

Onderwerp **Uitwerking voorkeursalternatief – ‘Investeren’ Groningen Airport Eelde**

Registratienr. 6676812 Steller/telnr. M. Slijkhuis/ 06 52302396 Bijlagen 8 (5 t/m 7 geheim)

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim	
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	Van Keulen	Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja LTA ja	

---

## Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de resultaten van de organisatorische en financiële uitwerking van het voorkeursalternatief ‘Investeren - Internationale toegangspoort voor het Noorden’ conform het raadsbesluit van 21 december 2016 over het raadsvoorstel 6040580 ‘Toekomst Groningen Airport Eelde’;
- II. in te stemmen met een lump sum bijdrage in 2018 van 6 miljoen euro aan Groningen Airport Eelde NV, ter realisatie van het ontwikkelscenario ‘Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden’;
- III. de aandelen van de gemeente Groningen in GAE NV te vervreemden, de opbrengsten ten goede te laten komen aan de exploitatie van GAE NV en het college opdracht te geven het proces tot vervreemding te starten in 2018;
- IV. de bijdrage van 6 miljoen euro in 2018 voor 5,7 miljoen euro te dekken uit de Algemene Egalisatie reserve en voor 0,3 miljoen euro uit G-kwadraat 2018;
- V. het programma G-kwadraat voor de jaren 2019-2037 jaarlijks met 0,3 miljoen euro te verlagen ten gunste van een toevoeging aan de Algemene Egalisatie Reserve;
- VI. de gemeentebegroting 2018 e.v. op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen;
- VII. ten aanzien van de intentieverklaringen (bijlagen 5 t/m 7) geheimhouding ex artikel 25 lid 2 en 4 Gemeentewet jo. artikel 10 lid 1 sub c van de Wet openbaarheid bestuur (Wob) te bekrachtigen voor een periode van 5 jaar.

## Samenvatting

Op 21 december 2016 heeft uw raad besloten de optie 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden' aan te wijzen als voorkeursalternatief voor de strategische ontwikkelrichting voor Groningen Airport Eelde (GAE). Met als voorwaarden: vind samen met de aandeelhouders substantiële dekkingsmogelijkheden voor dit voorkeursalternatief om de financieringslast zoveel mogelijk te beperken; werk het bestuursmodel van GAE nader uit en leg een pakket voor extra investeringen in duurzame mobiliteit en groen voor.

Ons college heeft vertrouwen in de ontwikkelmogelijkheden van de luchthaven en de daaraan gekoppelde businesscase. Wij vinden het belangrijk een goede basis te leggen onder de toekomst van GAE. De luchthaven maakt naar ons oordeel onderdeel uit van de publieke basis-infrastructuur van Noord-Nederland. Goede verbindingen, ook door de lucht, zijn belangrijk zijn voor het vestigingsklimaat voor bedrijven en voor de gewenste groei van de werkgelegenheid in de regio.

De kosten van het voorkeursalternatief zijn geraamd op totaal 46 miljoen euro in 10 jaar. De provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Tynaarlo hebben besloten financieel garant te willen staan naar rato van het aandelenbelang in GAE NV. De gemeente Assen heeft besloten tot een lagere bijdrage, die aangevuld wordt door de provincie Drenthe. Voor de gemeente Groningen zou een financiële garantstelling naar rato van aandelenbezit een omvang hebben van 11,96 miljoen euro.

Een dergelijke omvangrijke garantstelling vinden wij niet passen bij onze gemeentelijke rol en de door uw raad in december 2016 gestelde voorwaarden. Ondanks de grote inspanningen die zijn gedaan door het bedrijfsleven en de bijdrage die is geleverd door de regio Groningen Assen, heeft dit nog niet geleid tot een substantiële vermindering van de financieringslast voor de gemeente Groningen. Tegen deze achtergrond doen wij u voorliggend investeringsvoorstel.

Wij stellen u voor om te volstaan met een lump sum bijdrage van 6 miljoen euro voor het realiseren van het scenario 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden' én het aandelenbelang in GAE te vervreemden. Wij vinden dat we met dit voorstel zowel recht doen aan onze waardering voor het vliegveld als de voorwaarden die uw raad heeft gesteld aan een investering in het vliegveld. Met het vervreemden van de aandelen doen wij afstand van de daaraan verbonden rechten en plichten. De opbrengst komt ten goede aan de luchthaven.

Met de beoogde bijdrage van de gemeente Groningen en uitgaande van de garantstellingen van onze publieke partners is in totaal 40,04 miljoen euro beschikbaar. Daarnaast is de verwachting dat door bijdragen en investeringen van derden en bedrijfsleven een bedrag van ten minste 11,7 miljoen euro kan worden gegenereerd. Wij vinden dat hiermee sprake is van een solide en economisch verantwoorde basis voor het ontwikkelscenario 'Investeren - Internationale toegangspoort voor het Noorden'. Voor de luchthaven ontstaat een helder perspectief en ruimte voor ontwikkeling, waarmee het regionaal economisch belang is gediend.

Een voorstel voor investeringen in duurzame mobiliteit en groen leggen wij separaat aan u voor.

## Vervolg raadsvoorstel

### Aanleiding en doel

---

Op 21 december 2016 heeft uw raad besloten de optie 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden' aan te wijzen als voorkeursalternatief voor de strategische ontwikkelrichting voor Groningen Airport Eelde (GAE). Bij de keuze voor het alternatief Investeren waren belangrijke overwegingen dat we de luchthaven beschouwen als onderdeel van de publieke basis-infrastructuur van Noord-Nederland en dat goede verbindingen, ook door de lucht, belangrijk zijn voor het vestigingsklimaat voor bedrijven en voor de gewenste groei van de werkgelegenheid in de regio. Daarnaast kunnen meer verbindingen een impuls geven aan het inkomend toerisme.

Bij de keuze voor het voorkeursalternatief heeft uw raad een aantal voorwaarden gesteld voor de uitwerking daarvan:

- a) samen met de aandeelhouders substantiële dekkingsmogelijkheden voor dit voorkeursalternatief vinden om zo de financieringslast voor de aandeelhouders zoveel mogelijk te beperken, met als zoekrichtingen regionale fondsen zoals het REP, andere overheden en het bedrijfsleven;
- b) het bestuursmodel van Groningen Airport Eelde in een LEM/LOM-constructie nader uitwerken, samen met de andere aandeelhouders;
- c) de raad een pakket voor te leggen voor extra investeringen in duurzame mobiliteit en groen, dat in verhouding staat tot de investeringen in de luchthaven.

De benodigde kosten voor het voorkeursalternatief zijn door Stratagem<sup>1</sup> geraamd op totaal 46 miljoen euro in 10 jaar. In de eerste helft van 2017 hebben we ons samen met de andere aandeelhouders ingespannen voor de gewenste bijdragen van derden en bedrijfsleven; de resultaten tot op het heden staan in dit voorstel. De heer Post, bekend als voormalig directeur van Groningen Seaports, heeft ons geholpen bij het in kaart brengen van de mogelijke bijdragen van het Noordelijk bedrijfsleven.

