over de mogelijkheden voor financiële ondersteuning van het opzetten van een routeontwikkelingsfonds van waaruit het ontwikkelen van lijndiensten op GAE kan worden ondersteund. Wij stellen hierbij de voorwaarde dat hiervoor door het bestuur van GAE NV een plan wordt ontwikkeld dat kan rekenen op het draagvlak en commitment van noordelijke instellingen en bedrijven. Aanvullend zijn wij bereid om te onderzoeken op welke wijze wij vanuit ons regionaal economisch beleid synergie-effecten kunnen creëren met de inspanningen van GAE.

Wij vertrouwen erop onze visie op het maatschappelijk belang van GAE, onze rol als aandeelhouder en ons standpunt ten aanzien van het strategisch plan op een heldere wijze uiteen te hebben gezet. Graag gaan wij hierover met u in gesprek.

#### **7. Geheimhouding**

Niet van toepassing

#### **8. Afsluiting**

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.

**Bijlagen:**

<b>Nr.</b>	<b>Titel</b>	<b>Soort bijlage</b>
1	Strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden'	Rapport
2	Brief Raad van Commissarissen d.d. 25 oktober 2013	Brief
3	Rapport ECORYS 'MKBA Groningen Airport Eelde d.d. 19 maart 2014	Rapport
4	Rapport Ernst&Young 'Analyse businessplan Groningen Airport Eelde d.d. 13 februari 2014.	Rapport



GRONINGEN  
AIRPORT EELDE

# Groningen Airport Eelde *Werelden verbinden*



# Groningen Airport Eelde, Verbonden met Noord-Nederland



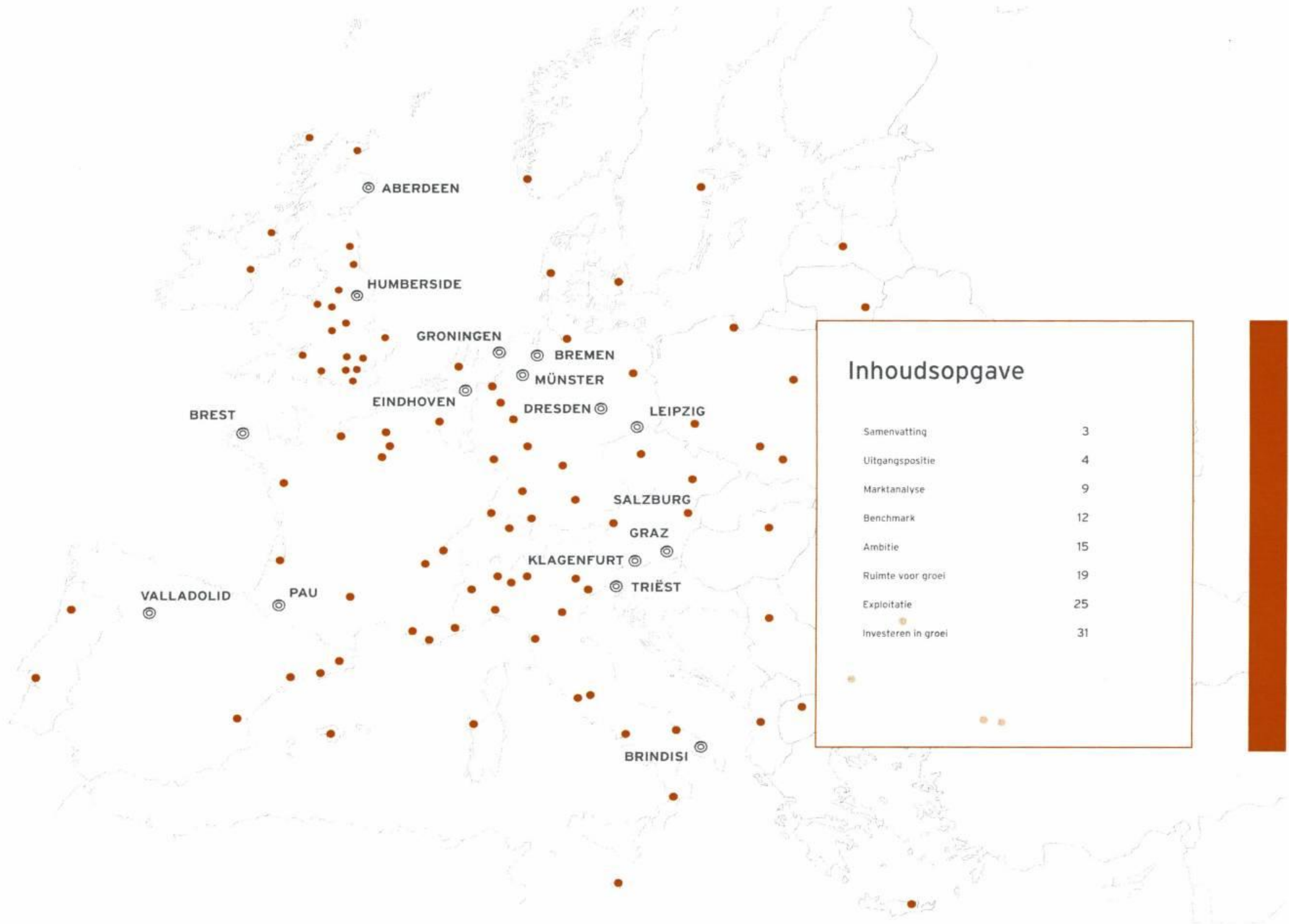
## Missie

Groningen Airport Eelde levert een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat in Noord-Nederland. De luchthaven is een belangrijke schakel in het netwerk van vervoersverbindingen van Noord-Nederland met het buitenland.

Het is de luchthaven van de regio, voor de regio. Groningen Airport Eelde wil de luchthaven zijn waar vakantiegangers en het bedrijfsleven in het Noorden als eerste voor kiezen. Door een verbinding met een wereldomspannend netwerk vanaf een grote internationale luchthaven is Groningen Airport Eelde plaats van vertrek en aankomst voor internationale reizen en reizigers. Voor zakelijke reizigers en toeristen die de regio bezoeken is Groningen Airport Eelde een aantrekkelijke voordeur tot Noord-Nederland.

Groningen Airport Eelde vervult maatschappelijk belangrijke rollen als nationaal opleidingscentrum voor verkeersvliegers en voor medische vluchten in en naar Noord-Nederland.

Groningen Airport Eelde opereert met respect voor de omgeving. De luchthaven heeft aandacht voor duurzaamheid, landschappelijke en ecologische waarden en verricht haar activiteiten open, transparant en in dialoog met de omgeving.



## Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Uitgangspositie	4
Marktanalyse	9
Benchmark	12
Ambitie	15
Ruimte voor groei	19
Exploitatie	25
Investeren in groei	31



# GRONINGEN AIRPORT EELDE

## Dynamiek

Dit plan is een inschatting van de toekomst, op basis van de kennis van vandaag. Luchtvaart in Nederland is een dynamisch krachtenspel van economie, markt en politiek. Omstandigheden en zelfs spelregels zullen steeds wijzigen. De mogelijke ontwikkeling van de luchthavens Lelystad en Twente kan invloed hebben op de markt waarbinnen Groningen Airport Eelde opereert. Voornemens van de Rijksoverheid om de kosten van verkeersteiding meer in de regio te leggen, en recentelijk de overweging om de vliegtaks opnieuw in te voeren, zullen zeker de kosten en batenanalyse van zowel luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en de regio mede bepalen. Groningen Airport Eelde heeft een heldere ambitie die gestoeld is op geloof in eigen kracht. De strategie om die ambitie te bereiken biedt voldoende flexibiliteit om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, bedreigingen en kansen.

# Samenvatting

## De kern van de zaak

Met de realisatie van de baanverlenging in 2013 zijn de voorwaarden geschapen voor verdere groei van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde. Luchtvaartmaatschappijen kunnen dankzij de verlengde baan nu zonder beperkingen vertrekken van de luchthaven. Vooruitlopend op de baanverlenging is het aantal passagiers in 2012 al met 40% gegroeid.

Groningen Airport Eelde wil zich in de komende 10 jaar ontwikkelen tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland. De luchthaven wordt nu nog vooral gebruikt als opstappunt voor vakantievluchten en citytrips. In dat segment wil Groningen Airport Eelde verder groeien. Maar daarnaast zet de luchthaven ook in op een rol als eindpunt van een reis met bestemming Noord-Nederland en op het ontwikkelen van routes die het bedrijfsleven belangrijk vindt, zoals Londen, Parijs of Kopenhagen. Er wordt hard gewerkt aan een verbinding met een hub-luchthaven, bijvoorbeeld Heathrow, München, Kopenhagen of Istanbul. Een verbinding met een hub vergroot namelijk de internationale bereikbaarheid van het Noorden, omdat Groningen Airport Eelde via die hub met een groot aantal bestemmingen in en buiten Europa wordt verbonden.

Analyses van geboekte en verkochte tickets in de regio (Intervistas Consulting Group 2013) geven aan dat het marktpotentieel in Noord-Nederland veel groter is dan het nu vervoerde aantal passagiers via Groningen Airport Eelde. Ruim 6.000 passagiers reizen dagelijks vanuit of naar Noord-Nederland via andere luchthavens. Met gerichte marketing en strategische routeontwikkeling wil de luchthaven een deel van dat potentieel naar zich toe trekken. In 2017 kan het aantal vertrekkende en aankomende passagiers daardoor toenemen van ruim 180.000 tot 300.000 en over 10 jaar, in 2023, denkt de luchthaven 600.000 passagiers te verwelkomen. Een benchmark met een groot aantal Europese luchthavens laat zien dat

bij de Noordelijke bevolkingsomvang en het gerealiseerd Regionaal Bruto Binnenlands Product een groter aanbod van Groningen Airport Eelde voor de hand ligt.

Groei van het passagiersaanbod op Groningen Airport Eelde kan niet zonder uitbreiding en aanpassing van de terminal, wegen, parkeervoorzieningen en andere gebouwen. Die uitbreidingsinvesteringen kosten met elkaar 17 miljoen euro. Het investeringsprogramma is in fasen opgedeeld: wanneer duidelijke stappen worden gezet op weg naar verdere groei, worden noodzakelijke investeringen geagendeerd.

De komende jaren wordt vanuit de kasstroom en reserves extra geld vrijgemaakt voor marketing-activiteiten en de opbouw van een Route Development Fonds. Dit zorgt in eerste instantie voor een extra druk op het exploitatieresultaat. De groei verbetert echter niet alleen de bereikbaarheid van Noord-Nederland, het is ook de opstap naar een beter bedrijfsresultaat. Financiële analyses laten zien dat bij de verwachte groei van het aantal passagiers vanaf 2017 een positief operationeel resultaat (EBITDA) en vanaf 2020 een positief bedrijfsresultaat (EBT) wordt bereikt.

Mede dankzij de agiostorings in de voorgaande jaren bedraagt het eigen vermogen van de vennootschap momenteel € 15 miljoen. De luchthaven is in staat de exploitatiekosten in komende jaren te dragen, ten laste van het eigen vermogen. De reserves van de luchthaven en de kasstroom kunnen echter de majeure uitbreidingsinvesteringen niet dragen. Aanvullende financiering is daarvoor nodig. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden die de overheden kunnen bieden, vooral vanuit de beschikbare financiële instrumenten voor verbetering van de Noordelijke infrastructuur en stimulering van de economische ontwikkeling. De luchthaven zorgt

voor internationale bereikbaarheid voor de vele internationaal opererende bedrijven in Noord-Nederland. Hierdoor ondersteunt Groningen Airport Eelde de internationalisering van hier aanwezige sterke economische clusters als agrifood, watertechnologie, energie, Healthy Ageing en sensortechnologie. De luchthaven is zelf ook een economische factor door de 300 banen op de luchthaven zelf en de 150 indirecte banen elders in de Noordelijke economie. En bij groei van de luchthaven neemt dat werkgelegenheidseffect uiteraard toe. Uit analyses van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) blijkt dat passagiers substantiële reistijdwinsten kunnen behalen als zij via Groningen Airport Eelde kunnen reizen in plaats van via Schiphol. Die reistijdwinsten vormen de belangrijkste baten van een eerste globale Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) die de RUG heeft uitgevoerd. Als die baten worden afgezet tegen de exploitatiekosten van de luchthaven, dan komt daar een positief saldo uit. Investerings van de overheden in de luchthaven zijn dus legitiem, maar ook in de komende jaren nodig.

# Uitgangspositie

## Heden en verleden

Ruim driekwart eeuw geleden was Groningen Airport Eelde niet meer dan een vliegveldje waar de toestellen soms tussen de schapen stonden. Vandaag de dag mag Groningen Airport Eelde zich een internationale luchthaven noemen waar vooral vele vakantiegangers reizigers hun vlucht met veel plezier beginnen. De luchthaven is uitgegroeid tot een belangrijk element in het regionaal vestigingsklimaat en draagt bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland.

Het nut en de noodzaak van Groningen Airport Eelde voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het Noorden wordt door het kabinet erkend door in de Luchtvaartnota (2011) de luchthaven als regionale luchthaven van nationaal belang aan te merken. Daarnaast heeft de luchthaven ook de officiële status van nationaal opleidingscentrum voor verkeersvliegers. De KLM Flight Academy heeft al sinds 1955 haar basis op het luchthaventerrein.

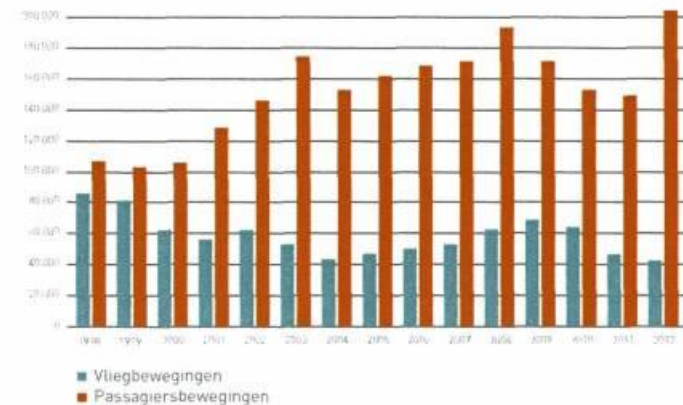
Ook in regionale en provinciale plannen staat Groningen Airport Eelde benoemd als essentieel onderdeel van het vestigingsklimaat van Noord-Nederland. De luchthaven staat niet alleen op de Nederlandse maar ook op de Europese kaart van het Trans Europe Transport Network ingetekend als regionaal toegangspunt. Zo vormt het een schakel in de Europese luchtvaartmarkt.

### Groningen Airport Eelde groeit

Vergeleken met 2011 groeide in 2012 het aantal passagiers met 40% van 148.850 naar 208.669, met inbegrip van de transitpassagiers. Het aantal vertrekkende en aankomende passagiers bedroeg 183.182. Het aantal vliegbewegingen lag 12% lager door een daling in het lersverkeer en kwam in 2012 uit op 46.418. Er is een uitgebreid aanbod van bestemmingen met vluchten naar Spanje, Griekenland, Portugal, Turkije en de Canarische Eilanden. In de zomer van 2013 was er keuze uit 17 chartervluchten naar 9 zombestemmingen. Dat de mogelijkheid voor reizigers om dichtbij huis op het vliegtuig te kunnen stappen een groot pluspunt is, blijkt uit de toekenning van de Zoover award voor 'Beste Luchthaven' in 2012 en 2013.

Met de opening van de verlengde baan in april 2013 heeft de luchthaven nieuwe groeiperspectieven. Er kan met grotere vliegtuigen verder worden gevlogen. Nieuw is de aandacht voor inkomend zakelijk en toeristisch vliegverkeer. Dit is een markt die nog nauwelijks is ontgonnen. Om de ontwikkeling van inkomend toerisme te stimuleren hebben de Kamer van Koophandel en noordelijke toeristische organisaties de handen ineen geslagen en de basis gelegd voor een gezamenlijke marketing- en salesaanpak.

Vervoerscijfers



Vanaf Groningen Airport Eelde worden met regelmaat medische vluchten uitgevoerd met patiënten of voor orgaantransplantatie. Een nieuwe stap is de komst van de traumahelikopter van het Universitair Medisch Centrum Groningen. Het UMCG heeft de intentie uitgesproken de traumahelikopter vanaf 2015 op de luchthaven te stationeren. UMCG en Groningen Airport Eelde hebben hiervoor een overeenkomst ondertekend. Het toestel staat nu nog op het dak van het UMCG. Het ziekenhuis was al lange tijd op zoek naar een nieuwe thuisbasis voor de traumahelikopter, van waaruit die efficiënter ingezet kan worden. Bij de helihanqar wordt ook een nieuwe ambulancepost gebouwd.

### De organisatie

Groningen Airport Eelde is een naamloze vennootschap met als aandeelhouders provincie Groningen (30%), provincie Drenthé (30%), gemeente Groningen (26%), gemeente Assen (10%) en gemeente Tynaarlo (4%). Eind 2012 waren er 58 medewerkers in vaste dienst. Daarnaast wordt er in het zomerseizoen veelvuldig een beroep gedaan op oproepkrachten.

De organisatie kenmerkt zich door een relatief groot aantal operationele medewerkers. De havendienst ziet toe op de orde en veiligheid op het



## Regionaal economisch belang

Naast een infrastructurele voorziening is de luchthaven zelf ook een belangrijke werkgever in de regio en is daarmee een economische factor van belang. In totaal gaat het nu om circa 300 directe banen en 150 indirecte banen elders in de Noordelijke economie. Het economisch belang van de luchthaven kan ook worden uitgedrukt in reistijdwinsten. Uit analyses van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG 2013) blijkt dat passagiers substantiële reistijdwinsten (kortere reistijd die anders besteed kan worden en lagere kosten voor vervoer en parkeren) behalen als zij via Groningen Airport Eelde kunnen reizen in plaats van via Schiphol.



In 2012 groeide het passagiers-  
verkeer op Groningen Airport  
Eelde met 40%

luchtvaartterrein. De brandweer borgt de eerste actie in geval van calamiteiten en verzorgt diverse onderhoudswerkzaamheden samen met de afdeling facilities. De brandweermedewerkers ondersteunen ook bij het betanken van vliegtuigen en geven instructie aan andere korpsen. De derde operationele afdeling, de afhandeling, maakt sinds april 2012 deel uit van de GAE-organisatie. De andere afdelingen zijn financiën, personeelszaken en marketing & communicatie. Een belangrijke taak van deze laatste afdeling is business development.

Vanaf de oprichting van de luchthaven was het Rijk met aanvankelijk een belang van 80% de belangrijkste aandeelhouder van de vennootschap. In 2001 heeft het Rijk echter haar financiële betrokkenheid bij alle regionale luchthavens beëindigd en haar aandelen overgedragen aan de regionale overheden. Groningen Airport Eelde ontving een eenmalige aankoopsom voor toekomstige exploitatiekosten en daarnaast een budget voor baanverlenging en vervanging van het roolstelsel. Bij de afkoop is met de regionale aandeelhouders afgesproken dat jaarlijks gedurende 10 jaar een bedrag van ruim € 1 miljoen zou worden bijgedragen in het eigen vermogen van de NV. De looptijd van die afspraak is in 2012 ten einde gekomen.

#### Oog voor duurzaamheid

Groningen Airport Eelde is zich ervan bewust dat het luchthavenbedrijf gevolgen heeft voor de omgeving. Omwonenden ervaren geluid van overvliegende vliegtuigen, de luchthaven neemt ruimte in beslag en stelt grenzen aan de ontwikkeling van de natuur. Daarom hebben duurzaamheidsaspecten in de bedrijfsvoering van Groningen Airport

Eelde een vooraanstaande plaats. Aandacht voor klimaat effecten, luchtverontreiniging, geluidsbelasting en veiligheid ziet de luchthaven als uitdrukking van respect voor mens en omgeving. Het is tevens een belangrijk element in de versteviging van het maatschappelijk draagvlak van de luchthaven.

Een belangrijk onderdeel van de duurzaamheidsambities is de vergroening van luchthavenactiviteiten. Daartoe is onder meer samen met Provincie Drenthe het project Green Sustainable Airports (GSA) opgezet. Het GSA-project beoogt door internationale samenwerking processen op de luchthaven te vergroenen. Het GSA-project wordt ondersteund door kennispartners als Energy Valley, Universiteit van Wageningen, Nationaal Ruimtevaart Laboratorium, Eurocontrol en het bedrijfsleven. Samen met andere Europese regionale luchthavens (Bremen, Kortrijk, London Southend Airport, Sandefjord en Billund) werkt Groningen Airport Eelde binnen GSA aan projecten die de belasting van milieu en omgeving verminderen. Zo bevordert het GSA-initiatief tegelijkertijd operationele efficiency, innovatie en een groener karakter van de luchthaven. Groningen Airport Eelde heeft in dit verband de glijvluchten (Continuous Descent Approach) in februari 2012 ingevoerd als eerste regionale luchthaven in Nederland. Deze glijvluchten halveren het geluid tijdens het dalen in een gebied op 25 kilometer verwijderd van de luchthaven en verbruiken circa 7 procent minder brandstof. Ook bij de aanleg van de baanverlenging is veel nadruk op duurzaamheid gelegd. Gebruik van "bodemas" in plaats van zand en de aanleg van een teerloze toplaag van de baan zijn nieuwe duurzame toepassingen in de luchtvaart.

#### Samenwerking met het regionale bedrijfsleven: Route Development Forum en Fonds

Initiatieven op de zakelijke markt blijven vaak steken omdat opstartkosten van een lijn te hoog zijn, of omdat risico's rond de opbrengsten te groot worden geacht. Luchthavens kunnen die bezwaren wegnemen door maatschappijen op verschillende manieren te ondersteunen. Via samenwerking met het bedrijfsleven en overheden weten regionale luchthavens hier de laatste jaren successen te boeken en luchtvaartmaatschappijen aan zich te binden. Groningen Airport Eelde heeft samen met VNO-NCW, de Kamer van Koophandel, MKB Noord-Nederland, de NOM en Samenwerkende Bedrijven Eemshaven eind 2010 het initiatief genomen voor het Route Development Forum. Vanuit het Route Development Forum is in 2012 een Route Development Fonds opgericht waarin inmiddels een aantal individuele bedrijven en organisaties deelneemt. Ondernemingen realiseren zich dat mee-investeren in de opstart van een luchtlijn kosten-technisch voordelig is. Luchtverbindingen vanuit de eigen regio leveren immers een besparing in tijd en geld op. Het Route Development Fonds kan een deel van het risico dat luchtvaartmaatschappijen moeten nemen bij de opstart van een nieuwe luchtlijn compenseren. Daarmee wordt de kans van slagen van een nieuwe verbinding vergroot.

Overstapen, overstapen, overstapen - Werelden verbinden



# Marktanalyse

## Hoe(veel) Noord-Nederland reist

Bijna 6.400. Dat is het aantal reizigers dat dagelijks vanuit of naar Noord-Nederland een vliegreis maakt. Slechts 4% van die reizigers begon of eindigde die vliegreis op Groningen Airport Eelde, 70% maakte gebruik van Schiphol. Dat betekent dat dagelijks zo'n 4.500 reizigers de auto of trein van en naar Amsterdam nemen.

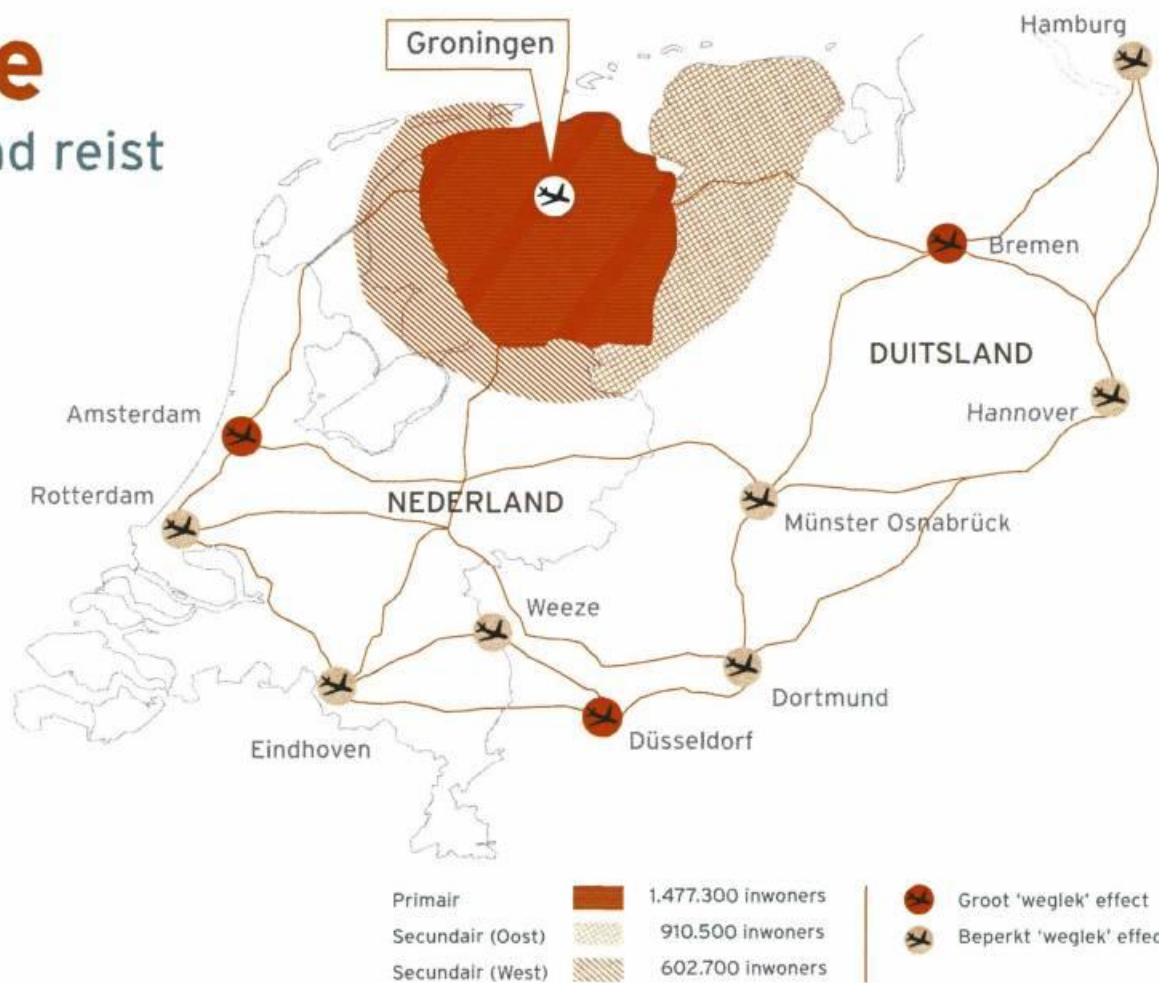
Deze cijfers blijken uit een marktanalyse die Groningen Airport Eelde heeft laten opstellen door het bureau InterVISTAS Consulting Group, onderdeel van Royal Haskoning DHV. In dit onderzoek zijn de reisgegevens van vliegreizen van en naar het marktgebied van Groningen Airport Eelde over de periode juli 2011 tot en met juni 2012 geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van data van MIDT, een registratie van de boekingen die zijn gemaakt in de wereldwijde boekingsystemen zoals Sabre en Galileo, en van gegevens uit het IATA 'Billing and Settlement Plan' (BSP). Dit BSP van de International Air Transport Association toont de verkopen en verrekening van tickets tussen luchtvaartmaatschappijen en wederverkopers. De data geven op postcodeniveau inzicht waar een ticket is verkocht en van welke luchthavens en luchtvaartmaatschappijen gebruik werd gemaakt.

Aangevuld met nationale statistieken en gebruik makend van een regressiemodel biedt de analyse gedetailleerd en op bestemmingsniveau inzicht in het huidige reisgedrag in het marktgebied van Groningen Airport Eelde. Duidelijk wordt welk deel van de markt door Groningen Airport Eelde wordt bediend en wat er aan vliegverkeer 'weglekt' naar andere luchthavens.

### Rechts: Marktgebieden en concurrerende luchthavens

Bron: InterVISTAS Consulting Group

Bij het in kaart brengen van het marktgebied, de catchment area, is een onderscheid aangebracht in een primair kerngebied, een oostelijk secundair gebied (Noordwest-Duitsland) en een westelijk secundair gebied (westelijk Friesland en noordelijk Overijssel). Het primaire marktgebied is de regio waar Groningen Airport Eelde de luchthaven is waar reizigers logischerwijs het eerst voor kiezen, als er sprake is van een gelijkwaardig aanbod. In het oosten is dit kerngebied begrensd door de landsgrens, in het zuiden en westen bepaalt de reistijd tot Schiphol de grens. De reisaftand vanuit het primaire marktgebied tot Groningen Airport Eelde is minder dan een uur. Vanuit de secundaire gebieden is de reisaftand naar de luchthaven groter, maar altijd minder dan anderhalf uur.



In het primair marktgebied wonen 1,5 miljoen mensen die samen 2,3 miljoen reizigersbewegingen maken. Daarvan 1,8 miljoen binnen Europa en ruim een half miljoen buiten Europa. Vertaald naar een gemiddelde dag zijn dat bijna 6.400 vliegreizen met als herkomst of bestemming Noord-Nederland. Bijna 4.500 reizigers (70%) reizen dagelijks vanuit het primaire marktgebied naar Schiphol of vice versa.

De reizigers uit de primaire catchment area maken vooral gebruik van Schiphol, een kwart maakt gebruik van overige luchthavens, met name Bremen en Düsseldorf. Het marktaandeel van Groningen Airport Eelde in het kerngebied was 4,1 procent.

De tabellen op de volgende pagina geven inzicht in de top 10 herkomst en bestemmingen van de reizigers uit de verschillende marktgebieden.

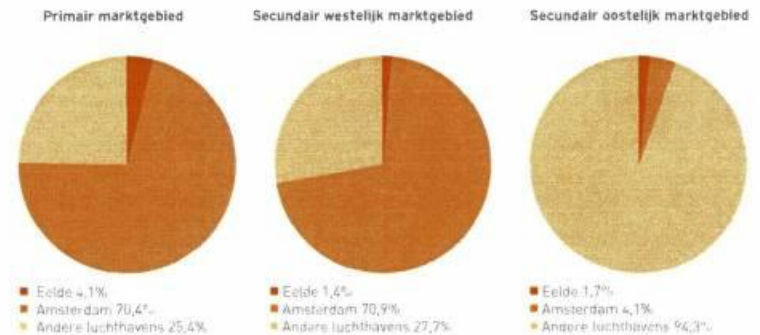
#### Reisbewegingen per marktgebied

Bron: InterVISTAS Consulting Group

	Primair marktgebied	Westelijk secundair marktgebied	Oostelijk secundair marktgebied	Totaal
Reisbewegingen Europa	1.787.100	716.900	1.128.800	3.632.800
Reisbewegingen Intercontinentaal	542.600	229.600	323.600	1.095.800
<b>Totaal</b>	<b>2.329.700</b>	<b>946.500</b>	<b>1.452.400</b>	<b>4.728.600</b>

#### Rechts: Gebruik van luchthavens door reizigers uit marktgebieden Groningen Airport Eelde

Bron: InterVISTAS Consulting Group



#### Gebruik van luchthavens door reizigers uit primair marktgebied

Bron: InterVISTAS Consulting Group

	Groningen	Amsterdam	Bremen	Düsseldorf	Overige	Totaal
Europa	96.100	1.199.400	210.800	129.600	151.200	1.787.100
Intercontinentaal		441.400	46.600	31.000	23.700	542.600
<b>Totaal</b>	<b>96.100</b>	<b>1.640.800</b>	<b>257.400</b>	<b>160.600</b>	<b>174.900</b>	<b>2.329.700</b>
	4,1%	70,4%	11,0%	6,9%	7,5%	

Analyse vliegbewegingen uit bedrijvendatabase:



In 2013 is ook een start gemaakt met de opbouw van een database van bedrijven die internationaal aan de weg timmeren. Bedrijven in de catchment area van Groningen Airport Eelde dragen de luchthaven een warm hart toe en geven aan er graag meer gebruik van te willen maken. Het reizen van en naar Schiphol en andere luchthavens kost immers veel tijd en geld. Deze positieve houding vertaalt zich ook in de bereidheid van nu al 150 bedrijven om bedrijfsgevoelige data omtrent hun reisgedrag met de luchthaven te delen. De topsectoren Energie en Life Sciences

zijn goed vertegenwoordigd in de top van reislustige ondernemingen. Ook de noordelijke shippingcompanies en scheepsbouwers zorgen voor veel vervoersbewegingen. De database verscherpt het inzicht van de marktanalyse: het maakt inzichtelijk waar het noordelijk bedrijfsleven naar toe reist, hoe frequent en wat voor soort ticket (economy of business) men boekt. Bovendien kennen we nu onze klanten beter en kunnen we dit netwerk en deze kennis delen met airlines. De database wordt in de komende jaren uitgebreid en onderhouden.

#### Top 10 Europa

Rang	Bestemming	Primair marktgebied	Secundair westelijk marktgebied	Secundair oostelijk marktgebied	Totaal
1	Londen	209.600	83.500	47.500	340.600
2	Barcelona	81.800	33.000	19.200	134.000
3	Milaan	61.100	25.800	22.600	109.500
4	Madrid	51.700	21.900	12.700	86.300
5	Rome	51.200	20.300	17.600	89.100
6	Kopenhagen	40.500	17.800	10.200	68.500
7	Berlijn	35.700	16.500	8.200	60.400
8	Istanbul	35.200	15.300	15.400	65.900
9	Malaga	33.600	11.000	6.900	51.500
10	Oslo	32.700	13.900	8.200	54.800

Bron: InterVISTAS Consulting Group

#### Top 10 Intercontinentaal

Rang	Bestemming	Primair marktgebied	Secundair westelijk marktgebied	Secundair oostelijk marktgebied	Totaal
1	New York	31.600	13.900	22.500	68.000
2	Curacao	21.700	8.900	3.700	34.300
3	Bangkok	21.500	9.300	12.600	43.400
4	Paramaribo	15.100	6.100	2.300	23.500
5	Tel Aviv	13.800	5.900	5.800	25.500
6	Beijing	13.200	5.700	6.100	25.000
7	Dubai	12.000	5.100	6.200	23.300
8	Hong Kong	10.200	4.300	4.500	19.000
9	Denpasar Bali	10.000	4.100	2.000	16.100
10	Singapore	9.900	4.200	3.900	18.000

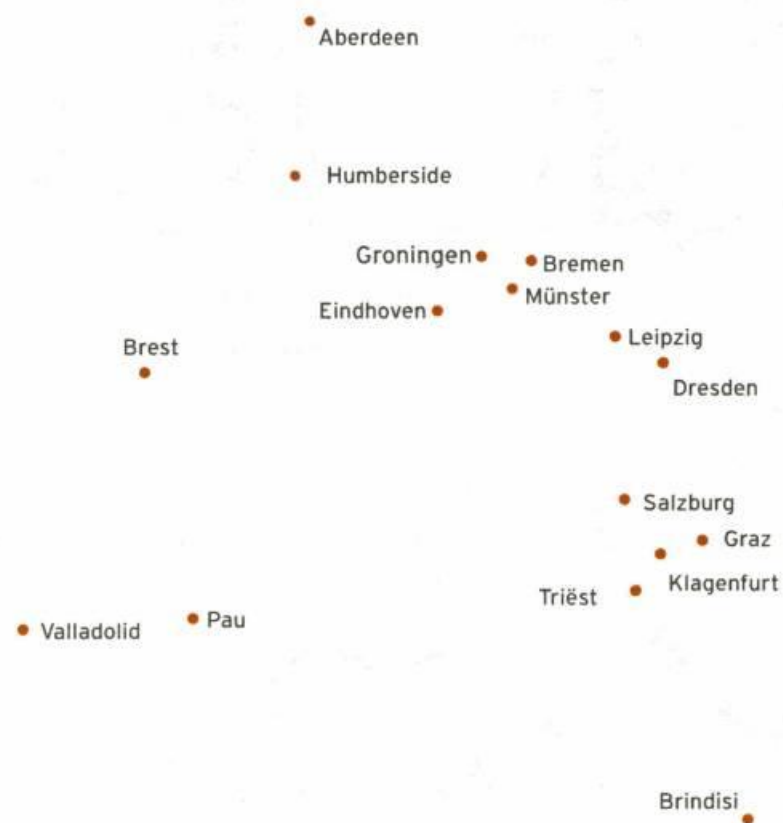
# Benchmark

## Groningen Airport Eelde vergeleken

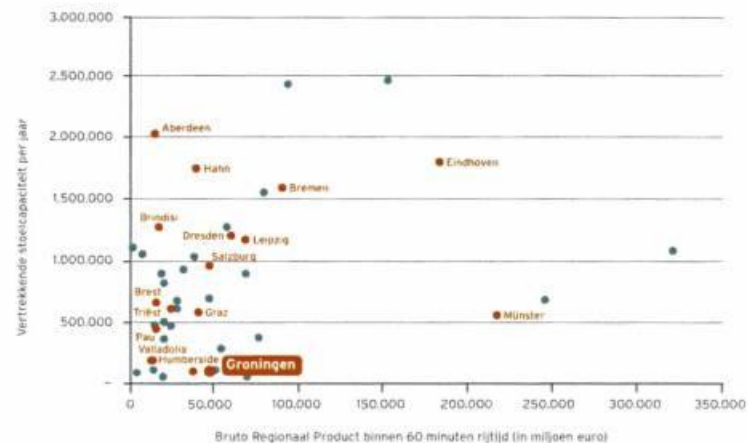
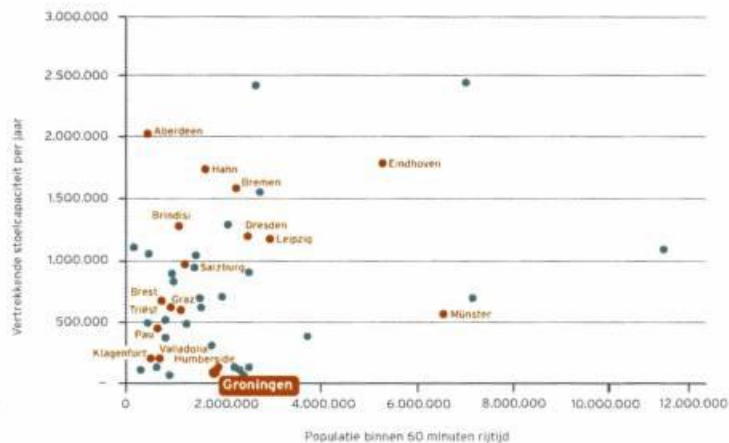
In regionale en nationale discussies over de rol, nut en noodzaak van Groningen Airport Eelde wordt vaak geboord dat Noord-Nederland te dun bevolkt is voor levensvatbare luchtverbindingen. Noord-Nederland wordt vergeleken met de regio's rond Amsterdam, Rotterdam of Eindhoven. Noord-Nederland is echter ontwikkelend en positioneert zich in Europa als dynamische regio met sterke speerpunten zoals hoger onderwijs, Healthy Ageing, de energie sector, agribusiness en innovatietechnologie.

Om de positie van Groningen Airport Eelde ten opzichte van andere luchthavens te bepalen is een vergelijking gemaakt met 45 West-Europese regionale airports. In de vergelijking is de bevolkingsomvang in een gebied tot 60 minuten rijtijd rond de luchthavens afgezet tegen de stoelcapaciteit die vanaf de regionale luchthaven wordt aangeboden. De regio's en luchthavens zijn ook vergeleken op basis van het Bruto Regionaal Product.

De grafieken op de volgende pagina laten de positie van de luchthavens ten opzichte van elkaar zien. Uit de vergelijking blijkt dat Groningen Airport Eelde een relatief zeer beperkt stoelenaanbod heeft. De vergelijking toont aan dat regionale luchthavens in Europa in potentie een belangrijke rol vervullen in het bedienen van de vraag naar verbindingen door de lucht van en naar een regio. Hoewel Noord-Nederland op nationale schaal een minder dicht bevolkt gebied is, is de regio in vergelijking met veel Europese regio's rijk en druk. Uit de marktanalyse blijkt duidelijk dat het marktgebied van Groningen Airport Eelde sterk is onderbediend; de benchmark onderschrijft deze conclusie.







**Benchmark**  
**vertrekkende stoelen/populatie**  
 Bron: InterVISTAS Consulting  
 Group/ Microsoft Mappoint

**Benchmark vertrekkende**  
**stoelen/Bruto Regionaal Product**  
 Bron: InterVISTAS Consulting  
 Group/ Microsoft Mappoint

#### Benchmarking catchment areas

Bron: InterVISTAS Consulting Group  
 Eurostat database (\* 2009 = meest recent)

In de tabel is een selectie van de benchmark weergegeven. Het marktgebied van Groningen Airport Eelde staat binnen deze selectie in de inkomensranglijst op de zesde plaats, en op de zevende plaats qua bevolkingsomvang, maar heeft de laagste stoelcapaciteit.

Luchthavencode	Stad	Land	Populatie (60-min rijden)	Regionale BBP per inwoner* (2009)	Totaal inkomen (x miljoen Euro)	Vertrekkende stoelen (2012)	Vertr. Stoelen/ inwoner	Vertr. Stoelen / Inkomen
EIN	Eindhoven	Nederland	5.284.625	34.700	183.376	1.801.832	0,3	9,8
BRE	Bremen	Duitsland	2.260.441	40.100	90.644	1.598.541	0,7	17,6
LEJ	Leipzig	Duitsland	2.933.944	23.409	68.682	1.182.556	0,4	17,2
FMO	Münster	Duitsland	6.543.407	33.204	217.267	570.365	0,1	2,6
GRQ	Groningen	Nederland	1.847.963	26.713	49.365	101.027	0,1	2,0
SZG	Salzburg	Oostenrijk	1.172.478	40.739	47.765	970.931	0,8	20,3
DRS	Dresden	Duitsland	2.474.220	24.331	60.200	1.202.411	0,5	20,0
GRZ	Graz	Oostenrijk	1.091.130	37.873	41.324	595.737	0,5	14,4
HUY	Humberside	Engeland	1.851.762	20.600	38.146	121.988	0,1	3,2
ABZ	Aberdeen	Schotland	429.337	36.206	15.545	2.035.733	4,7	131,0
BES	Brest	Frankrijk	699.753	23.681	16.571	671.767	1,0	40,5
VLL	Valladolid	Spain	650.280	21.900	14.241	203.403	0,3	14,3
PUF	Pau	Frankrijk	619.886	26.100	16.179	454.173	0,7	28,1
KLU	Klagenfurt	Oostenrijk	491.135	27.400	13.457	205.280	0,4	15,3
TRS	Triest	Italië	898.120	28.200	25.327	621.090	0,7	24,5
BDS	Brindisi	Italië	1.067.870	16.800	17.940	1.286.167	1,2	71,7
<b>Totaal/Gemiddeld</b>			<b>30.316.350</b>	<b>437.913</b>	<b>916.029</b>	<b>13.549.066</b>	<b>0,8</b>	<b>27,0</b>



De luchthaven is in 2023 uitgegroeid tot een niet weg te denken element in het regionaal vestigingsklimaat en draagt bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland

# Ambitie

## Werelden verbinden

Groningen Airport Eelde is in 2023 dé luchthaven voor Noord-Nederland, een luchthaven die een belangrijke schakel vormt in de internationale bereikbaarheid van de regio. In 2023 is Groningen Airport Eelde voor de Noorderlingen een vanzelfsprekende keuze als vertrekpunt voor een vakantie of zakenreis en biedt zij een uitgebreid aanbod aan bestemmingen. Resultaat is een financieel rendabele luchthaven, die groeit van ruim 180.000 vertrekkende en aankomende passagiers in 2012 naar 300.000 in 2017 en 600.000 passagiers in 2023.

Voor de luchthaven staat het verbinden van Noord-Nederland met de rest van de wereld centraal. De luchthaven is in 2023 uitgegroeid tot een niet weg te denken element in het regionaal vestigingsklimaat en draagt bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland. De luchthaven zorgt voor internationale bereikbaarheid voor de vele internationaal opererende bedrijven in Noord-Nederland. Hierdoor ondersteunt zij de internationalisering van hier aanwezige sterke economische clusters als agrifood, watertechnologie, energie, healthy ageing en sensortechnologie. Niet alleen voor het internationaal bedrijfsleven, maar ook de groei van de zeehavens in Noord-Nederland, de Rijksuniversiteit Groningen, het Universitair Medisch Centrum Groningen, Leeuwarden als Culturele Hoofdstad van Europa in 2018 en niet te vergeten voor het tot werelderfgoed verklaarde Waddengebied is de luchthaven van belang.

### Kansen verzilveren

Het gaat er nu om de groeimogelijkheden te verzilveren door het benutten van de verlengde start- en landingsbaan en het aanboren van de marktpotentie in de regio. Er is nog sprake van onderbenutting van het marktpotentieel, cijfers laten zien dat ongeveer 6.000 passagiers dagelijks vanuit Noord-Nederland via andere luchthavens reizen. Groningen Airport Eelde wil een deel

van deze markt naar zich toetrekken door naast de chartermarkt de markt voor low-cost carriers en het zakelijke lijndienstverkeer uit te breiden. Nieuwe routes moeten ontwikkeld worden.

De doelstellingen zijn:

- een verbinding realiseren met één of meerdere grote Europese hub-luchthavens, waardoor Groningen Airport Eelde wordt opgenomen in een wereldwijd routenetwerk
- directe ('point-to-point') lijndiensten ontwikkelen naar voor Noord-Nederland belangrijke (zakelijke) Europese bestemmingen
- uitbreiden van routes aangeboden door low-cost maatschappijen
- behoud en waar mogelijk versterking van de marktpositie in het vakantie-chartersegment

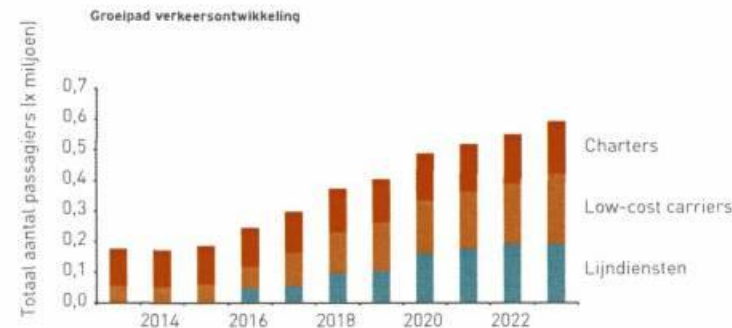
De doelstellingen zijn op hun beurt vertaald naar aantallen vluchten en passagiers. Dat levert het bovenstaande groeipad op voor het verkeer op Groningen Airport Eelde tot 2023.

Op de volgende pagina's schetsen we de achtergrond van deze prognose voor ieder deel van de markt. Het speelveld en de kansen voor Groningen Airport Eelde, de strategie om die kansen te verzilveren en de mogelijke verkeersstromen die deze naar verwachting opleveren. De realisatie van de groeidoelstellingen vergt een omvangrijke marketinginspanning. Zeker in het lijndienstsegment, waar Groningen Airport Eelde geen vaste voet aan de grond heeft.

### ✈ Charters

#### Speelveld

Groningen Airport Eelde is sterk in het chartersegment. De baanverlenging heeft het probleem van de beperkende actieradius vanaf de luchthaven



opgelost. Meer directe vluchten, onder andere naar Turkije, zijn het resultaat. De toenemende informatievoorziening via internet en de afname van het aandeel 'pakketvakanties' zet echter druk op de traditionele charterluchtvaartmaatschappijen. Die reageren daarop door (een deel van) hun stoelen niet meer via touroperators aan te bieden, maar net als de low-cost carriers ook stoelen rechtstreeks (via internet) te verkopen. De wintersportvluchten vanaf Groningen Airport Eelde zijn een goed voorbeeld. Op de regionale luchthaven Eindhoven is die ontwikkeling nog veel sterker; daar zijn transavia.com en Ryanair in een felle concurrentiestrijd verwikkeld.

#### Aanpak

Het veranderende speelveld vraagt een andere marktbenadering van de luchthaven. Niet langer is de touroperator de partij die bepaalt waar en hoeveel gevlogen wordt, maar neemt de luchtvaartmaatschappij het risico en dus de beslissing. Prijzen en tarieven staan onder druk.

De beste marketingstrategie is te zorgen voor volle vliegtuigen. De routes van en naar Groningen Airport Eelde moeten renderen om te blijven bestaan. Groningen Airport Eelde heeft daartoe in 2013 een online marketing programma ontwikkeld en wil in komende jaren intensief blijven werken aan bekendheid van het vluchtaanbod van de luchthaven. Daarnaast zijn de carriers, wanneer ze direct stoelen in de markt zetten, gevoelig voor lage luchthavenkosten. Het stelt hen in staat de (nieuwe) route agressief te vermarkten met lage prijzen.

#### Ontwikkeling/prognose

De verwachting is dat het chartervervoer op Groningen Airport Eelde in de komende jaren nog kan groeien, met gemiddeld iedere twee jaar een nieuwe bestemming. De omvang van dit segment stabiliseert na 2016. Het aandeel full-charteroperaties die volledig door reisorganisaties worden gedragen,

neemt af. Daarvoor in de plaats komt een meer hybride model waarin luchtvaartmaatschappijen zelf meer risico nemen en dus zelf meer stoelen direct aan het publiek gaan verkopen.

### ✈ Low-cost

#### Speelveld

Door deregulering en liberalisatie is de luchtvaartmarkt in Europa de afgelopen 20 jaar ingrijpend en structureel veranderd. Na het vrijgeven van de markt mogen Europese luchtvaartmaatschappijen nu vliegen op alle luchthavens binnen de EU. Dit heeft de markt geopend voor low-cost maatschappijen als Ryanair. De low-cost carriers bieden geen doorverbindingen aan en zijn niet afhankelijk van grote knooppunten. Routes worden continu beoordeeld op hun winstgevendheid, niet in samenhang met een breder routenetwerk. Dat heeft weer gezorgd voor toegenomen concurrentie tussen regionale luchthavens, waarbij vooral op prijs wordt geconcentreerd bij het aantrekken en ook vasthouden van nieuwe routes.

Waar prijsvechters zich vestigen groeit de markt flink. Dat komt doordat deze luchtvaartmaatschappijen marktvraag opwekken door hun aanbod in combinatie met zeer lage ticketprijzen. In 2012 nam het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde met 40% toe, voornamelijk door de komst van Ryanair. Van de drie nieuwe routes die Ryanair in het zomerseizoen 2012 heeft gelanceerd is Marseille in 2013 komen te vervallen, maar daarvoor is Girona in de plaats gekomen. De vlucht naar Bergamo is door Ryanair ook in het winterseizoen 2012/13 gevlogen, maar de resultaten waren onvoldoende om dit ook in het winterseizoen 2013/14 te doen.

De onstuimige groei van Ryanair en andere low-cost carriers is, mede door de recessie, gestuit. Ryanair heeft echter recent weer een grote order voor

nieuwe vliegtuigen geplaatst, vanaf 2015 zou de groei weer op gang kunnen komen. Cijfers van de ontwikkeling van luchthavens waar Ryanair op vliegt laten zien dat deze low-cost maatschappij haar capaciteit vijf jaar na de start meer dan verdubbelt (+129%).

#### Aanpak

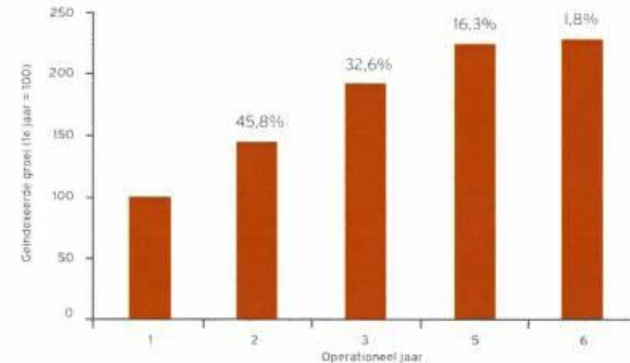
Ook in het low-cost segment zijn volle vliegtuigen de beste marketing tool. Het on-line marketing programma helpt om gericht de routes vanaf Groningen Airport Eelde onder de aandacht van relevante doelgroepen te brengen. De drie Noordelijke marketingorganisaties hebben samen met de Kamer van Koophandel Noord-Nederland en Groningen Airport Eelde een project opgestart om het toerisme in Noord-Nederland te promoten in de regio's die met Groningen Airport Eelde worden verbonden - op dit moment met name Italië en Spanje.

Het belangrijkste wapen in de strijd voor meer low-cost routes blijft de prijs. De maatschappijen hanteren een lage ticketprijs als belangrijkste marketingtool en kunnen alleen vliegen op routes waar hun kosten laag zijn. Van luchthavens wordt een scherp kostenniveau geëist. Mede door de overname van het afhandelingsbedrijf in 2012 is Groningen Airport Eelde in staat scherp te onderhandelen.

#### Ontwikkeling/prognose

De figuur hierboven laat de gemiddelde capaciteitsontwikkeling zien van Ryanair op 54 luchthavens in de periode 2004 tot 2009. Groningen Airport Eelde gaat uit van een groei van het bestaande low-cost verkeer met 80 procent van de doorsnee-groei (benchmark) die low-costvervoer op andere luchthavens laat zien. Vanaf 2015 kan weer significante groei worden gerealiseerd. Groningen Airport Eelde onderhandelt met meerdere carriers om ook routes vanaf de luchthaven te starten en verwacht dat in 2017 een

Gemiddelde capaciteitsontwikkeling Ryanair 2004-2009



tweede low-cost carrier de markt kan betreden met in principe 2 vluchten per week.

### ✈ Lijndiensten

#### Speelveld

De intercontinentale routes worden gedomineerd door enkele luchtvaartallianties die met hun verbindingen de wereld omspannen. Regionale Europese routes van en naar de grotere hubs worden door de netwerkcarriers zoals KLM, Air France en Lufthansa vooral beoordeeld op hun bijdrage aan het netwerk en aan de concurrentiekracht in de strijd met de andere allianties. Zo haalt KLM passagiers naar haar netwerk vanaf luchthavens als Bremen (D), Billund (DK), Humberstone en Southampton (UK) en brengt British Airways sinds dit jaar passagiers naar Heathrow vanuit Rotterdam en Hannover. Lufthansa op haar beurt startte dit jaar met het feederen van haar München-hub vanuit Rotterdam. En ook Turkish Airlines vliegt sinds vorig jaar Aarhus-Billund-Istanbul en start volgend jaar een dienst vanaf Rotterdam.

Deze traditionele lijndienstmaatschappijen hebben een grote schaalvergroting doorgemaakt en gebruiken vliegtuigen met een capaciteit van minimaal 70 stoelen. 'Point-to-point' regionale verbindingen worden veelal uitgevoerd door regionale carriers, al dan niet in samenwerking met de grote netwerkcarriers.

Om financieel interessant te zijn moet een hubverbinding bij voorkeur niet alleen feeder-, maar liefst ook bestemmingsverkeer genereren. Dat werkt niet op de route Groningen - Schiphol, daarvoor is Amsterdam immers te dichtbij. Goede alternatieven voor Schiphol zijn Heathrow en München. Beide

#### Achtergrond prognose verkeersontwikkeling

jaartal	2013	2015	2017	2019	2021	2023
<b>Totaal aantal vertrekkende passagiers</b>	<b>87.521</b>	<b>96.012</b>	<b>151.275</b>	<b>205.355</b>	<b>262.025</b>	<b>298.339</b>
Lijnvluchten	90	2.430	29.609	54.300	90.700	97.980
Low-cost carriers	28.684	30.425	55.742	79.232	93.398	116.322
Vakantiechartervluchten	58.267	62.457	65.154	70.983	77.053	83.362
taxi vluchten	480	700	770	840	875	875
<b>Totaal aantal aankomende passagiers</b>	<b>87.521</b>	<b>96.012</b>	<b>151.275</b>	<b>205.355</b>	<b>262.025</b>	<b>298.339</b>
<b>Totaal aantal passagierbewegingen</b>	<b>175.043</b>	<b>192.024</b>	<b>302.549</b>	<b>410.709</b>	<b>524.051</b>	<b>596.678</b>

genereren ook substantieel bestemmingsverkeer vanuit Noord-Nederland. Het bestemmingsverkeer op Londen vanuit Noord-Nederland is groot, en British Airways heeft vanaf Heathrow een enorm intercontinentaal netwerk. Helaas is de luchthaven de drukste van Europa en zijn 'slots' schaars. München is interessant als eindbestemming en als overstappunt voor bestemmingen in midden, zuidoost/oost Europa, Afrika, Azië en Oceanië. Naast Heathrow en München is Kopenhagen een interessante hub voor Scandinavië, Rusland, de Baltische Staten, de Verenigde Staten en Azië.

#### Aanpak

Groningen Airport Eelde heeft haar marktgebieden en de passagiersstromen van en naar Noord-Nederland goed in beeld. Gebaseerd op deze analyse heeft de luchthaven in samenwerking met InterVISTAS Consulting Group een route-ontwikkelingsstrategie (ASD - Air Service Development Strategy) ontwikkeld. Kansrijke verbindingen zijn geïdentificeerd, aan de hand daarvan voert Groningen Airport Eelde gesprekken met carriers die deze verbindingen zouden kunnen leggen. Op basis van de marktanalyse stelt Groningen Airport Eelde voor die airlines een gerichte business case op per route. Op deze manier wordt de luchtvaartmaatschappij inzicht verschaft in het potentieel van een mogelijke route.

