

## Voorlopige agenda van de commissie Werk en Inkomen van 1 november 2016

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Werk en Inkomen

Datum: dinsdag 1 november 2016  
Aanvang: 20:00 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: I.M. Jongman-Mollema  
Griffier: dhr. W.T. Meijer t.(050) 367 77 26

Opening

[Bijlage - 2016-11-1 uitnodigingsbrief W&I \(pdf\)](#)

### A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A.2. Vaststelling agenda

### B Inhoudelijk deel

**B1.** Resultaten van de strategische verkenning toekomst Groningen Airport Eelde (GAE)  
(collegebrief 6-10-2016 met 13 bijlagen)

[Collegebrief - Resultaten van de strategische verkenning toekomst Groningen Airport Eelde \(GAE\) \(pdf\)](#)

[Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties \(Int... \(pdf\)](#)

[Bijlage 2 - GRQ Passenger Aviation Market Analysis - Final Repo... \(pdf\)](#)

[Bijlage 3 - GRQ Passenger Aviation Market Analysis - Management... \(pdf\)](#)

[Bijlage 4 - GRQ NL Passagiersmarktanalyse - Eindrapport \(Luftha... \(pdf\)](#)

[Bijlage 5 - GRQ NL Passagiersmarktanalyse - Samenvatting \(Lufth... \(pdf\)](#)

[Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE... \(pdf\)](#)

[Bijlage 7 - Eindrapportage Maatschappelijk Toegevoegde Waarde G... \(pdf\)](#)

[Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS \(pdf\)](#)

[Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten \(pdf\)](#)

[Bijlage 10 - Brief Ondernemersconsultatie GAE - NOM + VNO-NCW \(pdf\)](#)

[Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015 \(pdf\)](#)

[Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie... \(pdf\)](#)

[Bijlage 13 Leeswijzer \(pdf\)](#)

[Ingekomen stukken - Nr. 49 brief aan BW en gemeenteraad Groningen inzake GAE - VNO-NCW en MKB Noord \(pdf\)](#)

[Ingekomen stukken - Nr. 2 Ontwikkelingen airport Groningen-Eelde - dhr. Hinderders \(pdf\)](#)

**commissie Werk en Inkomen - dinsdag 1 november 2016**

**Bijlage - Presentatie Centraal + InterVISTAS 24 oktober 2016** (pdf)

**Bijlage - Presentatie GRQ Business Netwerk 24 oktober 2016** (pdf)

**Bijlage - Uittreksel verslag FV 20151014 - GAE** (pdf)

**Ingekomen stukken - Nr. 08 brief aan Provinciale Staten 25-10-2016 Strategische verkenning luchthaven Eelde - VOLE** (pdf)

**Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016** (pdf)

**Sluiting**

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspreekrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale inspreek-tijd per vergadering is maximaal een kwartier. Insprekers dienen zich minimaal 24 uur voor de vergadering aan te melden bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

U kunt deze vergadering live volgen via [www.gemeenteraad.groningen.nl](http://www.gemeenteraad.groningen.nl)

## Bijlage - 2016-11-1 uitnodigingsbrief W&I

Raadscommissie Werk en Inkomen  
Telefoon 050-367 7678  
[annemarieke.weiland@ groningen.nl](mailto:annemarieke.weiland@ groningen.nl)

Onderwerp     Uitnodiging vergadering raadscommissie Werk en Inkomen d.d. 1 november 2016  
Datum           27 oktober 2016 (gewijzigd)

Geachte commissieleden,

Namens uw (plaatsvervangend) voorzitter, mevr. I. Jongman, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Werk en Inkomen op **dinsdag 1 november 2016 van 20.00 tot 22.00 uur in de Oude raadzaal.**

Dit betreft een extra raadscommissie Werk en Inkomen over resultaten van de strategische verkenning naar het toekomstperspectief van Groningen Airport Eelde (GAE)

Op maandagavond 24 oktober a.s. bent u tevens uitgenodigd voor een bijeenkomst met alle de betrokken raden en staten in Martiniplaza en wordt u in de gelegenheid gesteld in gesprek te gaan met de onderzoekers.

Tevens kunt u nog **aanvullende technisch inhoudelijke vragen** over de rapporten die samen de strategische verkenning vormen **stellen t/m uiterlijk vrijdag 28 oktober 2016** door deze te mailen naar [toekomstgroningenairpordeelde@drenthe.nl](mailto:toekomstgroningenairpordeelde@drenthe.nl). Verzoek om daarbij even te vermelden namens welke fractie en vanuit welke aandeelhouder u deze vragen stelt (zie mail do 20-10-2016 13:28)

Het college wil graag uw opvatting horen ten aanzien van de voorliggende strategische beleidsopties en het advies over de aansturing van de luchthavenontwikkeling. Op basis van deze opiniërende bespreking wordt in afstemming met de betrokken provincies en gemeenten een voorstel voorbereid dat u dan ter bespreking en besluitvorming zal worden voorgelegd op in de commissievergadering W&I van 14 december a.s. en de raad van december.

Met vriendelijke groeten,  
namens de voorzitter,

Annemarieke Weiland,  
raadsadviseur commissie Werk en Inkomen

## Collegedebrief - Resultaten van de strategische verkenning toekomst Groningen ...

EMARGO tot donderdag 6 oktober 2016, 12.30 uur



Onderwerp Resultaten van de strategische Verkenning  
Toekomst Groningen Airport Eelde (GAE)

Steller M. Hansens

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 3678946      Bijlage(n) 13      Ons kenmerk 5946911  
Datum - 6 OKT. 2016 Uw brief van      Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In oktober 2015 heeft u in het kader van de nota verbonden partijen in de raadcommissie F&V gesproken over Groningen Airport Eelde (GAE). U heeft uw zorgen geuit over de financiële positie van het vliegveld waarop het college heeft aangekondigd in gezamenlijkheid bezig te zijn met de voorbereidingen voor een strategische verkenning naar het ontwikkelperspectief van de luchthaven. Begin januari 2016 hebben wij u per brief met kenmerk 5427933 verder geïnformeerd en het procesplan met u gedeeld. In deze brief bieden wij u graag de resultaten van de strategische verkenning naar het toekomstperspectief van GAE aan.

### **Onderbouwing op basis van onafhankelijk extern onderzoek**

De strategische verkenning is op basis van een gezamenlijke opdrachtverstrekking vanuit de aandeelhouders uitgevoerd door partijen onafhankelijk van Groningen Airport Eelde NV. Dit met als oogmerk een zo volledig en objectief mogelijk beeld te verkrijgen van het ontwikkelperspectief van de luchthaven, onze juridische positie, de risico's en de beleidskeuzes die daarbij voorliggen. We sluiten daarmee aan bij het advies van de Noordelijke Rekenkamer uit 2013<sup>1</sup>. De focus voor de verkenning ligt op de periode 2017-2026 conform de eis van het Rijk als bevoegd gezag voor het te nemen luchthavenbesluit.

De volgende onderzoeken vormen de basis van de strategische verkenning:

- Een analyse van de luchtvaartmarkt en het passagierspotentieel door Lufthansa Consulting GmbH;
- Een analyse van het business model van GAE NV door Stratagem Strategic Research BV;
- Een verkenning naar de maatschappelijke toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland door Berenschot Groep BV;
- Een maatschappelijke kosten-batenanalyse door ECORYS Nederland BV & Adecs Airinfra BV.

<sup>1</sup> <http://www.noordelijkerekenkamer.nl/nl/onderzoek/archief/63-provinciale-betrokkenheid-bij-groningen-airport-eelde>



Daarnaast hebben wij de NOM & VNO-NCW Noord gevraagd om het draagvlak voor de luchthaven onder bedrijven en andere belanghebbende organisaties inzichtelijk te maken. Nysingh Advocaten heeft een analyse uitgewerkt betreffende aspecten vanuit het ondernemings- en Europese mededingingsrecht.

Deze rapportages hebben wij voor u bijgevoegd als bijlage 1 t/m 10 bij deze brief.

### **Vertaling naar strategische beleidsopties**

Aan InterVISTAS Consulting BV is gevraagd om de uitkomsten van de strategische verkenning samen te vatten, te beoordelen en binnen de actuele beleids- en marktcontext te plaatsen en op basis daarvan strategische beleidsalternatieven te formuleren. Dit zijn de drie beleidsopties die voorliggen ter besluitvorming door de aandeelhouders met het oog op de toekomst van de luchthaven. Het blijkt dat elk van deze drie beleidsopties gepaard gaat met een financiële bijdrage. Aanvullend heeft InterVISTAS Consulting BV een advies uitgebracht betreffende het besturingsmodel. Deze rapportage hebben wij voor u bijgevoegd als bijlage 1.

### **Liquiditeitsontwikkeling Groningen Airport Eelde NV**

Als onderdeel van de strategische verkenning is tevens een beoordeling gemaakt van de liquiditeitsontwikkeling binnen de vennootschap. Daartoe is onder meer gebruik gemaakt van de vastgestelde jaarstukken 2015 zoals gepubliceerd door GAE NV (bijlage 11). Hieruit blijkt dat over 2015 het bedrijfsresultaat is uitgekomen op een tekort van € 975.560,-. Aan het bestuur van GAE is gevraagd om een actueel overzicht van de liquiditeitsontwikkeling voor 2016 te verschaffen met een doorkijk naar 2017. De betreffende stukken hebben wij voor u bijgevoegd als bijlage 12.

Uit de strategische verkenning blijkt dat de verwachte liquiditeitspositie in 2017 de door de Raad van Commissarissen vastgestelde kritische ondergrens zal bereiken. Dit betreft het minimumniveau waarop de vennootschap nog kan voldoen aan haar korte termijnverplichtingen. GAE NV benadrukt echter dat het liquiditeitsniveau nog voldoende is om de afhandelingen van vluchten in 2017 te kunnen garanderen.

### **Openbare informatiebijeenkomst op 24 oktober 2016**

Wij kunnen ons voorstellen dat u naar aanleiding van de bijgevoegde stukken nog inhoudelijke vragen heeft over de uitgevoerde strategische verkenning. In samenwerking met onze medeaandeelhouders organiseren we daarom een informatiebijeenkomst op 24 oktober voor betrokken Raden en Staten en voor andere belangstellenden. Tijdens deze bijeenkomsten wordt u in de gelegenheid gesteld in gesprek te gaan met de onderzoekers. U ontvangt van ons separaat een uitnodiging voor deze bijeenkomst met nadere details over het programma.

### **Maatschappelijk debat**

Groningen Airport Eelde kan historisch gezien rekenen op een brede belangstelling binnen het maatschappelijk debat. Wij vinden het van belang om een transparante en open discussie te voeren over de toekomst van de luchthaven en daarbij ruimte te geven aan de inwoners en ondernemers van het noorden om hun opvatting daarover met u en ons te delen. Via de website [www.toekomstgroningenairpoteelde.nl](http://www.toekomstgroningenairpoteelde.nl) kan eenieder die dat wenst van 6 oktober 2016 tot 6 november 2016 informatie vinden over de keuzeopties die aan

Bladzijde 3 van 4

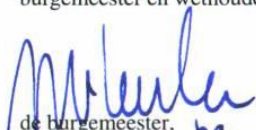
de aandeelhouders voorliggen en een reactie achter laten. Op deze website bieden wij ook alle achterliggende rapportages en overige relevante stukken aan. De reacties zullen wij vervolgens verzamelen en gebundeld aan uw raad aanbieden.


### Vervolg

Graag gaan wij over de resultaten van de strategische verkenning met u opiniërend in gesprek bij de commissie W&I van 1 november 2016. Wij vernemen daarbij graag uw opvatting ten aanzien van de voorliggende strategische beleidsopties en het advies betreffende de aansturing van de luchthavenontwikkeling. Op basis van de opiniërende bespreking zullen wij een voorstel voor besluitvorming voorbereiden welke wij u graag ter bespreking en besluitvorming voorleggen in de commissie W&I van 14 december 2016 en vervolgens in de raadsvergadering van 21 december 2016.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Graag gaan wij over de resultaten van de strategische verkenning met u in gesprek.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

  
de burgemeester, *b.a.*  
Peter den Oudsten

  
de secretaris,  
Peter Teesink

### Bijlagen:

1. InterVISTAS Consulting BV, *Beoordeling en vertaling van de uitkomsten van de strategische verkenning naar beleidsopties voor Groningen Airport Eelde, september 2016*
2. Lufthansa Consulting GmbH, *Aviation market and transport forecast analysis – final report, maart 2016 (Engelstalig origineel)*
3. Lufthansa Consulting GmbH, *Aviation market and transport forecast analysis – management summary, maart 2016 (Engelstalig origineel)*
4. Lufthansa Consulting GmbH, *Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling – eindrapport, maart 2016 (Nederlandse vertaling)*
5. Lufthansa Consulting GmbH, *Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling – managementsamenvatting, maart 2016 (Nederlandse vertaling)*

## Collegedebrief - Resultaten van de strategische verkenning toekomst Groningen ...

Bladzijde 4 van 4

6. Stratagem Strategic Research BV, *Analyse businessmodel en exploitatiescenario's*, augustus 2016
7. Berenschot Groep BV, *Groningen Airport Eelde - Onderzoek naar maatschappelijke en economische meerwaarde*, mei 2016
8. ECORYS Nederland BV, *MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde*, september 2016
9. Nysingh Advocaten, *Memo referentie 222032/JL*, september 2016
10. NOM & VNO-NCW Noord, *Ondernemersconsultatie Groningen Airport Eelde*, augustus 2016
11. GAE NV, *Jaarstukken 2015 Groningen Airport Eelde*, 2016
12. GAE NV, *Ontwikkeling verkeer en vervoer en financieel resultaat*, 27 september 2016
13. Leeswijzer



*Beoordeling en vertaling van de uitkomsten  
van de strategische verkenning naar  
beleidsopties voor Groningen Airport Eelde*



InterVISTAS Consulting

28 September 2016



### Inhoudsopgave

<b>Samenvatting .....</b>	<b>3</b>
<b>HOOFDSTUK 1 – Inleiding .....</b>	<b>7</b>
<b>HOOFDSTUK 2 – Historische en beleidsmatige context.....</b>	<b>8</b>
2.1 Een beknopte geschiedenis .....	8
2.2 Regionale luchthaven van nationale betekenis .....	9
2.3 Regionale luchthavens vanuit Europees perspectief .....	10
<b>HOOFDSTUK 3 – Marktpotentieel en verkeersscenario's.....</b>	<b>11</b>
3.1 Marktpotentieel .....	11
3.2 Verkeersscenario's .....	12
3.3 Ontwikkeling luchthavens Lelystad en Twente.....	13
<b>HOOFDSTUK 4 – Luchthavenexploitatie .....</b>	<b>15</b>
4.1 Liquiditeitspositie van de vennootschap .....	15
4.2 Kern van de luchthavenexploitatie .....	15
4.3 Exploitatiescenario's.....	15
4.4 Risico's .....	18
<b>HOOFDSTUK 5 – Toegevoegde waarde voor het Noorden .....</b>	<b>19</b>
5.1 Maatschappelijke effecten van een regionale luchthaven.....	19
5.2 Overige bemande luchtvaart: general aviation .....	19
5.3 Inzet van onbemande vliegtuigen.....	20
5.4 De luchthaven als schakel in de noordelijke economie .....	21
5.5 Maatschappelijke kosten en baten .....	22
<b>HOOFDSTUK 6 – Beleidsalternatieven.....</b>	<b>25</b>
<b>HOOFDSTUK 7 – Sturing en financiering .....</b>	<b>28</b>
7.1 Positie van de aandeelhouders.....	28
7.2 Verkenning ander bestuursmodel: LEM-LOM.....	28
7.3 Financieringswijze.....	29
7.4 Juridisch kader voor financiering .....	30
7.5 Verkoop van aandelen aan derden .....	30
<b>HOOFDSTUK 8 – Beoordeling en vervolgstappen .....</b>	<b>31</b>
8.1 Beoordeling door InterVISTAS Consulting.....	31
8.2 Vervolgstappen.....	31
<b>BIJLAGEN .....</b>	<b>33</b>

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**  
a company of Royal HaskoningDHV

### Leeswijzer

InterVISTAS Consulting is door de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV gevraagd om de uitkomsten van de strategische verkenning naar de toekomst van de luchthaven samen te vatten, te beoordelen en binnen de actuele beleids- en marktcontext te plaatsen. Deze notitie is daarmee bedoeld om de lezer op hoofdlijnen mee te nemen in de uitkomsten van de verkenning en de resultaten te voorzien van een *second opinion*. Voor een gedetailleerde analyse wordt verwezen naar de individuele onderzoeken die als bijlage bij deze hoofdlijnennotitie zijn opgenomen.

Hoofdstuk 1 start met een inleiding en beschrijft de aanleiding, het doel en de opzet van de strategische verkenning. Daarna wordt in hoofdstuk 2 de historische en beleidsmatige context beschreven. Hoofdstuk 3 vervolgt met een beschrijving van de analyse van relevante ontwikkelingen en het marktpotentieel van GAE op de markt voor passagiersdiensten en beschrijft mogelijke scenario's voor de verkeersontwikkeling. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het business model en worden mogelijke exploitatiescenario's geschetst, waarbij tevens wordt ingegaan op investeringsvragen en risico's. De toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland wordt vervolgens beschreven in hoofdstuk 5. Op basis van de voorgaande hoofdstukken worden in hoofdstuk 6 de beleidsalternatieven beschreven die de aandeelhouders voorliggen, waarna hoofdstuk 7 ingaat op de juridische aspecten en financieringsmodellen. Ten slotte is een hoofdstuk 8 een beoordeling van de beleidsopties door InterVISTAS Consulting opgenomen en worden per optie de te nemen besluiten en noodzakelijke vervolgstappen beschreven.

*InterVISTAS Consulting Group opgericht in 1997 maakt deel uit van Royal HaskoningDHV en is een toonaangevend management adviesbureau met een uitgebreide expertise in de luchtvaart, transport en toerisme. InterVISTAS is wereldwijd actief en heeft kantoren in Canada, de Verenigde Staten, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. InterVISTAS heeft een team van 80 professionele en technische experts met een brede ervaring in de luchtvaartsector. InterVISTAS werkt nauw samen met haar klanten, stakeholders en partners in het leveren van resultaten die bijdragen aan de realisatie van hun visie.*

*Hans Mohrmann is een ervaren adviseur in het leiding gegeven aan complexe projecten, het vorm geven en tot stand brengen van transacties op het publiek /private raakvlak.*

2



## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



### Samenvatting

In juni 2015 is door de directie, Raad van Commissarissen en aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV ("GAE NV") gesproken over het perspectief van de ontwikkeling van de luchthaven op de middellange termijn. De basis voor dit gesprek vormden de afwijking van de ontwikkelprognoses voor de luchthaven in relatie tot het voorziene groeipad binnen het Strategisch Plan 2013-2023 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden' en de afnemende liquiditeitspositie van de vennootschap. De ontwikkeling van de luchthaven speelt zich af binnen een veranderende en turbulente omgeving. GAE NV kent historisch een jaarlijks een exploitatietekort en bij ongewijzigd beleid ontstaat er onzekerheid over de toekomst van de luchthaven.

Tegen deze achtergrond hebben de colleges van Gedeputeerde Staten van Drenthe en Groningen alsmede de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo begin januari 2016 besloten vanuit hun rol als aandeelhouder een strategische verkenning naar het toekomstperspectief van Groningen Airport Eelde uit te voeren. Deze strategische verkenning heeft ten doel het in beeld brengen van strategische beleidskeuzes betreffende het ontwikkelperspectief van de luchthaven, en heeft niet alleen betrekking op de continuïteit van GAE NV als onderneming, maar juist de luchthavenontwikkeling in bredere sociaal-maatschappelijke en economische zin binnen Noord-Nederland. In aansluiting op de eisen die het Rijk stelt voor de aanvraag van een luchthavenbesluit wordt daarbij uitgegaan van het perspectief op middellange termijn. Het gaat daarbij om de periode 2017-2026.

#### Onderbouwing op basis van extern onderzoek

Ter onderbouwing van de beleidskeuzes zijn op basis van onafhankelijk extern onderzoek diverse rapportages opgesteld. Het betreft:

1. Een analyse van de luchtvaartmarkt en in het bijzonder het passagierspotentieel (door Lufthansa Consulting GmbH);
2. Een analyse van het business model van GAE NV (door Stratagem Strategic Research BV);
3. Een verkenning naar de maatschappelijk toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland en kansen om die te vergroten en te verdiepen (door Berenschot Groep BV);
4. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (door ECORYS Nederland BV & Adecs Airinfra BV).

In aanvulling daarop is aan de NOM en VNO-NCW Noord gevraagd om het draagvlak voor de luchthaven onder bedrijven en andere belanghebbende organisaties inzichtelijk te maken, En door Nysingh Advocaten is een advies opgesteld betreffende aspecten vanuit het ondernemings- en het Europese mededingingsrecht.

#### Resultaten van de analyse

Er is voldoende marktpotentieel voor de luchthaven om te groeien in het passagiersvervoer, met name in de segmenten zomervakanties, stedentrips en hub feeder vluchten. Om die groei te bereiken, is zeker gezien de opening van Lelystad Airport in 2018 voor het groot commercieel verkeer, een substantiële inspanning nodig van de exploitant en de regio. Daarbij dient de infrastructuur op orde te worden gebracht, is een fonds nodig ter ondersteuning van de ontwikkeling van bestaande en nieuwe verbindingen en dient de exploitant haar tarieven fors te verlagen. In tegenstelling tot wat bij veel andere Nederlandse en buitenlandse luchthavens gewoon is, komen de kosten voor brandweer en veiligheidstaken (NEDAB) nu (bijna) volledig voor rekening van de exploitant. Daardoor is sprake van een ongelijk speelveld. Door deze kosten buiten de exploitatie te houden en publiek te financieren, kan de exploitant haar tarieven verlagen en is in staat op gelijk niveau te concurreren in de markt. Daarnaast stelt dit de exploitant in staat bij voldoende groei een liquiditeitsreserve op te bouwen waardoor operationele investeringen in de toekomst vanuit de exploitatie kunnen worden gedekt en mogelijk een bijdrage van de exploitant aan de NEDAB-kosten mogelijk wordt. Verdere groei op

3



## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



langere termijn zal nodig zijn om de gehele kosten van NEDAB te dekken vanuit de exploitatie. Deze groei zal gepaard gaan met een versterking van de maatschappelijke en werkgelegenheidsfunctie van de luchthaven, zeker wanneer ook het zakelijk en recreatief inkomend toerisme verder gaat groeien.

In aanvulling op de transferfunctie van de luchthaven voor passagiers uit Noord-Nederland zou de luchthaven ook een grotere rol kunnen spelen in de noordelijke economie, bijvoorbeeld in relatie tot maatschappelijke opgaven op het gebied van energie, gezondheid en veiligheid. Om voor investeerders aantrekkelijk te zijn, is het daarbij van belang dat de aandeelhouders over een langere periode garanderen dat de luchthaven als infrastructurele basisvoorziening blijft bestaan. Het betreft dan in ieder geval de start- en landingsbaan en het planologisch regime om als luchthaven te kunnen functioneren.

Het sturingsbeleid is de afgelopen jaren gefocust geweest op het beperken van het exploitatietekort en de realisatie van de baanverlenging. Geconstateerd wordt dat de exploitant thans onvoldoende liquiditeit heeft kunnen opbouwen om met de marktontwikkelingen in de passagiersmarkt mee te kunnen gaan en geen reserve heeft kunnen opbouwen om de forse noodzakelijke inspanningen te leveren op het gebied van marketing en “business development”. Ook is er geen ruimte voor een aantal noodzakelijke investeringen in de brandweervoorziening en de terminal. In 2017 wordt verwacht dat het liquiditeitsniveau het vastgestelde minimum zal bereiken. Het besturingsmodel geeft onvoldoende prikkels aan de exploitant om het maatschappelijke en economisch rendement van de luchthaveninfrastructuur te vergroten.

### Beleidsopties voor de toekomst van Groningen Airport Eelde

Op basis van een beoordeling de onderliggende analyses en conclusies van de uitgevoerde onderzoeken en adviezen is door InterVISTAS een aantal onderscheidende beleidsalternatieven in kaart gebracht:

- **Beleidsalternatief ‘Afbouwen – Recreatief en maatschappelijk verkeer’.** Hierbij wordt het groot commercieel verkeer afgebouwd, verdwijnt het lesverkeer en wordt de bestaande vennootschap opgeheven. In het kader van nuttige bestemming van de bestaande infrastructuur, blijft de luchthaven in eerste instantie als voorziening open voor recreatieve en maatschappelijke doeleinden. Het accent ligt daarbij op maatschappelijke vluchten, business jets, klein gemotoriseerd verkeer, parachutespringen en zweefvliegen. Ook zou dit alternatief kunnen leiden tot algehele sluiting van de luchthaven als voorziening wanneer daar overeenstemming over wordt bereikt met het Rijk en tussen de aandeelhouders onderling. De maatschappelijke verliezen ten opzichte van de huidige situatie zijn hoog: € 89 miljoen en een netto verlies van 138 (incl. indirect voorwaarts 248) arbeidsplaatsen (fte) voor het Noorden. Dit beleidsalternatief vraagt om een financiële dekking van minimaal € 7,6 miljoen voor een eenmalige afkoop van verplichtingen en daarna jaarlijks ca. € 200.000 voor het dekken van jaarlijkse te verwachten exploitatieverliezen. Bij een sluiting van de luchthaven zullen additionele kosten gerekend moeten worden voor de herbestemming en inrichting van de ca. 200 hectare terrein.
- **Beleidsalternatief ‘Continueren – Vakantievertrekluchthaven’.** Hierbij wordt aanvullend op maatschappelijke vluchten, business jets, klein gemotoriseerd verkeer en lesverkeer ingezet op het zoveel mogelijk behouden van marktaandeel in het charterverkeer in de zomer en mogelijk een beperkt aanbod van lijnverbindingen. Dit in aanvulling op het aanbod van bestemmingen vanaf Lelystad Airport. De aandeelhouders beperken zich tot strikt noodzakelijke investeringen en afdekken van de exploitatietekorten. De maatschappelijke verliezen ten opzichte van de huidige situatie zijn in totaal € 51 miljoen. Dit beleidsalternatief vraagt om een financiële dekking van gemiddeld € 2,7 miljoen per jaar. De exploitatie blijft structureel verliesgevend.
- **Beleidsalternatief ‘Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden’.** In deze variant wordt de verkeersontwikkeling op de luchthaven actief ondersteund en gestimuleerd. Het accent ligt

4

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**

a company of Royal HaskoningDHV

op het verbinden van de luchthaven met internationale hubs, het faciliteren van city breaks (stedentrips) en inkomend toerisme, aanvullend op en deels in concurrentie met Lelystad Airport. De aandeelhouders financieren de noodzakelijke capaciteitsinvesteringen, en dragen zorg voor de financiering van een routeontwikkelingsfonds ("Foreign Visitors Fund") en zijn actief betrokken bij het bevorderen van activiteiten op en rondom de luchthaven. Ook dekken de regionale overheden, zoals ook andere overheden dat doen, de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang ("NEDAB"). In dit scenario wordt een groei voorzien van circa 100.000 tot 200.000 passagiersbewegingen, neemt de maatschappelijke waarde van de luchthaven toe met € 30 tot € 54 miljoen, en de werkgelegenheid neemt met netto 75 tot 136 (incl. indirect voorwaarts 221) arbeidsplaatsen toe<sup>1</sup>. Dit beleidsalternatief vraagt om een totale financiële dekking van € 46 miljoen, gemiddeld € 4,6 miljoen per jaar. Door een positieve exploitatie kan, naar verwachting na vijf jaar, een deel van de financieringsbehoefte zelf door GAE NV zelf gedragen worden en gezien de positieve houding in deze van de NOM en VNO-NCW Noord is een (voorwaardelijke) private bijdrage aan het Foreign Visitors Fund denkbaar.

De maatschappelijke waarde en de relevantie van de luchthaven voor het Noorden wordt vergroot door de activiteiten op de luchthaven actief te stimuleren. Dit vraagt om een actieve publieke betrokkenheid en financiële ondersteuning. Door GAE NV te splitsen in een publiek luchthaven ontwikkelingsbedrijf (LOM) en een private luchthaven exploitatiebedrijf (LEM) wordt een meer directe publieke sturing mogelijk. Door het maken van prestatieafspraken neemt de sturing op de LEM toe. Daarnaast faciliteert deze structuur een mogelijke toekomstige deelname van één of meerdere commerciële partijen in de LEM.

### Samenvatting kenmerken en effecten beleidsalternatieven

Recreatie	Vakantievluchten	Toegangspoort Noorden
<i>Afbouwen</i>	<i>Continueren</i>	<i>Investeren</i>
General Aviation / mogelijk staken van luchtvaartactiviteiten	Lufthansa Scenario: Negative Growth <sup>2</sup>	Lufthansa Scenario: Moderate of Substantial Growth
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen commercieel verkeer</li> <li>• Geen lesverkeer</li> <li>• Maatschappelijk verkeer</li> <li>• Recreatief GA verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer</li> <li>• Lelystad Airport trekt routes weg van GAE</li> <li>• Enkele charters wijken uit naar de overige concurrentie</li> <li>• Minimale investering in brandweerkazerne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer</li> <li>• Een hubverbinding voor lange afstandsbestemmingen,</li> <li>• LCC ontwikkelen</li> <li>• City-break markt</li> <li>• Investeren in brandweerkazerne, terminal</li> <li>• Routeontwikkelingsfonds</li> </ul>
2026: geen passagiersbewegingen	2026: 139.000 passagiersbewegingen	2026: 327.000 tot 407.000 passagiersbewegingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto verlies werkgelegenheid Noord-Nederland: 138 arbeidsplaatsen (fte)*</li> <li>• Toename reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Afname geluidhinder en emissies</li> <li>• Afname exploitatietekorten</li> <li>• Negatief effect noordelijk vestigingsklimaat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto werkgelegenheidsverlies Noord-Nederland: 69 arbeidsplaatsen (fte)</li> <li>• Toename reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Geringe afname geluidhinder en emissies</li> <li>• Toename exploitatietekorten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto werkgelegenheidswinst Noord-Nederland: 75 tot 136 arbeidsplaatsen (fte)*</li> <li>• Afname reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Geringe toename geluidhinder en emissies</li> <li>• Positief effect exploitatie</li> <li>• Positief effect noordelijk</li> </ul>

<sup>1</sup> Er is geen zekerheid over de toename van het vervoer, maar de komst van de twee dagelijkse lijndienst naar Kopenhagen bevestigt de visie van Lufthansa Consulting dat deze volumetoename, en daarmee minimaal het *moderate growth* scenario, bij een actief stimuleringsbeleid reëel is. In de MKBA is geen rekening gehouden met de additionele economische effecten van inkomend toerisme.

<sup>2</sup> Lufthansa Consulting heeft aangegeven dat het *negative growth* scenario het meest reële is bij dit alternatief.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

vestigingsklimaat		
MKBA: negatief € 89 miljoen	MKBA: negatief € 51 miljoen	MKBA: positief € 30 tot € 54 miljoen
Investerings: geen	Investering: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renovatie brandweerkazerne € 1,5 miljoen</li> </ul>	Investerings: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieuwbouw brandweerkazerne € 2,55 miljoen</li> <li>• Upgrade terminal € 3,45 miljoen</li> </ul>
Desinvesteringen: minimaal € 7,6 miljoen, w.o.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• personeel</li> <li>• lopende contracten</li> <li>• overige</li> </ul>	Desinvesteringen: geen	Desinvesteringen: geen
Negatieve exploitatie € 2 miljoen over 10 jaar (cumulatief)	Negatieve exploitatie: € 27 miljoen over 10 jaar (cumulatief)	Positieve exploitatie: € 8 tot 14 miljoen over 10 jaar (cumulatief)
NEDAB: geen	NEDAB: geen	NEDAB: € 30 miljoen
Routeontwikkelingsfonds (FVF): geen	Routeontwikkelingsfonds (FVF): geen	Routeontwikkelingsfonds (FVF): € 10 miljoen
Juridische aspecten: ontbinding NV leidt tot overname verplichting DBFM-contract baanonderhoud	Juridische aspecten: op langere termijn ontbreekt juridische basis wanneer steun verder reikt dan bekostiging van NEDAB	Juridische aspecten: investeringen en vergoeding van NEDAB kent een goede juridische basis die ook op langere termijn houdbaar is

Bron: InterVISTAS op basis van Lufthansa (2016), Stratagem (2016), ECORYS (2016) en Nysingh (2016)

\* Dit is exclusief indirecte voorwaartse werkgelegenheid van 248 arbeidsplaatsen (fte) negatief bij 'afbouwen' en maximaal 221 arbeidsplaatsen (fte) bij 'investeren'

Nota Bene: hier is geen rekening gehouden met additionele kosten voor luchtverkeersleiding

### Beoordeling door InterVISTAS Consulting

De resultaten van de extern uitgevoerde analyses geven een goed en getrouw beeld van de markt- en beleidscontext waarbinnen de luchthaven zich ontwikkelt en de maatregelen die nodig zijn om groei van het passagiersverkeer te bevorderen. Groei is alleen mogelijk wanneer gekozen wordt voor het beleidsalternatief *investeren*. In het alternatief *continueren* worden geen middelen beschikbaar gesteld om verkeer aan te trekken of te behouden. Het passagiersverkeer op de luchthaven zal derhalve afnemen. Daar de luchthaven structureel verliesgevend is, blijft de langere termijn toekomst onzeker. *Afbouwen* leidt tot een groot maatschappelijke verlies voor het Noorden, met name in termen van reistijdverliezen, werkgelegenheid en het noordelijke vestigingsklimaat. Bij sluiting van de luchthaven gaat een unieke voorziening, voor het Noorden, verloren maar komt 200 hectare vrij voor herbesteding.