De aandeelhouders hebben UNO bedrijfsadviseurs gevraagd het voorkeursalternatief uit te werken in het meest geschikte organisatiemodel, uitgaande van de scheiding tussen een LOM (Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij) en een LEM (Luchthaven Exploitatiemaatschappij). Luchthavenexpert de heer Mohrman is gevraagd te beoordelen of het nieuwe organisatiemodel inderdaad de meeste kansen biedt voor het succesvol aantrekken van een marktpartij voor de exploitatie. Het doel van de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief is om binnen het beschikbare budget optimale voorwaarden te scheppen voor GAE om te groeien.

---

<sup>1</sup> Analyse businessmodel en exploitatiescenario's, 2016; toegevoegd als bijlage 8 bij dit raadsvoorstel.

### Leeswijzer

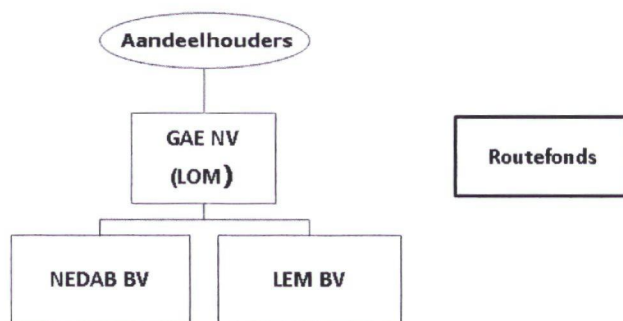
Hieronder gaan we eerst in op de nadere uitwerking van het organisatiemodel. Daarna beschrijven we de stand van zaken rond de bijdragen van derden: andere overheden en het bedrijfsleven. Aansluitend daarop komen we tot conclusies, de inzet van het college en de bijbehorende financiële consequenties. We sluiten af met paragrafen over risicobeheersing en de planning van het vervolg.

### Kader

Het raadsvoorstel 'Toekomst Groningen Airport Eelde (GAE)' registratienr. 6031790 en de daaraan ten grondslag liggende rapporten vormen het kader voor het huidige raadsvoorstel.

### Resultaten: Nadere uitwerking LOM/LEM

UNO adviseert een organisatiemodel dat bestaat uit een moederorganisatie LOM BV met twee dochtermaatschappijen: NEDAB en LEM. UNO adviseert de huidige GAE NV als LOM te laten dienen, zodat geen overdracht van onroerend goed hoeft plaats te vinden. Het Routeontwikkelingsfonds wordt een aparte entiteit, onafhankelijk van de LOM, LEM, NEDAB en de aandeelhouders.



Dit basismodel biedt volgens UNO de meeste flexibiliteit en ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. Het laat ruimte voor drie mogelijke invullingen van de LEM: een geheel publieke, een publiek-private of een geheel private. Het voorgestelde model creëert optimale condities voor het aantrekken van een private partij. Ten slotte stelt dit model de aandeelhouders in staat meer prestatiegericht te sturen op de ontwikkeling van de luchthaven.

De hele organisatie LOM/NEDAB/LEM en Routeontwikkelingsfonds wordt zo slank en effectief mogelijk gehouden, met zo weinig mogelijk overhead. Dit principe zal ook leidend zijn bij de verdere inrichting van GAE. Zo zal bijvoorbeeld nog nader worden onderzocht of de doelstelling van afscheiding van NEDAB kosten ook administratief adequaat kan worden bereikt, zonder aparte juridische entiteit.

GAE NV neemt de nadere uitwerking van LOM en LEM ter hand. De provincies Groningen en Drenthe werken op dit moment (ambtelijk), in overleg met de NOM een concreet model uit voor het Routefonds. Tevens kiezen de aandeelhouders voor een praktische inrichting van de governance die de organisatie in staat stelt om snel in te kunnen spelen op ontwikkelingen, maar ook voldoende waarborg biedt voor het bevorderen van een evenwicht in 'checks en balances'.

Hieronder lichten we alle onderdelen en de governance kort toe. Voor een verdere verdieping verwijzen we naar het bijgevoegde rapport 'Strategische Verkenning, Structuur en Financiering 2017-2026' van UNO (bijlage 1).

#### 1.1 LOM (nu: GAE NV)

De LOM is de basis van de nieuwe organisatie van de luchthaven GAE. De LOM blijft eigenaar van de gronden en gebouwen. De belangrijkste taak van de LOM is het beheren en onderhouden van de infrastructuur van de luchthaven. Daarom is de LOM ook verantwoordelijk voor de voorgenomen investeringen in de brandweervervoorziening en de benodigde 'upgrade' van de passagiersterminal. De LOM zorgt daarnaast voor de aanbesteding van de LEM-concessie aan een private partij en ziet toe

op de naleving daarvan door de LEM. Ook de certificering van de luchthaveninfrastructuur vormt de verantwoordelijkheid van de LOM. Verder is de LOM vergunninghouder (Luchthavenbesluit). De taken en doelen van de LOM zullen verder worden uitgewerkt in een beheersovereenkomst tussen de aandeelhouders en de LOM.

#### *Gebiedsontwikkeling luchthaven*

Een specifieke taak van de LOM is het tot ontwikkeling brengen van de grond en het vastgoed op het terrein van de luchthaven. Ervaring bij andere luchthavens leert dat dit een significante inkomstenbron kan zijn. Daar liggen kansen, zowel in de terminal (horeca en shopping) als bij de ontwikkeling van de zogenaamde 'landside' van de luchthaven: het voorterrein. In paragraaf 3.1 gaan we dieper in op kansen voor innovatieve luchthavengebonden bedrijvigheid.

Daarnaast zal bij investeringen in vastgoed, zoals de nieuwbouw van de brandweerkazerne en de upgrade van de passagiersterminal nadrukkelijk worden gekeken naar mogelijkheden om de energie-efficiency van de gebouwen te verbeteren (beter gebruik warmtestromen, gebruik ledverlichting). Dit levert niet alleen voordelen op in termen van besparing van exploitatiekosten, maar helpt ook mee aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot vanuit de luchthaven. Mogelijkheden voor verdere bevordering van duurzaamheid zullen ook worden meegenomen in de concessiebesprekingen met een private exploitant.