In de acquisitie moet de luchthaven de potentie van een nieuwe route aantonen. Dat gebeurt in de eerste plaats aan de hand van de marktanalyse, maar ook door de betrokkenheid van Noord-Nederland te laten zien. Het Route Development Forum speelt daarin een belangrijke rol.

De luchtvaartmaatschappij wil, net als iedere onderneming, zijn risico's minimaliseren. Een nieuwe route is altijd een risico, maar zeker een nieuwe route naar een luchthaven waar de markt nog niet wordt bewezen door bestaande routes. Groningen Airport Eelde, het regionale bedrijfsleven en

de regionale overheden zullen een gezamenlijke vuist moeten maken om uit deze impasse te komen.

Er zijn verschillende mogelijkheden om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om een nieuwe route te starten, gericht op het verkleinen van het door hen verwachte risico:

- participeren of zelfs overnemen van het risico. Er zijn verschillende voorbeelden van luchthavens en regio's die een afspraak maken met een luchtvaartmaatschappij om het financiële risico van een nieuwe route in een eerste periode, vaak 2 tot 3 jaar, over te nemen of te delen. Een overtuigend bewijs van de behoefte van de regio aan de nieuwe route!
- kortingen in eerste jaren
- participeren in de aanloopkosten. Het opzetten van nieuwe routes gaat vaak gepaard met aanloopkosten en aanloopverliezen.
- samen marketing opzetten

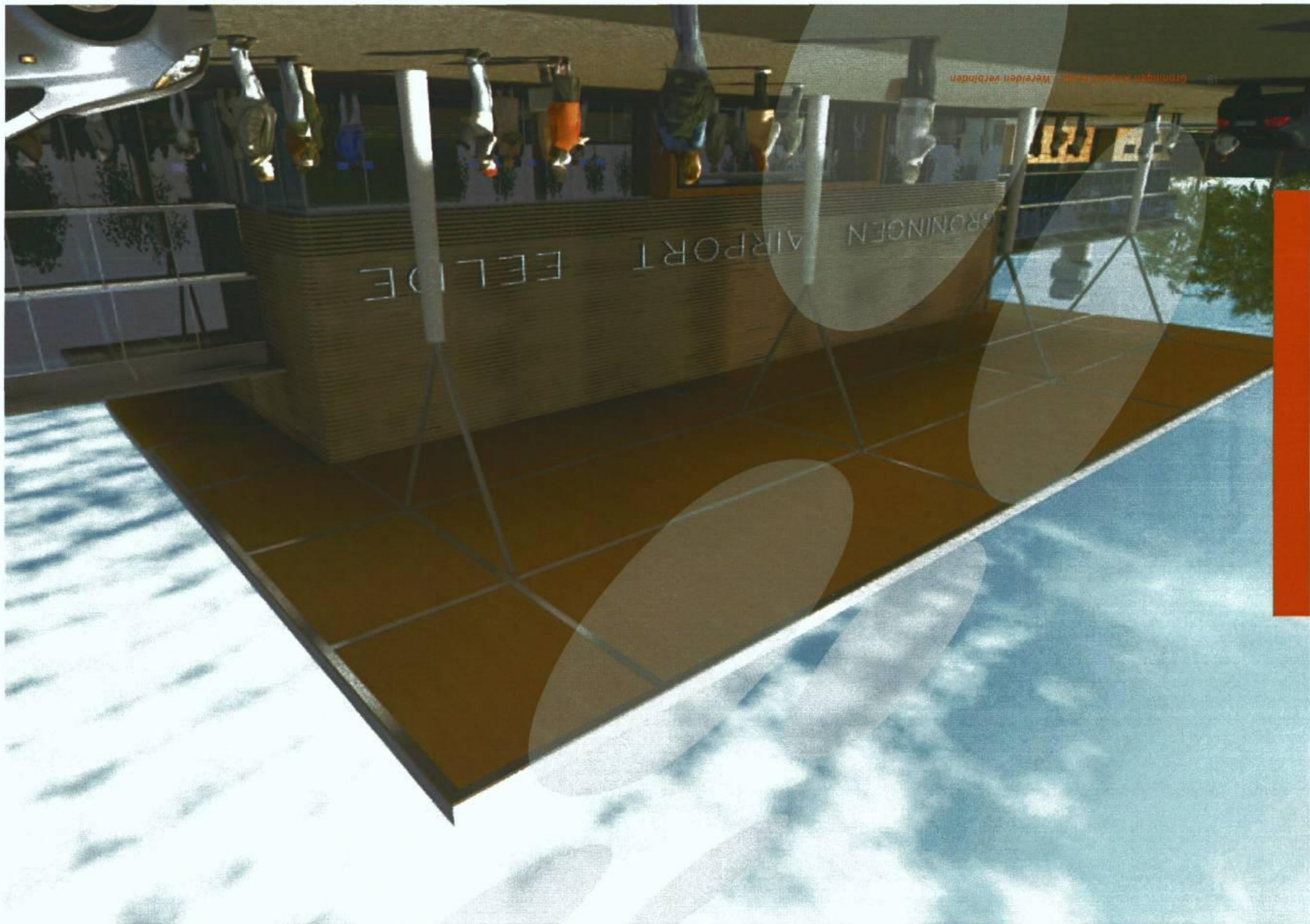
#### Ontwikkeling/prognose

Het proces van onderzoek naar en onderhandeling over een nieuwe route duurt vaak jaren. De voorbereidende fase kan één tot meerdere jaren duren. Bij succes volgt een typische planningscyclus van zes tot twaalf maanden voordat een luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk een lijn lanceert.

Realistisch ingeschat zal in 2016 de eerste lijndienst vanaf Groningen Airport Eelde starten naar een Europese top-10 bestemming. De verbinding is ideaaliter een combinatie van hub- en bestemmingsverkeer, gemikt wordt op Kopenhagen of München. Londen staat hoog op de verlanglijst, maar Heathrow is overvol. Goede kansen zijn er voor een point-to-point verbinding met een van de andere Londense luchthavens, zoals Stansted of Southend. In de prognose is een eerste 'dagrand'-verbinding voorzien in 2016: twee

dagelijkse retourvluchten tussen Groningen Airport Eelde en de nieuwe bestemming op weekdagen. Een nieuwe route met een dagelijkse vlucht volgt in 2017, een additionele bestemming met een dagrand-verbinding wordt aan het aanbod toegevoegd in 2020.





# Ruimte voor groei

## Over capaciteit en kwaliteit

Met de aanleg van de langere start- en landingsbaan en een nieuw platform beschikt Groningen Airport Eelde over goede en voldoende 'luchtzijde' infrastructuur om toekomstige groei te accommoderen. Verdere groei van het passagiersaanbod op Groningen Airport Eelde kan echter op termijn niet zonder uitbreiding en aanpassing van de terminal, wegen, parkeervoorzieningen en andere gebouwen.

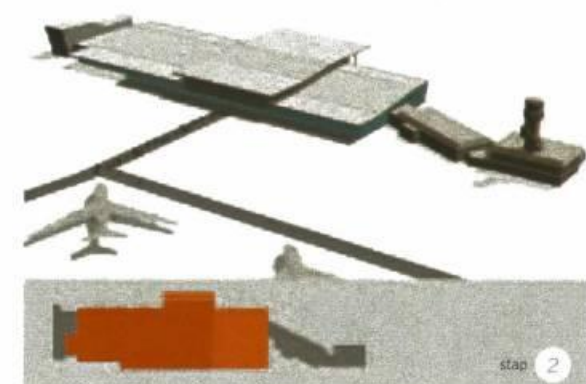
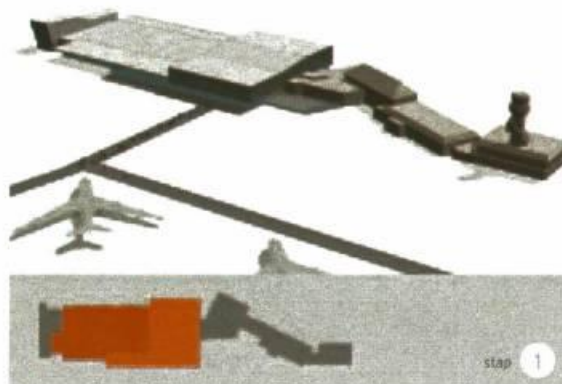
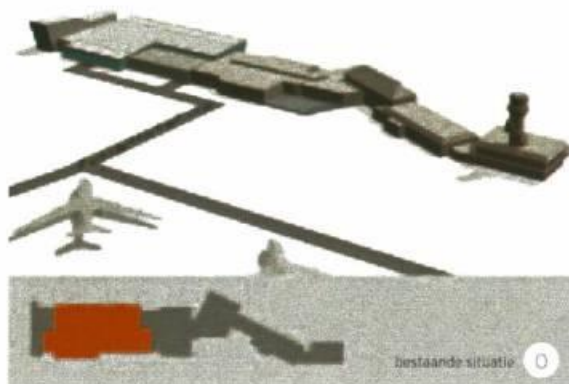
### De terminal

De huidige passagiersterminal is in 2001 in gebruik genomen. Al gauw bleek de capaciteit van de terminal te beperkt om tijdens piekuren de drukte te kunnen opvangen. In 2006 is daarom met portocabins de aankomsthal verruimd. In 2012 zijn in verband met de toename van het aantal vluchten

kleine aanpassingen aan het gebouw gedaan om een extra securitylane in te passen en gates (deuren) te realiseren. Ondanks de aanpassingen blijft de capaciteit van de terminal beperkt. In de zomermaanden kent het verkeer op Groningen Airport Eelde sterke pieken. De capaciteit die de luchthaven beschikbaar dient te hebben voor afhandeling, security en andere functies wordt bepaald door deze piekmomenten. In 2012 zijn 183.000 aankomende en vertrekkende passagiers afgehandeld.

De capaciteit en benodigde uitbreiding van de terminal zijn geanalyseerd door NACO, Netherlands Airport Consultants B.V. Op basis van deze analyse is een ontwikkelingsplan gemaakt, samen met Van Ringen Architecten uit Groningen. Het plan gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van de terminal die tred houdt met de groei van de luchthaven.

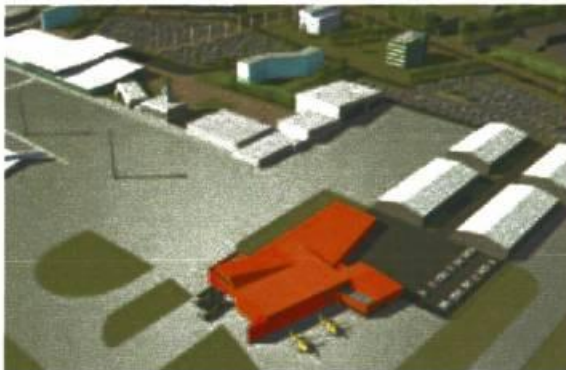
De afbeeldingen laten zien hoe in fasen de terminal kan worden uitgebreid. De luchthaventerminal is gebouwd in 2001 en verbonden met het al bestaande horecacomplex "Weelde". Bij de bouw in 2001 is reeds voorzien in een modulaire uitbouw. Uitbreiding gebeurt naar het zuidoosten. Dat betekent dat de bestaande bebouwing waarin het zalencomplex en restaurant Weelde zijn gehuisvest, moet wijken. Eerst betreft dit alleen het zalencomplex. In de tweede stap krijgt het restaurant een nieuwe locatie in de terminal toebedeeld. In stap 1 wordt de huidige structuur van het gebouw gespiegeld om een nieuwe entree heen. In stap 2 krijgt deze entree zijn definitieve vorm. Een omvangrijke tuifel geeft het gebouw allure. In deze fase is ook de bouw gepland van een tussenvloer voor onder meer horeca en kantoren.



### Gezamenlijke faciliteit nood- en hulpdiensten

Samen met het UMCG wordt gezocht naar een locatie voor het regionale Mobiel Medisch Team (MMT); de traumahelikopter. UMCG wil ook de ambulancezorg op deze locatie huisvesten. UMCG en Groningen Airport Eelde onderzoeken de mogelijkheid deze faciliteit te combineren met de brandweerkazerne van de luchthavenbrandweer.

Het gebouw waarin de brandweer momenteel is gehuisvest dateert uit de jaren 70. Het onderkomen is gedateerd en voldoet niet meer aan de huidige eisen. Nieuwbouw is ook noodzakelijk omdat de huisvesting van de brandweer ongunstig is gesitueerd ten opzichte van het platform en de landingstunen.



Zoeklocatie nood- en hulpdiensten

De langere start- en landingsbaan zorgt daarbij voor een extra uitdaging. De Luchthavenbrandweer moet volgens internationale eisen binnen 3 minuten op iedere plaats van het luchtvaartterrein ter plaatse kunnen zijn. Waar in het verleden deze kritische waarde goed kon worden gehaald, is door de verlenging van de baan de rijtijd langer geworden. Door de brandweermensen in brandwerende "uitrukking" te laten werken en dicht rond het brandweervoertuig te houden zorgt Groningen Airport Eelde dat aan de eis wordt voldaan. De brandweer op Groningen Airport Eelde verzorgt echter ook onderhoud op de luchthaven, volbrengt milieutaken, assisteert bij de betanking van vliegtuigen en verzorgt trainingen voor omliggende korpsen. Een verhuizing van het onderkomen van de brandweer naar een nieuwe locatie dicht bij de baan verbetert zodoende niet alleen de veiligheid door een kortere "response-tijd", maar zorgt ook voor behoud van de flexibiliteit in de inzetbaarheid van medewerkers. De gezamenlijke behuizing met de teams van de traumahelikopter en de ambulancediensten biedt bovendien de mogelijkheid gedeelde faciliteiten en diensten te ontwikkelen en te beheren op het gebied van instructie, vergaderen, eten, slapen, sporten, recreëren en onderhoud van materieel.

Na verhuizing van de brandweer naar een nieuwe locatie zal de huidige kazerne worden gesloopt en op termijn plaats maken voor parkeervoorzieningen en general aviation.

### Parkeervoorzieningen

De bereikbaarheid van Groningen Airport Eelde is een belangrijke troef van de luchthaven. Veel reizigers waarderen het dat ze goedkoop en dichtbij kunnen parkeren. De luchthaven heeft 3 parkeerplaatsen voor het publiek: P1, P2 en P4. In 2012 is P2 door tijdelijke voorzieningen uitgebreid. In totaal beschikt Groningen Airport Eelde daarmee over 740 publieke

parkeerplaatsen. Uitbreiding van de parkeervoorzieningen zal evenals de aanpak van de terminal gelijk op gaan met de groei van de luchthaven. De regionale overheden bereiden de aanleg van een Transferium bij de op- en afritten van de A28 voor. Dit Transferium vervult in de eerste plaats een functie voor het verkeer van en naar de stad Groningen, maar kan in de toekomst ook een functie vervullen in de parkeerbehoefte van Groningen Airport Eelde. In de zomer kent een Transferium overcapaciteit, terwijl het verkeer op Groningen Airport Eelde piekt. Bij groei van passagiers zou het Transferium kunnen fungeren als een vooruitgeschoven post van de luchthaven met mogelijk incheckfaciliteiten.





### Ontsluiting en herinrichting voorterrein

De ruimtelijke ontwikkelingen die Groningen Airport Eelde wil realiseren op en rond de luchthaven ondersteunen het hoofddoel: het accommoderen van de passagier, bereikbaarheid en gemak. Het plan dat Groningen Airport Eelde heeft gemaakt voor de herontwikkeling van het luchthaventerrein is ontwikkeld samen met het Groningse bureau Van Ringen Architecten. Op de schetsen hiernaast is de inrichting van het voorterrein van de luchthaven op dit moment weergegeven. Een andere organisatie van de infrastructuur brengt het voorterrein van de luchthaven op een hoger plan. Er ontstaat ruimte voor:

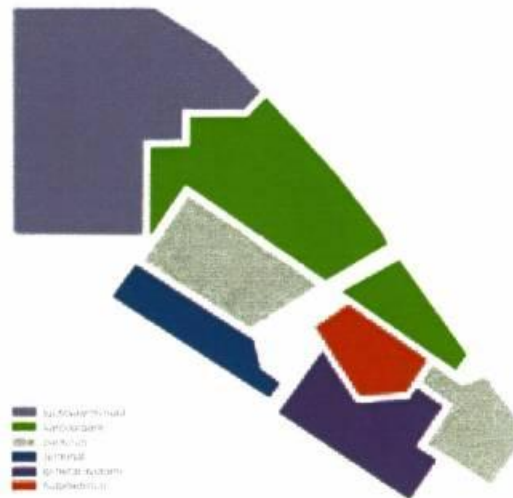
- Uitbreiding van de terminal
- Parkeerruimte op loopafstand van de terminal
- Doorstroming van verkeer, ook bij piekbelasting
- Behoud van de KLM Flight Academy in een eigen campus
- Ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimten.

Ter verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven zijn een aantal maatregelen opgesteld:

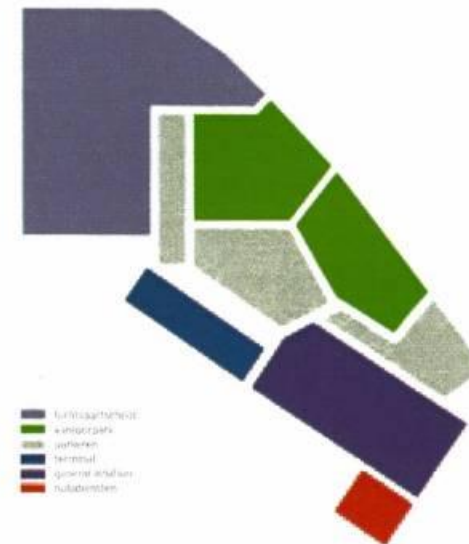
- Aanleg van een nieuwe toegangsweg die doorstroming op het voorterrein verbetert.
- Constructie van een rotonde op de Burgemeester Legroweg. De brede toegangsweg sluit op deze rotonde aan.
- Aansluiting op een te realiseren Transferium Groningen Airport Eelde bij De Punt, waar openbaar vervoer en shuttlediensten op aan kunnen sluiten. In samenhang met de bouw van het transferium is in de plannen een strook voor een busbaan gereserveerd.

De ontwikkeling van de luchthaven kan in landschappelijk opzicht niet los worden gezien van de ambities voor het gebied rond Groningen Airport Eelde. Beeldbepalend in het gebied is de laan die de landgoederengordel in Eelde/Paterswolde verbindt met het beekdal van de Drentse Aa. De luchthaven neemt langs deze laan een bijzondere plaats in. Het terrein van en voor de terminal kan dit beeld versterken. Dat draagt bij aan de beleving, eenheid en uitstraling van het gebied, maar ook aan de uniciteit en de kwaliteit van Groningen Airport Eelde.

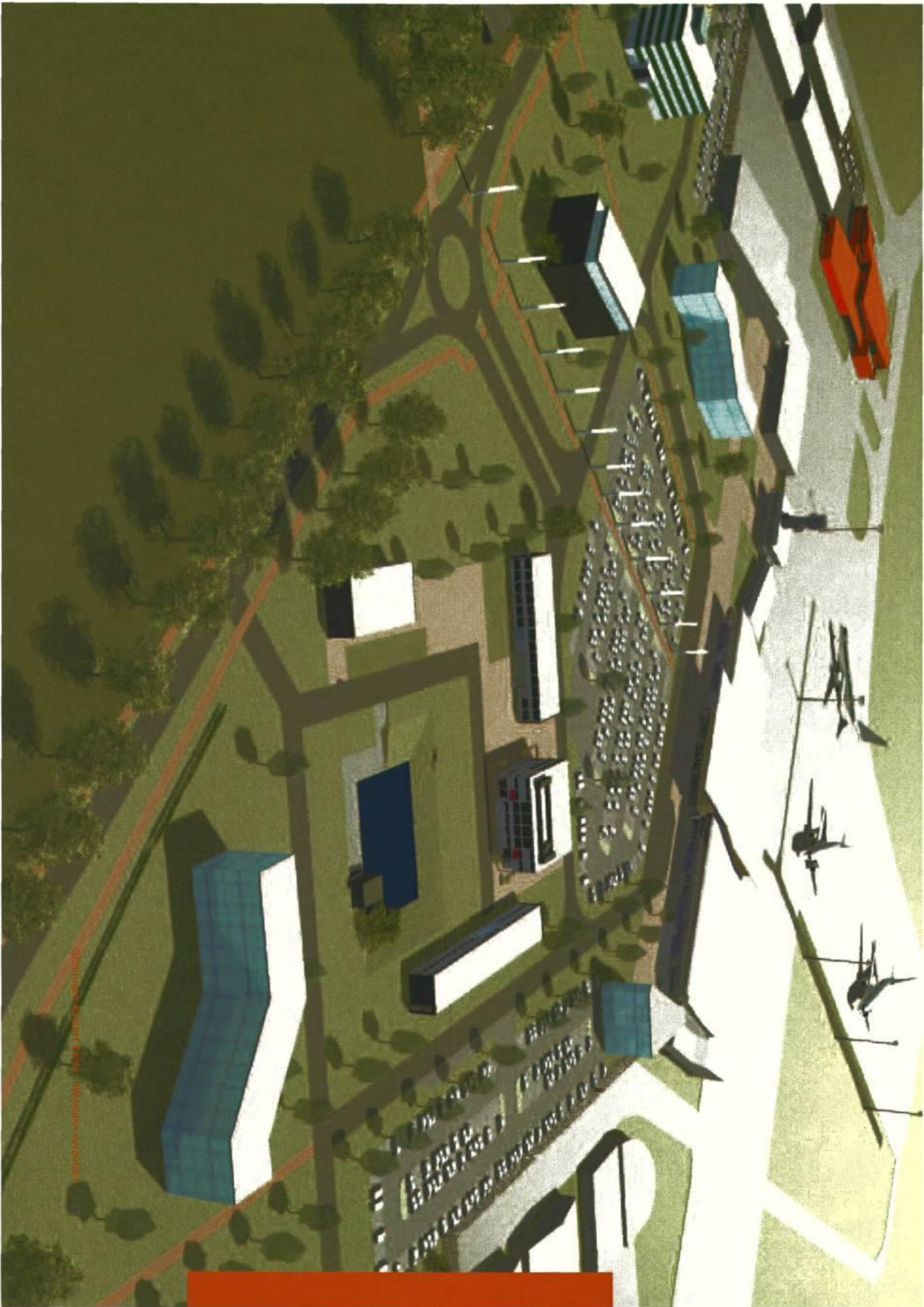
In de projectplannen is rekening gehouden met het minder gunstige economisch tij, dat weinig ruimte biedt voor lucratieve vastgoedontwikkeling op het voorterrein. Hier past bescheidenheid, maar ook creativiteit. Op het terrein van de KLM Flight Academy bevinden zich de oude gebouwen van de Rijksluchtvaartschool, een schepping van architect P.J.J.M. Cuypers (samen met Bart van der Leek). Samen met de vijver vormt dit een monumentaal ensemble. De staat van de gebouwen is echter slecht en gaat door de leegstand verder achteruit. De RLS-gebouwen krijgen door de herinrichting een prominentere positie. In het plan worden de voor- en achterkanten van de gebouwen omgedraaid. Samen met het aanpassen van de groenstructuur worden de bestaande gebouwen een deel van het centrale plein voor de terminal. Het voormalige gymnastiegebouw is reeds her-ontwikkeld en geeft aan DSV Luchtvracht een nieuwe huisvesting.




Situatie nu (2013)



Situatie toekomst (2023)



Geometric Analysis of Urban Form and Space



Vanaf 2017, als ongeveer 300.000 passagiers afgehandeld worden, heeft de luchthaven voldoende inkomsten om de operationele kosten te dekken

# Exploitatie

## De broek ophouden

De groeiambitie van Groningen Airport Eelde dient twee belangen. De verbeterde bereikbaarheid door de lucht levert maatschappelijke baten voor de regio. Voor de onderneming is groei nodig om een beter financieel resultaat te bewerkstelligen. Uitbreiding van het aantal vluchten en passagiers leidt tot een toename van de operationele opbrengsten. De operationele kosten stijgen naar verhouding minder omdat er sprake is van schaalvoordelen. Het operationeel resultaat zal bij groei dan ook verbeteren en tot een positieve EBITDA leiden.

### Opbrengsten

#### Opbrengsten havengelden

De (netto) opbrengsten van de luchthaven worden voor een groot deel gerealiseerd uit de havengelden: in 2012 ruim 70 procent. De havengelden bestaan uit landingsgeld, passagiersbelasting, securityheffing en afhandelingsopbrengsten. Toename van het aantal vluchten levert extra inkomsten uit havengelden op.

De gemiddelde opbrengsten per passagier dalen onder druk van de toenemende concurrentie tussen regionale luchthavens. Hoe de tariefontwikkeling eruit gaat zien is onzeker. Om een beter beeld te krijgen van de opbrengsten uit havengelden is een analyse gemaakt van de gemiddelde opbrengst aan havengelden per vertrekkende passagier voor een aantal luchthavens. Daarbij is gekeken naar zowel luchthavens die gedomineerd worden door low-cost carriers (Milaan Bergamo, Dortmund en Eindhoven), en luchthavens met een relatief laag tot gemiddeld capaciteitsaandeel van low-cost carriers (Graz, Hannover, Nürnberg). De figuur rechts laat zien dat normaalte het aandeel van de low-cost carriers toeneemt, de gemiddelde havengelden per vertrekkende passagier lager zijn.

De gemiddelde havengelden per vertrekkende passagier liggen rond de € 26. De luchthavens met een grote aanwezigheid van low-cost carriers ontvangen in het algemeen minder dan € 20 per passagier.

Groningen Airport Eelde heeft per marktsegment een inschatting gemaakt van de ontwikkeling van realistische en marktconforme havengeldtarieven voor de planperiode. Het hiernaast weergegeven voorbeeld toont dat luchthavens met een groot aandeel low-cost verkeer lagere gemiddelde havengelden per vertrekkende passagier realiseren. De grote volumes die door deze maatschappijen worden gerealiseerd rechtvaardigen de lagere prijs. Deze benchmark onderschrijft dat voor low-cost verkeer van een relatief laag tarief moet worden uitgegaan.

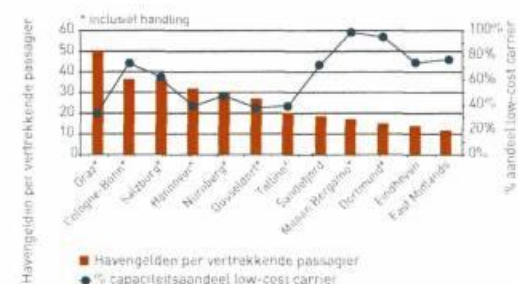
Onder druk van de concurrentie met low-cost carriers werken chartermaatschappijen aan verlaging van kosten en verbetering van efficiency. Hun diensten gaan meer lijken op die van low-cost maatschappijen, de havengeldtarieven ontwikkelen mee in neerwaartse richting.

De gemiddelde opbrengst uit havengelden daalt van € 40 per vertrekkende passagier in 2013 naar € 25 in 2023.

#### Commerciële opbrengsten

Naast havengelden heeft de luchthaven verschillende vormen van commerciële inkomsten: verhuuropbrengsten, zowel in de terminal als op het luchthaventerrein, opbrengsten uit erfpacht, concessieopbrengsten gegenereerd door het restaurant, verkoop van vliegtuigbrandstof en parkeren. Die laatste levert de grootste bijdrage aan de commerciële opbrengsten. Met het toenemen van het aantal passagiers zullen de parkeeropbrengsten in absolute zin stijgen.

#### Opbrengsten Havengelden



#### Commerciële opbrengsten





Vakantiegers parkeren veelal hun auto voor een week. De meeste reizigers die een city-trip maken, laten hun auto een weekend staan en met de verwachte komst van lijndienst-carriers zal het aantal parkerende zakenreizigers eveneens groeien. Door een kortere gemiddelde parkeertijd, een toename van het aandeel inkomende passagiers en door een verwachte toename van het aandeel passagiers dat met openbaar vervoer komt, is de verwachting dat de gemiddelde opbrengst per passagier daalt met 25% tot 2023.

Uitbreiding van de terminal betekent een stimulans voor andere inkomstenbronnen. De hoeveelheid verhuurbare ruimte neemt toe en ook de opbrengsten uit concessies stijgen.

In het ontwikkelingsperspectief dat Groningen Airport Eelde nastreeft, nemen de commerciële opbrengsten toe van circa 1,4 miljoen (2013) naar ongeveer € 3,1 miljoen in 2023. De diagram (vorige pagina) laat deze ontwikkeling zien waarbij de belangrijkste opbrengstencategorieën zijn onderscheiden:

#### **Kosten**

##### *Personeelskosten*

De personeelskosten zijn met een aandeel van bijna 70 procent in de totale bedrijfslasten de belangrijkste kostenpost. De brandweerdiensten en afhandelingactiviteiten nemen daarbij het grootste gedeelte voor hun rekening. Door de verwachte groei van het luchtverkeer zullen de personeelskosten vanaf 2016 relatief minder zwaar op het resultaat drukken. Dat komt doordat de vaste kosten aan administratie, marketing, directie en ondersteunende afdelingen ook bij toename van het luchtverkeer tamelijk

constant blijven. De brandweer en havendienst hoeven minder snel mee te groeien met de toename van vliegverkeer. Het gevolg is een toename van de productiviteit per werknemer en een daling in de operationele kosten per vertrekkende passagier bij volumegroei.

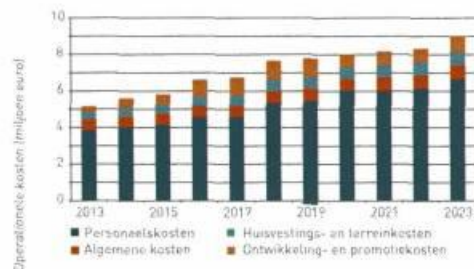
##### *Marketingkosten*

De eerste fase van de planperiode draait om, in goed Nederlands, "business development & marketing". Groningen Airport Eelde neemt het voortouw in het aantrekken van nieuwe routes en luchtvaartmaatschappijen. Businessontwikkeling omvat een samenspel van meerdere instrumenten: marketing en communicatie, het verstrekken van incentives aan airlines waaronder kortingen op havengelden, maar ook het mede-risico dragen in de aanloopfase van een nieuwe verbinding.

Groningen Airport Eelde verhoogt met ingang van 2014 het budget voor marketing structureel met € 250.000. Daarmee wordt vooral ingezet op vergroting van de bekendheid van de luchthaven en promotie van het huidige bestemmingaanbod.

Voor nieuwe verbindingen is meer budget vereist, zowel voor de promotie als voor incentives en risicodeling. De luchthaven reserveert daarvoor in totaal nog eens € 1 miljoen gedurende de planperiode. De wijze van besteding van de met deze inspanning gepaard gaande kosten zal per geval kunnen verschillen. Groningen Airport Eelde geeft er de voorkeur aan dit extra budget te bundelen met het Route Development Fonds, waar naast de luchthaven ook overheid en bedrijfsleven aan bijdragen, om zo de slagkracht zo groot mogelijk te maken. De gelden zijn nodig bij daadwerkelijke groei, wanneer nieuwe routes worden gestart.

## Operationele Kosten



## Operationeel resultaat

In de grafiek 'EBITDA' rechtsboven zijn de operationele opbrengsten en operationele kosten samengebracht. De investeringen in marketing leiden de komende jaren tot een lichte daling van het resultaat. In 2016 verbeterd het operationele resultaat, onder meer door de verwachte komst van een nieuwe lijndienst. Vanaf 2017, als ongeveer 300.000 passagiers afgehandeld worden, heeft de luchthaven voldoende inkomsten om de operationele kosten te dekken. Dat blijft zo in de jaren daarna. Vanaf 2020 wordt een positief resultaat (EBT) behaald. De operationele kosten nemen toe tot ruim € 8,9 miljoen in 2023 (2013: ruim € 5,1 miljoen). De operationele opbrengsten nemen toe tot € 11,3 miljoen in 2023 (2013: € 5,0 miljoen).

De tabel hiernaast is een meer gedetailleerde weergave van de resultaten voor de komende jaren.

## EBITDA



### Links: Operationele kosten

De operationele kosten nemen weliswaar toe tot ruim € 8,9 miljoen in 2023 (2013: € 5,1 miljoen), maar de groei is aanzienlijk minder groot dan de toename van de operationele opbrengsten die voortvloeien uit de groei van het verkeersvolume.

### Links: EBITDA

De operationele opbrengsten overstijgen de operationele kosten vanaf 2017 en leiden tot een positieve EBITDA.

## Winst- & verliesrekening

(bedragen x 1.000 euro)

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>						
Havengelden	1.580	3.779	4.719	5.708	7.273	8.163
Opbrengst gebouwen en terreinen	641	758	889	955	1.024	1.118
Opbrengst verkopen	117	129	190	246	305	342
Overige bedrijfsopbrengsten	699	705	935	1.158	1.463	1.647
Som der bedrijfsopbrengsten	5.037	5.371	6.733	8.067	10.065	11.270
<b>Bedrijfslasten</b>						
Personneelskosten	3.831	4.163	4.573	5.461	6.023	6.652
Afschrijvingskosten (incl. vrijval subsidies)	597	643	750	770	612	599
Overige bedrijfskosten	1.301	1.607	1.902	2.022	2.110	2.261
Bijdrage route development fonds			250	250		
Som der bedrijfslasten	5.729	6.413	7.475	8.503	8.745	9.511
Bedrijfsresultaat	-692	-1.042	-741	-435	1.321	1.759
Saldo rentopaten en -lasten	164	93	63	39	34	70
EBITDA	-95	-399	8	334	1.933	2.358
EBT	-528	-949	-678	-397	1.355	1.830

### Balans en kasstroom

Mede dankzij de jaarlijkse agiosstortingen van de aandeelhouders bedraagt het eigen vermogen van Groningen Airport Eelde in 2013 € 15,1 miljoen. De kasreserve ('liquide middelen') bedraagt € 7,9 miljoen.

Hiernaast is de ontwikkeling van de balans en de kasstromen weergegeven. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de uitbreidingsinvesteringen in terminal, brandweergebouw, parkeren, wegen en herinrichting. Wel zijn opgenomen de voor de exploitatie van het bestaande luchthavenbedrijf noodzakelijke vervangingsinvesteringen. In de jaren 2016 tot en met 2018 is vervanging van groot materieel voorzien, waaronder een crashtender voor de brandweer en drie sneeuwruimvoertuigen. De gezamenlijke waarde van die investeringen bedraagt € 1,35 miljoen.

In de komende jaren zal Groningen Airport Eelde de routeontwikkelingsstrategie verder ten uitvoer brengen en intensieve marketingprogramma's ontwikkelen en uitvoeren. Er wordt samenwerking met en financiële participatie gevraagd van regionale stakeholders, maar deze inspanningen vragen ook financieel commitment van Groningen Airport Eelde. Dit zal de jaarlijkse exploitatieverliezen in eerste instantie doen oplopen. Vanaf 2020 is er door groei van het verkeer echter sprake van een positieve kasstroom. Het eigen vermogen daalt tot € 10,9 miljoen in 2019, de kasreserve tot € 2 miljoen. Vanaf 2020 nemen vermogen en liquide middelen weer toe.

### Kasstroom overzicht

(bedragen x 1.000 euro) Hierin zijn geen uitgaven of financieringsstromen opgenomen voor de uitbreidingsinvesteringen

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
<b>UIT OPERATIONELE ACTIVITEITEN</b>						
Bedrijfsresultaat	-692	-1.042	-741	-435	1.321	1.759
<i>Aanpassingen voor:</i>						
Afschrijvingen	597	643	750	770	612	599
Toename/afname voorzieningen	0	0	0	0	0	0
	597	643	750	770	612	599
<i>Veranderingen in het werkkapitaal</i>						
Toename voorraden	16	-4	-14	-11	-24	18
Toename/afname vorderingen	173	-15	-53	-40	-88	-67
Toename kortlopende schulden excl. interest en r/c kredietinstellingen	35	67	64	6	-3	42
	122	47	-4	-46	-115	-43
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	27	351	4	289	1.818	2.315
Ontvangen rente	164	93	63	39	34	70
Betaalde rente	0	0	0	0	0	0
Kasstroom uit operationele activiteiten	191	259	68	327	1.852	2.385
<b>UIT INVESTERINGSACTIVITEITEN</b>						
Saldo investeringen/desinvesteringen in materiële vaste activa	15.437	-695	1.000	1.120	-775	-952
Ontvangen subsidies	0	0	0	0	0	0
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	15.437	-695	1.000	1.120	-775	-952
<b>UIT FINANCIERINGSACTIVITEITEN</b>						
Bijdrage aandeelhouders	0	0	0	0	0	0
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	0	0	0	0	0	0
<b>NETTO KASSTROOM</b>	<b>-15.246</b>	<b>-954</b>	<b>-932</b>	<b>-793</b>	<b>1.077</b>	<b>1.433</b>

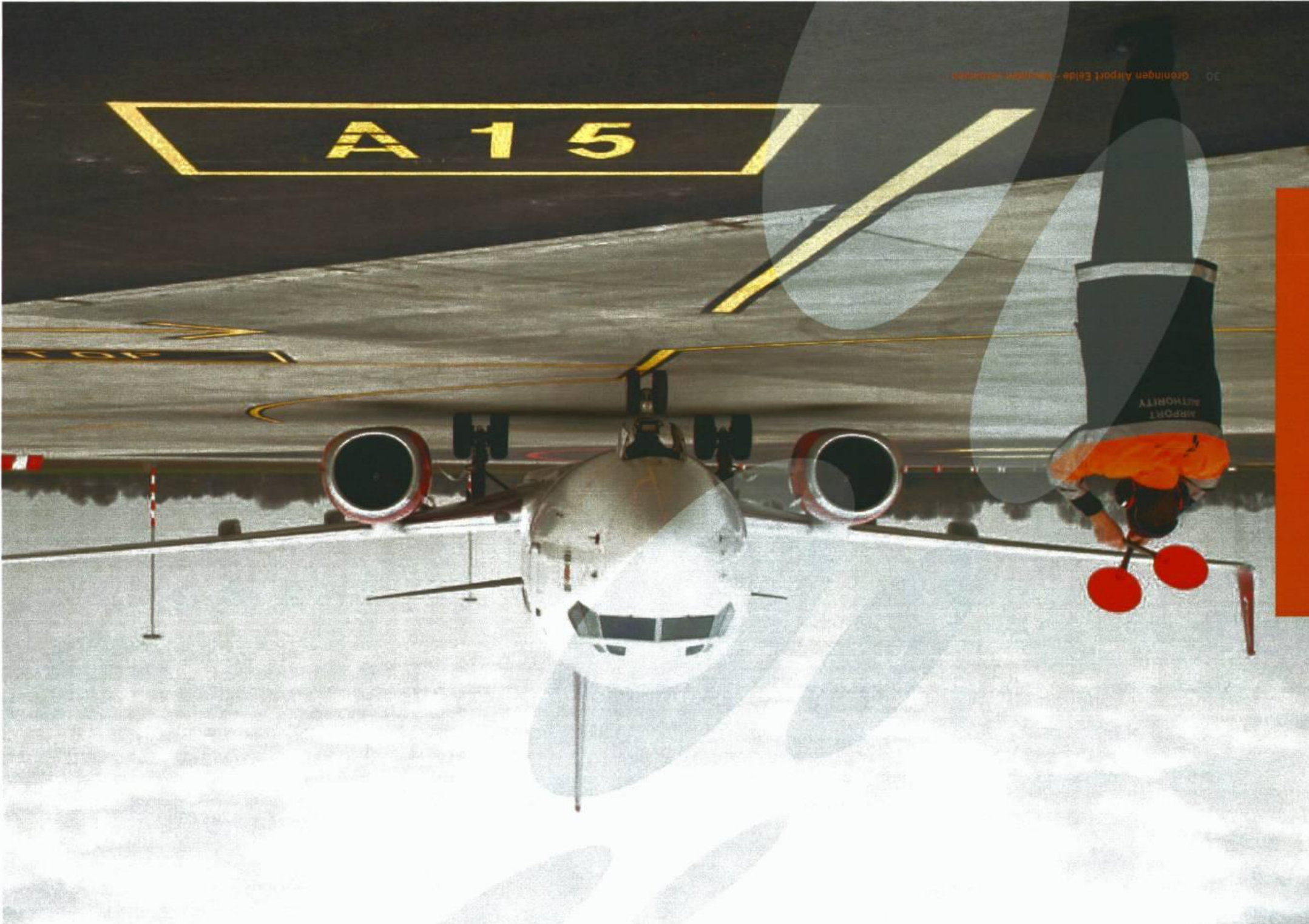


## Balans

(bedragen x 1.000 euro) In de balans zijn geen uitbreidingsinvesteringen verwerkt

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
<b>ACTIVA</b>						
<b>Materiële vaste activa</b>						
Bedrijfsgebouwen en terreinen	4.836	4.952	4.666	4.311	4.201	6.386
Installaties	495	403	282	255	337	314
Andere vaste bedrijfsmiddelen	2.149	2.191	2.890	3.541	3.051	2.939
In uitvoering en vooruitbetaald	0	260	520	780	1.467	0
	7.481	7.806	8.358	8.888	9.056	9.640
<b>Financiële vaste activa</b>						
Deelneming	0	0	0	0	0	0
	7.481	7.806	8.358	8.888	9.056	9.640
<b>Vlottende activa</b>						
Voorraden	201	215	269	323	403	451
Vorderingen	739	788	988	1.184	1.477	1.654
Liquide middelen	7.897	5.905	3.764	2.083	3.519	6.639
	8.838	6.909	5.022	3.590	5.499	8.744
<b>Totale activa</b>	<b>16.319</b>	<b>14.714</b>	<b>13.380</b>	<b>12.478</b>	<b>14.555</b>	<b>18.384</b>
<b>PASSIVA</b>						
<b>Eigen vermogen</b>						
Opgevraagd en gestort kapitaal	4.175	4.175	4.175	4.175	4.175	4.175
Algemene reserve	3.791	2.037	528	448	1.613	5.386
Agio	7147	7147	7147	7147	7147	7147
	15.112	13.359	11.850	10.874	12.934	16.708
<b>Langlopende schulden</b>						
Leningen	0	0	0	0	0	0
<b>Kortlopende schulden</b>						
Schulden aan handelscrediteuren	344	385	448	510	525	571
Schulden aan investeringscrediteuren	63	71	82	94	96	105
Overige schulden	800	900	1.000	1.000	1.000	1.000
	1.207	1.355	1.531	1.604	1.621	1.675
<b>Totale activa</b>	<b>16.319</b>	<b>14.714</b>	<b>13.380</b>	<b>12.478</b>	<b>14.555</b>	<b>18.384</b>





# Investeren in groei

## Kosten voor baten

### Uitbreidingsinvesteringen

Door het verzilveren van marktkansen wil Groningen Airport Eelde in eerste instantie groeien naar 300.000 en vervolgens naar 600.000 passagiers. Uitbreiding van de terminal en herinrichting van terreinen is nodig om verdere groei te kunnen faciliteren en de luchthaven kwalitatief een impuls te geven. In het hoofdstuk 'ruimte voor groei' zijn de elementen van dit investeringsprogramma beschreven.

Het totale investeringsprogramma is geraamd op € 17 miljoen tot aan 2023. Zie tabel rechts. Naast de investeringsbedragen is in het overzicht ook het verwachte planjaar genoemd. Het planjaar is het eerste kalenderjaar na oplevering. In eerste instantie staan investeringen in de terminal en de realisatie van een nieuw onderkomen voor de luchthavenbrandweer op het programma. Beide investeringen zijn op basis van de huidige verkeersomvang en bedrijfsvoering al noodzakelijk. Op basis van een voorontwerp zijn de bouwkosten van een onderkomen voor brandweer en medische diensten geraamd. De kosten voor de luchthavenbrandweer zijn geraamd op € 2,5 miljoen. De eerste fase van de uitbreiding van de passagiersterminal is geraamd op € 3,5 miljoen. Daar komen bij de kosten voor installaties en systemen, zoals security apparatuur, check-in en bagageafhandelingsystemen, waardoor de totale investering circa € 5 miljoen bedraagt.

De daadwerkelijke realisatie - en dus het feitelijk jaar van ingebruikname - van de verdere investeringen is afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeer op de luchthaven. Dus pas bij groei

van vluchten en passagiers komen uitbreidingsinvesteringen op de agenda. Een tweede uitbreiding van de terminal is voorzien in de tweede helft van de planperiode en is geraamd op € 4,2 miljoen, inclusief installaties en systemen (alle bedragen prijspeil 2013).

De verbetering van de ontsluiting en herinrichting van het voorterrein zijn op termijn noodzakelijk voor groei van het verkeer, maar zullen ook bijdragen aan de kwalitatieve verbetering van de bredere omgeving van de luchthaven. Dit investeringsprogramma wordt in nauwe samenwerking met de regionale en lokale overheden verder uitgewerkt. De herinrichting van het voorterrein en de verhuizing van de brandweerkazerne bieden samen ruimte voor uitbreiding van de parkeerplaatsen P2 en P4. Deze zijn nodig bij groei van het aantal passagiers en zijn voorzien voor 2017 en 2019.

### Financiering

In het voorgaande hoofdstuk is de exploitatie van de luchthaven geschetst voor de komende jaren, inclusief de extra kosten voor marketing en business development en de vervangingsinvesteringen in de bestaande faciliteiten en materieel. De "lopende zaken" en de inzet op nieuwe verbindingen kunnen worden gefinancierd uit de kasstroom en het eigen vermogen van de luchthaven. Wanneer de groei zich volgens plan en ambitie manifesteert, kan in 2017 en 2020 een positief EBITDA, respectievelijk een positieve cashflow worden behaald.

Gelet op de omvang van het investeringsprogramma is echter aanvullende financiering nodig voor de uitbreidingsinvesteringen.

### Voorgenomen investeringsuitgaven

	Kosten	Planjaar
<b>Brandweer</b>		
Nieuwbouw brandweerkazerne	2.000.000	2016
Installaties	250.000	2016
Verhanding	300.000	2016
	<b>2.550.000</b>	
<b>Terminal</b>		
Uitbreiding fase 1: 2.000 m <sup>2</sup>	3.500.000	2016
Installaties & systemen	1.470.000	2016
Uitbreiding fase 2: 1.650 m <sup>2</sup>	3.000.000	2022
Installaties & systemen	1.200.000	2022
	<b>9.170.000</b>	
<b>Ontsluiting en voorterrein</b>		
Herinrichten voorterrein	2.175.000	2017
Wegen	575.000	2017
Rotonde	830.000	2017
Uitbreiding parkeerterrein P2	475.000	2017
Uitbreiding parkeerterrein P4	1.250.000	2019
	<b>5.305.000</b>	
<b>Totaal</b>	<b>17.025.000</b>	

Met de Aandeelhouders moet worden gezocht naar de juiste financieringsopties. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden die de regionale overheden kunnen bieden, vooral vanuit de beschikbare financiële instrumenten voor verbetering van de Noordelijke infrastructuur en stimulering van de economische ontwikkeling.

In een eerste globale Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) die door de Rijksuniversiteit Groningen is uitgevoerd, zijn de maatschappelijke reistijdskosten afgezet tegen de exploitatiekosten. Daar komt een positief saldo uit. Een positieve MKBA score geeft aan dat het voor overheden om een maatschappelijk rendabele investering gaat.

Investeringen van de overheden in de luchthaven zijn dus legitiem, maar ook in de komende jaren nodig. Groningen Airport Eelde legt de focus op ontwikkeling van verbindingen en verkeer. Groei van het verkeer zorgt voor verbetering van het exploitatieresultaat en stelt de luchthaven op termijn in staat majeure uitbreidingsinvesteringen (mede) te financieren.







## GRONINGEN AIRPORT EELDE

Uitgave Groningen Airport Eelde © oktober 2013

In deze uitgave zijn tabellen en grafieken verwerkt uit de Eurostat database (2009 = meest recent) en onderzoek van InterVISTAS Consulting Group

**Vormgeving**  
Ilse Spijker, StudioSpijker Groningen

**Contact**  
Groningen Airport Eelde

Machlaan 14a, 9751 TK Eelde  
Postbus 50, 9765 ZH Paterswolde  
Telefoon: (050) 309 70 70

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



# MKBA Groningen Airport Eelde

## Eindrapport

Opdrachtgever: Provincie Drenthe

Rotterdam, 19 maart 2014



# MKBA Groningen Airport Eelde

Eindrapport

Opdrachtgever: Provincie Drenthe

Rotterdam, 19 Maart 2014



## Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profitsectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Ecorys heeft ruime ervaring met het uitvoeren van MKBA's op tal van terreinen en heeft zich ontwikkeld tot één van de leidende adviesbureaus op dit gebied in Nederland. Ecorys is niet alleen de uitvoerder, wij zijn ook op verschillende andere manieren betrokken bij MKBA's. Zo begeleiden en ondersteunen we opdrachtgevers bij het totstandkomingsproces van een MKBA, en worden we regelmatig gevraagd als toetser van MKBA's. Ook verzorgen we trainingen voor mensen die met een MKBA willen gaan werken.. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO2-uitstoot af, stimuleren we het ov-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO2-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland BV  
Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

**W** [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

# Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	10
1.1 Aanleiding	10
1.2 Onderzoeksvraag	11
1.3 Leeswijzer	12
2 Probleemanalyse en oplossingsrichtingen	13
2.1 Probleemanalyse	13
2.2 Het nulalternatief	14
2.3 Oplossingsrichtingen en beleidsalternatieven	15
2.4 Gevoeligheidsanalyses	17
3 Beschouwde effecten	18
3.1 Algemene aannames	18
3.2 Directe effecten	20
3.2.1 Effecten voor de exploitant	20
3.2.2 Effecten op de reistijd, reiskosten en comfort voor de reiziger	22
3.2.3 Effecten voor de traumaheli	25
3.2.4 Effecten voor de vliegscholen en GA operators en gebruikers	26
3.2.5 Overige directe effecten	26
3.3 Indirecte effecten	26
3.3.1 Directe werkgelegenheidseffecten (bruto)	27
3.3.2 Indirecte werkgelegenheidseffecten (bruto)	29
3.3.3 Netto werkgelegenheidseffecten	31
3.3.4 Doorwerking arbeidsmarkteffecten in de MKBA	32
3.3.5 Uitstralingseffecten	35
3.4 Externe effecten	36
3.4.1 Fijnstof/stikstof	36
3.4.2 Geluid	37
3.4.3 Verkeersveiligheid	38
3.4.4 Externe veiligheid	38
3.4.5 Verstoring	39
4 Uitkomst MKBA	40
5 Gevoeligheidsanalyses	42
5.1 SEO Laag scenario	42
5.2 SEO Hoog scenario	42
5.3 10 jaar doorgroei van verkeersvolume na 2030 met 3,5%	43
5.4 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief sluiting	43
6 Conclusies	44
Bijlage	46
Toelichting MKBA	46

# Inhoudsopgave

Beschrijving SEO-scenario's	48
Benodigde vierkante meter per passagier volgens IATA kwaliteitsnormen	50
GAE procestijden volgens IATA kwaliteitsnormen	50
Gevoeligheidsanalyse SEO Laag	51
Gevoeligheidsanalyse SEO Hoog	52
Gevoeligheidsanalyse 10 jaar 3,5% extra groei	53
Gevoeligheidsanalyse 10 jaar extra effect bij beleidsalternatief sluiting	54

# Samenvatting

## Inleiding

Sinds december 2003 zijn de aandelen van Groningen Airport Eelde (GAE) NV in handen van vijf regionale partijen: de provincie Groningen (30%), de provincie Drenthe (30%), de gemeente Groningen (26%), de gemeente Assen (10%) en de gemeente Tynaarlo (4%). Vanuit hun hoedanigheid als aandeelhouder zetten de betrokken overheden zich in om de luchthaven te faciliteren in haar ontwikkeling. Vooral beleidsmatig, maar de afgelopen jaren ook financieel in de vorm van een agiostorting van ruim 1 miljoen euro per jaar als bijdrage in de exploitatie van GAE NV, gebaseerd op een overeenkomst met het Rijk uit 2001. Destijds is overeengekomen dat deze bijdrage jaarlijks voor een periode van 10 jaar zou worden ingebracht door de regionale aandeelhouders, te starten vanaf 1 januari 2003 en eindigend op 31 december 2012.

Een onderdeel van de afspraken met het Rijk is geweest het verlengen van de start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van 1800 naar 2500 meter. De kosten hiervan zijn door het Rijk gefinancierd. Na jarenlange juridische procedures is de baanverlening in april 2013 gerealiseerd.

Met de baanverlenging is voor GAE een belangrijke voorwaarde voor toekomstige groei van de luchthaven gerealiseerd. De wijze waarop die groei tot stand dient te komen, is verwoord in het door het bestuur van GAE NV opgestelde strategisch plan 'Werelden Verbinden'. Dit plan is op 31 oktober 2013 openbaar gemaakt. Het businessplan bestrijkt een periode van 10 jaar (2013-2023) en voorziet een sterke groei in het aantal verbindingen en reizigers.

Om de groeiambitie te bewerkstelligen zijn er volgens het plan uitbreidingsinvesteringen nodig van in totaal € 17 miljoen. Per brief heeft het bestuur van GAE NV de aandeelhouders gevraagd om nu zorg te dragen voor:

- Een bijdrage van € 1 miljoen in een fonds voor routeontwikkeling;
- Financiering van voorgenomen korte termijn (2016) investeringen van € 7,5 miljoen, waarbij het gaat om uitbreiding van de passagiersterminal en nieuwbouw van de brandweervoorziening.

In totaal komt de nu gevraagde publieke bijdrage dan op € 8,5 miljoen euro.

## Rapportage Noordelijke Rekenkamer

Op 4 november 2013 heeft de Noordelijke Rekenkamer het rapport Provinciale Betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde uitgebracht. Hierin beschrijft de Rekenkamer welke publieke belangen ten grondslag liggen aan de provinciale participatie in GAE NV en op welke wijze de colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe in de periode 2004-2012 hebben gestuurd op het borgen van die belangen. Daarnaast bevat de rapportage een analyse van het marktpotentieel van GAE en wordt een drietal ontwikkelscenario's voor de luchthaven geschetst, op basis van onderzoek uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek. SEO gaat hierbij uit van een laag, midden en hoog scenario. Bij het lage scenario wordt beargumenteerd dat er een reëel risico is dat Lelystad Airport zich tot concurrent ontwikkelt, wat zou leiden tot exploitatietekorten van de luchthaven, zelfs tot na 2030. Het midden scenario gaat uit van 'business as usual', waarin rond 2030 een rendabele exploitatie wordt bereikt. Het hoge groei scenario gaat er vanuit dat Ryanair zich verder ontwikkelt op GAE, wat leidt tot een flinke groei in het aantal vliegbewegingen en reizigers en zorgt voor een positief exploitatieresultaat in 2023.

Dit roept de vraag op of het maatschappelijk verantwoord is om in de luchthaven te blijven investeren. De Noordelijke Rekenkamer concludeert daarbij dat de provincies Drenthe en Groningen de effecten van de luchthaven niet door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse hebben onderzocht.

### **Behoefte aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse**

Gezien deze achtergrond is er behoefte bij de aandeelhouders aan aanvullende informatie. Deze informatie dient als input voor de besluitvorming over de gevraagde publieke investeringsbijdrage. Het gaat dan in het bijzonder om een nader inzicht in de economische effecten van een dergelijke investering voor de regio.

Ecorys heeft hiervoor een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Hierbij worden de kosten en baten voor Noord-Nederland in kaart gebracht, volgens de meest recent geldende methodieken en richtlijnen, zoals de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Kort samengevat stellen de eigenaren zich de vraag:

*Welk maatschappelijk rendement in termen van kosten en baten is verbonden aan eventuele nadere publieke investeringen in de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland?*

Deze onderzoeksvraag staat centraal bij het opstellen van de MKBA. Op verzoek van de opdrachtgever zijn de prognoses van SEO<sup>1</sup> als verkeersprognoses voor GAE gebruikt.

De directe aanleiding voor de gevraagde MKBA ligt dus in het verzoek van het bestuur van GAE NV om, in eerste instantie, zorg te dragen voor een publieke investeringsbijdrage in faciliteiten op de luchthaven van € 8,5 miljoen. Om te besluiten tot deze extra publieke investering is inzicht in het maatschappelijke effecten van deze investering gewenst. Op de achtergrond speelt echter een vergaande vraag, te weten: is de maatschappelijke waarde van de luchthaven dermate groot dat dit de financiële bijdrage van de regionale overheden, nu en in de toekomst, rechtvaardigt. Immers, uit de analyse van de Noordelijke Rekenkamer blijkt dat het nog lange tijd kan duren voordat de exploitatie van de luchthaven kostendekkend kan zijn. Deze exploitatieverliezen kunnen er toe leiden dat regionale partijen ook in de toekomst langere tijd financieel moeten bijdragen. De vraag dient zich dan ook aan wat het maatschappelijk rendement is van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland. Ook deze vraag zal moeten worden beantwoord. Anderzijds is na vele jaren onlangs eindelijk de baanverlenging gerealiseerd. Het ligt dus voor de hand om deze investering ook zo goed mogelijk uit te nutten en zodoende de werkgelegenheid op en rond de luchthaven verder te stimuleren. Dit aspect dient in de analyse dan ook een volwaardige plaats te krijgen.