De start van de dag-rand lijndienst op Kopenhagen laat zien dat verdere marktgroei op GAE in een nieuw segment vanuit de markt mogelijk is. Om die groei te ondersteunen, is gezien de afnemende liquiditeitspositie van de vennootschap en de komende concurrentie vanuit Lelystad Airport, besluitvorming over financiering, op zeer korte termijn, bepalend voor de toekomst van de luchthaven.

Een wijziging van het bestuursmodel naar een LEM-LOM geeft de mogelijkheid meer directe sturing te geven aan de groeiontwikkeling op basis van prestatieafspraken met de LEM, een borging en zekerstelling van eigendom in de LOM en een sterkere publieke betrokkenheid in de LOM die integratie met de omgeving beter kan faciliteren.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



### HOOFDSTUK 1 – Inleiding

In juni 2015 is door de directie, Raad van Commissarissen en aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV ("GAE NV") gesproken over het perspectief van de ontwikkeling van de luchthaven op de middellange termijn. De basis voor dit gesprek vormden de afwijking van de ontwikkelprognoses voor de luchthaven in relatie tot het voorziene groeipad binnen het Strategisch Plan 2013-2023 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden' en de afnemende liquiditeitspositie van de vennootschap.

De ontwikkeling van de luchthaven speelt zich af binnen een veranderende en turbulente omgeving. Er vinden structurele veranderingen plaats op de luchtvaartmarkt, waarbij over de gehele linie de competitie toeneemt en een neerwaartse druk op de tarieven ontstaat. Daarnaast zal Lelystad Airport in 2018 open gaan als satelliet voor Schiphol en heeft Eindhoven Airport haar capaciteit flink weten uit te breiden. De voormalige vliegbasis Twente heeft de ambitie een 'technology base' te worden gecombineerd met recreatief verkeer en business jets. Ten slotte hebben diverse ontwikkelingen op het wereldtoneel hun weerslag op de luchtvaart en daarmee ook op de ontwikkeling van de luchthaven.

Historisch kent de exploitatie van de luchthaven Groningen jaarlijks een tekort. Hoewel door het bestuur van GAE NV steeds is gewerkt aan reductie hiervan, is het niet binnen afzienbare termijn te verwachten dat een break-even situatie wordt bereikt. Daarnaast is op korte termijn een beperkt aantal investeringen nodig om de infrastructuur op peil te brengen in lijn met regelgeving en kwaliteitseisen zoals die worden gesteld door de markt. Bij ongewijzigd beleid heeft de Raad van Commissarissen in 2015 aangegeven dat er onzekerheid ontstaat over de toekomst van GAE NV en daarmee over de continuïteit van de luchthaven.

Tegen deze achtergrond hebben de colleges van Gedeputeerde Staten van Drenthe en Groningen alsmede de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo begin januari 2016 besloten vanuit hun rol als aandeelhouder een strategische verkenning naar het toekomstperspectief van Groningen Airport Eelde uit te voeren. Het vastgestelde procesplan<sup>3</sup> vermeldt als doel het in beeld brengen van strategische beleidskeuzes ten behoeve van de duurzame ontwikkeling van de luchthaven op de middellange termijn. Daarbij gaat het om een periode van ten minste 10 jaar, vertaald in de periode 2017-2026. De hoofdvraag die daarbij is gesteld, luidt:

*Welke strategische beleidskeuzes liggen voor met betrekking tot de bevordering van de continuïteit van Groningen Airport Eelde NV en de luchthavenontwikkeling op de middellange termijn?*

Conform het procesplan zijn op basis van extern onafhankelijk onderzoek diverse rapportages opgesteld ter onderbouwing van de beleidskeuzes. Het betreft:

1. Een analyse van de luchtvaartmarkt en in het bijzonder het passagierspotentieel (door Lufthansa Consulting GmbH);
2. Een analyse van het business model van GAE NV (door Stratagem Strategic Research BV);
3. Een verkenning naar de maatschappelijk toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland en kansen om die te vergroten en te verdiepen (door Berenschot Groep BV);
4. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (door ECORYS Nederland BV & Adecs Airinfra BV).

In aanvulling daarop is aan de NOM en VNO-NCW Noord gevraagd om het draagvlak voor de luchthaven onder bedrijven en andere belanghebbende organisaties inzichtelijk te maken, en is door Nysingh Advocaten een advies opgesteld omtrent diverse juridische aspecten vanuit het ondernemingsrecht en het Europese mededingingsrecht.

<sup>3</sup> Procesplan 'Strategische Verkenning Toekomst Groningen Airport Eelde', Groningen/Assen/Vries, 5 januari 2016.

## HOOFDSTUK 2 – Historische en beleidsmatige context

### 2.1 Een beknopte geschiedenis

Op initiatief van Haijo Hindriks wordt in 1930 door de gemeenteraad van Eelde besloten op het Hakenkampsveld een vliegterrein aan te leggen. Dit terrein wordt als 'Luchthaventerrein Eelde' op 23 mei 1931 geopend. In 1933 wordt in de stad Groningen de 'N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland' opgericht, waarbij onder meer de gemeenten Eelde, Assen en Groningen en de provincies Groningen en Drenthe tot een deelneming besluiten. Pas in 1951 wordt de basis gelegd voor de huidige burgerluchthaven voor internationaal handelsverkeer met de aanwijzing van Eelde als uitwijkvluchthaven voor Schiphol en het besluit om de Rijksluchtvaartschool (RLS)<sup>4</sup> op Eelde te vestigen. In 1955 wordt dan ook op voorstel van het Rijk besloten tot oprichting van een nieuwe 'NV Luchthaven Eelde' met als doel 'de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van de luchthaven'<sup>5</sup>. De provincies Groningen en Drenthe, alsmede de gemeenten Groningen, Assen en Eelde besluiten dan wederom in het kapitaal van de NV deel te nemen en leggen daarmee de basis voor hun betrokkenheid bij het huidige Groningen Airport Eelde NV. Bij de oprichting van de NV Luchthaven Eelde in 1955 wordt afgesproken dat het Rijk 60% van de aandelen krijgt en de regio 40%, waarbij de verliezen worden gefinancierd via de verdeelsleutel 40% (Rijk) en 60% (regionale aandeelhouders). In 1989 wordt de luchthaven omgedoopt tot 'Groningen Airport Eelde NV' en besloten tot een wijziging van de beheersstructuur. Het Rijk krijgt daarbij 80% van de aandelen krijgt en de regio 20%. De bijdrage van de aandeelhouders in de exploitatieverliezen wordt nu gemaximeerd op circa € 1,7 miljoen, waarbij de bestaande verdeelsleutel wat betreft de verdeling tussen Rijk en regio wordt gehandhaafd.

#### Beëindiging van de deelneming van het Rijk

In 1997 geeft het Rijk te kennen haar betrokkenheid bij de regionale luchthavens in sterke mate te willen terugbrengen en haar deelneming in GAE NV te willen beëindigen<sup>6</sup>. In 2001 sluit het Rijk daartoe een overeenkomst<sup>7</sup> met GAE NV, waarin onder meer de Rijksbijdrage in de exploitatieverliezen wordt afgekocht met de voorwaarde dat GAE NV de luchthaven tot minimaal 31 december 2015 exploiteert. Daarbij is bestuurlijk de afspraak gemaakt dat de regionale aandeelhouders hun bijdrage in de exploitatieverliezen afkopen door een bijdrage van € 1 miljoen per jaar als vaste kapitaalinjectie (agiotstorting) te doen in GAE NV voor de periode 2003-2012. In aanvulling daarop zijn in 2003 door het Rijk met GAE NV en de regio overeenkomsten<sup>8</sup> gesloten over toedeling van de kosten (subsidie ad € 18,62 miljoen) voor de baanverlenging en de overdracht van de Rijksaandelen per 1 juli 2004. Uitgangspunt daarbij was het Businessplan 2003<sup>9</sup>, waarin een kostendekkende exploitatie in 2015 werd geprognostiseerd. In de overeenkomst met betrekking tot de aandelenoverdracht is een inspanningsverplichting opgenomen voor de regionale overheden, niet begrensd in tijd, om de instandhouding van de luchthaven door aanwending van privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden, zoveel mogelijk te bevorderen<sup>10</sup>.

#### Baanverlenging

In het ontwerp van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL), zoals in 1979 door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat gepubliceerd, is voor het eerst aangegeven dat 'er voor de luchthaven Eelde

<sup>4</sup> In 1991 koopt de KLM de Rijksluchtvaartschool en vanaf dan spreekt men over KLM Luchtvaartschool en later KLM Flight Academy.

<sup>5</sup> De oprichting is geregeld via de Wet houdende de oprichting van naamloze vennootschappen voor luchtvaartterreinen Eelde, Zuid-Limburg en Texel d.d. 21-12-55, Staatsblad 622.

<sup>6</sup> Nota Regionale-luchthavenstrategie, Tweede Kamer, vergaderjaar 1996-1997, 25 230, nrs. 1-2.

<sup>7</sup> Overeenkomst Beëindiging subsidierelatie Staat / Groningen Airport Eelde NV, 12 december 2001.

<sup>8</sup> Overeenkomst tot koop en verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV en de Overeenkomst inzake baanverlenging en waarde luchthaventerrein, 16 december 2003.

<sup>9</sup> Groningen Airport Eelde NV, *Businessplan 2003 Groningen Airport Eelde NV - Way to go!*, Eelde, oktober 2003.

<sup>10</sup> Zie ook Nysingh Advocaten, *memo referentie 222032/JL*, Zwolle, september 2016.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



rekening moet worden gehouden met een verlenging van de baan in zuidwestelijke richting van 500 meter'. In 1988 wordt het SBL<sup>11</sup>, met de opgave baanverlenging, door de Tweede Kamer vastgesteld en vervolgens start vanaf 1992 de procedure inzake de 'aanwijzing' op grond van de toenmalige Luchtvaartwet. In 2001 wordt door de Tweede Kamer ingestemd met het zogeheten 'aanwijzingsbesluit' dat als juridische basis dient voor de baanverlenging. Pas in 2012 wordt dit besluit onherroepelijk verklaard door de Raad van State na jarenlange beroepsprocedures. Op 24 april 2013 is de verlengde baan van 2.500 meter officieel in gebruik genomen, acht jaar later dan in het businessplan uit 2003 was voorzien.

### 2.2 Regionale luchthaven van nationale betekenis

Groningen Airport Eelde is volgens de Wet luchtvaart<sup>12</sup> van *nationale betekenis*. De positie van luchthavens van nationale betekenis is volgens de Luchtvaartnota (2009)<sup>13</sup> te relateren aan de faciliteiten om groot handelsverkeer te ontvangen. Deze luchthavens leveren verder een bijdrage aan de internationale bereikbaarheid van Nederland en van stedelijke netwerken. In de visie van het Rijk heeft de luchthaven de ruimte om zich verder te ontwikkelen als luchthaven die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van met name Noord-Nederland. De luchthaven draagt daarmee bij aan de regionale gebiedsontwikkeling, het voorzien in de vraag naar vakantiebestemmingen vanaf Eelde en behoud van opleidingscentrum voor verkeersvliegers<sup>14</sup> (o.a. door aanwezigheid van luchtverkeersleiding). De luchthaven speelt geen rol in het nationale capaciteitsvraagstuk in relatie tot de overloop van internationaal burgerluchtverkeer van Schiphol. Wel wordt in de in 2012 vastgestelde nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)<sup>15</sup> de positie als luchthaven van nationale betekenis wederom bevestigd.

#### Rijk als bevoegd gezag

Op grond van de Wet luchtvaart is het Rijk het bevoegd gezag voor luchthavens van nationale betekenis en stelt zij per Algemene Maatregel van Bestuur een *luchthavenbesluit* vast voor de luchthaven. Dit besluit bevat bepalingen omtrent het luchtverkeer en de daarvoor benodigde milieugebruiksruimte en reguleert de ruimtelijke beperkingen op en rond de luchthaven verbonden aan de vliegfunctie<sup>16</sup>.

In 2008 is de Wet luchtvaart gewijzigd op grond van de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML, Stb.2009, 561), waarbij een nieuw stelsel van bepalingen voor burgerluchthavens is geïntroduceerd. Om de luchthaven onder dat nieuwe wettelijke kader te brengen, heeft het Rijk op 3 juli 2012 een omzettingsbesluit genomen, waarbij de bepalingen uit het vigerende aanwijzingsbesluit uit 2001 zijn omgezet op basis van de RBML. De wet vereist echter dat de exploitant (GAE NV) een aanvraag indient voor een nieuw luchthavenbesluit, waarmee het hele vergunningskader wordt geactualiseerd. In de wet is 1 november 2014 als datum van orde benoemd en door het bevoegd gezag wordt dan ook druk uitgeoefend op GAE NV om spoedig een aanvraag voor een luchthavenbesluit in te dienen. Het Rijk vereist daarbij een deugdelijke economische onderbouwing van de te vergunnen activiteit op de middellange termijn, waarbij uit wordt gegaan van een periode van ten minste 10 jaren. De exploitant dient daarbij aan te geven en te onderbouwen hoe in de financiering van investeringen en afdekking van eventuele exploitatietekorten is voorzien.

<sup>11</sup> Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, 6 september 1988. De Rijksbijdrage in de exploitatieverliezen en het streven naar een bedrijfseconomisch gezonde situatie op de regionale luchthavens is in het SBL (pag. 13) vastgelegd.

<sup>12</sup> Zie artikel 8.1 lid 3 Wet luchtvaart.

<sup>13</sup> Ministerie van Infrastructuur & Milieu, *Luchtvaartnota – Concurrende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie*, Den Haag, april 2009. Zie voor GAE met name pag. 71-72.

<sup>14</sup> De aanwijzing als opleidingscentrum voor verkeersvliegers dateert van 1988 en is opgenomen in het voormalige Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL).

<sup>15</sup> Ministerie van Infrastructuur & Milieu, *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte – Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*, Den Haag, 13 maart 2012.

<sup>16</sup> Zie artikel 8.44 en 8.70 Wet luchtvaart en de nadere bepalingen gesteld in het Besluit burgerluchthavens (30 september 2009) en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (27 oktober 2009).

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



### Heffingenbeleid luchtverkeersleiding

In 2013 heeft het Rijk per brief<sup>17</sup> aan de Tweede Kamer nieuw beleid aangekondigd inzake het heffingenbeleid voor plaatselijke luchtverkeersleiding, zoals die is voorgeschreven op de luchthavens van nationale betekenis op grond van de Wet luchtvaart. Het voorstel betreft het meer inzetten op een kostentoekening per luchthaven en derhalve het loslaten van de huidige bekostigingssystematiek per 1 januari 2020<sup>18</sup>. Deze gaat uit van een omslag voor alle kosten voor het verlenen van luchtverkeersdiensten op alle luchthavens van nationale betekenis en Schiphol middels een uniform tarief voor de gebruikers van deze luchthavens. Dit betreft het zogeheten *One Group of Airports* systeem. In 2014 heeft een commissie onder leiding van oud-gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant, Paul Rüpp, advies uitgebracht over de wijze waarop die wijziging vorm zou moeten worden gegeven<sup>19</sup>. In aanvulling daarop is in 2015/2016 onder regie van het Rijk een marktverkenning nieuw heffingenbeleid<sup>20</sup> uitgevoerd voor de luchthavens GAE en Maastricht Aachen Airport (MAA) met als doel onder meer inzicht te verkrijgen in de mogelijkheden voor het realiseren van kostenbesparingen, innovaties en maatwerk op deze luchthavens. Hoewel er op basis van de marktverkenning kostenbesparingen mogelijk lijken, is meer maatwerk nodig per luchthaven en dient te worden gekeken naar de consequenties voor het geboden luchthavenproduct, waar het dienstverleningsniveau een groot onderdeel van uitmaakt. In mei 2016 heeft Staatssecretaris Dijkema de Tweede Kamer per brief<sup>21</sup> geïnformeerd dat GAE en MAA meer tijd krijgen om tot een kostenreductie te komen en dat een eventuele systeemwijziging tot een nader te bepalen moment enkele jaren is uitgesteld.

### 2.3 Regionale luchthavens vanuit Europees perspectief

Eind 2015 heeft de Europese Commissie haar Luchtvaartstrategie voor Europa<sup>22</sup> gepubliceerd, waarbij de luchtvaart als 'krachtige motor voor economische groei, werkgelegenheid, handel en mobiliteit' wordt neergezet. De Commissie bouwt daarmee voort op de in 2014 aangenomen richtsnoeren voor steun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen<sup>23</sup>. Daarin wordt het belang van benoemd van regionale luchthavens in de bijdrage aan de lokale ontsluiting en regionale ontwikkeling. De Commissie geeft daarbij aan van mening te zijn dat luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in beginsel hun eigen exploitatiekosten dienen te dragen, waarbij het gaat om de kosten verbonden aan economische activiteiten zoals de exploitatie van de terminal en de start- en landingsbaan. In 2014 heeft de Europese Commissie zich in het kader van de beoordeling van staatssteunmaatregelen specifiek uitgesproken over GAE<sup>24</sup>.

---

*"De Commissie is van oordeel dat de voortzetting van de exploitatie van Groningen Airport Eelde de mobiliteit van de burgers van de Europese Unie en de connectiviteit van regio's verhoogt door te voorzien in een toegangspunt voor vluchten binnen de Europese Unie in het noorden van Nederland. Voorts is de voortzetting van de exploitatie van Groningen Airport Eelde bevorderlijk voor de regionale ontwikkeling in het noorden van Nederland. Bovendien dragen de exploitatie en de ontwikkeling van GAE ook bij tot de ontlasting van de luchthaven van Schiphol".*

---

<sup>17</sup> Tweede Kamer, *Brief Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu – Nieuw heffingenbeleid luchtverkeersleiding*, Kamerstuk 31 936, nr. 232, Den Haag, 5 juli 2013.

<sup>18</sup> RebelGroup Executives BV, *ATC-heffingen tegen het licht – Achtergrond voor herziening Air Traffic Control heffingen en voorstellen voor een inhoudelijke en procesmatige aanpak*, Rotterdam, 5 juli 2013.

<sup>19</sup> RebelGroup Executives BV, *Beleidsadvies Herzieningen Heffingenbeleid Luchtvaart*, Rotterdam, 19 december 2014.

<sup>20</sup> RebelGroup Executives BV & MovingDot, *Marktverkenning nieuwe heffingenbeleid*, Rotterdam/Hoofddorp, 25 april 2016.

<sup>21</sup> Tweede Kamer, *Brief Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu – Luchtvaartbeleid*, Kamerstuk 31 936, nr. 339, Den Haag, 24 mei 2016.

<sup>22</sup> Europese Commissie, *Een luchtvaartstrategie voor Europa*, COM(2015) 598, Brussel, 7 december 2015.

<sup>23</sup> Europese Commissie, *Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen*, Mededeling 2014/C99/03, Brussel, 4 april 2014.

<sup>24</sup> Europese Commissie, *Steenmaatregel SA.24258 NN 43/2009 – Nederland – Exploitatiesteun ten gunste van Groningen Airport Eelde NV*, C(2014) 2218, Brussel, 9 april 2014.



### HOOFDSTUK 3 – Marktpotentieel en verkeersscenario's

#### 3.1 Marktpotentieel

De markt voor groot commercieel verkeer voor de luchthaven is door Lufthansa Consulting<sup>25</sup> diepgaand onderzocht op basis van een analyse van de vraag binnen het primaire marktgebied, de positie van bestaande en potentiële concurrenten en een detailanalyse van potentiële routes vanaf de noordelijke luchthaven. Uit de analyse blijkt dat hoewel het primaire marktgebied dunbevolkt is, binnen een 60 minuten reisafstand per auto van de luchthaven grofweg 2 miljoen inwoners in Nederland wonen. Met een gemiddelde vlieggeneigdheid in Nederland<sup>26</sup> rond de 1 (1 heen- en terugreis per persoon) komt het aantal retourreizen binnen het primaire marktgebied uit op 2 miljoen passagiersbewegingen. Het secundaire marktgebied (120 minuten reisafstand per auto) is door Lufthansa Consulting buiten beschouwing gelaten: in het westen vanwege de te grote concurrentie met Schiphol en in de toekomst Lelystad Airport en in het oosten omdat dit de Duitse markt betreft en Duitsers een voorkeur hebben voor het vliegen van luchthavens in Duitsland met bij voorkeur eveneens een Duitse luchtvaartmaatschappij. De concurrenten van GAE zijn in Nederland met name de luchthavens van Amsterdam, Eindhoven, Rotterdam en Maastricht (en in de toekomst Lelystad) en in Duitsland de luchthavens van Düsseldorf, Bremen, Münster-Osnabrück en Weeze.

In de routeanalyse zijn vervolgens drie zeer kansrijke marktsegmenten geanalyseerd: zomervakanties, city breaks (stedentrips) en hub feeder verbindingen.

##### **Zomervakanties**

Zomervakantiebestemmingen leggen historisch de basis voor het verkeersvolume van de luchthaven. Dit segment wordt gekenmerkt door pieken in de zomermaanden en beperkte vraag in de winter. Vluchten naar deze bestemmingen worden voornamelijk aangeboden via touroperators en door chartermaatschappijen geëxploiteerd. Door concurrentie met low cost maatschappijen is een structurele druk op de markttarieven ontstaan. Traditionele routes vanuit Groningen zijn bestemmingen in Griekenland, Turkije, de Canarische Eilanden en de Balearen in Spanje. Deze markt toont een stabiel passagiersvolume, met een groei van ongeveer 10% over de afgelopen zes jaar. Een vergelijkbaar beeld is waarneembaar bij concurrerende luchthavens. In de afgelopen periode is een aantal populaire zomervakantiebestemmingen beïnvloed door politieke onrust en instabiliteit, zoals Griekenland (bijv. Kos), Turkije, Egypte (bijv. Sharm El Sheikh) en Tunesië (Djerba). Deze markten bieden echter op middellange tot lange termijn, zodra de lokale veiligheid verbetert, een aanzienlijk marktpotentieel. Groeimogelijkheden op korte termijn zijn nieuwe bestemmingen in Spanje (Malaga, Alicante, Ibiza), Italië (Catania, Bari), Marrakesh, Malta en Split (Kroatië). Door op deze steden twee of drie keer per week te vliegen kan de luchthaven, mits de tarieven concurrerend zijn, een relevant marktaandeel behalen en verdedigen.

##### **City breaks (stedentrips)**

City break bestemmingen zijn reizen naar Europese steden met culturele, historische en architecturale attracties die toeristen meestal boeken voor een week of weekend. Ze worden voornamelijk bediend door low cost carriers. Dit segment is sinds de baanverlegging met wisselend succes ontwikkeld op GAE en wordt thans nog beperkt bediend. Concurrerende luchthavens zijn er, met een agressief prijsbeleid, in geslaagd om deze gestaag groeiende vraag goed te dienen. Lufthansa Consulting geeft aan dat een achttal bestemmingen duidelijk potentieel hebben, te weten: Praag, Lissabon, Berlijn, Porto, Boedapest, Boekarest, Barcelona en Rome.

<sup>25</sup> Lufthansa Consulting, *Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde - Passenger aviation market and transport forecast analysis*, Frankfurt, maart 2016.

<sup>26</sup> Uit de analyse van Lufthansa Consulting blijkt Noord-Nederland niet significant van dit gemiddelde af te wijken.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**  
a company of Royal HaskoningDHV

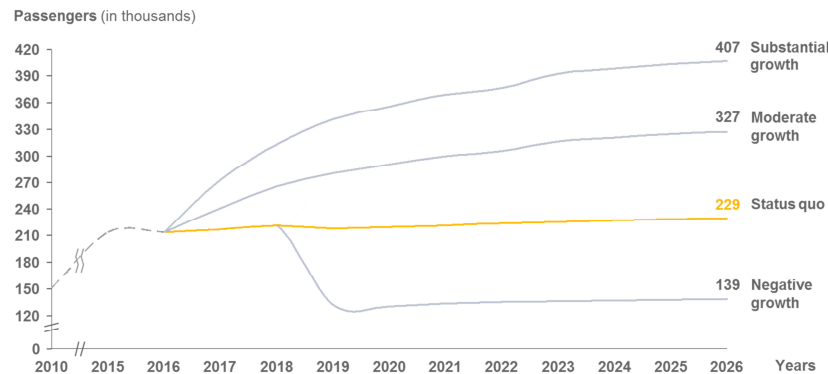
### Hub feeder verbindingen

Een verbinding met een hubluchthaven schept een aanzienlijk potentieel voor passagiers om een reis op GAE te beginnen en te beëindigen. Via het netwerk van de hub, gekenmerkt door een groot aantal frequenties, kunnen diverse verbindingen worden aangeboden in Europa, maar ook bijvoorbeeld Noord-Amerika en het Verre Oosten. Lufthansa Consulting onderschrijft de inspanning van GAE NV die gericht zijn op het duurzaam tot stand brengen van een verbinding met Kopenhagen, vanwaar een breed scala aan bestemmingen in Europa, Noord-Afrika, het Midden-Oosten, Noord-Amerika en Zuidoost-Azië kan worden aangedaan. In aanvulling op Kopenhagen zijn verbindingen met Europa's grootste hubnetwerk in Istanbul en groeihub München mogelijk.

### 3.2 Verkeersscenario's

Lufthansa Consulting is gevraagd om op basis van de marktvrage, de concurrentiepositie en een detailanalyse naar de haalbaarheid van potentiële routes, vier realistische scenario's op te stellen voor de ontwikkeling van de passagiersmarkt op de luchthaven. Deze zijn weergegeven in figuur 1.

**Figuur 1 - Verkeersscenario's**



Bron: Lufthansa Consulting (2016)

*Nota Bene: hier is gemodelleerd vanaf 2016 omdat slechts t/m 2015 gerealiseerde exploitatiecijfers beschikbaar waren.*

Lufthansa Consulting komt tot de conclusie dat het noorden een relatief autonoom verzorgingsgebied heeft en dat het bestuur van GAE NV het maximale heeft gerealiseerd met de haar beschikbare middelen. De luchthaven kan in potentie drie commerciële marktsegmenten bedienen: hubverbindingen (zoals Kopenhagen) die bijdragen aan verbetering van de internationale bereikbaarheid, low cost carriers voor city breaks (stedentrips) en het zomervakantieverkeer uitgevoerd door met name chartermaatschappijen. Daarbij wordt als randvoorwaarde gesteld dat de luchthaven in staat moet zijn te bieden: concurrerende luchthaventarieven, een efficiënte infrastructuur, een significante ondersteuning in marketingcampagnes en het delen in de opstartkosten van luchtvaartmaatschappijen in nieuw te ontwikkelen routes.

De kenmerken van de verkeersscenario's van Lufthansa Consulting zijn weergegeven in onderstaande tabel:

**Tabel 1 – Kenmerken verkeersscenario's**

Negative growth	Status quo	Moderate growth	Substantial growth
• Geen additionele	• Geen additionele	• Beperkte investering in	• Luchthaven heeft de

12

## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**  
a company of Royal HaskoningDHV

<p>inspanning voor het aantrekken van routes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lelystad trekt routes weg en enkele charters wijken uit</li> <li>Low Cost Carriers worden niet aangetrokken</li> <li>Geen verbindingen met hubs</li> <li>Natuurlijke groei is onvoldoende om weggevallen routes te compenseren</li> <li>Minimum niveau van verkeer blijft actief</li> </ul>	<p>inspanning voor het aantrekken van routes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Meeste charter vluchten en routes blijven bestaan</li> <li>Touroperators blijven kiezen voor GAE</li> <li>Verkeersontwikkeling blijft natuurlijke trend volgen met vooral charterverkeer en beperkt lijnverkeer</li> <li>Risico op verlies van lijnverkeer</li> </ul>	<p>marketing activiteiten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Deze investering is gericht op een hub verbinding óf het aantrekken van LCC's</li> <li>Een hubverbinding verbindt de regio met lange-afstandsbestemmingen, terwijl de LCC's inspelen op de city-break markt (stedentrips)</li> </ul>	<p>volledige steun van aandeelhouders en de regio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hogere investeringen in routeontwikkeling en marketing</li> <li>Actieve rol voor GAE NV op gebied van airline marketing</li> <li>Ontwikkeling van een hubverbinding én opening van LCC markt, plus positieve ontwikkeling op de charter markt</li> </ul>
In 2026: 139.000 Passagiers	In 2026: 229.500 Passagiers	In 2026: 327.000 Passagiers	In 2026: 407.000 Passagiers

Bron: Lufthansa Consulting (2016)

Lufthansa Consulting concludeert dat wanneer de luchthaven voldoende middelen ter beschikking krijgt om routes te ontwikkelen en te ondersteunen het *moderate growth* scenario de meest reële verkeersprognose is. Indien er geen extra inspanningen worden geleverd om routes te ontwikkelen, zal waarschijnlijk een tendens ontstaan naar een ontwikkeling volgens het *negative growth* scenario.

### 3.3 Ontwikkeling luchthavens Lelystad en Twente

#### Lelystad Airport

Voorzien wordt dat in 2018 groot commercieel verkeer zal gaan vliegen vanaf Lelystad Airport en bij opening de concurrentie zal aangaan. Lufthansa Consulting heeft becijferd dat dit een effect zal hebben op 38,7% van het primaire marktgebied van de luchthaven. Het Ondernemingsplan Lelystad Airport<sup>27</sup> vermeldt dat Lelystad Airport bedoeld is om zoveel mogelijk het zogenaamde niet-mainport gebonden verkeer te accommoderen als overloop van Schiphol. Dit betreft vooral low cost en chartervluchten naar bestemmingen in Europa en rond de Middellandse Zee. In de eerste fase zal de infrastructuur worden ontwikkeld voor maximaal 10.000 vliegbewegingen en circa 1,5 miljoen passagiersbewegingen, waarbij rekening wordt gehouden met een uiteindelijke groei in fasen tot maximaal 45.000 vliegbewegingen en circa 6,7 miljoen passagiersbewegingen. Deze groei moet worden gerealiseerd door een excellente infrastructuur en een sterk pull-beleid met concurrerende tarieven en incentives voor 'first movers'. Volgens Lufthansa Consulting wordt Lelystad Airport daarmee een concurrent *met uitzondering van het hub feeder segment*. In het segment van de zomervakantie- en low cost vluchten zal de actieve pullstrategie van Lelystad ervoor zorgen dat de tarieven gaan dalen en een incentiveprogramma nodig is om het marktaandeel vast te houden en bestemmingen aan te trekken. Vooral in het chartersegment voorspelt Lufthansa Consulting het beëindigen van tussenlandingen en het risico bestaat dat de grootste maatschappij, Transavia, een aanzienlijk deel van het verkeer naar Lelystad verplaatst of mogelijk zelfs uitsluitend vanaf Lelystad gaat vliegen. Verwacht wordt dat andere chartermaatschappijen (zoals Corendon, TUI) het verlies daarvan gaan opvangen.

#### Twente Airport - Technology Base Twente

In 2003 besloot het Rijk tot sluiting van de voormalige vliegbasis Twente, waarna het militair gebruik op 1 januari 2008 is beëindigd. Om het verlies aan werkgelegenheid te compenseren, besloten de provincie Overijssel en de gemeente Enschede eind 2009 tot realisatie van een commerciële burgerluchthaven. Medio 2014 hebben de provincie Overijssel en de gemeente Enschede besloten deze inspanning te staken. Daarop is een commissie ingesteld die het volgende advies heeft uitgebracht: *“Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor «Advanced Materials and*

<sup>27</sup> Schiphol Groep, *Ondernemingsplan Lelystad Airport*, Amsterdam, maart 2014.

## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



**InterVISTAS**  
a company of Royal HaskoningDHV

*Manufacturing»: Technology Base Twente*”. De bestaande start- en landingsbaan wordt daarbij behouden als uniek bezit voor de Technology Base Twente, waarbij ook ruimte ontstaat voor bedrijvigheid gerelateerd aan de luchthaven (bijvoorbeeld activiteiten op het gebied van Maintenance, Repair en Overhaul: MRO) en voor General en Business Aviation<sup>28</sup>. Provinciale Staten van Overijssel en de gemeenteraad van Enschede hebben eind 2014 met dit advies ingestemd. Daarnaast zijn medio 2016 door de provincie Overijssel een gebiedsvisie<sup>29</sup> en ontwerp-luchthavenbesluit<sup>30</sup> vastgesteld die het kader bieden voor de ontwikkeling van Technology Base Twente en gebruik van de luchthaven op basis van 10.000 zweefvliegbewegingen en circa 20.000 vliegbewegingen. Met deze invulling ontwikkelt Twente Airport zich niet als concurrent.

---

<sup>28</sup> Advies Commissie van Wijzen, *Technology Base Twente*, Zwolle/Enschede, 30 oktober 2014.

<sup>29</sup> Provincie Overijssel, *Gebiedsvisie Technology Base Twente*, Zwolle, 19 april 2016.

<sup>30</sup> Provincie Overijssel, *Ontwerp-Luchthavenbesluit Twente Airport*, Zwolle, mei 2016.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



### HOOFDSTUK 4 – Luchthavenexploitatie

#### 4.1 Liquiditeitspositie van de vennootschap

Uit het Jaarverslag 2015 van GAE NV<sup>31</sup> blijkt dat het totaal aan liquide middelen van de vennootschap per 31-12-2015 een omvang heeft van circa € 7,1 miljoen. Vanuit het DBFM-contract gesloten ten aanzien van de baanverlenging is er sprake van een resterende verplichting aan aannemerscombinatie PASE van € 2,5 miljoen. Stratagem (2016) heeft op basis van de prognose van het verlies voor 2016 aangegeven te verwachten dat de vrije liquiditeit van de vennootschap eind 2016 zal uitkomen op € 3,1 miljoen. De meest recente verwachting van GAE NV gaat uit van een vrije liquiditeit eind 2016 van € 3,4 miljoen<sup>32</sup>. In 2015 heeft de Raad van Commissarissen de ondergrens qua liquiditeit vastgesteld op € 2,4 miljoen. Dit betreft het minimumniveau waarop de vennootschap nog kan voldoen aan haar korte termijn verplichtingen. Indien de gerealiseerde en begroote resultaten vergelijkbaar met 2015 en 2016 ook in de komende jaren worden bereikt, dan wordt in 2017 deze grens bereikt.