*Een belangrijke opgave van de LOM is het investeren in verbetering van de brandweervervoorziening en een upgrade van de passagiersterminal. Het gaat om 2,5 miljoen euro voor de brandweervervoorziening en 3,45 miljoen euro voor de passagiersterminal. De investering in de brandweerkazerne is op korte termijn nodig omdat de huidige kazerne niet meer voldoet. Met het UMCG is de afspraak gemaakt dat die nieuwbouw wordt gerealiseerd in aansluiting op de nieuwbouw die zij heeft gepleegd voor stationering van de traumaheli op de luchthaven. Hiervoor is gekozen omdat op deze wijze efficiencyvoordelen zijn te realiseren op basis van het delen van faciliteiten.*

*De investering in de passagiersterminal is van belang omdat de huidige terminal niet voldoet aan de IATA-richtlijnen voor afhandeling van het vliegverkeer in de piekuren. Een upgrade in de vorm van een uitbreiding van de capaciteit en kwaliteitsverbetering is noodzakelijk om een aantrekkelijk product te kunnen bieden aan luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast zien we mogelijkheden om de energiekosten te verlagen en om op basis van de kwaliteitsverbetering de verdien capaciteit te vergroten door het verblijf in de terminal aantrekkelijker te maken en meer horeca en shopping toe te voegen. Ten slotte zijn maatregelen nodig om het klimaat in de terminal bij hogere temperaturen te verbeteren.*

Gemeld kan nog worden dat de voorbereidingen voor de bouw van een zonnepark van 20 ha. (eerste fase) op het middenterrein van de luchthaven inmiddels zijn gestart. De benodigde SDE subsidie is verleend. Naar verwachting wordt medio 2018 gestart met de uitvoering. Met de opbrengst kunnen ongeveer 5500 huishoudens in hun energiebehoefte voorzien.

#### 1.2 LEM BV

In het geschetste model wordt de exploitatie van de luchthaven na aanbesteding ondergebracht in de LEM. In eerste instantie is de LEM een 100% dochter van de LOM. De inzet is om de commerciële exploitatie in concessie te geven aan een marktpartij.

De LEM is als exploitant operationeel verantwoordelijk voor het exploiteren van de aan de primaire luchtvaartfunctie verbonden luchthaveninfrastructuur. Daarbij gaat het onder meer om de landingsbanen en de passagiersterminal. De LOM stelt de infrastructuur ter beschikking aan de LEM op basis van een concessievergoeding. De LEM ontvangt van de LOM een compensatie voor gemaakte NEDAB-kosten. Afspraken met prestatiebesturing en doelbereiking worden in een concessieovereenkomst nader uitgewerkt en vastgelegd. De concessievergoeding komt ten goede aan de exploitatie van de LOM.

Aanbesteding van de luchthavenexploitatie zal moeten gebeuren via een openbare Europese aanbesteding om tot een marktconforme prijsstelling te komen. De LOM is hiervoor primair verantwoordelijk. Ervaring leert dat een dergelijke procedure zo'n 18 maanden voorbereidingstijd kost. GAE NV werkt op dit moment de vastgoedontwikkeling, een advies voor de governance van de vervolgfase en een projectplan voor de LEM-LOM splitsing nader uit.

### 1.3 NEDAB BV

De taken op het gebied van brandweer en security zijn zogenaamde Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB). De NEDAB-kosten mogen publiek worden gefinancierd zonder dat sprake is van oneigenlijke staatssteun. Dat gebeurt bij andere luchthavens ook. Dit drukt de lasten voor de LEM en zorgt ook voor een gelijk speelveld met andere regionale luchthavens. Daardoor wint GAE aan concurrentiekracht.

Het voorstel van UNO is deze diensten onder te brengen in een aparte BV. Dat maakt het mogelijk alle brandweer- en securitydiensten apart te administreren, zonder dat deze achteraf uit de administratie van de LEM gefilterd hoeven te worden. Onderzocht wordt of volstaan kan worden met alleen administratieve afbakening van NEDAB, zonder dat sprake is van een aparte kostenverhogende juridische entiteit

De LEM neemt diensten af van de NEDAB BV en dient de rekening daarvan in bij de LOM. De LOM dient vervolgens een subsidieverzoek in bij de overheden ter dekking van deze lasten.

We gaan uit van in totaal 30 miljoen euro NEDAB-kosten over een periode van 10 jaar, per jaar betekent dit gemiddeld 3 miljoen euro (Stratagem, 2016).

### 1.4 Routeontwikkelingsfonds

Voor de opstartkosten van nieuwe vliegverbindingen kan de LEM een beroep doen op het Routeontwikkelingsfonds. Dit fonds is een aparte entiteit met een fondsmanager die ervoor zorgt dat aanvragen volgens een strikt investeringskader worden getoetst. De LOM stelt dit kader op evenals het gewenste profiel van de fondsmanager en legt beide ter goedkeuring voor aan de aandeelhouders. Daarnaast heeft de fondsmanager de taak ervoor te zorgen dat het Routeontwikkelingsfonds steeds aangevuld wordt met bijdragen van derden; zowel private partijen als andere overheden. Gezien deze taken moet de fondsmanager kennis hebben van financiën, luchtvaart en het noordelijk bedrijfsleven.

Uit de berekeningen van Stratagem en Lufthansa is gebleken dat bij de start van de businesscase minimaal 10 miljoen euro in het Routefonds zou moeten zitten.

De rechtsvorm van het Routeontwikkelingsfonds kan een stichting zijn, maar bijvoorbeeld ook een BV. Voorwaarde is dat het fonds bestuurlijk gescheiden is van de exploitatie (LOM/LEM) en van publieke aansturing. Op dit moment werken de provincies Groningen en Drenthe, in overleg met NOM en externe adviseurs, aan een toetsingskader voor het routefonds. Tevens wordt in dat kader nagedacht over de organisatie van het fondsbeheer en technisch financiële aspecten (bijvoorbeeld fiscaliteit). Daarbij kijkt men ook hoe routefondsen elders in Europa vorm hebben gekregen.

Parallel aan de uitwerking en inrichting van het Routeontwikkelingsfonds gaat uiteraard de bedrijfsvoering van GAE onverminderd door en wordt niet stilgezeten in afwachting van het Routeontwikkelingsfonds. De directie van GAE blijft constant op zoek naar kansen in de markt. Zoals u heeft kunnen lezen in de krant heeft dit onlangs geresulteerd in afspraken met Stobart Air over een uitbreiding van de route Groningen – Londen. Vanaf 1 april 2018 zal Stobart drie keer per dag naar Londen vliegen. Hiermee wordt de (zakelijke) markt beter bediend.

In september 2017 bestond de hub Kopenhagen een jaar. Nordica (in samenwerking met LOT Polish Airlines) vliegt 2x per dag tussen Groningen en Kopenhagen. Sinds de start hebben bijna 23.000 passagiers gebruik gemaakt van de route. Ongeveer 25% van alle passagiers zijn inkomende passagiers. Het overgrote merendeel hiervan zijn Denen en Zweden. Met de lijndienst naar Kopenhagen wordt ook de zakelijke reiziger uit Noord-Nederland bediend. Ruim 35% van de passagiers reist met een zakelijk doeleinde. In september 2017 werd ook bekend dat reizigers vanaf Groningen Airport Eelde nu ook met een naadloze aansluiting op Kopenhagen, naar Singapore kunnen vliegen (met Singapore Airlines). Daarmee zijn nu ook Azië, Australië en Nieuw-Zeeland eenvoudig te bereiken vanaf Groningen Airport Eelde.