### **Alternatieven**

Het bestuur van de luchthaven geeft aan dat de huidige passagiersterminal reeds bij het huidige passagiersniveau niet voldoet tijdens piekmomenten (zomer) waardoor uitbreiding noodzakelijk is. Daarnaast verwacht het bestuur de komende jaren meer een groei in termen van het aantal vluchten en reizigers dat de luchthaven moet verwerken. Er staat derhalve druk op de bestaande faciliteiten en die druk zal bij groei (bijvoorbeeld conform het SEO middenscenario) verder toenemen, waardoor er knelpunten zullen ontstaan bij de reizigersafhandeling die leiden tot langere wachttijden voor reizigers.

Nieuwbouw van de brandweer is volgens het management noodzakelijk omdat de huidige voorziening zwaar gedateerd is. Daarnaast geven zij aan dat de aanrijtijd sinds de baanverlenging in 2013 langer is geworden, waardoor het risico dat de norm voor de aanrijtijd van 3 minuten niet

<sup>1</sup> SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan, September 2013.

gehaald wordt, is vergroot. Wanneer de norm (structureel) niet gehaald wordt, kunnen er mogelijke implicaties met betrekking tot de regelgeving optreden. Hierbij dient te worden aangetekend dat er nu geen aanwijzingen zijn dat de norm structureel niet zal worden gehaald. Bij realisatie van een nieuwe brandweerkazerne kan daarnaast mogelijk een besparing op de exploitatiekosten van de brandweer worden bereikt door de nieuwbouw van de brandweer te koppelen aan de nieuwbouw van faciliteiten voor de traumaheli van het UMCG. Los van deze faciliteiten kan de luchthaven meer vluchten verwerken dan momenteel het geval is. Er is echter een extra inspanning nodig om die extra vluchten in de vorm van extra lijndiensten te realiseren.

Er wordt nu dus gevraagd of de aandeelhouders zorg kunnen dragen voor een investering van € 8,5 miljoen en is er het risico op een langdurig exploitatietekort. Dat betekent dat er (opnieuw) publieke middelen geïnvesteerd zouden moeten worden in GAE. De aandeelhouders zouden graag inzichtelijk willen hebben wat de maatschappelijke kosten en baten van GAE zijn voor Noord-Nederland, om ten aanzien van deze vragen een goede afweging te kunnen maken.

In de MKBA worden daarom de volgende beleidsalternatieven gehanteerd:

- **Beleidsalternatief 1a:** de gevraagde € 7,5 miljoen investeren in verbetering en uitbreiding van de terminal en in een onderkomen voor de luchthavenbrandweer.
- **Beleidsalternatief 1b:** de gevraagde € 1 miljoen investeren in een risicofonds voor routeontwikkeling. We nemen aan dat hierdoor extra lijndienstvluchten en –passagiers worden aangetrokken. Zoals gezegd is de causaliteit tussen het fonds en het daadwerkelijk realiseren van lijnvluchten diffuus. Er verandert door het fonds niets aan de markt of het achterland. Ook kan het zijn dat airlines weer stoppen met een lijnvlucht, waarvan de onrendabele top uit het routefonds werd gedekt, als het fonds op is. De MKBA voor dit alternatief heeft dus vooral het karakter van een 'what-if' analyse.
- **Beleidsalternatief 2:** sluiten van de luchthaven op korte termijn (2016). Met dit alternatief kan de meerwaarde van de luchthaven worden bepaald vergeleken met de situatie dat de luchthaven op korte termijn zou moeten sluiten. Juist vanwege deze meerwaarde inschatting gaan we ervan uit dat in dit beleidsalternatief geen alternatieve ontwikkelingen op het terrein zullen plaatsvinden.

In een MKBA worden project- of beleidsalternatieven vergeleken met een nulalternatief. Het nulalternatief is de meest waarschijnlijke situatie zonder grootscheepse maatregelen zoals in de beleidsalternatieven worden verkend, en vormt de referentiesituatie waartegen de twee alternatieven worden afgezet. Het vaststellen van het nulalternatief is geen sinecure. De luchthaven is al jaren operationeel, er is recent een baanverlenging tot stand gebracht, en het bestuur van GAE NV heeft een groeistrategie gepresenteerd. Daartegenover staat dat het rapport van de Noordelijke Rekenkamer waarschuwt voor de mogelijke risico's, in termen van tegenvallende reizigersaantallen met dito exploitatieverliezen als gevolg. Dit zal ook in de toekomst vragen op werpen of deze exploitatieverliezen gedekt moeten worden uit de publieke middelen. Het nulalternatief kan als volgt worden geformuleerd:

**Nulalternatief:** de aandeelhouders van GAE NV leveren een maximale inspanning met minimale besteding van publieke middelen om de luchthaven open te houden. De directie van GAE NV gaat vanuit eigen middelen van de vennootschap inzetten op acquisitie van nieuwe verbindingen. Er worden geen korte termijn investeringen gedaan ter waarde van € 8,5 miljoen.

#### **Effecten en uitkomsten**

Het afzetten van de beleidsalternatieven tegen het nulalternatief leidt tot de volgende effecten in de MKBA:

- Investeringskosten

- Reistijdwinsten zakelijke passagiers
- Reistijdwinsten niet-zakelijke passagiers
- Reiscomfort passagiers
- Effect voor exploitant
- Effecten voor de traumaheli
- Effect voor vliegscholen en GA operators en gebruikers
- Indirecte effecten op de werkgelegenheid
- Indirect effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat
- Fijnstof/stikstof
- Geluid
- (Externe) veiligheid
- Verstoring

Deze effecten zijn zoveel mogelijk gekwantificeerd en in euro's uitgedrukt gedurende een zichtperiode. Dit leidt tot de volgende uitkomsten.

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal	Alternatief 1b – Investering routefonds	Alternatief 2 – Sluiting
Totaal kosten	-€ 10,1	€ 30,2	-€ 9,2
Totaal baten	€ 11,1	€ 129,3	-€ 78,0
<b>Baten - kosten</b>	<b>€ 1,1</b>	<b>€ 159,5</b>	<b>-€ 87,2</b>

### Conclusies

In deze rapportage zijn de uitkomsten van de MKBA voor drie beleidsopties gepresenteerd. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

**Beleidsalternatief 1a** bestaat uit een investering in de terminal en de brandweerkazerne. Het investeren in de terminal leidt tot minder wachttijd voor passagiers, wat een positief welvaartseffect is. Investeren in de brandweerkazerne betekent dat de traumaheli op de meest optimale locatie in de regio kan worden gestationeerd, en leidt naar verwachting tot een licht effectievere inzet van brandweerpersoneel op de luchthaven. Op termijn kunnen wellicht de exploitatiekosten van de kazernefaciliteit dalen, door meer taken te delen met de andere gebruikers van de kazerne. Op de korte termijn stijgen de exploitatiekosten echter licht. Per saldo overstijgen de baten de totale kosten in dit beleidsoptie licht.

Kanttekening bij bovenstaande conclusie is dat er niet door het bestuur van de luchthaven is onderzocht of nog steeds sprake is van structurele ondercapaciteit in de terminal in piektijden bij een veel lagere groei dan door hen is voorzien in het businessplan. Ook is niet onderzocht of er kosten-effectievere oplossingen mogelijk zijn om het zelfde effect op een reductie van de wachttijd van passagiers te realiseren (in welk verkeersscenario dan ook).

Het is aan te bevelen om de investering in de terminal en de brandweerkazerne te splitsen en beide investeringen op hun merites te beoordelen.

**Beleidsalternatief 1b** betreft de investering in het risicofonds voor routeontwikkeling. Zoals vermeld in de rapportage staat het allerminst vast dat van een dergelijk fonds ook daadwerkelijk een groei van de hoeveelheid lijndienstpassagiers mag worden verwacht. De MKBA berekening heeft dan ook vooral het karakter van een what-if analyse. Indien de investering in het risicofonds

voor routeontwikkeling leidt tot een aantal lijndienstpassagiers oplopend tot 196.000 in 2025, dan leidt dat tot een positief MKBA saldo. Er zijn treden positieve reistijdeffecten voor passagiers op, alsmede een groei van de werkgelegenheid. Ook leidt een toename van het aantal lijndienstpassagiers tot een positief effect op de exploitatie van de luchthaven. Deze positieve effecten overtreffen de negatieve effecten van een dergelijke toename van vluchten en passagiers in termen van geluidhinder, emissies en investeringskosten samen.

**Beleidsalternatief 2** is het sluiten van de luchthaven per 2016. Kenmerkend voor dit beleidsalternatief is dat de grote investeringen (baanverlenging en 10 jaar storting in het agiofonds) reeds gedaan zijn, en hiermee 'verzonken' zijn. Uit onze analyse blijkt dat sluiting van de luchthaven tot een negatief MKBA saldo leidt, wat betekent dat dit een welvaartsverlies is voor de Noord-Nederlandse samenleving. In geval van sluiting is er sprake van een reistijdverlies voor passagiers die dan via een alternatieve luchthaven moeten reizen die verder weg ligt dan Groningen airport Eelde. Tevens betekent sluiting een verlies van werkgelegenheid. Ervan uitgaande dat zonder sluiting in het nulalternatief de luchthaven gematigd groeit, en dus ook de werkgelegenheid meegroeit, zou sluiting leiden tot op termijn een verlies van maximaal circa 420 directe en indirecte voltijds arbeidsplaatsen. Hier tegenover staat een afname van geluidhinder en emissies. Ten slotte geldt dat in het sluiten scenario de positieve kasstroom van de exploitant (exclusief afschrijvingen<sup>2,3</sup>) beëindigd wordt. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het geval van het SEO lage scenario (dus een lagere groei van het aantal passagiers) deze conclusies blijven staan.

Het overgrote deel van de effecten in de MKBA betreft effecten die optreden als gevolg van de commerciële luchtvaart. De effecten voor het lesverkeer en general aviation zijn relatief gering.

---

<sup>2</sup> CPB/PBL (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

<sup>3</sup> Fakton, BCI en SEO (2012), Werkinstructie 'van GREX naar MKBA'.



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Sinds december 2003 zijn de aandelen van Groningen Airport Eelde (GAE) NV in handen van vijf regionale partijen: de provincie Groningen (30%), de provincie Drenthe (30%), de gemeente Groningen (26%), de gemeente Assen (10%) en de gemeente Tynaarlo (4%). Vanuit hun hoedanigheid als aandeelhouder zetten de betrokken overheden zich in om de luchthaven te faciliteren in haar ontwikkeling. Vooral beleidsmatig, maar de afgelopen jaren ook financieel in de vorm van een agiostorting van ruim 1 miljoen euro per jaar als bijdrage in de exploitatie van GAE NV, gebaseerd op een overeenkomst met het Rijk uit 2001. Destijds is overeengekomen dat deze bijdrage jaarlijks voor een periode van 10 jaar zou worden ingebracht door de regionale aandeelhouders, te starten vanaf 1 januari 2003 en eindigend op 31 december 2012.

Een onderdeel van de afspraken met het Rijk is geweest het verlengen van de start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van 1800 naar 2500 meter. De kosten hiervan zijn door het Rijk gefinancierd. Na jarenlange juridische procedures is de baanverlening in april 2013 gerealiseerd.

*Inzet op groei: strategisch plan 'Werelden Verbinden'*

Met de baanverlenging is voor GAE een belangrijke voorwaarde voor toekomstige groei van de luchthaven gerealiseerd. De wijze waarop die groei tot stand dient te komen, is verwoord in het door het bestuur van GAE NV opgestelde strategisch plan 'Werelden Verbinden'. Dit plan is op 31 oktober 2013 openbaar gemaakt. Het businessplan bestrijkt een periode van 10 jaar (2013-2023) en voorziet een sterke groei in het aantal verbindingen en reizigers.

Om de groeiambitie te bewerkstelligen zijn er volgens het plan uitbreidingsinvesteringen nodig van in totaal € 17 miljoen. Per brief heeft het bestuur van GAE NV de aandeelhouders gevraagd om nu zorg te dragen voor:

- Een bijdrage van € 1 miljoen in een fonds voor routeontwikkeling;
- Financiering van voorgenomen korte termijn (2016) investeringen van € 7,5 miljoen, waarbij het gaat om uitbreiding van de passagiersterminal en nieuwbouw van de brandweerverzorging.

In totaal komt de nu gevraagde publieke bijdrage dan op € 8,5 miljoen euro.

*Onderzoek Noordelijke Rekenkamer*

Op 4 november 2013 heeft de Noordelijke Rekenkamer het rapport Provinciale Betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde uitgebracht. Hierin beschrijft de Rekenkamer welke publieke belangen ten grondslag liggen aan de provinciale participatie in GAE NV en op welke wijze de colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe in de periode 2004-2012 hebben gestuurd op het borgen van die belangen.

Daarnaast bevat de rapportage een analyse van het marktpotentieel van GAE en wordt een drietal ontwikkelscenario's voor de luchthaven geschetst, op basis van onderzoek uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek. SEO gaat hierbij uit van een laag, midden en hoog scenario. Bij het lage scenario wordt beargumenteerd dat er een reëel risico is dat Lelystad Airport zich tot concurrent ontwikkelt, wat zou leiden tot exploitatietekorten van de luchthaven, zelfs tot na 2030. Het midden scenario gaat uit van 'business as usual', waarin rond 2030 een rendabele exploitatie wordt bereikt. Het hoge groei scenario gaat er vanuit dat Ryanair zich verder ontwikkelt op GAE, wat leidt tot een

flinke groei in het aantal vliegbewegingen en reizigers en zorgt voor een positief exploitatieresultaat in 2023. Zie paragraaf 2.3 en de bijlage voor meer achtergrond over de SEO scenario's.

Dit roept de vraag op of het maatschappelijk verantwoord is om in de luchthaven te blijven investeren. De Noordelijke Rekenkamer concludeert daarbij dat de provincies Drenthe en Groningen de effecten van de luchthaven niet door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse hebben onderzocht.

Gezien deze achtergrond is er behoefte bij de aandeelhouders aan aanvullende informatie. Deze informatie dient als input voor de besluitvorming over de gevraagde publieke investeringsbijdrage. Het gaat dan in het bijzonder om een nader inzicht in de economische effecten van een dergelijke investering voor de regio.

Ecorys heeft hiervoor een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Hierbij worden de kosten en baten voor Noord-Nederland in kaart gebracht, volgens de meest recent geldende methodieken en richtlijnen, conform de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)<sup>4</sup>, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen<sup>5</sup> en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden<sup>6</sup>.

#### **Wat is een MKBA?**

Een kosten-batenanalyse is een instrument waarmee alle relevante effecten van een project worden bepaald voor (in dit geval) Noord-Nederland en met elkaar worden vergeleken. Het gaat dan zowel om effecten voor de direct betrokkenen (overheden, exploitant, gebruikers) als effecten voor diegenen die op een andere manier voor- of nadeel ondervinden van een project (bijvoorbeeld omwonenden, reizigers). Deze effecten worden zoveel mogelijk vertaald naar hun effecten op de welvaart van de betrokkenen, en worden over een reeks van jaren bepaald. De welvaartseffecten worden zoveel mogelijk uitgedrukt in geldtermen.

Het resultaat van de analyse is een overzicht van de effecten voor de Noord-Nederlandse samenleving, over een lange reeks van jaren. Door de toekomstige effecten te vertalen naar hun huidige waarde, kunnen effecten die op verschillende momenten in de tijd optreden bij elkaar worden opgeteld. Hierdoor kan inzicht worden verkregen in het netto effect op de welvaart van alle stakeholders binnen de Noord-Nederlandse grenzen samen.

## 1.2 Onderzoeksvraag

Kort samengevat stellen de eigenaren zich de vraag:

*Welk maatschappelijk rendement in termen van kosten en baten is verbonden aan eventuele nadere publieke investeringen in de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland?*

Deze onderzoeksvraag staat centraal bij het opstellen van de MKBA. Op verzoek van de opdrachtgever zijn de prognoses van SEO<sup>7</sup> als verkeersprognoses voor GAE gebruikt.

<sup>4</sup> CPB/PBL (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

<sup>5</sup> Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). KBA bij MIRT-verkenningen. Kader voor het invullen van de OEI-formats. September, 2012.

<sup>6</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteit (2013). De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. November, 2013.

<sup>7</sup> SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan. September 2013.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de probleemanalyse en bijbehorende oplossingsrichtingen. In hoofdstuk 3 worden de beschouwde effecten beschreven en hoofdstuk 4 zal de uitkomsten van de MKBA presenteren. In hoofdstuk 5 wordt de gevoeligheidsanalyse uitgewerkt en tot slot zullen in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen worden beschreven.

## 2 Probleemanalyse en oplossingsrichtingen

### 2.1 Probleemanalyse

#### *Inleiding*

In 2013 waren er op GAE 43.836 vliegbewegingen en 201.721 passagiers<sup>8</sup>. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat Transavia en Ryanair met ingang van het zomerseizoen van 2014 drie vluchten vanaf GAE gaan schrappen<sup>9</sup>. Daartegenover staat dat ArkeFly in het zomerseizoen van 2014 twee keer per week naar Antalya gaat vliegen.

De directe aanleiding voor de gevraagde MKBA ligt in het verzoek van het bestuur van GAE NV om, in eerste instantie, zorg te dragen voor een publieke investeringsbijdrage in faciliteiten op de luchthaven van € 7,5 miljoen aangevuld met een bijdrage in een risicofonds voor routeontwikkeling van € 1 miljoen. Dit maakt een totaal van € 8,5 miljoen. De begrote investeringen in faciliteiten op de luchthaven betreffen de realisatie van een nieuwe brandweerkazerne en uitbreiding van de passagiersterminal met circa 2.000 m<sup>2</sup>. Om te besluiten over deze extra publieke investering is inzicht in het maatschappelijke effecten van deze investering gewenst.

Op de achtergrond speelt echter een vergaande vraag, te weten: is de maatschappelijke waarde van de luchthaven dermate groot dat dit de financiële bijdrage van de regionale overheden, nu en in de toekomst, rechtvaardigt. Immers, uit de analyse van de Noordelijke Rekenkamer blijkt dat het nog lange tijd kan duren voordat de exploitatie van de luchthaven kostendekkend kan zijn. Deze exploitatieverliezen kunnen er toe leiden dat regionale partijen ook in de toekomst langere tijd financieel moeten bijdragen. De vraag dient zich dan ook aan wat het maatschappelijk rendement is van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland. Ook deze vraag zal moeten worden beantwoord.

Anderzijds is na vele jaren onlangs eindelijk de baanverlenging gerealiseerd. Het ligt dus voor de hand om deze investering ook zo goed mogelijk uit te nutten en zodoende de werkgelegenheid op en rond de luchthaven verder te stimuleren. Dit aspect dient in de analyse dan ook een volwaardige plaats te krijgen.

Concreet betekent dit dat de opzet van de gevraagde maatschappelijke kosten-batenanalyse zodanig dient te zijn dat de verschillende vragen goed beantwoord kunnen worden. Dit stelt eisen aan de definiëring van de alternatieven en de verschillende effecten die in kaart worden gebracht.

#### *Probleemanalyse*

Op basis van deze onderzoeksvragen kan de probleemanalyse als volgt worden beschreven.

Het bestuur van de luchthaven geeft aan dat de huidige passagiersterminal reeds bij het huidige passagiersniveau niet voldoet tijdens piekmomenten (zomer) waardoor uitbreiding noodzakelijk is. Daarnaast verwacht het bestuur de komende jaren meer een groei in termen van het aantal vluchten en reizigers dat de luchthaven moet verwerken. Er staat derhalve druk op de bestaande faciliteiten en die druk zal bij groei (bijvoorbeeld conform het SEO middenscenario) verder toenemen, waardoor er knelpunten zullen ontstaan bij de reizigersafhandeling die leiden tot langere wachttijden voor reizigers.

<sup>8</sup> GAE NV (2014). Statistieken 2013.

<sup>9</sup> RTV Drenthe (2013). Ryanair en Transavia schrappen vluchten vanaf Eelde. 16 december 2013, <http://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/transavia-en-ryanair-schrappen-vluchten-vanaf-eelde>

Nieuwbouw van de brandweer is volgens het management noodzakelijk omdat de huidige voorziening zwaar gedateerd is. Daarnaast geeft zij aan dat de aanrijtijd sinds de baanverlenging in 2013 langer is geworden, waardoor het risico dat de norm voor de aanrijtijd van 3 minuten niet gehaald wordt, is vergroot. Wanneer de norm (structureel) niet gehaald wordt, kunnen er mogelijke implicaties met betrekking tot de regelgeving optreden. Hierbij dient te worden aangetekend dat er nu geen aanwijzingen zijn dat de norm structureel niet zal worden gehaald. Bij realisatie van een nieuwe brandweerkazerne kan daarnaast mogelijk een besparing op de exploitatiekosten van de brandweer worden bereikt door de nieuwbouw van de brandweer te koppelen aan de nieuwbouw van faciliteiten voor de traumaheli van het Mobiel Medisch Team van het UMCG en een nieuwe standplaats voor UMCG Ambulancezorg (die nu zijn gevestigd op het bedrijventerrein Vriezerbrug te Vries). Voor een nadere toelichting, zie paragraaf 3.2.3.

Op basis van bovenstaande is beleidsalternatief 1a geformuleerd (zie paragraaf 2.3).

Los van de faciliteiten kan de luchthaven meer vluchten verwerken dan momenteel het geval is. Er is echter een extra inspanning nodig om die extra vluchten in de vorm van extra lijndiensten te realiseren. Op basis hiervan is beleidsalternatief 1b geformuleerd (zie paragraaf 2.3).

Er wordt dus gevraagd of de aandeelhouders zorg kunnen dragen voor een investering van € 8,5 miljoen en er is het risico op een langdurig exploitatietekort. Dat betekent dat er (opnieuw) publieke middelen geïnvesteerd zullen moeten worden in GAE. De aandeelhouders zouden graag inzichtelijk willen hebben wat de maatschappelijke kosten en baten van GAE zijn voor Noord-Nederland, om ten aanzien van deze vragen een goede afweging te kunnen maken. Op basis hiervan is beleidsalternatief 2 geformuleerd (zie paragraaf 2.3).

## 2.2 Het nulalternatief

In een MKBA worden project- of beleidsalternatieven vergeleken met een nulalternatief. Het nulalternatief is de meest waarschijnlijke situatie zonder grootscheepse maatregelen zoals in de beleidsalternatieven worden verkend, en vormt de referentiesituatie waartegen de twee alternatieven worden afgezet. Bij elke maatschappelijke kosten-batenanalyse geldt dat het belangrijk is dat de beleidsalternatieven en nulalternatief die worden bestudeerd goed gedefinieerd worden. Zo ook bij deze MKBA, vooral omdat het hier niet gaat om de vraag of de luchthaven er moet komen. Immers, de luchthaven ligt er al decennia, en er is recent geïnvesteerd in baanverlenging. De aandeelhouders staan nu voor de vraag of de maatschappelijke baten de nadere publieke investeringen kunnen rechtvaardigen, en willen daarbij weten wat het maatschappelijk rendement is dat de luchthaven in zijn algemeenheid brengt voor de Noord-Nederlandse samenleving.

Het vaststellen van het nulalternatief is geen sinecure. De luchthaven is al jaren operationeel, er is recent een baanverlenging tot stand gebracht, en het bestuur van GAE NV heeft een groeistrategie gepresenteerd. Daartegenover staat dat het rapport van de Noordelijke Rekenkamer waarschuwt voor de mogelijke risico's, in termen van tegenvallende reizigersaantallen met dito exploitatieverliezen als gevolg. Dit zal ook in de toekomst vragen op werpen of deze exploitatieverliezen gedekt moeten worden uit de publieke middelen. Het nulalternatief kan als volgt worden geformuleerd:

**Nulalternatief:** de aandeelhouders van GAE NV leveren een maximale inspanning met minimale besteding van publieke middelen om de luchthaven open te houden. De directie van GAE NV gaat

vanuit eigen middelen van de vennootschap inzetten op acquisitie van nieuwe verbindingen. Er worden geen korte termijn investeringen gedaan ter waarde van € 8,5 miljoen.

### 2.3 Oplossingsrichtingen en beleidsalternatieven

Het doel van deze MKBA is om inzicht te krijgen in het maatschappelijk rendement in termen van kosten en baten voor eventuele nadere publieke investeringen in de ontwikkeling van GAE. Om hier een goed inzicht in te krijgen, is het van belang om zowel de korte termijn investering van 8,5 miljoen euro in een beleidsalternatief te zetten, als het alternatief dat de luchthaven op korte termijn zou moeten sluiten. Op deze manier wordt zowel de maatschappelijke meerwaarde van de investering van 8,5 miljoen euro duidelijk, evenals het maatschappelijk rendement van de luchthaven zelf.

Er is voor gekozen om de effecten van de investeringen in de brandweerkazerne en passagiersterminal enerzijds en in het risicofonds voor routeontwikkeling anderzijds apart te laten zien. De reden is dat de causaliteit tussen de investering in het risicofonds en de door de luchthaven hieraan gekoppelde verwachting dat dit moet leiden tot uiteindelijk circa 200.000 lijndienstpassagiers diffuus is. Aangezien dit een relatief forse impact heeft op de prognose van het aantal vluchten en reizigers (en dus ook de reistijdwinst en externe effecten) is besloten om alternatief 1 te splitsen. Dit leidt tot de volgende drie beleidsalternatieven:

- **Beleidsalternatief 1a:** de gevraagde € 7,5 miljoen investeren in verbetering en uitbreiding van de terminal en in een onderkomen voor de luchthavenbrandweer.
- **Beleidsalternatief 1b:** de gevraagde € 1 miljoen investeren in een risicofonds voor routeontwikkeling. We nemen aan dat hierdoor extra lijndienstvluchten en –passagiers worden aangetrokken. Zoals gezegd, is de causaliteit tussen het fonds en het daadwerkelijk realiseren van lijnvluchten diffuus. Er verandert door het fonds niets aan de markt of het achterland. Ook kan het zijn dat airlines weer stoppen met een lijnvlucht, waarvan de onrendabele top uit het routefonds werd gedekt, als het fonds op is. De MKBA voor dit alternatief heeft dus vooral het karakter van een 'what-if' analyse.
- **Beleidsalternatief 2:** sluiten van de luchthaven op korte termijn (2016). Met dit alternatief kan de meerwaarde van de luchthaven worden bepaald vergeleken met de situatie dat de luchthaven op korte termijn zou moeten sluiten. Juist vanwege deze meerwaarde inschatting gaan we ervan uit dat in dit beleidsalternatief geen alternatieve ontwikkelingen op het terrein zullen plaatsvinden.

Door een scenario van onmiddellijke sluiting van de luchthaven te vergelijken met het nulalternatief, krijgt men inzicht wat de meerwaarde is van het open houden van de luchthaven. Het gaat dan met name om werkgelegenheid, en daarnaast de langere reistijd voor reizigers en daartegenover de hogere geluidhinder en emissies. Dit geeft dus een antwoord op de vraag wat het maatschappelijk rendement is van de luchthaven voor Noord-Nederland.

Het vergelijken van beleidsalternatief 1a of 1b met het nulalternatief geeft antwoord op de vraag of het maatschappelijk (economisch) rendabel is om deze investeringen in brandweerkazerne en terminal (beleidsalternatief 1a) danwel routefonds (beleidsalternatief 1b) te doen.

Momenteel is niet bekend hoeveel op welk moment zou moeten worden geherinvesteerd in het nulalternatief om de luchthaven open te houden. Om deze reden is de analyse periode voor beleidsalternatief 2 bekort, tot circa 15 jaar (tot en met 2030). Impliciet is dus verondersteld dat de luchthaven zonder herinvestering nog 15 jaar operationeel kan zijn. Het eindjaar van de effecten is

dus gesteld op 2030. Daarbij is tevens aangenomen dat eventuele exploitatietekorten vanuit het liquide vermogen van GAE NV kunnen worden gefinancierd (al dan niet aangevuld op basis van externe financiering). In een gevoeligheidsanalyse bekijken we wat het effect op de uitkomst van de MKBA is als de luchthaven nog 25 jaar vooruit kan zonder herinvestering.

#### *Verschillende scenario's*

Op verzoek van de opdrachtgever worden de drie groeiscenario's van SEO gebruikt<sup>10</sup>:

- SEO Laag (Lelystad ontwikkelt zich): waarin wordt verondersteld dat Lelystad Airport tot ontwikkeling komt, waarna het low cost carrierverkeer van GAE in 2018 naar Lelystad verhuist.
- SEO Midden (Business as usual): waarbij voor alle verkeerssegmenten wordt uitgegaan van voorspellingen van Airbus en Boeing ten aanzien van de gemiddelde groei van het intra-Europese vliegverkeer tot 2031 (3,5% per jaar).
- SEO Hoog (Ryanair breidt uit): waarin wordt verondersteld dat een low cost carrier van het kaliber Ryanair zich sterk ontwikkelt op GAE.

In de bijlage is een uitgebreidere beschrijving van de SEO-scenario's opgenomen. Afhankelijk van het aantrekken van nieuwe vluchten (dus per scenario verschillend) zal er al dan niet voldoende dekking zijn van de operationele kosten en zullen herinvesteringen mogelijk zijn.

Dit betekent dat het nulalternatief een verschillende invulling heeft in de verschillende scenario's. In alle scenario's neemt het aantal vluchten in het nulalternatief toe. Hierdoor zullen de operationele kosten en opbrengsten toenemen, alsook de overlast voor de omwonenden. Daarnaast zal er in het nulalternatief sprake zijn van herinvesteringen in de faciliteiten. De mogelijkheid om die herinvestering uit eigen middelen te dekken hangt mede af van het scenario.

Op basis van nieuwe feiten eind 2013 (het schrappen van vluchten door Transavia en Ryanair en een tweewekelijkse extra vlucht van ArkeFly), heeft SEO aangegeven dat er waarschijnlijk vertraging zit in hun scenario's van circa twee jaar.

Het Rekenkamer rapport geeft aan dat het laagscenario, waarin Lelystad zich ontwikkelt als concurrent van GAE, een scenario is waarmee serieus rekening moet worden gehouden. Echter, men kan zich afvragen of binnen een dergelijk scenario er daadwerkelijk een investeringsvraag op tafel zou komen. Om die reden is in overleg met de opdrachtgever besloten om uit te gaan van het SEO middenscenario als basis voor de verkeersontwikkeling. In de gevoeligheidsanalyse bekijken we het effect van het SEO laagscenario op de uitkomsten van de MKBA. Overigens wijkt ook het SEO middenscenario fors af ten opzichte van de door GAE geschetste ambitie in het strategisch plan.

**Tabel 2.1** Vervoersprognoses GAE NV en SEO (x1.000)

	2013	2018	2023	2025	2030
Strategie GAE NV vliegbewegingen	48	60	66		
Strategie GAE NV passagiers	175	379	597		
SEO Hoog scenario vliegbewegingen	46	63	67	69	73
SEO Hoog scenario passagiers	205	393	538	596	812
SEO Midden scenario vliegbewegingen	46	62	66	67	71
SEO Midden scenario passagiers	205	243	289	307	362

<sup>10</sup> SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan, September 2013.

	2013	2018	2023	2025	2030
SEO Laag scenario vliegbewegingen	46	62	65	66	70
SEO Laag scenario passagiers	205	177	211	224	265

Samengevat stellen we de volgende beleidsalternatieven voor, die elk bestaan uit een alternatief en een vervoersprognose.

**Tabel 2.2 De beleidsalternatieven, scenario's en inzichten**

Alternatief =	Beleidsalternatief +	Vervoersprognose	--> leidt tot inzicht in:
Nulalternatief	Maximale inspanning met minimale besteding van publieke middelen in GAE <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen investering op korte termijn</li> <li>- Luchthaven blijft open door maximale inspanning aandeelhouders met minimale besteding publieke middelen</li> </ul>	SEO midden scenario	-
Alternatief 1a	Het vliegveld investeert € 7,5 miljoen gefinancierd uit publieke middelen in GAE voor uitbreiding terminal en nieuwe brandweerkazerne	SEO midden scenario	Netto maatschappelijk effect van publiek investeren in uitbreiding terminal en nieuwe brandweerkazerne GAE
Alternatief 1b	Het vliegveld investeert € 1.0 miljoen gefinancierd uit publieke middelen in GAE voor het risicofonds voor routeontwikkeling	SEO midden scenario	Netto maatschappelijk effect van publiek investeren in risicofonds voor routeontwikkeling voor GAE
Alternatief 2	De aandeelhouders gaan over tot sluiting van de luchthaven per 2016	SEO midden scenario	Netto maatschappelijk effect van de luchthaven

## 2.4 Gevoeligheidsanalyses

Naast het doorrekenen van het nulalternatief en de twee beleidsalternatieven op basis van de SEO midden scenario's, zijn er ook drie gevoeligheidsanalyses worden uitgevoerd. De eerste gevoeligheidsanalyse zal een doorrekening van de MKBA voor het SEO laag scenario zijn, waar de tweede gevoeligheidsanalyse juist een doorrekening van de MKBA voor het SEO hoog scenario. De derde gevoeligheidsanalyse betreft een veronderstelling dat er na het eindjaar van de SEO verkeersvoorspelling nog 10 jaar een extra groei van 3,5% plaats vindt. In het SEO midden scenario wordt in de hoofdanalyse een prognose voor het vliegverkeer gegeven tot en met 2030, daarna wordt het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers constant verondersteld, aangezien er geen prognoses beschikbaar zijn voor verder in de toekomst. Een vierde gevoeligheidsanalyse ten slotte bekijkt wat het effect is op de uitkomst van de MKBA indien er wordt uitgegaan dat er 25 jaar zonder herinvestering kan worden gedaan in plaats van 15 jaar.



### 3 Beschouwde effecten

In dit hoofdstuk worden de effecten beschreven die we voorstellen om mee te nemen in de MKBA. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen directe effecten (effecten voor de eigenaar, exploitant of gebruiker) en indirecte effecten (effecten die optreden omdat de direct betrokkenen hun baten doorgeven aan anderen, bijvoorbeeld door verlaging van prijzen of een hogere consumptie). Vervolgens wordt beschreven wat het effect is voor de referentiesituatie (nulalternatief) en de twee beleidsalternatieven (investeren in GAE en sluiten van GAE).

In onderstaande tabel worden de belangrijkste projecteffecten voor de MKBA Groningen Airport Eelde weergegeven.

Tabel 3.1 Overzicht belangrijkste effecten

	Direct	Indirect	Extern
Luchthavenvoorzieningen en terrein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringskosten</li> <li>• Reistijdwinsten passagiers</li> <li>• Reis- en transportkosten passagiers</li> <li>• Reiscomfort passagiers</li> <li>• Effect voor exploitant</li> <li>• Effecten voor de traumaheli</li> <li>• Effect voor vliegscholen en GA operators en gebruikers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeidsmarkt</li> <li>• Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat</li> <li>• Effect op woonklimaat</li> <li>• Katalysator voor (andere) investeringen in onroerend goed</li> <li>• Bijdrage aan vitale regio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fijnstof/stikstof</li> <li>• Geluid</li> <li>• (Externe) veiligheid</li> <li>• Verstoring</li> <li>• Ruimtebeslag , landschap</li> </ul>

#### 3.1 Algemene aannames

##### *Scope van het onderzoek*

Op verzoek van de opdrachtgever worden de maatschappelijke kosten en baten voor Noord-Nederland in kaart gebracht. Op nationaal niveau zijn er ook een aantal effecten te verwachten die buiten de scope van deze studie vallen. In het kader hieronder worden deze kort toegelicht.

##### **Wat zijn de aanvullende kosten en baten op nationaal niveau?**

Vergeleken met een MKBA op niveau van Noord-Nederland zijn er aanvullende reistijdwinsten en effecten voor het reiscomfort voor reizigers uit de rest van Nederland. Daarnaast zijn er werkgelegenheidseffecten voor de rest van Nederland en zijn er ook externe effecten op het gebied van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en geluid. Deze effecten kunnen tegengesteld zijn aan het effect voor Noord-Nederland. Ter illustratie: in beleidsalternatief 2, leidt sluiting van de luchthaven tot minder geluidhinder voor de regio rondom de luchthaven. Indien reizigers via andere luchthavens elders in Nederland reizen, en daar dus meer vluchten plaatsvinden, vindt daar dus meer geluidshinder plaats.

### **Wat zijn de aanvullende kosten en baten op internationaal niveau?**

Vergeleken met een MKBA op nationaal niveau zijn er aanvullende reistijdwinsten en effecten voor het reiscomfort voor reizigers uit Duitsland. Daarnaast zijn er aanvullende werkgelegenheidseffecten voor Duitsland en zijn er ook aanvullende externe effecten op het gebied van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en geluid.

#### *Discontovoet*

Om de toekomstige kosten en baten te kunnen vergelijken met baten en kosten die op kortere termijn gerealiseerd worden, zal gebruik worden gemaakt van een zogenaamde discontovoet. De discontovoet is een rentepercentage waarmee de kosten en baten worden vertaald naar hun huidige waarde ("contant worden gemaakt"). De resulterende contante waarden van kosten respectievelijk baten kunnen vervolgens worden vergeleken.

In Nederland wordt een risicovrije discontovoet van 2,5 procent voorgeschreven, in combinatie met een project specifieke opslag. Indien deze laatste niet bekend is, wordt hiervoor standaard 3 procent gehanteerd. De gehanteerde discontovoet zal dan 5,5% bedragen<sup>11</sup>.

#### *Prijspeil*

Alle effecten zullen worden uitgedrukt in prijzen van één jaar, bij voorkeur 2013; ook effecten in bijvoorbeeld het jaar 2043 of in 2067 zullen prijspeil 2013 kennen. Er wordt dus gerekend met zogenaamde reële prijzen, zonder rekening te houden met inflatie. Alle prijzen zullen worden uitgedrukt in marktprijzen, dus inclusief BTW.

Voor het prijspeil wordt rekening gehouden met de laatste consumentenprijsindex (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Deze neemt 2006 als basisjaar (CPI=100) en de meest recente waarde bedraagt 112,10 (oktober 2013).

#### *BTW*

De investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten worden daarnaast weergegeven als marktprijzen, dus inclusief BTW. Als BTW-percentages wordt 17,5% gehanteerd<sup>12</sup>.

#### *Reistijdwaardering*

Voor de reistijdwaardering (Value of Time) van de reizigers die naar GAE of een alternatieve luchthaven rijden, zijn de meest recente cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) gebruikt: de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden (2013).

#### *Overige kengetallen*

Er zijn diverse effecten te verwachten waarvoor geen marktprijzen voorhanden zijn. Voor het waarderen van dergelijke effecten zal waar mogelijk gebruik worden gemaakt van kengetallen. De website van het Steunpunt Economische Evaluatie (SEE) van Rijkswaterstaat geeft een recent overzicht van dergelijke kengetallen. Deze zullen in principe worden gehanteerd, tenzij er betere of meer recente kengetallen beschikbaar zijn.

#### *Zichtperiode*

Een ander uitgangspunt betreft de zichtperiode. Aangezien er ook in het verleden al publieke investeringen in GAE zijn gedaan, ligt het voor de hand dat de effecten kunnen zich dan ook over een lange periode uitspreiden. In de MKBA zullen de baten voor de gehele technische levensduur van de investering ("eeuwigdurend") worden beschouwd, waarvoor om praktische redenen in

<sup>11</sup> Ministerie van Financiën (2007). Actualisatie van de discontovoet.

<sup>12</sup> CPB (2011), de BTW in kosten-batenanalyses.

Nederland standaard een periode van 100 jaar wordt gehanteerd. Voor de werkgelegenheid wordt één zichtjaar gehanteerd: 2030. Deze sluit het best aan bij de beschikbare prognosecijfers, de documenten en de modelinstrumenten die worden gebruikt om effecten te berekenen. Voor de overige jaren worden de effecten ook doorgerekend, waarbij gebruikt wordt gemaakt van interpolatie. De effecten na 2030 worden constant gehouden. Een uitzondering is het alternatief sluiting: hierbij wordt 2030 als eindjaar voor de effecten genomen. Dit heeft te maken met de aanname dat de luchthaven in het nulalternatief naar verwachting nog zo'n 15 jaar operationeel kan blijven zonder herinvesteringen, dus tot ongeveer 2030. Om de sluiting hier tegen af te zetten, wordt als eindjaar voor de effecten dus ook 2030 genomen.

## 3.2 Directe effecten

De belangrijkste directe effecten vormen de effecten voor de exploitant, de besparing in reistijd en kosten en verhoging van het comfort voor de reiziger. Daarnaast zijn er effecten voor de traumaheli, de aanwezige vliegscholen en de General Aviation (GA) operators en gebruikers.

### 3.2.1 Effecten voor de exploitant

#### *Effect op het exploitatiesaldo*

De effecten voor de exploitant is het effect op het exploitatieresultaat van GAE NV in elk van de beleidsalternatieven. Hiervoor is gebruik gemaakt van de analyse van SEO (2013), die in hun rapportage heeft uitgerekend wat het operationeel resultaat van de exploitant is voor een aantal steekjaren. De conclusie van SEO is dat het een aantal jaren duurt voordat GAE NV positieve exploitatiecijfers (na afschrijvingen) schrijft.

Zoals in de recente CPB/PBL richtlijn voor MKBA's (2013)<sup>13</sup> en onderliggende werkwijzer<sup>14</sup> wordt aangegeven, kan een dergelijke exploitatieanalyse niet integraal worden overgenomen in de MKBA. Belangrijke noodzakelijke bewerkingen zijn:

- De analyse moet in marktprijzen zijn. Ecorys heeft hiervoor belastingen (BTW) toegevoegd aan de exploitatieanalyse van SEO.
- De analyse moet exclusief afschrijvingskosten zijn. In een MKBA wordt uitgegaan van het 'sunk costs' principe, ofwel investeringen uit het verleden zijn niet meer relevant voor de MKBA.

Daarnaast moet de analyse in constante prijzen zijn, wat het geval is voor de SEO analyse.

In onderstaande tabel wordt de netto contante waarde van het exploitatieresultaat voor elk van de drie beleidsalternatieven gepresenteerd, waarbij bovenstaande correcties zijn toegepast op de cijfers voor het SEO midden scenario. De mogelijke extra kosten van de luchtverkeersleiding zitten hier niet bij<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> CPB/PBL (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

<sup>14</sup> Fakton, BCI en SEO (2012), Werkinstructie 'van GREX naar MKBA'.

<sup>15</sup> Er komt mogelijk een nieuw bekostigingssysteem voor de Nederlandse luchtverkeersleiding (Rijksoverheid (2013). Nieuwe beleid met betrekking tot het heffingenbeleid voor plaatselijke luchtverkeersdienstverlening.)

**Tabel 3.2** Effect op exploitatieresultaat GAE NV (Netto contante waarde ten opzichte van het nulalternatief), SEO midden scenario

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal	Alternatief 1b – Investering routefonds,	Alternatief 2 – Sluiting
Effect op exploitatieresultaat	€ 0	€ 31,6 miljoen	€ -9,2 miljoen

Het effect op het exploitatieresultaat is nul voor beleidsalternatief 1a ten opzichte van het nulalternatief. Immers, de investering in de terminal leidt niet direct tot extra revenuen voor de operator. Wel zijn er extra onderhoudskosten. Deze worden hieronder apart weergegeven. Voor beleidsalternatief 1b geldt dat de extra lijndiensten leiden tot hogere opbrengsten (havengelden, parkeren e.d.), maar ook tot hogere kosten, welke door Ecorys zijn ingeschat op basis van de SEO analyse. Het saldo is echter positief. Voor beleidsalternatief 2 geldt dat bij sluiting de positieve kasstroom van de luchthaven beëindigd wordt, wat maatschappelijk economisch een negatieve baat van € 9,2 miljoen tot 2030 betekent.

#### *Kosten nulalternatief*

In het nulalternatief zijn erop enig moment investeringen nodig in de gebouwen, de landingsbaan en overige faciliteiten. Deze treden ook op in beleidsalternatieven 1a en 1b. Daarmee vallen ze voor deze twee alternatieven weg tegen de kosten in het nulalternatief. Er zijn immers geen meerkosten in beleidsalternatief 1a en 1b.

Voor beleidsalternatief 2 is de zichtperiode 15 jaar, en stopt dus voordat dergelijk herinvesteringen nodig zouden zijn.

#### *Kosten beleidsalternatieven 1a en 1b*

De belangrijkste kosten vormen de investeringskosten voor nieuwe faciliteiten van 8,5 miljoen euro. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende componenten:

- 2,55 miljoen euro voor een investering in een nieuwe brandweerkazerne;
- 4,97 miljoen euro voor een investering in uitbreiding van de terminal;
- 1 miljoen euro voor een risicofonds voor routeontwikkeling.

De publieke bijdrage van 1 miljoen euro voor het risicofonds voor routeontwikkeling is een onderdeel van de totale investering. Het streven is om ook 1 miljoen euro privaat te investeren. Momenteel zit er nog wat geld in het fonds, en wij nemen (conservatief) aan dat er nog 500.000 euro door private partijen wordt bijgedragen. Aangenomen is dat alle kosten in 2015 worden gemaakt en dat er effecten optreden vanaf 2016.

De additionele beheer- en onderhoudskosten voor de nieuwe brandweerkazerne en de nieuwbouw van faciliteiten voor de traumaheli bedragen 85.000 euro per jaar, aldus GAE NV. Helaas kan er door GAE NV geen onderscheid worden gemaakt tussen beide gebouwen. De kosten voor onderhoud en beheer voor de nieuwbouw van faciliteiten voor de traumaheli worden door deze organisaties gedragen. Hiervan is ook nog geen exacte calculatie gemaakt. Wellicht kan er sprake zijn van een beperkt inkoopvoordeel samen met UMCG. Interessanter is het als GAE NV en het UMCG er in slagen om bepaalde taken te gaan combineren (brandwacht, onderhoudsvoertuigen e.d.), maar dat is nog in een te pril stadium om te kwantificeren.

Een meer optimale locatie voor de brandweerkazerne draagt bij aan het vergroten van de veiligheid van GAE. De kans dat de norm voor de aanrijtijd gehaald wordt, kan namelijk worden vergroot

wanneer de nieuwbouw dichterbij de landingsbaan wordt gerealiseerd. Dit is een maatschappelijk effect, maar deze kunnen wij echter niet kwantificeren.

In de MKBA worden de investeringskosten voor de brandweerkazerne en de terminal en de additionele beheer- en onderhoudskosten meegenomen inclusief een gehanteerd BTW-percentage van 17,5%<sup>16</sup>.

Tot slot kan er bij de nieuwbouw van de brandweerkazerne wellicht een efficiëntie- en effectiviteitswinst bij de circa 20 brandweermannen worden bereikt. Voorheen deden zij namelijk nog veel nevenactiviteiten, maar door de baanverlenging moeten zij meer paraat staan om zo snel mogelijk te kunnen uitrukken en zo de norm voor de aanrijtijd te kunnen halen. Wanneer de nieuwe brandweerkazerne dichterbij de start- en landingsbaan wordt geplaatst, kan het brandweerpersoneel wellicht effectiever en efficiënter worden ingezet. We zijn niet in staat om dit effect te kwantificeren.

### 3.2.2 Effecten op de reistijd, reiskosten en comfort voor de reiziger

Een belangrijke baten van de aanwezigheid van GAE is de besparing in reistijd en –kosten voor Noord-Nederlanders. Wanneer GAE er niet zou zijn, moeten zij namelijk gebruik maken van een andere luchthaven, bijvoorbeeld Schiphol. Om deze besparing te kunnen bepalen, moet worden achterhaald wat de extra reistijd is van Noord-Nederlanders wanneer zij gebruik zouden maken van een alternatieve luchthaven. Daarnaast moet rekening gehouden worden met enkele factoren. Elhorst noemt in een eerdere studie<sup>17</sup> onder andere:

- Extra reistijd vanwege congestie rond Schiphol;
- De verhouding zakelijk verkeer en niet-zakelijk verkeer (waarbij een verhouding is aangenomen van 20% zakelijk verkeer en 80% niet-zakelijk verkeer, een percentage dat zowel door SEO als door GAE zelf als aannemelijk wordt beschouwd);
- Het aandeel van reizigers in het totaal aantal reizigers op GAE dat niet afkomstig is uit Noord-Nederland;
- Het aandeel van reizigers dat in het geheel afziet van het doen van vliegvluchten bij het sluiten van GAE;
- Eventueel tijdverlies als gevolg van extra tijd tussen aankomst op Schiphol per auto / OV en vertrek per vliegtuig.

Wij hebben een overzicht gemaakt van het aantal inwoners per gemeente in de primaire catchment area van GAE. Per gemeente hebben we de reistijd en reisafstand naar GAE bepaald via Google Maps, evenals de (extra) reistijd en reisafstand naar mogelijke alternatieve luchthavens.

Vervolgens hebben we het aantal reizigers per jaar over de verschillende gemeenten verdeeld. Volgens het InterVISTAS rapport<sup>18</sup> is het primaire marktgebied rondom GAE als volgt verdeeld:

- Groningen: 4,1%
- Amsterdam: 70,4%
- Bremen: 11,0%
- Düsseldorf: 6,9%
- Hannover: 2,1%
- Hamburg: 1,4%
- Weeze: 1,0%
- Münster: 0,9%

<sup>16</sup> CPB (2011), de BTW in kosten-batenanalyses.

<sup>17</sup> Paul Elhorst (2013). De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland volgens SEO scenario's

<sup>18</sup> InterVISTAS Consulting Group (2013). Groningen Airport Eelde; Air Service Development Strategy.

- Eindhoven: 0,8%
- Dortmund: 0,7%
- Rotterdam: 0,5%

In de situatie dat er geen luchthaven meer is, gaat een groot deel van deze reizigers gebruik maken van een alternatieve luchthaven. Het deel van de reizigers dat afziet van een vliegreis, hebben we berekend via een prijselasticiteit: bij 10% hogere gegeneraliseerde reiskosten, gaat van de zakelijke reizigers 5% niet meer reizen en van de niet-zakelijke reizigers 15%<sup>19</sup>. Voor het bepalen van de gegeneraliseerde reiskosten hebben wij onderscheid gemaakt tussen zakelijke reizigers en niet-zakelijke reizigers. Daarbij hebben we de volgende factoren meegenomen:

- De reistijdwaardering per passagier op basis van de gemiddelde reisduur;
- De reiskosten per passagier op basis van de gemiddelde reisafstand;
- De (extra) ticketkosten per passagier, waarbij we zijn uitgegaan van de analyse van Elhorst, die een gemiddelde enkele reis vanaf GAE heeft bepaald op 136,63 euro en vanaf een alternatieve luchthaven op 126,63 euro.

Verder hebben wij op basis van dezelfde verdeling als hierboven, maar dan zonder GAE, aangenomen dat de overgebleven reizigers volgens de volgende verdeling naar alternatieve luchthavens gaan rijden:

- Amsterdam: 73,5%
- Bremen: 11,5%
- Düsseldorf: 7,2%
- Hannover: 2,2%
- Hamburg: 1,4%
- Weeze: 1,1%
- Münster: 0,9%
- Eindhoven: 0,9%
- Dortmund: 0,7%
- Rotterdam: 0,5%

Het is van belang om hierbij te benoemen dat er géén rekening is gehouden met de mogelijke ontwikkeling van Lelystad Airport en luchthaven Twente. Hierover is momenteel nog geen definitief (investerings)besluit genomen en daarnaast is niet bekend hoeveel personen uit de primaire catchment area van deze luchthavens gebruik zullen maken. De luchthavens Groningen Airport Eelde, Lelystad en Twente hebben deels overlappende verzorgingsgebieden. In de gevoeligheidsanalyse wordt door toepassing van het SEO laag scenario overigens wel geprognosticeerd welke effect de ontwikkeling van Lelystad zou kunnen hebben op de prognose van de totale ontwikkeling van het verkeer op GAE.

Voor de overgebleven reizigers kan vervolgens de extra reistijd naar de alternatieve luchthaven worden bepaald. Vervolgens zijn de volgende aannames gedaan:

- 20% van de reizigers komt uit het buitenland en 10% van de reizigers is woonachtig buiten Noord-Nederland. Het aandeel Noord-Nederlandse reizigers bedraagt  $0,8 \cdot 0,9 = 72\%$ ;
- Alle reizigers gaan per auto naar de luchthaven, aangezien sommige reizigers per OV reizen, maar andere reizigers zowel gebracht als gehaald worden (wat zorgt voor 4 autoritten per passagier). Wel is er gecorrigeerd voor de bezettingsgraad per auto, waarbij onderscheid is gemaakt tussen zakelijke en niet-zakelijke reizigers;
- Voor zowel GAE als alternatieve luchthavens wordt voor vergelijkbare vluchten een advies gegeven om (minimaal) 2 uur voor vertrek aanwezig te zijn;

<sup>19</sup> Bron: KiM (2012). De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem.

- Voor de reizigers die naar Schiphol reizen, is een extra reistijd van 15 minuten genomen voor het vervoer van de parkeerplaats naar de terminal;
- Voor de reizigers die vanaf Schiphol reizen, is aangenomen dat de negatieve effecten als gevolg van de extra looptijd voor reizigers van de vertrekhal naar de gate kan worden gecompenseerd door de positieve effecten voor reizigers als gevolg van de aanwezigheid van vele (belastingvrije) winkels en andere faciliteiten op Schiphol;
- Er is onderscheid gemaakt in reistijdwaardering voor zakelijke en niet-zakelijke reizigers;
- Het aandeel van reizigers dat in het geheel afziet van het doen van vliegvluchten bij het sluiten van GAE, waarbij hun reistijdverlies volgens de rule of half<sup>20</sup> wordt meegenomen.

Samenvattend kan het volgende overzicht gegeven worden van het reistijd- en kosteneffect ten opzichte van het nulalternatief.

**Tabel 3.3 Reistijd en –kosteneffect (Netto contante waarde t.o.v. nulalternatief)**

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Reistijd en –kosten effect zakelijke reizigers	€ 0	€ 57,1	€ -30,8
Reistijd en –kosten effect niet-zakelijke reizigers	€ 0	€ 57,3	€ -28,2

In de bepaling van de reistijd en –kosten is geen rekening gehouden met een effect op de reisbetrouwbaarheid. In principe kan worden verondersteld dat er rondom Schiphol meer congestie is en dus een hogere onzekerheid dat een reiziger op tijd aan komt op de bestemming. Aan de andere kant adviseert Schiphol ook om ruim van te voren aanwezig te zijn, zodat een reiziger minder risico loopt op het missen van de vlucht. Wel zou je effecten voor de extra wachttijd voor reizigers kunnen veronderstellen, maar zoals al eerder gemeld, vinden veel reizigers het ook aantrekkelijk om op Schiphol te zijn, vanwege de vele aanwezige faciliteiten. Daarnaast ontbreekt volgens de publicatie van het KiM inzake de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden goede informatie over de effecten van beleidsmaatregelen op de betrouwbaarheid van reistijden<sup>21</sup>. Daardoor adviseert KiM om betrouwbaarheidseffecten in andere projecten dan wegenprojecten niet mee te nemen.

Tot slot is er een effect op het comfort voor de reiziger. Wanneer de gevraagde investering wordt gedaan, wordt de luchthaventerminal uitgebreid. De International Air Transport Association (IATA) heeft normen opgesteld voor wachttijden en andere kwaliteitscriteria van luchthaventerminals<sup>22</sup>. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de volgende categorieën, waarbij IATA aanneemt dat een luchthaventerminal minimaal aan kwaliteitsnorm C moet voldoen.

<sup>20</sup> Deze regel houdt in dat de helft van het effect per reiziger voor bestaand vliegverkeer wordt toegepast om de welvaartswaarde voor verschuivend verkeer als gevolg van de beleidsalternatieven te berekenen.

<sup>21</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteit (2013). De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. November, 2013.

<sup>22</sup> IATA (2004). Airport Development Reference Manual, 9<sup>th</sup>

**Tabel 3.4 IATA Level of Service**

LOS	Flows	Delays	Comfort
A – Excellent	Free	None	Excellent
B – High	Stable	Very few	High
C – Good	Stable	Acceptable	Good
D – Adequate	Unstable	Passable	Adequate
E – Inadequate	Unstable	Unacceptable	Inadequate
F – Unacceptable	System Breakdown	System Breakdown	Unacceptable

Uit een onderzoek dat NACO heeft uitgevoerd in opdracht van het bestuur van GAE NV<sup>23</sup>, kan worden geconcludeerd dat de huidige terminal van GAE momenteel ontoereikend is voor toekomstige passagiersaantallen, volgens de IATA kwaliteitsnormen. Er is sprake van ontbrekende capaciteit in alle belangrijke processen voor het afhandelen van passagiersaantallen volgens een eerder gemaakte prognose door het bestuur van GAE NV voor het jaar 2021<sup>24</sup>. In dat geval is er sprake van een piekbelasting van 5 vertrekkende (leisure) vluchten per uur, wat neerkomt op 677 passagiers. Om in dat geval te voldoen aan de kwaliteitsnormen van IATA, zal een investering moeten worden gedaan zoals voorgesteld in alternatief 1a. In het geval van alternatief 2 is er geen effect, aangezien wordt aangenomen dat reizigers dan gebruik gaan maken van een luchthaven waarvan de terminal wel aan de kwaliteitsnormen van IATA voldoet.