#### 4.2 Kern van de luchthavenexploitatie

Stratagem Strategic Research (Stratagem, 2016) heeft een analyse uitgevoerd naar het business model van GAE NV, kortweg bestaande uit het exploitatie-, service en bestuursmodel<sup>33</sup>. Daaruit blijkt dat GAE NV een aanhoudend jaarlijks tekort op de exploitatie van de luchthaven kent. Dit tekort ligt tussen de € 1,0 en 1,5 miljoen per jaar. Voor de nabije toekomst is geen verbetering te verwachten aangezien de luchthavengelden versterkt onder druk staan onder andere door de ontwikkeling van Lelystad Airport. Verlaging van de luchthaventarieven is nodig om vluchten en daarmee passagiers vast te houden en nieuwe vluchten, luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen aan te trekken. Er is op dit moment vanwege het gebrek aan operationele liquiditeit weinig ruimte voor GAE NV om met deze marktontwikkelingen mee te gaan. Ook ontbreekt de financiële ruimte voor noodzakelijke investeringen. Op korte termijn zijn investeringen nodig voor de huisvesting van de brandweer en de uitbreiding en verbetering van de passagiersterminal. Deze voldoen niet meer aan de eisen vanuit regelgeving en internationale standaarden. Ten slotte blijkt uit een benchmark met concurrerende luchthavens dat de luchthaven op dit moment veel duurder is dan haar concurrenten en blijkt sprake van een ongelijk speelveld als het gaat om bekostiging van diensten in het kader van beveiliging en luchtvaartveiligheid.

GAE NV wordt door de regionale overheden actief “op afstand” bestuurd. De dagelijkse uitvoering is in handen van het management van GAE NV. Toezicht wordt gehouden door de Raad van Commissarissen. Het sturingsbeleid is de afgelopen jaren vooral gefocust geweest op het beperken van het exploitatietekort en de realisatie van de baanverlenging. Op het gebied van marketing en ‘business development’ dient daardoor een duidelijke inhaalslag te worden gemaakt, waarmee de exploitant recentelijk is gestart ten aanzien van de lijndienst naar Kopenhagen. Het besturingsmodel geeft onvoldoende prikkels aan de exploitant om het maatschappelijke en economisch rendement van de luchthaveninfrastructuur te vergroten.

#### 4.3 Exploitatiescenario's

Uit het onderzoek van Stratagem blijkt dat de luchthaven efficiënt en doelmatig wordt beheerd en dat er geen direct voor de hand liggende reductie in operationele kosten mogelijk is. Dit komt door de structuur waarbij, ingegeven door regelgeving, de kosten voor 90% vast zijn en de inkomsten juist in hoge mate variabel. Daarbij komt dat naarmate de luchthaven minder verkeer heeft, de volatiliteit van de resultaten toeneemt en

<sup>31</sup> Groningen Airport Eelde NV, *Jaarverslag 2015*, Eelde, 2016.

<sup>32</sup> Groningen Airport Eelde NV, *Briefontwikkeling verkeer en vervoer en financieel resultaat*, 27 september 2016.

<sup>33</sup> Stratagem Strategic Research BV, *Analyse Businessmodel en Exploitatiescenario's*, Den Haag, augustus 2016.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



de kosten van de infrastructuur per passagiersbeweging hoog zijn door onderbenutting van de infrastructuur.

Om concurrerend te worden met andere luchthavens dient GAE NV haar luchthaventarieven substantieel te verlagen naar een marktconform tarief. Dit is alleen mogelijk als de aandeelhouders instemmen met het afdekken van toekomstige verliezen (zoals tot 2013 het beleid was), of structureel, zoals vele andere overheden dat doen, de kosten voor niet-economische diensten van algemeen belang ("NEDAB"), geheel of deels, buiten de exploitatie van de luchthaven houden. Deze NEDAB-kosten zijn volgens de Europese Commissie geen exploitatiekosten, maar kosten voor diensten van algemeen belang die behoren tot uitvoering van de taken van de overheid op het gebied van onder meer veiligheid. Het dekken van deze kosten is dan ook geen staatssteun, en het niet dekken van deze kosten geeft de luchthaven een concurrentienadeel.

Conform de vereisten van het Luchthavenbesluit is door Stratagem gekozen voor een analyse over een relatieve korte tijdshorizon van 10 jaar waardoor de gemaakte projecties redelijkerwijs uit kunnen gaan van bekend beleid en beperkte technologische ontwikkelingen.

Omdat over de toekomst geen zekerheid is te geven, zijn er volgens Stratagem twee beleidsalternatieven te onderscheiden indien gekozen wordt groot commercieel verkeer op de luchthaven te handhaven: *continueren* of *investeren*. Wanneer deze gekoppeld worden aan de scenario's van Lufthansa Consulting geeft dit een zestal scenario's voor de luchthavenexploitatie zoals in de onderstaande tabel weergegeven.

**Tabel 2 – Exploitatiescenario's met groot commercieel verkeer**

Continueren		Investeren			
Negative Growth	Status Quo	Negative Growth	Status Quo	Moderate Growth	Substantial Growth
2026: 139.000 Passagiers	2026: 229.500 Passagiers	2026: 139.000 Passagiers	2026: 229.500 Passagiers	2026: 327.000 Passagiers	2026: 407.000 Passagiers
Luchthaventarieven verlaagd	Luchthaventarieven verlaagd	Luchthaventarieven verlaagd	Luchthaventarieven verlaagd	Luchthaventarieven verlaagd	Luchthaventarieven verlaagd
Foreign Visitors Fonds: geen	Foreign Visitors Fonds: geen	Foreign Visitors Fonds: € 10 miljoen	Foreign Visitors Fonds: € 10 miljoen	Foreign Visitors Fonds: € 10 miljoen	Foreign Visitors Fonds: € 10 miljoen
Investerings:	Investerings:	Investerings:	Investerings:	Investerings:	Investerings:
<ul style="list-style-type: none"> <li>Renovatie brandweerkazerne € 1,5 miljoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renovatie brandweerkazerne € 1,5 miljoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nieuwbouw brandweerkazerne € 2,55 miljoen</li> <li>Upgrade terminal € 3,45 miljoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nieuwbouw brandweerkazerne € 2,55 miljoen</li> <li>Upgrade terminal € 3,45 miljoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nieuwbouw brandweerkazerne € 2,55 miljoen</li> <li>Upgrade terminal € 3,45 miljoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nieuwbouw brandweerkazerne € 2,55 miljoen</li> <li>Upgrade terminal € 3,45 miljoen</li> </ul>
NEDAB-bijdrage: geen	NEDAB-bijdrage: geen	NEDAB-bijdrage: € 27,5 miljoen	NEDAB-bijdrage: € 30 miljoen	NEDAB-bijdrage: € 30 miljoen <sup>34</sup>	NEDAB-bijdrage: € 30 miljoen
Cumulatief resultaat: -€ 27,4 miljoen (negatief)	Cumulatief resultaat: -€ 18 miljoen (negatief)	Cumulatief resultaat -€ 12,5 miljoen (negatief)	Cumulatief resultaat € 0 (break-even)	Cumulatief resultaat € 8 miljoen (positief)	Cumulatief resultaat € 14 miljoen (positief)

Bron: InterVISTAS op basis van Stratagem (2016)

<sup>34</sup> Stratagem merkt op dat bij groei van het passagiersverkeer op de luchthaven en een intensieve inzet van het management om te zoeken naar kostenverlagingen efficiëncywinsten moeten kunnen worden geboekt. Op basis daarvan kan de NEDAB-bijdrage in de groeiscenario's worden gemaximeerd op € 30 miljoen. Bij het scenario *moderate growth* gaat het om een besparing van circa € 3 miljoen en bij *substantial growth* om € 5,4 miljoen.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

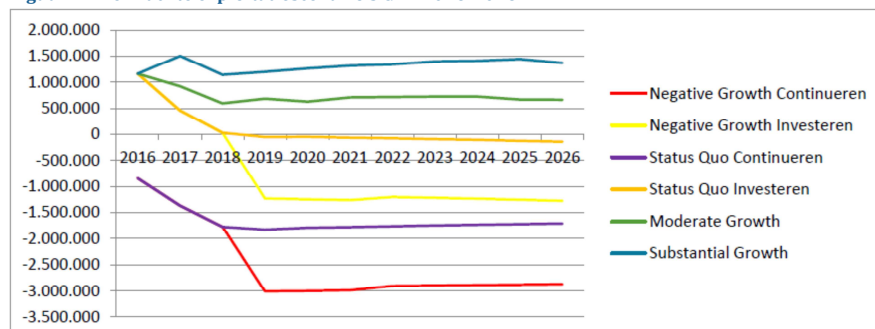


In beide beleidsalternatieven zijn de luchthaventarieven substantieel verlaagd naar een niveau vergelijkbaar met omliggende luchthavens. Deze tariefreducties komen ten laste van het exploitatieresultaat in het alternatief *continueren*. Bij het alternatief *investeren* worden NEDAB-kosten buiten de exploitatie gefinancierd. Ook is rekening gehouden met een aantal noodzakelijk investeringen om de luchthaveninfrastructuur op orde te brengen c.q. te houden. In de optie *continueren* is een verbouwing van de huidige brandweerkazerne nodig om deze weer te laten voldoen aan de wettelijke minimumeisen op het gebied van brandveiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden. Hiervoor is € 1,5 miljoen begroot en wordt er verder niet geïnvesteerd.

In de optie *investeren* krijgt de brandweer een geheel nieuw onderkomen op een beter gelegen locatie, waardoor additionele operationele efficiencyvoordelen kunnen worden bereikt. De kosten hiervan zijn begroot op € 2,55 miljoen (dit zijn NEDAB kosten). Daarnaast is uit onderzoek gebleken dat de huidige terminal niet aan de IATA-richtlijnen voldoet voor de afhandeling van het vliegverkeer in de piekuren. Een upgrade in de vorm van uitbreiding van de capaciteit en kwaliteitsverbetering zijn noodzakelijk om een aantrekkelijk product te kunnen bieden aan luchtvaartmaatschappijen. De nodige investeringen zijn op € 3,45 miljoen geraamd.

Daarnaast heeft Lufthansa Consulting nadrukkelijk aanbevolen om een fonds op te zetten voor het ontwikkelen en behouden van routes. Daarbij is een richtbedrag meegegeven van afgerond circa € 1 tot 2,5 miljoen per jaar. In het beleidsalternatief *investeren* is daarom voorzien in een publieke investering van € 10 miljoen<sup>35</sup> in een 'Foreign Visitors Fonds' voornamelijk bedoeld om zakelijk en recreatief inkomend verkeer naar Noord-Nederland te stimuleren en routemarketing te ondersteunen. Dit instrument draagt tevens bij aan vergroting van marktregie. Hoewel het fonds primair bedoeld is om de ontwikkeling van verbindingen vanaf de luchthaven te ondersteunen, is het doelbereik van het fonds verbreed door deze los te koppelen van de exploitatie van de luchthaven. Hierdoor wordt het ook mogelijk andere publieke en private partijen mee te laten investeren in de bereikbaarheid van het Noorden. Het fonds krijgt daarmee een revolverend karakter met een maximale multiplier voor Noord-Nederland. De elementen in het alternatief *investeren* hebben een verbindend karakter en betreffen maatregelen die alleen wanneer zij samen worden uitgevoerd het beoogde effect kunnen bereiken. In de figuur hieronder zijn de exploitatiescenario's voor GAE weergegeven.

Figuur 2 - Verwachte exploitatiescenario's GAE 2016-2026



Bron: Stratagem (2016)

Nota Bene: hier is gemodelleerd vanaf 2016 omdat slechts t/m 2015 gerealiseerde exploitatiecijfers beschikbaar waren.

<sup>35</sup> De hoogte van het bedrag is onder meer afhankelijk van het aantal te ondersteunen routes. Een inschatting is gemaakt van het minimumbedrag dat nodig zal zijn om de beoogde groei aan te jagen.



## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



Figuur 2 laat zien dat de exploitatiescenario's in het beleidsalternatief *continueren* leiden tot een blijvend exploitatieverlies en dat een aanzienlijke structurele bijdrage van de aandeelhouders noodzakelijk blijft om de continuïteit van de luchthaven te borgen. Dit betreft niet alleen de exploitatie, maar ook eventuele toekomstige investeringen. In het beleidsalternatief *investeren* leidt verdere groei van het passagiersverkeer tot positieve kasstromen, waarbij de exploitatie van de luchthaven winstgevend wordt en er voldoende liquiditeit wordt gegenereerd om de operationele investeringen die nodig zijn te bekostigen en om een duurzame reservepositie op te bouwen. Afhankelijk van de mate van groei van het passagiersverkeer en de ontwikkeling van de tarieven wordt verwacht dat de luchthavenexploitant op deze wijze in staat wordt gesteld op termijn een deel van de NEDAB-kosten weer uit eigen middelen af te toppen. Ten slotte zal, gezien de marktverbreiding binnen het alternatief *investeren*, de exploitatie ook minder afhankelijk worden van externe schokken.

Stratagem heeft ten slotte een exploitatieraming gemaakt voor het beleidsalternatief *afbouwen*, waarbij GAE NV wordt opgeheven<sup>36</sup> en alleen klein recreatief en maatschappelijk verkeer overblijft. In dit alternatief wordt de exploitatie van de luchthaven voor 10 jaar afgekocht, waarbij een tekort is geraamd van circa € 200.000 per jaar. Bij de ontwikkeling van dit alternatief is qua organisatie een benchmark gemaakt met luchthavens als Seppe Airport en Teuge Airport, waarbij is aangenomen dat GAE geen significante nieuwe opbrengsten kan genereren na het vertrek van het groot commercieel verkeer. De conclusie hier is dat een maatschappelijk-recreatieve luchthaven zonder groot commercieel verkeer niet per definitie een positieve exploitatie draait.

### 4.4 Risico's

#### Marktontwikkelingen

In een dunbevolkt achterland met nabije concurrenten (zoals Schiphol en Lelystad) is de afhankelijkheid van enkele klanten groot. Het exploitatiebeeld en de winstgevendheid kan daardoor sterk fluctueren, afhankelijk van de beslissing van een luchtvaartmaatschappij om meer of minder vluchten uit te voeren. Dit geeft een inherente onzekerheid aan de prognoses van Lufthansa Consulting en Stratagem. Daarnaast zien we dat naast het internationale treinvervoer ook het internationale busvervoer (bijv. FlixBus) steeds meer een concurrent wordt van de luchtvaart vooral als het gaat om stedentrips. Ook is hierdoor in Nederland een goedkoop alternatief ontstaan voor de trein en de auto om het vervoer van en naar luchthavens te bekostigen.

#### Beleidswijzigingen

Vanuit het oogmerk dat meer dan 60% van de regionale luchthavens in Europa verliesgevend is, staat de Europese Commissie voor de kleinere luchthavens met minder dan 1 miljoen passagiers enige financiële ondersteuning toe vanwege het belang voor de sociale cohesie en economische ontwikkeling die de luchtvaart genereert. Er is echter geen garantie dat de Europese Commissie haar beleid de komende jaren niet ten nadele van de regionale luchthavens aanscherpt. Ook kan het Rijk besluiten de lasten van centrale overheidsdiensten, zoals luchtverkeersleiding, te verhalen op de regionale luchthavens of overgaan tot de invoering van een ecotaks, hetgeen nadelig uitwerkt op de verkeersvolumes en dus de exploitatie.

#### Politieke onrust en instabiliteit

Incidentele gebeurtenissen kunnen leiden tot het tijdelijk beëindigen van vluchten op bepaalde bestemmingen, waarbij het vooral gaat om politieke instabiliteit of onveilige situaties. Door de toegenomen terreurdreiging hebben luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld besloten om niet meer te vliegen op traditionele vakantiebestemmingen in Egypte. Het vluchtelingenprobleem in Griekenland heeft geleid tot het tijdelijk schrappen van Kos als bestemming en de politieke onrust in Turkije tot het schrappen van Bodrum.

<sup>36</sup> In het alternatief *afbouwen* is de huidige beheersvorm niet meer nodig en zal de NV worden ontbonden en zullen de resterende verplichtingen waar nodig worden afgekocht. De aandeelhouders beëindigen hun deelneming in de huidige NV.

## HOOFDSTUK 5 – Toegevoegde waarde voor het Noorden

### 5.1 Maatschappelijke effecten van een regionale luchthaven

In 2009 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving in een uitgebrachte publicatie over regionale luchthavens diverse maatschappelijke effecten beschreven die samenhangen met de ontwikkeling daarvan<sup>37</sup>. Zo is de belangrijkste maatschappelijke meerwaarde van vliegen gelegen in de betekenis ervan voor de reiziger. Door het aanbod van reismogelijkheden kan de consument op vakantie, vrienden of familiebezoeken. De zakenreiziger kan zijn klanten benaderen, de wetenschapper naar een congres en de bestuurder naar internationale vergaderingen. De toegenomen reismogelijkheden vormen een belangrijke sociale toegevoegde waarde voor de regio. De door concurrentie dalende tarieven maken vliegen voor een steeds grotere groep Nederlanders bereikbaar, waardoor dit maatschappelijk effect verder wordt versterkt.

Regionale luchthavens dragen daarnaast in belangrijke mate bij aan de werkgelegenheid (direct en indirect) en aan de versterking van het regionale vestigingsklimaat door te zorgen voor een extra pullfactor voor mensen of bedrijven om zich in de regio te vestigen. Dit katalysatoreffect komt voort uit de bijdrage van de luchthaven aan de internationale connectiviteit van de regio<sup>38</sup>. Ook de mogelijkheden voor inkomend toerisme kunnen zorgen voor additionele bestedingseffecten, wanneer er sprake is van landschappelijke of cultureel-toeristisch aantrekkelijke gebieden. Ten slotte bieden zijn luchthavens ook vaak van maatschappelijk toegevoegde waarde door plaats te bieden aan activiteiten die een maatschappelijke behoefte faciliteren, zoals de uitvoering van donorvluchten en de opleiding van piloten.

Luchtvaart brengt echter ook negatieve aspecten met zich mee. Geluidshinder wordt door de omwonenden als het belangrijkste negatieve aspect ervaren, maar ook milieuemissies en verstoring spelen een rol. De mate daarvan is afhankelijk van de ligging en de hoeveelheid verkeer en bepaalt de ontwikkelingsmogelijkheden van een luchthaven. Daarnaast brengt een luchthaven ruimtebeslag met zich mee. Naast het directe ruimtebeslag, zoals gepaard gaat met elke economische activiteit of verkeersmiddel, is er in de naaste omgeving ook het indirecte ruimtebeslag vanwege de geluidszones en hoogtebeperkingen.

### 5.2 Overige bemande luchtvaart: general aviation

De luchthaven faciliteert diverse vormen van *general aviation* (GA). In de door Stratagem uitgewerkte exploitatiescenario's is uitgegaan van een volume aan GA van ruim 20.000 vliegbewegingen, waarvan circa 50% bestaat uit lesvluchten. Verder bevat deze categorie klein zakelijk verkeer, maatschappelijk verkeer (bijv. medische vluchten) en recreatief verkeer. Vanwege de conjunctuurgevoeligheid van het segment GA is het aantal vliegbewegingen in de ontwikkelingsprognose constant gehouden. Stratagem geeft aan dat het aantal bewegingen vanuit de GA sinds 2009 fors is gedaald, voornamelijk als gevolg van de economische crisis en het faillissement in 2014 van Stella Aviation en de Dutch Flight Academy als aanbieders van pilotenopleidingen. Daarnaast spelen ook het overaanbod in Nederland en problemen met de financiering van de opleidingen een rol.

#### **Ontwikkeling van general aviation in Nederland**

De potentiële ontwikkeling van het segment GA is getoetst aan de ontwikkeling van het segment in Nederland. Buck Consultants (BCI, 2015)<sup>39</sup> heeft voor het ministerie van I&M de economische betekenis van GA in Nederland in beeld gebracht en kansen voor regionale luchthavens. Zij voorziet binnen de GA vooral

<sup>37</sup> Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), *Regionale luchthavens en economie*, Den Haag/Bilthoven, 2009.

<sup>38</sup> Zie ook Airport Council International, *The Economic Impact of European Airports*, Brussel, 2015.

<sup>39</sup> Buck Consultants International (BCI), *Economische betekenis van General Aviation in Nederland*, Nijmegen, 25 maart 2015.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



kansen vanuit de MRO-markt (Maintenance, Repair, Overhaul), met name op het gebied van de business aviation. Voor de recreatieve en zakelijke markt wordt een redelijk stabiel beeld verwacht. Recreatief en zakelijk vliegen betreft met name regionale markten waarbij regio-specifieke factoren een rol spelen. Voor de luchthavens die geen onderdeel uitmaken van de Schiphol Groep kan een kleine groei ontstaan door de verplaatsing van GA-vluchten vanaf voornamelijk Lelystad Airport. Specifiek voor het lescluster wordt door BCI aangegeven dat het lescluster in Nederland kan profiteren van de groei van het aantal vliegtuigen dat op middellange termijn voorspeld wordt in de prognoses van Airbus en Boeing.

### General aviation op Groningen Airport Eelde

Berenschot Consulting (2016)<sup>40</sup> heeft binnen haar studie naar de maatschappelijke meerwaarde van de luchthaven in beeld gebracht welke mogelijkheden vanuit de markt worden gezien als het gaat om de ontwikkeling binnen het segment general aviation. Daarnaast heeft de NOM in gesprekken met marktpartijen diverse groeimogelijkheden verkend. Het betreft:

- Lesvluchten: de KLM Flight Academy verwacht op termijn een herstel van het aantal lesbewegingen ten opzichte van 2015. Eventueel uit te breiden met vlieg simulatie. Dit ter versterking van de functie als nationaal opleidingscentrum voor verkeersvliegers.
- Business aviation: business vluchten worden momenteel aangeboden door Air Charters Europe en Winged-Dutchmen Aero Service. Verdere groei mogelijk gekoppeld aan grootschalige sportevenementen, bijvoorbeeld Sportclubs, de TT, Festivals, etc. IFR-luchtverkeersleiding en mogelijkheid om te vliegen in de dagranden is van belang.
- Maintenance, Repair, Overhaul en Dealerservice: General Enterprises BV is importeur en dealer van Cirrus-vliegtuigen. Daarnaast voert zij het onderhoud uit voor circa 200 toestellen voor klanten in Europa en het Midden-Oosten. Ook is General Enterprises al jaren het onderhoudsbedrijf voor de KLM Flight Academy en recent, JetLounge met haar Eclipse. Vliegtuigdealer JetLounge is sinds april 2016 op de luchthaven gevestigd en richt zich onder meer op de verkoop van Eclipse-toestellen voor de zakelijke markt in Noordwest Europa.
- Health & Security: vanaf 1 oktober 2016 stationeert UMCG Ambulancezorg haar Mobiel Medisch Team (traumaheli) op de luchthaven. Daarnaast worden ook donorvluchten uitgevoerd vanaf GAE. Het UMCG heeft aangegeven samen met de regio plannen te willen ontwikkelen op het gebied van veiligheid, calamiteiten en ambulante zorg. De beveiligde omgeving van de luchthaven vormt hiervoor de basis.
- Verplaatsing vluchten Lelystad Airport: door de overloop van vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport is daar steeds minder ruimte voor GA. Een beperkt deel van deze vluchten zou op GAE terecht kunnen komen.
- Luchtvracht: op grond van in het verleden uitgevoerde analyses en het actuele beeld van de markt wordt voor de traditionele luchtvrachtmarkt weinig tot geen groeipotentieel voorzien. DSV Luchtvracht is als expediteur op de luchthaven gevestigd.
- Recreatieve en overige (maatschappelijke) vluchten: voor dit segment, waarbinnen onder meer de activiteiten van de Northern Netherlands Aero Club (NNAC) en Skyline Aviation BV vallen, wordt een stabiel ontwikkelingsbeeld voorzien.

Op basis van het voorgaande vormt het volume van 20.000 vliegbewegingen binnen het GA-segment een reële conservatieve inschatting, waarbij ten opzichte van 2015 een bescheiden groei is voorzien. Deze groei draagt bij aan een versterking van de maatschappelijke en werkgelegenheidsfunctie van de luchthaven.

### 5.3 Inzet van onbemande vliegtuigen

In toenemende mate wordt er gebruik gemaakt van onbemande vliegtuigen, ook wel aangeduid als drones of Remote Piloted Aircrafts (RPA). In 2015 heeft het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum

<sup>40</sup> Berenschot Consulting, *Groningen Airport Eelde – Onderzoek naar maatschappelijke en economische meerwaarde*, Utrecht, mei 2016.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



(WODC) van het ministerie van Veiligheid en Justitie onderzoek<sup>41</sup> gedaan naar de potentie van drones. Daaruit blijkt dat de productie en ontwikkeling van drones een groot economisch potentieel voor Nederland vormen. Volgens BCI (2015) is zowel het recreatief als het professioneel gebruik van onbemande vliegtuigen sterk gegroeid. Het betreft een nieuwe economische sector waarbinnen het aantal bedrijven exponentieel is toegenomen, blijkend onder meer uit de groei van het aantal leden dat is aangesloten bij brancheorganisatie DARPAS. De markt bevindt zich nog in de beginfase met veel startups, waarbij behoefte is aan testfaciliteiten die nu nog beperkt worden geaccomodeerd. Groei van de sector is verbonden aan toepassingen in andere sectoren, zoals onderhoudsinspectie van chemische installaties en vastgoedobjecten, inmeten van kadastrale gebieden, beveiliging van terreinen, hulpdiensten, landbouwinspecties en logistieke pakketdiensten.

### Onbemande vliegtuigen op Groningen Airport Eelde

De voormalige staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft medio 2015 de optie geponereerd om een testcentrum voor drones te ontwikkelen op Groningen Airport Eelde en inmiddels is er ook vanuit de markt interesse voor een dergelijke ontwikkeling. Kansen worden daarbij vooral gezien op het gebied van maatschappelijke vluchten (inspectie, ambulante transport, etc.) en de verzorging van regionaal pakketvervoer (zie ook Berenschot 2016). Op grond van de huidige regelgeving<sup>42</sup> is het beroepsmatig vliegen met drones in principe niet toegestaan in het gecontroleerde luchtruim (CTR) van Eelde en voorsnog dient te worden gevlogen binnen het zicht van de piloot. De basis hiervoor vormt het belang van het garanderen van de vliegveiligheid. Evenwel gaan de ontwikkelingen in deze sector snel en vindt voortdurend aanpassing van de regelgeving plaats. In dat kader zou in overleg met het Rijk en in het bijzonder de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) kunnen worden verkend of en onder welke voorwaarden er mogelijkheden zijn om in de toekomst met drones beroepsmatig te vliegen binnen het CTR van Eelde, aansluitend op andere activiteiten op of in de omgeving van de luchthaven. Vanwege de onzekerheid van de mogelijkheden en de verwachte geringe bijdrage aan de luchthavenexploitatie is dit segment in de prognose van de luchthavenexploitatie niet meegenomen.

## 5.4 De luchthaven als schakel in de noordelijke economie

Berenschot Consulting (2016) heeft een kwalitatief onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop de luchthaven, aanvullend op de transferfunctie voor passagiers, een bijdrage levert of zou kunnen leveren aan de economie van het Noorden en de maatschappelijke opgaven waaraan door Noord-Nederland wordt gewerkt. Daarbij concludeert Berenschot dat de luchthaven intrinsieke waarde heeft voor de regio en dat met een gezamenlijke aanpak de reeds bestaande economische en maatschappelijke meerwaarde verder kan worden vergroot. Op dit moment is het aanbod van zakelijke vluchten (nog) beperkt, evenals de bijdrage aan innovatie en de rol als standplaats voor hulpdiensten. Het opleidingscentrum heeft potentieel dankzij de luchtverkeersleiding maar verliest de laatste jaren in betekenis. De luchthaven heeft volgens Berenschot ten principale dat wat nodig is maar heeft haar potentieel nog niet weten te benutten. Een duidelijke visie, regie en lange termijn commitment voor wat de betreft de ontwikkeling van de luchthavenfunctie van aandeelhouders en andere betrokken partijen is nodig om de economische en maatschappelijke kansen te realiseren<sup>43</sup>.

### Thematische ontwikkelfocus

Op basis van de uitgevoerde analyse, waaronder gesprekken met marktpartijen, wordt door Berenschot geadviseerd om de ontwikkeling van de luchthaven, in aanvulling op de transferfunctie, te focussen op vier

<sup>41</sup> Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC), *Een verkennend onderzoek naar gebruik van onbemande vliegtuigen*, Den Haag, 2015.

<sup>42</sup> Regeling op afstand bestuurbare luchtvaartuigen, Staatscourant 2015-12034.

<sup>43</sup> De bevindingen van Berenschot Consulting zijn gelijklopend aan die van Lufthansa Consulting. Evenwel heeft het commitment voor de lange termijn hier betrekking op de luchthavenfunctie en niet per se Groningen Airport Eelde NV als vennootschap.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



kansrijke thema's die aansluiten bij de sterke punten van het Noorden en de maatschappelijke en economische opgaven die in de regio geïdentificeerd en herkend worden:

- **Energie & Duurzaamheid:** de luchthaven fungeert als testlocatie voor duurzame technologie, waarbij wordt samengewerkt met het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en binnen het door GAE NV opgerichte Europese samenwerkingsverband van luchthavens 'Green Sustainable Airports'. Dit heeft in 2013 geleid tot een duurzame aanleg van de verlengde start- en landingsbaan en de toepassing van een innovatief LED-verlichtingssysteem. Ook is door GAE gewerkt aan verlaging van emissies en benodigde brandstof door toepassing van glijvluchten. Ten slotte wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een energielandgoed op de luchthaven met als belangrijke kern de ontwikkeling van een zonnepark door Groenleven Zonneparken Nederland. De luchthaven zou zich verder kunnen ontwikkelen als showcase voor duurzaamheid in samenwerking met Energy Valley. Naast economisch potentieel draagt deze ontwikkeling ook bij aan vermindering van de omgevingsbelasting.
- **Health:** vanaf 1 oktober 2016 zal de traumaheli van het UMCG gevestigd zijn op de luchthaven. Het UMCG heeft aangegeven samen met de regio plannen te willen ontwikkelen voor de realisatie van een cluster op het gebied van veiligheid, calamiteiten en ambulante zorg. Daarbij dient aansluiting te worden gezocht met het regionale health cluster in Groningen zodat meerwaarde ontstaat.
- **Inbound toerisme:** inkomend toerisme biedt kansen, zowel in termen van de luchthavenexploitatie als de economische spin-off voor de regio. Uitbreiding van de pullfactor van de regio kan ontstaan door gecoördineerde inzet op regiomarketing en -branding in het buitenland en een betere koppeling van bestaande evenementen aan de luchthaven. Regie vanuit de regio is hiervoor vereist.
- **Toepaste innovatie:** dit thema is vooral kansrijk als ondersteuning aan de drie andere thema's. Een goed voorbeeld is de samenwerking met het NLR op het gebied van luchtverkeersleiding op afstand. De aanwezige ruimte in de lucht en op de grond in combinatie met de hoge veiligheidseisen maken de luchthaven een ideale plaats voor vormen van toegepaste innovatie. Om die kansen te benutten is onder leiding van de Hanzehogeschool in 2014 het Living Lab Groningen Airport Eelde opgericht.

De door Berenschot geadviseerde foci sluiten in hoofdpijnen aan op de ambities zoals geformuleerd in de door de provincie Drenthe en gemeente Tynaarlo in 2014 vastgestelde Ontwikkelvisie Luchthavenomgeving Groningen Airport Eelde<sup>44</sup>.

### Belang van de luchthaven volgens noordelijke bedrijven en instanties

Met de NOM en VNO-NCW Noord zijn bedrijven en kennisinstellingen van mening<sup>45</sup> dat GAE als regionale luchthaven met een internationaal bestemmingsnetwerk belangrijk is voor de economische ontwikkeling van de regio. Het verdwijnen van de luchthaven en/of haar rol in de internationale bereikbaarheid remt de ontwikkelingspotentie en zal de regio op achterstand zetten. Deze positieve houding vanuit de regio is een extra stimulans om bestaande zaken te versterken en nieuwe activiteiten aan te jagen. De wens en ideeën zijn er. Het ontbreekt, in zijn algemeenheid, niet aan de wil om mee te helpen en (deel)verantwoordelijkheid te dragen, ook in financiële zin. Dat de NOM daarbij een regierol wil nemen is ook positief.

## 5.5 Maatschappelijke kosten en baten

ECORYS (2016) heeft in samenwerking met Adecs Airinfra BV een maatschappelijke kosten-batenanalyse<sup>46</sup> (MKBA) uitgewerkt op basis van de resultaten van Lufthansa (2016) en Stratagem (2016). Daarbij zijn de volgende 'projectalternatieven' uitgewerkt:

<sup>44</sup> Provincie Drenthe & Gemeente Tynaarlo, *Ontwikkelvisie Luchthavenomgeving Groningen Airport Eelde, Assen/Vries*, april 2014.