### 1.5 Governance

Gezien de situatie dat er meerdere aandeelhouders zijn, die controle willen houden op de gang van zaken, adviseert UNO om voor de LOM een zogenaamde *one-tier-board* in te stellen. Dit is een directie die bestaat uit een aan de aandeelhouders gelieerde bestuurder, die wordt geflankeerd door toezichthouders. Deze board zou bijvoorbeeld kunnen bestaan uit een executive directeur en twee non-executive directeuren die mede de rol van toezichthouder vervullen. Dit model vereist vertrouwen en mandaat van de aandeelhouders in zowel de executive als non-executive bestuurders.

Een one-tier-board resulteert in kortere communicatielijnen, grotere snelheid van besluitvorming en gebundelde kennis van zaken. In dat opzicht is de one-tier-board even goed maar in de beoogde nieuwe structuur vooral efficiënter dan een traditionele Raad van Commissarissen (die GAE nu heeft), die meer op afstand staat.

Het bestuur van de LOM legt verantwoording af aan de aandeelhouders door de geconsolideerde jaarrekening en bestemming van het resultaat en de begroting ter vaststelling voor te leggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Daarnaast kunnen wij vanuit onze rol als aandeelhouder gebruik maken van onze bevoegdheden, zoals het recht op inlichtingen of het beoordelen van tussentijdse rapportages.

Nu is GAE NV nog een verbonden partij van de overheden, in de nieuwe situatie wordt dat de LOM. De verantwoording aan raden en staten zal vergelijkbaar zijn met die van overige verbonden partijen.

Kort samengevat vergroot het nieuwe governance-model de slagvaardigheid, terwijl de publieke verantwoording hetzelfde blijft. Anticiperend op dit nieuwe model, zal de komende periode een gedelegeerd commissaris de transitie begeleiden.

### 1.6 Ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving

Zoals hierboven aangegeven is een belangrijke taak van de LOM het aantrekken van bedrijvigheid. Ervaring bij andere luchthavens leert dat dit een significante inkomstenbron kan zijn. Daar liggen nog kansen, zowel in de terminal (horeca en shopping) als bij de ontwikkeling van de zogenaamde 'landside' van de luchthaven, dat wil zeggen het voorterrein. De heer Post doet daar in zijn rapportage enkele voorzetten voor.

Ook hier liggen de ontwikkelingen liggen uiteraard niet stil. Onlangs werd bekend dat zich twee nieuwe bedrijven op de luchthaven hebben gevestigd. Het gaat om Focus Reizen en Cirrus European Regional Director. Ook Cirrus Sales and Service breidt flink uit op de luchthaven. Het bedrijf is onlangs gestart met de bouw van een nieuwe hangaar. De komst en de uitbreiding van de bedrijven levert ongeveer 20 arbeidsplaatsen op. Ook werden begin november plannen gelanceerd voor een nieuw internationaal opleidings-, kennis en servicecentrum voor de luchtvaart.

In oktober 2017 werd daarnaast bekend gemaakt dat Groningen Airport Eelde de eerste Europese, gecontroleerde luchthaven is waar vliegen met drones (onbemande luchtvaartuigen) is toegestaan. Om dit te realiseren werkt de DroneHub GAE nauw samen met Groningen Airport Eelde en Luchtverkeersleiding Nederland. Naar verwachting vinden aan het einde van het eerste kwartaal 2018 de eerste vluchten plaats op de luchthaven.

Het bredere kader voor de gebiedsontwikkeling op het GAE-terrein is de Ontwikkelvisie Luchthaven-omgeving Groningen Airport Eelde (2014), waarin de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving in samenhang worden beschouwd.

---

## **Resultaten: Bijdragen van derden**

### 2 Bijdrage van bedrijfsleven

Bij de besluitvorming eind 2016 is door raden en staten nadrukkelijk gevraagd bijdragen van het noordelijke bedrijfsleven in kaart te brengen, gezien het grote belang dat het bedrijfsleven hecht aan een goed functionerende luchthaven. De heer Post heeft op ons verzoek de eerste maanden van 2017 gesproken met Noordelijke ondernemers om in kaart te brengen op welke manier zij kunnen en willen bijdragen aan de ontwikkeling van de luchthaven. Hij sprak daarbij ook met GRQ business network, VNO-NCW en de

collectieve bedrijvenverenigingen uit de stad Groningen, partijen die ook vorig jaar al actief betrokken waren bij de luchthaven.

Uit de rapportage van de heer Post blijkt een grote betrokkenheid van het noordelijke bedrijfsleven bij de luchthaven. Ook zijn in korte tijd verschillende en kansrijke ideeën aangedragen. Deze zijn samengevat in bijgevoegd 'bidbook' (bijlage 2). We beschouwen deze rapportage als een momentopname, er zullen naar onze verwachting meer initiatieven volgen.

De heer Post heeft van een aantal bedrijven intentieverklaringen ontvangen (bijlagen 5 t/m 7) met betrekking tot de door hen toegezegde private bijdragen. Deze verklaringen bevatten vertrouwelijk verstrekte bedrijfsgegevens en strategische bedrijfsinformatie. Om die reden hebben wij ten aanzien van deze verklaringen geheimhouding ex artikel 25 lid 2 en 4 Gemeentewet jo. artikel 10 lid 1 sub c van de Wet openbaarheid bestuur (Wob) opgelegd voor een periode van 5 jaar en verzoeken wij u deze geheimhouding in uw eerstvolgende vergadering te bekrachtigen. De intentieverklaringen liggen voor de leden van uw Raad tot het moment van raadsbehandeling onder geheimhouding ter inzage bij de griffie.

Het voorstel in het rapport-Post om de brandweervoorziening in een bestaande hal op een ander terrein in te richten stuit helaas op wettelijke verplichtingen en veiligheidseisen van de luchthaven en is daarom niet overgenomen.

Bijdrage bedrijfsleven: Ideeën en plannen uit rapportage van de heer Post	opbrengst (10 jaar) (miljoenen euro's)	bestemming
a. 'Vastgoed en Transport': Ontwikkeling bedrijvigheid op grond GAE (o.a. drone-hub, recycling luchtvaartmaterieel)	1,3	LOM
b. 'International zone': Groningen Health Hub (o.a. quarantainezone, i.s.m. UMCG)	2,0	LOM
c. 'Horeca en shopping': Inkomsten van passagiers	3,3	Routefonds
d. 'Digitalisering': Lidmaatschap VIP-club (o.a. exclusieve app en <i>fast lane</i> prioriteit)	2,0	Routefonds
e. Bijdrage ondernemers op basis van inkomend toerisme	PM	Routefonds
<b>TOTAAL</b>	<b>8,6</b>	

In de tabel staan de plannen en suggesties die de heer Post tot april 2017 heeft verzameld. Deze tellen op tot een bedrag van 8,6 miljoen euro over 10 jaar. Dit is een conservatieve schatting. De mogelijke bijdrage van ondernemers op basis van het aantal inkomende toeristen is daarbij nog niet meegenomen.