Momenteel zijn er twee security lanes aanwezig op GAE. Dit is ontoereikend voor de prognose voor de piekbelasting van 677 passagiers per uur in 2021. Volgens een analyse van NACO zal dit altijd leiden tot een wachttijd van meer dan 60 minuten. Bij een investering in de uitbreiding van de terminal, zijn er vier security lanes. Hierdoor zal de wachttijd bij dezelfde prognose aan passagiers volgens een analyse van NACO maximaal 30 minuten bedragen. Dit leidt tot het volgende effect ten opzichte van het nulalternatief, waarbij is aangenomen dat de helft van het totaal aantal passagiers aankomt op een piekmoment.

**Tabel 3.5 Comforteffect**

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Comforteffect	€ 11,1 miljoen	€ 0	€ 0

Bovenstaand effect is naar verwachting een overschatting, omdat de analyse van NACO is gedaan op basis van de prognose uit het business plan van GAE, waarin van een snellere groei van het aantal passagiers wordt uitgegaan dan in het SEO middenscenario. Het genoemde comforteffect treedt naar verwachting in werkelijkheid dus pas wat later op. Hier tegenover staat er alleen gekeken is naar één bottleneck, namelijk de security controle, er is ook nog sprake van mogelijke extra wachttijd bij de check-in en de paspoortcontrole, maar dit is verder niet gekwantificeerd.

### 3.2.3 Effecten voor de traumaheli

Momenteel is de traumaheli gestationeerd op het dak van het UMCG. Vanwege nieuwe wetgeving is dit niet langer toegestaan en wordt er gezocht naar een alternatieve locatie voor de traumaheli. Uit het interview met het UMCG is gebleken dat hun voorkeur uitgaat naar een post bij GAE, aangezien dit voor hen geografisch gezien de meest optimale keuze is. Daarnaast heeft GAE ook faciliteiten beschikbaar voor de traumaheli, zoals een mogelijkheid om te tanken, waar de

<sup>23</sup> NACO (2012). Groningen Airport Eelde, update stationsgebouwwontwikkelingsplan, November 2012..

<sup>24</sup> Wij hebben alleen deze investering onderzocht en geen mogelijke alternatieven, omdat daarvoor geen gegevens beschikbaar waren.



traumaheli momenteel ook al gebruik van maakt. Wanneer GAE zou worden gesloten, zijn er enkele alternatieven mogelijk waar de traumaheli gestationeerd zou kunnen worden. Voor deze alternatieven worden wel enige negatieve effecten verwacht. Deze zijn niet meegenomen, omdat de hoogte hiervan onbekend is.

#### 3.2.4 *Effecten voor de vliegscholen en GA operators en gebruikers*

Tot slot zijn er enkele GA operators gevestigd op GAE en zijn er vliegscholen actief op GAE: de KLM Flight Academy en de Dutch Flight Academy. De grootste GA operator is Air Charters Europe. Zij hebben een eigen GA terminal en verzorgen taxivluchten, business afhandeling en de meeste orgaanvluchten voor transplantaties in het UMCG. Wanneer de gevraagde investering wordt gedaan en verdere groei van GAE wordt gerealiseerd is er geen direct effect voor de GA operators, zolang zij hun operatie kunnen uitvoeren binnen de toegestane milieuruimte. Bij sluiting van GAE dienen de GA operators op zoek te gaan naar een alternatieve luchthaven, om daar hun operatie te kunnen uitvoeren. Hierbij is het ook mogelijk dat zij naar het buitenland verhuizen en een dergelijke vliegoperatie dus voor Nederland verloren gaat.

Uit het interview met KLM Flight Academy is gebleken dat zij in dat geval incidentele kosten van ongeveer 200.000 euro voor onderzoek naar een alternatieve luchthaven moeten maken. Bij een daadwerkelijke verhuizing zullen zij ook verhuiskosten moeten maken, dus het uiteindelijke maatschappelijke effect zal naar verwachting hoger zijn dan 200.000 euro. In totaal zijn er twee grote luchtvaartscholen, twee grote GA-operators en een aantal kleinere bedrijven aanwezig op GAE die afhankelijk zijn van de luchthaven. In de MKBA is er voor deze bedrijven dan ook 5 keer 200.000 euro opgenomen als maatschappelijke kosten om een alternatief te onderzoeken bij sluiting van GAE.

#### 3.2.5 *Overige directe effecten*

Via GAE NV worden orgaanvluchten afgehandeld. Voor de orgaanvluchten geldt dat er een maximale tijd is dat een orgaan uit een lichaam genomen mag worden en weer in een ander lichaam mag worden geplaatst. Bij sluiting van GAE zal de reistijd naar het UMCG toenemen. Dit effect is niet gekwantificeerd.

### 3.3 Indirecte effecten

De verschillende beschreven alternatieven over de ontwikkeling van de luchthaven hebben indirect gevolgen voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de regio en tevens verwachten we dat er uitstralingseffecten optreden. In de volgende subparagrafen behandelen we achtereenvolgens de:

- Directe werkgelegenheidseffecten
- Indirecte werkgelegenheidseffecten;
- Arbeidsmarkteffecten in de MKBA; en
- Uitstralingseffecten.

Met betrekking tot de werkgelegenheidseffecten maken we onderscheid tussen bruto en netto effecten. De bruto cijfers hebben betrekking op de totale werkgelegenheid die verwacht wordt als gevolg van de realisatie van het project. Dit betekent dat in deze cijfers ook de werkgelegenheid is opgenomen bij bedrijven die nu al op of rondom de luchthaven gevestigd zijn. Het bruto effect vormt hiermee het totale effect dat binnen de ontwikkelalternatieven optreedt, ongeacht of er sprake is van verplaatsing of verdringing van werkgelegenheid. Feitelijk gaat het hier dus om de economische opnamecapaciteit van de functies waarin het programma voorziet. Omdat vanuit het oogpunt van economische structuurversterking uiteindelijk het netto (of additionele) effect voor de regio Noord-Nederland als geheel het meest interessant is, wordt een vertaalslag gemaakt van

bruto naar netto effecten per alternatief. Het netto effect geeft aan welk deel van de werkgelegenheid additioneel is voor de regio. Met andere woorden, dit geeft aan in hoeverre de economie van de Noord-Nederland wordt beïnvloed door het betreffende alternatief.

Voor het berekenen van de indirecte effecten nemen we beleidsalternatief 1a (uitbreiding terminal en nieuwe kazerne) niet mee. Hier zal naar verwachting geen of een verwaarloosbaar werkgelegenheidseffect optreden in verhouding tot het nulalternatief. Bij het berekenen van de indirecte effecten concentreren we ons dan ook op de werkgelegenheid in het nulalternatief, beleidsalternatief 1b (risicofonds) en beleidsalternatief 2 (sluiting).

### 3.3.1 Directe werkgelegenheidseffecten (bruto)

Voor het berekenen van de directe werkgelegenheidseffecten baseren we ons op de huidige situatie en de verwachte werkgelegenheidsgroei als gevolg van de passagiersstromen op luchthaven GAE in 2030. In verschillende onderzoeken is gekeken naar de verhouding van het aantal fte per miljoen passagiers. Deze kengetallen zijn een functie van het verkeersvolume: bij toenemend verkeer neemt de werkgelegenheid toe. Aandachtspunt bij deze verschillende studies is dat gehanteerde kengetallen sterk variëren, o.a. door definitieverschillen, het vermengen van de werkgelegenheid op hubs versus dat op kleinschalige regionale luchthavens, en de verschillen in het karakter van deze luchthavens. Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd in voorgaande luchthavenstudies in Nederland.

**Tabel 3.6** Overzicht directe werkgelegenheidseffecten diverse luchthavenstudies

Studie	Aantal fte per mln passagiers	Opmerking
Buck Consultants International, Economische effecten Groningen Airport Eelde, 2005 & 2009	950 fte per miljoen passagiers	Dit wordt door BCI als een lage schatting bestempeld
Buck Consultants International, Regionaal economische betekenis Lelystad Airport, 2005	300-400 fte per miljoen passagiers	Bij 1 miljoen passagiers
	400-800 fte per miljoen passagiers	Bij 2 miljoen passagiers
	800-1.000 fte per miljoen passagiers	Bij 4 miljoen passagiers
SEO, Langere baan, meer werk?, 2006	850-950 fte per miljoen passagiers	Afhankelijk van het ontwikkelingsscenario van Lelystad Airport
	800 fte per miljoen passagiers	Voor luchthavens kleiner dan 5 miljoen passagiers en 200.000 ton vracht
ECORYS/Stratagem, Economische effecten en perspectief van regionale en kleine luchtvaart in Zuid-Holland, 2007	700-900 fte per miljoen passagiers	Gebaseerd op Rotterdam Airport
Stratagem/Eindhoven, Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport, 2007	550-640 fte per miljoen passagiers	Gebaseerd op Eindhoven Airport
Ecorys, KBA Luchthaven Twente, 2009	700 fte per miljoen passagiers	Gehanteerd als basis voor de KBA

Momenteel is de luchthaven met 205.000 passagiers in 2013 goed voor circa 350 banen (270 fte<sup>25</sup>). Circa 165 banen (120 fte) betreft directe luchthavengebonden activiteiten die nodig zijn om de passagiersstromen te kunnen accommoderen. Daarnaast telt de luchthaven circa 145 banen (120 fte) als indirecte/afgeleide werkgelegenheid. Denk hierbij aan schoonmaakactiviteiten, reisbureaus of verwante activiteiten zoals (privé) rondvluchten of opleidingen waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven een belangrijke randvoorwaarde is. Tot slot is ook een bouwbedrijf gevestigd op de luchthaven, dit bedrijf heeft geen directe relatie met de luchthaven, maar is vaak mee opgenomen in de totaaloverzichten in andere rapportages (betreft circa 40 banen/32 fte).

Gaan we uit van de huidige directe werkgelegenheid ten opzichte van het aantal passagiers, dan zien we dat GAE momenteel opereert voor omgerekend 570 fte per miljoen passagiers in 2013<sup>26</sup>. Dit is een situatie waarin geen sprake is van vrachtvervoer en ook richting 2030 is geen vrachtvervoer vanaf GAE voorzien. In verhouding tot de eerder gepresenteerde studies is de aanname over GAE conservatief te noemen, maar wel realistisch. Dit uitgangspunt hanteren we dan ook in de verdere berekeningen.

De vraag is in hoeverre groei van het aantal passagiers richting 2030 ook leidt tot een lineaire groei van het aantal fte of dat er schaalvoordelen kunnen optreden. Door schaalvoordelen zou bij een toenemend aantal passagiers een kleiner aantal arbeidsplaatsen gegenereerd worden. SEO<sup>27</sup> constateert dat het echter ook goed mogelijk is dat een toenemend aantal passagiers ook kan leiden tot een toenemend aantal aanvullende activiteiten en daardoor juist extra werkgelegenheid per miljoen passagiers gecreëerd wordt. Schaalvoordelen lijken zich vooral sterk te manifesteren in de beginfase van een luchthaven, hetgeen ook aannemelijk is gezien de benodigde basisvoorzieningen ongeacht de verkeersomvang. Doordat GAE al langer bestaat en er onduidelijk is of er sprake zal zijn van schaalvoordelen of juist een toename van het aantal fte per miljoen passagiers richting 2030 veronderstellen we hier dat de groei van het aantal fte lineair zal zijn. Met andere woorden, in 2030 gaan we nog steeds uit van 570 fte per miljoen passagiers.

Voor de indirecte achterwaartse en indirecte voorwaartse werkgelegenheid hanteren we uit consistentie overwegingen eenzelfde verhouding als gebruikt bij de studie voor Rotterdam en Twente. Dat betekent dat we de volgende kengetallen hanteren voor het berekenen van de werkgelegenheid in relatie tot de passagiersstromen:

- Directe werkgelegenheid: 570 FTE per miljoen WLU/PAX<sup>28</sup>
- Indirecte werkgelegenheid – achterwaarts (bij toeleveranciers) : 285 FTE per miljoen WLU/PAX
- Indirecte werkgelegenheid – voorwaarts (werkgelegenheid als gevolg van zich vestigende bedrijven die de luchthaven als locatiefactor zien): 450 FTE per miljoen WLU/PAX

Ten aanzien van de voorwaartse effecten willen we de volgende kanttekeningen maken. Kenmerk van deze voorwaartse effecten is dat er altijd een grote onzekerheid hangt aan de daadwerkelijke realisatie van deze werkgelegenheid. Dit hangt onder andere samen met de causaliteit: vestigen bedrijven zich daadwerkelijk vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook vestigen. Hier gaan we later verder op in.

In onderstaande tabel is de directe werkgelegenheid weergegeven in 2030, uitgaande van het groeiscenario SEO-midden. In 2030 wordt het maximaal aantal passagiers bereikt dat de

<sup>25</sup> Op basis van CBS-sectorgegevens voor Noord-Nederland is een ratio gehanteerd van 1 fte staat gelijk aan 1,24 banen (combinatie van bouwnijverheid, handel en zakelijke dienstverlening). Alleen voor de directe werkgelegenheid op de luchthaven geldt voor GAE NV een iets hoger ratio.

<sup>26</sup> Alleen de directe werkgelegenheid is meeegenomen.

<sup>27</sup> SEO, Langere baan, meer werk?, 2006

<sup>28</sup> WLU staat voor Workload Units, dit is een 1 passagier of 100 kilo goederen, PAX staat voor passagiers

luchthaven in het groeiscenario verwerkt, daarmee vormt 2030 het zichtjaar waarin de maximale werkgelegenheidspotentie op de luchthaven wordt bereikt.

**Tabel 3.7 Directe werkgelegenheid in zichtjaar 2030 (midden-scenario, bruto)**

	Aantal fte in 2030	Toename t.o.v. nulalternatief
Nulalternatief	205	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	320	+115
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-205

In het nulalternatief, met maximale inspanning en minimale bestedingen, groeit het aantal passagiers in 2030 tot 362.000. De directe werkgelegenheid in 2030 als gevolg van de verwachte passagiersstromen is 205 fte, dat is een groei van  $205 - 120 = 85$  fte in de komende 17 jaar. In beleidsalternatief 1b, met routefonds, groeit de werkgelegenheid met 115 fte als gevolg van extra lijnvluchten ten opzicht van het nulalternatief. Bij sluiting van de luchthaven gaan er in potentie 205 fte aan directe werkgelegenheid bij de luchthaven verloren. Dit is een bruto effect, het netto effect beschrijven we verderop in de rapportage.

### 3.3.2 Indirecte werkgelegenheidseffecten (bruto)

Bij de indirecte werkgelegenheidseffecten maken we onderscheid tussen achterwaartse en voorwaartse werkgelegenheidseffecten. Het indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffect ontstaat doordat andere sectoren in het studiegebied profiteren van de nieuw gecreëerde (directe) werkgelegenheid via toeleveringsrelaties. Het voorwaartse werkgelegenheidseffect is het gevolg van zich vestigende bedrijven die de luchthaven als locatiefactor zien.

Voor het bepalen van het indirecte werkgelegenheidseffect gebruiken we twee methoden die samen een robuuste bandbreedte vormen van het te verwachten effect. De eerste methode is gebaseerd op de indirecte werkgelegenheid als gevolg van de passagiersstromen (zie ook de berekening van het directe effect). De tweede methode is gebaseerd op een zogenaamde input-output analyse om de doorwerking naar andere sectoren van de economie te kunnen bepalen.

#### *Doorwerking indirecte effecten als gevolg van passagiersstromen*

Eerder zijn de kengetallen gepresenteerd voor de indirecte werkgelegenheidseffecten (achterwaarts en voorwaarts). Uitgaande van het groeiscenario SEO-midden verwachten we dat de volgende indirecte werkgelegenheidseffecten zullen optreden.

**Tabel 3.8 Indirecte werkgelegenheid in zichtjaar 2030 (midden-scenario, bruto)**

	Aantal fte in 2030	Toename t.o.v. nulalternatief
<b>Indirect achterwaarts</b>		
Nulalternatief	105	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	160	+55
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-105
<b>Indirect voorwaarts</b>		
Nulalternatief	160	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	250	+90
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-160

De indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten treden op bij toeleveranciers aan de luchthaven. Denk aan functies zoals een reisbureau, restaurants en schoonmaakdiensten die op de luchthaven gevestigd zijn, maar ook aan toeleveranciers van bijvoorbeeld onderdelen vanuit elders in het land. Op basis van de passagiersstromen in 2030 is het achterwaartse effect circa 105 fte. In

beleidsalternatief 1b verwerkt de luchthaven een groter aantal passagiers dan in het nulalternatief. Daarmee groeit het aantal fte met circa 55 ten opzichte van het nulalternatief. Bij sluiting van de luchthaven (beleidsalternatief 2) verdwijnt naar verwachting een potentie van 105 fte aan achterwaartse werkgelegenheid.

Met betrekking tot de voorwaartse effecten hadden we reeds opgemerkt dat er altijd een grote onzekerheid hangt aan de daadwerkelijke realisatie van deze werkgelegenheid. Dit hangt onder andere samen met de causaliteit: vestigen bedrijven zich daadwerkelijk vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook vestigen. Onder indirect voorwaartse effecten valt het vliegwieleffect van de luchthaven, hiermee wordt de werkgelegenheid bedoeld die samenhangt met sectoren die gebruik maken van de luchthaven. Uit de huidige aanwezigheid van bedrijven op de luchthaven kunnen we afleiden dat circa 100 fte luchthaven gerelateerde bedrijvigheid betreft die zonder de aanwezigheid van de luchthaven hoogstwaarschijnlijk niet in de regio gevestigd zouden zijn. Hierbij moet u denken aan bedrijven als de KLM Flight Academy, Skyline Aviation, Dutch Flight Academy en Aero Eelde waar de aanwezigheid van een landingsbaan en de luchthaven als geheel belangrijke voorwaarden zijn. Voor bouwbedrijf Geveke is de aanwezigheid van de luchthaven vermoedelijk geen (noodzakelijke) voorwaarde voor vestiging. Uitgaande van de huidige 100 fte aan voorwaartse werkgelegenheidseffecten die nu aanwezig zijn op de luchthaven kan dit aantal met de groei van het aantal passagiers toenemen met circa 60 tot 150 fte in 2030 afhankelijk van het alternatief waarnaar gekeken wordt (nul- of projectalternatief 1b).

*Indirecte effecten via de input-output analyse*

Een tweede methode voor het berekenen van de achterwaartse werkgelegenheidseffecten is de toepassing van het voor dit doel ontworpen (software) programmatuur IRIOS. Hiermee berekenen we aan de hand van de input-output analyse de (achterwaartse) werkgelegenheidseffecten bij toeleveranciers. Dit betreft toeleveranciers die producten of diensten leveren aan de luchthavenexploitant zelf, of aan de luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven etc.

Om dit type effecten te kunnen bepalen maken we gebruik van de meest recente interregionale input-output tabel voor de provincie Drenthe, zoals ook toegepast door professor J.P. Elhorst van de RUG<sup>29</sup>. De werkgelegenheidsmultiplier van de luchtvaartsector voor de regio Drenthe bedraagt 1,75<sup>30</sup>, dit is het effect voor geheel Nederland. Dus iedere directe baan op de luchthaven levert 0,75 indirecte banen op in de rest van Nederland. Uitgaande van de gepresenteerde directe effecten in Tabel 3.7 bedraagt het indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffect in zichtjaar 2030 op basis van het input-output model IRIOS 155 fte in het nulalternatief.

**Tabel 3.9 Indirecte werkgelegenheid in zichtjaar 2030 (midden-scenario, bruto)**

O.b.v. IRIOS	Aantal fte in 2030	Toename t.o.v. nulalternatief
Nulalternatief	155	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	240	+85
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-155

*Conclusie*

Aan de hand van twee methoden is gekeken wat het potentiële indirecte werkgelegenheidseffect is in zichtjaar 2030. Hieruit volgt voor de indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten een bandbreedte en voor de voorwaartse effecten geldt dat de realisering hiervan met enige onzekerheid is omgeven. Voor een aantal bedrijven is evident dat de aanwezigheid van een luchthaven noodzakelijk is voor hun activiteiten (bv aanbieden van rondvluchten), voor andere

<sup>29</sup> Paul Elhorst (2013). De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland volgens SEO scenario's

<sup>30</sup> GAE ligt op Drents grondgebied

toekomstige activiteiten is de vraag of bedrijven zich daadwerkelijk vestigen vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook in de regio gevestigd hebben?

**Tabel 3.10 Indirecte werkgelegenheid in zichtjaar 2030 (midden-scenario, bruto)**

	Aantal fte in 2030	Toename t.o.v. nulalternatief
<b>Indirect achterwaarts</b>		
Nulalternatief	120-180	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	180-275	+65-95
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-120-180
<b>Indirect voorwaarts</b>		
Nulalternatief	190	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	290	+100
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-190

### 3.3.3 Netto werkgelegenheidseffecten

De netto effecten worden bepaald aan de hand van de bruto effecten, waarbij rekening is gehouden met verdringing- en verplaatsingseffecten. Waar de bruto effecten een beeld gaven van het totale effect dat het project realiseert, geeft het netto effect aan welk deel van de werkgelegenheid additioneel is voor de regio. Vanuit het oogpunt van economische structuurversterking is uiteindelijk het netto (of additionele) effect voor de regio als geheel het meest interessant. Met andere woorden, het netto effect geeft aan in hoeverre de economie van de regio wordt versterkt door het project.

Voor het bepalen van het netto werkgelegenheidseffect hanteren we het ruimtelijk schaalniveau van Noord-Nederland. De directe werkgelegenheidseffecten en de voorwaartse indirecte werkgelegenheidseffecten slaan volledig neer in Noord-Nederland. Deze activiteiten zullen immers direct op de luchthaven of in de nabijheid van de luchthaven plaatsvinden. De indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten zullen deels in Noord-Nederland optreden, maar ook in de rest van Nederland. Op basis van de input-output analyse (IRIOS) kan gesteld worden dat circa 50% van de indirecte werkgelegenheid neerslaat in regio Noord-Nederland.

Vervolgens is het relevant te onderzoeken in hoeverre er sprake is van verplaatsing of verdringing van activiteiten elders in de regio als gevolg van de groei van de luchthaven (alleen relevant in het nulalternatief en beleidsalternatief 1b).

Van verdringing van andere activiteiten elders in de regio is geen sprake, immers de toename van de werkgelegenheid is een gevolg van een toename van het aantal passagiers dat niet ten koste gaat van passagiersstromen op een luchthaven elders in Noord-Nederland. Groei van de luchthaven gaat mogelijk wel ten koste van passagierstromen bij andere luchthavens elders in Nederland, maar dat heeft geen gevolgen voor Noord-Nederland. We veronderstellen dan ook dat het verdringingseffect verwaarloosbaar is.

Voor verplaatsing geldt eenzelfde redenatie. De groei van de werkgelegenheid is volledig gebaseerd en gerelateerd aan de ontwikkeling van de passagiersstromen op de luchthaven. Aangezien er geen andere luchthaven in Noord-Nederland is gevestigd, zal een bedrijfsverplaatsing op het schaalniveau van Noord-Nederland geen gevolgen hebben voor de bruto-netto verhouding. De meeste bedrijven zullen zelfs al op of rondom de luchthaven gevestigd zijn.

Bovenstaande betekent dat, rekening houdend met dat 50% van de indirecte werkgelegenheid buiten Noord-Nederland valt, er verder geen sprake is van verdringing of verplaatsing die het netto werkgelegenheidseffect beïnvloedt. Met andere woorden voor Noord-Nederland is de bruto werkgelegenheid is gelijk aan de netto werkgelegenheid.

Wanneer we bovenstaande uitgangspunten hanteren krijgen we inzicht in het netto werkgelegenheidseffect van de luchthaven voor Noord-Nederland in zichtjaar 2030.

**Tabel 3.11**      **Netto werkgelegenheidseffect voor Noord-Nederland in zichtjaar 2030, direct+ indirect achterwaarts**

Direct + Indirect achterwaarts	Totaal in NL	W.v. in Noord-Nederland	Toename t.o.v. nulalternatief voor Noord-Nederland
Nulalternatief	310	260	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	480	400	+140
Beleidsalternatief 2 (Sluiting)	0	0	-260

Noot: We zijn uitgegaan van de onderkant van de bandbreedte gepresenteerd in Tabel 3.10

**Tabel 3.12**      **Netto werkgelegenheidseffect voor Noord-Nederland in zichtjaar 2030, indirect voorwaarts**

Indirect voorwaarts	Totaal in NL	W.v. in Noord-Nederland	
Nulalternatief	160	160	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	250	250	+90
Beleidsalternatief 2 (Sluiting)	0	0	-160

Bovenstaand netto indirect voorwaarts arbeidsmarkt effect voor beleidsalternatief 1b dient met omzichtigheid te worden geïnterpreteerd. Het is namelijk niet evident dat het voorwaartse effect ook daadwerkelijk aan de groei van het lijndienstpassagiers te koppelen is. Als conservatieve benadering nemen we dit werkgelegenheidseffect dan ook niet mee in de MKBA.

#### 3.3.4 Doorwerking arbeidsmarkteffecten in de MKBA

De geraamde netto werkgelegenheidseffecten vormen het vertrekpunt voor de raming van de arbeidsmarkteffecten in de MKBA. Relevant daarbij is 1) het effect van de luchthaven op het banen aanbod in de regio hetgeen leidt tot een hogere baankans en 2) het effect van de luchthaven op het type werkgelegenheid waardoor er sprake is van een beter banenaanbod. Groei van de werkgelegenheid als gevolg van een toename van het aantal passagiers heeft een ander arbeidsmarkteffect dan sluiting van de luchthaven (beleidsalternatief 2). We kijken eerst naar het arbeidsmarkteffect in de verschillende groeiscenario's (laag, midden en hoog).

*Arbeidsmarkteffect als gevolg van een toename van het aantal passagiers*

Hogere baankans

Afhankelijk van het gekozen luchthavenscenario leidt dit tot een verandering van het banenaanbod waardoor meer/minder inwoners aan een baan worden geholpen. Voor zover de luchthaven

werknemers aan de slag helpt die anders werkloos zouden zijn, is er sprake van een welvaartswinst. Dit is de netto werkgelegenheid.

Bij de invulling van de banen zal deels sprake zijn van een herverdeling; een deel van de banen zal worden ingevuld door werknemers die elders in de regio al werkzaam zijn. Deels echter mag ervan worden uitgegaan dat er ook werknemers aan de slag kunnen gaan die anders niet werkzaam zouden zijn (werkloos). Mensen die vanuit een uitkering komen gaan meer verdienen, maar leveren daar wel een stuk vrije tijd voor in. Gesteld is dat de waarde van vrije tijd gelijk staat aan de waarde van een netto bijstandsuitkering. Het feit dat deze werklozen een baan vinden betekent een netto welvaartswinst ter grootte van het gemiddelde bruto loon (naar opleidingsniveau) – de waarde van vrije tijd (=uitkering), de optelsom van de besparing aan uitkering en extra inkomsten uit belastingen en premies.

Gezien het nog zwakke herstel van de economie en het na-ijleffect van de recessie op de arbeidsmarkt zal de noordelijke werkloosheid volgend jaar verder stijgen, naar circa 10% in Drenthe, 11% in Friesland en 12% in Groningen, hoger dan nationaal (9,5%)<sup>31</sup>. Het UWV<sup>32</sup> en ook de SER Noord-Nederland<sup>33</sup> verwachten dat het aantal werklozen zal toenemen, ondanks dat er sprake is van een lichte economische groei. Bedrijven kunnen deze groei in eerste instantie opvangen met de bestaande banen (door groei van de arbeidsproductiviteit). Verwacht wordt dat de beroepsbevolking blijft groeien met als gevolg dat de arbeidsmarkt wordt gekenmerkt door een afnemende vraag naar arbeid en een toenemend aanbod aan arbeid. Met de kennis dat meerdere gebieden in Noord-Nederland ook nog eens een krimpregio vormen, verwachten we dat er sprake zal zijn van structurele werkloosheid in de zichtperiode van de studie.

Zonder uitbreiding of voortbestaan van de luchthaven bestaat de mogelijkheid dat de werkloosheid in de regio per saldo verder zal oplopen. Echter, er mag verwacht worden dat op een zeker moment in de tijd een deel van de mensen dat zonder baan zit zich vanuit economische motieven zal laten omscholen of zal migreren naar gebieden waar een aanbodtekort is. Dit betekent dat wordt aangenomen dat het welvaartseffect tijdelijk van aard is en werkzoekenden op termijn ook zonder de luchthaven een baan zullen vinden, alleen mogelijk niet in de regio.

In de ramingen gaan we ervan uit dat de nieuw gecreëerde werkgelegenheid tot 2030 ten opzichte van de huidige situatie deels ingevuld wordt door mensen die momenteel een uitkering genieten. Dit effect nemen we lineair mee tot 2030. Verondersteld wordt dat de luchthaven na 2030 niet verder groeit en dat daarmee ook het effect van werklozen aan een baan helpen is uitgewerkt en niet langer toe te rekenen is aan de luchthaven. Op termijn ontstaat een nieuw arbeidsmarktevenwicht.

#### Beter banenaanbod

Naast een hoeveelheidseffect werkt de aanwezigheid van de luchthaven ook door in het type aangeboden werk waardoor de keuzevrijheid op de arbeidsmarkt toeneemt en vraag en aanbod beter op elkaar kunnen aansluiten. Ook hierdoor kan sprake zijn van een productiviteitstoename die in deze MKBA als welvaartswinst zal worden meegenomen. Voor de berekening van de productiviteitstoename zal worden gekeken naar het aandeel overkomende werknemers vanuit een baan elders, in combinatie met een veronderstelling over de gerealiseerde inkomensverbetering.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

<sup>31</sup> Regiovisie Noord-Nederland ING Economisch Bureau, Oktober 2013

<sup>32</sup> UWV Arbeidsmarktprognose 2013-2014

<sup>33</sup> Tussentijds advies Arbeidsmarkt Noord-Nederland SER Noord-Nederland, 2012



**Tabel 3.13**      **Uitgangspunten beroepsniveau, herkomst, loonstijging bij nieuwe baan**

1. Verdeling naar niveau beroep	
<b>Uitgangspunt:</b>	Percentage
Lageropgeleiden	70%
Middelbaaropgeleiden	20%
Hogeropgeleiden	10%

2. Type invulling baan naar herkomst	Lageropgeleiden	Middelbaaropgeleiden	Hogeropgeleiden
<b>Vanuit uitkering</b>	80%	15%	5%
<b>Vanuit andere baan</b>	20%	85%	95%

3. Gemiddelde loonstijging bij nieuwe baan		
Uitgangspunt	10%	van bruto loon

Omdat het onzeker is wat het effect is van groei van de luchthaven voor de voorwaartse indirecte effecten zijn deze niet meegenomen in de berekening van het arbeidsmarkteffect op basis van groei, zoals eerder vermeld.

Het totale arbeidsmarkteffect in de MKBA is als volgt voor het SEO middenscenario.

**Tabel 3.14**      **Arbeidsmarkteffect beleidsalternatief 1b**

Beleidsalternatief 1b (routefonds)	
Arbeidsmarkteffect	€ 13.7 miljoen (NCW)

Arbeidsmarkteffect als gevolg van sluiting van de luchthaven

Sluiting van de luchthaven leidt tot ontslag van alle werknemers. Een aanname is nodig wat met deze werknemers zal gebeuren:

- Bij sluiting van de luchthaven zal een deel van de voormalige werknemers in een uitkering terecht komen en een deel zal een nieuwe baan vinden. In onderstaande tabel is dit per opleidingsniveau weergegeven.
- Een werknemer krijgt in plaats van een salaris nu een uitkering en meer vrije tijd. Het verlies aan inkomen (bruto loon) wordt deels gecompenseerd door meer vrije tijd. Het betreft echter ongewenste vrije tijd, je bent immers niet vrijwillig werkloos; daarmee veronderstellen we dat de waarde van vrije tijd 30% minder waard is dan in een situatie dat iemand van werkloos zijn naar een baan gaat (vrije tijd = netto bijstandsuitkering).
- Een deel van de werknemers zal (direct) een nieuwe baan vinden, maar zal door de gedwongen verandering van baan en de mogelijk mindere match tussen de kwaliteiten van de werknemers en wat de nieuwe baan eist (gevolg: verminderde productiviteit) genoeg moeten nemen met een lager salaris. Deze afname stellen we gelijk aan de toename in het geval mensen vrijwillig naar een ander baan gaan, namelijk op 10%.
- Ook zal een deel van de werknemers een baan vinden buiten Noord-Nederland. Denk hierbij aan luchtverkeersleiders etc. die vanwege hun specifieke kunde zullen moeten uitwijken naar andere luchthavens (vooral hogeropgeleiden). Dit effect nemen we hier niet mee omdat dit naar verwachting om een hele kleine groep zal gaan.

**Tabel 3.15 Vertrek van werknemers**

	Lageropgeleiden	Middelbaaropgeleiden	Hogeropgeleiden
Naar uitkering	80%	15%	5%
Naar andere baan tegen lager salaris	20%	85%	95%

Het totale arbeidsmarkteffect in de MKBA is als volgt voor het SEO middenscenario.

**Tabel 3.16 Arbeidsmarkteffect beleidsalternatief sluiting**

Beleidsalternatief 2 (Sluiten)	
Arbeidsmarkteffect	€ -21.3 miljoen (NCW)

Er dient te worden opgemerkt dat in dit arbeidsmarkteffect het effect van de indirect voorwaartse werkgelegenheid volledig is opgenomen. Dit is mogelijk een overschatting. Het is immers niet bekend wat de groei hiervan geweest zou zijn bij het openhouden van de luchthaven. Op dit moment telt de luchthaven circa 100 fte aan indirect voorwaartse werkgelegenheid. Een groot deel hiervan zal echter verloren gaan, want die werkgelegenheid is er nu al vanwege de luchthaven (bijvoorbeeld de werkgelegenheid bij de vliescholen).

### 3.3.5 Uitstralingseffecten

Naast de genoemde effecten leidt realisatie van de eerder genoemde luchthavenscenario's nog tot een aantal andere effecten die echter lastig zijn te kwantificeren en moeilijk onder een noemer kunnen worden gebracht. Deze effecten zijn echter niet minder belangrijk voor een goede en afgewogen beeldvorming over al dan niet geld investeren in de luchthaven. Om die reden worden dergelijke effecten in de analyse separaat behandeld. Waar mogelijk zal een kwantitatieve aanduiding worden gegeven van de omvang van het te verwachten effect. Relevant zijn:

#### Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat

Autonome groei of zelfs gerichte uitbreiding van de luchthaven biedt perspectieven voor verbetering van het stedelijk/ regionaal ondernemers- en vestigingsklimaat. Verwacht mag worden dat door de aanwezigheid van de luchthaven een verbetering van het imago van de regio als werkomgeving optreedt.

#### Effect op woonklimaat

De aanwezigheid van de luchthaven zorgt ervoor dat inwoners van Noord-Nederland relatief dichtbij een goed alternatief hebben om met het vliegtuig te reizen. Deze waardering is in het nulalternatief reeds economisch gewaardeerd bij de directe effecten aan de hand van reistijdeffecten. De aantrekkelijkheid van wonen in Noord-Nederland, het woonklimaat, wordt met de nabijheid van de luchthaven ook vergroot (zie externe effecten voor het negatieve effect in termen van geluid emissies). Omgekeerd geldt dat bij sluiting van de luchthaven, er geen geluidshinder en emissies zijn, maar er ook verder gereisd moet worden om te vliegen. Hier moet echter gewaakt worden voor dubbeltellingen met de reistijdwaardering en katalysatoreffecten en de bijdrage aan een vitale regio (zie volgende alinea's). We nemen dit effect daarom verder niet mee.

#### Katalysator voor (andere) investeringen in onroerend goed

Realisatie van de verschillende scenario's kan voor bepaalde typen activiteiten leiden tot een positieve (autonome situatie) of negatieve (sluiting van de luchthaven) impulswerking voor vastgoedontwikkelingen en –investeringen in de directe omgeving. De aantrekkingskracht op het gebied wordt mede bepaald door de aanwezigheid van de luchthaven en kan als zodanig de waarde van onroerend goed beïnvloeden.

### Bijdrage aan vitale regio

Via aanvullende bestedingen van eventuele inkomende bezoekers / toeristen (in bijvoorbeeld de horeca, detailhandel en andere voorzieningen in het omliggende gebied) en vanwege effecten bij toeleverende bedrijven in de directe omgeving, draagt het project ook bij aan een aantrekkelijke en levendige regio. Het toerisme-effect is echter vrij onzeker en is daarom niet meegenomen. Het lijkt niet plausibel dat passagiers een aanvullend bezoek aan de regio zullen brengen. Er worden momenteel wel door GAE met diverse partners in Noord-Nederland inspanningen verricht om het inkomend toerisme via GAE naar de regio te vergroten.

## 3.4 Externe effecten

De beleidsalternatieven kunnen ook effect hebben op de natuur, milieu, leefbaarheid en veiligheid, met name in die gevallen waarin het beleidsalternatief leidt tot een verandering in het aantal vliegbewegingen ten opzichte van het nulalternatief. Dat is niet het geval in het beleidsalternatief 1a, maar wel in de twee andere beleidsalternatieven. In beleidsalternatief 1b is sprake van extra vliegbewegingen, in beleidsalternatief 2 juist van minder vliegbewegingen. De effecten zijn dus afwezig in alternatief 1a. De effecten van 1b en 2 hebben hierdoor een tegengesteld teken.

Om hier een oordeel over te geven, worden de volgende effecten meegenomen: fijnstof/stikstof, geluid, externe veiligheid en verstoring. Over het algemeen kan worden gezegd dat bij het niet hebben van een luchthaven, dit een positief effect heeft op de externe effecten en dat bij het doen van de gevraagde investering en dus een verdere groei van GAE, dit een negatief effect heeft op de externe effecten. CO<sub>2</sub> emissies zijn niet meegenomen in deze analyse. Immers, de MKBA heeft als scope Noord-Nederland, terwijl de uitstoot van CO<sub>2</sub> neerslaat op nationaal niveau of zelfs mondiaal niveau.

Adecs heeft in 2009 een actualisatie gemaakt van de berekeningen voor luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid als gevolg van de baanverlenging<sup>34</sup>. Bureau Waardenburg heeft in 2009 effecten op de groene wetgeving in kaart gebracht als gevolg van de baanverlenging<sup>35</sup>. Deze uitkomsten zullen wij als basis nemen. In het kader van de baanverlenging heeft er veel natuurcompensatie plaatsgevonden. We hebben bij Adecs extra informatie met betrekking tot fijnstof/stikstof opgevraagd, om zo ook de effecten voor verdere groei en voor sluiting te kunnen berekenen. Vervolgens hebben we met kengetallen kwantitatief waar mogelijk de effecten voor Noord-Nederland meegenomen en waar dat niet lukte, een kwalitatieve duiding gegeven.

### 3.4.1 Fijnstof/stikstof

Wat betreft fijnstof en stikstof (PM<sub>10</sub>/NO<sub>x</sub>) heeft Adecs ons de volgende gegevens verstrekt, op basis van 69.097 vliegbewegingen (prognose 2015).

**Tabel 3.17** Totale hoeveelheid stikstof en fijnstof als gevolg van GAE

	Stikstof (NO <sub>x</sub> )	Fijnstof (PM <sub>10</sub> )
Totaal luchtvaart (ton)	35,61	1,19
Overige luchthavenbronnen (ton)	0,19	0,01

Middels een verhouding tussen de commerciële vliegbewegingen en de General Aviation vliegbewegingen is de gemiddelde uitstoot per soort vliegbeweging bepaald. Vervolgens is voor de SEO-prognose de totale uitstoot bepaald. Daarnaast is er voor alternatief 1b gecorrigeerd voor de

<sup>34</sup> Adecs (2009). Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

<sup>35</sup> Bureau Waardenburg (2009). Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot de groene wetgeving

uitstoot die reizigers anders zouden hebben veroorzaakt wanneer zij met hun auto naar een alternatieve luchthaven zouden rijden. Voor het alternatief sluiting is er een positief effect voor Noord-Nederland aangezien er geen vliegbewegingen meer plaatsvinden vanaf GAE, wel is er een negatief effect aangezien de desbetreffende reizigers meer autokilometers moeten maken naar een alternatieve luchthaven. Tot slot is middels kengetallen een waardering gegeven aan de totale verandering aan uitstoot. Hieronder volgen de resultaten.

**Tabel 3.18 Effecten op PM10 en NOx emissies, ten opzichte van nulalternatief (netto contante waarde)**

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Fijnstof/stikstof	€ 0	€ -1,8 miljoen	€ 1,5 miljoen

#### 3.4.2 Geluid

Wat betreft geluid heeft Adecs<sup>36</sup> de volgende inschatting gemaakt, op basis van 69.097 vliegbewegingen (prognose 2015<sup>37</sup>).

**Tabel 3.19 Aantal woningen binnen de 48 dB(A) Lden en 56 dB(A) Lden contouren**

	48 dB(A) Lden	56 dB(A) Lden
Haren	408	0
Noordenveld	1	0
Tynaarlo	223	24
Totaal	632	24

Bovenstaande tabel geeft weer wat de hinder is voor woningen in de 48 dB contour en in de 56 dB contour. Bovenstaande waarden in de tabel zijn niet cumulatief. Dat betekent dat de hoeveelheid huizen in de 48 dB(A) contour niet die woningen bevat die ook in de 56 dB(A) contour liggen. Vervolgens dient dit aantal gehinderde woningen te worden vertaald naar monetaire waarden voor de kosten-batenanalyse. Een van de manieren is het hanteren van een daling van de woningwaarde als proxy indicator om geluidhinder te waarderen. Deze methodiek is veelvuldig toegepast. Uit de literatuur volgt een range van 0,6 tot 1 procent daling van de woningwaarde per 1 dB toename van de geluidshinder<sup>38</sup>. Deze waarde geldt voor geluid dat boven een bepaalde drempelwaarde uitkomt. Immers, er is altijd een bepaalde hoeveelheid achtergrondgeluid aanwezig in de omgeving. Internationaal wordt veelal uitgegaan van een drempelwaarde van 55 dB(A)<sup>39</sup> of zelfs 60 dB(A)<sup>40</sup>. Echter, hierbij wordt geen recht gedaan aan het feit ook beneden deze drempelwaarde er sprake van geluidhinder is<sup>41</sup>. Ook kent geluidhinder van vliegtuigen een minder constant karakter dan van andere geluidsbronnen als spoorverkeer en wegverkeer, zo blijkt uit een recente studie van het CPB<sup>42</sup>. In deze studie hanteert het CPB een drempelwaarde van 45 dB(A). Daarnaast gaat het CPB uit van een waardedaling van 0,8% per dB(A). Dit ligt in het midden van voornoemde range uit de internationale literatuur. Voor de kostenbatenanalyse wordt gewerkt met

<sup>36</sup> Adecs (2009) Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid; Baanverlenging Groningen Airport Eelde.

<sup>37</sup> Dit betreft een prognose die in 2009 is opgesteld in het kader van de procedure voor de baanverlenging Kanttekening hierbij is dat deze prognose uitgaat van een lager percentage general aviation dan waar SEO vanuit gaat. In beleidsalternatief 2 (sluiten van de luchthaven) leidt dit derhalve tot een overschatting van het (positieve) geluidseffect.

<sup>38</sup> GRA (2006). A technical note on aircraft noise and its cost to society

<sup>39</sup> GRA (2006)

<sup>40</sup> Eurocontrol (2007). Environmental effects around airports, towards new indicators, EEC note 09/07.

<sup>41</sup> GRA (2006)

<sup>42</sup> CPB (2006). Geluidsnormen voor Schiphol. Een welvaartseconomische benadering. CPB document 116.

deze CPB cijfers. Dit is ook toegepast in de MKBA voor Schiphol bij uitplaatsing van luchtverkeer naar Eindhoven en Lelystad<sup>43</sup> en de KBA Luchthaven Twente<sup>44</sup>. Het effect is meegenomen als eenmalig effect.

Voor de huizenprijzen hebben we de gemiddelde WOZ waarde in de relevante gemeenten bepaald op basis van CBS data. Zo kan een berekening worden gemaakt van het effect van de waardedaling van de woningen in de betreffende gemeentes als indicator voor de schade als gevolg van geluidhinder.

Dit resulteert in de volgende negatieve baten als gevolg van het vliegverkeer op GAE. Hierbij is onderscheid gemaakt voor de waardedaling binnen de 48 dB(A) en 56 dB (A) contour. Volledigheidshalve vermelden we nogmaals dat de waarden niet-cumulatief zijn: de waardering van de geluidsbelasting in de 48dB(A) contour is exclusief de waardering van de geluidsbelasting in de 56 dB(A) contour.

**Tabel 3.20** Effecten op geluidsemissies, ten opzichte van nulalternatief (netto contante waarde)

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Geluid	€ 0	€ -0,1 miljoen	€ 3,3 miljoen

### 3.4.3 Verkeersveiligheid

Wanneer er meer lijndienstpassagiers via GAE reizen, worden er voertuigkilometers bespaard. Naast effecten op fijnstof/stikstof en geluid, heeft dit ook effecten op de verkeersveiligheid, aangezien er minder risico op ongelukken en dus gewonden/doden is.

Bij het alternatief sluiting moeten passagiers juist meer voertuigkilometers maken naar alternatieve luchthavens, wat zorgt voor een lagere verkeersveiligheid, aangezien er meer risico op ongelukken en dus gewonden/doden is. Middels kengetallen is een waardering gegeven aan deze effecten.

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Verkeersveiligheid	€ 0	€ 3,1 miljoen	€ -1,5 miljoen

### 3.4.4 Externe veiligheid

Uit de berekeningen van Adecs volgt dat er voor het plaatsgebonden risico 3 woningen in Tynaarlo in de 10<sup>-5</sup>-contour (met meteomarge) vallen en 6 woningen in Tynaarlo in de 10<sup>-6</sup>-contour (zonder meteomarge). Wat betreft het groepsrisico liggen de waarden onder de oriëntatiewaarden die als aanvaardbaar worden beschouwd. Deze effecten zullen als volgt kwalitatief worden meegenomen.

**Tabel 3.21** Effecten op externe veiligheid, ten opzichte van nulalternatief

<sup>43</sup> Decisio (2008). Quick scan KBA voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn.

<sup>44</sup> Ecorys (2009). KBA Luchthaven Twente.

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Externe veiligheid	0	0/-	+

### 3.4.5 Verstoring

Uit de analyse van Bureau Waardenburg blijkt dat het landen van grote burgerluchtvaart mogelijk voor een lichte verstoring zorgt voor beschermde soorten in het landbouwgebied onder het glijpad bij landing, evenals voor het Fochteloërveen. Er treden vooral eventuele effecten op als gevolg van een toename van zwaarder verkeer in de grote burgerluchtvaart.

Het starten en landen van kleine burgerluchtvaart kruist het Natura 2000-gebied Drentsche Aa en gaat verder vooral over landbouwgebieden met enkele beschermde soorten. Een afname van de geluidsbelasting betekent een afname van de verstoring. Verstoringseffecten zullen kwalitatief worden meegenomen in de MKBA.

In een recenter onderzoek, uitgevoerd door Bureau Bakker<sup>45</sup> wordt beschreven dat er mogelijk een lichte verstoring voor vogels optreedt als gevolg van vliegbewegingen, met name door grote vliegtuigen. Ook deze effecten zullen als volgt kwalitatief worden meegenomen.

**Tabel 3.22** Effecten op verstoring, ten opzichte van nulalternatief

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Verstoring	0	0/-	+

<sup>45</sup> Bureau Bakker (2012). Onderzoek naar de invloed van de baanverlenging van Groningen Airport Eelde op de vogels van het Zuidlaardermeergebied en het Drentsche Aa gebied. - nulmeting

## 4 Uitkomst MKBA

Onderstaande tabel geeft het totaaloverzicht van de kosten en baten voor Noord-Nederland weer.

Tabel 4.1 Uitkomsten MKBA

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
Kosten			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 31,6	€ -9,2
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,5	€ 0,0	€ 0,0
Baten			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 11,1	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 57,1	€ -30,8
Reistijd/kosten voor de niet- zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 57,3	€ -28,2
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 1,5
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 3,1	€ -1,5
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 30,2	€ -9,2
Totaal baten	€ 11,1	€ 129,3	€ -78,0
<b>Netto Contante Waarde</b>	<b>€ 1,0</b>	<b>€ 159,5</b>	<b>€ -87,2</b>

Alle bovenstaande bedragen zijn netto contante waarden, in miljoenen, prijsspeil 2013.

Het totaal aan meerkosten zijn de extra kosten (of minder kosten, in het geval van beleidsalternatief 1b) die moeten worden gemaakt ten opzichte van het nulalternatief.

De Netto Contante Waarde (NCW) is de meerkosten plus de baten, verdisconteerd met de gehanteerde discontovoet over de gehele looptijd van het project. Een positieve NCW betekent dat er sprake is van een positief maatschappelijk rendement. Hoe hoger de NCW, hoe hoger het positief maatschappelijk rendement in termen van welvaartswinst.

Uit de tabel blijkt dat sluiting van de luchthaven (beleidsalternatief 2) leidt tot een welvaartsverlies voor Noord-Nederland ten opzichte van het nulalternatief. Dit wordt vooral veroorzaakt door het reistijdverlies voor passagiers, en daarnaast door het verlies aan werkgelegenheid. Ook verliest men een positief exploitatiesaldo in geval van sluiting. Deze negatieve welvaartseffecten worden niet voldoende gecompenseerd met de positieve effecten op geluidhinder en emissies in geval van sluiting.

Investing in terminal en brandweerkazerne leidt tot een licht positieve welvaartswinst. Het comforteffect voor passagiers is licht hoger dan de investering. Daarbij biedt de investering in de brandweerkazerne de mogelijkheid om de traumaheli op de luchthaven te stationeren, wat de optimale locatie is.

Projectalternatief 1b, investeren in het routefonds zodanig dat dit de ambitie om circa 200.000 lijndienstpassagiers realiseert, leidt eveneens tot per saldo positieve welvaartswinst voor de Noord-Nederlandse samenleving. De reistijdeffecten en werkgelegenheidseffecten overstijgen de negatieve effecten op de omgeving in termen van geluidhinder en uitstoot. Wederom vermelden we dat deze analyse vooral een 'what;-if' karakter heeft, omdat de causaliteit tussen de investering in het routefonds en het aantrekken van lijndienstpassagiers diffuus is.

In het volgende hoofdstuk presenteren we de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse.



## 5 Gevoeligheidsanalyses

In dit hoofdstuk presenteren we de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyses. Hierin testen we het effect van een aantal cruciale aannames op de uitkomsten van de MKBA zoals gepresenteerd in het voorgaande hoofdstuk. In overleg met de opdrachtgever zijn de volgende vier gevoeligheidsanalyses uitgevoerd:

- SEO Laag scenario, aangezien de hoofdanalyse is gebaseerd op het SEO Midden scenario;
- SEO Hoog scenario, aangezien de hoofdanalyse is gebaseerd op het SEO Midden scenario;
- 10 jaar doorgroei van verkeersvolume na 2030 met 3,5% volgens het SEO Midden scenario, aangezien, aangezien bij de hoofdanalyse wordt gerekend met een groei van het vliegverkeer tot aan 2030;
- 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief 2 (sluiting), aangezien bij de hoofdanalyse wordt gerekend met een effect bij het beleidsalternatief sluiting tot aan 2030.

Hieronder volgen tabellen en grafieken voor de gevoeligheidsanalyses, vergeleken met de basiswaarden. De volledige gevoeligheidsanalyses zijn te vinden in de bijlagen.

### 5.1 SEO Laag scenario

In het SEO Laag scenario is er sprake van minder groei in vliegbewegingen en passagiers. Dit leidt ertoe dat de NCW licht verslechtert voor beleidsalternatieven 1a en 1b, en verbetert voor beleidsalternatief 2. Overigens is ten aanzien van alternatief 1a alleen het volume-effect van minder reizigers doorgerekend bij een gelijk blijvende wachttijd ten opzichte van de analyse met het SEO middenscenario, maar is niet berekend in welke mate minder passagiers ook een daling van de wachttijd in de piek met zich meebrengt. Gegevens hiervoor ontbreken.

**Tabel 5.1** Gevoeligheidsanalyse SEO Laag

Marges	Alternatief 1a – Investing brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investing routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Basiswaarde NCW	€ 1,0	€ 159,5	-€ 87,2
SEO Laag NCW	€ 0,8	€ 157,9	-€ 71,6
Range NCW	€ 0,1	€ 1,6	€ 15,5

### 5.2 SEO Hoog scenario

In het SEO Laag scenario is er sprake van minder groei in vliegbewegingen en passagiers. Dit leidt ertoe dat de NCW verbetert voor beleidsalternatieven 1a en 1b, en verslechtert voor beleidsalternatief 2.

**Tabel 5.2 Gevoeligheidsanalyse SEO Hoog**

Marge	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering roufefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Basiswaarde NCW	€ 1,0	€ 159,5	-€ 87,2
SEO Hoog	€ 2,1	€ 152,6	-€ 188,4
Range NCW	€ 1,2	€ 6,9	€ 101,3

### 5.3 10 jaar doorgroei van verkeersvolume na 2030 met 3,5%

In deze gevoeligheidsanalyse groeit volgens het SEO Midden scenario het verkeersvolume na 2030 nog 10 jaar door met 3,5%. Dit leidt tot een hogere NCW. Voor het beleidsalternatief sluiting verandert er niets, omdat deze in de MKBA van dit beleidsalternatief slechts voor de duur tot 2030 is doorgerekend..

**Tabel 5.3 Gevoeligheidsanalyse 10 jaar doorgroei van verkeersvolume na 2030 met 3,5%**

Marge NCW	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering roufefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Basiswaarde NCW	€ 1,0	€ 159,5	-€ 87,2
Doorgroei 10 jaar met 3,5%	€ 1,2	€ 205,2	-€ 87,2
Range NCW	€ 0,2	€ 45,7	€ 0,0

### 5.4 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief sluiting

In deze gevoeligheidsanalyse wordt verondersteld dat in het nulalternatief GAE 10 jaar langer operationeel kan blijven zonder herinvesteringen dan in de hoofdanalyse is aangenomen. Effecten bij sluiting van GAE lopen dan door tot 2040. Dit leidt bij het beleidsalternatief sluiting tot een lagere NCW. Deze gevoeligheidsanalyse is alleen van toepassing voor het beleidsalternatief 2.

**Tabel 5.4 Gevoeligheidsanalyse 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief sluiting**

Marge NCW	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering roufefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Basiswaarde NCW	€ 2,5	€ 156,4	-€ 85,7
10 jaar extra effect bij sluiting	nvt	nvt	-€ 121,5
Range NCW	nvt	nvt	€ 34,3

## 6 Conclusies

In deze rapportage zijn de uitkomsten van de MKBA voor drie beleidsalternatieven gepresenteerd. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

**Beleidsalternatief 1a** bestaat uit een investering in de terminal en de brandweerkazerne. Het investeren in de terminal leidt tot minder wachttijd voor passagiers, wat een positief welvaartseffect betekent. Investeren in de brandweerkazerne betekent dat de traumaheli op de meest optimale locatie in de regio kan worden gestationeerd, en leidt naar verwachting tot een licht effectievere inzet van brandweerpersoneel op de luchthaven. Op termijn kunnen wellicht de exploitatiekosten van de kazernefaciliteit dalen, door meer taken te delen met de andere gebruikers van de kazerne. Op de korte termijn stijgen de exploitatiekosten echter licht. Per saldo overstijgen de baten de totale kosten in dit beleidsalternatief licht.

Kanttekening bij bovenstaande conclusie is dat er niet door het bestuur van de luchthaven is onderzocht of nog steeds sprake is van structurele ondercapaciteit in de terminal in piektijden bij een veel lagere groei dan door hen is voorzien. Ook is niet onderzocht of er geen kosten-effectievere oplossingen mogelijk zijn om het zelfde effect op een reductie van de wachttijd van passagiers te realiseren (in welk verkeersscenario dan ook).

Het is aan te bevelen om de investering in de terminal en de brandweerkazerne te splitsen en beide investeringen op hun merites te beoordelen.

**Beleidsalternatief 1b** betreft de investering in het risicofonds voor routeontwikkeling. Zoals vermeld in de rapportage staat het allerminst vast dat van een dergelijk fonds ook daadwerkelijk een groei van de hoeveelheid lijndienstpassagiers mag worden verwacht. De MKBA berekening heeft dan ook vooral het karakter van een what-if analyse. Indien de investering in het risicofonds voor routeontwikkeling leidt tot een aantal lijndienstpassagiers olopend tot 196.000 in 2025, dan leidt dat tot een positief MKBA saldo. Er zijn treden positieve reistijdeffecten voor passagiers op, alsmede een groei van de werkgelegenheid. Ook leidt een toename van het aantal lijndienstpassagiers tot een positief effect op de exploitatie van de luchthaven. Deze positieve effecten overtreffen de negatieve effecten van een dergelijke toename van vluchten en passagiers in termen van geluidhinder, emissies en investeringskosten samen.