<sup>45</sup> NOM & VNO-NCW Noord, *Ondernemersconsultatie Groningen Airport Eelde*, Groningen, augustus 2016.

<sup>46</sup> ECORYS Nederland BV, *MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde*, Rotterdam, september 2016

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

1. Continueren van de luchthaven: dit alternatief behelst het instant houden van de huidige activiteiten op Groningen Airport Eelde conform de huidige situatie<sup>47</sup>;
2. Afbouwen van de luchthaven: Groningen Airport Eelde heeft slechts een vliegveldfunctie voor maatschappelijk verkeer en in beperkte mate voor general aviation. Commercieel verkeer en de IFR-luchtverkeersleiding vervallen in dit alternatief;
3. Investeren in de luchthaven: investeringen en doorontwikkeling van de commerciële functie van de luchthaven.

**Tabel 3 – Kenmerken en effecten projectalternatieven MKBA**

Afbouwen	Continueren	Investeren
General Aviation	Status Quo	Substantial Growth
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen commercieel verkeer</li> <li>• GA: geen vliegschool. Wel maatschappelijk verkeer,</li> <li>• Overig GA verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GA: lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer</li> <li>• Commercieel verkeer</li> <li>• Minimale investering in brandweerkazerne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GA: lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer</li> <li>• Investeren in brandweerkazerne, terminal en Foreign Visitors Fonds</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026: geen passagiers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026: 229.000 passagiers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026: 407.000 passagiers</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto werkgelegenheidsverlies Noorden: 138 arbeidsplaatsen (fte)*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Referentie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto werkgelegenheidswinst Noorden: 75 tot 136 arbeidsplaatsen (fte)*</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• MKBA: negatief € 89 miljoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Referentie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MKBA: positief € 53 miljoen</li> </ul>

Bron: InterVISTAS op basis van ECORYS (2016)

\* Dit is exclusief indirecte voorwaartse werkgelegenheid van 248 arbeidsplaatsen (fte) negatief bij 'afbouwen' en maximaal 221 arbeidsplaatsen (fte) bij 'investeren'

Als gevoeligheidsanalyses heeft Ecorys de scenario's *negative growth* (negatief € 50 miljoen) en *moderate growth* (positief € 30 miljoen) doorgerekend. Opgemerkt dient te worden dat de belangrijkste effecten worden verklaard door de relatieve exploitatieresultaten, de reistijdlaten en de bijdragen in NEDAB-kosten en in mindere mate door werkgelegenheid en investeringen. In de MKBA zijn geen additionele effecten opgenomen gebaseerd op inkomend toeristisch en zakelijk verkeer vanuit het voorzichtigheidsprincipe. Op basis van de uitgevoerde analyse trekt ECORYS de volgende conclusies:

- *Afbouwen* leidt tot een netto welvaartsverlies. Het alternatief gaat gepaard met het beëindigen van de commerciële grote luchtvaart per 2017, waardoor een groot deel van de inkomsten wordt misgelopen. Het alternatief kent significante eenmalige kosten, onder andere voor de afkoop van de lopende contracten en de afvloeiing van het grootste deel van het personeelsbestand. Er is sprake van een reistijdverlies voor passagiers in Noord-Nederland, die dan via een alternatieve luchthaven moeten reizen, gelegen verder weg dan Groningen Airport Eelde. Tevens betekent afbouwen een verlies van niet alleen directe maar ook indirecte werkgelegenheid. Hier tegenover staat een afname van geluidhinder en emissies. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het geval van het negatieve groeiscenario van Lufthansa (dus afname van het huidige aantal passagiers) dat deze conclusies blijven staan en er sprake is van een welvaartsverlies;
- *Investeren* leidt tot een netto welvaartswinst. Het alternatief betreft een uitgebreidere investering van de brandweerkazerne, uitbreiding van de terminal en het Foreign Visitors Fund (FVF). Tevens worden de kosten van NEDAB niet meer gedragen door de luchthaven, maar komt er een bijdrage van derden. Er treden positieve reistijd en –afstandseffecten voor passagiers op, alsmede een groei van de werkgelegenheid. Een toename van het aantal passagiers tot een positief effect op de exploitatie van de luchthaven. Deze positieve effecten overtreffen de negatieve effecten van een

<sup>47</sup> Dit alternatief vormt tevens het uitgangspunt of nul alternatief voor de MKBA.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**

a company of Royal HaskoningDHV

dergelijke toename van vluchten en passagiers in termen van geluidhinder, emissies en investeringskosten samen.

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het geval van het minder sterke passagiersgroei een aantal van minimaal 100.000 passagiersbewegingen noodzakelijk is om een netto welvaartswinst te realiseren conform het *moderate growth* scenario. Dit lijkt bij het continueren van de marketing inspanningen, zeker sinds de komst van de tweedagelijkse lijndienst naar Kopenhagen per september 2016, sterk haalbaar.

### Toegevoegde waarde: werkgelegenheid, reistijdboten en effect vestigingsklimaat

De toegevoegde waarde van de luchthaven bestaat in belangrijke mate uit haar bijdrage aan de werkgelegenheid, de reistijdboten en het effect op het vestigingsklimaat. Zo blijkt uit de MKBA dat de luchthaven in 2015 goed was voor 230 banen ofwel circa 185 FTE. Tabel 4 laat het netto werkgelegenheidseffect per beleidsoptie zien. Bij 'continueren' is hier uitgegaan van *negative growth* op basis van het advies van Lufthansa (2016).

**Tabel 4 – Werkgelegenheidseffecten beleidsalternatieven**

Afbouwen	Continueren	Investeren
General Aviation	Negative growth	Moderate of Substantial Growth
• Netto werkgelegenheidsverlies Noorden 138 arbeidsplaatsen (fte)*	• Netto werkgelegenheidsverlies Noorden: 69 arbeidsplaatsen (fte)*	• Netto werkgelegenheidswinst Noorden: 75 tot 136 arbeidsplaatsen (fte)*

Bron: InterVISTAS op basis van ECORYS (2016)

\* Dit is exclusief indirecte voorwaartse werkgelegenheid van 248 arbeidsplaatsen (fte) negatief bij 'afbouwen' en maximaal 221 arbeidsplaatsen (fte) bij 'investeren'

Reistijdboten kunnen worden gezien als een mate van productiviteitswinst. Natuurlijk maakt het daarbij verschil of er sprake is van reistijdefecten voor recreatieve of zakelijke passagiers. Aangenomen kan worden dat chartervluchten (ongeregelde vluchten) geen passagiers met een zakelijk reismotief faciliteren. In de MKBA is op basis van actuele marktgegevens verondersteld dat 20% van de reizigers op het lijnverkeer een zakelijk reismotief heeft. In tabel 5 is dit uitgewerkt per verkeersscenario.

**Tabel 5 – Passagiersbewegingen per verkeersscenario op basis van catchment area**

	Negative growth	Status Quo	Moderate Growth	Substantial Growth
Ongeregelde vluchten (charters)	• 138.000	• 174.000	• 174.000	• 174.000
Geregelde vluchten	• 0	• 55.500	• 153.000	• 233.000
Waarvan zakelijk (20%)	• 0	• 11.000	• 31.000	• 47.000
Totaal	• 138.000	• 229.500	• 327.000	• 407.000

Bron: InterVISTAS op basis van Lufthansa (2016), afgeronde aantallen. Geen rekening gehouden met inkomend verkeer

In het scenario 'moderate growth' is dus sprake van 31.000 zakelijke bewegingen en dus 15.500 zakelijke reizigers. Uit de tabel blijkt dat bij groei van het passagiersverkeer het aantal zakelijke reizigers toeneemt en daarmee dus ook de betekenis van de reistijdboten voor de regio. Gezien de verbinding met minimaal één hub (bijv. Kopenhagen) welke onderdeel vormt van de beide groeiscenario's is een verwachte toename van het aantal zakelijke reizigers reëel.

Van de groei van het passagiersverkeer en het ontstaan van meer aantrekkelijke zakelijke verbindingen mag tevens een positief effect op het vestigingsklimaat worden verwacht. Daarnaast mogen positieve effecten worden verwacht voor de regio als het gaat om bestedingen die gepaard gaan met de toename van inkomend verkeer. Het afbouwen van de luchthaven naar een recreatieluchthaven zal een negatief sorteren op het vestigingsklimaat vanwege het geheel verdwijnen van het commerciële vliegverkeer.

24



## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

### HOOFDSTUK 6 – Beleidsalternatieven

Op basis van een beoordeling de onderliggende analyses en conclusies van de uitgevoerde onderzoeken en adviezen is door InterVISTAS een aantal onderscheidende beleidsalternatieven in kaart gebracht:

- **Beleidsalternatief 'Afbouwen – Recreatief en maatschappelijk verkeer'**. Hierbij wordt het groot commercieel verkeer afgebouwd, verdwijnt het lesverkeer en wordt de bestaande vennootschap opgeheven. In het kader van nuttige bestemming van de bestaande infrastructuur, blijft de luchthaven in eerste instantie als voorziening open voor recreatieve en maatschappelijke doeleinden. Het accent ligt daarbij op maatschappelijke vluchten, business jets, klein gemotoriseerd verkeer, parachutespringen en zweefvliegen. Ook zou dit alternatief kunnen leiden tot algehele sluiting van de luchthaven als voorziening wanneer daar overeenstemming over wordt bereikt met het Rijk en tussen de aandeelhouders onderling. De maatschappelijke verliezen ten opzichte van de huidige situatie zijn hoog: € 89 miljoen en een netto verlies van 138 (incl. indirect voorwaarts 248) arbeidsplaatsen (fte) voor het Noorden. Dit beleidsalternatief vraagt om een financiële dekking van minimaal € 7,6 miljoen voor een eenmalige afkoop van verplichtingen en daarna jaarlijks ca. € 200.000 voor het dekken van jaarlijkse te verwachten exploitatieverliezen. Bij een sluiting van de luchthaven zullen additionele kosten gerekend moeten worden voor de herbestemming en inrichting van de ca. 200 hectare terrein.
- **Beleidsalternatief 'Continueren – Vakantievertrekluchthaven'**. Hierbij wordt aanvullend op maatschappelijke vluchten, business jets, klein gemotoriseerd verkeer en lesverkeer ingezet op het zoveel mogelijk behouden van marktaandeel in het charterverkeer in de zomer en mogelijk een beperkt aanbod van lijnverbindingen. Dit in aanvulling op het aanbod van bestemmingen vanaf Lelystad Airport. De aandeelhouders beperken zich tot strikt noodzakelijke investeringen en afdekken van de exploitatietekorten. De maatschappelijke verliezen ten opzichte van de huidige situatie zijn in totaal € 51 miljoen. Dit beleidsalternatief vraagt om een financiële dekking van gemiddeld € 2,7 miljoen per jaar. De exploitatie blijft structureel verliesgevend.
- **Beleidsalternatief 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden'**. In deze variant wordt de verkeersontwikkeling op de luchthaven actief ondersteund en gestimuleerd. Het accent ligt op het verbinden van de luchthaven met internationale hubs, het faciliteren van city breaks (stedentrips) en inkomend toerisme, aanvullend op en deels in concurrentie met Lelystad Airport. De aandeelhouders financieren de noodzakelijke capaciteitsinvesteringen, en dragen zorg voor de financiering van een routeontwikkelingsfonds ("Foreign Visitors Fund") en zijn actief betrokken bij het bevorderen van activiteiten op en rondom de luchthaven. Ook dekken de regionale overheden, zoals ook andere overheden dat doen, de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang ("NEDAB"). In dit scenario wordt een groei voorzien van circa 100.000 tot 200.000 passagiersbewegingen, neemt de maatschappelijke waarde van de luchthaven toe met € 30 tot € 54 miljoen, en de werkgelegenheid neemt met netto 75 tot 136 (incl. indirect voorwaarts 221) arbeidsplaatsen toe<sup>48</sup>. Dit beleidsalternatief vraagt om een totale financiële dekking van € 46 miljoen, gemiddeld € 4,6 miljoen per jaar. Door een positieve exploitatie kan, naar verwachting na vijf jaar, een deel van de financieringsbehoefte zelf door GAE NV zelf gedragen worden en gezien de positieve houding in deze van de NOM en VNO-NCW Noord is een (voorwaardelijke) private bijdrage aan het Foreign Visitors Fund denkbaar.

<sup>48</sup> Er is geen zekerheid over de toename van het vervoer, maar de komst van de twee dagelijkse lijndienst naar Kopenhagen bevestigt de visie van Lufthansa Consulting dat deze volumetoename, en daarmee minimaal het *moderate growth* scenario, bij een actief stimuleringsbeleid reëel is. In de MKBA is geen rekening gehouden met de additionele economische effecten van inkomend toerisme.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

De maatschappelijke waarde en de relevantie van de luchthaven voor het Noorden wordt vergroot door de activiteiten op de luchthaven actief te stimuleren. Dit vraagt om een actieve publieke betrokkenheid en financiële ondersteuning. Door GAE NV te splitsen in een publiek luchthaven ontwikkelingsbedrijf (LOM) en een private luchthaven exploitatiebedrijf (LEM) wordt een meer directe publieke sturing mogelijk. Door het maken van prestatieafspraken neemt de sturing op de LEM toe. Daarnaast faciliteert deze structuur een mogelijke toekomstige deelname van één of meerdere commerciële partijen in de LEM.

**Tabel 6 – Samenvatting kenmerken en effecten beleidsalternatieven**

Recreatie <i>Afbouwen</i>	Vakantievluchten <i>Continueren</i>	Toegangspoort Noorden <i>Investeren</i>
General Aviation / mogelijk staken van luchtvaartactiviteiten	Lufthansa Scenario: Negative Growth <sup>49</sup>	Lufthansa Scenario: Moderate of Substantial Growth
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen commercieel verkeer</li> <li>• Geen lesverkeer</li> <li>• Maatschappelijk verkeer</li> <li>• Recreatief GA verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer</li> <li>• Lelystad Airport trekt routes weg van GAE</li> <li>• Enkele charters wijken uit naar de overige concurrentie</li> <li>• Minimale investering in brandweerkazerne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer</li> <li>• Een hubverbinding voor lange afstandsbestemmingen,</li> <li>• LCC ontwikkelen</li> <li>• City-break markt</li> <li>• Investeren in brandweerkazerne, terminal</li> <li>• Routeontwikkelingsfonds</li> </ul>
2026: geen passagiersbewegingen	2026: 139.000 passagiersbewegingen	2026: 327.000 tot 407.000 passagiersbewegingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto verlies werkgelegenheid Noord-Nederland: 138 arbeidsplaatsen (fte)*</li> <li>• Toename reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Afname geluidhinder en emissies</li> <li>• Afname exploitatietekorten</li> <li>• Negatief effect noordelijk vestigingsklimaat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto werkgelegenheidsverlies Noord-Nederland: 69 arbeidsplaatsen (fte)</li> <li>• Toename reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Geringe afname geluidhinder en emissies</li> <li>• Toename exploitatietekorten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto werkgelegenheidswinst Noord-Nederland: 75 tot 136 arbeidsplaatsen (fte)*</li> <li>• Afname reistijdverliezen passagiers</li> <li>• Geringe toename geluidhinder en emissies</li> <li>• Positief effect exploitatie</li> <li>• Positief effect noordelijk vestigingsklimaat</li> </ul>
MKBA: negatief € 89 miljoen	MKBA: negatief € 51 miljoen	MKBA: positief € 30 tot € 54 miljoen
Investeren: geen	Investeren: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renovatie brandweerkazerne € 1,5 miljoen</li> </ul>	Investeren: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieuwbouw brandweerkazerne € 2,55 miljoen</li> <li>• Upgrade terminal € 3,45 miljoen</li> </ul>
Desinvesteringen: minimaal € 7,6 miljoen, w.o.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• personeel</li> <li>• lopende contracten</li> <li>• overige</li> </ul>	Desinvesteringen: geen	Desinvesteringen: geen
Negatieve exploitatie € 2 miljoen over 10 jaar (cumulatief)	Negatieve exploitatie: € 27 miljoen over 10 jaar (cumulatief)	Positieve exploitatie: € 8 tot 14 miljoen over 10 jaar (cumulatief)
NEDAB: geen	NEDAB: geen	NEDAB: € 30 miljoen

<sup>49</sup> Lufthansa Consulting heeft aangegeven dat het *negative growth* scenario het meest reële is bij dit alternatief.

## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**  
a company of Royal HaskoningDHV

Routeontwikkelingsfonds (FVF): geen	Routeontwikkelingsfonds (FVF): geen	Routeontwikkelingsfonds (FVF): € 10 miljoen
Juridische aspecten: ontbinding NV leidt tot overname verplichting DBFM-contract baanonderhoud	Juridische aspecten: op langere termijn ontbreekt juridische basis wanneer steun verder reikt dan bekostiging van NEDAB	Juridische aspecten: investeringen en vergoeding van NEDAB kent een goede juridische basis die ook op langere termijn houdbaar is

Bron: InterVISTAS op basis van Lufthansa (2016), Stratagem (2016), ECORYS (2016) en Nysingh (2016)

\* Dit is exclusief indirecte voorwaartse werkgelegenheid van 248 arbeidsplaatsen (fte) negatief bij 'afbouwen' en maximaal 221 arbeidsplaatsen (fte) bij 'investeren'

Nota Bene: hier is geen rekening gehouden met additionele kosten voor luchtverkeersleiding

## HOOFDSTUK 7 – Sturing en financiering

### 7.1 Positie van de aandeelhouders

De huidige aandeelhouders sturen actief binnen de kaders van het vennootschapsrecht en de Statuten van GAE NV. De aandeelhouders zijn gebonden aan dit vennootschapsrecht<sup>50</sup> en kunnen de directie van GAE NV bijvoorbeeld financiële aanwijzingen geven. Zij mogen echter niet zover gaan dat zij met deze aanwijzingen de NV in feite besturen en daarmee op de stoel van directie of Raad van Commissarissen gaan zitten. Een herkapitalisatie betreft door het ontbreken van een aandeelhoudersovereenkomst een individueel besluit.

Door Nysingh Advocaten<sup>51</sup> is een analyse gemaakt van de juridische verplichtingen die de aandeelhouders hebben ten opzichte van GAE NV en de luchthavenontwikkeling. Zij concludeert dat de aandeelhouders op basis van de koopovereenkomst ten behoeve van de aandelen in 2003 een inspanningsverplichting hebben jegens het Rijk *om hun privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden zodanig aan te wenden dat het voortbestaan van de luchthaven zoveel mogelijk wordt bevorderd*. Dit is volgens Nysingh in belangrijke mate ingegeven door het waarborgen van het maatschappelijk belang van de luchthaven na het uitreden van de Staat, waarvoor de huidige aandeelhouders als decentrale overheden hun verantwoordelijkheid hebben willen nemen. In die zin kunnen de aandeelhouders niet zonder meer overgaan tot sluiting. Deze verplichting vindt een begrenzing in dat van hen, geven hun bestuurlijk/maatschappelijke verantwoordelijkheid, in alle redelijkheid niet langer verlangd kan worden medewerking te verlenen aan het openhouden van de luchthaven. Dat zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat de aandeelhouders in geval van een dreigend faillissement van GAE NV toch nog inspanningen moeten verrichten om het voortbestaan van de luchthaven mogelijk te maken, bijvoorbeeld in het kader van een doorstart. Dit geldt tevens wanneer besloten wordt om de huidige vennootschap te ontbinden.

In principe lopen de aandeelhouders alleen een financieel risico over het ingebrachte kapitaal in de NV. Echter, vanwege de betrokkenheid van de overheden bij de realisatie van de baanverlenging mocht PASE verwachten dat het DBFM-contract door GAE NV zou worden uitgediend. De aandeelhouders moeten er derhalve rekening mee houden dat zij bij opheffing van de vennootschap de resterende verplichting moeten overnemen.

### 7.2 Verkenning ander bestuursmodel: LEM-LOM

In het huidige bestuursmodel van GAE NV staan de aandeelhouders op afstand. De Raad van Commissarissen en de directie bepalen de strategie van de luchthaven en voeren deze uit. Op een aantal luchthavens in West-Europa is er een ander bestuursmodel gekozen. De verantwoordelijkheid voor de exploitatie wordt ondergebracht bij een luchthavenexploitatie maatschappij (LEM), de kosten voor infrastructuur en NEDAB in een luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) die de infrastructuur zekerstelt, beheert en ontwikkelt. In een aantal gevallen (Antwerpen, Oostende, Maastricht) is de exploitatie (LEM) aan een commerciële partij uitbesteed via aanbesteding. Door deze splitsing wordt de publieke betrokkenheid groter en worden de verantwoordelijkheden scherper toebedeeld: de LEM kan zich primair richten op de exploitatie van de luchthaveninfrastructuur en de publieke aandeelhouders kunnen via de LOM het eigendom van de infrastructuur zekerstellen en publieke betrokkenheid houden bij strategische keuzes en besteding van de financiële ondersteuning. Door GAE NV te splitsen in een publiek luchthaven ontwikkelingsbedrijf (LOM) en een (overwegend) privaat luchthavenexploitatiebedrijf (LEM) ontstaat dus meer sturing en controle over de eigendommen en kunnen met de LEM aanvullende prestatieafspraken worden gemaakt waarop kan worden

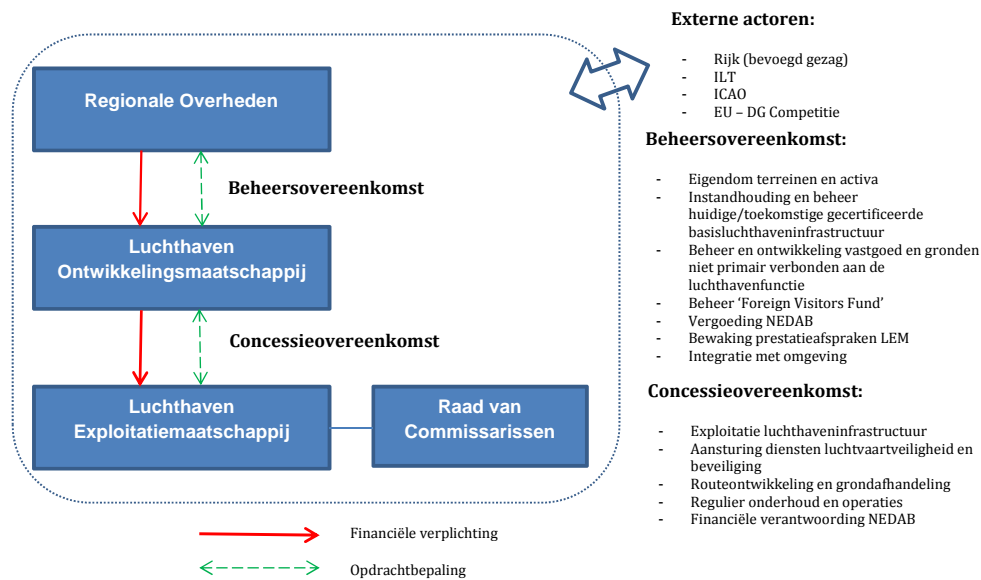
<sup>50</sup> Zie ook Algemene Rekenkamer, *De Staat als aandeelhouder – Over het beheer van staatsdeelnemingen*, Den Haag, 7 april 2015.

<sup>51</sup> Nysingh Advocaten, *memo referentie 222032/JL*, Zwolle, september 2016.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

gestuurd. Ook komt er meer regie op de luchthavenontwikkeling door het beheer en de ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur en overige gronden en vastgoed in bezit van de vennootschap neer te leggen bij de LOM namens de deelnemende regionale overheden. Hiermee wordt tevens de regionale betrokkenheid verder vergroot. De basis voor de LOM blijft de huidige naamloze vennootschap. De aansturing van de taken op het gebied van beveiliging en luchtvaartveiligheid maakt onderdeel uit van de luchthavenexploitatie en wordt daarom neergelegd bij de LEM. In figuur 3 is dit model uitgewerkt voor de situatie van GAE.

**Figuur 3 – Besturingsmodel GAE volgens LEM-LOM**



De LEM-LOM structuur biedt ook een goede basis om, op termijn, private partijen te laten participeren in de LEM.

### 7.3 Financieringswijze

In het beleidsalternatief *afbouwen* is er sprake van de afbouw van de onderneming op basis van de afkoop van het exploitatietekort voor 10 jaar en desinvesteringen. Bij *continueren* is voorzien dat de investering in de renovatie van de brandweer als lening wordt verstrekt en de bijdrage in het exploitatietekort als een vergoeding vanuit de aandeelhouders gebaseerd op het werkelijke jaarlijkse geleden verlies. De financiering betreft hier dus een garantstelling. In het alternatief *investeren* wordt de investeringsbijdrage ten aanzien van de nieuwbouw van de brandweervoorziening en de upgrade van de terminal verstrekt als laagrentende lening. De NEDAB-bijdrage en de bijdragen aan het routefonds worden als netto storting verstrekt vanuit de regionale overheden. Voor het routefonds geldt dit als garantie: er zal een maximale inspanning worden verricht om ook publieke en private partijen te betrekken bij de financiering.

## Bijlage 1 - Hoofdpijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**  
a company of Royal HaskoningDHV

### 7.4 Juridisch kader voor financiering

Nysingh Advocaten heeft ook gekeken naar de aspecten rondom het Europese mededingingsrecht en concludeert ten aanzien van steun het volgende:

- i) gezien mogelijkheden voor de vergoeding van investeringen in NEDAB-voorzieningen en de jaarlijkse NEDAB-kosten zonder dat sprake is van staatssteun;
- ii) gezien de mogelijkheden om steun te verlenen voor investeringen in luchtvaart gebonden infrastructuur;
- iii) en gezien de beperkte mogelijkheden voor langdurige exploitatiesteun,

heeft vanuit staatssteunperspectief het beleidsalternatief *investeren* een goede juridische basis, terwijl die basis voor het beleidsalternatief *continueren* op de langere termijn thans ontbreekt indien de noodzakelijke steun verder reikt dan de bekostiging van NEDAB-activiteiten.

### 7.5 Verkoop van aandelen aan derden

Op basis van de Statuten van GAE NV is het in principe mogelijk om alle of een deel van de publieke aandelen te verkopen aan een andere private of publieke partij. Ervaringen vanuit binnen- en buitenland laten zien dat wanneer er geen zicht is op winsten vanuit de exploitatie en/of aankopende partijen onvoldoende zeggenschap kunnen verwerven, de kansen op een succesvolle verkoop uiterst gering zijn. Om private partijen te kunnen interesseren voor participatie in de luchthaven zal naar verwachting minimaal een pakket aan maatregelen nodig zijn volgens het alternatief *investeren*. Splitsing van beheer en exploitatie binnen een LEM-LOM verkleint de risico's voor private partijen verder.

## HOOFDSTUK 8 – Beoordeling en vervolgstappen

### 8.1 Beoordeling door InterVISTAS Consulting

De resultaten van de extern uitgevoerde analyses geven een goed beeld van de markt- en beleidscontext waarbinnen de luchthaven zich ontwikkelt en de maatregelen die nodig zijn om groei van het passagiersverkeer te bevorderen. Die groei is alleen mogelijk wanneer gekozen wordt voor het beleidsalternatief *investeren*. Dit alternatief stelt de luchthaven in staat een duurzame kaspositie te ontwikkelen op basis waarvan de exploitant in de toekomst in staat moet zijn haar operationele investeringen te dekken. Het alternatief *continueren* voorziet doordat de maatregelen om verkeer aan te trekken niet worden genomen, dat het passagiersverkeer op de luchthaven gaat afnemen. Om een succesvolle aanvraag luchthavenbesluit, bij het Rijk, in te kunnen dienen moeten de aandeelhouders garant staan voor het afdekken van de verliezen voor de komende 10 jaar. De luchthaven blijft verliesgevend, er is geen spraken van een structurele oplossing. Ook de juridische basis voor het afdekken van verliezen op de langere termijn is onzeker. Het alternatief *Afbouwen* leidt tot een grote maatschappelijke verliezen voor het Noorden, met name in termen van reistijdverliezen, werkgelegenheid en een negatief effect op het noordelijke vestigingsklimaat. Bij sluiting van de luchthaven gaat een unieke voorziening, voor het Noorden, verloren maar komt 200 hectare vrij voor herbestemming.

De start van de dag-rand lijndienst op Kopenhagen laat zien dat verdere marktgroei op GAE in een nieuw segment vanuit de markt mogelijk is. Om die groei te ondersteunen, is gezien de afnemende liquiditeitspositie van de vennootschap en de komende concurrentie vanuit Lelystad Airport, besluitvorming over financiering, op zeer korte termijn, bepalend voor de toekomst van de luchthaven.

Een wijziging van het bestuursmodel in een LEM-LOM ondersteunt een meer directe aansturing en een meer prestatiegerichte publieke sturing.

### 8.2 Vervolgstappen

De strategische verkenning naar de toekomst van Groningen Airport Eelde is afgerond. Het is thans aan de aandeelhouders om een besluitvorming te formaliseren (voorzien december 2016) en vervolgstappen te bepalen.

In geval van een keuze voor het alternatief *afbouwen* dient een gesprek plaats te vinden met het Rijk en vervolgens dient een stappenplan te worden opgesteld voor ontbinding van de vennootschap. Tenzij met het Rijk anders overeen wordt gekomen, zal daarbij de zoektocht moeten worden gestart naar een nieuwe exploitant, waarbij minimaal een luchthaven voor klein verkeer blijft bestaan. De nieuwe exploitant zal dan een luchthavenbesluit moeten aanvragen, mogelijk op provinciaal niveau. Bij sluiting zal overeenstemming moeten worden bereikt over de herbestemming van het gebied.

In het geval van *continueren* zal GAE NV in 2017 een aanvraag moeten indienen voor een Luchthavenbesluit bij het Rijk. Daarnaast zal een renovatie van de brandweerkazerne uitgevoerd moeten worden en de voorziene exploitatiebijdrage vanuit de aandeelhouders vanaf 2017 zal de continuering van de luchthaven de komende tien jaar zekerstellen. Indien gericht investeringen dienen te worden aangetrokken, dan is het van belang het voortbestaan van de basisinfrastructuur en het planologisch regime voor gebruik als luchthaven voor een langere termijn te garanderen. Ten slotte wordt geadviseerd een aandeelhoudersstrategie vast te stellen.

## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**  
a company of Royal HaskoningDHV

Indien wordt gekozen voor het alternatief *investeren* dan vindt eveneens in 2017 een formele aanvraag voor een luchthavenbesluit bij het Rijk plaats door de exploitant. Om de continuering van de luchthaven de komende jaren zeker te stellen, moet op korte termijn invulling worden gegeven aan de bouwplannen voor de aanpassingen van de passagiersterminal en de nieuwbouw brandkazerne. Ook moet invulling worden gegeven aan het "Foreign Visitors Fonds" op basis van een vast te stellen Programma Routeontwikkeling. En tevens dient de NEDAB-bijdrage structureel te worden ingericht. Indien gericht investeringen dienen te worden aangetrokken, dan is het van belang het voortbestaan van de basisinfrastructuur en het planologisch regime voor gebruik als luchthaven voor een langere termijn te garanderen. Ten slotte wordt ook hier eveneens geadviseerd een aandeelhoudersstrategie vast te stellen.

Van belang is ook om een besluit te nemen over de aansturing van de luchthaven, mogelijk via een LEM-LOM constructie en (mogelijke) participatie van private commerciële partijen in de LEM.



## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...

**InterVISTAS**  
a company of Royal HaskoningDHV

### BIJLAGEN

1. Lufthansa Consulting, *Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde - Passenger aviation market and transport forecast analysis*, Frankfurt, maart 2016
2. Stratagem Strategic Research BV, *Analyse Businessmodel en Exploitatiescenario's*, Den Haag, augustus 2016
3. ECORYS Nederland BV, *MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde*, Rotterdam, september 2016
4. Berenschot Consulting, *Groningen Airport Eelde – Onderzoek naar maatschappelijke en economische meerwaarde*, Utrecht, mei 2016
5. Nysingh Advocaten, *memo referentie 222032/JL*, Zwolle, september 2016
6. NOM & NVO-NCW Noord, *Ondernemersconsultatie Groningen Airport Eelde*, Groningen, augustus 2016

## Bijlage 1 - Hoofdlijnen Strat. Verkenning en Beleidsopties (Int...



InterVISTAS Consulting B.V.  
Schenkkade 49  
2595 AR The Hague  
The Netherlands  
Tel: +31 (0) 88 348 1423

[www.intervistas.com](http://www.intervistas.com)



 **Lufthansa Consulting**  
Your Business Runway

Strategic exploration of the future of  
Groningen Airport Eelde

Passenger aviation market and transport forecast analysis

Groningen, March 18<sup>th</sup>, 2016



**Lufthansa Consulting**

Your Business Runway

## Introduction

Lufthansa Consulting performed a 'Passenger aviation market analysis' based on a combination of desk research, an extensive analysis of available market data, years of experience in market analysis topics and a cross-check of draft results with relevant market experts in a 'market test' on March 10th.

This final report comes with a management summary and is only complete in conjunction with a verbal presentation explaining the underlying detailed analysis. Please note that a glossary of the abbreviations used throughout the study can be found in the annex of this presentation.

The report was created for the exclusive use of:

**Province of Drenthe** (formally representing the collective shareholders of Groningen Airport Eelde NV)  
Postbus 122  
9400 AC Assen  
Netherlands

Lufthansa Consulting GmbH  
Frankfurt Airport Center 1  
Hugo-Eckener-Ring  
60546 Frankfurt am Main, Germany

Registration:  
Local Court of Frankfurt am Main  
Commercial Register HRB 101093

Managing Director: Dr. Andreas Jahnke

## Our background makes us different



### **Independent management consulting subsidiary within the Lufthansa Group**

Our affiliation with the Lufthansa Aviation Group with one of the world's leading air carriers and founder of the Star Alliance network provides us with in-depth aviation business knowledge.