Bij bovenstaande bedragen horen enkele kanttekeningen. Uit een inventarisatie van het huidige gebruik en de planologische situatie op het terrein van GAE blijkt dat sommige van de bovenstaande initiatieven nu niet helemaal in het bestemmingsplan passen. Het past echter goed in de benadering van de door de gemeente Tynaarlo en provincie Drenthe opgestelde 'Ontwikkelvisie luchthaven-omgeving Groningen Airport Eelde' (2014), waarin staat dat deze partijen de ontwikkelkansen van bedrijvigheid in deze omgeving planologisch willen bevorderen, onverlet de publiekrechtelijke verantwoordelijkheden en de zorgvuldigheid die daarbij hoort.

Een tweede punt is dat inkomsten in de terminal (vertrekkende passagiers) in de nieuwe situatie normaal gesproken toevallen aan de LEM. Dat betekent dat we bij de onderhandelingen over de concessie-overeenkomst in moeten brengen dat (een gedeelte van) het hierboven genoemde bedrag van 3,3 miljoen euro in het Routefonds terecht komt.

Grondopbrengsten komen ten goede aan de LOM; gebiedsontwikkeling is een van de taken van de LOM. Overigens zijn aan gebiedsontwikkeling ook kosten verbonden. Via de beheersovereenkomst (zie par. 1.1 van dit voorstel) kunnen afspraken worden gemaakt over de uiteindelijke bestemming daarvan. Opbrengsten die zijn gebaseerd op het lidmaatschap van de VIP-club, vertrekkende passagiers en inkomende toeristen kunnen ten goede komen aan het Routefonds.



Ten slotte – en minstens zo belangrijk – creëren deze initiatieven van het bedrijfsleven ook werkgelegenheid en zorgen ze voor nieuwe investeringen in de regio.

#### *Bijdrage NOM*

Naast de plannen die zijn opgenomen in de rapportage van de heer Post hebben wij ook gesproken met de NOM. De NOM benadert op dit moment ondernemers voor substantiële bijdragen aan het Routefonds. Ook is de NOM bereid het beheer van dit fonds op zich te nemen. (Zie bijlage 4.) Op basis van de gesprekken met de NOM verwachten wij dat het in totaal zal gaan om een bijdrage van circa € 600.000,--.

#### Conclusie bijdrage van bedrijfsleven

Omdat het gaat om conservatieve ramingen, gaan wij uit van een verwachte opbrengst van 8,6 miljoen euro als bijdrage van het bedrijfsleven. Samen met de bijdrage van de NOM rekenen wij op een verwachte totale bijdrage van het bedrijfsleven aan de toekomst van de luchthaven van  $8,6 + 0,6 = 9,2$  miljoen euro.

#### 3 Bijdrage andere overheden

Tijdens de debatten in Raden en Staten eind 2016 over de toekomst van GAE is aangedrongen op steun van andere overheidspartijen dan alleen de huidige aandeelhouders, met name vanuit de gedachte dat de noordelijke luchthaven door een bredere vertegenwoordiging van noordelijke overheden gesteund zou moeten worden.

Wij hebben gesproken met onze overheidspartners in het Noorden. Dat heeft geresulteerd in het volgende:

- De Regio Groningen-Assen heeft zich bereid getoond tot een bijdrage van 2,5 miljoen euro (in 10 jaar) aan het Routeontwikkelingsfonds. Formele afwikkeling hiervan (beschikking) vindt plaats.
- Met de Veiligheidsregio Drenthe is onderzocht of efficiency kan worden bereikt door de eventuele inzet van de brandweer van GAE NV voor de Veiligheidsregio. Uitvoeringstechnisch en financieel bleek hier geen voordeel te behalen.
- De provincie Fryslân is schriftelijk benaderd voor een bijdrage en heeft in een schriftelijke reactie laten weten de lobby rond Groningen Airport Eelde te steunen, echter niet bereid te zijn tot specifieke bijdrage of een aandelenparticipatie.

Daarnaast hebben we overleg gevoerd met de provincie Groningen over aanvullende vormen van financiering, zoals RSP en/of het REP. De provincie Groningen heeft aangegeven hiervoor geen mogelijkheden te zien.

#### 4 Conclusie bijdragen van derden

De verwachte bijdragen van derden tellen op dit moment op tot een bedrag van tot maximaal 11,7 miljoen euro over 10 jaar.

- bijdrage bedrijfsleven	8,6	miljoen	t.b.v. LOM en Routeontwikkelingsfonds
- bijdrage via NOM	0,6	miljoen	t.b.v. Routefonds incl. beheerkosten
- bijdrage RGA	<u>2,5</u>	<u>miljoen</u>	aanvraag in voorbereiding
Afgerond	11,7	miljoen euro	

Wij blijven erop inzetten de bijdragen van derden verder te vergroten. Wat betreft de bijdrage van het bedrijfsleven is dit expliciet ook een taak van de manager van het Routeontwikkelingsfonds. Ook de LOM heeft hierin een belangrijke taak.

#### **Afspraken met het Rijk en het nieuwe Luchthavenbesluit**

---

##### *Zakelijke rechten*

De publieke aandeelhouders zijn in gesprek met het rijk over aanpassing van de huidige afspraken over de grondopbrengst van de luchthaven. Nu kan het rijk in beginsel 80% van de grondopbrengst afromen. Die afspraken zijn gemaakt om te borgen dat het rijk bij een eventuele beëindiging van de luchthaven (een deel van) haar investeringen terug zou krijgen. Daarnaast rust op (een deel van) de gronden en opstellen een hypotheek van het Rijk.

De inzet van de gesprekken met het rijk is dat eventuele opbrengsten van grond in zijn geheel ten goede komen aan de LOM, om zo de positie van de luchthaven verder te versterken. Gezien die inzet verwachten

wij dat aanpassing van de afspraken mogelijk zal zijn. Het eerste gesprek dat hierover is gevoerd, ondersteunt dat perspectief.

#### *Nieuw luchthavenbesluit*

GAE NV is verantwoordelijk voor de aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit bij het Rijk. In het luchthavenbesluit wordt het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer vastgelegd. Ook staan hier de regels en grenswaarden in waaraan de luchthaven zich moet houden.

Groningen Airport Eelde is inmiddels gestart met de aanvraag voor een nieuwe luchthavenbesluit op de wijze zoals in de wet voorgeschreven. GAE NV is aanvrager en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat bevoegd gezag. Van 7 september tot 5 oktober 2017 heeft het voornemen van de luchthaven en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage ter inzage gelegen voor zienswijzen. Van de ingekomen zienswijzen is een deel namens meerdere mensen ingediend. In totaal hebben 88 personen en organisaties hun naam onder één van de zienswijzen gezet.