**Beleidsalternatief 2** is het sluiten van de luchthaven per 2016. Kenmerkend voor dit beleidsalternatief is dat de grote investeringen (baanverlenging en 10 jaar storting in het agiofonds) reeds gedaan zijn, en hiermee 'verzonken' zijn. Uit onze analyse blijkt dat sluiting van de luchthaven tot een negatief MKBA saldo leidt, wat betekent dat dit een welvaartsverlies is voor de Noord-Nederlandse samenleving. In geval van sluiting is er sprake van een reistijdverlies voor passagiers die dan via een alternatieve luchthaven moeten reizen die verder weg ligt dan Groningen Airport Eelde. Tevens betekent sluiting een verlies van werkgelegenheid. Ervan uitgaande dat zonder sluiting in het nulalternatief de luchthaven gematigd groeit, en dus ook de werkgelegenheid mee groeit, zou sluiting leiden tot op termijn een verlies van maximaal circa 420 directe en indirecte voltijds arbeidsplaatsen. Hier tegenover staat een afname van geluidhinder en emissies. Ten slotte geldt dat in het sluiten scenario de positieve kasstroom van de exploitant (exclusief afschrijvingen<sup>46,47</sup>) beëindigd wordt. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het

<sup>46</sup> CPB/PBL (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

<sup>47</sup> Fakton, BCI en SEO (2012), Werkinstructie 'van GREX naar MKBA'.

geval van het SEO lage scenario (dus een lagere groei van het aantal passagiers) deze conclusies blijven staan.

Het overgrote deel van de effecten in de MKBA betreft effecten die optreden als gevolg van de commerciële luchtvaart. De effecten voor het lesverkeer en general aviation zijn relatief gering.

# Bijlage

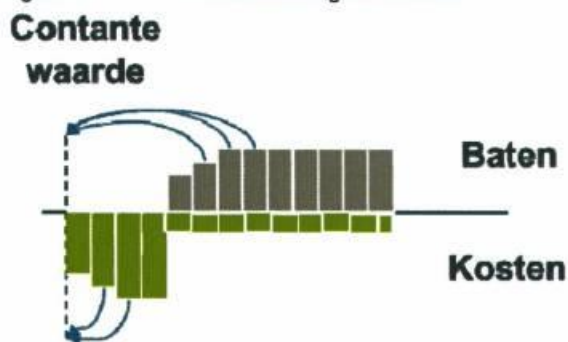
## Toelichting MKBA

### *Wat is een MKBA?*

Een kosten-batenanalyse is een instrument waarmee alle relevante effecten van een project worden bepaald voor (in dit geval) Noord-Nederland en met elkaar worden vergeleken. Het gaat dan zowel om effecten voor de direct betrokkenen (overheden, exploitant, gebruikers) als effecten voor diegenen die op een andere manier voor- of nadeel ondervinden van een project (bijvoorbeeld omwonenden, reizigers). Deze effecten worden zoveel mogelijk vertaald naar hun effecten op de welvaart van de betrokkenen, en worden over een reeks van jaren bepaald. De welvaartseffecten worden zoveel mogelijk uitgedrukt in geldtermen.

Het resultaat van de analyse is een overzicht van de effecten voor de Noord- Nederlandse samenleving, over een lange reeks van jaren. Door de toekomstige effecten te vertalen naar hun huidige waarde, kunnen effecten die op verschillende momenten in de tijd optreden bij elkaar worden opgeteld. Hierdoor kan inzicht worden verkregen in het netto effect op de welvaart van alle stakeholders binnen de Nederlandse grenzen samen.

**Figuur 6.1** Verdiscontering van effecten

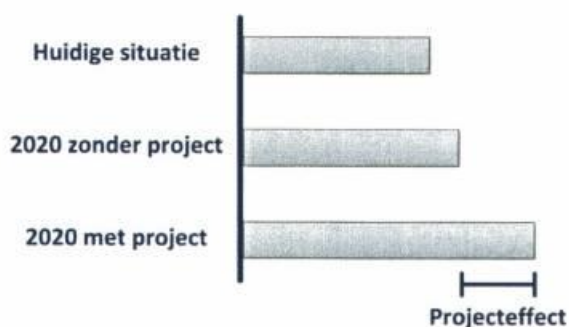


Bron: Ecorys

### *Projecteffecten*

De verschillen tussen de situatie met en zonder project worden projecteffecten genoemd. Projecteffecten kunnen worden onderscheiden naar kosten (bijvoorbeeld de kosten van een investering) en baten. Baten kunnen zowel positief zijn (bijvoorbeeld de vermindering van reiskosten), als negatief (bijvoorbeeld extra geluidsoverlast voor omwonenden). In het laatste geval spreken we van negatieve baten (en dus niet van kosten).

**Figuur 6.2 Visualisatie van het begrip project effect**  
**Voorbeeld effect in reistijd (uren)**



Bron: Ecorys

#### *Effecten met marktprijzen en zonder marktprijzen*

Projecteffecten zijn in eerste instantie effecten in fysieke eenheden, bijvoorbeeld de benodigde arbeid, de tijd gemoeid met het vervoer, de geluidsoverlast voor omwonenden etc. Voor sommige van deze effecten zijn geen marktprijzen beschikbaar (bijvoorbeeld reistijd). In die gevallen waar er sprake is van effecten die geen marktprijs hebben, zal er een raming worden gemaakt van de welvaartswaarde van die baten. Hiervoor worden gangbare kengetallen gebruikt die zijn ontleend aan economische waarderingsmethodes.

Op deze wijze kunnen zoveel mogelijk effecten in dezelfde eenheid (Euro's) worden uitgedrukt. Effecten waarvoor helemaal geen waarderingsmethode voorhanden is zullen waar mogelijk in fysieke termen worden beschreven, en als kwalitatieve post meegenomen worden in de afweging. Voor de MKBA wordt rekening gehouden met de meest recent geldende methodieken en richtlijnen, conform de leidraad *Overzicht Effecten Infrastructuur*<sup>48</sup>, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen<sup>49</sup>, de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse van CPB/PBL<sup>50</sup> en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden<sup>51</sup>.

#### *Kosten en baten voor alle partijen*

In een kosten-batenanalyse gaat het normaal gesproken om de kosten en baten voor de Nederlandse maatschappij als geheel. Het gaat dan niet alleen om de gebruikers van een project (bijvoorbeeld de reizigers), maar ook om de effecten voor anderen, zoals de opdrachtgevers voor het vervoer, de werknemers van bedrijven, de omwonenden, consumenten en anderen. Door de effecten voor deze partijen apart in kaart te brengen wordt eveneens inzicht gegeven in de kosten en baten per groep van stakeholders. Dit worden verdelingseffecten genoemd. Zo wordt voor deze MKBA expliciet de effecten voor Noord-Nederland inzichtelijk gemaakt.

#### *Over een lange reeks van jaren*

Tot slot is het van belang dat de kosten en baten over een lange reeks van jaren worden gezien. Immers, een investering in infrastructuur gaat in principe vele tientallen jaren mee en zal dus over een lange periode baten opleveren, terwijl de kosten vooral in de aanleg zullen zitten en daarmee vooral in de beginjaren zullen vallen. We gaan ervan uit dat de totale technische levensduur van de investering 100 jaar bedraagt, en zullen dit als zichtperiode in de MKBA hanteren. We gaan ervan

<sup>48</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Ministerie van Economische Zaken (2000). Evaluatie van grote infrastructuurprojecten. Leidraad voor kosten-baten analyse. Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur.

<sup>49</sup> Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). KBA bij MIRT-verkenningen. Kader voor het invullen van de OEI-formats. September, 2012.

<sup>50</sup> CPB/PBL (2013). Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

<sup>51</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteit (2013). De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. November, 2013.

uit dat in de MKBA na 2030 (het eindjaar van de SEO analyse) de verkeersafhandeling op de luchthaven constant blijft.

## Beschrijving SEO-scenario's

Op expliciet verzoek van de opdrachtgever is de MKBA gebaseerd op de verkeersprognoses van SEO<sup>52</sup>. Hierbij gaat het om de volgende drie scenario's:

- SEO Laag: Lelystad ontwikkelt zich;
- SEO Midden: Business as usual;
- SEO Hoog: Ryanair breidt uit.

Hieronder worden de drie scenario's beschreven. Een algemene opmerking is dat de SEO-prognoses geen rekening houden met het feit dat Transavia en Ryanair met ingang van het zomerseizoen van 2014 drie vluchten vanaf GAE gaan schrappen en dat ArkeFly twee keer per week naar Antalya gaat vliegen. Volgens inschatting van SEO leidt dit tot een groeivertraging van circa twee jaar.

### SEO Laag: Lelystad ontwikkelt zich

In dit scenario wordt aangenomen dat GAE zich tot 2018 ontwikkelt volgens het SEO Hoog scenario (zie onder) en dat Lelystad Airport zich gaat ontwikkelen. Vanaf 2018 is er voldoende capaciteit op Lelystad beschikbaar, waardoor Ryanair in één keer haar volledige operatie verhuist van GAE naar Lelystad Airport. Dat heeft tot gevolg dat er geen low cost carrier operaties meer plaatsvinden vanaf GAE. De overige operaties op GAE (charters, lijndiensten, overig en general aviation) worden niet beïnvloed door de concurrentie door de operatie van Ryanair. Wél is het mogelijk dat bij het vertrek van Ryanair van GAE een andere low cost carrier vanaf GAE gaat opereren. Deze low cost carrier zal dan de concurrentie met Ryanair op Lelystad moeten aangaan. Daarnaast kan het ook zijn dat er meerdere low cost carriers vanaf Lelystad gaan vliegen, wat een kannibaliserend effect kan hebben op de vluchten vanaf GAE. Het is dan mogelijk dat er andere chartermaatschappijen van GAE naar Lelystad gaan verhuizen. In de prognose is met deze effecten geen rekening gehouden, gezien de grote onzekerheden.

		2013	2018	2025
Vluchten (aankomend en vertrekkend)	Charters, lijndiensten en overig	1.133	1.314	1.671
	Low cost carriers	456	0	0
	General aviation	44.500	60.440	64.644
	<b>Totaal</b>	<b>46.089</b>	<b>61.754</b>	<b>66.315</b>
Passagiersbewegingen (x1000)	Charters, lijndiensten en overig	150	177	224
	<i>waarvan transit</i>	117	139	175
	<i>waarvan OD</i>	32	38	49
	Low cost carriers	55	0	0
	<b>Totaal</b>	<b>205</b>	<b>177</b>	<b>224</b>

### SEO Midden: Business as usual

In dit scenario groeit het aantal vliegbewegingen met 3,5% per jaar. Tussen 2013 en 2018 herstelt het lesverkeer zich tot circa 45.000 vliegbewegingen per jaar. Het overige general aviation verkeer groeit jaarlijks met 6,3%. Concurrerende luchthavens zullen ook met 3,5% groeien, waardoor de frequentieverhoudingen niet veranderen. Er zullen dan ook geen passagiers verplaatsen van of naar GAE. Het aantal passagiers groeit dan ook met hetzelfde percentage van 3,5%.

<sup>52</sup> SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan.

		2013	2018	2025
Vluchten (aankomend en vertrekkend)	Charters, lijndiensten en overig	1.133	1.314	1.671
	Low cost carriers	456	542	689
	General aviation	44.500	60.440	64.644
	<b>Totaal</b>	<b>46.089</b>	<b>62.295</b>	<b>67.004</b>
Passagiersbewegingen (x1000)	Charters, lijndiensten en overig	150	177	224
	<i>waarvan transit</i>	117	139	175
	<i>waarvan OD</i>	32	38	49
	Low cost carriers	55	66	83
	<b>Totaal</b>	<b>205</b>	<b>243</b>	<b>307</b>

*SEO Hoog: Ryanair breidt uit*

In dit scenario breidt Ryanair haar operatie op GAE uit, voornamelijk tussen 2013 en 2018. Dit heeft vooral gevolgen voor het aantal vluchten van low cost carriers. De vluchten van charters, lijndiensten en general aviation volgen dezelfde ontwikkeling als in het Business as usual scenario. Het aantal passagiers neemt in dit scenario nog iets sneller toe dan het aantal vluchten, met circa 31% per jaar. Ryanair biedt namelijk lagere ticketprijzen dan concurrerende luchthavens, waardoor er passagiers van concurrerende luchthavens naar GAE komen. De overige operaties van luchtvaartmaatschappijen op GAE ondervinden geen concurrentie van Ryanair, aangezien Ryanair vooral vluchten aanbiedt naar grotere Europese steden en de chartermaatschappijen op GAE vooral vluchten aanbieden naar Zuid-Europese vakantiebestemmingen.

		2013	2018	2025
Vluchten (aankomend en vertrekkend)	Charters, lijndiensten en overig	1.133	1.314	1.671
	Low cost carriers	456	1.146	2.412
	General aviation	44.500	60.440	64.644
	<b>Totaal</b>	<b>46.089</b>	<b>63.230</b>	<b>68.727</b>
Passagiersbewegingen (x1000)	Charters, lijndiensten en overig	150	177	223
	<i>waarvan transit</i>	117	138	174
	<i>waarvan OD</i>	32	38	49
	Low cost carriers	55	217	372
	<b>Totaal</b>	<b>205</b>	<b>393</b>	<b>596</b>



## Benodigde vierkante meter per passagier volgens IATA kwaliteitsnormen

Proces		A	B	C	D	E
Check-in	Few cart bags	1,7	1,4	1,2	1,1	0,9
	More cart bags	1,8	1,5	1,3	1,2	1,1
	High cart bags	2,3	1,9	1,7	1,6	1,5
	Heavy cart bags	2,6	2,3	2,0	1,9	1,8
Wachtruimte	1,7 m <sup>2</sup> /pax zit	40%*	50%	65%	80%	95%
	1,2 m <sup>2</sup> /pax sta					
Bagage claim		2,6	2,0	1,7	1,3	1,0

\*% van de ruimte die wordt gebruikt

## GAE procestijden volgens IATA kwaliteitsnormen

Proces	Proces- en wachttijd	Min/pax	Pax/unit/hour
Check-in	Procestijd leisure	1	60
	Procestijd business	1,5	40
	Max. wachttijd	10	
Security	Procestijd	0,5	120
	Max. wachttijd leisure	10	
	Max. wachttijd business	5	
Paspoortcontrole	Procestijd	0,3	
	Max. wachttijd	5	
Bagage claim	Passagier/m 1 bagageband	5	
Douane	Procestijd	2	
	Max. wachttijd	5	
	Gecontroleerde pax	100%	

## Gevoeligheidsanalyse SEO Laag

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
<b>Kosten</b>			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 36,7	€ -6,7
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,7	€ 0,0	€ 0,0
<b>Baten</b>			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 10,9	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 54,1	€ -24,9
Reistijd/kosten voor de niet-zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 54,3	€ -22,8
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -19,8
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 1,3
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 2,3	€ -1,1
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 35,2	€ -6,7
Totaal baten	€ 10,9	€ 122,7	€ -65,0
Netto Contante Waarde	€ 0,8	€ 157,9	€ -71,6

## Gevoeligheidsanalyse SEO Hoog

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
<b>Kosten</b>			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 13,8	€ -16,8
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,7	€ 0,0	€ 0,0
<b>Baten</b>			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 12,2	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 62,5	€ -59,0
Reistijd/kosten voor de niet-zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 62,7	€ -54,7
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -60,7
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 2,0
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 3,1	€ -1,5
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 12,4	€ -16,8
Totaal baten	€ 12,2	€ 140,2	€ -171,7
Netto Contante Waarde	€ 2,1	€ 152,6	€ -188,4

Gevoeligheidsanalyse 10 jaar 3,5% extra groei

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
<b>Kosten</b>			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 32,4	€ -9,2
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,7	€ 0,0	€ 0,0
<b>Baten</b>			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 11,3	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 81,9	€ -30,8
Reistijd/kosten voor de niet-zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 77,0	€ -28,2
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 1,5
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 3,4	€ -1,5
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 31,0	€ -9,2
Totaal baten	€ 11,3	€ 174,2	€ -78,0
Netto Contante Waarde	€ 1,2	€ 205,2	€ -87,2

Gevoeligheidsanalyse 10 jaar extra effect bij beleidsalternatief sluiting

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
<b>Kosten</b>			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 31,6	€ -14,0
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,7	€ 0,0	€ 0,0
<b>Baten</b>			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 11,1	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 57,1	€ -46,2
Reistijd/kosten voor de niet-zakelijke reiziger	€ 1,0	€ 57,3	€ -42,2
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 2,1
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 3,1	€ -2,2
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	-€ 10,1	€ 30,2	-€ 14,0
Totaal baten	€ 12,1	€ 129,3	-€ 107,5
Netto Contante Waarde	€ 2,0	€ 159,5	-€ 121,5



Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)

W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

***Sound analysis, inspiring ideas***

BELGIË – BULGARIE – HONGARIJE – INDIA – KROATIE – NEDERLAND – POLEN – RUSSISCHE FEDERATIE – SPANJE – TURKIJE – VERENIGD KONINKRIJK



GRONINGEN AIRPORT EELDE

BIJLAGE

IV

Aan Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde nv

Datum 25 oktober 2013  
Ons kenmerk HGS/tb/13.rvc/ava.079  
Telefoon 050-3097001  
Betreft Strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – *Werelden verbinden*'

Groningen Airport Eelde nv  
PO Box 50  
9765 ZH Paterswolde  
Machlaan 14a  
9761 TK Eelde  
The Netherlands

T +31 (0)50 309 70 70  
F +31 (0)50 309 70 09

E info@gae.nl

www.gae.nl

Rabobank: 1130.50.763  
IBAN: NL15RABO0113050763  
BIC: RABONL2U

KvK Drenthe H04049842  
BTW NL 003186635 B 01

Geachte Aandeelhouder van Groningen Airport Eelde,

Hierbij bieden wij u aan het strategisch plan "Groningen Airport Eelde – *Werelden verbinden*" zoals aangeleverd door de directie.

Met de realisatie van de baanverlenging in 2013 zijn de voorwaarden gerealiseerd voor verdere groei van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde. Die groei moet worden gerealiseerd in een omgeving die anders is dan toen achtentwintig jaar geleden tot de aanvraag voor de baanverlenging werd besloten. Zowel aan de vraagzijde - de Noord Nederlandse markt voor vliegverkeer - als aan de aanbodzijde - de Europese en mondiale luchtvaartsector - is veel veranderd. Onveranderd is het gegeven dat er behoefte is aan luchtverbindingen, en dat er kansen zijn voor groei.

Groningen Airport Eelde wil zich in de komende tien jaar ontwikkelen tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland. Ongeveer 6.000 passagiers reizen dagelijks vanuit of naar Noord-Nederland via andere luchthavens. Met gerichte marketing en strategische routeontwikkeling wil de luchthaven een deel van dat potentieel naar zich toe trekken. De directie van Groningen Airport Eelde spreekt daarmee een heldere ambitie uit en richt de focus op groei van verbindingen en passagiers. De Raad van Commissarissen waardeert dat de directie de ambitie heeft om te komen tot een groei van de omzet en tot een structureel positief exploitatieresultaat. De Raad van Commissarissen is van mening dat de Aandeelhouders, Groningen Airport Eelde kunnen en moeten ondersteunen met het realiseren van bovengenoemd doel.



De groei van verbindingen en passagiers verbetert niet alleen de bereikbaarheid van Noord-Nederland, het is ook de opstap naar een positief bedrijfsresultaat. Mede dankzij de agiostortingen in de voorgaande jaren bedraagt het eigen vermogen van de vennootschap momenteel € 15 miljoen met een liquiditeit van rond de € 7 miljoen. De luchthaven is in staat de exploitatietekorten in komende jaren te dragen, ten laste van de eigen kasmiddelen. Het is nu zaak de vennootschap goed in de startblokken te zetten, om ruimte en tijd te geven voor het realiseren van de ambities. Een tweetal grote investeringen zijn op korte termijn noodzakelijk. De capaciteit van de terminal schiet voor het huidige verkeer al tekort: noodvoorzieningen die in 2006 zijn geplaatst moeten worden omgezet in structurele oplossingen. En de luchthavenbrandweer heeft nieuwe huisvesting nodig, op een locatie dicht bij de startbaan. Samen met het UMCG werkt de vennootschap aan een plan voor een gezamenlijk onderkomen voor het Mobiel Medisch Team ("de traumaheli"), ambulancediensten en de luchthavenbrandweer. Deze investeringen in de infrastructuur zijn geraamd op samen € 7,5 miljoen. De Raad van Commissarissen is van oordeel dat de Aandeelhouders een positief besluit kunnen en moeten nemen ten aanzien van genoemde investeringen,

Daarbij aangetekend dat de Raad van Commissarissen er in zijn algemeenheid van uitgaat dat de Aandeelhouders zorg blijven dragen voor voldoende solvabiliteit en liquiditeit van de vennootschap.

De toekomst kan niemand voorspellen, omstandigheden kunnen en zullen wijzigen. Flexibiliteit in de uitvoering van de ambitie is nodig. Daarom is in dit plan een gefaseerde aanpak ontwikkeld: eerst groeien, dan investeren. Investeringen in de verdere ontwikkeling van de luchthaven, in ontsluiting, terminal en parkeren, komen op de agenda in een volgende fase, wanneer de luchthaven haar potentie bewijst en het verkeer groeit.

De Raad van Commissarissen stellen de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voor:

- kennis te nemen van voorliggend plan "Groningen Airport Eelde – *Werelden verbinden*";
- in te stemmen met de in het plan verwoorde ambitie en groeistrategie met inbegrip van de randvoorwaarden zoals hierboven genoemd (solvabiliteit & liquiditeit);
- akkoord te gaan met een additioneel marketingbudget ten bedrage van € 250.000 per jaar;
- akkoord te gaan met een bijdrage door GAE aan het Route Development Fonds van 1 miljoen euro over 4 jaar, voor de ontwikkeling van nieuwe routes;
- zorg te dragen voor een additionele bijdrage aan het Route Development Fonds van 1 miljoen euro;
- zorg te dragen voor financiering van korte termijn investeringen in verbetering en beperkte uitbreiding van de passagiersterminal en een onderkomen voor de luchthavenbrandweer, ten bedrage van totaal € 7.5 miljoen.





De Raad van Commissarissen wijst de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op de onzekerheid die inherent is aan een toekomstverwachting. De ambitie om Groningen Airport Eelde te doen groeien is reeds decennia geleden uitgesproken en over de jaren steeds bevestigd. Financiering van de korte termijn majeure investeringen en een bijdrage in het Route Development Fonds stellen de vennootschap in staat de komende jaren invulling te geven aan dit plan. Bij verder ontwikkelingen komen additionele investeringen aan de orde waarover dan beslist moet worden.

Indien de ontwikkeling van passagiers en inkomsten onverhoopt langer duurt dan voorzien, kan een situatie ontstaan waarbij uitbreiding van het (eigen) vermogen noodzakelijk is. De Raad van Commissarissen ziet het als haar plicht de Aandeelhouders hier expliciet op te wijzen.

Met vriendelijke groet,  
Groningen Airport Eelde nv

Prof.dr. H.G. Sol  
Voorzitter Raad van Commissarissen Groningen Airport Eelde

c.c. Directie Groningen Airport Eelde, Ir. J.M. van de Kreeke

Analyse businessplan Groningen Airport Eelde

13 februari 2014

Strikt vertrouwelijk

**EY**

Building a better  
working world

YULAGE



## Strikt vertrouwelijk

13 februari 2014

Gedeputeerde Staten van de  
provincie Groningen  
t.a.v. de heer R. Postma  
Postbus 610  
9700 AP GRONINGEN

Geachte heer Postma,

Ingevolge uw opdracht hebben wij overeenkomstig onze opdrachtbevestiging van 18 december 2013 de volgende werkzaamheden verricht in het kader van uw algehele evaluatie van het businessplan van Groningen Airport Eelde ('GAE'):

- ▶ Analyse van de wijze waarop de in het businessplan verwoorde strategie is vertaald in de gepresenteerde cijfers in de planperiode tot en met 2023.
- ▶ Analyse van de financieringsbehoefte zoals blijkend uit het businessplan en de eventuele aanpassingen volgend uit de analyse, alsmede een analyse in welke mate de financieringsbehoefte gedekt kan worden uit de ter beschikking staande middelen van GAE.

Wij hebben het genoeg u hierbij ons rapport inzake de uitkomsten van onze werkzaamheden aan te bieden, waarbij wij u vooraf aandacht vragen voor de volgende zaken.

Dit rapport is uitsluitend opgesteld ten behoeve van de provincie Groningen ter ondersteuning van de algehele evaluatie van het business plan van Groningen Airport Eelde. Aan de uitkomsten van onze werkzaamheden kan voor andere doeleinden geen waarde worden toegekend.

Dit rapport, of delen daarvan, mag niet aan derden ter beschikking worden gesteld of getoond noch mag worden gerefereerd aan onze rapportage zonder onze voorafgaande schriftelijke toestemming en eventuele aanvullende voorwaarden die wij van toepassing kunnen verklaren, tenzij u genoodzaakt bent de informatie uit het rapport te verstrekken uit hoofde van een wettelijke plicht, een rechtelijke -, arbitrale

- of administratieve uitspraak. EY Transaction Advisory Services draagt geen verantwoordelijkheid voor de inhoud van het rapport ten opzichte van derden. Indien derden besluiten enige waarde toe te kennen aan ons rapport dan geschiedt dit op eigen risico en aanvaarden wij generlei aansprakelijkheid voor de mogelijke gevolgen hiervan.

Het rapport vormt een integraal geheel en mag niet in afzonderlijke delen worden gesplitst. De uitkomsten van onze werkzaamheden kunnen slechts bij gebruik van het integrale rapport tot een juiste oordeelsvorming leiden.

Wij hebben onze werkzaamheden op 6 januari 2014 aangevangen en op 13 februari 2014 afgerond. Met gebeurtenissen of omstandigheden die zich na die datum hebben voorgedaan, wordt in dit rapport dan ook geen rekening gehouden.

De inhoud van het rapport is door de heer Van de Kreeke, directeur GAE, en de heer Stutterheim, adjunct-directeur GAE, (hierna gezamenlijk 'management') beoordeeld en zij hebben bevestigd dat waar dit rapport refereert aan door management gedane uitspraken en/ of meningen deze op juiste wijze zijn weergegeven.

De structuur van dit rapport is als volgt:

- ▶ In de eerste sectie beschrijven wij de achtergrond van onze opdracht en de reikwijdte van onze werkzaamheden.
- ▶ In de tweede sectie presenteren wij de managementsamenvatting.

- ▶ In de derde sectie gaan wij nader in op de totstandkoming, de aannames en de onderbouwingen van het businessplan inclusief de daarin opgenomen uitbreidingsinvesteringen.
- ▶ Tot slot geven wij in de vierde sectie inzicht in de door ons geïdentificeerde (financiële) risico's van het businessplan en de (mogelijke) impact daarvan op de financiële prognoses en financieringsbehoefte.

In vertrouwen u naar genoegen te hebben geïnformeerd en tot nadere toelichting gaarne bereid.

Hoogachtend,

EY Transaction Advisory Services

namens deze



Patrick Boertien  
Partner



Jan Kreijkes  
Senior Manager

## Inhoudsopgave

<b>Introductie</b>	<b>5</b>
<b>Managementsamenvatting</b>	<b>9</b>
	1. Algemeen..... 10
	2. Conclusies ..... 16
<b>Businessplan</b>	<b>17</b>
	3. Inleiding op businessplan ..... 18
	4. Overzicht resultaten 2012-2023 ..... 20
	5. Analyse opbrengsten..... 21
	6. Analyse kosten..... 23
	7. Financieringsbehoefte ..... 25
	8. Investerings ..... 26
<b>Risico's en gevoeligheden</b>	<b>28</b>
	9. Inleiding op de risico's en gevoeligheden ..... 29
	10. Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden ..... 30
<b>Appendices</b>	<b>38</b>
	11. Appendix A: Begroting 2014 ..... 39
	12. Appendix B: Scenario- en gevoeligheidsanalyses ..... 40
	13. Appendix C: Getekende opdrachtbevestiging ..... 45

## Introductie

---

## Introductie en opdracht

### Groningen Airport Eelde



## GRONINGEN AIRPORT EELDE

- ▶ GAE vervult een belangrijke rol in het (charter) vakantieverkeer vanuit Noord-Nederland. Daarnaast onderhoudt Ryanair momenteel lijnvluchten naar Girona en Mallorca en is GAE sinds de vijftiger jaren een belangrijke basis voor lesverkeer (o.a. de KLM Flight Academy is op GAE gevestigd). Verder verwerkt de luchthaven allerhande vluchten met een incidenteel karakter.
- ▶ In 2013 registreerde de luchthaven in totaal ruim 200 000 passagiersbewegingen en circa 44 000 vliegbewegingen. Er waren ultimo 2013 circa 48 fulltime medewerkers (FTE) in dienst bij GAE.
- ▶ Momenteel zijn er 4 maatschappijen actief op GAE, die gezamenlijk 10 bestemmingen bedienen.

### Huidige status maatschappijen en bestemmingen

Maatschappij	Bestemming	Seizoen
Transavia	Tenerife	Hele jaar
	Las Palmas	Hele jaar
	Faro	Zomer
	Mallorca	Zomer
	Antalya	Zomer
	Kos	Zomer
	Heraklion	Zomer
	Innsbruck	Winter
	Salzburg	Winter
Ryanair	Girona	Zomer
	Mallorca	Zomer
Corendon	Antalya	Zomer
Arkefly (vanaf 2014)	Antalya	Zomer

Bron: Managementinformatie GAE januari 2014

### Introductie

#### Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde (GAE) is een regionale luchthaven gelegen tussen Groningen en Assen. De aandelen in GAE N.V. (opgericht in 1955) zijn, nadat het Rijk haar meerderheidspakket in 2004 heeft overgedragen, volledig in handen van de regionale overheden. Momenteel bezitten zowel de provincie Groningen als de provincie Drenthe, 30% van de aandelen in GAE. Het resterende deel is in handen van de gemeenten Groningen (26%), Assen (10%) en Tynaarlo (4%).

Op basis van een overeenkomst met het Rijk uit 2001, hebben de aandeelhouders de luchthaven tussen 2003 en 2012 financieel ondersteund door jaarlijkse kapitaalstortingen (vanaf 2006 aangemerkt als agio) van circa EUR 1 miljoen. Deze jaarlijkse financiële ondersteuning is per 1 januari 2013 beëindigd. Daarnaast heeft het Rijk ten tijde van de overname van de aandelen met GAE afgesproken dat de start- en landingsbaan op kosten van het Rijk wordt verlengd van 1800 meter naar 2500 meter. Deze baanverlenging is in april 2013 gerealiseerd.

#### Context van het businessplan

Met de baanverlenging is voor GAE een belangrijke voorwaarde voor toekomstige groei van de luchthaven gerealiseerd. De wijze waarop deze groei tot stand dient te komen is verwoord in het door de directie van de luchthaven opgestelde strategisch plan 'Werelden Verbinden' (hierna: businessplan). Dit plan is op 31 oktober 2013 openbaar gemaakt.

Het businessplan bestrijkt een periode van 11 jaar (2013-2023) en voorziet in een sterke groei van het aantal verbindingen en passagiers. De luchthaven ontwikkelt zich volgens het businessplan tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland met een structureel positief bedrijfsresultaat. Om deze groei te bewerkstelligen wordt er door GAE extra geld vrijgemaakt voor marketingactiviteiten (jaarlijks EUR 250k additioneel marketingbudget en verspreid over vier jaar EUR 1 miljoen bijdrage uit eigen middelen aan het Route Development Fonds). Daarnaast zijn er gefaseerd uitbreidingsinvesteringen begroot van in totaal circa EUR 17 miljoen, die niet zijn meegenomen in de financiële prognoses van het businessplan.

Het businessplan is goedgekeurd door de Raad van Commissarissen van GAE. Zij vraagt de aandeelhouders om: (i) in te stemmen met de strategie, (ii) zorg te dragen voor een additionele bijdrage van EUR 1 miljoen in het Route Development Fonds en (iii) gezamenlijk met management te zoeken naar de juiste financieringsopties voor de voorgenomen korte termijn (2016) investeringen ten bedrage van EUR 7,5 miljoen.

Recent is aangekondigd dat in 2014 de (zomer)vluchten naar Bergamo (Ryanair) en Málaga en Dalaman (Transavia) gestaakt zullen worden. Arkefly zal daarentegen vanaf komende zomer op Antalya gaan vliegen.

Kort na het openbaar maken van het businessplan heeft de Noordelijke Rekenkamer de uitkomsten gepresenteerd van haar onderzoek naar het aandeelhouderschap van de provincies Drenthe en Groningen in

## Introductie en opdracht

### Gebruikte informatie

- ▶ Onze analyses zijn hoofdzakelijk gebaseerd op door de provincie Groningen en GAE verstrekte informatie. Wij hebben tevens in beperkte mate externe informatie gehanteerd. Een overzicht van de door ons gebruikte documenten is weergegeven in onderstaande tabel.
- ▶ Ons onderzoek is tevens gebaseerd op gesprekken en emailcorrespondentie met de heer Van de Kreeke (directeur GAE) en de heer Stutterheim (adjunct-directeur GAE).

### Gebruikte documenten

Strategisch plan GAE 'Werelden Verbinden' - oktober 2013  
Stappenplan Van Ringen Architecten m.b.t. uitbreidingsinvesteringen GAE - januari 2014  
Onderzoek Netherlands Airport Consultants naar capaciteit en uitbreidingsmogelijkheden terminal – november 2012  
Verscheidene input- en outputsheets uit het aan het businessplan van GAE onderliggende rekenmodel  
Brief Raad van Commissarissen GAE aan aandeelhouders d.d. 25 oktober 2013  
Rapport Noordelijke Rekenkamer 'Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde NV' – September 2013  
SEO rapport 'Beoordeling van het strategisch plan van GAE' - januari 2014  
Jaarverslagen GAE 2010, 2011 en 2012  
Tussentijdse kwartaalresultaten GAE 2013  
'Latest Estimate' resultaten GAE 2013  
Begroting 2014 GAE  
Publieke informatie (o.a. stukken/ artikelen Tweede Kamer, Alderstafel, Airport Lelystad, Airport Twente, Ryanair)

GAE. Daarnaast heeft de Noordelijke Rekenkamer het onderzoeksbureau SEO opdracht gegeven het businessplan van GAE te beoordelen. De resultaten van deze beoordeling zijn in januari 2014 gepresenteerd. SEO heeft zich in haar onderzoek voornamelijk gericht op de marktpotentie en de daaruit voortvloeiende vervoersprognoses. De bevindingen van de Noordelijke Rekenkamer en SEO zijn in onze analyses meegenomen. Hierbij merken wij op dat wij niet kunnen beoordelen in hoeverre het door SEO uitgevoerde onderzoek en de daarin opgenomen analyses vergelijkbaar zijn met de door GAE zelf gehanteerde systematiek.

Opdracht EY TAS en reikwijdte werkzaamheden

Teneinde een gedegen besluit te kunnen nemen en het debat te voeren met de Provinciale Staten en Gemeenteraden, hebben de aandeelhouders besloten het businessplan aan een nadere financiële analyse te onderwerpen. In dit kader heeft de provincie Groningen (in samenwerking met de provincie Drenthe) EY Transaction Advisory Services (EY TAS) gevraagd om haar hierbij te ondersteunen. EY TAS is met de provincie Groningen op 19 december 2013 een opdrachtformulering overeengekomen met daarin als voornaamste doelen:

- ▶ Analyse van de wijze waarop de in het businessplan verwoorde strategie is vertaald in de gepresenteerde cijfers in de planperiode tot en met 2023.
- ▶ Analyse van de financieringsbehoefte zoals blijkend uit het businessplan en de eventuele aanpassingen volgend uit de analyse, alsmede een analyse in welke mate de financieringsbehoefte gedekt wordt uit ter beschikking staande middelen van GAE.

Op basis van bovengenoemde doelstellingen, zijn de volgende deelopdrachten nader uitgewerkt:

- ▶ Het inzichtelijk maken van de totstandkoming en aannames van het businessplan, inclusief de uitbreidingsinvesteringen. Hierbij dient tevens aangegeven te worden wat de basis/onderbouwning is van de veronderstellingen.
- ▶ Analyse van de wijze waarop de geprognosticeerde groeicijfers zijn vertaald in de financiële prognoses.
- ▶ Analyse van de ontwikkeling van de liquiditeits- en solvabiliteitspositie van de luchthaven binnen de planperiode.
- ▶ Het analyseren van de impact van de belangrijkste financiële risico's op de in het businessplan gepresenteerde resultaten en liquiditeitspositie.

In de hiernavolgende managementsamenvatting gaan wij in op de belangrijkste bevindingen en conclusies van onze analyses. In de secties daarna zullen de verschillende deelopdrachten in nader detail aan bod komen.

Voor een volledig overzicht van de opdrachtformulering verwijzen wij naar de opdrachtbrief in appendix B.



## Introductie en opdracht

### Beperking van de reikwijdte

- ▶ Ons rapport bevat een financiële analyse van de belangrijkste aannames die aan de financiële prognoses ten grondslag liggen. Het rapport geeft echter geen uitsluitend ten aanzien van de haalbaarheid van de financiële prognoses en/ of de juistheid en volledigheid van de in het businessplan gehanteerde aannames.
- ▶ De informatie, aannames en veronderstellingen zoals gebruikt in dit rapport hebben een beperkte geldigheidsduur gezien de veranderingen in marktomstandigheden en de invloed daarvan op de resultaten van de business case.
- ▶ EY TAS aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor het ontbreken van informatie of voor het niet correct zijn van informatie, welke expliciet of impliciet is opgenomen in dit rapport, noch voor omissies in de rapportering voor zover deze voortvloeien uit niet correcte of onvolledige informatie.
- ▶ Wij hebben ons bij de door ons uitgevoerde analyses gebaseerd op in- en outputsheets van het door GAE opgestelde rekenmodel, dat de basis vormt voor de in het businessplan opgenomen financiële prognoses. Doordat wij het model zelf niet ontvangen hebben, merken wij voor de volledigheid op dat wij de rekenkundige juistheid en de logische samenhang van het model niet in detail hebben kunnen beoordelen.
- ▶ De door u en GAE verstrekte gegevens zijn door ons niet in detail geanalyseerd. Daarnaast zijn de gegevens niet geverifieerd noch getoetst op juistheid en volledigheid. Er heeft geen accountantscontrole plaatsgevonden, noch heeft er een beoordeling of due diligence onderzoek door EY TAS plaatsgevonden. GAE is verantwoordelijk voor de opgeleverde gegevens, informatie en toelichtingen. EY TAS aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid als gevolg van onjuistheden in de gehanteerde gegevens.
- ▶ Als onderdeel van haar werkzaamheden heeft EY TAS op hoofdlijnen een financiële risicoanalyse van het businessplan uitgevoerd. In deze analyse hebben wij niet-financiële risico's, zoals commerciële -, milieugerelateerde, en technologische risico's buiten beschouwing gelaten. De financiële risicoanalyse kan niet worden geïnterpreteerd als zijnde een expertopinie inzake het risiconiveau van het businessplan van GAE.

## Managementsamenvatting

1. Algemeen
2. Conclusies

## Managementsamenvatting (1)

### Businessplan

Het strategisch plan "Werelden Verbinden" bestrijkt een periode van 11 jaar (2013-2023) en voorziet in een sterke groei van het aantal verbindingen en passagiers. De luchthaven ontwikkelt zich volgens het businessplan tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland met een structureel positief bedrijfsresultaat.

Aan het businessplan liggen door InterVISTAS opgestelde marktanalyses ten grondslag. In deze analyses is het marktgebied gedefinieerd, het reisgedrag geanalyseerd (o.b.v. boekingsinformatie) en is een benchmark opgenomen ten opzichte van andere Europese luchthavens.

De belangrijkste doelstellingen en veronderstellingen zijn door middel van een (reeds bestaand) excel model doorgerekend in het businessplan. Mede door de evolutie van dit model in de tijd en aanpassingen van InterVISTAS is het model omvangrijk en complex geworden.

Op basis van onze analyse van de ontvangen in- en output sheets uit het excel model is ons niet gebleken dat het model conceptuele fouten bevat en komen de gegenereerde uitkomsten ons niet onredelijk voor. Doordat wij het model zelf niet ontvangen hebben, merken wij voor de volledigheid op dat wij de rekenkundige juistheid en de logische samenhang van het model niet in detail hebben kunnen beoordelen.

### Assumpties

De tabel en figuur aan de rechterzijde laten zien dat het businessplan aanzienlijke groei in passagiersaantallen prognosticeert die leiden tot resultaatverbeteringen (positief resultaat wordt gerealiseerd in 2020 met circa 500.000 passagiersbewegingen). De belangrijkste uitgangspunten voor deze geprognosticeerde groei zijn: (i) het realiseren van een drietal lijndiensten (hub verbinding en/of zakelijke point-to-point verbindingen), (ii) het vergroten van het low-cost aanbod en (iii) het behoud van en mogelijke versterking in het charter segment.

De geprognosticeerde (financiële) groei in het businessplan wordt voornamelijk gedreven door de verwachtingen ten aanzien van de passagiersaantallen, en dan voornamelijk de aantallen op lijndiensten (zie figuur op de volgende pagina). De kosten van de luchthaven hebben in belangrijke mate een vast karakter.

### Beknopt overzicht businessplan

Valuta: EUR '000	FY12W	FY13LE*	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY20P	FY23P
Netto omzet	5.241	5.088	5.266	5.371	6.371	6.733	7.792	9.466	11.270
Personeelskosten	(3.705)	(3.863)	(4.021)	(4.163)	(4.575)	(4.573)	(5.361)	(5.913)	(6.652)
Overige bedrijfskosten	(1.640)	(1.314)	(1.286)	(1.357)	(1.521)	(1.652)	(1.760)	(1.835)	(2.011)
Intensivering marketing	-	-	(250)	(250)	(500)	(500)	(500)	(250)	(250)
EBITDA	(104)	(89)	(291)	(399)	(225)	8	171	1.468	2.358
Afscriptingskosten	(561)	(605)	(619)	(643)	(686)	(750)	(801)	(791)	(599)
Saldo rentebaten en lasten	244	156	107	93	80	63	51	28	70
Resultaat voor belasting	(422)	(538)	(804)	(949)	(832)	(678)	(579)	705	1.830
Passagiersbewegingen ('000)**	183	178	177	192	252	303	379	492	597
Vliegbewegingen ('000)	46	44	51	52	55	57	60	64	67

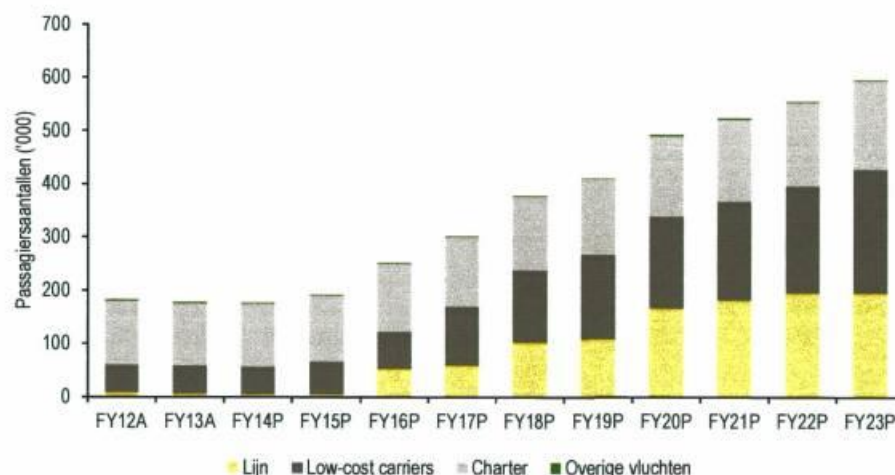
Bron: Jaarrekening 2012, LE 2013 & businessplan GAE

\* FY13LE betreft de meest recente verwachting (beste schatting) van GAE. Deze cijfers wijken licht af van die in het businessplan opgenomen bedragen

\*\* Passagiersbewegingen zijn zowel vertrekkende als aankomende bewegingen, exclusief transit passagiers

### Overzicht ontwikkeling passagiersbewegingen

Bron: Managementinformatie



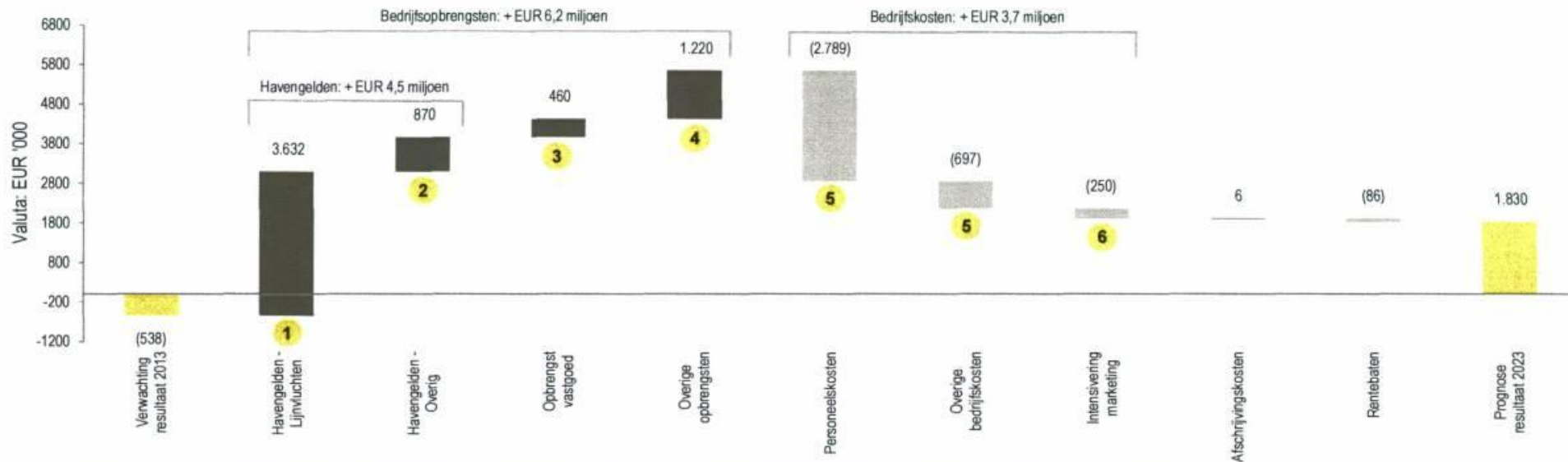
## Managementsamenvatting (2)

De geprognosticeerde resultaatverbetering tussen 2013 en 2023 nader verklaard

**1** De introductie van nieuwe lijnvluchten in 2016, 2018 en 2020 zal naar verwachting leiden tot circa EUR 3,6 miljoen aan havengelden. Management verwacht in 2023 circa 200.000 passagiersbewegingen als gevolg van lijnvluchten.

**2** Het businessplan veronderstelt een groei in low-cost opbrengsten door een toename van het aantal Ryanair vluchten per week van circa 2 in 2013 naar 9 in 2023. Tevens zal een tweede low-cost maatschappij gecontracteerd worden in 2017 (low-cost passagiers 2023: circa 230.000). Tegenover deze stijging staat een lichte daling van de charteropbrengsten. Een verwachte stijging van het aantal chartervluchten (2013: circa 10 - 2023: 12) en verbeterde bezettingsgraden (2013: circa 62% - 2023: 72%) kunnen de verwachte daling in tarieven niet geheel compenseren (charter passagiers 2023: circa 165.000). Opbrengsten uit overige havengelden worden verder verondersteld te stijgen door een herstel van het aantal lesvluchten (relatief laag in

**3** Opbrengsten vastgoed stijgen voornamelijk door contractuele huurverhogingen (inflatiecorrecties), alsmede huuroopbrengsten door verhuur van additionele m2 na het realiseren van uitbreidingen van de terminal.



**4** Hogere overige opbrengsten zijn met name gerelateerd aan additionele parkeerinkomsten (EUR 0,9 miljoen) door een stijging van het passagiersaantal. Tevens zal een toename in het aantal vliegbewegingen leiden tot extra inkomsten m.b.t. brandstof.

**5** De personeelskosten stijgen als gevolg van groei in FTEs van 48 in 2013 naar 71 in 2023 (met name door operationele FTEs, zoals brandweer en havendienst). Overige bedrijfskosten stijgen door inflatiecorrectie en verhoging van het reguliere marketingbudget.

**6** Management geeft aan dat een intensivering van marketingactiviteiten noodzakelijk is om de groei van de luchthaven te stimuleren. Vanaf 2014 zal jaarlijks EUR 250k aan additionele marketing plaatsvinden.

**Leeswijzer**  
 Bovenstaande figuur geeft weer hoe het resultaat in 2023 zich verhoudt tot het resultaat 2013 en brengt de mutatie in de belangrijkste opbrengst- en kostencategorieën in beeld tussen deze twee jaren.

## Managementsamenvatting (3)

### Key drivers groei

De in het businessplan geprognosticeerde groei komt met name tot uitdrukking in de groei van de passagiersaantallen. De geprognosticeerde groei is gebaseerd op aannames inzake vertrekkende vluchten, stoelcapaciteit vliegtuig, bezettingsgraden en opbrengsten per passagier. In onderstaande tabel worden de aannames ten aanzien van de passagiersprognoses weergegeven.

#### Key drivers havengelden 2013 - 2023

Key drivers havengelden 2014-2023	Lijn		Low-cost		Charter	
	FY13LE	FY23P	FY13LE	FY23P	FY13LE	FY23P
Vertrekkende vluchten per week (jaargemiddelde)	-	35	4	14	10	12
Stoelcapaciteit vliegtuig	-	70	189	189	181	180
Bezettingsgraad	-	75%	71%	82%	63%	72%
Vertrekkende passagiers per jaar	-	95.550 *	27.156	116.122	58.147	83.362

Bron: Managementinformatie

\* Passagiers lijnvluchten zijn exclusief 2.430 passagiers gerelateerd aan bestaande Transavia vluchten naar Innsbruck en Salzburg (opbrengsten circa EUR 100k per jaar)

In het businessplan is verondersteld dat:

- ▶ Er in 2023 gemiddeld circa 60 vertrekkende passagiersvluchten per week plaatsvinden, waarvan meer dan de helft lijnvluchten betreft die worden uitgevoerd met 'kleinere' vliegtuigen.
- ▶ De bezettingsgraden variëren tussen 72% (charter) en 82% (low-cost). De lijn en low-cost bezettingsgraden zijn daarmee conform huidige Europese en Ryanair gemiddeldes. De bezettingsgraad van chartervluchten stijgt met circa 10%, door meer non-stop vluchten dan nu het geval is.

Naast bovengenoemde aannames ten aanzien van passagiersaantallen, zijn ook de aannames voor de gemiddelde opbrengst per passagier een belangrijke driver van de havengelden. Deze verschillen per segment:

- ▶ De tarieven voor lijnvluchten worden relatief hoog en stabiel verondersteld. Hierbij is aangenomen dat tijdelijke tariefdruk (bijv. door introductie van een nieuwe lijn) gefinancierd wordt met behulp van specifiek via het Route Development Fonds beschikbaar gestelde middelen.
- ▶ De tarieven voor low-cost carriers zijn relatief laag en worden in de planperiode verondersteld te dalen met circa 20%.

- ▶ De tarieven voor chartervluchten dalen in de planperiode relatief sterk in vergelijking met de huidige opbrengsten.

Op basis van de in het businessplan veronderstelde passagiersaantallen en gemiddelde opbrengsten per passagier, bedragen de havengelden uit lijnvluchten in 2023 circa EUR 3,6 miljoen (ongeveer evenveel als de low-cost en charter segmenten tezamen).

### Uitbreidingsinvesteringen

In het businessplan worden uitbreidingsinvesteringen benoemd om de geprognosticeerde groei te faciliteren (voornamelijk uitbreiding terminal en herinrichting terreinen). De hoogte van de uitbreidingsinvesteringen is gebaseerd op globale inschattingen van externe partijen. De door GAE gehanteerde prijsniveaus komen ons op basis van een eerste globale analyse echter niet onaannemelijk voor.

De uitbreidingsinvesteringen zijn volgens GAE niet in de financiële prognoses meegenomen omdat zij helder onderscheid wilde maken tussen de exploitatie en de (financiering van) de uitbreidingsinvesteringen.

Het totale investeringsbedrag wordt opgesplitst in twee fasen van respectievelijk EUR 7,5 miljoen (2016) en EUR 9,5 miljoen (2017 - 2022). Fase 1 betreft de investering in de brandweerkazerne en uitbreiding van de terminal. Management acht deze investeringen noodzakelijk om aan internationale veiligheidseisen en Arbo - en milieu wetgeving te voldoen (brandweer) en om in de zomer piekmomenten te kunnen opvangen (uitbreiding terminal).

Wij kunnen niet inschatten in hoeverre de brandweerkazerne op korte termijn niet meer voldoet aan wet- en regelgeving en investering daadwerkelijk op korte termijn noodzakelijk is.

In een door management aan ons beschikbaar gesteld rapport van Netherlands Airport Consultants (gespecialiseerd luchtvaartadviesbureau) wordt gesteld dat de capaciteit van de huidige terminal volgens internationale standaarden ontoereikend is voor de geprognosticeerde passagiersaantallen in 2021. Hierbij wordt uitgegaan van circa 700.000 passagiers in 2021, wat hoger is dan het in het businessplan opgenomen aantal van circa 525.000 in 2021. Het is ons echter niet duidelijk geworden hoe de piekbelasting zich onder de aannames van het businessplan in de komende jaren ontwikkelt en in hoeverre eventuele tijdelijke voorzieningen (bijv. porto cabins) pieken kunnen opvangen.

## Managementsamenvatting (4)

### Financieringsbehoefte

Het businessplan veronderstelt dat de netto kasstroom uit de exploitatie vanaf 2020 positief is. Wij merken hierbij op dat alle in het businessplan veronderstelde ambities dan volledig en zonder enige vertraging gerealiseerd dienen te worden.

In nevenstaande figuur hebben wij de stand van de (netto) liquide middelen in- en exclusief de uitbreidingsinvesteringen inzichtelijk gemaakt. Rente- en aflossingsverplichtingen op eventueel aan te trekken financiering voor de uitbreidingsinvesteringen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

Gezien de geprognosticeerde liquiditeitsontwikkeling in het businessplan (naar EUR 2,1 miljoen liquide middelen in 2019) is er op korte termijn weinig ruimte voor financiering van de uitbreidingsinvesteringen vanuit de liquide middelen van GAE.

Indien de fase I uitbreidingsinvesteringen door GAE uit eigen middelen gefinancierd worden, dan zal er reeds in 2016 een liquiditeitstekort ontstaan.

Indien de geprognosticeerde groei gerealiseerd wordt conform businessplan ontstaat er na 2019 ruimte om een deel van de uitbreidingsinvesteringen vanuit de liquide middelen te financieren. De totale financieringsbehoefte loopt dan op tot circa EUR 11 miljoen in 2019 en EUR 12 miljoen in 2022.

In het geval de resultaten gelijk zouden blijven aan het begrote negatieve resultaat 2014 (circa EUR 0,9 miljoen verlies), dan zal GAE in 2019/2020 in de liquiditeitsproblemen komen met een financieringstekort dat oploopt tot circa EUR 4 miljoen in 2023 exclusief uitbreidingsinvesteringen (EUR 21 miljoen inclusief uitbreidingsinvesteringen).

### Financieringsmogelijkheden

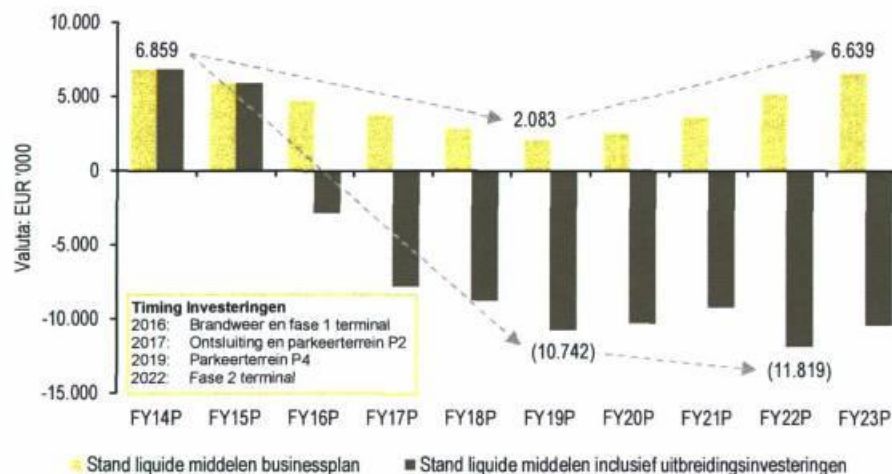
In het businessplan gaat GAE ervan uit dat de luchthaven zelf de geprognosticeerde exploitatietekorten (tot en met 2019) voor haar rekening zal nemen en dat met betrekking tot de uitbreidingsinvesteringen (in ieder geval fase 1) met de aandeelhouders gezocht moet worden naar de juiste financieringsopties.

Hierbij valt te denken aan:

- ▶ Het verstrekken van een langlopende (al dan niet gedeeltelijk aflossingsvrije) lening, waarbij GAE verantwoordelijk is voor het genereren van voldoende kasstromen om de rente- en aflossingslasten te kunnen dragen.