### **Aviation know-how combined with extensive methodological expertise**

Lufthansa Consulting combines operational experience and methodological skills to develop and implement concepts that work.



### **Global experience**

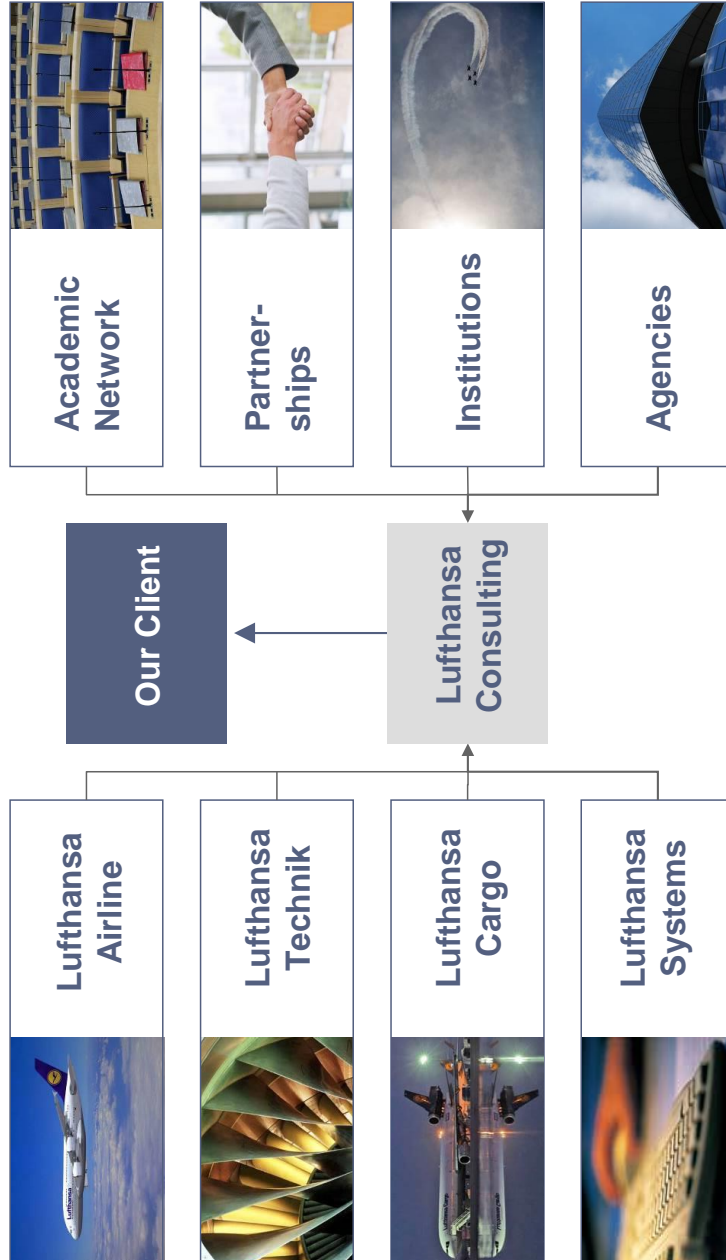
Since 1988 more than 2,000 projects were successfully completed for clients worldwide.



### **Multicultural organization**

We employ consultants from many different nations and cultures which enable us to better understand our clients' language and culture.

Our background makes us different



## Table of contents

1. Current market environment
  1. Netherlands & Groningen
  2. Catchment area
  3. Competition
  4. Successful regional airport strategies
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Routes results
3. Strategy and forecast
  1. Scenarios
  2. Traffic forecast
  3. Strategy and conclusions

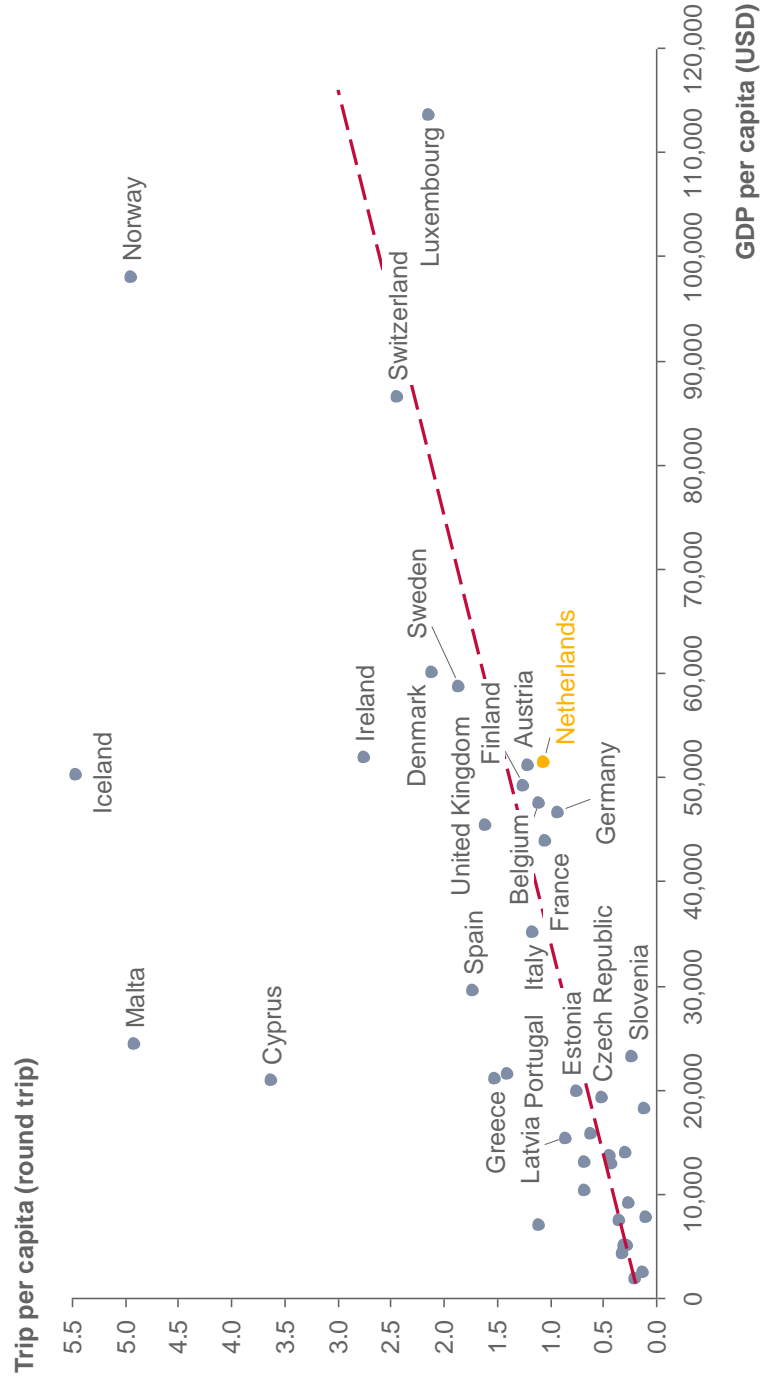


## Table of contents

1. **Current market environment**
  1. **Netherlands & Groningen**
  2. Catchment area
  3. Competition
  4. Successful regional airport strategies
2. Traffic analysis
3. Strategy and forecast

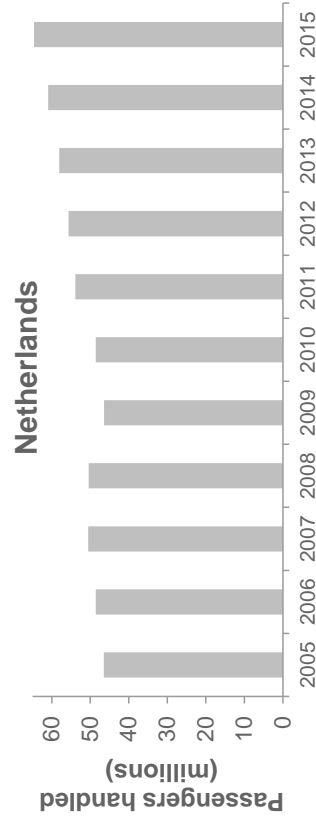
Due to its exceptionally good land connectivity, the Netherlands has slightly fewer trips per capita compared with the trend in the EU

GDP per capita vs. trip per capita in European countries



Note: trip per capita is the average number of round trips from a country per year divided by the population  
 Source: Lufthansa Consulting research 2015

Air traffic growth in the Netherlands is mostly driven by Amsterdam whereas Groningen has seen its market share decreased over time



- From 2005 to 2015, passenger numbers in GRQ have grown from a low basis to 200,000 passengers (excluding transit pax)
- The traffic development has suffered some descent periods that made the overall traffic to fall behind expectations
- As opposed to competitors like EIN, NRN and BRE, low cost airlines have failed to operate consistently at GRQ
- Several examples highlight the difficulties airlines encounter when launching operations from GRQ
  - **BM**: to ABZ, ceased in 2013
  - **FR**: to PMI and GRO, ceased in 2015
  - **A3**: to CFU, ceased in 2015
- Besides two scheduled routes, the airport traffic relies on outbound tourism flows – a traffic segment very sensitive to the European economic situation

Source: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)  
 Note: Data may differ from GRQ traffic statistics

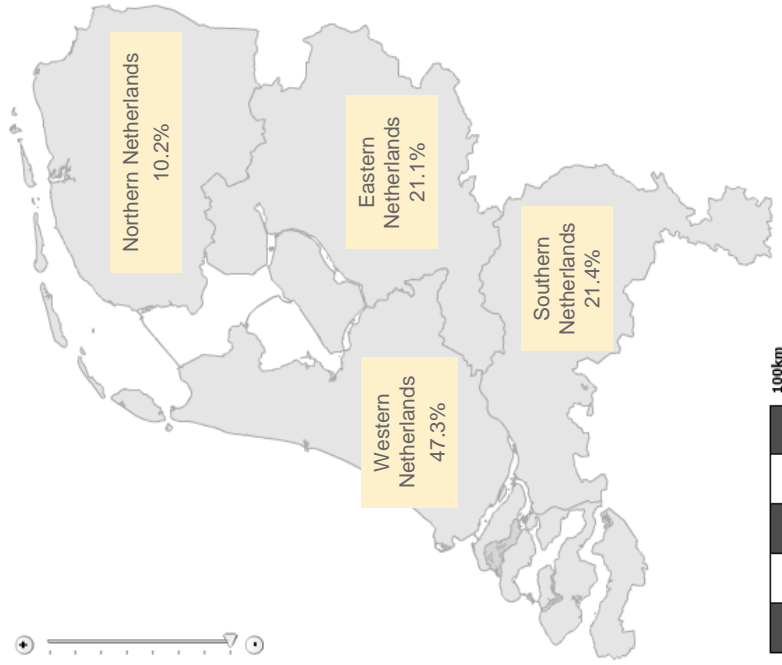
Passenger aviation market and transport forecast analysis

## Table of contents

1. Current market environment
  1. Netherlands & Groningen
  - 2. Catchment area**
  3. Competition
  4. Successful regional airport strategies
2. Traffic analysis
3. Strategy and forecast

According to Statistics Netherlands, Northern Netherlands only hosts 10% of the Dutch population

**Distribution of Dutch population per region**



**Detailed data**

- In 2013, the Netherlands had a population of 16.8 million
- The region of Northern Netherlands is sparsely populated
- It consists of the provinces of
  - Groningen with approximately 583,000 inhabitants,
  - Drenthe with approximately 489,000 inhabitants, and
  - Friesland with approximately 646,000 inhabitants

Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013

Passenger aviation market and transport forecast analysis

Groningen Airport Eelde has a catchment area within 60 minutes by car of over two million people

**GRQ's catchment area**



**Detailed data**

	Within 30 minutes by car	Within 45 minutes by car	Within 60 minutes by car
Population	575,319	1,278,974	2,078,780
GDP (€m)	33,661	52,407	76,766
GDP per capita	58,508*	40,976	36,928

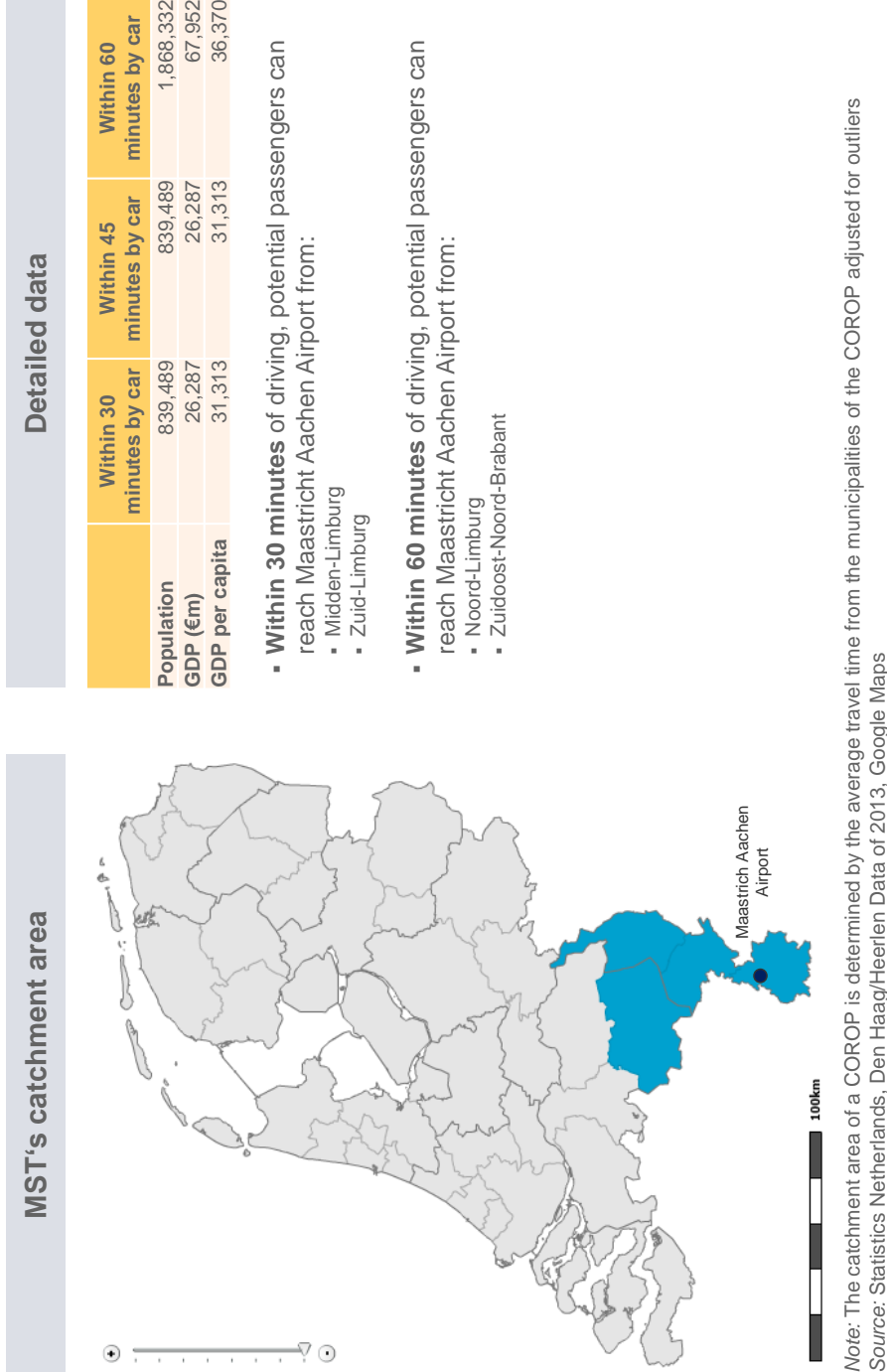
\*Without the mining sector, the GDP per capita estimated to be above 30,000

- **Within 30 minutes** of driving, potential passengers can reach Groningen Airport Eelde from:
  - Overig Groningen
  - Noord-Drenthe
- **Within 45 minutes** of driving, potential passengers can reach Groningen Airport Eelde from:
  - Delfzijl en omgeving
  - Overig Groningen
  - Zuidoost-Friesland
  - Zuidoost-Drenthe
  - Zuidwest-Drenthe
- **Within 60 minutes** of driving, potential passengers can reach Groningen Airport Eelde from:
  - Noord-Friesland
  - Zuidwest-Friesland
  - Noord-Overijssel

Note: The catchment area of a COROP is determined by the average travel time from the municipalities of the COROP adjusted for outliers  
 Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013, Google Maps

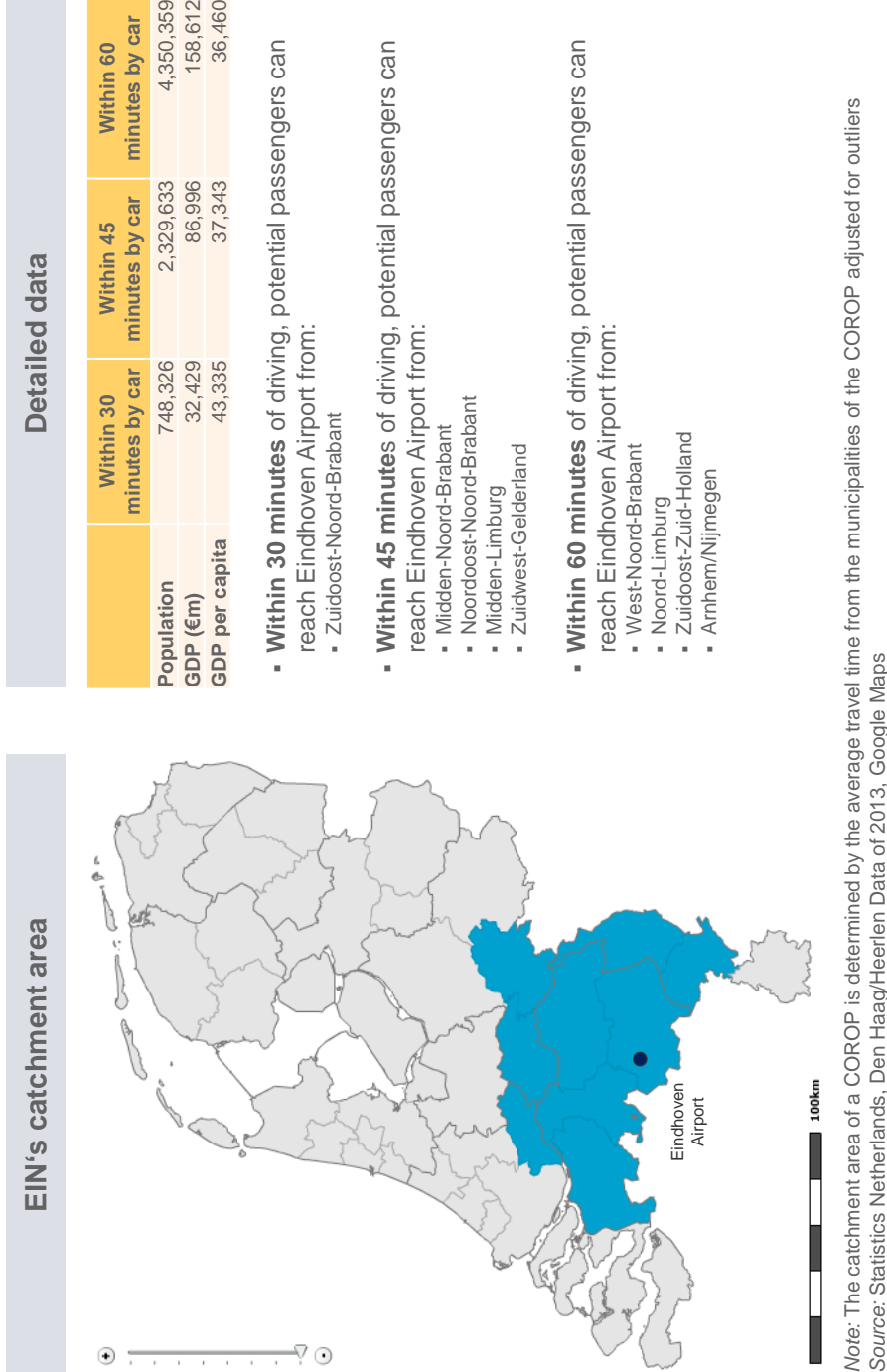


Within the Netherlands, Maastricht Aachen Airport has a catchment area of almost two million people

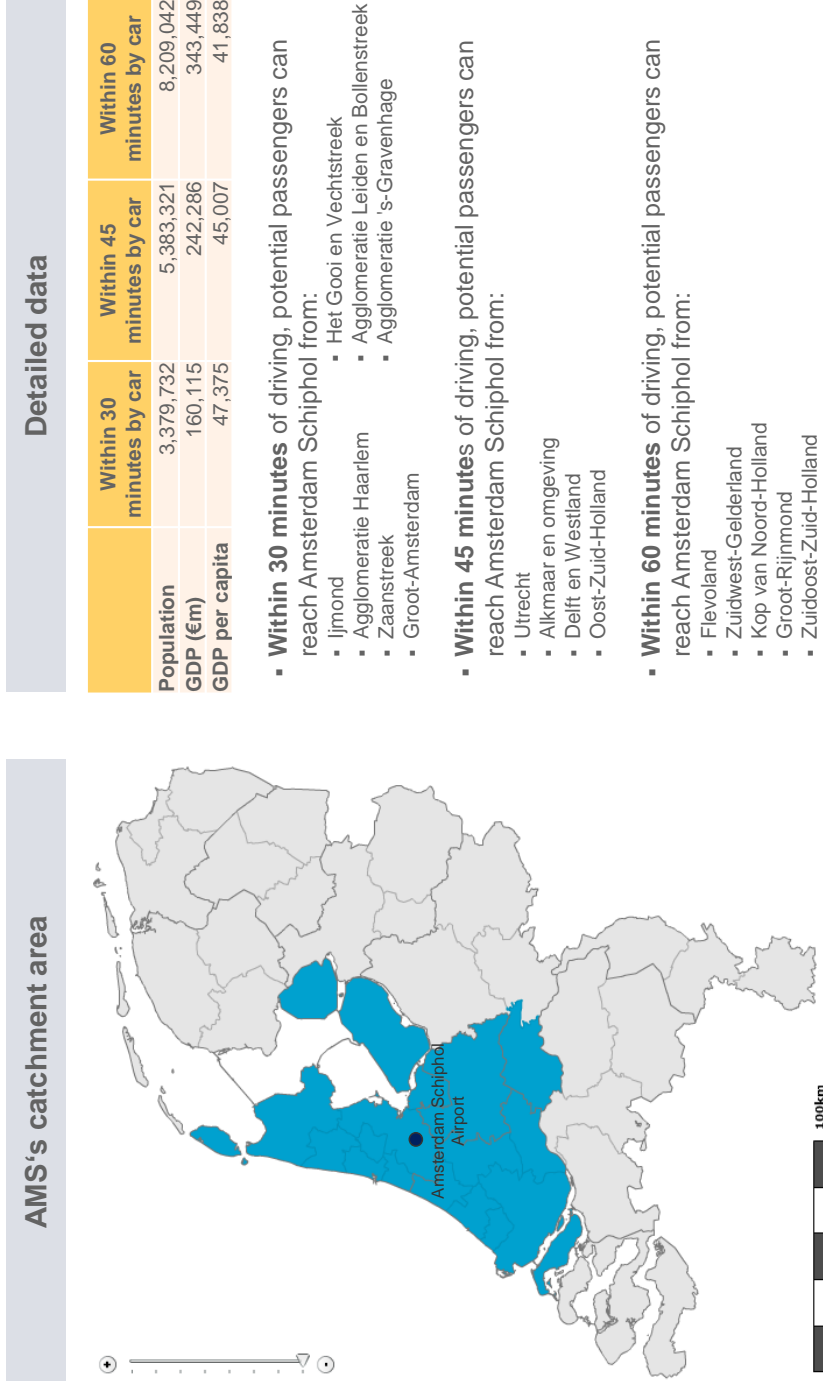




Within the Netherlands, Eindhoven Airport has a catchment area of more than four million people

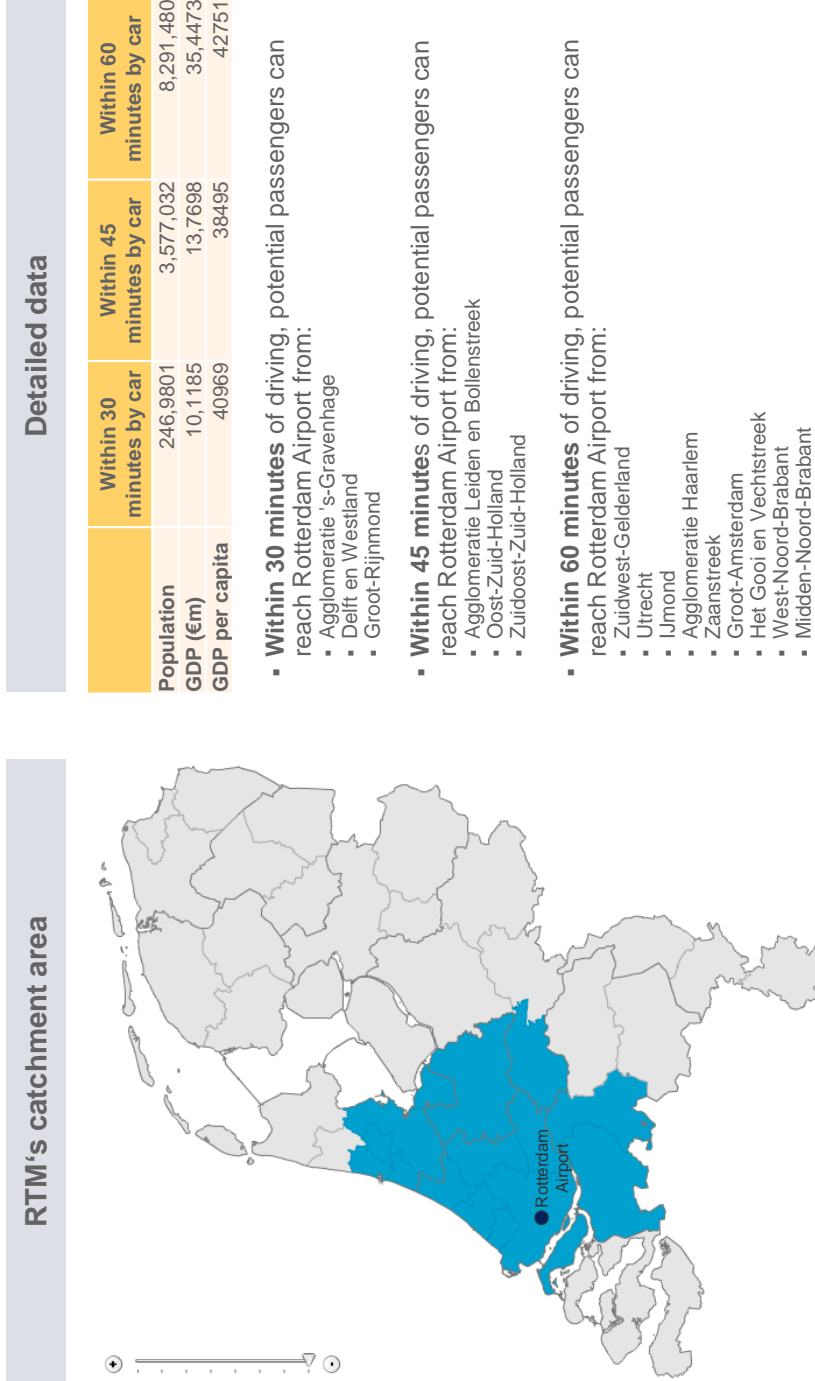


Amsterdam Schiphol has a catchment area of more than eight million people



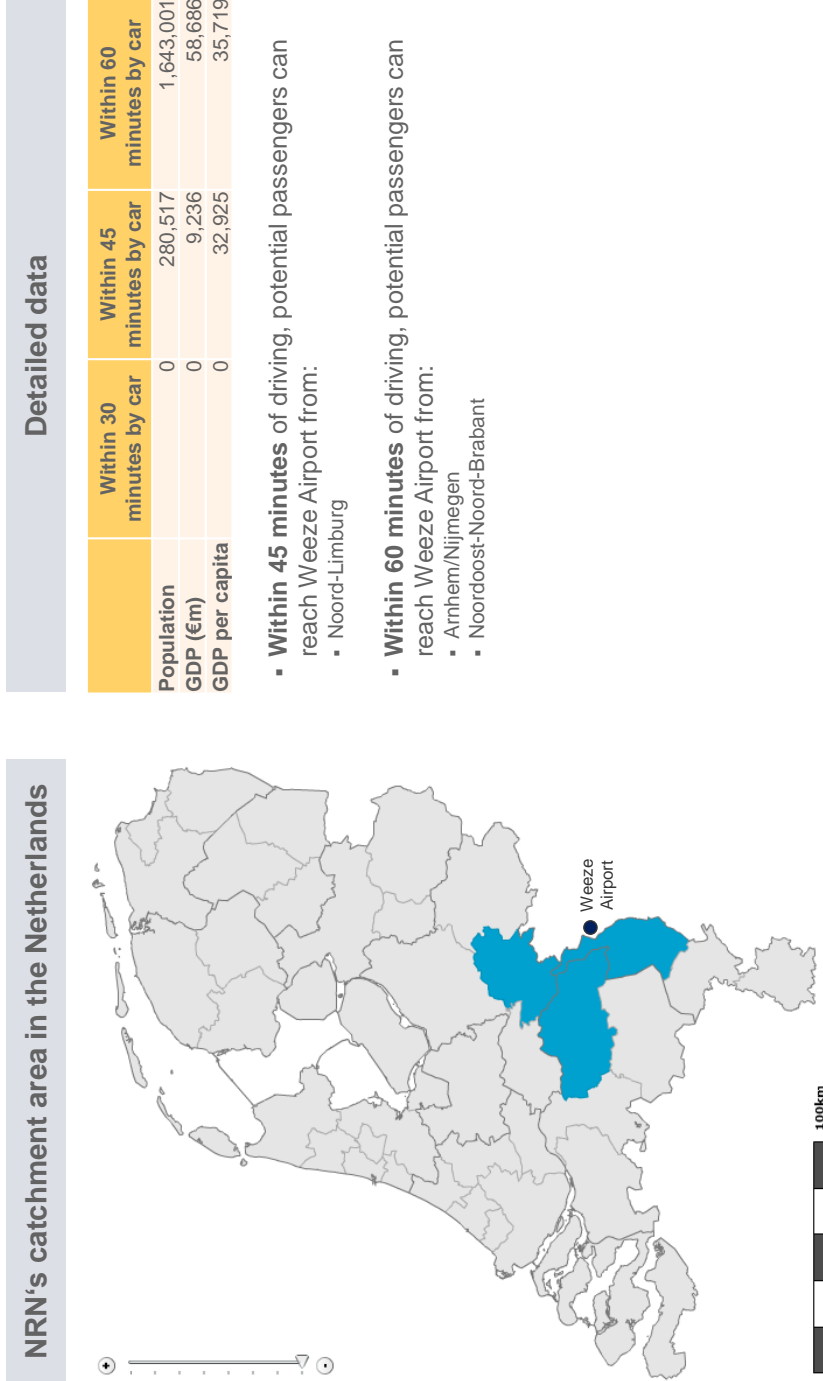
Note: The catchment area of a COROP is determined by the average travel time from the municipalities of the COROP adjusted for outliers  
 Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013, Google Maps

Within the Netherlands, Rotterdam Airport has a catchment area of more than eight million people



Note: The catchment area of a COROP is determined by the average travel time from the municipalities of the COROP adjusted for outliers  
 Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013, Google Maps

Within the Netherlands, Weeze Airport has a catchment area of 1.6 million people



Note: The catchment area of a COROP is determined by the average travel time from the municipalities of the COROP adjusted for outliers  
 Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013, Google Maps

Within the Netherlands, Dusseldorf Airport a catchment area of 0.5 million people

DUS's catchment area in the Netherlands



Detailed data

	Within 30 minutes by car	Within 45 minutes by car	Within 60 minutes by car
Population	0	0	515,852
GDP (€m)	0	0	16,277
GDP per capita	0	0	31,554

- Within 60 minutes of driving, potential passengers can reach Dusseldorf Airport from:
  - Midden-Limburg

Note: The catchment area of a COROP is determined by the average travel time from the municipalities of the COROP adjusted for outliers  
 Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013, Google Maps

Almost 800,000 Dutch are within 120 minutes travel time from Bremen Airport

**BRE's catchment area in the Netherlands**



**Detailed data**

	Within 30 minutes by car	Within 45 minutes by car	...	Within 120 minutes by car
Population	0	0	0	772,221
GDP (€m)	0	0	0	37,880
GDP per capita	0	0	0	49,053

- **Within 120 minutes** of driving, potential passengers can reach Bremen Airport from:
  - Oost-Groningen
  - Delfzijl en omgeving
  - Overig Groningen
  - Noord-Drenthe

Note: The catchment area of a COROP is determined by the average travel time from the municipalities of the COROP adjusted for outliers  
 Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013, Google Maps

Almost 800,000 Dutch are within 90 minutes travel time from Munster Osnabruck Airport