In december worden de resultaten uit het onderzoek samen met de aanvraag bij het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat ingediend. In de eerste helft van 2018 worden de resultaten van het onderzoek samen met een ontwerp luchthavenbesluit gepubliceerd en ter inzage gelegd. Voor meer informatie over de procedure verwijzen wij u naar de animatiefilm op de website [www.groningenairport.nl/LHB](http://www.groningenairport.nl/LHB). Naar verwachting zal de minister van Infrastructuur & Waterstaat in het tweede kwartaal van 2018 het Luchthavenbesluit vaststellen. Tegen het definitieve besluit staat beroep open bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het Luchthavenbesluit vraagt een economische onderbouwing van de te vergunnen activiteit voor de middellange termijn, in dit geval de periode 2017-2026. De economische onderbouwing van het Luchthavenbesluit wordt gebaseerd op de resultaten van de strategische verkenning uit 2016. De Wet luchtvaart vereist dat de gegevens die ten grondslag liggen aan die onderbouwing niet ouder zijn dan twee jaren en moeten aansluiten bij actuele feiten en omstandigheden. Hierin lag ook het belang van het vroegtijdig opstarten van de procedure. Bij het Luchthavenbesluit moet inzichtelijk zijn op welke wijze is voorzien in de financiering van noodzakelijke investeringen en afdekking van geprognosticeerde exploitatietekorten.

### **Conclusies: argumenten en afwegingen**

---

#### 5.1 Inhoudelijke beoordeling

Voor de toekomstige *organisatie* van de luchthaven is een helder basismodel uitgewerkt. Het biedt naar onze overtuiging de beste voorwaarden voor een verdere ontwikkeling van GAE, door de scheiding tussen LOM en LEM en de oprichting van een actief Routeontwikkelingsfonds. Rollen en verantwoordelijkheden zijn duidelijk. Het streven is de organisatie zo slank mogelijk te houden.

Het basismodel creëert de best mogelijke condities voor het aantrekken van een private partij voor de luchtvaartexploitatie en voor de *commerciële exploitatiekansen* van GAE. Ook omdat we de lasten voor de LEM zo veel als mogelijk willen verlichten. UNO en Intervistas (Mohrman) verwachten daarom dat we hiermee kansrijk de markt op kunnen, na een positief besluit van raden en staten. (Zie brief Mohrman/ Intervistas, bijlage 3.)

De voorgestelde opzet van de *governance* van GAE (een *one-tier board*) houdt de aandeelhouders (overheden) zelf op afstand van de onderneming. Maar de toezichthouder namens de aandeelhouders zit juist dicht op de organisatie. De voordelen hiervan (grotere slagvaardigheid) wegen voor ons zwaarder dan het mogelijke risico van een te nauwe verplechting van uitvoering en toezicht. Het stelt wel hoge eisen aan zowel de executive bestuurder als de non-executive bestuurders/ toezichthouders. De publieke verantwoording blijft hetzelfde.

Vorig jaar bleek al dat er binnen *het noordelijk bedrijfsleven* brede steun op gang kwam voor de luchthaven. Sinds het besluit eind 2016 over de aanwijzing van het voorkeursalternatief, heeft het bedrijfsleven de luchthaven al met meerdere initiatieven ondersteund, ter waarde van ruim 5 ton (o.a. investeringen Bos & Bos Catering, Voys (hackathon) en GRQ Network).

Uit het rapport van de heer Post blijkt de grote betrokkenheid van het bedrijfsleven opnieuw en er zijn meerdere concrete plannen en ideeën die na uitwerking mede kunnen bijdragen aan een gezonde exploitatie van GAE NV. Daarnaast zou een deel van de door de heer Post geïnventariseerde suggesties kunnen leiden tot een gestage stroom aan inkomsten voor het Routeontwikkelingsfonds. Ook de NOM spant zich in voor een bijdrage van het bedrijfsleven.

De *bijdrage van andere overheden*, m.n. die van de Regio Groningen-Assen, onderstreept dat het belang van een luchthaven voor de regio breed wordt gedragen.

## 5.2. Bijdrage en standpuntbepaling gemeente Groningen

Uit de rapportages uit 2016 van Stratagem en Intervistas blijkt dat voor een periode van 10 jaar (de periode van een nieuw Luchthavenbesluit) in totaal 46 miljoen euro nodig is: 30 miljoen voor NEDAB-kosten, 10 miljoen voor een Routeontwikkelingsfonds en 6 miljoen voor investeringen in een nieuwe brandweerverzorging en 'upgrade' van de passagiersterminal.

Bij een garantstelling naar rato van aandelenbezit, uitgaande van de bij het ontwikkelscenario geprognosticeerde liquiditeitsbehoefte van GAE NV (d.d. 03-2017, jaarlijks bij te stellen ) zou dit het onderstaande beeld opleveren.

	%	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Prov. Drenthe	30%	3,0	2,60	1,40	1,40	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	13,80
Prov. Groningen	30%	3,0	2,60	1,40	1,40	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	13,80
Assen	10%	-	1,53	0,63	0,63	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	4,60
Groningen	26%	-	3,99	1,65	1,65	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	11,96
Tynaarlo	4%	-	0,61	0,25	0,25	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	1,84
<b>TOTAAL</b>	<b>100%</b>	<b>6,0</b>	<b>11,33</b>	<b>5,33</b>	<b>5,33</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>46,00</b>

In deze tabel is nog niet uitgegaan van de hiervoor geschetste bijdrage van derden en bedrijfsleven ter hoogte van 11,7 miljoen euro. Dat is ook de reden dat wordt gesproken van een garantstelling in plaats van bijdrage, omdat de feitelijke bijdrage naar beneden kan worden bijgesteld op het moment dat bijdragen van derden worden ontvangen. De piek in 2018 en 2019 heeft te maken met de vulling van het Routefonds en de verrekening van de kosten van 2017.

De provincies Drenthe en Groningen hebben inmiddels besloten tot een garantstelling naar rato van hun aandeelbezit (beide 13,8 miljoen euro). De gemeente Tynaarlo heeft ook ingestemd met een garantstelling naar rato van haar aandelenbezit, namelijk 1,84 miljoen euro. De gemeente Assen heeft haar bijdrage beperkt tot 2,5 miljoen euro en is overeengekomen dat het resterende bedrag (2,1 miljoen euro) wordt gedragen door de provincie Drenthe.

Voor de gemeente Groningen zou een garantstelling naar rato van het aandelenbezit een bedrag van 11,96 miljoen euro betekenen. Als we ervan uitgaan dat de beoogde bijdrage van het bedrijfsleven (11,7 miljoen euro) daadwerkelijk wordt ontvangen, dan zou de feitelijke bijdrage van de gemeente Groningen beperkt kunnen blijven tot 8,92 miljoen euro (namelijk: 11,96 miljoen minus 26% van 11,7 miljoen).

Zoals hiervoor al werd aangehaald, beschouwen wij de luchthaven als belangrijk onderdeel van de publieke basis-infrastructuur van Noord-Nederland. Goede verbindingen, ook door de lucht, zijn belangrijk voor het vestigingsklimaat voor bedrijven en voor de gewenste groei van de werkgelegenheid in de regio. Daarnaast kunnen meer verbindingen een impuls geven aan het inkomend toerisme.

Wij onderschrijven het belang van de luchthaven voor het Noorden volledig. Een dergelijk omvangrijke garantstelling past echter naar onze mening niet bij onze gemeentelijke rol en het door uw raad in december 2016 gestelde voorwaarden. U heeft toen opdracht gegeven om samen met de aandeelhouders substantiële aanvullende dekkingsmogelijkheden voor het voorkeursalternatief te vinden.