Stand liquide middelen 2014-2023 inclusief en exclusief uitbreidingsinvesteringen

Bron: Businessplan GAE



De uitbreidingsinvesteringen zijn in bovenstaande figuur in het jaar van realisatie (planjaar) opgenomen. De daadwerkelijke realisatie en de timing van de investeringsuitgaven wijken hier mogelijk vanaf, afhankelijk van start bouw en doorlooptijd.

- ▶ Het verstrekken van onderliggende garantstellingen, waarmee GAE in staat is om externe financiering aan te trekken en waarbij GAE verantwoordelijk is voor het genereren van voldoende kasstromen om de rente- en aflossingslasten te kunnen dragen.
- ▶ Mogelijke co-financiering van de geplande investering in de brandweerkazerne door het UMCG als (vanaf 2015) de traumahelikopter op GAE gestationeerd gaat worden.
- ▶ Het vinden van een private investeerder die (een deel) van de aandelen verwerft en (gedeeltelijk) garant staat voor financiering, danwel financiering verzorgt.

Bij het overwegen van alternatieve financieringsvormen dient in ogenschouw te worden genomen, dat indien GAE niet aan haar rente- en aflossingsverplichtingen kan voldoen, de aandeelhouders (bij garantstelling of financiering) alsnog de lasten zullen dragen.

## Managementsamenvatting (5)

### Risico's ten aanzien van het businessplan

#### Inleiding

Groningen Airport Eelde verkeert in een structureel verliesgevende situatie. Groei van de luchthaven is noodzakelijk om in de toekomst (wel) positieve exploitatieresultaten te realiseren.

De luchthaven is in de periode 2003 tot en met 2012 jaarlijks door de aandeelhouders financieel ondersteund door middel van kapitaalstortingen ter grootte van EUR 1,0 miljoen. Het saldo liquide middelen bedraagt, mede dankzij deze jaarlijkse agiostortingen, per eind 2013 circa EUR 8 miljoen.

#### Geïdentificeerde risico's

De belangrijkste geïdentificeerde risico's met betrekking tot het businessplan van GAE worden hierna weergegeven.

#### Aanbodpotentie

Aan het businessplan liggen door InterVISTAS opgestelde marktanalyses ten grondslag. Op basis van het marktonderzoek is de aanbodpotentie in kaart gebracht en is per segment de groei in passagiersaantallen geprognoseerd.

SEO stelt in haar rapport dat op basis van eigen onderzoek niet blijkt dat de markt van GAE momenteel onderbediend is, waardoor de aanbodpotentie naar alle waarschijnlijkheid lager zal zijn dan door GAE verondersteld. In het meest gunstige geval komt SEO op 425.000 passagiers in 2023.

#### Lelystad Airport en Twente Airport Enschede

Lelystad Airport is mede aangewezen om in de toekomst het niet mainport-gebonden vliegverkeer van Schiphol te accommoderen. Op basis van ons bekende publieke informatie en gesprekken met GAE, begrijpen wij dat met betrekking tot de ontwikkeling van Lelystad Airport nog geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Over de mogelijke impact van Lelystad op GAE zijn de meningen verdeeld: SEO noemt in haar rapport de ontwikkeling van Lelystad een serieuze bedreiging voor GAE, terwijl GAE zelf verwacht dat de mogelijke opkomst van Lelystad geen reële bedreiging vormt (omdat eigenaar Schiphol de tarieven van Lelystad Airport niet zal willen aanpassen voor low-cost aanbieders).

De voormalige vliegbasis Twente wordt mogelijk vanaf 2016 een luchthaven voor burgerluchtvaart. GAE geeft aan dat concurrentie van Twente in de low-cost markt meer voor de hand ligt dan van Lelystad.

De exacte impact van de ontwikkelingen inzake Lelystad Airport en Twente Airport Enschede laten zich op dit moment niet goed kwantificeren.

Een lager dan veronderstelde aanbodpotentie vanuit de markt, al dan niet in combinatie met ontwikkelingen inzake Lelystad Airport en Twente Airport, zal de in het businessplan opgenomen groeiprognozes ten aanzien van met name lijn- en low-cost vluchten significant beïnvloeden. Om de (mogelijke) impact hiervan inzichtelijk te maken hebben wij een aantal specifieke lijn- en low-cost scenario's door GAE laten doorrekenen (zie "Belangrijkste gevoeligheden" hierna). Tevens is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de belangrijkste variabelen (passagiersaantallen en tarieven).

#### Kosten luchtverkeersleiding (LVL)

De staatssecretaris heeft het kader van en onderzoek naar nieuw beleid aangekondigd met betrekking tot de kosten luchtverkeersleiding. Als gevolg hiervan wijzigt mogelijk per 1 januari 2020 de bekostigingssystematiek van de luchtverkeersleiding (LVL). In het SEO rapport worden de (mogelijke) kosten als gevolg hiervan ingeschat op EUR 2 - 3 miljoen per jaar, terwijl de inschatting van management circa EUR 1,4 miljoen bedraagt. Duidelijk is dat, indien GAE deze kosten zelf zou moeten dragen, dit tot een significante verslechtering van de resultaten en liquiditeitspositie zal leiden. Uitgaande van EUR 1,4 miljoen op jaarbasis bedragen de extra kosten EUR 5,6 miljoen voor de periode 2020 tot 2023.

#### Route Development Fonds

In 2011 heeft GAE met een aantal publieke en private partijen het Route Development Fonds opgericht ter bevordering van lijnverbindingen met Europese knooppunten. Wij merken op dat indien de bijdragen aan het fonds van overige stakeholders beperkt zijn, dit de effectiviteit van het fonds kan beperken en daarmee gevolgen kan hebben voor de realisatie van het businessplan en de daarin gehanteerde tarieven.

## Managementsamenvatting (6)

### Belangrijkste gevoeligheden

Om risico's zoveel mogelijk te kunnen kwantificeren zijn op ons verzoek door GAE scenario- en gevoeligheidsanalyses opgesteld.

Wij merken hierbij op dat de scenario's en gevoeligheden door GAE zijn doorgerekend op specifieke veronderstellingen en dat alle andere aannames zijn verondersteld gelijk te blijven (*ceteris paribus*). De impact van de scenario's en gevoeligheden is voornamelijk berekend voor de belangrijkste opbrengsten (havengelden en parkeeropbrengsten)- en kostencategorieën (personeelskosten). Overige (qua impact minder belangrijke) categorieën constant zijn verondersteld. De uitkomsten van de scenario- en gevoeligheidsanalyses zijn derhalve indicatief.

### Lijnvluchten

Het realiseren van de verwachte lijnverbindingen in 2016, 2018 en 2020 (groei naar 196.000 passagiers in 2023) is de meest kritische factor voor de realisatie van de in het businessplan opgenomen financiële prognoses.

Uit de scenarioanalyse blijkt dat als er geen lijnverbindingen worden gerealiseerd, de resultaten gedurende de gehele planperiode negatief zullen blijven en het liquiditeitstekort na 2018 kan oplopen tot EUR 12 miljoen in 2023 (EUR 29 miljoen inclusief uitbreidingsinvesteringen). Indien de helft van het verwachte aantal lijnpassagiers gerealiseerd wordt dan zal de luchthaven niet eerder dan in 2022 break-even draaien. Het liquiditeitstekort is in dat geval wel fors lager (ca. EUR 1,2 miljoen in 2023; EUR 18 miljoen inclusief uitbreidingsinvesteringen). Wij wijzen er op dat bij deze ontwikkelingen wel nadere bijsturing door GAE zou kunnen plaatsvinden ter beperking van de liquiditeitsbehoefte.

Op dit moment hebben gesprekken met luchtvaartmaatschappijen nog niet tot concrete verbindingen geleid. Wel geeft GAE aan in een zeer vergevorderd stadium te zijn met een maatschappij over een verbinding naar een luchthaven in Londen. Management verwacht dat deze dagelijkse point-to-point verbinding medio 2014 gerealiseerd zal worden en circa 40.000 passagiersbewegingen per jaar zal genereren.

### Low-cost

Op basis van de (scenario) analyses merken wij op dat de bijdrage van de low-cost verbindingen op de geprognosticeerde resultatenrelatief beperkt is. Wel dient in ogenschouw genomen te worden dat de 'traffic' die de low-cost verbindingen

genereren leidt tot 'marketing exposure' en additionele opbrengsten (zoals parkeergelden en horeca-inkomsten).

Het contract met de low-cost carrier loopt eind 2014 af en er is nog geen nieuwe overeenkomst afgesloten. Het per direct stoppen van de huidige low-cost carrier betekent dat de resultaten in de planperiode gemiddeld EUR 0,2 - 0,3 miljoen per jaar lager zouden zijn.

### Tarieven

Door GAE zijn per segment (lijn, low-cost, charter) toekomstige tarieven ingeschat. De tarieven in het lijn en low-cost segment worden in de prognoses relatief constant verondersteld, terwijl de tarieven in het charter segment relatief sterk dalen.

Ervaringen in de sector leren dat sprake is van hoge tariefdruk bij grote stijgingen in passagiersvolumes. In de door GAE gehanteerde tarieven is dit niet zichtbaar in de tariefontwikkeling, maar is de verwachte (tijdelijke) prijsdruk, bij de introductie van een nieuwe lijn, als een lump sum bedrag gepresenteerd in het businessplan (o.a. als kosten intensivering marketingkosten en bijdrage Route Development Fonds).

Uit de gevoeligheidsanalyse op de tarieven blijkt dat een mutatie in de tarieven significante impact heeft op de financiële resultaten. 10% lagere tarieven leidt ertoe dat – bij realisatie van de geprognosticeerde volumes – het gemiddelde resultaat in de planperiode EUR 0,5 miljoen lager is dan geprognosticeerd (gemiddeld EUR 1,6 miljoen) en dat de liquide middelen zich vanaf 2019 rond de nullijn blijven bewegen (ten opzichte van de groei naar EUR 6,6 miljoen in 2023, exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen).

### Bezettingsgraad en passagiersaantallen

De passagiersprognoses zijn mede gebaseerd op de door GAE verwachte bezettingsgraden voor de verschillende categorieën (lijn, low-cost en charter). Voor alle segmenten wordt groei in de bezettingsgraden verondersteld (met ca. 10%). Op basis van ons onderzoek hebben wij onvoldoende inzicht gekregen in welke mate de veronderstelde stijging in de bezettingsgraden voor GAE realistisch is.

Lagere bezettingsgraden hebben directe impact op de passagiersaantallen. Uit de gevoeligheidsanalyse op de passagiersaantallen blijkt dat bij een daling van 10% de resultaten gemiddeld EUR 0,6 miljoen per jaar lager zijn dan geprognosticeerd.



## Conclusies

### Conclusies

- ▶ Het businessplan veronderstelt een aanzienlijke groei in passagiersaantallen in met name het lijn- en low-cost segment. Het businessplan gaat ervan uit dat in 2020, bij circa 500.000 passagiersbewegingen, het break-even punt wordt bereikt. Op basis van het businessplan kunnen de negatieve resultaten tot en met 2019 gedekt worden uit de eigen middelen van de luchthaven. Hierbij merken wij op dat geen rekening is gehouden met EUR 17 miljoen aan uitbreidingsinvesteringen en rente- en aflossingsverplichtingen op eventueel aan te trekken financiering voor deze investeringen.
- ▶ In het businessplan wordt aangegeven dat “met de aandeelhouders moet worden gezocht naar de juiste financieringsopties”. Indien de luchthaven de uitbreidingsinvesteringen uit eigen middelen dient te financieren, dan zal er een financieringsbehoefte ontstaan van circa EUR 11 miljoen in 2019 en 12 miljoen in 2022 (exclusief rente- en aflossingsverplichtingen). Wij merken hierbij op dat de veronderstelde ambities in het businessplan dan volledig en zonder enige vertraging gerealiseerd dienen te worden, hetgeen ons niet aannemelijk lijkt.
- ▶ Het risico is aanwezig dat de in het businessplan opgenomen groeiveronderstellingen niet of slechts gedeeltelijk gerealiseerd zullen worden. Een lager dan veronderstelde aanbodpotentie vanuit de markt, de ontwikkelingen met betrekking tot Lelystad Airport en Twente Airport en de reeds in 2014 achterblijvende performance zouden de in het businessplan opgenomen groeiprognoses ten aanzien van met name lijn- en low-cost vluchten sterk negatief kunnen beïnvloeden.
- ▶ De in het businessplan opgenomen positieve resultaat- en liquiditeitsontwikkeling wordt in significante mate gedreven door de ontwikkeling van het aantal lijnvluchten. Het businessplan gaat uit van een drietal nieuwe lijndiensten (hub verbinding en/of zakelijke point-to-point verbindingen), die in 2023 jaarlijks circa 200.000 passagiersbewegingen kennen. De groeiprognose is ambitieus. Het niet of gedeeltelijk realiseren van lijnvluchten zal een sterk negatieve impact hebben op de resultaatsontwikkeling en de financieringsbehoefte.
- ▶ Het businessplan veronderstelt een sterke groei in het low-cost segment, door uitbreiding van Ryanair en de komst van een 2e low-cost carrier in 2017. De resultaat- en liquiditeitsbijdrage van deze groei is echter relatief beperkt.
- ▶ De financiële prognoses zijn erg gevoelig voor een mutatie in de tarieven. Zo leiden 10% lagere tarieven ertoe dat – bij realisatie van de geprognosticeerde volumes – het gemiddelde resultaat in de planperiode EUR 0,5 miljoen per jaar lager is dan geprognosticeerd. Wij achten het risico dat tarieven zich lager dan geprognosticeerd ontwikkelen niet onaannemelijk.
- ▶ Het businessplan veronderstelt een bepaalde noodzaak en timing van de uitbreidingsinvesteringen. Ons is onvoldoende duidelijk in hoeverre de uitbreidingsinvesteringen daadwerkelijk noodzakelijk zijn en of deze qua timing niet anders gefaseerd kunnen plaatsvinden. Een nadere onderbouwing van de uitbreidingsinvesteringen en een analyse waarin scenario's ten aanzien de investeringen in relatie tot groeiscenario's worden uitgewerkt zou ons inziens kunnen bijdragen aan de besluitvorming hierover.
- ▶ Op basis van onze financiële analyse achten wij het risico zeer groot dat de aandeelhouders in de planperiode en hierna significant dienen bij te dragen aan de instandhouding van de luchthaven en verwachten wij niet dat de luchthaven binnen afzienbare tijd een marktconform rendement op een investering in, danwel financiering van GAE zal kunnen opleveren.
- ▶ Voor financiering van de tekorten en uitbreidingsinvesteringen heeft GAE ultimo 2013 zelf EUR 7,9 miljoen beschikbaar. Additionele financiering door de aandeelhouders, banken en/of derden zal noodzakelijk zijn voor uitvoering van het businessplan. Naast het additioneel storten van kapitaal of het verstrekken van leningen door de aandeelhouders, kan hierbij gedacht worden aan bankleningen, co-financiering of investering, danwel financiering door derden. Gezien de grote mate van onzekerheid ten aanzien van het businessplan en de geprognosticeerde liquiditeitsontwikkeling, achten wij het niet aannemelijk dat banken en of derden gelden zullen verstrekken, zonder haar risico's ten aanzien van deze financiering te willen afwentelen op de aandeelhouders (bijvoorbeeld door een garantiestelling door de aandeelhouders).

## Businessplan

---

3. Inleiding op businessplan
4. Overzicht resultaten 2012-2023
5. Analyse opbrengsten
6. Analyse kosten
7. Financieringsbehoefte
8. Investerings

## Inleiding op businessplan

Entree terminal Groningen Airport Eelde

Bron: GAE



### Inleiding

In deze sectie wordt het businessplan behandeld. Allereerst wordt ingegaan op de opbouw van het businessplan, het onderliggende rekenmodel en wordt een korte analyse van de historische plannen weergegeven. Daarna wordt achtereenvolgens een overzicht gegeven van de in het businessplan *geprognoseerde resultaten* en is een analyse van de belangrijkste omzet- en kostencategorieën, de liquiditeits- en solvabiliteitspositie, de uitbreidingsinvesteringen en de financieringsbehoefte op basis van het businessplan weergegeven.

#### Opbouw van het businessplan

Het businessplan is door GAE opgesteld op basis van marktanalyses die de luchthaven door InterVISTAS heeft laten uitvoeren. In deze analyses is het marktgebied gedefinieerd, het reisgedrag geanalyseerd (o.b.v. boekingsinformatie) en is een benchmark opgenomen ten opzichte van andere Europese luchthavens. Op basis van deze analyses stelt het businessplan 2013 dat het marktgebied van GAE tot nu toe onvoldoende bediend is en veel potentieel biedt.

Om dit potentieel te benutten heeft GAE per marktsegment (lijn, low-cost en charter) een aantal belangrijke doelstellingen geformuleerd. Per doelstelling is een strategie ontwikkeld, welke in detail vertaald is naar prognoses ten aanzien van het aantal vluchten, vliegtuigtypen, bezettingsgraden en tarieven per passagier.

In het businessplan is geen rekening gehouden met (i) de voorgenomen uitbreidingsinvesteringen (fase 1: EUR 7,5 miljoen en fase 2: EUR 9,5 miljoen) en (ii) de verslechtering van de uitgangpositie van GAE door het recent aangekondigde vertrek van de Ryanair zomervluchten naar Bergamo en de Transavia chartervluchten naar Málaga en Dalaman in 2014 (zie appendix A voor impact op begroting 2014). GAE management heeft ons geïnformeerd dat de uitbreidingsinvesteringen niet in de financiële prognoses zijn meegenomen, om een helder onderscheid te maken tussen de exploitatie en de (financiering van) de uitbreidingsinvesteringen. In de volgende hoofdstukken van dit rapport zal nader worden ingegaan op deze aspecten.

#### Onderliggend rekenmodel

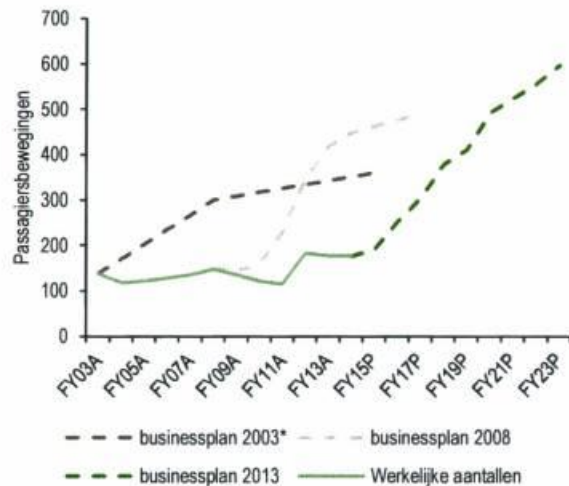
Bij de totstandkoming van het businessplan en de hierin opgenomen financiële prognoses heeft GAE gebruik gemaakt van een excel-model. Dit excel-model is ook de basis geweest voor de totstandkoming van het businessplan van 2008. De huidige versie van het model is qua structuur en mate van diepgang deels aangepast en aangevuld door InterVISTAS.

De in ons onderzoek uitgevoerde analyses zijn gebaseerd op van GAE ontvangen in- en outputsheets (uit het excel-model). Het model zelf is door GAE niet aan ons verstrekt. Wel hebben wij dit model ingezien ten kantore van de luchthaven. Wij hebben het model niet beoordeeld op de rekenkundige juistheid en de logische samenhang.

## Inleiding op businessplan

### Passagiersprognoses

Bron: CBS, rapport Noordelijke Rekenkamer, actualisatie businessplan 2008, businessplan GAE



\*Plan 2003 is gebaseerd op grafiek in rapport Noordelijke Rekenkamer

### Historische plannen

In nevenstaande grafiek zijn de passagiersprognoses conform het huidige en eerdere business plan(nen) en een indicatie van de werkelijke ontwikkeling van het aantal passagiers tot en met 2013 opgenomen. In het recente verleden zijn er businessplannen voor GAE opgesteld:

- ▶ In 2001 is voor de overeenkomst met het Rijk een businessplan opgesteld dat in 2003 voor de overname van de aandelen van het Rijk door de provincies en gemeenten, geactualiseerd is. In dit businessplan werd uitgegaan van realisatie van de baanverlenging in 2004 en het bereiken van het break-even punt in 2015 met 361.000 passagiersbewegingen (huidige prognose voor 2015: 192.000, exclusief transitpassagiers).
- ▶ In 2008 is het businessplan wederom geactualiseerd, naar aanleiding van de uitspraak door de Raad van State waardoor de baanverlenging verdere vertraging opliep. In dit businessplan werd er vanuit gegaan dat de baanverlenging alsnog in 2011 zou worden gerealiseerd en dat de luchthaven in 2018 het break-even punt zou bereiken met circa 515.000 passagiersbewegingen (huidige prognose voor 2018: 380.000 passagiersbewegingen, exclusief transitpassagiers).

Uit de grafiek blijkt dat de passagiersprognoses van de plannen 2003 en 2008 geen realiteit zijn geworden. Tevens blijkt dat het huidige businessplan ten opzichte van de historie een sterke (hockeystick) groei in passagiersaantallen prognosticeert. Ten aanzien van het niet realiseren van de prognoses 2003 en 2008 geeft management aan dat de procedures rond de baanverlenging prioriteit kregen en veel management aandacht vergden, waardoor er minder focus was op externe marktmogelijkheden. Positieve besluitvorming en realisatie van de verlenging was een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven vooral voor chartermarkt en low-cost markt.

## Overzicht resultaten 2012-2023

## Resultaten 2011-2023

Valuta: EUR '000	FY11W	FY12W	FY13LE *	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Havengelden	2.787	3.785	3.661	3.814	3.779	4.535	4.719	5.565	5.708	6.829	7.273	7.879	8.163
Opbrengst vastgoed	675	636	658	649	758	826	889	927	955	987	1.024	1.067	1.118
Overige opbrengsten **	682	820	769	803	834	1.009	1.126	1.300	1.404	1.650	1.768	1.866	1.989
Netto omzet	4.144	5.241	5.088	5.266	5.371	6.371	6.733	7.792	8.067	9.466	10.065	10.813	11.270
Personeelskosten	(2.975)	(3.705)	(3.863)	(4.021)	(4.163)	(4.575)	(4.573)	(5.361)	(5.461)	(5.913)	(6.023)	(6.135)	(6.652)
Overige bedrijfskosten *	(1.304)	(1.640)	(1.314)	(1.286)	(1.357)	(1.521)	(1.652)	(1.760)	(1.772)	(1.835)	(1.860)	(1.914)	(2.011)
Intensivering marketing	-	-	-	(250)	(250)	(500)	(500)	(500)	(500)	(250)	(250)	(250)	(250)
EBITDA	(134)	(104)	(89)	(291)	(399)	(225)	8	171	334	1.468	1.933	2.514	2.358
Afschrijvingskosten	(647)	(561)	(605)	(619)	(643)	(686)	(750)	(801)	(770)	(791)	(612)	(619)	(599)
Saldo rentebaten en lasten	195	244	156	107	93	80	63	51	39	28	34	49	70
Resultaat voor belasting	(587)	(422)	(538)	(804)	(949)	(832)	(678)	(579)	(397)	705	1.355	1.944	1.830
Passagiersbewegingen *** ('000)	116	183	178	177	192	252	303	379	411	492	524	556	597
Vliegbewegingen ('000)	53	46	44	51	52	55	57	60	61	64	65	66	67

Bron: Jaarrekening 2012, LE 2013 &amp; Businessplan GAE

\* 2013 LE betreft de meest recente verwachting (bijzest schijnt) van GAE \*\* In 2011 en 2012 zijn overige kosten en opbrengsten gerelateerd aan toeristische activiteiten gesaldeerd. \*\*\* Passagiersbewegingen zijn zowel vertrekkende als aankomende bewegingen, exclusief transit passagiers

## Historische gebeurtenissen

- ▶ In 2013 is de baanverlenging van 700 meter gerealiseerd. Na de aankondiging van de verlenging, is Ryanair (vooruitlopend op de daadwerkelijke verlenging) gestart met drie vluchten vanaf GAE (Bergamo, Marseille en Mallorca). Dit heeft in 2012 geleid tot een sterke stijging van het aantal passagiers (circa 58%). In 2013 heeft Ryanair de vlucht naar Marseille vervangen voor Girona en zijn de wintervluchten naar Bergamo (Milaan) geannuleerd.
- ▶ Eind 2013 heeft Ryanair aangekondigd dat zij de zomerverbinding naar Bergamo ook zal staken en heeft Transavia aangekondigd dat zij de charters naar Málaga en Dalaman zal annuleren. De hiermee gepaard gaande daling in vlieg- en passagiersbewegingen zal deels worden gecompenseerd door de aankondiging dat Arkefly

in 2014 zal gaan starten met zomervluchten op Antalya.

- ▶ Het slechte economische klimaat (voor piloten) heeft geleid tot een afname in het aantal lesvluchten. Dit heeft in 2012 en 2013 geresulteerd in een daling van het aantal vliegbewegingen, dat is gecompenseerd door stijgende tarieven.
- ▶ In 2012 heeft GAE de afhandelingsactiviteiten die door een derde partij (SIG) werden uitgevoerd, in eigen beheer genomen. Het eigen beheer van de afhandelingsactiviteiten heeft geleid tot een stijging van de opbrengsten en van de personeelskosten (circa 5 FTE).
- ▶ Door bovengenoemde overname van de afhandelingsactiviteiten en het opstellen van het businessplan waren de externe advieskosten (overige bedrijfskosten) in 2012 relatief hoog.

## Geprognoseerde ontwikkelingen

Het businessplan wordt onderbouwd door een aantal belangrijke assumpties ten aanzien van de ontwikkeling van GAE. Deze betreffen o.a.:

- ▶ het realiseren van een hub verbinding in 2016;
- ▶ het realiseren van meerdere zakelijke point-to-point verbindingen in 2018 en 2020;
- ▶ het vergroten van het low-cost aanbod; en
- ▶ behoud en mogelijke versterking in het charter segment.

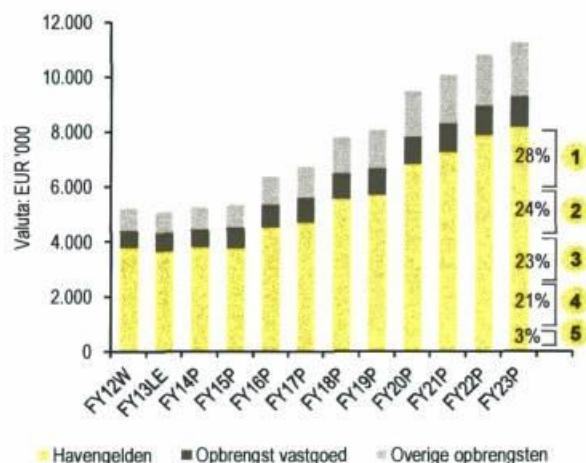
Management geeft aan dat de geprognoseerde groei niet plaats kan vinden zonder een uitbreiding van de terminal, aanpassing van de voorzieningen van de luchthaven en additionele marketing inspanningen.

Een gedetailleerde analyse wordt nader uitgewerkt op de volgende pagina's.

## Analyse opbrengsten

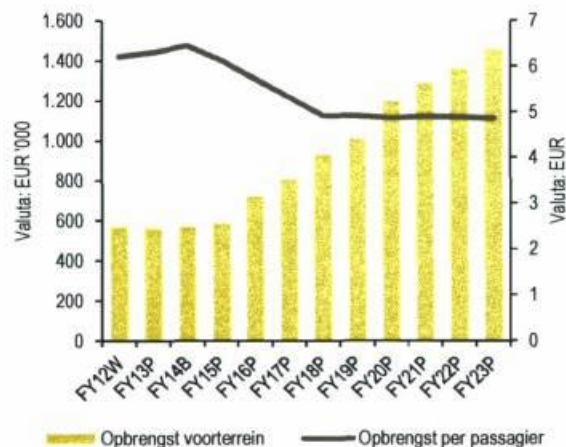
### Uitsplitsing opbrengsten

Bron: Jaarrekening 2012, 'latest estimate' 2013 & Businessplan GAE



### Parkeerinkomsten

Bron: Jaarrekening 2012, LE 2013 & businessplan GAE



### Analyse opbrengsten

Nevenstaande figuur geeft een overzicht van de verwachte opbrengstontwikkeling per categorie.

#### Havengelden

De havengelden bestaan uit:

- 1 *landingsgelden* – vergoedingen per landing afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig;
- 2 *securityheffing* – vaste vergoeding per passagier voor beveiligingswerkzaamheden;
- 3 *handling* – vaste vergoeding per passagier voor werkzaamheden ten aanzien van de bagageafhandeling;
- 4 *passagiersheffingen* – vaste vergoeding per passagier voor het gebruik van de luchthaven; en
- 5 *overige havengelden* – onder andere bestaande uit parkeren, baanverlichting, nachtelijke openstelling.

De havengelden zijn de voornaamste inkomstenbron van de luchthaven. De havengelden worden gedreven door het aantal vliegbewegingen en passagiers en laten als gevolg van de verwacht toename van het aantal vluchten dan ook een sterke stijging zien. Op de volgende pagina gaan wij nader in op de ontwikkeling van de havengelden.

#### Vastgoed

De opbrengsten uit vastgoed (circa EUR 660k in 2013) bestaan voornamelijk uit de huur van de verkeerstoren door Luchtverkeersleiding Nederland (circa EUR 130k), verhuur van (kantoor)ruimten in de terminal (circa EUR 140k) en erfpacht inkomsten (circa EUR 225k) van diverse partijen in en rondom het vliegveld (zoals de KLM Flight Academy).

Naast jaarlijkse inflatiecorrecties wordt de verwachte stijging in vastgoedopbrengsten (van EUR 660k in 2013 naar EUR 1,1 miljoen in 2023) voornamelijk verklaard door de uitbreidingsplannen van GAE. Per 2023 is in het businessplan verondersteld dat circa 650 m<sup>2</sup> aan additionele ruimten in de nieuwe terminal verhuurd kan worden.

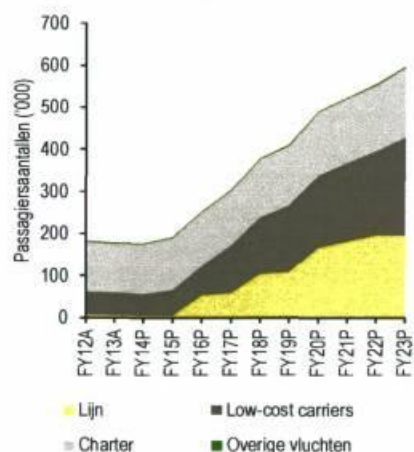
#### Overige opbrengsten

De overige opbrengsten (circa EUR 770k in 2013) bestaan voornamelijk uit parkeergelden. Deze zijn afhankelijk van de passagiersaantallen en laten derhalve ook een stijging zien (zie figuur linksonder). De verwachte gemiddelde opbrengst per (vertrekkende) passagier vertoont een dalende trend. Dit wordt veroorzaakt door het grotere aandeel van low-cost passagiers en lijnvluchtpassagiers, waarvan wordt verwacht dat ze, in vergelijking tot de (huidige) vakantiecharter passagiers, minder vaak en korter gebruik maken van de parkeermogelijkheden.

## Analyse havengelden

### Passagiersbewegingen

Bron: Managementinformatie & businessplan GAE



- ▶ Het businessplan veronderstelt een groei van 0 naar ca. 35 vtrekkende lijnvluchten per week in 2023. Er wordt een introductie van drie nieuwe lijnvluchten in 2016, 2018 en 2020 verondersteld. De bezettingsgraad wordt verondersteld uit te komen op 75%, wat in lijn ligt met de gemiddelde load factor van Europese luchtvaartmaatschappijen (zoals gedefinieerd door de Association of European Airlines) van 77,9% in 2012.
- ▶ Het businessplan veronderstelt een sterke groei van low-cost passagiers. Het aantal low-cost vluchten per week stijgt van 4 in 2013 naar 14 in 2023. De gemiddelde bezettingsgraad in dit segment wordt verondersteld te stijgen van 71% naar 82%. (82% wordt in de jaarrekening 2013 van Ryanair gedefinieerd als gemiddelde bezettingsgraad van de gehele vloot)
- ▶ De procentuele bijdrage van charterpassagiers daalt van 65% in 2013 naar 28% in 2023.

### Havengelden

Zoals weergegeven op de vorige pagina bestaat de voornaamste opbrengstcategorie uit havengelden. Op deze pagina worden de belangrijkste verwachtingen ten aanzien van de havengelden nader toegelicht alsmede de ontwikkeling van de onderliggende passagiersvolumes (links) en tarieven (rechts).

#### Ontwikkeling havengelden 2012-2023

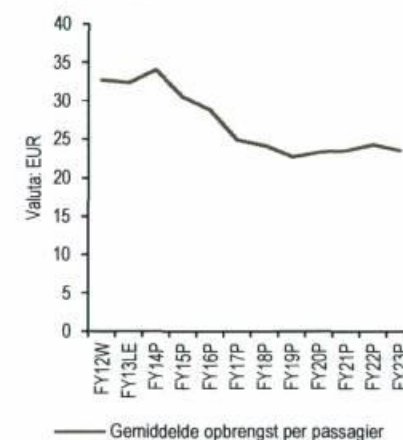
Valuta: EUR '000	FY12A	FY13LE	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY20P	FY23P	
Lijnvluchten	1	167	103	92	85	939	1.065	1.857	3.735	
low-cost en charters	2	2.794	2.750	2.897	2.823	2.674	2.683	2.703	3.268	
Lesvluchten	3	308	323	332	352	367	388	401	461	
Overige vluchten	4	351	313	321	344	376	399	416	492	
Overige havengelden		164	171	171	176	180	184	187	206	
Totaal havengelden		3.785	3.661	3.814	3.779	4.535	4.719	5.565	6.829	8.163

Bron: Managementinformatie & businessplan GAE

- 1 Het businessplan veronderstelt dat de inkomsten uit een drietal lijndiensten de belangrijkste inkomstenbron voor GAE vormt in 2023 (circa 46% van de havengelden). De verwachte groei in passagiers wordt hierbij versterkt door de relatief hoge inkomsten per lijnpassagier. Het plan veronderstelt de introductie van lijnvluchten in 2016, 2018 en 2020.
- 2 Naar verwachting vervoeren Ryanair en een tweede low-cost carrier de meeste passagiers per 2023. De omzetstijging is echter relatief beperkt doordat de gemiddelde opbrengst voor deze passagiers relatief laag is. De chartervluchten vormen momenteel de belangrijkste bron van inkomsten voor GAE. Management verwacht een daling van de gemiddelde opbrengst per passagier, die deels gecompenseerd wordt door een verwachte stijging van het aantal vluchten en verbeterde bezettingsgraden (van 62% naar 72% door meer non-stop vluchten).
- 3 De stijging in de inkomsten uit lesvluchten is gerelateerd aan een verwachte groei in het aantal vliegbewegingen van 15.900 in 2013 naar 23.500 in 2022. Ter vergelijking: in 2009 en 2010 was er sprake van circa 25.000 vliegbewegingen.
- 4 Overige vluchten bestaan voornamelijk uit taxivluchten, zakelijke vluchten en medische vluchten.

### Gemiddelde havenopbrengsten per passagier

Bron: Managementinformatie



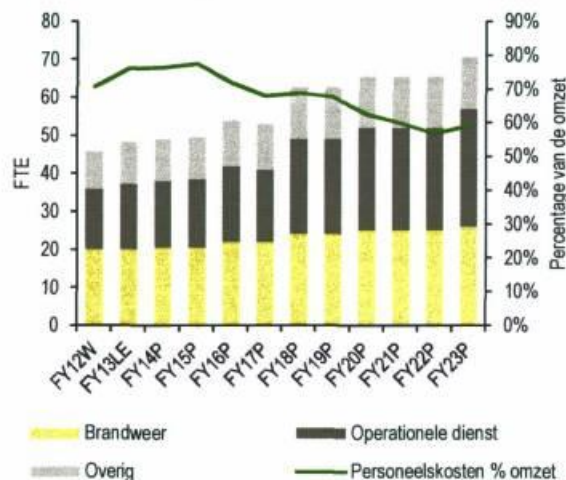
Bovenstaande grafiek toont de geprognosticeerde gemiddelde havenopbrengsten per passagier. De gemiddelde opbrengst laat een daling zien van circa EUR 32,- in 2013 naar EUR 24 in 2023. Deze daling wordt met name veroorzaakt door:

- ▶ Een daling van circa 20% in de opbrengst per low-cost passagier (Management geeft aan dat deze momenteel relatief hoog zijn)
- ▶ Een relatief sterke daling in de opbrengst per charterpassagier. Management geeft aan dat de chartermarkt in algemene zin onder druk staat en maatschappijen zich in toenemende mate als low-cost carrier gedragen.
- ▶ Een relatief hoge en stabiele opbrengst per lijndienstpassagier. GAE is voornemens (tijdelijke) tariefdruk bij introductie van een nieuwe lijn te financieren vanuit het Route Development Fonds.

## Analyse kosten

### FTE ontwikkeling

Bron: Managementinformatie &amp; businessplan GAE



Ten aanzien van de bovenstaande grafiek merken wij het volgende op:

- Management geeft aan dat de verwachte stijging van het aantal FTE's gebaseerd is op een inschatting van de HR-manager. Bij het opstellen van het businessplan is deze inschatting door InterVISTAS getoetst op redelijkheid aan de hand van vervoersprognoses.
- De operationele dienst bestaat uit de activiteiten op het gebied van de technische dienst, de tankdienst, de havendienst en de afhandeling.
- De categorie 'overig' bestaat uit de directie, de marketing afdeling en de administratie.

### Analyse van de kosten

#### Operationele kosten 2012-2023

Valuta: EUR '000	FY12W	FY13LE	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Kosten eigen personeel	(3.342)	(3.523)	(3.621)	(3.723)	(4.105)	(4.083)	(4.811)	(4.911)	(5.213)	(5.323)	(5.435)	(5.902)
Inleen security	(363)	(340)	(400)	(440)	(470)	(490)	(550)	(550)	(700)	(700)	(700)	(750)
Personeelskosten	(3.705)	(3.863)	(4.021)	(4.163)	(4.575)	(4.573)	(5.361)	(5.461)	(5.913)	(6.023)	(6.135)	(6.652)
Overige bedrijfskosten	(1.640)	(1.314)	(1.286)	(1.357)	(1.521)	(1.652)	(1.760)	(1.772)	(1.835)	(1.860)	(1.914)	(2.011)
Intensivering marketing	-	-	(250)	(250)	(500)	(500)	(500)	(500)	(250)	(250)	(250)	(250)
Operationele kosten	(5.346)	(5.177)	(5.557)	(5.770)	(6.596)	(6.725)	(7.621)	(7.733)	(7.998)	(8.133)	(8.299)	(8.912)
FTEs	45,7	48,2	49,0	49,5	53,9	52,9	62,7	62,7	65,7	65,7	65,7	70,7
Pers. kosten % oper. kosten	69,3%	74,6%	72,4%	72,2%	69,4%	68,0%	70,3%	70,6%	73,9%	74,1%	73,9%	74,6%
Pers. kosten % omzet	70,7%	75,9%	76,4%	77,5%	71,8%	67,9%	68,8%	67,7%	62,5%	59,8%	56,7%	59,0%
Over. bedrijfskosten % omzet	31,3%	25,8%	24,4%	25,3%	23,9%	24,5%	22,6%	22,0%	19,4%	18,5%	17,7%	17,8%

Bron: Jaarrekening 2012, latest estimate 2013 &amp; businessplan GAE

#### Personeelskosten

De kostenbasis van de luchthaven bestaat voor een belangrijk deel uit personeelskosten (70% - 75%). De verwachte groei van het aantal FTE's wordt met name veroorzaakt door een uitbreiding van de operationele dienst die direct gelinkt is aan de omzetgroei (+14 FTE). Indirecte (kantoor) functies (+2,5 FTE) en de brandweer (+6 FTE) laten een minder grote stijging zien waardoor de personeelskosten als percentage van de omzet dalen (naar circa 60% in 2023). Verder nemen ook de kosten voor inleen van security personeel toe van circa EUR 400k in 2013 naar EUR 750k in 2023.

Wij merken op dat de huidige kosten in hoge mate een vast karakter hebben. Een daling in toekomstige opbrengsten, zal derhalve niet leiden tot een vergelijkbare daling in de kosten.

#### Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten bestaan voornamelijk uit huisvestingskosten, advieskosten en (reguliere) marketingkosten. De relatief hoge kosten in 2012 worden veroorzaakt door additionele kosten in verband met de overname van de afhandelingsactiviteiten en het opstellen van het businessplan. Voor de businessplan jaren is verondersteld dat de overige bedrijfskosten relatief constant blijven (indexatie van 2%). Uitzondering hierop zijn de additionele marketingkosten ten aanzien van low-cost carriers, welke management noodzakelijk acht voor de ontwikkeling van het low-cost segment (totale kosten over de planperiode bedragen EUR 750k).



## Analyse kosten

### Route Development Forum en Fonds

Ter bevordering van lijnverbindingen met Europese knooppunten heeft GAE samen met VNO-NCW, de Kamer van Koophandel, MKB Nederland Noord, de NOM en Eemsdelta in 2011 het Route Development Forum opgericht.

Het Forum stelt dat het voor zowel het Noordelijke zakenleven als de kennisinstellingen van groot strategisch belang is aangesloten te zijn op internationale verbindingen.

De samenwerking is verder vormgegeven door de oprichting van het Route Development Fonds. Via dit fonds vraagt het Forum het bedrijfsleven om het opzetten van nieuwe luchtverbindingen te ondersteunen, financieel of in de vorm van een afnamegarantie voor stoelen.

Wij begrijpen van management dat in het fonds momenteel circa EUR 250k aanwezig is, voor een groot deel afkomstig van door het bedrijfsleven, via de Kamer van Koophandel, bijeengebrachte gelden ten behoeve van infrastructurele regionale projecten.

### Intensivering marketing

De intensivering van marketingkosten bestaat uit twee onderdelen:

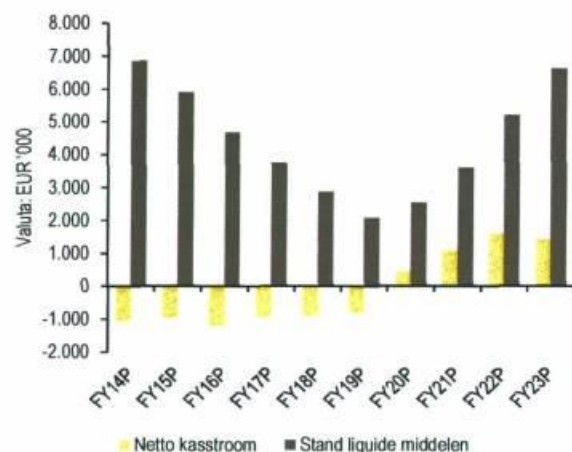
- 1 Verhoging marketingbudget: Management heeft de aandeelhouders verzocht om het jaarlijkse marketingbudget te verhogen met EUR 250k om de naamsbekendheid (met name in het secundaire marktgebied) van de luchthaven te vergroten en het huidige bestemmingenaanbod beter te kunnen promoten. Vooruitlopend op de definitieve beslissing, is de verhoging van de marketingkosten verwerkt in het businessplan.
- 2 Bijdrage Route Development Fonds: In de periode 2016 – 2019 is GAE voornemens jaarlijks EUR 250k te investeren in het Route Development Fonds. Van de aandeelhouders wordt gevraagd dit bedrag te matchen om het fonds meer slagkracht te geven. Management verwacht dat promotionele activiteiten, incentives voor aanbieders van lijnvluchten en risicodeling (bijv. door tegemoetkoming in mogelijke aanloopverliezen van de carrier) zullen bijdragen aan de ontwikkeling van passagiersaantallen (en omzet) van de luchthaven.

Wij merken op dat de marketingkosten een significant deel uitmaken van de verwachte kostenbasis. De totale marketingkosten (reguliere marketing, low-cost marketing, verhoging marketingbudget en bijdragen aan het Route Development Fonds) fluctueren vanaf 2016 tussen de EUR 750k en EUR 1 miljoen per jaar.

## Liquiditeitsontwikkeling

### Netto kasstroom en stand liquide middelen 2014-2023

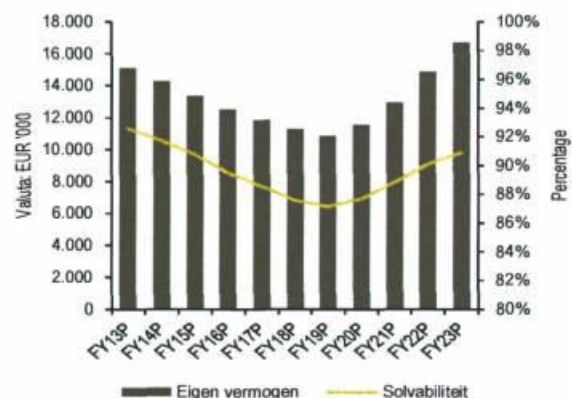
Bron: Businessplan GAE



NB: 2013 ontbreekt in deze grafiek, i.v.m. de versturende werking van de investering in de baanverlenging

### Eigen vermogen en solvabiliteit 2013-2023

Bron: Businessplan GAE



### Liquiditeits- en solvabiliteitsontwikkeling

#### Ontwikkeling liquide middelen 2013-2023

Valuta: EUR '000	FY13P	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Resultaat voor belasting	(528)	(804)	(949)	(832)	(678)	(579)	(397)	705	1.355	1.944	1.830
Afschrijvingen	597	619	643	686	750	801	770	791	612	619	599
Mutatie werkkapitaal	122	39	47	(75)	(4)	(131)	(46)	(241)	(115)	(127)	(43)
Investerings	(15.437)	(893)	(695)	(988)	(1.000)	(980)	(1.120)	(797)	(775)	(849)	(952)
Stand liquide middelen	7.897	6.859	5.905	4.697	3.764	2.876	2.083	2.542	3.619	5.206	6.639

Bron: Businessplan GAE

NB: Wij merken op dat de som van de werkelijke stand liquide middelen 2012 en de netto kasstroom 2013 volgens het businessplan niet aansluit bij de stand liquid middelen 2013 volgens het businessplan (verschil: EUR 88k).

#### Liquiditeit

De figuur linksboven geeft weer dat de netto kasstroom in het businessplan wordt verondersteld vanaf 2020 positief te zijn, waarbij de minimale stand van de liquide middelen EUR 2,1 miljoen bedraagt in 2019. De positieve kasstromen vanaf 2020 worden voornamelijk gedreven door de positieve resultaten, waarin een belangrijke bijdrage wordt geleverd door de veronderstelde tweede lijndienst. Wij merken op dat in de tabel en figuren op deze pagina geabstraheerd wordt van uitbreidingsinvesteringen.

De jaarlijkse investeringen (enkel vervangingsinvesteringen van met name inventaris en groot materieel) fluctueren tussen circa EUR 700k en EUR 1,1 miljoen. De hoge investeringslasten in 2013 worden veroorzaakt door investeringen met betrekking tot de baanverlenging. De jaarlijkse afschrijvingslasten hiervan worden gecompenseerd door de vrijval van de voor deze investeringen ontvangen Rijkssubsidie. Wij merken op dat in de begroting 2014 het verwachte investeringsbedrag slechts EUR 118k bedraagt. Management geeft hierbij aan dat de benodigde overname van het eigendomsrecht van het terrein van Groningen Airpark BV als PM post is opgenomen in de begroting. Daarnaast heeft management in afwachting van de formele goedkeuring van het businessplan (door de aandeelhouders) besloten het investeringsniveau te minimaliseren.

Het nettoresultaat wordt mede bepaald door positieve rentebaten die fluctueren van EUR 164 in 2013 tot EUR 28k in 2020. Ten aanzien hiervan merken wij op dat deze rentebaten geen rekening houden met een situatie waarbij GAE zelf (deels) de uitbreidingsinvesteringen financiert.

#### Solvabiliteit

Mede dankzij de jaarlijkse kapitaalstortingen van de aandeelhouders bedraagt het eigen vermogen van GAE per ultimo 2013 circa EUR 15,1 miljoen. Door de geprognosticeerde negatieve exploitatieresultaten tot en met 2019, veronderstelt het businessplan dat het eigen vermogen een dalende trend laat zien en per ultimo 2019 circa EUR 10,9 miljoen bedraagt. De solvabiliteit zal daarbij dalen naar circa 87%, wat nog steeds als hoog aan te merken is.

## Specificatie uitbreidingsinvesteringen

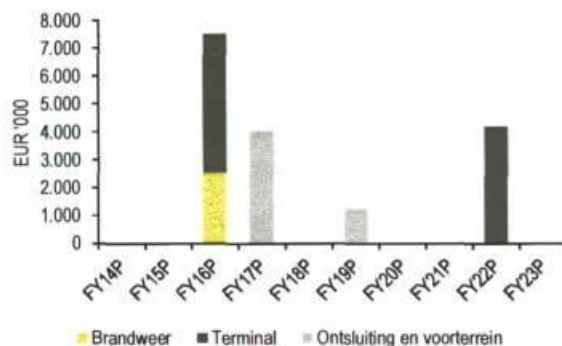
### Investerings

Valuta: EUR '000	Investering	Jaar
Nieuwbouw brandweerkazerne	2.000	2016
Installaties	250	2016
Verharding	300	2016
Fase I - Brandweer	2.550	
Uitbreiding fase 1: 2000 m2	3.500	2016
Installaties & systemen	1.470	2016
Fase I - Uitbreiding Terminal	4.970	
Uitbreiding fase 2: 1650 m2	3.000	2022
Installaties & systemen	1.200	2022
Fase II - Uitbreiding Terminal	4.200	
Herinrichten voorterrein	2.175	2017
Wegen	575	2017
Rotonde	830	2017
Uitbreiding parkeerterrein P2	475	2017
Uitbreiding parkeerterrein P4	1.250	2019
Fase II - Ontsluiting en voorterrein	5.305	
<b>Totaal Investering</b>	<b>17.025</b>	

Bron: Strategisch plan GAE

### Investerings door de tijd

Bron: Strategisch plan GAE



### Uitbreidingsinvesteringen

In het businessplan geeft GAE aan dat voor het faciliteren van de verwachte groei in passagiersaantallen het noodzakelijk is om de terminal uit te breiden en de terreinen opnieuw in te richten. Tevens is management van mening dat deze investeringen de luchthaven kwalitatief een impuls zullen geven.

- ▶ Het totale investeringsbedrag is geraamd op circa EUR 17 miljoen in de periode tot aan 2023, opgesplitst in twee fasen. De timing van de verschillende fasen is weergegeven in de figuur linksomder. Hierbij zijn de uitbreidingsinvesteringen in het jaar van realisatie (planjaar) opgenomen. De daadwerkelijke realisatie en de timing van de investeringsuitgaven wijken hier mogelijk vanaf, afhankelijk van start bouw en doorlooptijd.

#### Fase I – brandweer en uitbereiding

De begrote investeringen in fase I (EUR 7,5 miljoen) betreffen de realisatie van een nieuwe brandweerkazerne en uitbreiding van de terminal met circa 2.000 m2 (nu circa 2.400 m2). Gesteund door de Raad van Commissarissen (RvC) stelt het management dat de fase I investeringen nu reeds noodzakelijk zijn. De aandeelhouders zijn verzocht om gezamenlijk met het management te zoeken naar de juiste financieringsopties.

- ▶ **Brandweer:** volgens management is nieuwbouw van de brandweerkazerne (circa EUR 2,5 miljoen) noodzakelijk omdat (i) het huidige gebouw gedateerd is en niet voldoet aan Arbo - en milieu wetgeving en (ii) de brandweer nu weliswaar niet kan voldoen aan de internationale eis dat zij binnen 3 minuten ter plaatse van het incident is, maar dat dit geen basis kan zijn voor het gewenste niveau van veiligheid van GAE.
- ▶ **Uitbreiding Terminal:** volgens management voldoet de terminal reeds bij het huidige passagiersniveau niet tijdens piekmomenten (zomer), waardoor de uitbreiding noodzakelijk is (circa EUR 5 miljoen). Dit wordt onderschreven in een rapport van Netherlands Airport Consultants (NACO, gespecialiseerd luchtvaart adviesbureau) uit 2009. In een update rapportage (november 2012) stelt NACO dat de capaciteit van de huidige terminal volgens internationale standaarden ontoereikend is voor de geprognosticeerde passagiersaantallen in 2021. Hierbij wordt uitgegaan van circa 700.000 passagiers in 2021, wat hoger is dan het in het businessplan opgenomen aantal van circa 525.000 in 2021. Het is ons echter niet duidelijk geworden hoe de piekbelasting zich onder de aannames van het businessplan in de komende jaren ontwikkelt en in hoeverre eventuele tijdelijke voorzieningen pieken kunnen opvangen.

#### Fase II

Ten aanzien van de investeringen van circa EUR 9,5 miljoen in fase II (additionele uitbreiding terminal, herinrichting van het voorterrein, uitbreiding van parkeerterreinen P2 en P4 en de verbetering van de ontsluiting) stelt GAE dat deze afhankelijk zijn van toekomstige groei. Deze investeringen maken derhalve geen onderdeel uit van het (huidige) verzoek aan de aandeelhouders om gezamenlijk met het management te zoeken naar de juiste financieringsopties.

## High level analyse van uitbreidingsinvesteringen

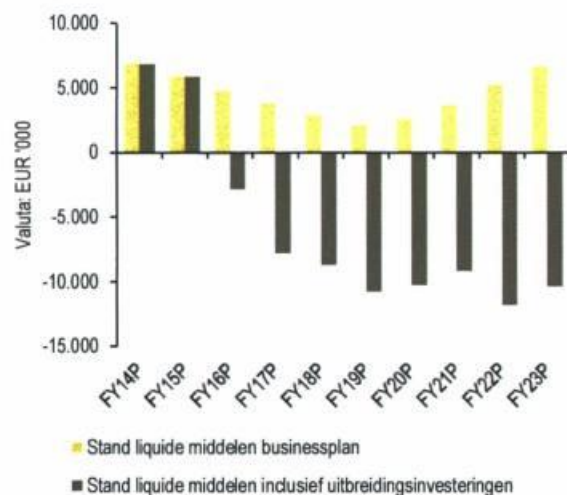
### Inschatting van de uitbreidingsinvesteringen

De in het businessplan vermelde investeringsbedragen, zijn door een externe architect (Van Ringen Architecten) ingeschat op basis van globale uitgangspunten en inschattingen ten aanzien van de m2 prijzen.

De bedragen ten aanzien van de benodigde installaties & systemen zijn ingeschat door een andere externe adviseur gespecialiseerd in dergelijke systemen (Netherlands Airport Consultants).

### Ontwikkeling liquiditeit incl. en excl. uitbreidingsinvesteringen

Bron: Businessplan GAE



### Inschatting van uitbreidingsinvesteringen

Wij merken op dat de uitbreidingsinvesteringen zijn gebaseerd op globale inschattingen van externe partijen. Hier liggen geen offertes en/of calculaties aan ten grondslag. De door GAE gehanteerde prijsniveaus komen ons op basis van een eerste globale analyse echter niet onaannemelijk voor.

### Financieringswijze

In nevenstaande figuur wordt de liquiditeitsontwikkeling van het businessplan in- en exclusief uitbreidingsinvesteringen weergegeven. Ten aanzien van de ontwikkeling inclusief uitbreidingsinvesteringen is rekening gehouden met de timing van de kasstromen zoals vermeld op de vorige pagina. Rente- en aflossingsverplichtingen op eventueel aan te trekken financiering voor de uitbreidingsinvesteringen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

Uit de figuur blijkt dat, indien GAE de uitbreidingsinvesteringen uit eigen middelen zou financieren, de financieringsbehoefte oploopt tot circa EUR 11 miljoen in 2019 en EUR 12 miljoen in 2022. Dit impliceert dat GAE over onvoldoende middelen beschikt om de investeringen zelf te kunnen financieren.

Derhalve hebben management en RvC aan de aandeelhouders verzocht om gezamenlijk met het management te zoeken naar de juiste financieringsopties voor de uitbreidingsinvesteringen. Wij merken op dat er mogelijk alternatieve financieringswijzen van toepassing kunnen zijn. Hierbij valt te denken aan:

- ▶ Het verstrekken van een langlopende (al dan niet gedeeltelijk aflossingsvrije) lening, waarbij GAE verantwoordelijk is voor het genereren van voldoende kasstromen om de rente- en aflossingslasten te kunnen dragen.
- ▶ Het verstrekken van onderliggende garantiestellingen, waarmee GAE in staat is om externe financiering aan te trekken en waarbij GAE verantwoordelijk is voor het genereren van voldoende kasstromen om de rente- en aflossingslasten te kunnen dragen.
- ▶ Op basis van gevoerde gesprekken en het businessplan begrijpen wij dat het UMCG de intentie heeft uitgesproken om vanaf 2015 de traumahelikopter op GAE te stationeren. Dit kan mogelijkheden bieden tot co-financiering van de geplande investering in de brandweerkazerne.
- ▶ Het vinden van een private investeerder die (een deel) van de aandelen verwerft en (gedeeltelijk) garant staat voor financiering, danwel financiering verzorgt.