FMO's catchment area in the Netherlands



Detailed data

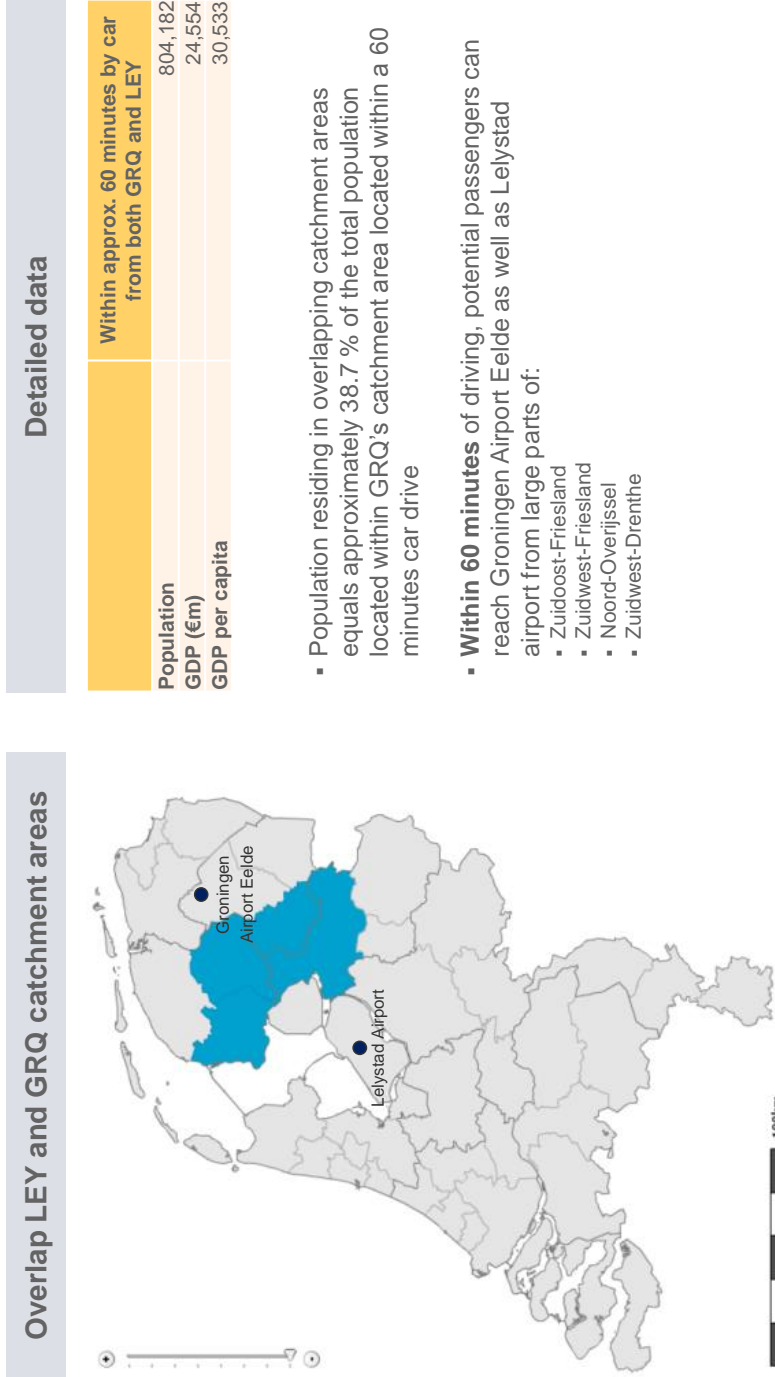
	Within 30 minutes by car	Within 45 minutes by car	...	Within 90 minutes by car
Population	0	0		795,787
GDP (€m)	0	0		23,362
GDP per capita	0	0		29,357

- Within 90 minutes of driving, potential passengers can reach Munster Osnabruck Airport from:
  - Zuidooost-Drenthe
  - Twente

Note: The catchment area of a COROP is determined by the average travel time from the municipalities of the COROP adjusted for outliers  
 Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013, Google Maps



## Potential overlap of catchment areas of Groningen Airport Eelde and Lylestad airport is populated by approximately 800,000 people



Note: The catchment area of a COROP is determined by the average travel time from the municipalities of the COROP adjusted for outliers  
 Source: Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013, Google Maps

## Conclusions about the catchment areas

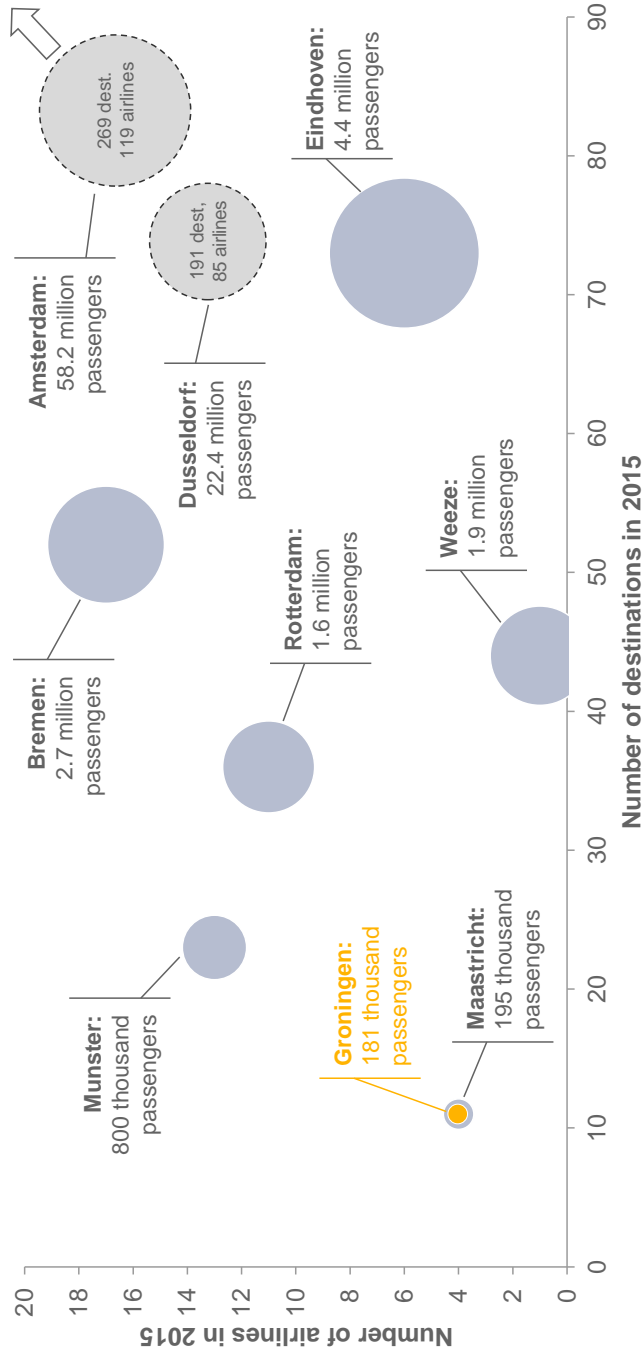
- Within 60 minutes by car from Groningen Airport Eelde, there is no overlapping catchment area of any competitor, representing > 2m people located within this area. This is similar to the catchment areas of Maastricht/Aachen and Weeze airports
- Amsterdam, Eindhoven, and Rotterdam have access to comparably much larger catchment areas within the above mentioned radius of 60 minutes by car
- German airports Dusseldorf, Bremen, and Munster Osnabruck serve comparably smaller catchment areas within the Netherlands
- In the immediate vicinity of Groningen Airport Eelde, GDP per capita is very high from the official statistics as it includes the mining sector, nevertheless without this sector the GDP per capita is close to the average of the Netherlands
- Even though there can be defined secondary catchment areas (up to 120 minutes driving time) both west and east from the primary catchment area, a conservative approach has been taken, excluding these areas for the following reasons:
  - The Eastern secondary catchment area falls in German territory. Given the strong cultural market behavior from the German market to use national carriers and airports, this area is not considered as likely potential source of traffic for GRQ
  - The Western secondary catchment area is in direct competition with Amsterdam primary catchment area and future Lelystad catchment area, which makes unlikely bigger volumes of leakage from this area to GRQ
- The primary catchment area of GRQ is sparsely populated limiting the demand for air transport
- The growth forecast for the Dutch population does not promise a significant change of this population density

## Table of contents

1. Current market environment
  1. Netherlands & Groningen
  2. Catchment area
  3. **Competition**
  4. Successful regional airport strategies
2. Traffic analysis
3. Strategy and forecast

Groningen airport is lagging behind the competition in the Dutch and German airport environment in traffic volume and destinations offered

Coverage of the competing airports in NL and DE



Note: Figures reflect bi-directional total passengers at each airport in 2015, not counting transit passengers  
 Source: Airport/S, Statistics Netherlands – CBS, Federal Statistical Office (Destatis)

Passenger aviation market and transport forecast analysis

According to recent press releases, Lelystad Airport is urgently needed to relieve Amsterdam and Eindhoven, the capital airport's "overloopvliegveld"

Once operational, Lelystad Airport will become a major threat to Groningen

**Schiphol moet uitwijken**  
 Lelystad en Eindhoven hard nodig als overloopvliegveld  
De Telegraaf, 23 Dec 2015  
 Van een onze verslaggevers  
 AMSTERDAM Schipholman Jos Nijhuis verwacht volgend jaar de grens van 60 miljoen passagiers veruit te doorbreken. Volgens de Omgevingsraad hoort de luchthaven dan af op 470.000 starts en landingen, waarvan 31.000 in de nacht. Juist over dat lawaai klagen omwonenden.  
 Daarom is het hard nodig dat toe in 2018 ook Lelystad Airport in gebruik nemen als extra polderbaan. De verbouwing is aangebest en zal eind 2016 beginnen, aldus een woordvoerder van Schiphol. Eindhoven, dat als overloopvliegveld van Amsterdam dient, mikt in 2016 op 4,6 miljoen passagiers.  
metende decennia maakt

Source: "De Telegraaf", 12/23/2015

Remarks
<ul style="list-style-type: none"> <li>Currently LEY is a general aviation facility 100% owned by the Schiphol Group</li> <li>Investment of EUR 90 million to increase capacity to 3.7 million passengers p.a.</li> <li>Government approval to develop Lelystad and expand Eindhoven in June 2014</li> <li>Financed by Schiphol Group, government funding for land-access improvements</li> <li>Plan is part of the Alders Table process for aviation in the Netherlands</li> <li>Two possible scenarios: (a) Ryanair base or (b) Transavia moving from Schiphol</li> <li>Expected opening by mid 2018</li> </ul>

The development of Lelystad Airport is important for the growth of Mainport Schiphol. This investment will enable Schiphol to remain a competitive international Mainport in a competitive region. – Jos Nijhuis, CEO of Schiphol Group

Opening vakantievluchthaven

753 dagen 8 uren 58 minuten

Source: www.lelystadairport.nl, retrieved on 03/08/2016






- Research proves consumers' interest in taking holiday flights from LEY, given competitive fares and attractive destinations
- Financial incentives, low airport charges and excellent facilities are likely to make LEY an attractive alternative for airlines
- Schiphol Group expects airlines to have interest in development of LEY due to growth of aviation and investments in aircraft

Source: www.schiphol.nl, retrieved on 03/08/2016

Passenger aviation market and transport forecast analysis

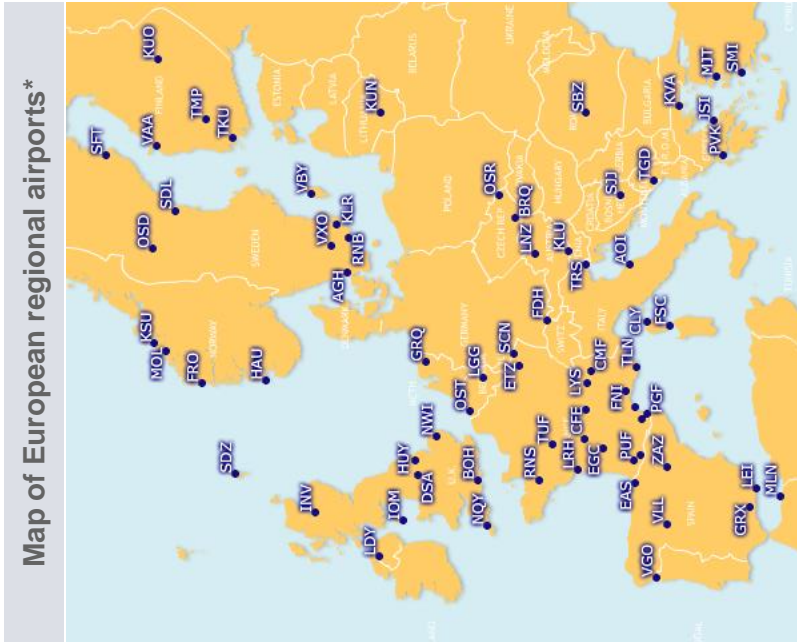
## Possible consequences for Groningen Airport related to the opening of Lelystad Airport in 2018

<p><b>General</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lelystad Airport relieving Amsterdam and Eindhoven Airports by taking over LCC and leisure traffic primarily</li> <li>▪ Overlapping catchment areas with GRQ with approximately 38.7% of the total population located within GRQ's catchment area</li> <li>▪ No additional competition regarding hub feeder business assumed for Groningen Airport, as this segment is not focused upon by Lelystad Airport</li> </ul>
<p><b>Leisure and LCC</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Increased level of competition based on low fare levels possible at Lelystad Airport</li> <li>▪ LEY capturing LCC traffic, hence impacting the LCCs' potential at GRQ to function as a source of traffic growth based on demand stimulation through market presence at GRQ</li> <li>▪ Required price reaction or incentive scheme from GRQ side to avoid LCC traffic loss</li> </ul>
<p><b>Charter</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Withdrawal of stopovers at Groningen Airport Eelde</li> <li>▪ Risk of GRQ's largest carrier Transavia shifting traffic to Lelystad Airport</li> <li>▪ Stable market outlook leading to assumption that potentially lost Transavia traffic is likely to be replaced by other charter airlines</li> </ul>

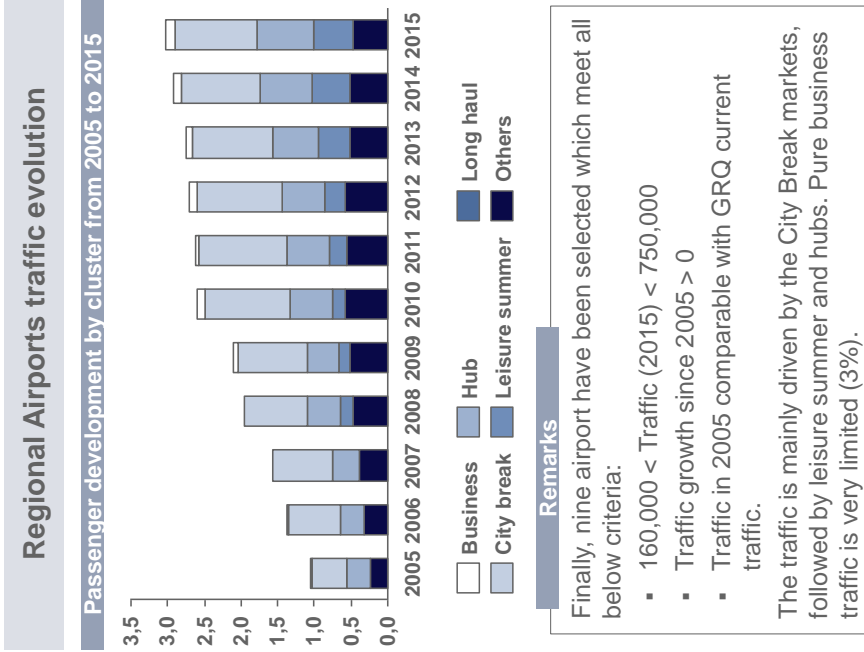
## Table of contents

1. Current market environment
  1. Netherlands & Groningen
  2. Catchment area
  3. Competition
  4. **Successful regional airport strategies**
2. Traffic analysis
3. Strategy and forecast

The understanding of comparable European regional airports' strategy with positive traffic development is necessary to assess GRQ positioning

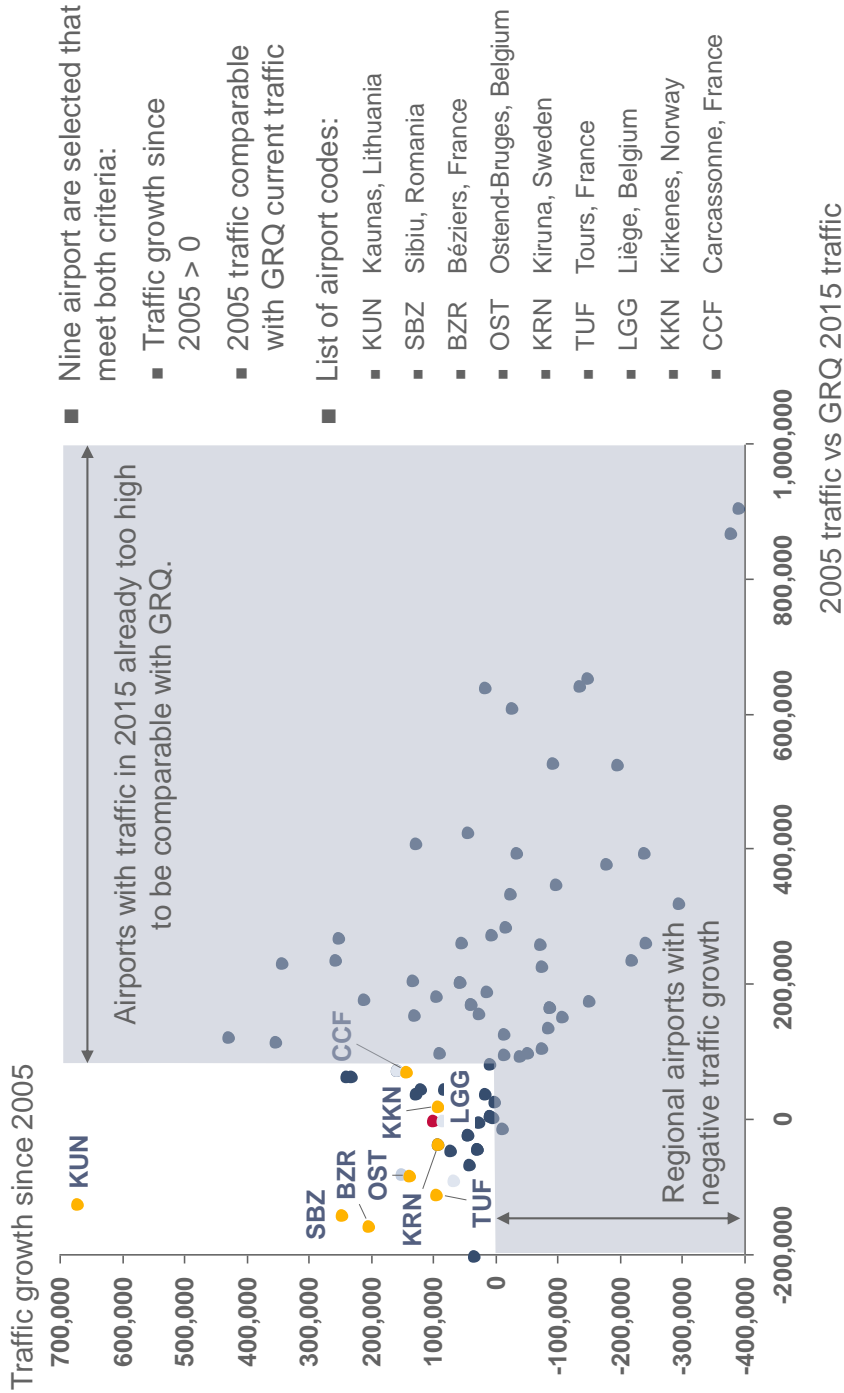


\* Regional airports with over 160,000 pax and less than 750,000 pax in 2015  
 Note: Figures reflect number of total bi-directional passengers p.a. Source: AirportS, Flightglobal



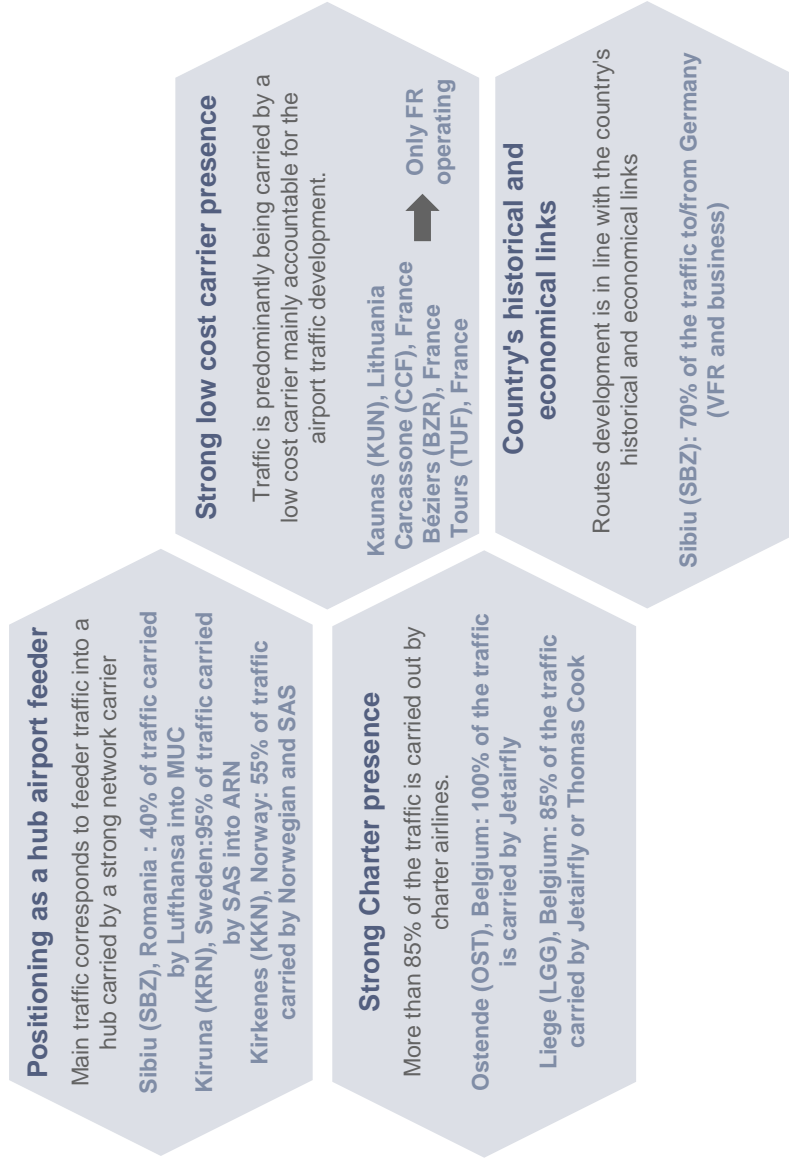


Airport selection has been proceeded according to their growth since 2005 and their traffic volume in 2005 compared to Groningen current



Source: Airport/S

Results: The positive traffic evolution of the regional airports considered can be grouped into four main strategic positioning features



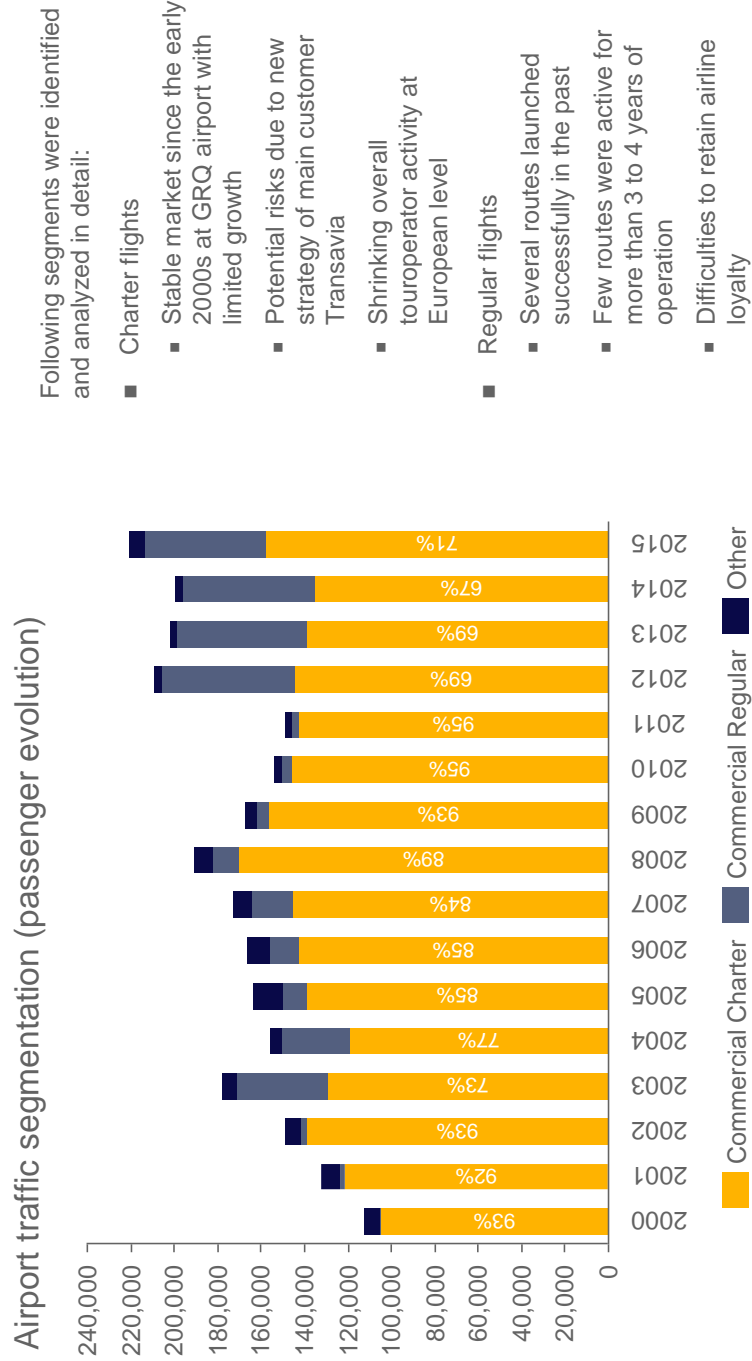
On all airports considered, city break is the main market cluster with 37% of the traffic, followed by hub (26%) and leisure summer (18%). Business traffic remains very restricted at 4% of the traffic only.

## Table of contents

1. Current market environment
2. **Traffic analysis**
  1. **Current situation**
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  5. Route analysis
3. Strategy and forecast

The most prominent traffic at Groningen airport are the charter flights which are complemented since 2012 with regular traffic

Passenger volumes by segment at Groningen (data for 2000-2015)



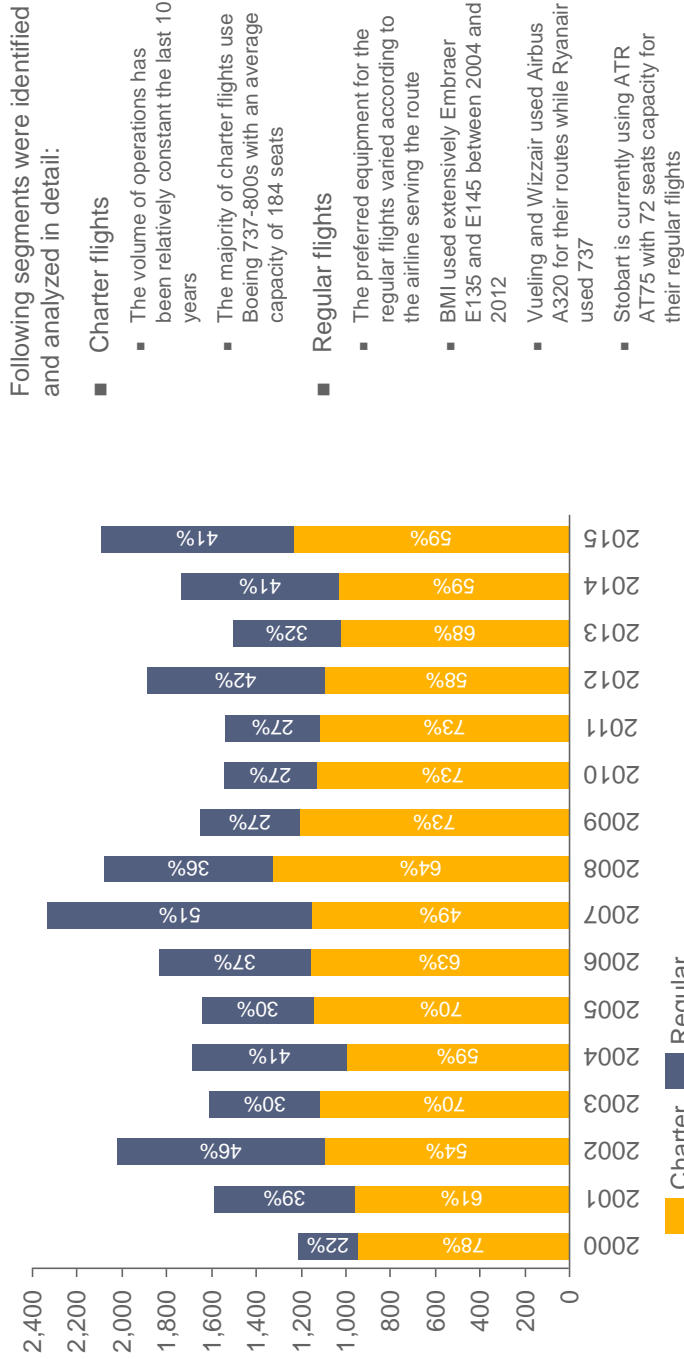
Source: GRQ Airport traffic data, Lufthansa Consulting

Passenger aviation market and transport forecast analysis

Regular flights conform a higher percentage of the airport movements due to the smaller aircraft types used in scheduled flights (ATRs)

**Charter and regular flights at Groningen (data for 2000-2015)**

Development of Commercial ATM by type at GRQ airport



Source: GRQ Airport traffic data, Lufthansa Consulting

Passenger aviation market and transport forecast analysis

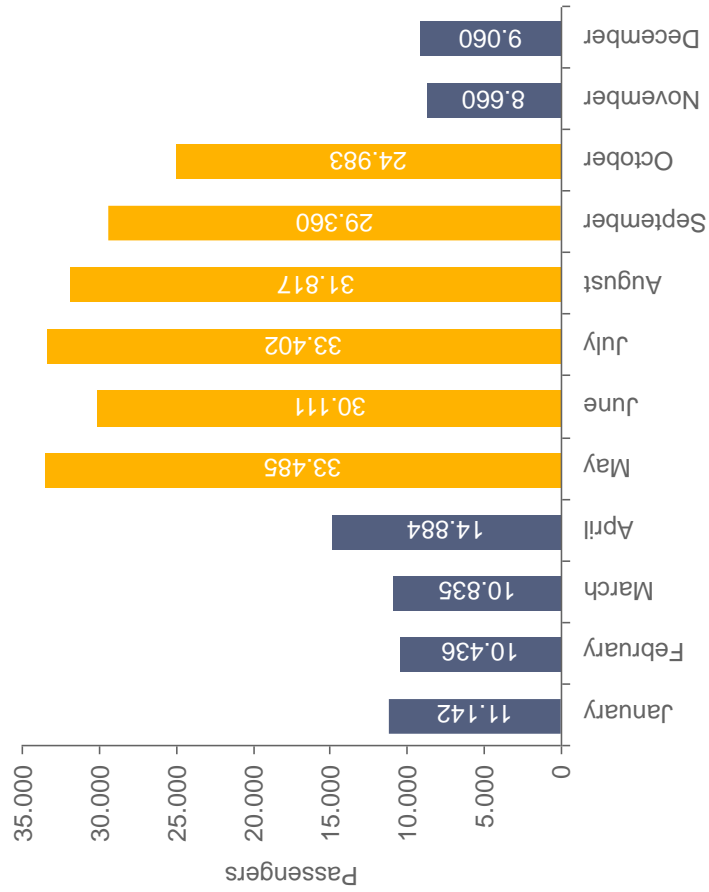


**Lufthansa Consulting**

Groningen airport has clearly seasonal traffic with the summer season from May to October covering over 70% of the total traffic

Seasonality pattern at Groningen (data for 2015)

Seasonality is a reality at Groningen airport



2015	Annual Passengers	Percentage of annual traffic
January	11,142	4%
February	10,436	4%
March	10,835	4%
April	14,884	6%
May	33,485	13%
June	30,111	12%
July	33,402	13%
August	31,817	13%
September	29,360	12%
October	24,983	10%
November	8,660	3%
December	9,060	4%

Source: GRQ Airport traffic data, Lufthansa Consulting

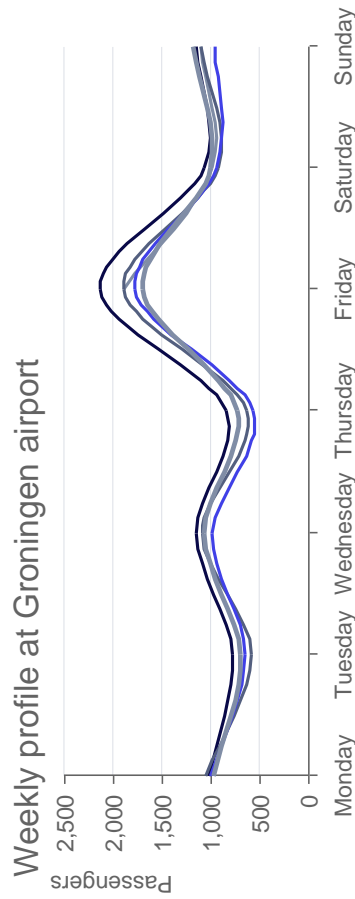
Passenger aviation market and transport forecast analysis