Ondanks de grote inspanningen die zijn gedaan door het bedrijfsleven en de bijdrage die is geleverd door de regio Groningen Assen, heeft dit nog niet geleid tot een substantiële vermindering van de financieringslast voor de gemeente Groningen.

Wij stellen u voor om te volstaan met een lump sum bijdrage van 6 miljoen euro voor het realiseren van het scenario 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden' én het aandelenbelang in GAE te vervreemden. Wij vinden dat we met dit voorstel zowel recht doen aan onze waardering voor het vliegveld als de voorwaarden die uw raad heeft gesteld aan een investering in het vliegveld. Met het vervreemden van de aandelen doen wij afstand van de daaraan verbonden rechten en plichten. We stellen voor om de opbrengst ten goede te laten komen aan de luchthaven.

De lump sum is inclusief de zogenaamde transitiekosten (geraamd op circa 1 miljoen euro), benodigd om de huidige GAE NV om te zetten naar het nieuwe organisatie- en bedrijfsmodel.

De procedure tot vervreemding van aandelen is geregeld in de statuten van GAE NV. Kort gezegd komt het er op neer dat aandelen eerst aangeboden moeten worden aan de overige bestaande aandeelhouders, waarbij GAE NV onder voorwaarden ook zelf als gegadigde kan optreden. In de statuten is voorzien in een procedure voor prijsstelling. (De boekwaarde van de aandelen is overigens € 1,--). Binnen een maand moeten de overige bestaande aandeelhouders een antwoord geven (wel of geen interesse). Indien de andere aandeelhouders geen interesse hebben, dan is de gemeente vrij de aandelen te vervreemden aan een derde. Met het vervreemden van de aandelen doen wij afstand van de daaraan verbonden rechten en plichten.

Bij positieve besluitvorming door uw raad zullen wij het proces tot vervreemding van het gemeentelijk belang in 2018 actief in gang zetten, met het oogmerk vervreemding binnen 1 tot 2 jaren gerealiseerd te hebben. Te allen tijde zal vervreemding plaats hebben gevonden binnen de periode van het de businesscase 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden' (2017-2027).

In uw raadsbesluit van 21 december 2016, heeft u verzocht om een pakket met '*... extra investeringen in duurzame mobiliteit en groen, dat in verhouding staat tot de investeringen in de luchthaven*' voor te leggen. U ontvangt hierover separaat een raadsvoorstel.

### **Helder toekomstperspectief GAE**

---

Sinds het moment dat raden en staten eind 2016 in meerderheid hebben besloten de optie 'Investeren – Internationale toegangspoort van het Noorden' aan te wijzen als voorkeursalternatief voor de toekomst van Groningen Airport Eelde, zijn in korte tijd grote stappen gemaakt met de uitwerking daarvan. Er ligt nu een heldere organisatieopzet en er zijn optimale voorwaarden gecreëerd voor deelname van een private partij in de LEM en voor een commerciële exploitatie. Er zijn meerdere concrete plannen die kunnen leiden tot bijdragen van het bedrijfsleven en er zijn toezeggingen van andere overheden.

Onze publieke partners hebben besloten tot een garantstelling naar rato van aandelenbelang in GAE NV. Met ons voorstel tot een lump sum bijdrage van 6 miljoen euro in 2018 wijken wij hier van af. Ons voorstel brengt met zich mee dat de businesscase onder het ontwikkelscenario 'Investeren – Internationale Toegangspoort voor het Noorden' niet volledig wordt afgedekt door publieke garantstellingen. Bijdragen en investeringen door derden en bedrijfsleven zijn dan ook voorwaardelijk voor een sluitende businesscase.

Met de beoogde bijdrage van de gemeente Groningen en uitgaande van eerder vastgestelde garantstellingen door publieke partners is in totaal 40,04 miljoen euro beschikbaar. Daarnaast is de verwachting dat door bijdragen en investeringen van derden en bedrijfsleven een bedrag van ten minste 11,7 miljoen euro kan worden gegenereerd. Wij vinden dat hiermee sprake is van een solide en economisch verantwoorde basis voor het ontwikkelscenario 'Investeren - Internationale toegangspoort voor het Noorden'. Voor de luchthaven ontstaat een helder perspectief en ruimte voor ontwikkeling, waarmee het regionaal economisch belang is gediend.

Bij positieve besluitvorming door uw raad zullen wij het overleg met onze publieke partners vervolgen. Bij vaststelling van het gezamenlijke draagvlak en commitment voor het ontwikkelscenario 'Investeren- Internationale toegangspoort van Noord Nederland' door publieke partners en GAE NV kunnen de

vervolgstappen worden ingevuld. Daarbij zal ook de administratieve routing en het moment van betaling van onze lump sum bijdrage worden bepaald en het proces tot vervreemding van het gemeentelijke aandelenbelang in GAE NV worden uitgewerkt en in gang gezet.

### Financiële consequenties

Zoals boven aangehaald stellen wij u voor in 2018 een lump sum bijdrage te verstrekken van 6 miljoen euro ter realisatie van het ontwikkelingsscenario; 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden'. De bijdrage karakteriseert zich als publieke bijdrage (subsidie) en is bedoeld voor Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang, bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds en financiering van capaciteitsinvesteringen (brandweer/terminal).

We stellen voor de bijdrage van 6 miljoen euro in 2018 voor 5,7 miljoen euro te dekken uit de Algemene Egalisatie reserve en voor 0,3 miljoen euro uit het programma G-kwadraat, en G-kwadraat voor de jaren 2019-2037 jaarlijks te verlagen met 0,3 miljoen euro ten gunste van een toevoeging aan de Algemene Egalisatie Reserve..

De onttrekking van 5,7 miljoen euro aan de AER verslechtert het weerstandsvermogen met 4 tot 5 punten (0,04-0,05). De AER blijft boven het gestelde minimum. Het weerstandsvermogen wordt weer aangevuld door de bovenstaande jaarlijkse aanvulling vanuit G-kwadraat.

De boekwaarde van het gemeentelijke aandelenbelang in GAE NV is € 1,-, waardoor de beoogde overdracht van het gemeentelijke aandelenbelang geen negatief effect heeft op de gemeentelijke financiën.