Bij het overwegen van alternatieve financieringsvormen dient in ogenschouw te worden genomen, dat mocht GAE niet aan haar rente- en aflossingsverplichtingen kan voldoen, de aandeelhouders (bij garantstelling of financiering) alsnog de lasten zullen dragen.

## Risico's en gevoeligheden

---

9. Inleiding op de risico's en gevoeligheden
10. Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden

## Inleiding

### Risico's en gevoeligheden

In deze sectie behandelen wij de geïdentificeerde (financiële) risico's en belangrijkste gevoeligheden, de visie van GAE management op deze items en de (mogelijke) impact hiervan op de financiële prognoses en financieringsbehoefte.

Om de (mogelijke) financiële impact van de risico's op het businessplan te kunnen bepalen heeft GAE op ons verzoek een aantal alternatieve scenario's doorgerekend ten aanzien van de ontwikkeling van de lijnvluchten en de low-cost vluchten. Tevens heeft zij enkele scenario's doorgerekend met achterblijvende passagiersaantallen en hogere of lagere tarieven. De scenario- en gevoeligheidsanalyses zijn weergegeven in appendix B.

Wij merken hierbij op dat de scenario's en gevoeligheden door GAE zijn doorgerekend op specifieke veronderstellingen en dat alle andere aannames zijn verondersteld gelijk te blijven (ceteris paribus). De impact van de scenario's en gevoeligheden is voornamelijk berekend voor de belangrijkste opbrengsten (havengelden en parkeeropbrengsten)- en kostencategorieën (personeelskosten). Overige (qua impact minder belangrijke) categorieën constant zijn verondersteld. De uitkomsten van de scenario- en gevoeligheidsanalyses zijn derhalve indicatief. De scenario's en gevoeligheden zijn in de bij de analyses opgenomen grafieken exclusief uitbreidingsinvesteringen weergegeven.

## Overzicht geïdentificeerde risico's

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
Aanbodpotentie	<p>Het businessplan veronderstelt dat toekomstige groei voornamelijk afhankelijk is van de mogelijkheden tot het aantrekken van nieuwe maatschappijen / verbindingen. Om de aanbodpotentie in kaart te brengen heeft GAE de werkelijke boekingsgegevens vanuit het verrekening systeem van IATA (brancheorganisatie voor luchtvaartmaatschappijen) in ogenschouw genomen. In IATA worden circa 25% van alle boekingen geregistreerd.</p> <p>Het SEO rapport stelt op basis van eigen onderzoek dat niet blijkt dat de markt van GAE onderbediend is.</p>	<p>Volgens management is het onderzoek van SEO gebaseerd op macro-economische factoren. Management geeft aan dat het eigen (InterVISTAS) onderzoek diepgaander is en op basis van IATA boekingsinformatie een beter basis vormt voor het bepalen van het aanbodpotentieel.</p>	<p>Een beoordeling van de gehanteerde marktinformatie om de aanbodpotentie te bepalen en de vertaling van deze informatie in vlucht- en passagiersaantallen is geen onderdeel van onze opdracht.</p> <p>In het kader van ons onderzoek hebben wij een aantal alternatieve (deel)scenario's laten doorrekenen om de gevolgen van dalingen in aanbod van passagiers inzichtelijk te maken.</p>
Lelystad Airport	<p>De ontwikkeling van Lelystad Airport, dat aangewezen is om in de toekomst het niet mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol te accommoderen, lijkt een serieuze bedreiging voor GAE. SEO stelt o.a. in haar rapport dat Ryanair interesse heeft getoond voor het uitbreiden van de bestemmingsportfolio met Lelystad Airport, vanwege de gunstige ligging nabij grote bevolkingscentra.</p> <p>In een brief van staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en milieu) d.d. 17 januari 2014 wordt aangegeven dat de staatssecretaris inmiddels brieven heeft ontvangen van Arkefly en Corendon Airlines. Deze maatschappijen stellen onder meer dat zij binnen de huidige randvoorwaarden (ontbreken nachtslots en beperkte baanlengte) geen mogelijkheden zien om succesvol van Lelystad te opereren. De staatssecretaris geeft daarbij aan dat deze randvoorwaarden als uitgangspunt dienen bij de ontwikkeling van regionale luchthavens.</p>	<p>Management verwacht dat Lelystad Airport geen reële bedreiging vormt voor de low-cost assumpties van GAE.</p> <p>Door een mogelijk negatief effect op het marktaandeel van 'reguliere' maatschappijen lijkt het management niet aannemelijk dat eigenaar Schiphol de tarieven van Lelystad Airport zal aanpassen aan low-cost aanbieders.</p>	<p>Op basis van ons bekende publieke informatie, alsmede gesprekken met management, begrijpen wij dat de ontwikkeling van Lelystad Airport een risico voor de geprognoseerde groei van GAE is. Met betrekking tot de ontwikkeling van Lelystad Airport heeft op het moment van finalisering van dit rapport nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden.</p> <p>De exacte impact van de uitbreiding van Lelystad Airport laat zich niet goed kwantificeren. Ter indicatie hebben wij een aantal specifieke scenario's (lijn en low-cost) alsmede algemene gevoeligheden (passagiers en tarieven) laten doorrekenen.</p>
Twente Airport Enschede	<p>De voormalige vliegbasis Twente wordt mogelijk (procedures lopen nog) vanaf 2016 een luchthaven voor</p>	<p>Management geeft aan dat het verwacht dat Twente Airport</p>	<p>We verwijzen naar de opmerkingen hiervoor inzake Lelystad Airport.</p>

## Overzicht geïdentificeerde risico's

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
	<p>burgerluchtvaart, waarbij de luchthaven volgens de initiële plannen tussen de 930.000 en 2,2 miljoen passagiers verwacht te kunnen verwerken. Op basis van publieke informatie blijkt dat Ryanair (en in mindere mate Arkefly) in het verleden diverse malen belangstelling hebben getoond om vluchten te starten vanaf Enschede Airport Twente.</p> <p>SEO concludeert op basis van onderzoek van Veldhuis dat, rekening houdende met de huidige markt en geldende concurrentieverhoudingen, het marktpotentieel van Twente Airport wordt ingeschat tussen de 300.000 en 500.000 passagiersbewegingen per jaar.</p>	<p>Enschede een grotere bedreiging vormt voor de low-cost concurrentiepositie van GAE dan Lelystad Airport.</p>	
Kosten Luchtverkeersleiding	<p>De staatssecretaris heeft nieuw beleid aangekondigd voor de bekostiging van de verkeersleiding op regionale luchthavens (thans GAE en Maastricht-Aachen). Over de wijze hoe dat ingericht gaat worden wordt nader onderzoek gedaan, waarbij meerdere opties mogelijk zijn: doorberekenen via tarieven aan gebruikers, ten laste brengen van luchthavens, bijdragen van regio, lagere kosten door anders ingerichte dienstverlening. Dit onderzoek moet nog starten. Het is de bedoeling van de staatssecretaris dat het nieuwe beleid uiterlijk 2020 ingaat. Overweging is daarbij ook een wetswijziging die het mogelijk maakt andere providers dan LVNL (bijvoorbeeld buitenlandse verkeersleiding-dienstverleners) in te schakelen, los van de vraag of dat wenselijk is.</p> <p>SEO benadrukt de mogelijke financiële implicaties van wijzigingen in bekostigingssystematiek van de luchtverkeersleiding (LVL). Naar verwachting zullen per 1 januari 2020 de volledige kosten voor luchtverkeersleiding aan luchtvaartmaatschappijen doorberekend worden. GAE zal deze kosten moeten</p>	<p>Het lijkt management niet aannemelijk dat er een bekostigingssystematiek ingevoerd zal worden waarbij regionale luchthavens volledig verantwoordelijk worden voor de kosten van de luchtverkeersleiding. Management schat in dat de kosten in dat geval maximaal EUR 1,4 miljoen bedragen, maar geeft aan dat deze kosten lager kunnen uitvallen indien LVL medewerkers ook uit andere landen aangetrokken mogen worden.</p>	<p>Uit onze analyse op pagina 44 blijkt dat, indien de kosten van de LVL daadwerkelijk door GAE gedragen dienen te worden, dit significante verslechtering van de financiële positie tot gevolg heeft (bij jaarlijkse kosten van EUR 1,4 miljoen gaat het om EUR 5,6 miljoen additionele kosten in de periode 2020-2023. Alleen in het geval dat de groeidoelstellingen van het businessplan volledig gerealiseerd worden en GAE de uitbreidingsinvesteringen niet zelf financiert, zou de luchthaven deze kosten zelf kunnen dragen.</p>



## Overzicht geïdentificeerde risico's

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
	compenseren om de huidige concurrentiepositie te handhaven. De extra kosten worden door SEO geraamd op EUR 2 - 3 miljoen per jaar.		
Terugbetaling rijks gelden	De Noordelijke rekenkamer identificeert in haar rapportage het risico tot terugbetaling van een deel van de rijksbijdrage voor de baanverlenging. Contractueel heeft het Rijk bedongen dat minderkosten van de baanverlenging na voltooiing van het werk door de luchthaven aan het Rijk worden gerestitueerd.	Management geeft aan dat definitieve afrekening van de subsidie voor baanverlenging en riolering nog moet plaatsvinden, gebaseerd op een kostenverantwoording ten opzichte van de subsidievoorwaarden. Pas na goedkeuring van de afrekening door het Rijk is de definitieve kosten- en subsidieverantwoording bekend. Management verwacht niet dat een terugbetaling van rijks gelden aan de orde is.	Wij begrijpen dat er binnen afzienbare tijd duidelijkheid ontstaat over de eventuele terugbetalingsverplichting.
Route Development Fonds	<p>Ter bevordering van lijnverbindingen met Europese knooppunten heeft GAE samen met VNO-NCW, de Kamer van Koophandel, MKB Nederland Noord, de NOM en Eemsdelta in 2011 het Route Development Forum en Fonds (RDF) opgericht.</p> <p>In de periode 2016 – 2019 is GAE voornemens jaarlijks EUR 250k bij te dragen aan het Route Development Fonds Tevens is aan de aandeelhouders gevraagd eenzelfde bijdrage te doen. Management verwacht dat het RDF zal bijdragen aan de ontwikkeling van passagiersaantallen (en omzet) van de luchthaven. Management geeft aan dat er momenteel circa EUR 250k in het fonds aanwezig is.</p>	Management geeft aan dat de aanstelling van de heer Van de Kreeke en de realisatie van de baanverlenging in 2013, ertoe hebben geleid dat er concrete business cases aan het RDF overlegd kunnen worden.	<p>Ten aanzien van het RDF hebben wij de volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Het RDF was in de afgelopen jaren een belangrijk speerpunt van GAE om de groei van de luchthaven te ontwikkelen. Op basis van publieke informatie hebben wij echter geen indicaties gevonden waaruit duidelijk wordt dat het initiatief, dat eind 2010 is opgestart, in de afgelopen jaren een concrete bijdrage heeft geleverd aan de resultaten van de luchthaven.</li> <li>▶ Er zijn nog geen concrete toezeggingen gedaan door publieke en private stakeholders ten aanzien van bijdragen aan het RDF. Hierbij dient in ogenschouw genomen te worden dat het businessplan veronderstelt dat een deel van de kosten</li> </ul>

## Overzicht geïdentificeerde risico's

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
			om nieuwe luchtverbindingen te stimuleren extern gefinancierd zullen worden vanuit het RDF (EUR 2,0 miljoen). Indien bijdragen aan het fonds van overige stakeholders beperkt zijn, kan dit de effectiviteit van het fonds beperken en daarmee gevolgen hebben voor de realisatie van het businessplan en de daarin gehanteerde tarieven.
Uitbreidings- Investerings	<p>Het businessplan stelt dat de fase I investeringen (EUR 7,5 miljoen) in de terminal en de brandweerkazerne reeds noodzakelijk zijn bij de huidige verkeersomvang.</p> <p>De fase II investeringen (EUR 9,5 miljoen) hangen samen met de groei van het aantal passagiers.</p> <p>De in het businessplan vermelde investeringsbedragen, zijn door een externe architect (Van Ringen Architecten) en adviseur (Netherlands Airport Consultants) ingeschat op basis van globale uitgangspunten en inschattingen ten aanzien van de m2 prijzen.</p> <p>SEO stelt in haar rapport dat bij verdere groei een meer gelijkmatige spreiding van vluchten gedurende de dag en het jaar kan optreden. Zij kan uit het businessplan niet opmaken of daar rekening mee is gehouden.</p>	<p>Ten aanzien van de brandweerkazerne stelt management dat (i) het huidige gebouw gedateerd is en niet voldoet aan Arbo wetgeving en (ii) de brandweer nu nipt kan voldoen aan de internationale eis dat zij binnen 3 minuten ter plaatse van het incident is, maar dat dit bij de verwachte groei in vliegbewegingen niet meer mogelijk zal zijn.</p> <p>Ten aanzien van de terminal stelt management dat deze in de zomer tijdens piekmomenten niet meer voldoet.</p>	<p>Wij kunnen niet inschatten in hoeverre de brandweerkazerne de korte termijn niet meer voldoet aan wet- en regelgeving. Daarnaast kunnen wij niet inschatten hoe de piekbelasting zich onder de aannames van het businessplan ontwikkelt en of eventuele tijdelijke voorzieningen (bijv. porto cabins) pieken kunnen opvangen.</p> <p>De uitbreidingsinvesteringen zijn gebaseerd op globale inschattingen van externe partijen. De door GAE gehanteerde prijsniveaus komen ons op basis van een eerste globale analyse echter niet onaannemelijk voor.</p> <p>Indien de investeringen onderdeel uitmaken van besluitvorming, dan achten wij nader onderzoek naar de omvang, de timing en de kosten van de investeringen noodzakelijk.</p> <p>Uit onze analyse op pagina 27 blijkt dat, indien GAE de kosten van de uitbreidingsinvesteringen zelf zou dragen, de additionele financieringsbehoefte oploopt tot circa EUR 12 miljoen in 2022.</p>

## Overzicht belangrijkste gevoelheden

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
Lijnvluchten worden niet of gedeeltelijk gerealiseerd	<p>GAE geeft in het businessplan aan dat op basis van eigen analyse en de samenwerking met InterVISTAS kansrijke verbindingen zijn geïdentificeerd. Op basis hiervan voert GAE gesprekken met mogelijke carriers.</p> <p>Het businessplan meldt dat het een realistische inschatting is dat in 2016 de eerste lijndienst vanaf GAE zal vertrekken naar een Europese top-10 bestemming (dagrand verbinding). Een nieuwe route met een dagelijkse vlucht volgt in 2018, een additionele bestemming met een dagrand-verbinding wordt aan het aanbod toegevoegd in 2020.</p> <p>Met betrekking tot de lijnvluchten geeft SEO aan dat een aantal veronderstellingen ten aanzien van feederverbindingen onrealistisch lijken, danwel leiden tot onrendabele dagrand verbindingen. SEO acht een zakelijke point-to-point verbinding (100.000 passagiers per jaar) naar Londen echter wel een realistische mogelijkheid met voldoende potentie.</p>	<p>Management geeft aan in een vergevorderd stadium te zijn met een maatschappij (naam is vertrouwelijk met ons besproken) over een verbinding naar een luchthaven in Londen. Management geeft aan dat, indien succesvol, deze dagelijkse point-to-point verbinding naar verwachting medio 2014 gerealiseerd zal worden en circa 40.000 passagiersbewegingen per jaar zal genereren. Het realiseren van deze verbinding zal een voorsprong creëren ten opzichte van het businessplan.</p> <p>Volgens management is een hub-verbinding met Kopenhagen op termijn een reële optie. Management baseert zich hierbij op de uitkomsten van oriënterende gesprekken. In april 2014 zijn naar wij begrijpen nieuwe gesprekken gepland.</p>	<p>De geprognosticeerde (financiële) groei in het businessplan wordt voornamelijk gedreven door de verwachtingen ten aanzien van (nieuwe) lijnvluchten. De geprognosticeerde groei tot 35 vertrekkende lijnvluchten in 2023 wordt zeer ambitieus geacht.</p> <p>Op basis van de uitgevoerde scenarioanalyse concluderen wij dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wanneer er geen lijnvluchten gerealiseerd worden, de resultaten voor de gehele businessplan periode negatief zullen zijn en de financieringsbehoefte vanaf 2018 oploopt tot EUR 12,5 miljoen in 2023 (circa EUR 2,5 miljoen per jaar), exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen.</li> <li>▶ Indien de helft van het aantal lijnpassagiers (100.000) wordt gerealiseerd, zal de luchthaven niet eerder dan 2022 break even resultaten behalen, waarbij de financieringsbehoefte vanaf 2020 oploopt tot EUR 1,2 miljoen in 2023 (circa EUR 400k per jaar), exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen.</li> </ul>
Low-cost vluchten verdwijnen, of groeien minder hard dan verondersteld	<p>In het businessplan is een groei verondersteld van het low-cost verkeer, welke gelijk is aan 80% van de historische groei van het low-cost segment op andere luchthavens. Het aantal verwachte Ryanair passagiers per 2023 bedraagt circa 147.000.</p> <p>Zoals ook aangegeven in de rapportage van SEO is het aantal Ryanair vluchten sinds de start in 2012</p>	<p>Management is zich bewust van de mogelijkheid van het vertrek van Ryanair eind 2014 (afloop van het contract). Management stelt echter dat Ryanair, als zij daarvoor specifieke redenen had gehad de luchthaven ook eerder had kunnen verlaten.</p>	<p>Wij merken op dat het huidige contract met Ryanair na 2014 zal aflopen en er nog geen nieuwe overeenkomsten gesloten zijn.</p> <p>Op basis van de in dit rapport opgenomen analyses merken wij op dat de bijdrage van de low-cost verbindingen op de resultaten van GAE relatief beperkt is. Wel dient hierbij in</p>

## Overzicht belangrijkste gevoeligheden

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
	<p>afgenomen, waarbij ook voor 2014 nog aanvullende krimp wordt verwacht. Om alsnog op de verwachte verdubbeling in 2017 uit te komen zal de vliegfrequentie harder moeten groeien dan gemiddeld, waarbij capaciteitsproblemen bij Ryanair de groei verder zou kunnen hinderen.</p> <p>Management geeft aan te onderhandelen met meerdere low-cost carriers om ook routes vanaf de luchthaven te starten. Op basis van deze onderhandelingen veronderstelt het businessplan dat GAE per 2017 een tweede low-cost carrier als klant toe zal voegen (circa 85.000 passagiers per 2023).</p>	<p>Daarnaast heeft Ryanair naar GAE de intentie uitgesproken de Bergamo (zomer)vlucht vanaf de verwachte vlootuitbreidingen in 2015 weer te hervatten.</p> <p>Management geeft tevens aan concrete gesprekken te voeren met een 2<sup>o</sup> low-cost carrier over een mogelijke verbinding naar Polen vanaf de winter 2014 / 2015. Dit is eerder dan in het businessplan verondersteld.</p>	<p>ogenschouwen genomen te worden dat de 'traffic' die de low-cost verbindingen genereren leidt tot 'marketing exposure' en additionele opbrengsten (zoals parkeergelden en horeca inkomsten).</p> <p>Ter indicatie merken wij op dat uit de scenarioanalyse blijkt dat wanneer Ryanair de luchthaven zou verlaten (2<sup>o</sup> low-cost carrier komt wel vanaf 2017), dit een relatief beperkt effect heeft op de resultaten (break-even punt blijft 2020) en de liquiditeit (circa EUR 2,2 miljoen lagere liquiditeit in 2023 t.o.v. businessplan). Dit scenario veronderstelt overigens wel dat de lijnvluchten wel volgens plan gerealiseerd worden.</p>
Bezettingsgraden vallen lager uit	<p>De passagiersprognoses zijn mede gebaseerd op de door GAE verwachte bezettingsgraden voor de verschillende categorieën (lijn, low-cost en charter).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ De bezettingsgraad voor lijndiensten loopt in drie jaar op van 65% naar 75% (in lijn met Europees gemiddelde).</li> <li>▶ De bezettingsgraad voor low-cost diensten loopt op van 71% in 2013 naar 82% vanaf 2016 (conform gemiddelde Ryanair vloot).</li> <li>▶ Met betrekking tot charters veronderstelt het businessplan dat de bezettingsgraad jaarlijks op zal open van 62% in 2013 naar 72% in 2023. Dit is mede gebaseerd op de verwachting dat one-stop vluchten gedeeltelijk en geleidelijk zullen worden vervangen door non-stop vluchten.</li> </ul>	<p>Management geeft aan dat de baanverlenging ertoe heeft bijgedragen dat de gemiddelde bezettingsgraad van chartervluchten is gestegen van 54% in 2011 naar 62% in 2013 (door verschuiving van one-stop naar non-stop vluchten). Ook de aangekondigde Arkefly vluchten in 2014 betreffen non-stop diensten.</p> <p>Op basis van deze historische verbeteringen gaat management er van uit dat veronderstelde verbeteringen verwezenlijkt kunnen worden.</p>	<p>Ondanks verbeterde bezettingsgraden merken wij op dat een aanzienlijk deel van de chartervluchten ook in 2014 nog via Eindhoven of Rotterdam vliegt (one-stop vluchten).</p> <p>Op basis van ons onderzoek hebben wij onvoldoende inzicht gekregen in welke mate de in het businessplan opgenomen (stijgende) bezettingsgraden van lijn- en low-cost diensten, voor GAE realistisch zijn.</p> <p>Ter indicatie van de mogelijke impact van lagere bezettingsgraden zijn gevoeligheidsanalyses op het aantal passagiers uitgevoerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Als de passagiers 10% lager zijn dan verondersteld in het businessplan, dan zijn de resultaten tot 2023 gemiddeld EUR 0,6</li> </ul>

## Overzicht belangrijkste gevoeligheden

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
			<p>miljoen lager dan geprognosticeerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Als het aantal passagiers 25% lager is dan verondersteld in het businessplan, dan zijn de resultaten tot 2023 gemiddeld EUR 1,6 miljoen lager dan geprognosticeerd. De financieringsbehoefte neemt in dat geval toe tot EUR 9 miljoen in 2023, exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen.</li> </ul>
Tarieven wijken af van businessplan	<p>In het opgestelde rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het businessplan worden de (vertrekkende) passagiersbewegingen vermenigvuldigd met de gemiddelde opbrengst (tarief) per passagier.</p> <p>De belangrijkste veronderstellingen ten aanzien van de tarieven in het businessplan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tarieven voor lijnverbindingen worden relatief stabiel verondersteld voor de periode 2016 – 2023.</li> <li>▶ De tarieven voor low-cost verbindingen laten een daling zien van circa 20%.</li> <li>▶ Ondanks de verhoging van de tarieven voor chartervluchten in 2014, verwacht management een relatief sterke daling van de chartertarieven.</li> </ul>	<p>Management geeft aan dat de tarieven conservatief (behoudend) zijn geprognosticeerd. Zo zijn bij de bepaling van de opbrengsten per passagier jaarlijkse inflatiecorrecties buiten beschouwing gelaten.</p> <p>Management geeft aan dat de in het businessplan veronderstelde tarieven beschouwd dienen te worden tezamen met de verwachte uitgaven ten aanzien van 'intensivering marketing'. Management is voornemens tijdelijke tariefdruk (bijv. door introductie van een nieuwe vlucht) te financieren met behulp van deze specifiek via het Route Development Fonds beschikbaar gestelde middelen.</p>	<p>Een goede analyse van de hoogte en ontwikkeling van de tarieven ten opzichte van andere luchthavens wordt verstoord door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ De handling activiteiten die bij GAE onder de gemiddelde opbrengst per passagier vallen (normaliter exclusief).</li> <li>▶ De verwachte (tijdelijke) prijsdruk die door management als een lump sum bedrag wordt gepresenteerd in het businessplan (o.a. intensivering marketingkosten en bijdrage Route Development Fonds). Hierdoor is de verwachte sterke negatieve correlatie tussen de stijging in passagiersaantallen en de daling in tarieven - ervaringen in de sector leren dat sprake is van hoge tariefdruk bij grote stijgingen in passagiersvolumes - niet zichtbaar in de tariefontwikkeling.</li> </ul> <p>Op basis van gesprekken met management merken wij op dat ondanks de veronderstelde 20% daling van de low-cost tarieven, de tarieven in het businessplan als boven marktconform gezien kunnen worden.</p>

## Overzicht belangrijkste gevoeligheden

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
			Uit onze gevoeligheidsanalyse blijkt dat een mutatie in de tarieven significante impact heeft op de financiële resultaten. Zo heeft 10% lagere tarieven een negatieve resultaatsimpact oplopend van EUR 0,3 miljoen tot EUR 0,7 miljoen in de planperiode.
Begroting 2014 wijkt reeds af van businessplan	<p>Management heeft eind 2013 een begroting opgesteld voor 2014. Op basis van onze analyse (appendix A) blijkt dat deze begroting EUR 108k (netto resultaat) lager is dan de verwachte prognose voor 2014 in het businessplan.</p> <p>Hierbij dient aangetekend te worden dat de daling in opbrengsten (circa EUR 350k) deels wordt gecompenseerd door een verlaging van de marketingkosten</p>	Management beaamt dat de 2014 veronderstellingen in het businessplan deels zijn achterhaald door recente ontwikkelingen.	<p>Wij merken op dat indien de hernieuwde inzichten door management verwerkt zouden zijn, dit een vertragende werking heeft op de realisatie van het businessplan.</p> <p>Verder blijkt uit onze analyses dat indien de toekomstige financiële resultaten gelijk zouden blijven aan het budget 2014, er vanaf 2020 additionele financiering benodigd is die oploopt tot EUR 3,8 miljoen in 2023 (circa EUR 1,2 miljoen per jaar), exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen.</p>

## Appendices

---

11. Appendix A: Begroting 2014
12. Appendix B: Scenario- en gevoeligheidsanalyses
13. Appendix C: Getekende opdrachtbevestiging

## Begroting 2014 vs. businessplan 2014

### Begroting 2014 versus businessplan 2014

Valuta: EUR '000	FY14P *	FY14B **	Vershil	% verschil
Havengelden	3.814	3.459	(355)	-9,3%
Opbrengst vastgoed	649	647	(2)	-0,3%
Overige opbrengsten	803	835	32	4,0%
Netto omzet	5.266	4.941	(325)	-6,2%
Personeelskosten	(4.021)	(3.988)	33	-0,8%
Overige bedrijfskosten	(1.286)	(1.161)	125	-9,7%
Intensivering marketing	(250)	(234)	16	-6,4%
EBITDA	(291)	(442)	(151)	51,8%
Afschrijvingskosten	(619)	(605)	14	-2,3%
Rentebaten en lasten	107	135	28	26,6%
Resultaat voor belasting	(804)	(912)	(108)	13,5%

Bron: Begroting 2014 & businessplan GAE

\* FY14P staat voor de prognose volgens businessplan

\*\* FY14B staat voor de door management opgestelde begroting 2014

### Vershil begroting 2014 ten opzichte van businessplan 2014

Nadat het businessplan eind oktober 2013 openbaar is gemaakt, zijn er verscheidene ontwikkelingen geweest die hebben geleid tot een begroting voor 2014 die op meerdere punten afwijkt van de prognoses in het businessplan. Hieronder gaan wij kort in op de belangrijkste divergenties.

#### Opbrengsten

De netto-omzet zal naar verwachting EUR 325k negatief afwijken van het businessplan. Dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt door lagere havengelden. Deze hebben te maken met:

- ▶ het staken van de Ryanair vlucht naar Bergamo (circa 20.000 passagiersbewegingen in 2013);
- ▶ het staken van de Transavia chartervluchten naar Dalaman en Málaga; en
- ▶ de additionele Arkefly vluchten naar Antalya die de daling deels compenseren.

De overige opbrengsten laten een lichte stijging zien, die met name wordt verklaard door een wijziging in de tariefstructuur voor parkeren, die moet leiden tot hogere parkeeropbrengsten.

#### Kosten

De kosten zijn per saldo EUR 174k lager begroot dan in het businessplan. Dit wordt voornamelijk bereikt door het verlagen van het reguliere marketingbudget met circa EUR 140k. Management stelt dat dit mogelijk is door o.a.:

- ▶ stopzetten van de 'opstart' marketing voor de Corendon vluchten, dit wordt niet meer nodig geacht;
- ▶ het wegvallen van de Ryanair vlucht naar Bergamo, waardoor er een lijn minder is om reclame voor te maken; en
- ▶ GAE zal zich meer focussen op het internet medium en minder gebruik maken van de traditionele (duurdere) marketing kanalen.

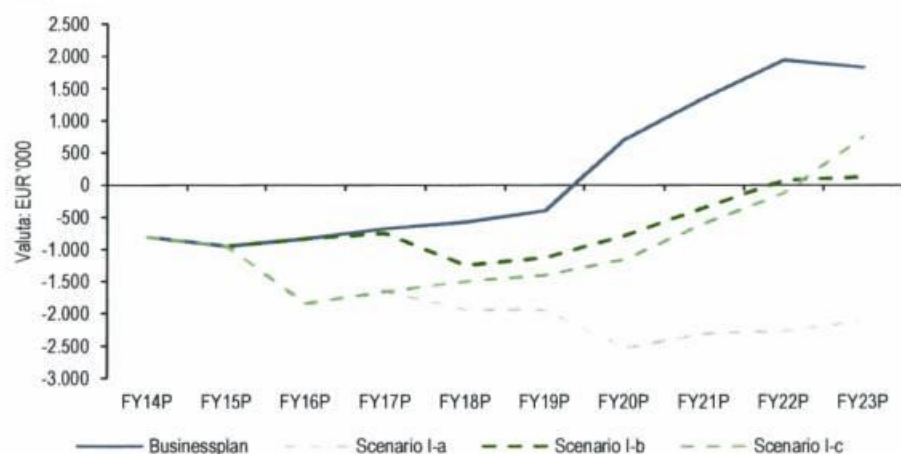
Wij merken op dat bovengenoemde besparing in de marketingkosten niet overeenkomt met de focus die het businessplan legt op de marketingactiviteiten. Overigens is management wel voornemens EUR 234k aan intensivering van de marketingactiviteiten te besteden in 2014, hetgeen in lijn ligt met het businessplan.



## Scenarioanalyse – Uitwerking lijnvluchten

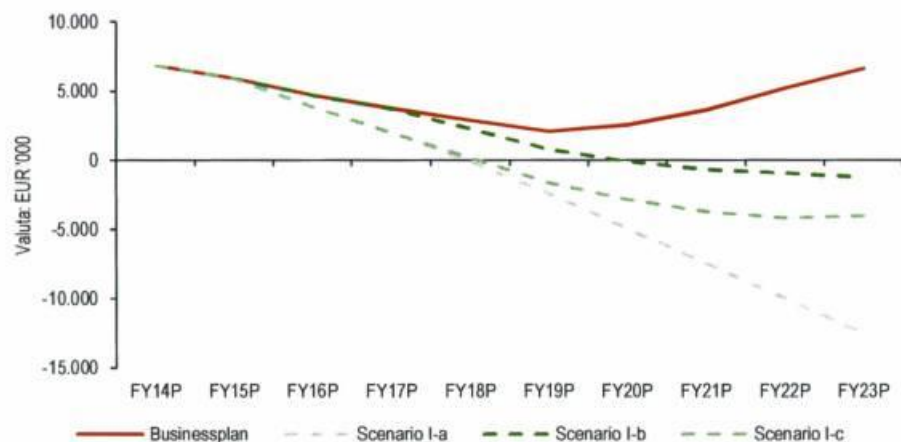
### Lijnvluchten – Netto resultaatontwikkeling businessplan en deelscenario's

Bron: Managementinformatie



### Lijnvluchten - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en deelscenario's

Bron: Managementinformatie



### Scenario I - ontwikkeling van lijnvluchten

GAE wil een deel van de Noord-Nederlandse markt(potentie) naar zich toe trekken door de vluchtenportfolio uit te breiden met zakelijke lijndiensten.

GAE geeft aan dat het financieel interessant is om een hubverbinding (feeder) te realiseren, welke ook bestemmingsverkeer genereert. Het businessplan veronderstelt dat in de jaren 2016, 2018 en 2020 nieuwe lijnverbindingen gerealiseerd worden (ca. 200.000 passagiers in 2023). Wij merken hierbij op dat het model geen onderscheid maakt in het soort verbinding (feeder of point-to-point).

#### Deelscenario's

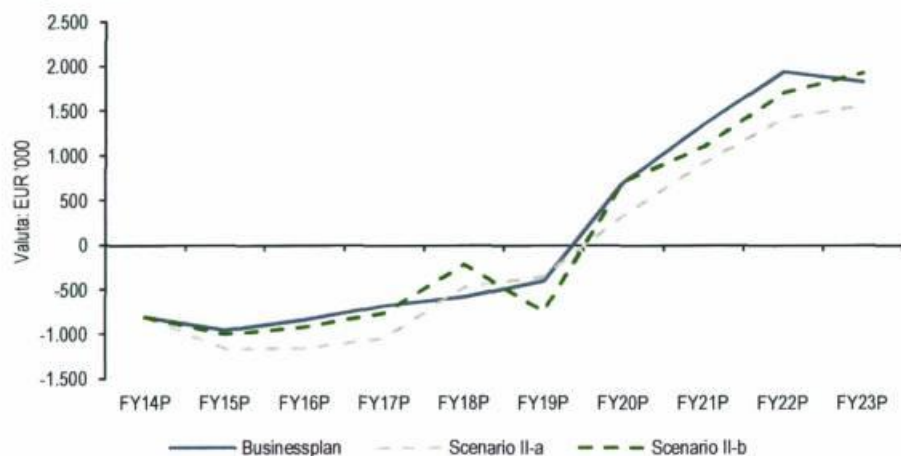
Op basis van analyse van de ontvangen informatie hebben wij de volgende deelscenario's laten doorrekenen (ceteris paribus):

- Tot op heden heeft GAE geen lijnverbindingen met andere luchthavens gerealiseerd, waardoor de veronderstellingen in het businessplan volledig beschouwd dienen te worden als ambitie. De financiële gevolgen van een situatie waarin GAE niet in staat blijkt om nieuwe lijndiensten te realiseren zijn uitgewerkt in scenario I-a. In dit scenario zijn de resultaten voor de gehele businessplan periode negatief en loopt de financieringsbehoefte vanaf 2018 op tot EUR 12,5 miljoen in 2023 (circa EUR 2,5 miljoen per jaar).
- Het businessplan gaat uit van drie lijnverbindingen, waarbij wordt verondersteld dat het aantal passagiersbewegingen zal stijgen tot circa 200.000 in 2023. Management geeft aan dat een point-to-point verbinding naar een luchthaven in Londen een realistische optie is (40.000 passagiers). In scenario I-b is doorgerekend wat de gevolgen zijn wanneer deze lijn wordt uitgebouwd tot circa 100.000 passagiers (conform SEO inschatting). De resultaten ontwikkelen zich in dit scenario richting break-even in 2022, waarbij de financieringsbehoefte vanaf 2020 oploopt tot EUR 1,2 miljoen in 2023 (circa EUR 400k per jaar).
- GAE geeft aan dat het proces van onderzoek, onderhandeling en inpassing van een nieuwe route vaak jaren duurt. Daar er momenteel nog geen lijnverbindingen concreet gerealiseerd zijn, geven wij met scenario I-c inzicht in de gevolgen van een eventuele vertraging van twee jaar (circa 140.000 passagiersbewegingen per 2023) op het break-even resultaat en liquiditeit. Hieruit blijkt dat het break-even punt in dat geval niet eerder dan in 2023 wordt bereikt en de financieringsbehoefte oploopt tot EUR 4,2 miljoen in 2022.

## Scenarioanalyse – Uitwerking low-cost carriers

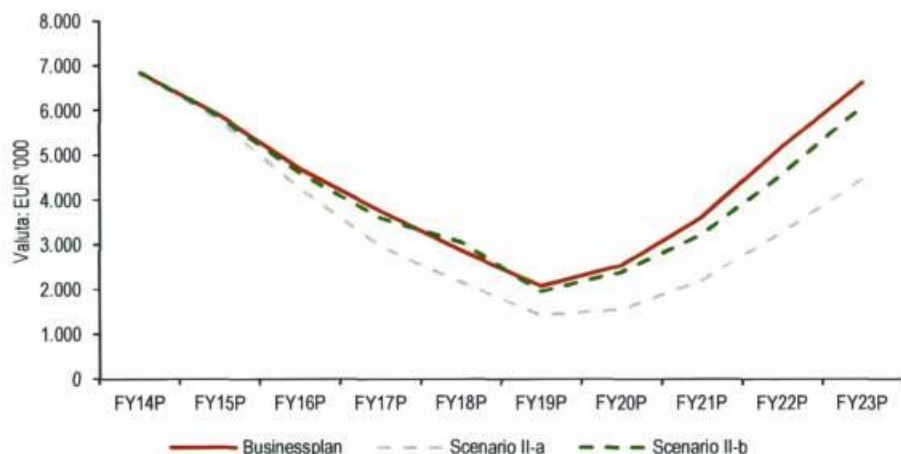
### Low-cost - Netto resultaatontwikkeling businessplan en deelscenario's

Bron: Managementinformatie



### Low-cost - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en deelscenario's

Bron: Managementinformatie



### Scenario II - ontwikkeling van low-cost maatschappijen

In het businessplan veronderstelt GAE een groei van het low-cost verkeer gelijk aan 80% van de historische groei van het low-cost segment op andere luchthavens. Additioneel geeft GAE aan te onderhandelen met meerdere carriers om ook routes vanaf de luchthaven te starten. Op basis hiervan veronderstelt het businessplan dat er per 2017 een tweede low-cost carrier als klant toegevoegd wordt. Gezamenlijk zullen de low-cost maatschappijen in 2023 circa 230.000 passagiersbewegingen kennen.

#### Deelscenario's

Op basis van analyse van de ontvangen informatie hebben wij de volgende deelscenario's laten doorrekenen (ceteris paribus):

- In het zomerseizoen van 2012 heeft Ryanair drie nieuwe routes gelanceerd. De Ryanair vlucht naar Marseille is in 2013 vervangen voor een vlucht naar Girona. De vlucht naar Bergamo is inmiddels vervallen. GAE geeft aan dat de resultaten van de wintervlucht naar Bergamo onvoldoende waren en Ryanair te weinig capaciteit heeft om de zomervlucht te continueren. In scenario II-a hebben wij een 'worst case' scenario laten uitrekenen waarbij Ryanair haar activiteiten per direct volledig zal staken (wegvallen van circa 54.000 passagiersbewegingen i.p.v. doorgroeien naar 145.000). Wij merken hierbij op dat in dit scenario de komst van de tweede low-cost carrier wel in ogenschouw genomen is (circa 85.000 passagiersbewegingen in 2023). In dit scenario blijft het break-even punt 2020 en is de liquiditeit in 2023 circa EUR 2,2 miljoen lager dan businessplan.
- Een belangrijke reden voor het staken van de zomervluchten naar Bergamo lijkt het gebrek aan vliegtuigcapaciteit van Ryanair te zijn. De capaciteit van de huidige vloot biedt slechts zeer beperkt ruimte voor groei. Er zijn 175 nieuwe toestellen in bestelling, die naar verwachting pas vanaf 2015 worden geleverd. Scenario II-b maakt inzichtelijk wat de gevolgen zijn voor GAE wanneer de verwachte groei van het low-cost segment, als gevolg van het capaciteitsprobleem, twee jaar later wordt ingezet. Wij merken hierbij op dat in dit scenario verwacht wordt dat ook de komst van de tweede low-cost carrier met twee jaar uitgesteld zal worden. Het aantal low-cost passagiers zal in 2023 uitkomen op circa 187.000, wat in lijn is met de beschreven verwachtingen in het SEO rapport (180.000). Uit deze analyse blijkt dat de impact van een dergelijke vertraging beperkt is.

## Gevoeligheidsanalyse - Passagiersbewegingen

### Gevoeligheid I - ontwikkeling van de passagiersbewegingen

De belangrijkste variabele in het opgestelde rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het businessplan is het aantal passagiersbewegingen (circa 600.000 in 2023). Dit aantal is gebaseerd op de verschillende assumpties ten aanzien van de categorieën opbrengststromen (lijnvluchten, low-cost carriers, charters, etc.).

Gedurende onze werkzaamheden zijn een aantal risico's geïdentificeerd waarvan de exacte (financiële) impact op de activiteiten van GAE (nog) onduidelijk is. Voorbeelden van deze risico's zijn:

- ▶ De ontwikkeling van Lelystad Airport, dat aangewezen is om in de toekomst het niet mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol te accommoderen. Tevens stelt SEO in haar rapport dat Ryanair reeds interesse heeft getoond voor het uitbreiden van de bestemmingsportfolio met Lelystad Airport.
- ▶ In 2013 tekenden het consortium Reggeborgh/Aviapartner een overeenkomst voor de exploitatie van de voormalige vliegbasis Twente als burgerluchthaven. Op basis van publieke informatie blijkt dat Ryanair (en Arkefly) in het verleden diverse malen belangstelling hebben getoond om vluchten te starten vanaf Enschede Airport Twente.

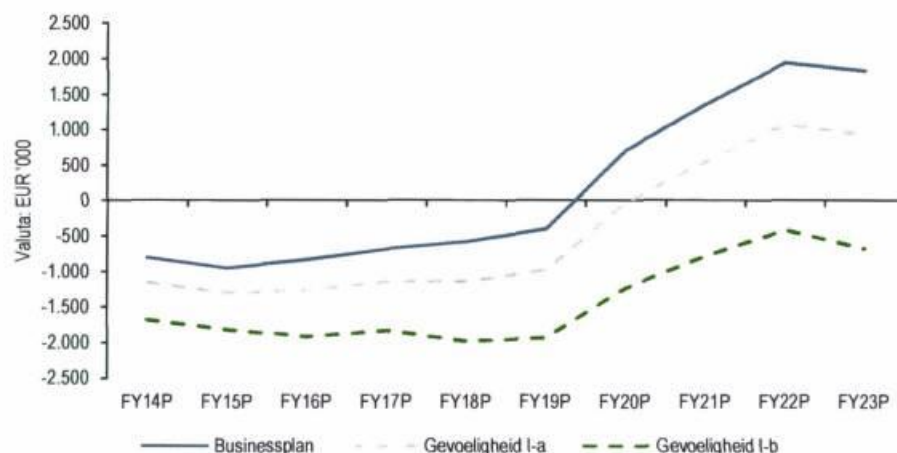
### Gevoeligheden

Om inzicht te verschaffen in de gevolgen van teruglopende passagiersaantallen op de exploitatie en liquiditeit van GAE hebben wij door GAE een tweetal gevoeligheden door laten rekenen.

- a) Een scenario waarbij de passagiersaantallen 10% lager zijn dan verondersteld in het businessplan. De resultaten tot 2023 zijn dan gemiddeld EUR 0,6 miljoen per jaar lager dan de resultaten conform businessplan.
- b) Een scenario waarbij de passagiersaantallen 25% lager zijn dan verondersteld in het businessplan. De resultaten tot 2023 zijn dan gemiddeld EUR 1,6 miljoen lager dan de resultaten conform businessplan. De financieringsbehoefte neemt in dat geval toe tot EUR 9 miljoen in 2023. Een verdere verlaging van de passagiersaantallen zal een significante impact op de financieringsbehoefte hebben.

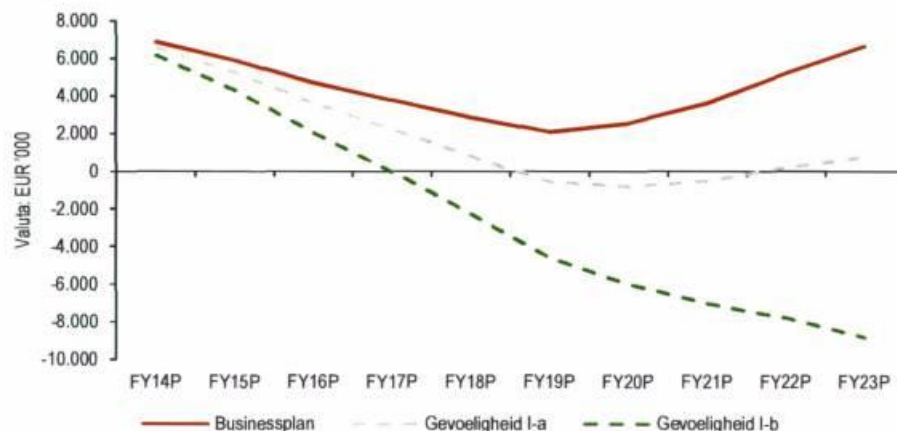
Passagiersbeweging - Netto resultaatontwikkeling businessplan en gevoeligheden

Bron: Managementinformatie



Passagiersbeweging - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en gevoeligheden

Bron: Managementinformatie



## Gevoeligheidsanalyse - Tariefstelling

### Gevoeligheid II - Ontwikkeling van de tarieven

In het opgestelde rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het businessplan worden de passagiersbewegingen vermenigvuldigd met de gemiddelde opbrengst per passagier. Deze gemiddelde opbrengst per passagier wordt bepaald door de tarieven die de luchthaven rekent voor de verschillende deelactiviteiten, zoals landingsgelden, handling en security.

#### Gevoeligheden

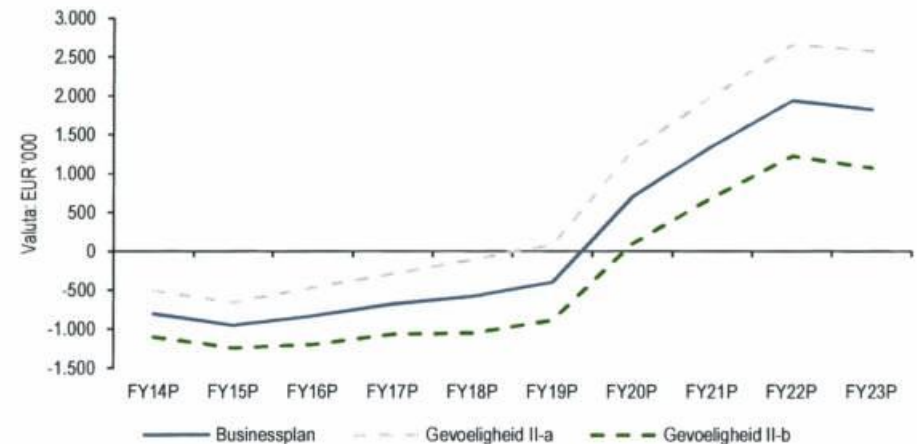
Om het effect van stijgingen en dalingen op de tarieven inzichtelijk te maken hebben wij GAE gevraagd de impact van zowel een 10% stijging (gevoeligheid II-a) als een 10% daling (gevoeligheid II-b) door te rekenen in het model.

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat een mutatie in de tarieven significante impact heeft op de financiële resultaten.

- 10% hogere tarieven leidt ertoe dat het break-even punt een jaar eerder (2019) dan geprognoseerd wordt bereikt.
- 10% lagere tarieven leidt ertoe dat het break-even punt een jaar later (2020) wordt bereikt. De liquide middelen blijven in dit scenario achter bij de prognose en bewegen zich rond de nullijn.

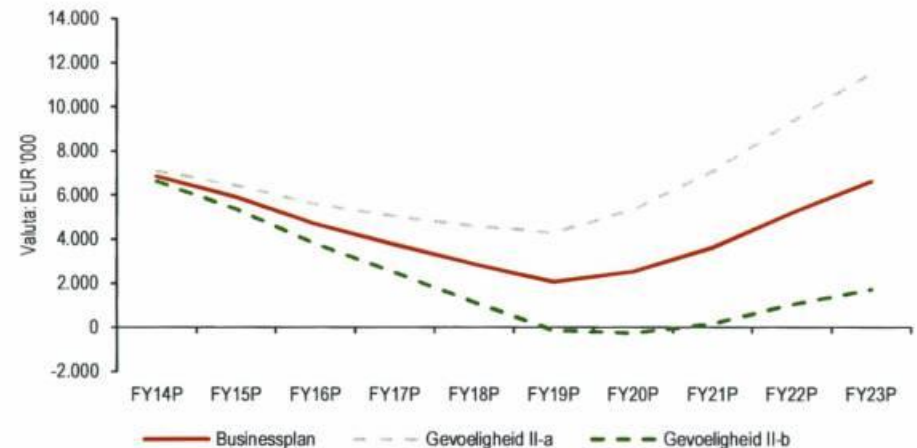
Tarieven - Netto resultaatontwikkeling businessplan en gevoeligheden

Bron: Managementinformatie



Tarieven - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en gevoeligheden

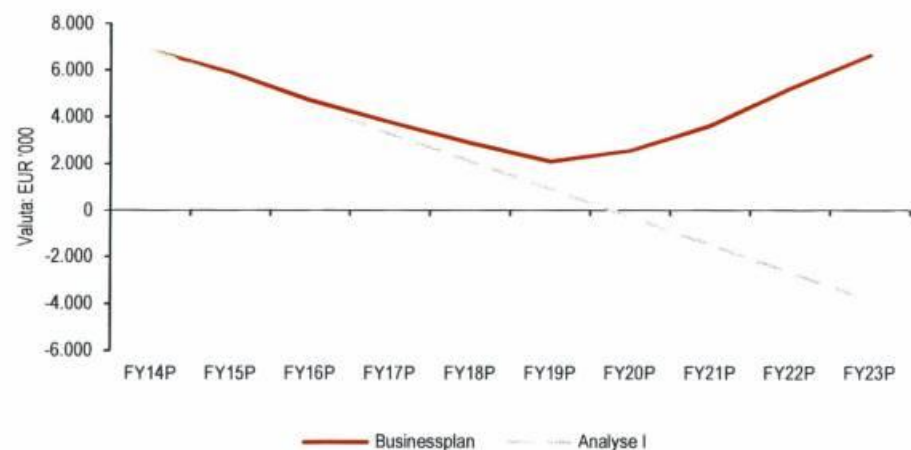
Bron: Managementinformatie



## Overige analyses

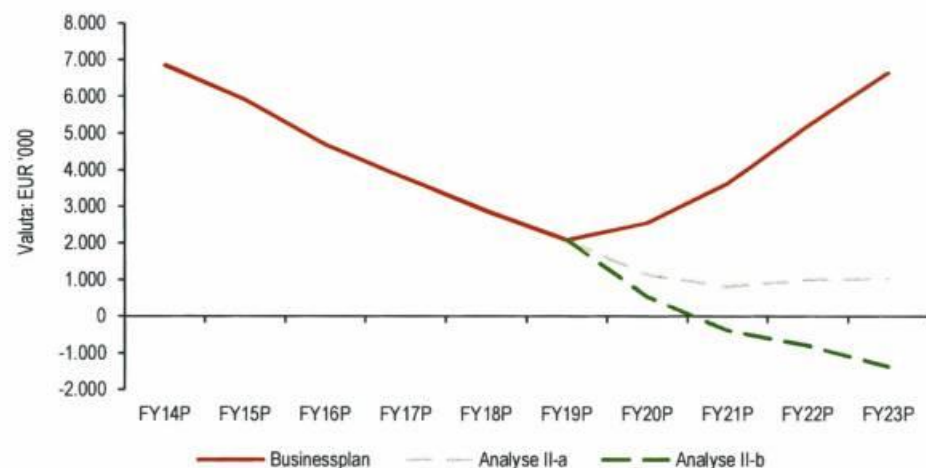
Analyse I - Liquiditeitsontwikkeling begroting 2014 gecontinueerd

Bron: Managementinformatie



Analyse II - Liquiditeitsontwikkeling luchtverkeersleiding

Bron: Managementinformatie



Analyse I - Begroting 2014 gecontinueerd

De begroting voor 2014 geeft een gefundeerd beeld van de te verwachten resultaten voor het huidige boekjaar. In de begroting is dan ook rekening gehouden met (i) het staken van de Ryanair vlucht naar Bergamo (circa 20.000 passagiersbewegingen), (ii) het staken van de Transavia chartervluchten naar Dalaman en Málaga en (iii) de additionele Arkefly vluchten naar Antalya.

Analyse I in de bovenste grafiek geeft inzicht in de liquiditeitspositie van GAE indien de toekomstige financiële resultaten gelijk blijven aan het budget 2014 (EBITDA ad minus EUR 442k). Hierbij zijn de investeringen, mutatie werkkapitaal en rentebaten voor de periode 2015 - 2023 gelijk verondersteld aan de in het businessplan opgenomen bedragen voor 2014.

De grafiek geeft weer dat in dit geval de stand liquide middelen per eind 2020 negatief zal zijn en de totale financieringsbehoefte oploopt tot EUR 3,8 miljoen in 2023.

Analyse II - Luchtverkeersleiding

Uit gesprekken met management en het rapport van SEO blijkt dat de luchtverkeersleiding (LVL) op GAE niet kostendekkend is. Het loslaten van de OGA-systematiek (gezamenlijk budget voor geheel Nederland) zal mogelijk leiden tot kostenstijgingen voor regionale luchthavens vanaf 2020.

De verwachting van management is dat de kosten voor de verkeersleiding ook buiten de exploitatie van GAE blijven in de periode na 2020. Tevens geeft management aan dat het huidige kostenniveau wordt ingeschat op circa EUR 1,4 miljoen. De mogelijke gevolgen van deze additionele kosten op de liquiditeit van GAE zijn weergegeven in analyse II-a. Hieruit blijkt dat, indien het businessplan gerealiseerd wordt, deze additionele kosten door de luchthaven gedragen kunnen worden.

Uit analyse II-b blijkt dat als de kosten van de LVL EUR 2 miljoen bedragen (inschatting SEO) dit tot gevolg heeft dat de stand liquide middelen negatief zal zijn vanaf 2021.

## Getekende opdrachtbevestiging



Ernst & Young Transaction Advisory Services  
Overseas Division (UK)  
One Canada Square  
Leeds LS1 4BL  
United Kingdom

Tel: +44 (0)113 252 3000  
E-mail: [ey@ey.com](mailto:ey@ey.com)



2

**PERSOONLIJK/VERTROUWELIJK**

Gedeputeerde Staten van de  
provincie Groningen  
t.a.v. de heer R. Postma  
Postbus 610  
9700 AP GRONINGEN

Zwolle, 18 december 2013

PB/TdG/13398

Betreft: **Analyse businessplan Groningen Airport Eelde**

Geachte heer Postma,

In deze brief en de bijbehorende bijlagen zetten wij de voorwaarden uiteen waaronder Ernst & Young Transaction Advisory Services aan Provincie Groningen (hierna: "de cliënt") de diensten, zoals onderstaand omschreven (hierna: "de dienstverlening") in het kader van uw algehele evaluatie van het businessplan Groningen Airport Eelde (hierna: "GAE") (hierna: "de evaluatie"), zal leveren.

**De dienstverlening**

Hierna hebben wij uw voornaamste doelstellingen opgenomen in verband met de evaluatie, en de uitwerking van de opdracht in deelopdrachten, waarin begrepen de hoofdlijnen van de werkzaamheden die wij zullen uitvoeren, zoals wij die hebben begrepen naar aanleiding van bespreking met u. Tenzij onze opdracht in een later stadium schriftelijk wordt gewijzigd, zijn onze werkzaamheden beperkt tot hierna vermeldde.

**Doel van de opdracht**

Het doel van de analyse is tweeledig:

- Analyse van de wijze waarop de in het businessplan verwoorde strategie is vertaald in de gepresenteerde cijfers in de planperiode tot en met 2023;
- Analyse van de financieringsbehoefte zoals blijkt uit het businessplan en de eventuele aanpassingen volgend uit de analyse, alsmede een analyse in welke mate de financieringsbehoefte gedekt kan worden uit ter beschikking staande middelen van GAE.

**Uitwerking van de opdracht in deelopdrachten**

Op basis van uw bovengenoemde doelstellingen, heeft u de volgende deelopdrachten geformuleerd:

- Het inzichtelijk maken van de aanname uit het businessplan. Hierbij dient tevens aangegeven te worden wat de basis/onderbouwing is van de veronderstellingen.
- Analyse van de wijze waarop de geprognosticeerde groeicijfers zijn vertaald in de winst- en verliesrekening, balans en kasstroomoverzicht.
- Analyse van de huidige liquiditeits- en solvabiliteitspositie van de luchthaven en de ontwikkeling binnen de planperiode.
- Naar aanleiding van de initiële analyse van het businessplan zullen EY en Provincie Groningen de geïdentificeerde (financiële) risico's voor de aandeelhouders afstemmen. Provincie Groningen zal besluiten van welke risico's het wenselijk is het effect op de liquiditeits- en solvabiliteitspositie te kwantificeren. EY zal omtrent de mogelijkheid van het kwantificeren overleggen met GAE.
- Indien de voorgenomen uitbreidingsinvesteringen voor rekening zouden plaatsvinden van GAE, welke middelen heeft zij daarvoor beschikbaar en welke middelen zou zij daarvoor (extern) moeten aantrekken.

**Reikwijdte van de werkzaamheden**

Wij voeren de opdracht uit in overeenstemming met COS 5500N (transactiegerelateerde adviesdiensten) van de NBA (Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants). De door ons uit te voeren werkzaamheden zijn voornamelijk inventariserend en analyserend van aard en zijn gericht op de aan ons verstrekte gegevens, informatie en verklaringen. Deze analyserende werkzaamheden worden uitgevoerd teneinde voor de onderhavige evaluatie relevante (financiële) risico's vast te stellen. Onze werkzaamheden strekken zich niet uit tot een onderzoek naar de getrouwheid van de aan ons verstrekte informatie. De in het kader van de werkzaamheden verkregen informatie en de in het rapport opgenomen informatie wordt niet aan een accountantscontrole en/of beoordeling onderworpen in overeenstemming met 'Stramen voor assurance-opdrachten'. Onze dienstverlening is niet aan te merken als een assurance of een aan assurance verwante opdracht.