Lufthansa Consulting

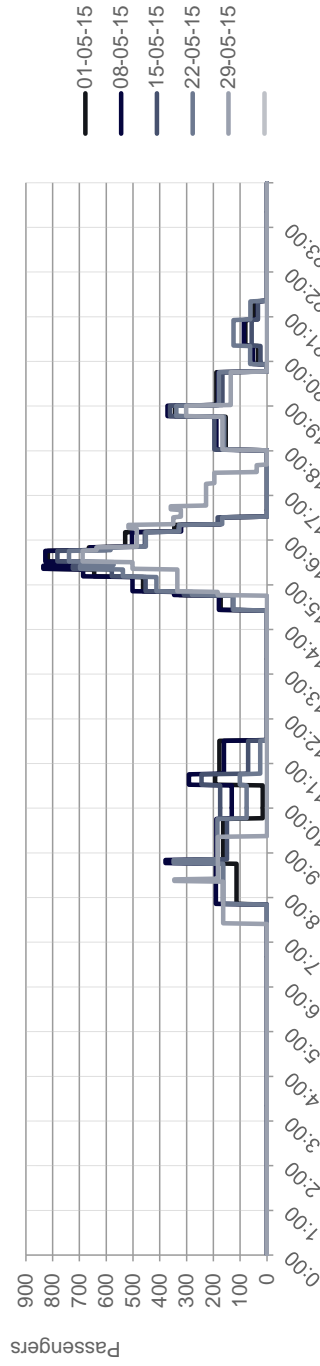
Fridays were the peak days of the week of 2015 having the peak period of activity between 15:00 and 16:30

Weekly and daily seasonality pattern at Groningen (data for 2015)



- The analysis of the four weeks of the peak day shows that Fridays are the peak day of the week
- Comparing the profile of the day of the five Fridays of May 2015, the operation is similar with a pronounce peak in the afternoon and little to no activity during the rest of the day

Daily profile at Groningen airport

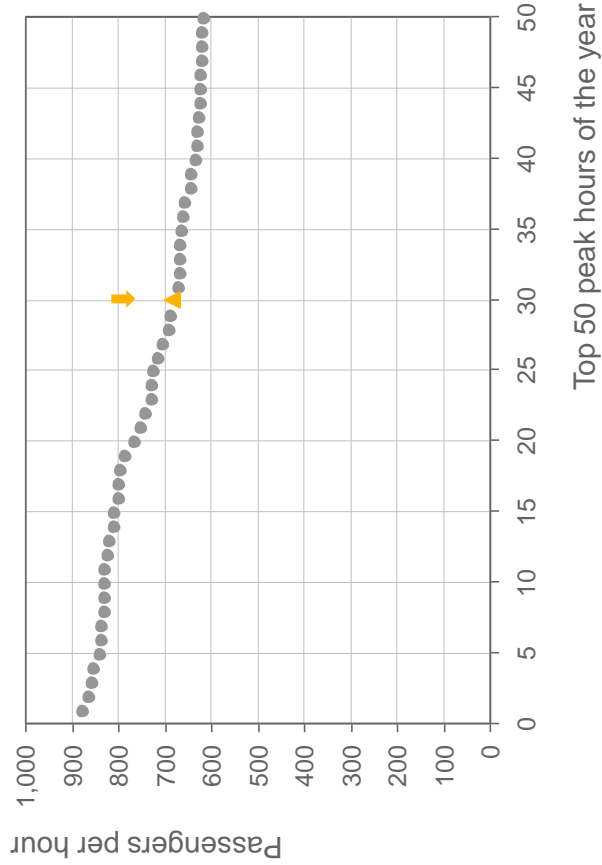


## The 30<sup>th</sup> peak hour of 2015 involved 684 passenger in the hour

Peak volumes at Groningen (data for 2015)

Order	Pax	Starting day	Starting hour	Cumulative %
1	876	28-08-15	15:30	100.00%
2	861	24-07-15	15:30	99.65%
3	853	26-06-15	15:20	99.30%
4	852	31-07-15	15:20	98.96%
5	836	03-07-15	15:30	98.61%
6	835	08-05-15	15:20	98.28%
7	833	19-06-15	15:30	97.94%
8	828	14-08-15	15:20	97.60%
9	828	18-09-15	15:30	97.27%
10	826	17-07-15	15:30	96.94%
11	826	07-08-15	15:20	96.60%
12	822	11-09-15	15:20	96.27%
13	818	01-05-15	15:30	95.94%
14	808	21-08-15	15:20	95.61%
15	807	25-09-15	15:20	95.28%
16	797	04-09-15	15:30	94.96%
17	797	16-10-15	15:30	94.64%
18	792	12-06-15	15:30	94.32%
19	782	15-05-15	15:30	94.00%
20	764	02-10-15	15:20	93.68%
21	750	09-10-15	15:20	93.38%
22	739	22-05-15	15:30	93.07%
23	727	24-04-15	15:30	92.78%
24	727	03-10-15	15:10	92.48%
25	723	25-07-15	15:10	92.19%
26	712	23-10-15	15:20	91.90%
27	701	21-02-15	16:40	91.61%
28	688	29-05-15	15:30	91.33%
29	686	09-05-15	15:10	91.05%
30	684	26-09-15	15:10	90.78%

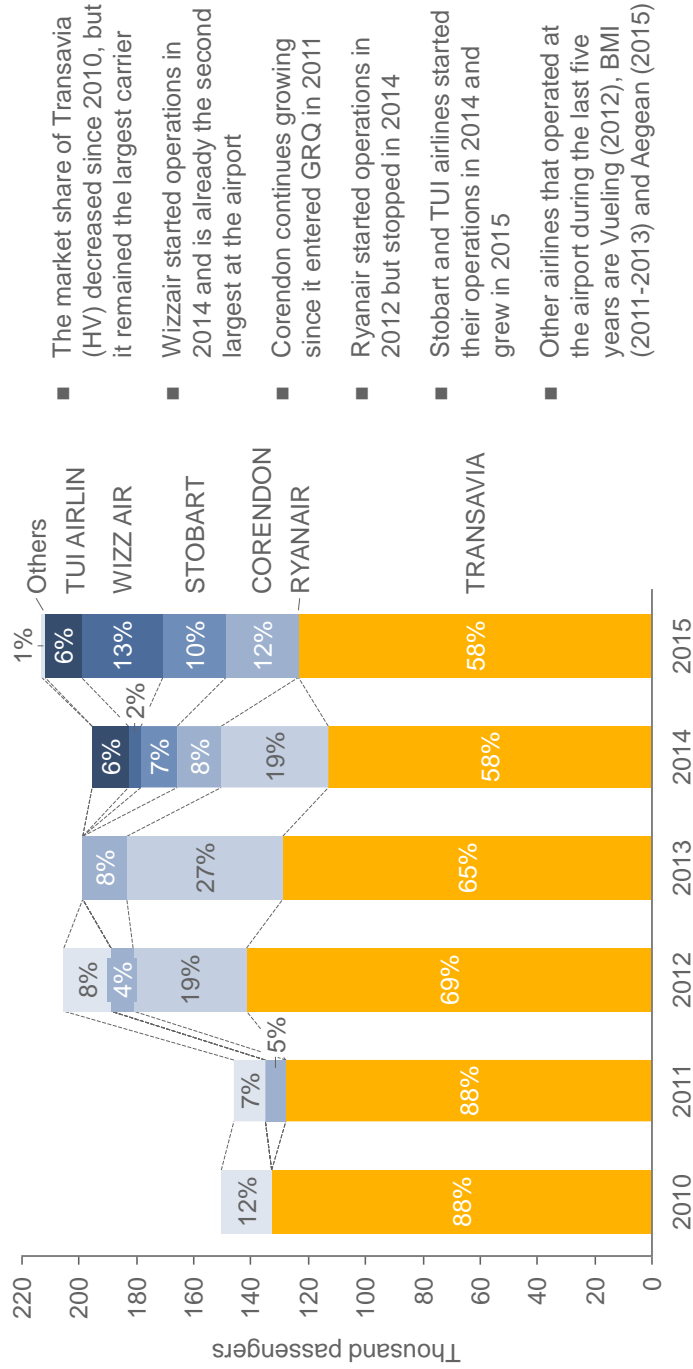
- The airport facilities should be designed to cope with the majority of the annual peaks at the desired level of service
- The design hour should be selected to cover the majority of the traffic of the airport which is commonly taken as the 30<sup>th</sup> peak hour of the year





GRQ has diversified its portfolio of airlines reducing its dependency to Transavia, nevertheless HV is still the largest operator at GRQ

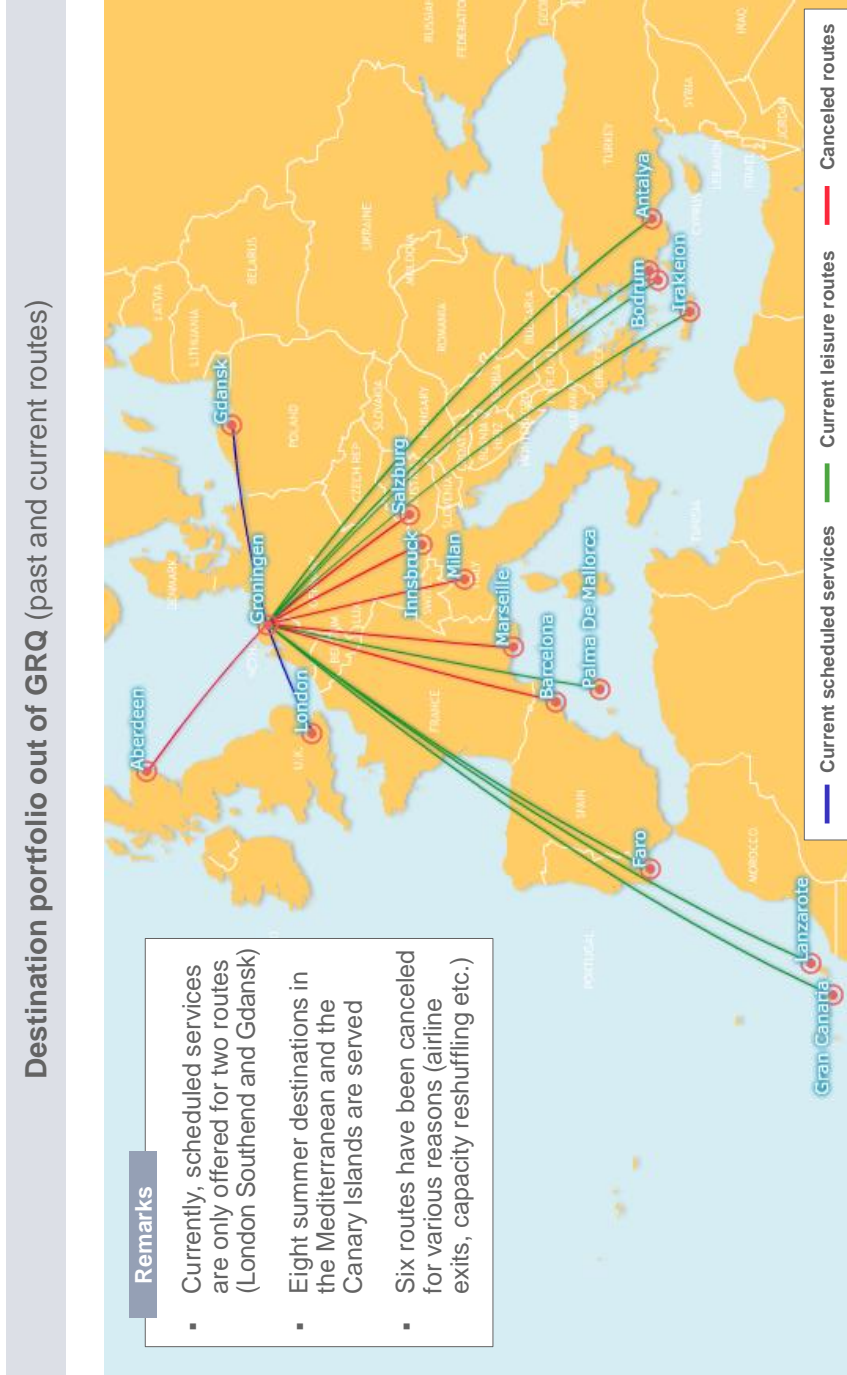
Top airlines by passenger traffic share at Groningen Airport



Source: GRQ Airport traffic data, Lufthansa Consulting

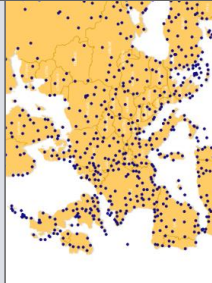
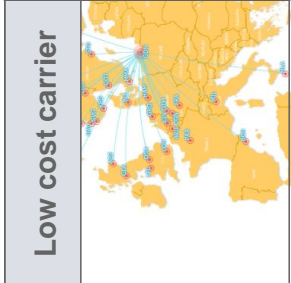
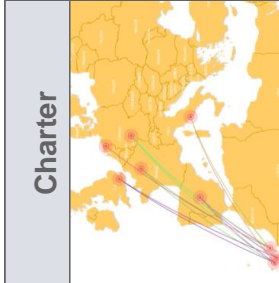
Passenger aviation market and transport forecast analysis

The complete route map of Groningen airport shows 15 historical destinations since 2010 with diverse traffic characteristics





## General analysis of market trends and developments in the European air transport market

<p><b>General Market</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2015 proved to be a positive year for European carriers</li> <li>▪ Favorable fuel price development</li> <li>▪ Strong demand especially during the summer</li> <li>▪ Collective profit record of \$6.9 billion for European carriers in 2015</li> <li>▪ Intra-European capacity increased by 5.7% throughout 2015</li> </ul>
<p><b>Low cost carrier</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LCCs development in Europe remains strong, leading the increased Intra-European capacity</li> <li>▪ Transavia Airlines passenger numbers 2015 +4.6% vs. 2014</li> <li>▪ Ryanair passenger numbers 2015 +10.8% vs. 2014</li> <li>▪ Wizzair passenger numbers 2015 +18.4% vs. 2014</li> </ul>
<p><b>Charter</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LCCs, with the exception of Ryanair, show an increased interest in charter operations, softening the distinction between traditional charter and LCC, with several carriers operating own tour operator divisions, such as:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Norwegian Holidays</li> <li>▪ Wizz Tours</li> <li>▪ EasyJet Holidays</li> </ul> </li> <li>▪ Charter operations remain a popular model for traditional network carrier, i.e. SunExpress (joint venture LH and TK) increasing passenger numbers by 18% in first half of 2015</li> </ul>

Source: Flight Global: Airline Market Review 2015, Airlines Business 2015, Airline Business Special Report Low-Cost & Leisure Carriers 2015

Passenger aviation market and transport forecast analysis



**Lufthansa Consulting**

- 40 -

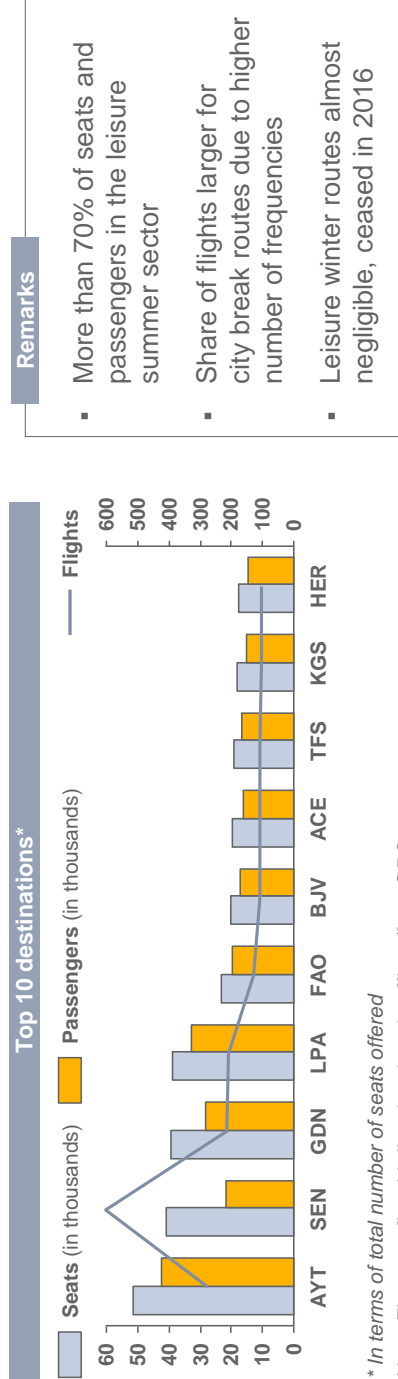
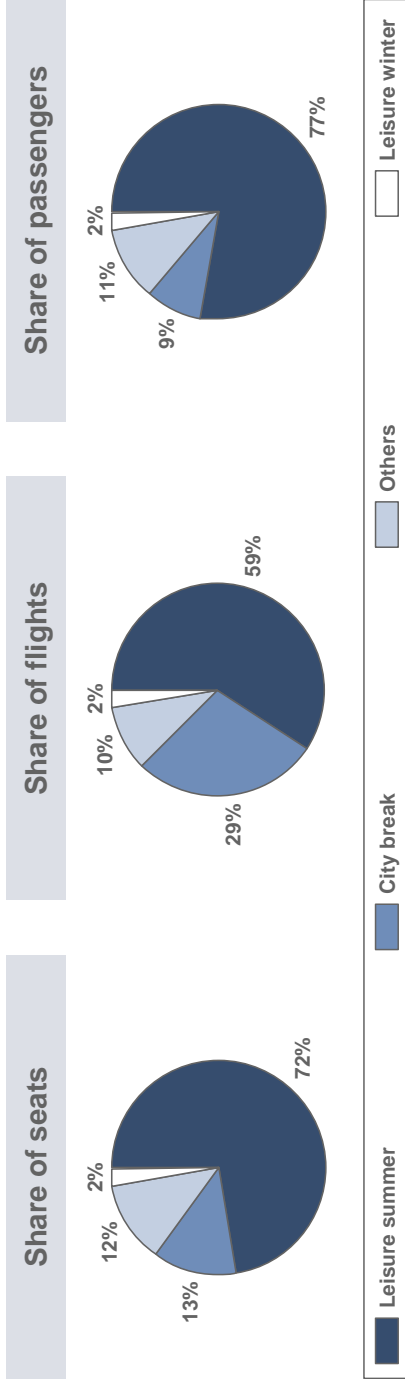
## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  - 2. Market clusters**
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  5. Route analysis
3. Strategy and forecast

In order to assess the current and potential future traffic out of Groningen, the destinations were clustered according to their main characteristics

<p><b>Leisure summer</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Destinations with distinct seasonal pattern</li> <li>▪ Typical summer holiday charter traffic</li> <li>▪ Mainly operated by tour operators</li> </ul>	<p><b>Illustrative destinations:</b> Canary Islands, Balearic Islands, Greek Islands and Turkey</p>	
<p><b>Leisure winter</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Destinations with distinct seasonal pattern</li> <li>▪ Demand peaking in the winter months</li> <li>▪ Typical ski and winter sports resorts</li> </ul>	<p><b>Illustrative destinations:</b> Salzburg, Innsbruck and ski resorts in the French or Swiss Alps</p>	
<p><b>City break</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weekend getaways to popular cities</li> <li>▪ Demand peaks mainly in summer months</li> <li>▪ Primarily served by low cost carriers</li> </ul>	<p><b>Illustrative destinations:</b> Barcelona, Milan and London (typically to the low cost airports)</p>	
<p><b>Business</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Destinations with important business traffic</li> <li>▪ Usually metropolitan areas with large firms</li> <li>▪ Links to industries such as oil and gas etc.</li> </ul>	<p><b>Illustrative destinations:</b> Aberdeen, London and Rome (typically to the hub/city airports)</p>	
<p><b>Hub</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Typical feeder routes into large hub airports</li> <li>▪ Online agreement with hub airline needed</li> <li>▪ Focus on connecting flights (long haul etc.)</li> </ul>	<p><b>Illustrative destinations:</b> Copenhagen, Stockholm, Oslo Istanbul and Munich</p>	
<p><b>Long haul</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Widebody destinations beyond EU borders</li> <li>▪ Flights operated by large-scale hub airline</li> <li>▪ Potential for O&amp;D demand ex Groningen</li> </ul>	<p><b>Illustrative destinations:</b> New York, Bangkok and others in the Americas and Far East</p>	
<p><b>Others</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Destinations with no clear characteristics</li> <li>▪ Combination of all the demand types</li> <li>▪ Usually smaller airports with limited traffic</li> </ul>	<p><b>Illustrative destinations:</b> Nuremberg, Cluj-Napoca, Stavanger and Newcastle</p>	

In 2015, Groningen offered the vast majority of their seats in the leisure summer sector, followed by city break routes and other destinations



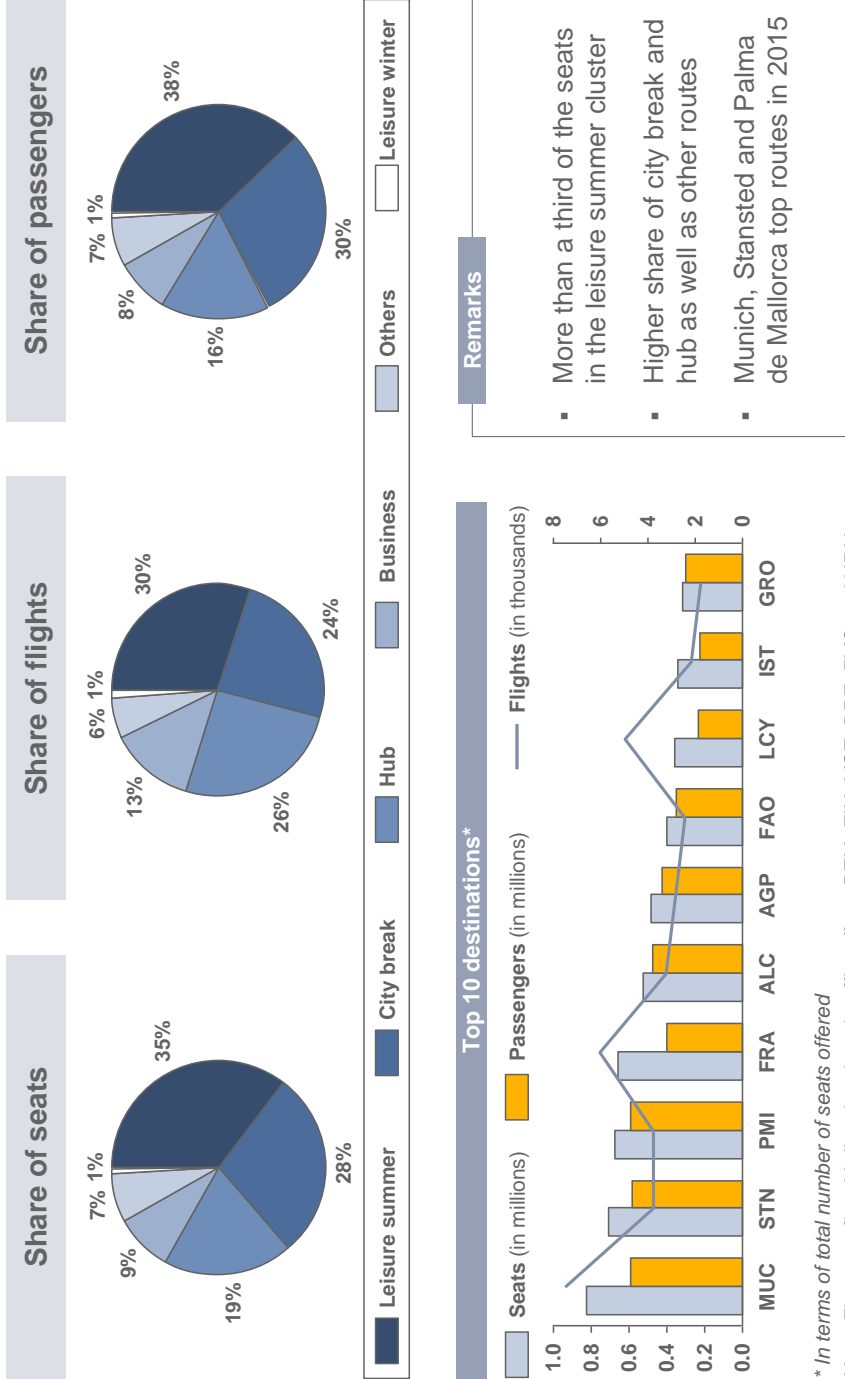
**Remarks**

- More than 70% of seats and passengers in the leisure summer sector
- Share of flights larger for city break routes due to higher number of frequencies
- Leisure winter routes almost negligible, ceased in 2016

\* In terms of total number of seats offered  
 Note: Figures reflect bi-directional total traffic to/from GRQ  
 Source: Groningen Airport traffic data, Airport/IS



Comparable Dutch and German regional airports also offer most seats in the leisure summer cluster, but other route types are much more present



\* In terms of total number of seats offered  
 Note: Figures reflect bi-directional total traffic to/from RTM, EIN, MST, BRE, FMO and NRN  
 Source: Groninger Airport traffic data, Airport/IS

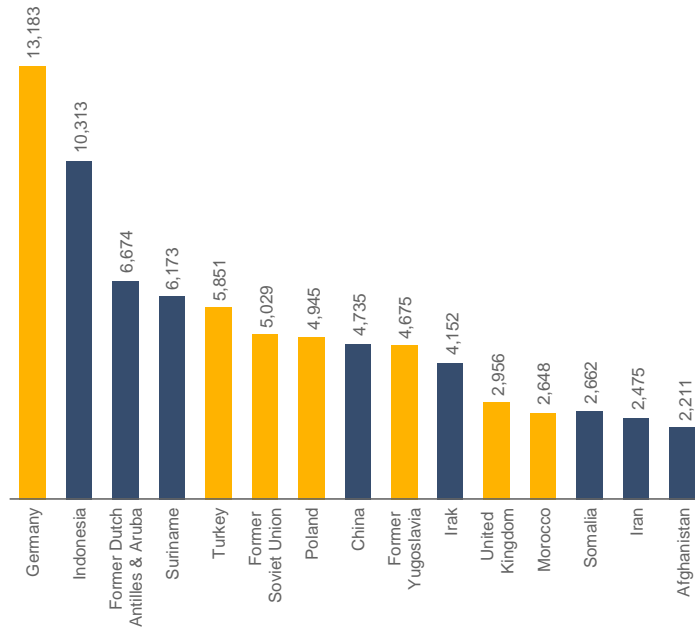


## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  - 3. Other market opportunities**
  4. Methodology
  5. Route analysis
3. Strategy and forecast

## Ethnic traffic – Almost six percent of the population of GRQ’s catchment area is not of Dutch origin creating potential for ethnic traffic

Non-Dutch population’s origin in GRQ’s catchment area



### Comments

- Even though Germany is the first ethnic group in volume, the proximity between the two countries allows ground transportation limiting the potential of air traffic
- Ethnic origins that would require long haul destinations are excluded as potential routes from GRQ (indicated in blue)
- Almost 5,000 people with Polish and 3,000 people with UK descent live in GRQ’s catchment area
- Groningen Airport Eelde already offers scheduled services to Gdansk in Poland and London in the United Kingdom – routes which are, among other factors, successful due to ethnic traffic
- Excluding long-haul destinations, other routes to ethnic destination could have sufficient demand for scheduled services. These can be in the following countries:
  - Turkey
  - Morocco
  - Former Soviet Union
  - Former Yugoslavian countries

Source: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Passenger aviation market and transport forecast analysis

**Corporate traffic – GRQ** shows limited numbers relative to the rest of the Netherlands leading to low demand for a pure business driven route

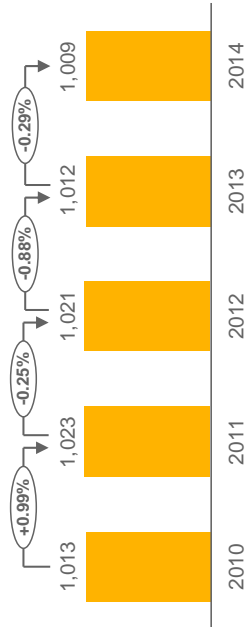
**Fortune 500's largest Dutch companies in 2015**

Rank	Company	Headquarters	Revenues (\$ billion)	Profits (\$ billion)	Number of employees
1	Royal Dutch Shell	The Hague	431.3	14.9	94,000
2	Trafigura	Amsterdam	127.6	1.0	5,326
3	ING Group	Amsterdam	80.0	1.3	68,431
4	Airbus Group	Leiden	80.5	3.1	138,622
5	Louis Dreyfus Com.	Rotterdam	64.7	0.7	17,615
6	Aegon	The Hague	61.5	1.0	28,602
7	LyondellBasell Ind.	Rotterdam	45.6	4.2	13,100
8	Royal Ahold	Zaandam	43.5	0.8	126,000
9	Achmea	Zeist	35.5	0.02	16,556
10	Royal Philips	Amsterdam	30.9	0.55	113,678
11	Radobank	Utrecht	29.9	0.82	48,264
12	GasTerra	Groningen	25.9	0.05	179
13	Heineken	Amsterdam	25.7	1.0	76,136

**Comments**

- Compared to the rest of the Netherlands, the business environment in Groningen Airport Eelde's catchment area is relatively limited in terms of presence of large firms and institutions
- In 2015, Fortune 500 listed 13 Dutch companies, among them only GasTerra is located in GRQ's vicinity
- This company boasts with high revenue. It, however, has a reduced number of employees which could generate air traffic demand
- Approximately twelve percent of the Netherlands' total employed population lives in GRQ's catchment area (2014), but the number of employees in this region has been decreasing since 2011
- The top 5 destinations with business traffic potential from GRQ catchment area are:
  - London
  - Paris
  - Munich
  - Milan
  - Copenhagen




**Employed people in GRQ's catchment area (in thousands)**



Source: Fortune Magazine (2015), Statistics Netherlands, Den Haag/Heerlen Data of 2013

Passenger aviation market and transport forecast analysis

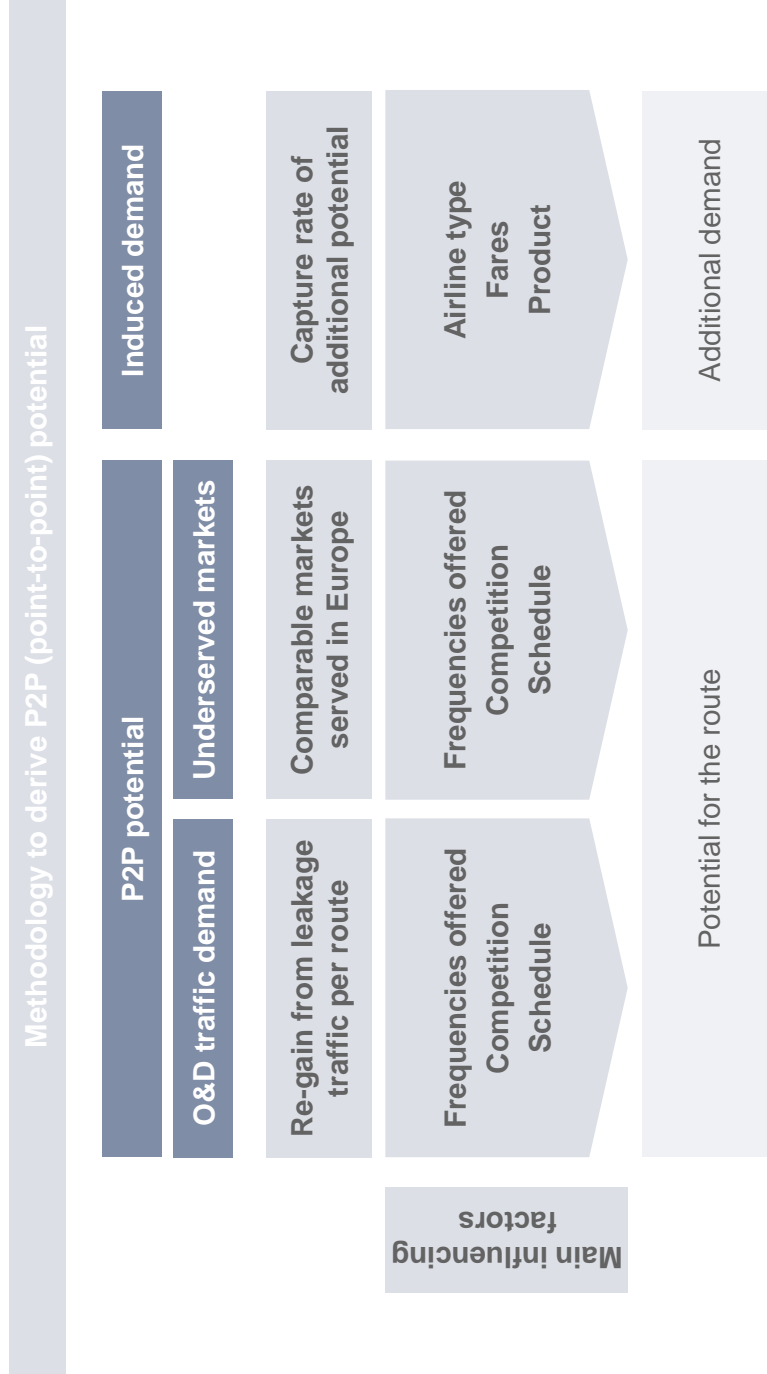
**Inbound tourism – If properly marketed, different drivers have potential to fuel tourism to the provinces of Groningen, Drenthe and Friesland**