#### Begrotingswijziging Bijdrage toekomst GAE

Betrokken directie(s)	<b>Economische Zaken</b>
Titel Raads- / Collegevoorstel	<b>Bijdrage toekomst GAE</b>
Besluitvorming (orgaan + datum)	<b>Raad</b>
Incidenteel / Structureel	<b>I</b>
Looptijd	<b>2018</b>
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging		Bedragen x 1.000 euro							
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr. res.	Saldo na res. mut.
02. Economie en werkgelegenheid	02.2 Binnenstad en toerisme	Economische Zaken	I	5.700		-5.700			-5.700
12. College en raad	12.1 College en Raad	SSC	I					5.700	5.700
<b>TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING</b>				<b>5.700</b>	<b>0</b>	<b>-5.700</b>	<b>0</b>	<b>5.700</b>	<b>0</b>

#### Begrotingswijziging Bijdrage toekomst GAE

Betrokken directie(s)	<b>Economische Zaken</b>
Titel Raads- / Collegevoorstel	<b>Bijdrage toekomst GAE</b>
Besluitvorming (orgaan + datum)	<b>Raad</b>
Incidenteel / Structureel	<b>S</b>
Looptijd	<b>2019-2037</b>
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging		Bedragen x 1.000 euro							
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr. res.	Saldo na res. mut.
02. Economie en werkgelegenheid	02.2 Binnenstad en toerisme	Economische Zaken	S	-300		300			300
12. College en raad	12.1 College en Raad	SSC	S					300	-300
<b>TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING</b>				<b>-300</b>	<b>0</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## **Algemene risico's en risicobeheersing**

---

Met het beschikbaar stellen van middelen voor de NEDAB-kosten en voor een Routeontwikkelingsfonds zorgen we ervoor dat GAE zich beter kan positioneren ten opzichte van andere regionale luchthavens. Maar investeren is geen garantie voor succes. Bij investeren horen risico's.

- In 2016 is gebleken dat GAE als regionale luchthaven met relatief weinig bestemmingen kwetsbaar is voor onverwachte situaties, zoals de dreiging van terrorisme in een aantal landen. Dat blijft onvoorspelbaar; het enige dat de invloed daarvan enigszins kan beperken is uitbreiding van het aantal bestemmingen.
- In het verlengde daarvan zouden nieuwe eisen aan de beveiliging in de toekomst kunnen leiden tot kostenverhoging.
- De luchthaven Lelystad zal naar verwachting vanaf 2019 een concurrent zijn van GAE. In de scenario's van Lufthansa en Stratagem is daar rekening mee gehouden, maar het is mogelijk dat de effecten van Lelystad anders uitpakken dan de onderzoekers verwachten (zowel positief als negatief). Een besluit nu over het toekomstperspectief van de luchthaven stelt de directie in staat de tijd voor de opening van Lelystad Airport optimaal te benutten om de concurrentiekracht van GAE te vergroten.
- UNO wijst op het belang dat GAE stuurt op de kasstroom. Dat wil zeggen kostenbeheersing, opbrengstmaximalisatie en het kritisch doorlichten van geplande vervangingsinvesteringen. Ook het versterken van het eigen vermogen van GAE NV past daarbij.
- Verder blijft het mogelijk dat de luchthaven op enig moment zelf meer zal moeten bijdragen in de kosten van de luchtverkeersleiding.

Het is daarom noodzakelijk dat directie en toezichthouders de vinger aan de pols houden en waar nodig (en mogelijk) adequate beheersingsmaatregelen treffen. Voor de volledigheid merken wij hierbij op dat de gemeente Groningen na vervreemding van haar aandelenbelang geen rol of bemoeienis meer heeft in de bedrijfsvoering van GAE NV.

## **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

Uit een peiling van de tijdelijke website [www.toekomstgroningenairpoorteelde.nl](http://www.toekomstgroningenairpoorteelde.nl) (toen: 60.000 pageviews, inmiddels niet meer online) van oktober tot december 2016 bleek dat een ruime meerderheid (86%, 2243 personen) koos voor de optie 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden'.

De procedure voor het luchthaven besluit is gestart. De wettelijke procedure kent verschillende momenten voor inspraak. Voor nadere informatie verwijzen wij u naar de websites [www.groningenairport.nl/LHB](http://www.groningenairport.nl/LHB) en [www.platformparticipatie.nl/luchthaveneelde](http://www.platformparticipatie.nl/luchthaveneelde).

## **Vervolg**

---

### *Overleg publieke partners*

Bij positieve besluitvorming door uw raad zullen wij het overleg met onze publieke partners vervolgen. Bij vaststelling van het gezamenlijke draagvlak en commitment voor het ontwikkelscenario 'Investeren- Internationale toegangspoort van Noord Nederland' door publieke partners en GAE NV kunnen de vervolgstappen worden ingevuld. Daarbij zal ook de administratieve routing en het moment van betaling van onze lump sum bijdrage worden bepaald en het proces tot vervreemding van het gemeentelijke aandelenbelang in GAE NV worden uitgewerkt en in gang gezet.

### *Vormgeving transitie*

GAE NV zal de verdere transitie naar een model met uitsplitsing naar LOM, LEM en NEDAB-activiteiten verder vorm geven, met uiteraard oog voor de belangen van de werknemers. Besluiten over structuur-aanpassingen zullen worden voorgelegd aan de aandeelhoudersvergadering van GAE NV. Dit geldt ook voor investeringsbeslissingen ten aanzien van de brandweerkazerne en de terminal. Het streven is de nieuwe structuur in de eerste helft van 2018 formeel te hebben gerealiseerd, op basis van besluitvorming over onder meer het wijzigen van de statuten en reglementen en de instelling van de *one-tier-board*. Zo lang de gemeente Groningen aandelen GAE NV bezit, zullen wij u op de reguliere wijze informeren over aandeelhoudersbesluiten.

#### *Vormgeving Routeontwikkelingsfonds*

De provincies Groningen en Drenthe bereiden samen met de NOM het Routeontwikkelingsfonds voor. Het is de bedoeling te komen tot instelling van het Routeontwikkelingsfonds, inclusief toetsingskader en de aanstelling van een fondsmanager, om de ontwikkeling van nieuwe lijnen te faciliteren. Wij zullen u informeren over de voortgang hiervan.

#### *Procedure Luchthavenbesluit*

GAE NV is aanvrager van het Luchthavenbesluit en zal de komende periode de aanvraag verder vorm geven, inclusief m.e.r. De procedure zal tenminste doorlopen tot in de eerste helft van 2018.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink

#### **Bijlagen**

---

- Bijlage 1: Strategische Verkenning, structuur en financiering 2017-2026 (UNO Bedrijfsadviseurs, april 2017)
- Bijlage 2: Tijdachines, het aanbod van het bedrijfsleven (Harm D. post, april 2017)
- Bijlage 3: Brief Intervistas (20 april 2017)
- Bijlage 4: Brief NOM (18 april 2017)
- Bijlage 5 t/m 7: **Geheim**: Intentieverklaringen (**ter inzage bij griffie**).
- Bijlage 8: Analyse businessmodel en exploitatiescenario's (Stratagem, 22 augustus 2016)

**ADDENDUM:**

**Raadsvoorstel: GAE**

**Aan het dictum van het raadsvoorstel worden de onderstaande besluitpunten toegevoegd:**

**ARHI: aanvullende besluiten**

*Het college besluit de raad voor te stellen:*

- I. het genomen besluit vanwege het financieel toezicht op grond van artikel 21 Wet algemene regels herindeling voor te leggen ter afstemming aan de gemeenten Haren en Ten Boer en ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten;*
- II. het genomen besluit na goedkeuring door Gedeputeerde Staten in uitvoering te brengen.*