Onze dienstverlening omvat een onderzoek naar toekomstgerichte financiële informatie. Deze informatie heeft betrekking op gebeurtenissen en acties die zich nog niet hebben voorgedaan en zich wellicht ook nooit zullen voordoen. Hoewel er wel gegevens aanwezig kunnen zijn ter onderbouwing van de veronderstellingen, waarop de toekomstgerichte financiële informatie is gebaseerd, zijn dergelijke gegevens in het algemeen eveneens toekomstgericht en derhalve speculatief van aard in tegenstelling tot de gegevens die normaliter beschikbaar zijn met betrekking tot retrospectief gerichte financiële informatie. Wij zijn daarom niet in staat een oordeel uit te spreken of de uitkomsten zoals weergegeven in de toekomstgerichte financiële informatie daadwerkelijk behaald zullen worden.

In het kader van onze opdracht bespreken wij op basis van de bij onze werkzaamheden verkregen informatie zaken die u behulpzaam kunnen zijn bij uw evaluatie. Wij adviseren u evenwel niet omtrent het wel of niet doen van investeringen, verstrekken van financiering, subsidies en/of garanties. Met betrekking tot dergelijke zaken dient u af te gaan op uw eigen oordeelsvorming en/of op de advisering van anderen.

Mogelijk besluit u, naarmate de opdracht vordert, tot wijziging van de reikwijdte van onze werkzaamheden. In voorkomende gevallen bespreken wij dergelijke zaken met u en worden eventuele wijzigingen in de reikwijdte van onze werkzaamheden schriftelijk tussen ons overeengekomen.

Ernst & Young Transaction Advisory Services is een registratie van Ernst & Young Accountants LLP. Dit is een limited liability partnership opgericht oprecht naar Engelse wet en is gereguleerd onder COS 5500N. In relatie tot Ernst & Young Transaction Advisory Services wordt de naam samen gebruikt met het companyverband van een andere van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is een besloten vennootschap in Limited Liability Partnership ("LLP") vorm, gereguleerd onder het companyverband van Engeland COS 5500N. Dit is een besloten vennootschap opgericht naar de wet van Engeland. Het companyverband van Engeland is gereguleerd onder COS 5500N. Op andere werkdagen worden andere werkdagen.

## Getekende opdrachtbevestiging



3

### Beschikbaarheid

Voor het kunnen uitvoeren van onze werkzaamheden dient het navolgende in acht genomen te worden:

- Wij dienen in de gelegenheid te zijn om gedurende de onderzoeksperiode meerdere malen gesprekken te voeren met relevante leden van het (financiële) management van de luchthaven. Wij zullen daarvoor vooraf verzoeken indienen.
- Door ons gestelde schriftelijke vragen zullen zo snel mogelijk door GAE worden beantwoord, zodat geen vertraging in de voortgang van het onderzoek optreedt.
- GAE geeft ons inzage in alle onderliggende documentatie van het businessplan, zowel de historische als toekomstgerichte gegevens, inclusief de daarbij behorende veronderstellingen. De documentatie omvat – naast de informatie opgesteld door GAE zelf – ook documentatie die door derden is opgesteld ten behoeve van het businessplan. Indien wij dat voor ons onderzoek noodzakelijk achten, zal GAE ons de gelegenheid geven om ook met die derden gesprekken te voeren. Wij zullen op verzoek kopieën (op papier danwel elektronisch) ontvangen van documenten/bestanden.
- Ten behoeve van de door u gevraagde sensitiviteitsanalyse is het van belang, dat GAE haar medewerking verleend aan het kwantificeren van risico's, indien en voorzover dat tot nu toe nog niet is gedaan.

### Rapportage

Onze rapportage is gebaseerd op zaken die in het kader van de overeengekomen reikwijdte van onze werkzaamheden naar voren komen. Mochten ons evenwel zaken ter kennis komen die buiten de overeengekomen reikwijdte vallen, doch die wij van belang achten met betrekking tot uw beoordeling van de transactie, dan zullen wij deze onder uw aandacht brengen.

Ons schriftelijke rapport zal bestaan uit een samenvatting van onze voornaamste bevindingen en conclusies, alsmede een beschrijving van de belangrijkste door ons gemaakte analyses. Wij zullen een conceptversie van ons rapport aan de directie van GAE overleggen ten einde de bevestiging te verkrijgen van de feiten en van de meningen die in het rapport aan het management worden toegeschreven.

Om uw bevestiging te verkrijgen dat alle zaken die binnen de overeengekomen reikwijdte vallen in ons rapport naar uw tevredenheid worden belicht, overleggen wij u een conceptversie van ons rapport waarop u commentaar kunt leveren, alvorens het rapport in zijn definitieve vorm uit te brengen.

### Teamleiding

Het onderzoek zal worden uitgevoerd onder eindverantwoordelijkheid van drs. F.M.P. (Patrick) Boertien, partner Ernst & Young Transaction Advisory Services.

Naar wij begrijpen, is onze voornaamste contactpersoon bij de Provincie Groningen de heer R. Postma, senior beleidsmedewerker Economie, Cultuur & Projectfinanciering, die de algehele verantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van uw verplichtingen krachtens deze overeenkomst en voor de afstemming met ons waar het gaat om de uitvoering van onze dienstverlening.



4

### Tijdschema

Onderstaand volgt het tijdschema zoals wij zijn overeengekomen:

2 - 3 januari	kick-off met management van GAE, doornemen van de hoofdlijnen van het businessplan en het onderliggende financiële model en het verkrijgen van alle onderliggende documentatie
6 - 10 januari	bestuderen van de verkregen informatie
13 - 16 januari	nadere analyses, stellen van verduidelijkende vragen, verkrijgen van aanvullende informatie. Afstemming met Provincie Groningen van risico's die begrepen worden in de sensitiviteitsanalyse
17 - 22 januari	diepte interviews en mondelinge afstemming van belangrijkste bevindingen met management van GAE
23 - 27 januari	vervaardigen concept rapportage
28 - 29 januari	afstemmen concept rapportage met management van GAE
30 januari	oplevering concept rapportage aan Provincie Groningen, waarop u commentaar kunt leveren, alvorens het rapport in zijn definitieve vorm uit te brengen.

Mocht het waarschijnlijk lijken dat zich belangrijke vertraging ten opzichte van bovenstaand tijdschema voordoet, dan zullen wij u zo snel als praktisch haalbaar is op de hoogte stellen en met u overleggen over de consequenties.

### Honorarium

Provincie Groningen verbindt zich tot betaling van ons honorarium voor de dienstverlening. De overige regelingen met betrekking tot ons honorarium zullen in een afzonderlijke brief worden overeengekomen.

### Algemene Voorwaarden

In de in bijlage 2 bijgesloten Algemene Voorwaarden zijn ons beider verplichtingen nader uiteengezet en, samen met deze opdrachtbrief en eventuele andere bijlagen, vormen zij de gehele overeenkomst tussen ons met betrekking tot onze opdracht. In geval van tegenstrijdigheid, inconsequenties of dubbelzinnigheid, prevaleren de bepalingen in onderstaande volgorde:

- 1 De opdrachtbrief;
- 1 Bijlage 1, Algemene Voorwaarden;
- 2 Eventuele andere bijlagen.

### Steunen op de inhoud van het rapport door andere GAE aandeelhouders

In het geval dat u ons verzoekt verantwoordelijkheid voor ons rapport te aanvaarden jegens de andere aandeelhouders in Groningen Airport Eelde, zijn wij daartoe bereid indien de andere aandeelhouders met ons een verklaring overeenkomen, waarin wij er mee instemmen dat zij op de inhoud van ons rapport mogen steunen in de vorm zoals bijgesloten in bijlage 2. U erkent en stemt ermee in dat in het geval dat een dergelijke overeenkomst wordt aangegaan, onze aansprakelijkheidsbeperkingen ingevolge het in deze opdrachtbrief bepaalde gelden jegens de geadresseerde van deze opdrachtbrief alsmede jegens alle andere aandeelhouders waarmee de instemmingsverklaring wordt overeengekomen.

## Getekende opdrachtbevestiging



5

### Instemming en akkoordverklaring

Indien deze brief een juiste weergave vormt van de voorwaarden waaronder u ons uw opdracht wenst te verstrekken, verzoeken wij u de bijgesloten kopie namens Provincie Groningen te ondertekenen en aan ons te retourneren.

Na afronding van onze werkzaamheden zouden wij graag uw mening vernemen omtrent de opdracht en eventuele andere indrukken die u heeft van onze dienstverlening. Hiermee kunnen wij onze standaard handhaven en eventuele kansen voor verbeteringen wederzijds benutten.

Hoogachtend,  
Ernst & Young Transaction Advisory Services.

F.M.P. Boertien  
Partner

### Bijlagen:

- 1 Algemene Voorwaarden
- 2 Conceptversie instemmingsverklaring aangaande het steunen op de inhoud van ons rapport



6

Hierbij bevestigen wij de ontvangst van deze brief en stemmen wij in met de daarin opgenomen voorwaarden voor de opdracht.

Handtekening .....  
namens Provincie Groningen

Naam: M. J. J. J. J.

Functie: Gevoelsteen

Datum: 19 september 2013



# Getekende opdrachtbevestiging



Bijlage 1

## Algemene voorwaarden

### Onze relatie met u

- 1 Wij zullen de opdracht (de Diensten) uitvoeren in overeenstemming met de toepasselijke beroepsregulering en hetgeen bij of krachtens de wet van ons wordt gezegd. U zult de daartoe voor ons voortvloeiende verplichtingen steeds volledig respecteren. Onder beroepsregulering wordt verstaan "de relevante gedrags- en beroepsregels van de bij de uitvoering van de opdracht betrokken (bestuurders van) members/partners, bestuurders, werknemers en/of ingeschakelde oerden, zoals de regels van bijvoorbeeld organisaties als NBA, NOREA, NOB en/of RB".
- 2 Wij zijn lid van het wereldwijde netwerk van EY-firms ("EY-firms"), die ieder voor zich op zichzelf staande juridische entiteiten zijn.
- 3 Wij zullen de Diensten aan u verlenen als zelfstandig opdrachtnemer en niet als uw werknemer, agent, partner of in de vorm van een joint venture. Partijen zijn op geen enkele wijze gerechtigd, gemachtigd of bevoegd om de wederpartij te binden, tenzij anders overeengekomen.
- 4 Het is ons toegestaan om gedeelten van de Diensten uit te besteden aan andere EY-firms, alsmede aan andere dienstverleners, die eventueel direct contact met u hebben. Niettemin zullen alleen wij jegens u verantwoordelijk zijn voor de Rapporten (zoals gedefinieerd in artikel 11), de uitvoering van de Diensten en de overige verplichtingen op grond van deze Overeenkomst.
- 5 Wij zullen in verband met de Diensten geen managementverantwoordelijkheden aanvaarden. Wij zijn niet verantwoordelijk voor het gebruik en/of de implementatie van de uitkomsten van de Diensten.

### Uw verantwoordelijkheden

- 6 U dient het toezicht op de Diensten aan een daartoe gekwalificeerd persoon op te dragen. U bent verantwoordelijk voor alle managementbeslissingen met betrekking tot de Diensten, het gebruik en/of de implementatie van de uitkomsten van de Diensten, alsmede voor het bepalen of de Diensten geschikt zijn voor het door u beoogde doel.

## General terms and conditions

### Our Relationship with You

- 1 We will perform the services (the Services) in accordance with applicable professional regulations and the requirements to which we are subject by or pursuant to law. You shall at all times respect in full the obligations ensuing therefrom for us. Professional/regulatory matters. The relevant rules of conduct and professional rules applying to the (directors of) members/partners, directors, employees and/or third parties involved in performing the engagement, for example the rules of such organizations as NBA, NOREA, NOB and/or RB".
- 2 We are a member of the global network of EY firms (EY Firms), each of which is a separate legal entity.
- 3 We will provide the Services to you as an independent contractor and not as your employee, agent, partner or joint venturer. Neither you nor we have any right, power or authority to bind the other, unless agreed otherwise.
- 4 We may subcontract portions of the Services to other EY Firms, as well as to other service providers, who may deal with you directly. Nevertheless, we alone will be responsible to you for the Reports (as defined in section 11), the performance of the Services and our other obligations under this Agreement.
- 5 We will not assume any management responsibilities in connection with the Services. We will not be responsible for the use or implementation of the output of the Services.

### Your Responsibilities

- 6 You shall assign a qualified person to oversee the Services. You are responsible for all management decisions relating to the Services, the use or implementation of the output of the Services and for determining whether the Services are appropriate for your purposes.



2  
Bijlage 1

- 7 U dient ons overvrijd de informatie, (hulp)middelen en expertise (waaronder toegang tot beschikbare systemen, panden en mensen) te (laten) verschaffen die wij redelijkerwijs voor de verlening van de Diensten nodig hebben.
- 8 Voor zover u bekend, is alle door of namens u versnelde informatie (Clientinformatie) in alle opzichten juist en volledig. De verstrekking aan ons van Clientinformatie zal geen inbreuk vormen op het auteursrecht of enig ander recht van een derde.
- 9 Wij mogen vertrouwen op de aan ons ter beschikking gestelde Clientinformatie en wij hebben tenzij uitdrukkelijk anders overeengekomen, geen verantwoordelijkheid om deze te beoordelen of te verifiëren.
- 10 U bent verantwoordelijk voor naleving door uw personeel van uw verplichtingen op grond van deze Overeenkomst.

### Onze Rapporten

- 11 Alle informatie, adviezen, aanbevelingen en andere inhoud van rapporten, presentaties of overige mededelingen die wij op grond van deze Overeenkomst verschaffen (de Rapporten) anders dan Clientinformatie, zijn uitsluitend bestemd voor uw interne gebruik (in overeenstemming met het doel van de betreffende Diensten).
- 12 Het is u niet toegestaan om een Rapport (dan wel enig gedeelte of een samenvatting van een Rapport) extern te openbaar maken (met inbegrip van de openbaarmaking aan niet u gelieerde entiteiten), of in verband met de Diensten naar ons of een andere EY-firma te verwijzen, anders dan:
  - a een uw advocaat (met inachtneming van deze openbaarmakingsbeperkingen), die het Rapport uitsluitend mogen beoordelen om u te adviseren over de Diensten;
  - b voor zover vereist op grond van de wet (waaronder u ons - indien en voor zover toegestaan - overvrijd zult overleggen);
  - c een andere persoon (waaronder de met u gelieerde entiteiten) met onze voorafgaande schriftelijke toestemming, die dit uitsluitend mogen gebruiken indien op de wijze zoals nader door ons in onze bestemming is omschreven;
  - d voor zover het Rapport Fiscaal Advies bevat, zoals uiteengezet in artikel 13.

Indien het u is toegestaan om een Rapport openbaar te maken, is het niet toegestaan om dat Rapport aan te

- 7 You shall provide (or cause others to provide) to us, promptly, the information, resources and assistance (including access to records, systems, premises and people) that we reasonably require to perform the Services.
- 8 To the best of your knowledge, all information provided by you or on your behalf (Client Information) will be accurate and complete in all material respects. The provision of Client Information to us will not infringe any copyright or other third-party rights.
- 9 We will rely on Client Information made available to us and unless we expressly agree otherwise, will have no responsibility to evaluate or verify it.
- 10 You shall be responsible for your personnel's compliance with your obligations under this Agreement.

### Our Reports

- 11 Any information, advice, recommendations or other content of any reports, presentations or other communications we provide under this Agreement (Reports), other than Client Information, are for your internal use only (consistent with the purpose of the particular Services).
- 12 You may not disclose a Report (or any portion or summary of a Report) externally (including to your affiliates), or refer to us or to any other EY Firm in connection with the Services, except:
  - a to your lawyers (subject to these disclosure restrictions), who may review it only in connection with advice relating to the Services;
  - b to the extent, and for the purposes, required by law (and you will promptly notify us of such legal requirements to the extent you are permitted to do so);
  - c to other persons (including your affiliates) with our prior written consent, who may use it only as we have specified in our consent; or
  - d to the extent it contains Tax Advice, as set forth in section 13.

If you are permitted to disclose a Report, you shall not edit or modify it from the form we provided.

An affiliate of an entity (for the purpose of this Agreement) shall mean "an entity or individual that controls, is controlled by, or is under common control with the first entity", and



## Getekende opdrachtbevestiging

3  
Bijlage 1

passen, te redigeren of te wijzigen.

Onder een geïntereerd entiteet zal (in het kader van deze Overeenkomst) worden verstaan 'een rechts- of natuurlijke persoon die de controle heeft over, gecontroleerd wordt door of onder gemeenschappelijke controle staat met de eerste entiteet', waarbij onder controle wordt verstaan 'de mogelijkheid om het beleid of de activiteiten van een entiteet te sturen, zij het ingevolge een overeenkomst, het houden van een aandelenbelang of anderszins'.

- 13 Het is u uitdrukkelijk toegestaan om een Rapport (dan wel enig deel daarvan) aan wie dan ook openbaar te maken voor zover dat betrekking heeft op belastingaangelegenheden, waaronder belastingadvies, fiscale opties, belastingaangiften of de fiscale behandeling of fiscale constructie van een transactie waar de Diensten betrekking op hebben (Fiscaal Advies). Met uitzondering van de Belastingdienst start u degenen aan wie u Fiscaal Advies ter beschikking stelt, erop te wijzen dat zij daar, voor welk doel dan ook, zonder onze voorafgaande schriftelijke toestemming geen rechten aan kunnen ontleenen.
- 14 Het is u toegestaan om uit onze Rapporten, onze overzichten, berekeningen en/of tabellen die gebaseerd zijn op Client-informatie over te nemen in uw eigen documenten, maar voor onze aanbevelingen, conclusies of bevindingen geldt dat zulke niet is toegestaan. U bent verantwoordelijk voor de inhoud van zulke documenten en het is u niet toegestaan om in verband daarmee extern naar ons dan wel een andere EY-firma te verwijzen.
- 15 Het is u niet toegestaan om op een concept-Rapport te vertrouwen. Wij zijn niet verplicht om een reeds definitief Rapport aan te passen aan omstandigheden of gebeurtenissen waarmee wij bekend worden of die zich voordoen na levering van het Rapport.

## Aansprakelijkheid

- 16 Wij zijn aansprakelijk jegens u (en eventuele anderen ten behoeve waarvan Diensten worden verleend) voor schade, hetzij op grond van wanprestatie dan wel onrechtmatige daad, hetzij op grond van de wet of anderszins, bestaande uit winstverlies dan wel enige andere indirecte schade, tot maximaal één van de in sub a en b van artikel 17 vermelde bedragen, ongeacht de mogelijke voorlenbaarheid van een dergelijk verlies of schade.

control means 'the ability to direct the policies or operations of an entity, whether by contract, ownership of equity interests, or otherwise'

- 13 You may disclose to anyone a Report (or any portion thereof) solely to the extent that it relates to tax matters, including tax advice, tax opinions, tax returns, or the tax treatment or tax structure of any transaction to which the Services relate (Tax Advice). With the exception of tax authorities, you shall inform those to whom you disclose Tax Advice that they may not rely on it for any purpose without our prior written consent.

- 14 You may incorporate into documents that you intend to use our summaries, calculations or tables based on Client information contained in a Report, but not our recommendations, conclusions or findings. You must assume sole responsibility for the contents of those documents and you must not externally refer to us or any other EY Firm in connection with them.

- 15 You may not rely on any draft Report. We shall not be required to update any final Report for circumstances of which we become aware, or events occurring, after its delivery.

## Limitations

- 16 We will not be liable in respect of you (or any parties for whom Services are provided) for loss or damage either on the basis of non-performance or on the basis of a wrongful act (unlawful act) and either by law or otherwise, for any amount pertaining to loss of profit or any other consequential damage in connection with claims arising out of this Agreement or otherwise relating to the Services, in excess of one of the amounts specified in paragraphs a and b of section 17 below, regardless of whether such loss or damage could have been foreseen.

4  
Bijlage 1

- 17 Wij zijn aansprakelijk jegens u (en eventuele anderen ten behoeve waarvan Diensten worden verleend) voor schade, hetzij op grond van wanprestatie dan wel onrechtmatige daad, hetzij op grond van de wet of anderszins, met inbegrip van de schade als bedoeld in artikel 16, tot maximaal één van de in sub a en b van dit artikel 17 vermelde bedragen.
- a ingeval van een belastingadviesopdracht, driemaal het een u gefactureerde bedrag van het honorarium voor de betreffende opdracht met een maximum van € 300.000;
- b ingeval van alle overige (advies)opdrachten, driemaal het in het kader van de betreffende opdracht aan u gefactureerde bedrag van het honorarium voor de opdracht. Ingeval van een opdracht met een doorlooptijd van meer dan zes maanden is de aansprakelijkheid beperkt tot maximaal driemaal het honorarium dat in het kader van de daaraanbetreffende opdracht in de zes maanden voorafgaande aan de afleveringsdatum is gefactureerd.

- 18 Indien wij jegens u (dat wil zeggen jegens anderen ten behoeve waarvan Diensten worden verleend) op grond van deze Overeenkomst of anderszins in verband met de Diensten aansprakelijk zijn voor schade waaraan ook andere personen hebben bijgedragen, dan zijn wij niet hoofdelijk maar maximaal voor een gelijk deel met die anderen aansprakelijk. Onze aansprakelijkheid is in ieder geval beperkt tot dat gedeelte van de totale schade dat bijkijkt aan ons valt toe te rekenen, gebaseerd op de mate waarin de aan ons toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen. Een eventuele uitkering of beperking van de aansprakelijkheid door overige aansprakelijke (rechts)personen kan het voorgaande overnemen, overmits het feit dat een vordering tot vergoeding van schade wordt geschikt of niet geldt kan worden. Ook indien de schade door overigen, de ontbinding of het falissement van een andere aansprakelijke (rechts)persoon of welke andere oorzaak dan ook niet langer over alle aansprakelijke (rechts)personen kan worden omgelegd, is onze aansprakelijkheid beperkt tot dat gedeelte van de totale schade dat bijkijkt aan ons valt toe te rekenen.

- 19 Alle vorderingrechten met betrekking tot de Diensten of anderszins uit deze Overeenkomst voortvloeiend, dienen binnen een jaar na de datum waarop u zich van het aan de vordering ten grondslag liggende probleem bewust werd of redelijkerwijs bewust had kunnen zijn, te worden ingediend.

- 17 We will not be liable in respect of you (or any other parties for whom Services are provided) for loss or damage, either on the basis of non-performance or on the basis of a wrongful act (unlawful act) and either by law or otherwise, for any damage, including the damages as referred to in section 16, in excess of one of the amounts specified in paragraphs a and b of this section 17.
- a. In the case of an engagement for tax advisory services, three times the amount of the fees for which you have been invoiced in respect of the engagement concerned, with a maximum of EUR 300,000.
- b. In the case of all other engagements, three times the amount of the fees for which you have been invoiced in respect of the engagement concerned. In the case of an engagement covering a period of more than six months, liability will be limited to a maximum of three times the amount of fees for which you were invoiced in respect of the engagement concerned in the six months prior to the event causing the damage.

- 18 If we are liable to you (or any other parties for whom Services are provided) under this Agreement or otherwise in connection with the Services, for loss or damage to which any other persons have also contributed, our liability to you shall be several, and not joint, with such others, for no more than fair shares. Our liability will in any case be limited to that part of the total loss and damage that may reasonably be attributed to us, based on our contribution to the loss and damage relative to the others' contributions. Any exclusion or limitation of liability by any other legal entities held liable or individuals, or the fact that a claim for damages is settled or cannot be collected, will not affect the foregoing. Even if the damage can no longer be apportioned among all liable legal entities or persons due to the decease, dissolution or bankruptcy of any other liable legal entity or person, or any other reason whatsoever, our liability will be limited to that part of the total damage that may reasonably be attributed to us.

- 19 You shall make any claim relating to the Services or otherwise under this Agreement no later than one year after the date on which you became aware or may reasonably be expected to have become aware of the problem underlying such claim.

## Getekende opdrachtbevestiging



Building a better  
working world

5

## Bijlage 1

20 De in de artikelen 17 en 18 neergelegde beperkingen zijn niet van toepassing op schade die is veroorzaakt door onze opzet of grove schuld of voor zover deze bij wet of beroepsregulering verboden zijn.

21 U zult uw eventuele vorderings- en verhaalrechten met betrekking tot de Diensten of anderszins voortvloeiend uit deze Overeenkomst, uitsluitend uitoefenen tegen ons en niet tegen een andere EY-firma, dan wel tegen onze of zijn onderaannemers, directeurs, functionarissen, partners of werknemers (EY-persoon). Alle Diensten worden niet heropgesteld van de artikelen 7:403 lid 2, 7:404, 7:407 lid 2 en 7:409 van het Burgerlijk Wetboek, uitsluitend door ons aanvaard en uitgevaard.

## Vrijwaring

22 Voor zover op grond van de toepasselijke wetgeving en/of de van toepassing zijnde beroepsregulering is toegestaan, dient u ons, de andere EY-firma's en de EY-persoon te vrijwaren voor alle vorderingen van derden (waaronder met u gekende artsen en uw professionele adviseurs) en de daartoe voortvloeiende aansprakelijkheden, schade, schadevergoedingen, kosten en onkosten (waaronder redelijke externe en interne kosten van rechtsbijstand) die voortvloeien uit het gebruik door een derde van of het door een derde vertrouwen op een Rapport (waaronder Fiscal Advice) dat is gepubliceerd aan deze derde door of namens u of op uw verzoek. Deze verplichting geldt niet indien wij dit door die derde vertrouwen op het Rapport expliciet schriftelijk hebben goedgekeurd.

## Intellectuele eigendomsrechten

23 Tijdens de uitvoering van de Diensten kunnen wij gebruikmaken van gegevens, software, tekeningen, gebruiksmodellen, gereedschaps, systemen, overige methodologieën en know-how (het Materiaal) die onze eigendom zijn. Niettegenstaande de levering van Rapporten, behouden wij alle intellectuele eigendomsrechten op het Materiaal (waaronder eventuele id's en de uitvoering van de Diensten ontvankelijke verbeteringen of kennis) en op alle in verband met de Diensten samengestelde dossiers (doch niet de daarin neergegeven Clientinformatie).

24 Na betaling voor de Diensten is het u toegestaan om gebruik te maken van het in de Rapporten vervat Materiaal, zolang u op grond van deze Overeenkomst toegestaan – van de Rapporten zelf.

20 The limitations in sections 17 and 18 will not apply to any losses or damages caused by our intentional act or omission or gross negligence or to the extent prohibited by applicable law or professional regulations.

21 You may not make a claim or bring proceedings relating to the Services or otherwise under the Agreements against any of our EY Firm or our or its subcontractors, members, shareholders, directors, officers, partners, principals or employees (EY Persons). All Services will be accepted and performed exclusively by us setting aside sections 403 paragraph 2, 404, 407 paragraph 2, and 409 of Book 7 of the Dutch Civil Code (Burgerlijk Wetboek).

## Indemnity

22 To the fullest extent permitted by applicable law and professional regulations, you shall indemnify us, the other EY Firms and the EY Persons, against any and all claims by third parties (including your affiliates and professional advisors) and resulting liabilities, losses, damages, costs and expenses (including reasonable external and internal costs of legal assistance) arising out of the third party's use of or reliance on any Report (including Tax Advice) disclosed to it by or through you or on your request. You shall have no obligation hereunder to the extent that we have specifically authorized, in writing, the third party's reliance on the Report.

## Intellectual Property Rights

23 We may use data, software, designs, utilities, tools, models, systems and other methodologies and know-how (the Materials) that we own in performing the Services. Notwithstanding the delivery of any Reports, we retain all intellectual property rights in the Materials (including any improvements or knowledge developed while performing the Services), and in any working papers compiled in connection with the Services (but not Client Information reflected in them).

24 Upon payment for the Services, you may use any Materials included in the Reports, as well as the Reports themselves as permitted by this Agreement.



Building a better  
working world

6

## Bijlage 1

## Geheimhouding

25 Tenzij anderszins goedgekeurd op grond van deze Overeenkomst, is het partijen niet toegestaan om de inhoud van deze Overeenkomst aan derden openbaar te maken. Dit geldt ook voor door, of namens, de andere partij verstrekte informatie (met zijnde Fiscal Advice) die redelijkerwijs als vertrouwelijk en/of toezichtbaar aan de andere partij behandeld dient te worden. Het is later van ons achter wel toegestaan om dergelijke informatie openbaar te maken, indien deze:

- andere dan op grond van de niet-nakoming van deze Overeenkomst algemeen bekend is of bekend wordt;
- nietten door de ontvanger wordt ontvangen van een derde die, voor zover de ontvanger bekend is, met betrekking tot die informatie jegens de openstaande partij geen geheimhoudingsverplichting draagt;
- ten tijde van openbaarmaking reeds aan de ontvanger bekend was of daarna openbaar is geworden;
- voor zover noodzakelijk, openbaar wordt gemaakt teneinde de uit deze Overeenkomst voortvloeiende rechten van de ontvanger af te dwingen;
- op grond van de toepasselijke wetgeving, de rechtsvoordele of beroepsregulering openbaar moet worden gemaakt;
- noodzakelijk is ingeval de ontvanger namens zichzelf optreedt in een facts, state- of claims procedure waarin dergelijke informatie van belang is.

26 Het is later van ons toegestaan om gebruik te maken van elektronische media om te corresponderen of informatie te verzenden, waarbij zodanig gebruik op zich geen schending van de geheimhoudingsplichten op grond van deze Overeenkomst vormt.

27 Tenzij uitdrukkelijk op grond van de toepasselijke wetgeving verboden is, is het ons toegestaan om Clientinformatie openbaar te maken aan en te delen met andere EY-firma's, EY-persoon en derden die namens ons diensten verlenen, die deze Clientinformatie vervolgens mogen verzamelen, gebruiken, overdragen, opslaan of anderszins bewerken (geenovereenkomstig Verwerken) in de verschillende landen waarin zij actief zijn voor doeleinden die verband houden met de verwerking van de Diensten, teneinde te voldoen aan toezichtverzoeken en/of de onafhankelijkheid te waarborgen of behoeftes van kwaliteits-, risicobeheer- en/of financieel-administratieve doeleinden en/of de verlening van overige ondersteunende diensten van administratieve en IT-aard (geenovereenkomstig Verwerkingsdoeleinden). Wij zijn jegens u verantwoordelijk voor de geheimhouding van

## Confidentiality

25 Except as otherwise permitted by this Agreement, neither of us may disclose to third parties the contents of this Agreement or any information (other than Tax Advice) provided by or on behalf of the other that ought reasonably to be treated as confidential and/or proprietary. Either of us may, however, disclose such information to the extent that it:

- is or becomes public other than through a breach of this Agreement;
- is subsequently received by the recipient from a third party who, to the recipient's knowledge, owes no obligation of confidentiality to the disclosing party with respect to the information;
- was known to the recipient at the time of disclosure or is thereafter created independently;
- is disclosed as necessary to enforce the recipient's rights under the Agreement;
- must be disclosed under applicable law, legal process or professional regulations; or
- is necessary in case the recipient acts on its own behalf in disciplinary, criminal or civil proceedings to which such information or material may be relevant.

26 Either of us may use electronic media to correspond or transmit information and such use will not in itself constitute a breach of any confidentiality obligations under this Agreement.

27 Unless prohibited by applicable law, we may disclose Client Information to other EY Firms, EY Persons and third parties providing services on our behalf who may collect, use, transfer, store or otherwise process it (collectively Process) in the various jurisdictions in which they operate for purposes related to the provision of the Services, to comply with regulatory requirements, to check conflicts, for quality risk management or financial accounting purposes and/or for the provision of other administrative and IT support services (collectively Process Purposes). We shall be responsible to you for maintaining the confidentiality of Client Information. We will maintain working papers containing copies of relevant documents. These working papers are our property.

## Getekende opdrachtbevestiging

7  
Bijlage 1

**Clientinformatie** Wij houden een werkdoos aan met taartn koppen van relevante stukken, wett doosier ons agendum is.

26 Met betrekking tot alle Diensten, indien de regelgeving inzake de onafhankelijkheid van accountants van de U.S. Securities and Exchange Commission op de relatie tussen u dan wel de aan u gelieerde entiteiten enerzijds en een EY-firma anderzijds, van toepassing is, staat u er, vanaf de datum van deze Overeenkomst, naar beste weten voor in dat u noch de met u gelieerde entiteiten mondeling of schriftelijk met een andere adviseur is overeengekomen om uw mogelijkheid te beperken om aan wie dan ook de fiscale behandeling of fiscale constructie openbaar te maken van een transactie waar de Diensten betrekking op hebben. Een dergelijke overeenkomst zou afbreuk kunnen doen aan de onafhankelijkheid van een EY-firma ten aanzien van uw (accountants)controle of die van de met u gelieerde entiteiten, dan wel specifieke fiscale toelichtingen ten aanzien van de beperkingen vereisen. U gaat er dan ook mee akkoord dat de gevolgen van een dergelijke overeenkomst voor uw rekening komen.

#### Gegevensbescherming

25 Hiertoe geeft u uitdrukkelijk uw toestemming dat, ten behoeve van de Verwerkingsdoelstellingen als bedoeld in artikel 27, wij en andere EY-firmas, EY-personeel en deken de namens ons diensten verlenen Clientinformatie die met individuele personen in verband kan worden gebracht. (Persoonsgegevens) mogen Verwerken in de verschillende landen waarin wij en zij actief zijn (de EY-aanwezigingen worden opgesomd op [www.ey.com](http://www.ey.com)). Wij zullen de Persoonsgegevens in overeenstemming met de toepasselijke wet- en beroepsregulering, met inbegrip van (maar niet beperkt tot) de Wet bescherming persoonsgegevens. Verwerken. Wij zullen van iedere dienstverlener die namens ons Persoonsgegevens Verwerken, verlangen dat hij aan deze vereisten voldoet.

30 U garandeert dat u bevoegd bent om in verband met de uitvoering van de Diensten de Persoonsgegevens aan ons te verschaffen, en dat de aan ons verstrekte Persoonsgegevens in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving zijn Verwerkt.

28 With respect to any Services, if U.S. Securities and Exchange Commission auditor independence regulations apply to the relationship between you or any of your associated entities and any EY Firm, you represent, to the best of your knowledge, as of the date of this Agreement, that neither you nor any of your affiliates has agreed, either orally or in writing, with any other advisor to restrict your ability to disclose to anyone the tax treatment or tax structure of any transaction to which the Services relate. An agreement of this kind could impair an EY Firm's independence as to your audit or that of any of your affiliates, or require specific tax disclosures as to those restrictions. Accordingly, you agree that the impact of any such agreement is your responsibility.

#### Data Protection

29 You hereby explicitly give your consent, for the Process Purposes referred to in section 27 above, that we and other EY Firms, EY Persons and third parties providing services on our behalf may Process Client Information that can be linked to specific individuals (Personal Data) in various jurisdictions in which we and any of them operate (EY office locations are listed at [www.ey.com](http://www.ey.com)). We will Process the Personal Data in accordance with applicable law and professional regulations, including (without limitation) the Dutch Data Protection Act (Wet bescherming persoonsgegevens). We will require any service provider that Processes Personal Data on our behalf to adhere to such requirements.

30 You warrant that you have the authority to provide the Personal Data to us in connection with the performance of the Services and that the Personal Data provided to us has been Processed in accordance with applicable law.

8  
Bijlage 1

#### Honoraria en onkosten algemeen

31 U dient - zoals nader in de Begrijpende brief dan wel de van toepassing zijnde Statement of Work is gespecificeerd - onze professionele honoraria en specifieke onkosten in verband met de Diensten te voldoen. U dient tevens overige redelijke, tijdens de uitvoering van de Diensten gemaakte onkosten aan ons te vergoeden. Onze honoraria zijn exclusief belastingen en vergelijkbare heffingen; atemede exclusief ten aanzien van de Diensten opgelegde douane-rechten of heffingen, die u alle dient te voldoen (met uitzondering van de over onze winst geheven belastingen). Tenzij anders overwegeloken in de betreffende Statement of Work, zal betaling geschieden binnen veertien dagen na factuurdatum van elke factuur.

32 Wij zijn gerechtigd aanvullende honoraria in rekening te brengen, indien gebeurtenissen die buiten onze macht liggen (waaronder enig handelen of nalaten overzichts) onze mogelijkheid aantasten om de Diensten uit te voeren zoals deze oorspronkelijk gepland waren, of indien u aanvullende werkzaamheden van ons verlangt.

33 Indien wij op grond van de toepasselijke wetgeving, juridische procedures of een overheidsinstantie verplichte zijn om met betrekking tot de Diensten of deze Overeenkomst informatie te verstrekken of partners/personeel als getuige te laten optreden, dan dient u aan ons alle professionele uren en onkosten (waaronder redelijke externe en interne kosten van rechtsbijstand) te vergoeden die zijn besteedt o.g. gemaakt (om aan het verzoek tegemoet te komen, tenzij wij partij zijn bij de procedure of het onderzoek van het onderzoek zijn).

#### Overmacht

34 Geen van partijen is aansprakelijk voor de niet-nakoming van deze Overeenkomst (met uitzondering van betalingsverplichtingen) die is voortvloeit door omstandigheden die buiten hun redelijke macht liggen.

#### Duur en beëindiging

35 Deze Overeenkomst is van toepassing op de Diensten om het even wanneer deze zijn verleend (waaronder vóór de datum van deze Overeenkomst).

36 Deze Overeenkomst eindigt bij voltooiing van de Diensten. Het is ieder van ons toegestaan om deze Overeenkomst dan wel bepaalde Diensten tussentijds op te zeggen met inachtneming van een schriftelijke opzegtermijn van dertig dagen. Daarnaast is het ons toegestaan om deze Overeenkomst dan wel bepaalde Diensten schriftelijk met

#### Fees and Expenses Generally

31 You shall pay our professional fees and specific expenses in connection with the Services as detailed in the Cover Letter or applicable Statement of Work. You shall also reimburse us for other reasonable expenses incurred in performing the Services. Our fees are exclusive of taxes or similar charges, as well as customs, duties or tariffs imposed in respect of the Services, all of which you shall pay (other than taxes imposed on our income generally). Unless otherwise set forth in the applicable Statement of Work, payment is due within 14 days after the invoice date of each of our invoices.

32 We may charge additional professional fees if events beyond our control (including your acts or omissions) affect our ability to perform the Services as originally planned or if you ask us to perform additional tasks.

33 If we are required by applicable law, legal process or government action to produce information or personnel as witnesses with respect to the Services or this Agreement, you shall reimburse us for any professional time and expenses (including reasonable external and internal legal costs) incurred to respond to the request, unless we are a party to the proceeding or the subject of the investigation.

#### Force Majeure

34 Neither you nor we shall be liable for breach of the Agreement (other than payment obligations) caused by circumstances beyond your or our reasonable control.

#### Term and Termination

35 This Agreement applies to the Services whenever performed (including before the date of this Agreement).

36 This Agreement shall terminate on the completion of the Services. Either of us may terminate it, or any particular Services, earlier upon thirty days prior written notice to the other. In addition, we may terminate this Agreement, or any particular Services, immediately upon written notice to you if we reasonably determine that we can no longer provide the

## Getekende opdrachtbevestiging



Building a better  
working world

9  
Bijlage 1

onmiddellijke ingang te bevestigen, indien wij in redelijkheid en billijkheid vaststellen dat wij niet meer in staat zijn om de Diensten in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving of de van toepassing zijnde gedrags- en beroepsregels of onafhankelijkheidsverplichtingen te verrichten, tenzij wij in staat zijn om deze Overeenkomst met u op afdoende wijze aan te passen.

37 U dient ons te betalen voor alle onderhanden werk, reeds uitgevoerde Diensten en door ons gemaakte onkosten tot en met de datum van beëindiging van deze Overeenkomst.

38 Onze wederzijdse uit deze Overeenkomst voortvloeiende geheimhoudingsplichten blijven voor een periode van tien jaar na beëindiging van deze Overeenkomst van kracht. De overige bepalingen van deze Overeenkomst die partijen na de beëindiging daarvan rechten of verplichtingen verschaffen, blijven na de beëindiging van deze Overeenkomst voor onbepaalde tijd van kracht.

#### Toepasselijk recht en geschillenbeslechting

39 Deze Overeenkomst, alsmede alle (niet-contractuele) aanlegingen of verplichtingen voortvloeiend uit deze Overeenkomst en de Diensten, worden beheerst door en dienen te worden uitgelegd in overeenstemming met Nederlands recht.

40 Tenzij uitdrukkelijk anders overeengekomen in de zogekende brief of de toepasselijke Statement of Work zijn alle geschillen met betrekking tot deze Overeenkomst en/of de Diensten onderworpen aan de exclusieve bevoegdheid van de rechter te Rotterdam, waaraan ieder van ons zich ten behoeve van deze Overeenkomst zal onderwerpen.

#### Overige bepalingen

41 Deze Overeenkomst omvat de gehele tussen ons gesloten overeenkomst met betrekking tot de Diensten en andere zaken die daarin geregeld worden, en vervangt alle eerdere overeenkomsten, afspraken en toezeggingen die hiermee verband houden, met inbegrip van enige eerder overeengekomen geheimhoudingsovereenkomsten.

Services either in accordance with applicable law or regulatory or professional obligations or for independence reasons, unless we have been able to properly amend the Agreement with you.

37 You shall pay us for all work in progress, Services already performed and expenses incurred by us up to and including the effective date of the termination of this Agreement.

38 Our respective confidentiality obligations under this Agreement shall continue for a period of ten years following the termination of this Agreement. The other provisions of this Agreement that give either of us rights or obligations beyond its termination shall continue indefinitely following the termination of this Agreement.

#### Governing Law and Dispute Resolution

39 This Agreement, and any non-contractual matters or obligations arising out of this Agreement or the Services, shall be governed by, and construed in accordance with Dutch law.

40 Except as otherwise expressly provided in the Cover Letter or in the applicable Statement of Work, any dispute relating to this Agreement or the Services shall be subject to the exclusive jurisdiction of the court in Rotterdam, to which each of us agrees to submit for these purposes.

#### Miscellaneous

41 This Agreement constitutes the entire agreement between us as to the Services and the other matters it covers, and supersedes all prior agreements, understandings and representations with respect thereto, including any confidentiality agreements previously delivered.



Building a better  
working world

10  
Bijlage 1

47 Het is partijen toegestaan om deze Overeenkomst (met inbegrip van Statements of Work) alsmede alle aanpassingen daarop elektronisch te ondertekenen. Tevens is het ieder van ons toegestaan om een ander exemplaar van hetzelfde document te ondertekenen. Wijzigingen op deze Overeenkomst en/of op enige Statement of Work op grond van deze Overeenkomst dienen door ons beiden schriftelijk overeen te worden gekomen.

43 Beide partijen verklaaran dat degene die deze Overeenkomst alsmede een Statement of Work op grond van deze Overeenkomst ondertekent, uitdrukkelijk bevestigd is om deze te ondertekenen en daarmee hen aan de voorwaarden daarvan te binden. U verklaart dat uw geteunde entiteiten en alle anderen voor wie Diensten worden verricht gebonden zijn aan de voorwaarden van deze Overeenkomst en de toepasselijke Statement of Work.

44 U gaat erinve akkoord dat het ons en de andere EY firma's is toegestaan om met inachtneming van onze gedrags- en beroepsregels voor andere klanten, waaronder uw concurrenten, werkzaamheden te verrichten.

45 Het is geen van ons toegestaan om onze rechten, verplichtingen of vorderingen op grond van deze Overeenkomst op enige wijze over te dragen.

46 Indien blijkt dat enige bepaling van deze Overeenkomst (geheel of gedeeltelijk) onwettig, ongedig of anderszins onafdwingbaar is, dan blijven de overige bepalingen volledig van kracht.

47 Indien er sprake is van strijdigheid tussen bepalingen in verschillende onderdelen van deze Overeenkomst, dan zullen de onderdelen als volgt prevaleren (tenzij uitdrukkelijk anderszins is overeengekomen):

- de Begeleidendende brief;
- de toepasselijke Statement of Work en eventuele bijlagen daartoe;
- deze Algemene voorwaarden;
- overige bijlagen bij deze Overeenkomst.

48 Het is geen van partijen toegestaan om de naam, logo's of handelsmerk van de andere partij in het openbaar te gebruiken of daarmee te verzoeken zonder voorafgaande instemming van de andere partij, met dien verstande dat het ons is toegestaan uw naam te gebruiken om u te identificeren als een van onze cliënten.

47 Both of us may execute this Agreement (including Statements of Work), as well as any modifications to it by electronic means and each of us may sign a different copy of the same document. Both of us must agree in writing to modifications of this Agreement or any Statement of Work hereunder.

43 Each of us represents that the person signing this Agreement and any Statement of Work hereunder on its behalf is expressly authorized to execute them and to bind you and each of us to their terms. You represent that your affiliates and any others for whom Services are performed shall be bound by the terms of this Agreement and the applicable Statement of Work.

44 You agree that we and the other EY Firms may, subject to professional obligations, act for other clients, including your competitors.

45 Neither of us may assign any of our rights, obligations or claims under this Agreement.

46 If any provision of the Agreement (in whole or part) is held to be illegal, invalid or otherwise unenforceable, the other provisions shall remain in full force and effect.

47 If there is any inconsistency between provisions in different parts of this Agreement, these parts shall have precedence as follows (unless expressly agreed otherwise):

- the Cover Letter;
- the applicable Statement of Work and any annexes thereto;
- these General terms and conditions; and
- other annexes to this Agreement.

48 Neither of us may use or reference the other's name, logo or trademark without its prior written consent, provided that we may use your name publicly to identify you as a client.

## Getekende opdrachtbevestiging

**EY**

Building a better  
working world

11

Bijlage 1

49 De bepalingen in de artikelen 16 tot en met 19 alsmede artikel 21 en de bepalingen van de artikelen 22, 27, 29 en 44 zijn mede bedoeld ten behoeve van de andere EY-firms en EY-personeel, die hier dan ook een beroep op kunnen doen.

49 The limitations in sections 16 through 19 and section 21 and the provisions of sections 22, 27, 29 and 44 are intended to benefit the other EY Firms and all EY Persons, who shall be entitled to enforce them.

50 Indien wij bij u op locatie werkzaamheden verrichten, draagt u zorg voor een geschikte werkplek, die voldoet aan de Arbo-wet en de bevelsregels opgenomen in de A1-bladen van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid inzake Kantoren en Gezondheidsdienstplek.

50 If we carry out work at your premises, you shall provide a suitable workstation that complies with the provisions of the Dutch Working Conditions Act (Arbo-wet) and the policy rules contained in the Working Conditions Information Sheets (A1-bleaden) of the Dutch Ministry of Social Affairs and Employment regarding Offices and Computer Workstations (Kantoren en Gezondheidsdienstplek).

*In the event of any dispute as to the interpretation of any of these conditions, the official Dutch language version will prevail.*

October 2013/October 2013

## EY | Assurance | Tax | Transactions | Advisory

### Over EY

EY is wereldwijd toonaangevend op het gebied van assurance, tax, transactions en advisory. Juridische en notariële dienstverlening wordt in een strategische alliantie met Ernst & Young Belastingadviseurs LLP verzorgd door Holland Van Gijzen Advocaten en Notarissen LLP. Onze 167.000 mensen delen wereldwijd dezelfde waarden en staan voor kwaliteit. Wij maken het verschil door onze mensen, onze cliënten en de samenleving te helpen hun mogelijkheden optimaal te benutten.

Waar sprake is van EY wordt de wereldwijde organisatie van lidfirma's van Ernst & Young Global Limited bedoeld, die elk een aparte rechtspersoon zijn. Ernst & Young Global Limited is een UK company limited by guarantee en verleent zelf geen diensten aan cliënten.

Voor meer informatie over onze organisatie, kijk op [www.ey.com](http://www.ey.com).

© 2014 EYGM Limited  
Alle rechten voorbehouden



GRONINGEN AIRPORT EELDE

BIJLAGE

VII

Aan Gemeente Groningen  
Ter attentie van College Burgemeester en Wethouders  
Postbus 20001  
9700 PB GRONINGEN

Datum 6 mei 2014  
Ons kenmerk Mvdk/kz/14.dir.030  
Telefoon 050 3097001

ONTVANGEN

09 MEI 2014

Groningen Airport Eelde nv  
PO Box 50  
9765 ZH Paterswolde  
Machlaan 14a  
9761 TK Eelde  
The Netherlands

Geacht College,

Bijgaand doen ik u een kopie toekomen van de brieven welke wij heden aan de Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe hebben verzonden.

Ik vertrouw erop u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd.

T +31 (0)50 309 70 70  
F +31 (0)50 309 70 09

E info@gae.nl

www.gae.nl

Fortis Bank 80.34.56.514  
Postbank 90.52.53  
ABN Amro 57.09.37.248

KvK Drenthe HO4049842  
BTW NL 003186635 B 01

Met vriendelijke groet,  
Groningen Airport Eelde nv

J.M. van de Kreeke  
Directeur





## GRONINGEN AIRPORT EELDE

Aan           Gedeputeerde Staten van Groningen  
Ter attentie van   De heer M. Boumans  
                  Postbus 610  
                  9700 AP GRONINGEN

Datum        6 mei 2014  
Ons kenmerk   HS/kz/14.dir.029  
Telefoon     050 - 3097001  
Betreft       Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde nv  
PO Box 50  
9765 ZH Paterswolde  
Machlaan 14a  
9761 TK Eelde  
The Netherlands

T +31 (0)50 309 70 70  
F +31 (0)50 309 70 09

E [info@gae.nl](mailto:info@gae.nl)

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

Fortis Bank 80.34.56.514  
Postbank 90.52.53  
ABN Amro 57.09.37.248

KvK Drenthe HO4049842  
BTW NL 003186635 B 01

Geachte heer Boumans,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de brief van Gedeputeerde Staten van Groningen van 8 april 2014 (kenmerk 2014-13.361/14/A.11, ECP) inzake het Strategisch Plan Groningen Airport Eelde, met als bijlage de sensitiviteitsanalyse door EY en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld door bureau Ecorys. Hierin beschrijft u uw beoordeling van het plan, uw gezichtspunt met betrekking tot het maatschappelijk belang van de luchthaven voor Noord-Nederland en het voorstel voor besluitvorming in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Het MKBA onderzoek van Ecorys toont aan dat, ook bij gematigde ontwikkeling, Groningen Airport Eelde een positief maatschappelijk rendement voor de noordelijke economie oplevert. De Raad van Commissarissen hecht er aan om vast te stellen dat de maatschappelijke baten een mogelijk tekort op de exploitatie in ieder geval overtreffen en dat de (financiële) betrokkenheid van de aandeelhouders legitiem is. De aanzienlijke maatschappelijke winst die volgens de MKBA voortvloeit uit een geslaagde groeistrategie onderschrijft het belang van de groeistrategie.

### *Marketing en acquisitie*

De Raad van Commissarissen constateert dat u positief staat tegenover de strategische uitgangspunten en de financiële consequenties daarvan op kortere termijn voor de vennootschap, samenhangend met de investering in marketing en acquisitie en het door-ontwikkelen van het routeontwikkelingsfonds. Wij zullen de directie vragen het door u verlangde plan daartoe op te gaan stellen. Het is overigens goed om vast te stellen dat een eerste succes vanuit het bestaande routeontwikkelingsfonds reeds is behaald: in juni zal Noord Nederland door een directe vlucht worden verbonden met Londen. De voortzetting van de strategie en continuering van het succes is een omvangrijk, tijdrovend en kapitaalintensief proces. Wij zijn dan ook bijzonder ingenomen met uw bereidheid om de groeistrategie mogelijk vanuit regionaal economisch beleid te willen ondersteunen.



#### *Verbinding met Amsterdam Airport Schiphol*

Wij begrijpen uw behoefte om de mogelijkheid van een verbinding met Amsterdam Airport Schiphol (AAS) te onderzoeken. Ook de Raad van Commissarissen is van mening dat een dergelijke verbinding een belangrijke meerwaarde kan vormen voor Noord-Nederland. Wij gaan graag de samenwerking aan met u als aandeelhouders, de provincie Fryslân, noordelijke (kennis)instellingen en het noordelijk bedrijfsleven om een hub-verbinding (bij voorkeur met Schiphol) tot stand te brengen. Wij stellen u als aandeelhouders voor om een gezamenlijke task force een haalbare business case te laten voorbereiden, en deze in een bestuurlijk overleg met de directies van Amsterdam Airport Schiphol, KLM en eventuele derde partijen in te brengen.

#### *Investering in de terminal*

De Raad van Commissarissen heeft begrip voor uw wens om het investeringsvolume zoveel mogelijk modulair mee te laten groeien met de verkeersontwikkeling op de luchthaven. In de afwegingen die hebben geleid tot het voorliggend Strategisch Plan is dat ook ons uitgangspunt geweest. De capaciteit van de terminal is gedimensioneerd op piekmomenten, die met de toename van verkeer ook zullen toenemen. De capaciteit van de bestaande terminal is met een aantal noodvoorzieningen in het recente verleden al opgerekt om aan de huidige verkeersstroom op piekmomenten te kunnen voldoen. Om aan toekomstige groei te voldoen zal de capaciteit verder moeten worden uitgebreid.

Als Raad van Commissarissen zullen wij samen met de directie mogelijke beperkte verbetering van (onderdelen) van de terminal en de daarin af te handelen processen onderzoeken, die voldoende soelaas bieden om grootschalige uitbreiding pas te entameren bij een groter passagiersvolume. Een dergelijke "quick fix" moet de directie de kans geven het verkeer op Groningen Airport Eelde verder te ontwikkelen, met een minimaal beslag op financiële middelen.

#### *Investering in de brandweerkazerne*

De conclusie dat de noodzaak om op korte termijn te investeren in een nieuwe brandweerkazerne onvoldoende is aangetoond, heeft ons zeer verbaasd. Deze investering staat al vele jaren op de agenda en is ook altijd onderdeel geweest van de businessplannen van Groningen Airport Eelde. De noodzaak van de investering is om die reden ook niet (opnieuw) uitgebreid beschreven in het Strategisch Plan.

In uw brief noemt u dat "er op dit moment geen aanwijzing is dat de norm van 3 minuten structureel niet zal worden gehaald". Uiteraard voldoet Groningen Airport Eelde aan de ICAO eis dat de luchthavenbrandweer binnen 3 minuten na een incident ter plaatse moet zijn. De locatie van de huidige kazerne voldoet echter niet aan de aanbevelingen van ICAO ten aanzien van toegang tot de landingsbaan. De locatie is onder druk komen te staan vanwege de ontwikkeling en uitbreiding van de luchthaven, en zal door de voorgenomen bouw van de hangar voor de trauma helikopter en de ambulancepost van het UMCG nog meer belemmerend werken.



Naast de locatie van de kazerne vormt echter vooral de staat van de gebouwen een belangrijke en dringende reden om te investeren. De huidige faciliteit voldoet op een groot aantal punten niet aan geldende wettelijke eisen op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid en milieu. Bij renovatie van de gebouwen, die dateren uit de jaren 50 tot en met 80, zal ook asbestsanering moeten plaatsvinden, waarvoor de gebouwen gedurende de renovatie niet in gebruik kunnen blijven. De directe kosten van renovatie bedragen naar schatting circa €1 miljoen, nog exclusief bijkomende kosten voor tijdelijke huisvesting.

Bovenstaande afwegingen zijn voor directie en Raad van Commissarissen reden geweest om met het UMCG een gezamenlijk plan te ontwikkelen om de locatie die voor beide partijen de voorkeurslocatie is te delen, hier een gemeenschappelijk gebouw te ontwikkelen en in het gebruik en beheer daarvan zo veel mogelijk synergievoordelen te behalen. De investering voor GAE in deze faciliteit bedraagt naar schatting €2,5 miljoen. Dit heeft onze voorkeur boven het eigenstandig aanpakken van de huidige locatie waarbij wel de staat van gebouw in goede orde kan worden gebracht, de locatie echter (en daarmee de aanrijdtijd) altijd een negatieve factor van betekenis zal blijven.

De Raad van Commissarissen vertrouwt dat de hiermee gegeven toelichting de door u geuite twijfel rondom noodzaak tot investering in de brandweerkazerne wegneemt. Uiteraard zijn Raad van Commissarissen en directie graag bereid aanvullende toelichting te verschaffen. Gelet op de dringende noodzaak van de investering, en de door EY onderschreven conclusie dat er weinig ruimte is voor financiering van investeringen vanuit het eigen vermogen van de vennootschap, herhaalt de Raad van Commissarissen het verzoek om zorg te dragen voor externe financiering van de brandweerkazerne. Met het UMCG is overeen gekomen dat in oktober 2014 een finaal besluit wordt genomen over de te bouwen faciliteit.

Met vriendelijke groet,  
Groningen Airport Eelde nv



Prof. dr. H.G. Sol  
voorzitter Raad van Commissarissen

C.C. Gedeputeerde Staten van Drenthe  
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Assen  
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Groningen  
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Tynaarlo