City of Groningen	Northern Netherlands	Special events
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ University city with ca. 50,000 students, international reputation</li> <li>▪ Canals of Groningen, boat tours and “Art under the bridge”</li> <li>▪ Groningen Museum, most high-profile building in the Netherlands</li> <li>▪ Groningen estate houses, former country seats of local nobility</li> <li>▪ Almshouses and courtyards, old hospices from the Middle Ages</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Growing number of world heritage sites such as the Wadden Isles</li> <li>▪ Leeuwarden will be European Culture Capital in 2018</li> <li>▪ Lauwersmeer National Park, ideal for hiking, cycling and water sports</li> <li>▪ Bourtange, an old medieval fortress from the 16th century</li> <li>▪ Terp villages, artificial hillocks with old churches surrounded by field</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DelfSail 2016, a public free sail event (in 2009: 850,000 visitors)</li> <li>▪ MotoGP races in Assen, British Superbikes and TruckStar Festival</li> <li>▪ Yearly Ice Skating Thialf</li> <li>▪ International darts tournament in Assen (players from 20 countries)</li> <li>▪ Eurosonic (yearly), large northern music festival</li> <li>▪ Bid provinces Groningen/Drenthe for WC race cycling in 2020</li> <li>▪ Various international exhibitions in Groningen, Assen and Leeuwarden</li> </ul> 

## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  - 4. Methodology**
  5. Route analysis
3. Strategy and forecast

The P2P volume is estimated based on the re-gain from the leakage and the stimulation rate of the residual potential derived from the benchmark



Source: Lufthansa Consulting Analysis

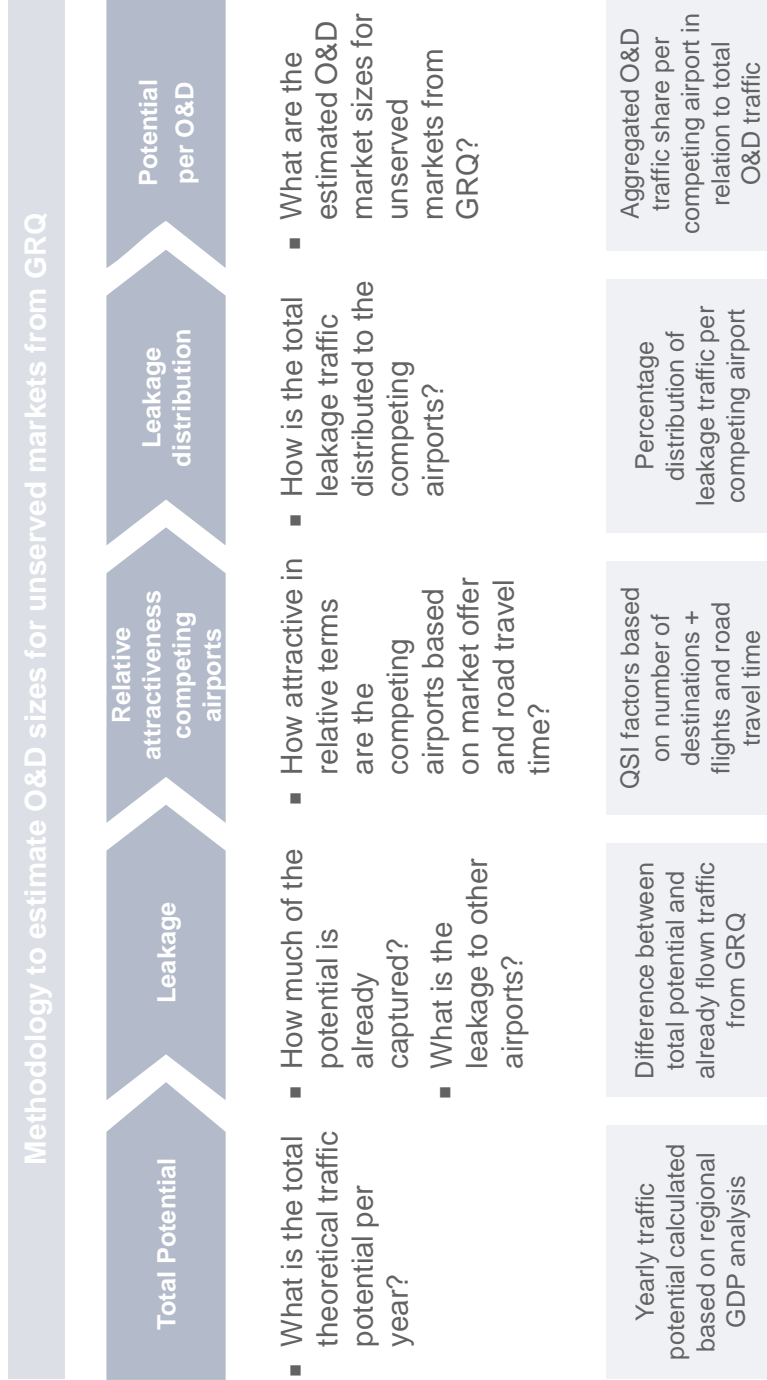
Passenger aviation market and transport forecast analysis



Lufthansa Consulting

- 50 -

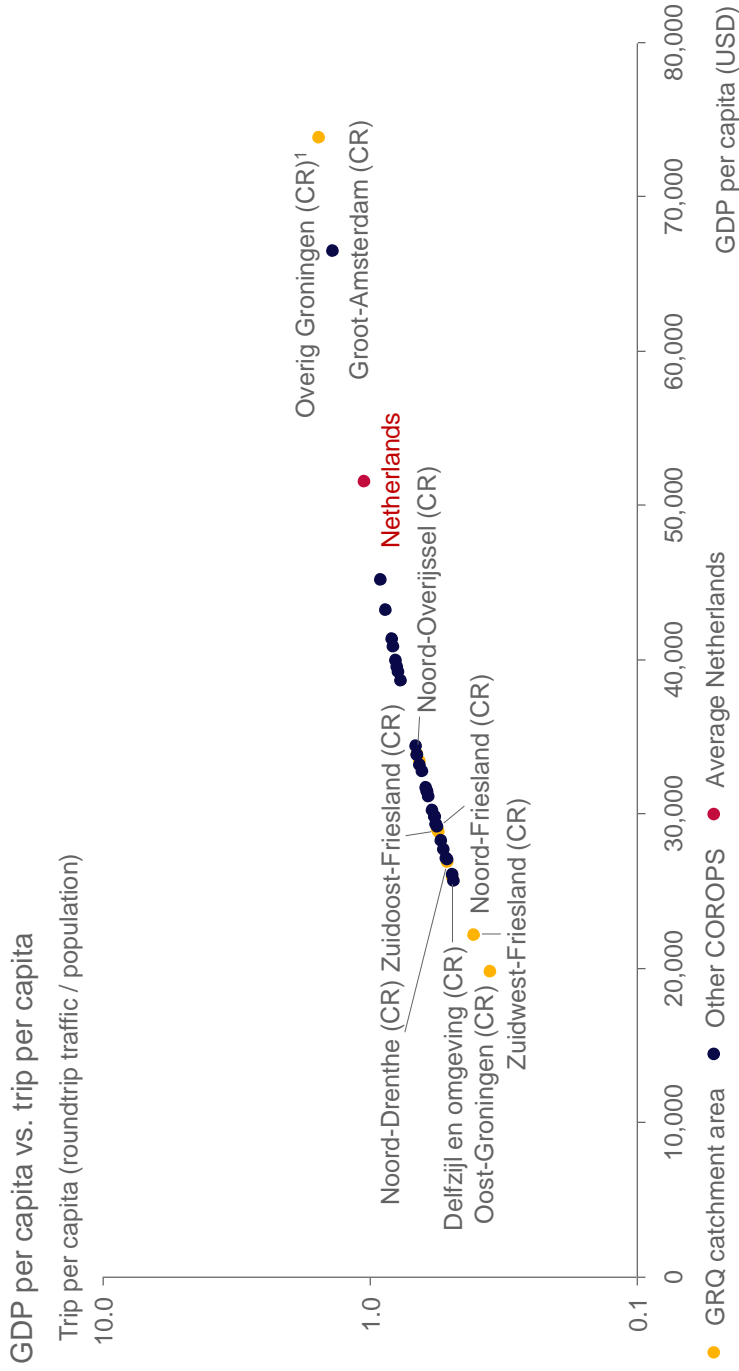
The O&D demand for unserved markets from GRQ can be estimated in a five step approach taking the offer from competing airports into account



Source: Lufthansa Consulting Analysis

Passenger aviation market and transport forecast analysis

The total population in the catchment area of GRQ would sum up to a potential annual traffic of over 3 million passengers



Note 1: In the immediate vicinity of Groningen Airport Eelde, GDP per capita is very high from the official statistics as it includes the mining sector, nevertheless without this sector the GDP per capita is close to the average of the Netherlands

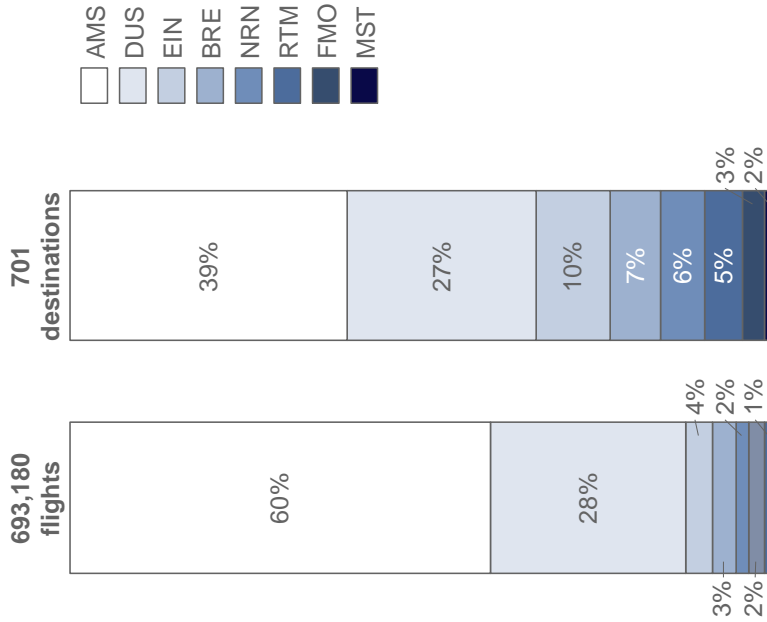
Note 2: Round trip per capita is the average number of trips (passengers both ways) from a region per year divided by the population

Source: Lufthansa Consulting research

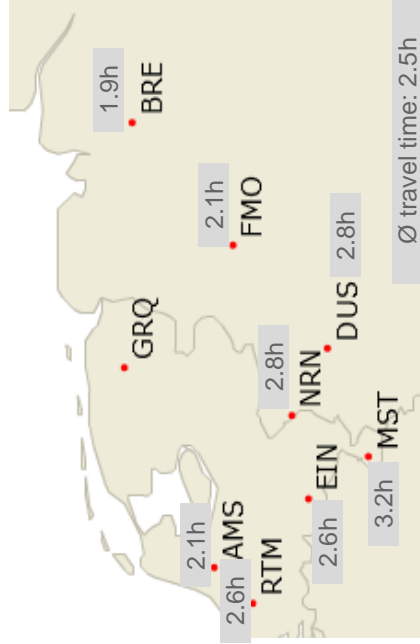


After identifying the total theoretical traffic potential and leakage to other airports, the relative attractiveness of competing airports is analyzed

Market offer from competing airports



Travel time from GRQ to competing airports

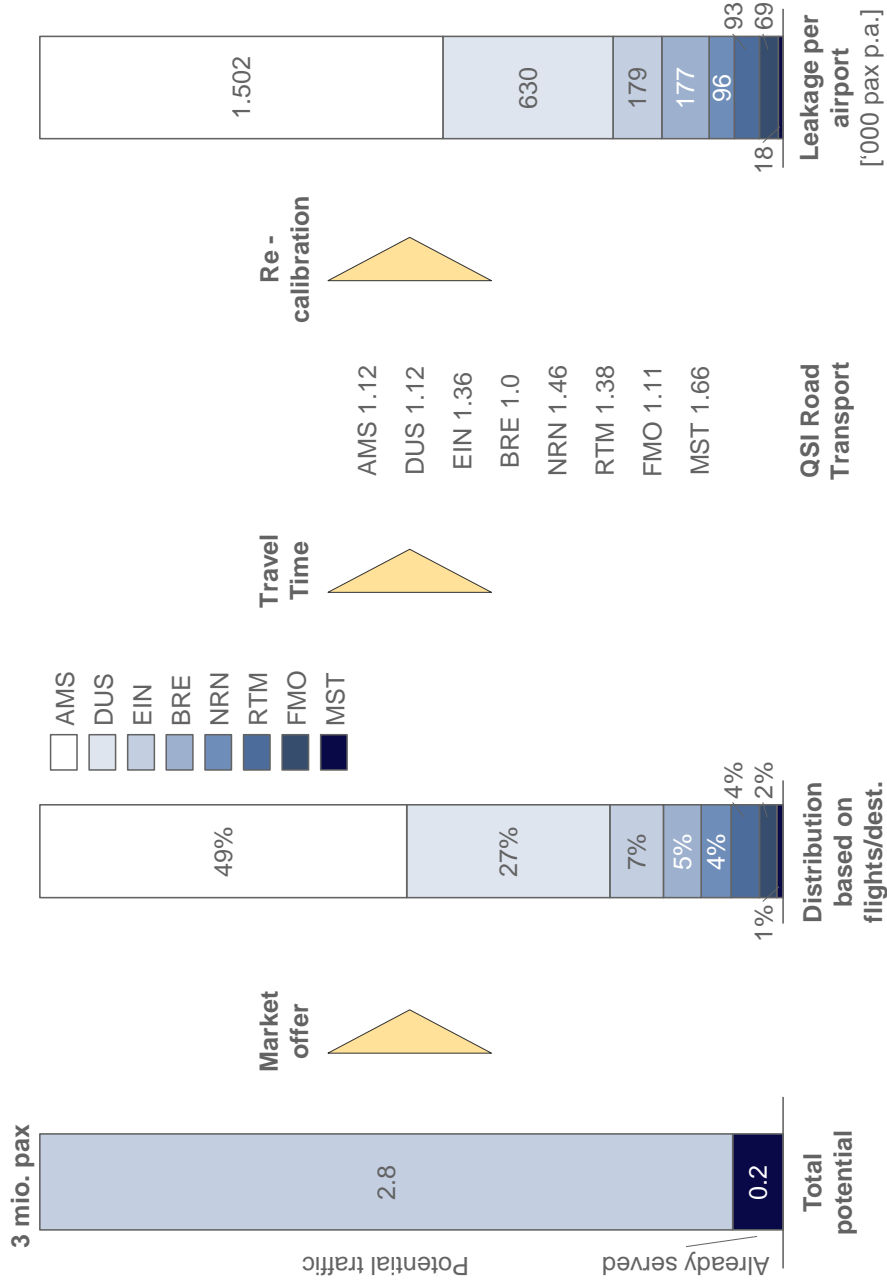


Determination of a relative QSI factor for each airport based on road transport

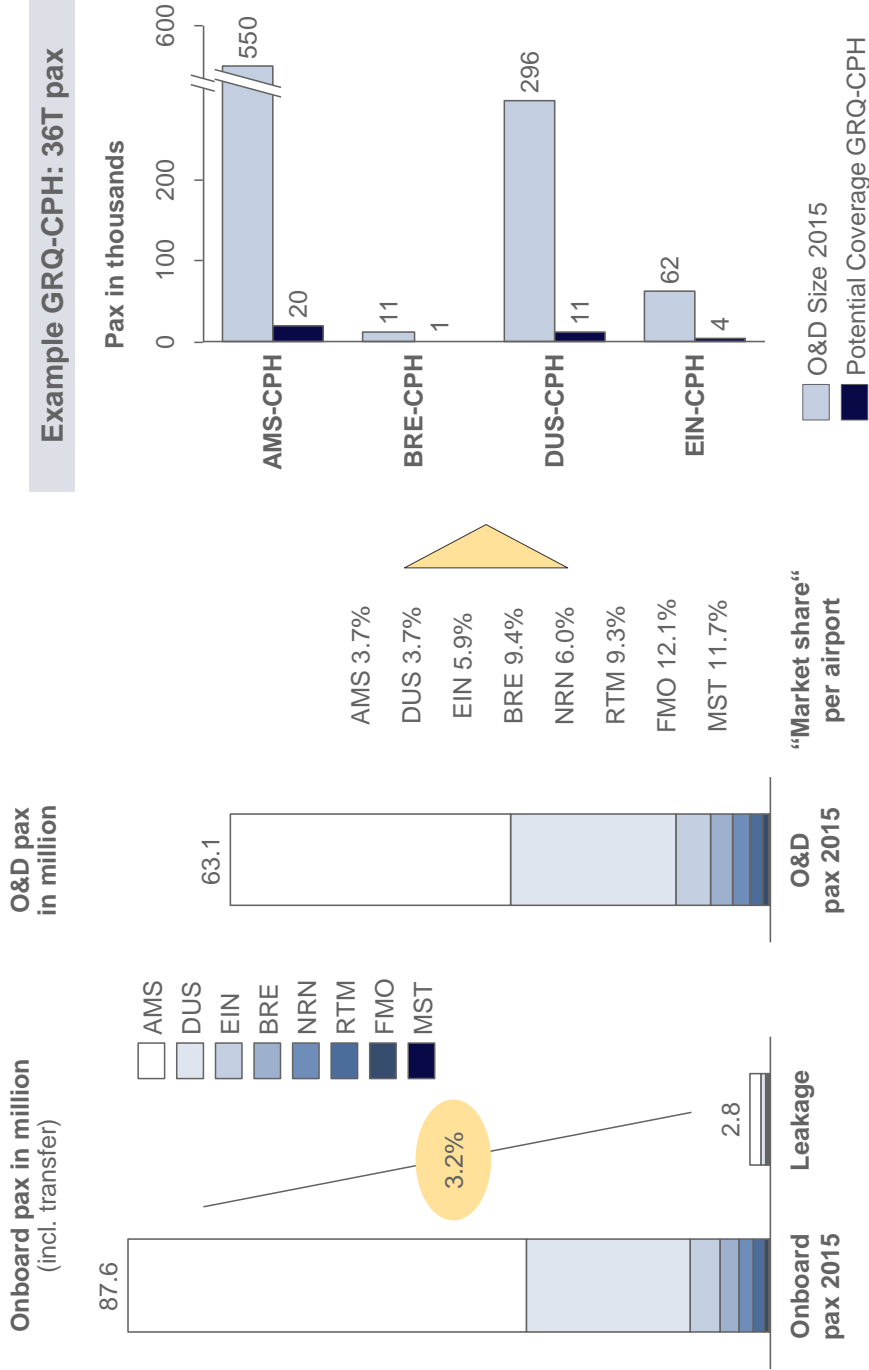
Dest	AMS	DUS	EIN	BRE	NRN	RTM	FMO	MST
QSI Score	1.12	1.47	1.36	1.00	1.46	1.38	1.11	1.66

Source: Airport IS, Google Maps

Traffic is then distributed according to the capacity share and destination portfolio of the competition taking the road travel time into account

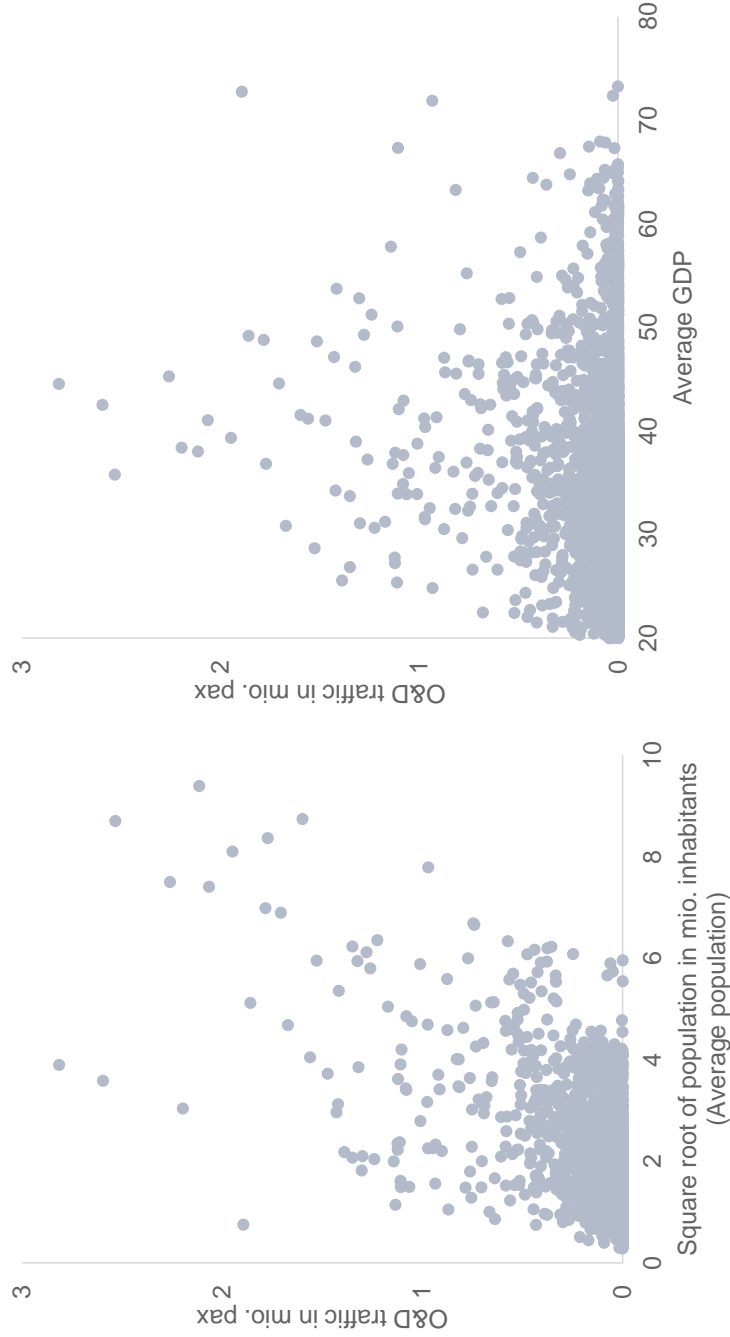


Finally, in order to determine the O&D sizes per destination for GRQ, the leakage traffic distribution is set in relation to the total existing traffic



For underserved markets in the O&D analysis, the maximum route potential is taken from the benchmark with other similar European routes

Regression Analysis based on 2015 O&D traffic with GDP and population



Note: Includes O&D traffic between 203 destinations in Europe (max. traffic 3 mio. / max. pop Ø 10 mio. / min. GDP Ø 20T, max. GDP Ø 80T)  
 Source: Airport IS for O&D traffic, Eurostat for GDP and population size based on metropolitan areas (most current value available used)

## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  - 5. Route analysis**
3. Strategy and forecast

Out of almost 400 potential destinations from Groningen, a total of 86 routes to 30 countries were subjected to close scrutiny

**List of destinations analyzed in detail (in alphabetical order)**

- Aberdeen, Scotland (ABZ)
- Alicante, Spain (ALC)
- Agadir, Morocco (AGA)
- Antalya, Turkey (AYT)
- Athens, Greece (ATH)
- Barcelona, Spain (BCN)
- Bari, Italy (BRI)
- Basel, Switzerland (BSL)
- Belgrade, Serbia (BEG)
- Bergamo, Italy (BGY)
- Berlin, Germany (SXF, TXL)
- Billund, Denmark (BLL)
- Birmingham, UK (BHX)
- Bodrum, Turkey (BJV)
- Bologna, Italy (BLQ)
- Bordeaux, France (BOD)
- Bristol, UK (BRS)
- Bucharest, Romania (OTP)
- Budapest, Hungary (BUD)
- Catania, Italy (CTA)
- Copenhagen, Denmark (CPH)
- Corfu, Greece (CFU)
- Dalaman, Turkey (DLM)
- Djerba, Tunisia (DJE)
- Dublin, Ireland (DUB)
- Edinburgh, Scotland (EDI)
- Enfidha, Tunisia (NBE)
- Faro, Portugal (FAO)
- Frankfurt, Germany (FRA)
- Friedrichshafen, Germany (FDH)
- Fuerteventura, Spain (FUE)
- Gdansk, Poland (GDN)
- Geneva, Switzerland (GVA)
- Girona, Spain (GRO)
- Glasgow, Scotland (GLA)
- Gothenburg, Sweden (GOT)
- Gran Canaria, Spain (LPA)
- Graz, Austria (GRZ)
- Helsinki, Finland (HEL)
- Heraklion, Greece (HER)
- Hurghada, Egypt (HRG)
- Ibiza, Spain (IBZ)
- Innsbruck, Austria (INN)
- Istanbul, Turkey (IST)
- Izmir, Turkey (ADB)
- Katowice, Poland (KTW)
- Kos, Greece (KGS)
- Krakow, Poland (KRK)
- Lanzarote, Spain (ACE)
- Linz, Austria (LNZ)
- Lisbon, Portugal (LIS)
- London, UK (all airports)
- Madrid, Spain (MAD)
- Malaga, Spain (AGP)
- Malta, Malta (MLA)
- Manchester, UK (MAN)
- Marrakech, Morocco (RAK)
- Marseille, France (MRS)
- Milan, Italy (LIN, MXP)
- Moscow, Russia (SVO)
- Munich, Germany (MUC)
- Nice, France (NCE)
- Oslo, Norway (OSL)
- Mallorca, Spain (PMI)
- Paris, France (CDG)
- Pisa, Italy (PSA)
- Porto, Portugal (OPO)
- Prague, Czech Republic (PRG)
- Rhodes, Greece (RHO)
- Riga, Latvia (RIX)
- Rome, Italy (CIA, FCO)
- Salzburg, Austria (SZG)
- Sharm El Sheikh, Egypt (SSH)
- Sofia, Bulgaria (SOF)
- Southend, UK (SEN)
- Split, Croatia (SPU)
- Stockholm, Sweden (ARN)
- Tangier, Morocco (TNG)
- Tenerife, Spain (TFS)
- Thessaloniki, Greece (SKG)
- Valencia, Spain (VLC)
- Venice, Italy (VCE)
- Vienna, Austria (VIE)
- Vilnius, Lithuania (VNO)
- Warsaw, Poland (WAW)
- Zurich, Switzerland (ZRH)

In the course of the analysis, a number of KPIs were taken into account to analyze the shortlisted routes subject to close scrutiny

Overview of the determining KPIs	Exemplary route: GRQ – AYT
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Historical evolution at Groningen airport</b> Development of passenger volume from 2010 to 2015</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Steady and significant growth from 2010 to 2014</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Traffic pattern of the service in Groningen</b> Seasonality of flights, seats, demand and load factor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Route served from March to November 2015</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Historical evolution at the competition</b> Development of passenger volume from 2010 to 2015</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Doubled passenger volume over last 6 years</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Traffic pattern of the service at the competition</b> Seasonality of flights, seats, demand and load factor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Average seat load factor of 82% throughout 2015</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Airlines and aircraft types operating the route</b> Overview of operators and equipment deployed in 2015</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ XQ, DE and AB capture over 65% of the market</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Potential traffic on the route from Groningen</b> Execution of market size model to estimate demand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strong market growth, but also strong competition Potential market size: 42,000 – 52,000 (2015: 42,290)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Potential airlines to serve the route from GRQ</b> Differentiation according to characteristics of the route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Traditional tour operator destination in the summer Operated on full charter basis by e.g. Transavia</li> </ul>

## Table of contents

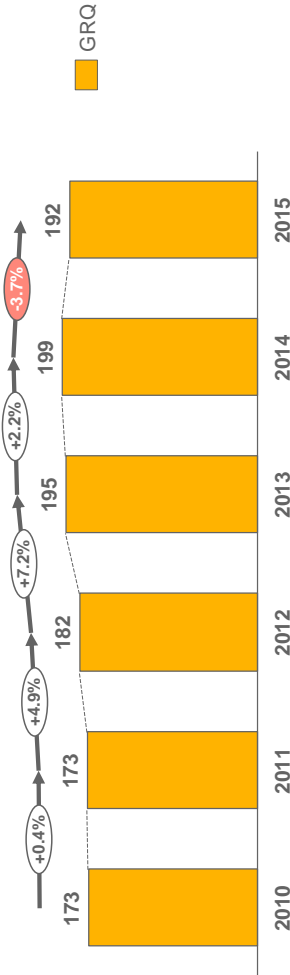
1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  5. **Route analysis**
    1. **Leisure summer cluster**
    2. Leisure winter cluster
    3. City break cluster
    4. Business cluster
    5. Hub feeder
    6. Other destinations
3. Strategy and forecast



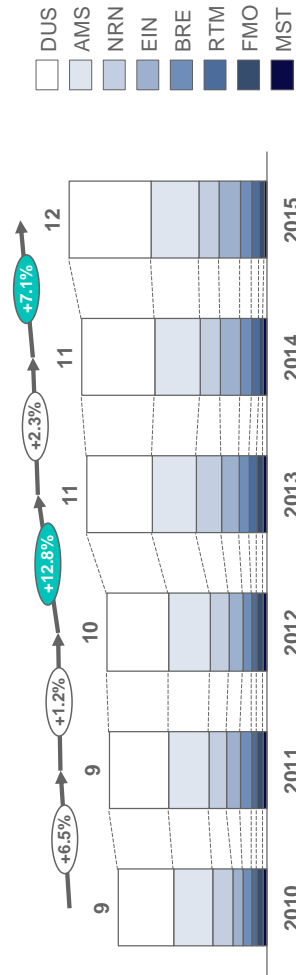
After positive years, volumes on the leisure summer routes decreased in Groningen in 2015, while competition has constantly been raising demand

**Leisure summer routes – Passenger volume development**

Passenger development (in thousands) from 2010 to 2015 in Groningen



Passenger development (in millions) from 2010 to 2015 at competing airports




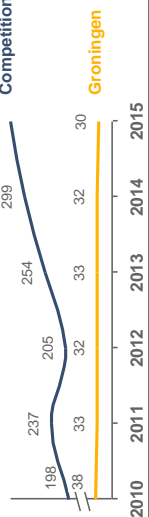


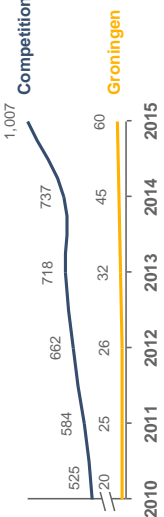


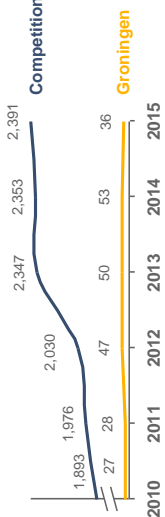


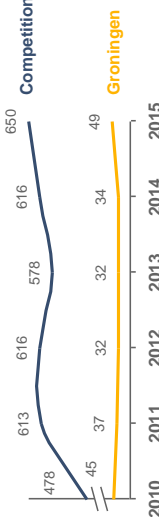

**Remarks**

- Overall positive trend of passenger number in Groningen, up by ca. 10% from 2010 to 2015
  - Slight decrease in 2015 potentially due to reshuffling of capacity
  - Volume growth for the competition primarily driven by Dusseldorf and Amsterdam
  - Stable market segment, no exits of competing airports in 2010-2015
- Main market and cash cow for Groningen, promising outlook**

Note: Figures reflect both inbound and outbound passengers to and from GRQ resp. the competing airports  
Source: Traffic statistics from GRQ, Airports

Passenger aviation market and transport forecast analysis


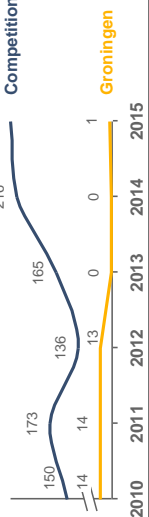


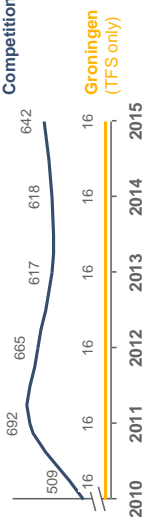


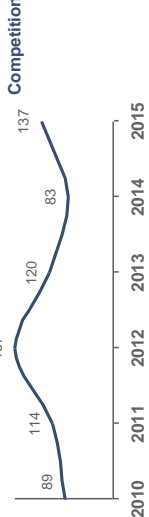


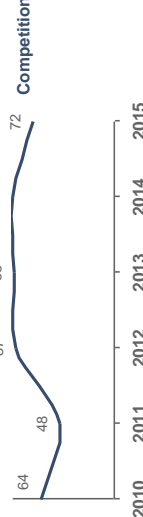

The current destinations can be segmented along their characteristics – first and foremost, Spain and Portugal offer specific growth opportunities

Leisure summer routes (served from Groningen in 2015) – Growth options		Recommendation
Passenger development (in thousands)		
		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Heraklion (HER) – await political stabilization</b> Significant growth potential in the medium/long term</li> <li><b>Kos (KGS) – await political stabilization</b> Canceled in 2016, expected resume in the short term</li> </ul> 
		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Antalya (AYT) – await political stabilization</b> Significant growth potential in the medium/long term</li> <li><b>Bodrum (BJV) – await political stabilization</b> Moderate growth potential in the medium/long term</li> </ul> 
		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Faro (FAO) – add winter service on tour operator basis</b> Moderate growth rates, very fragmented market</li> <li><b>Mallorca (PMI) – recover 2014 traffic volume</b> Very stable market, but also strong competition</li> </ul> 
		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Lanzarote (ACE) – ramp up to double weekly service</b> Stable market growth, moderate competition</li> <li><b>Gran Canaria (LPA) – continue current operations</b> Staggering traffic volumes, rather fragmented market</li> </ul> 

Note: Figures reflect number of total bi-directional segment passengers p.a.; source: Airport/S, traffic statistics from GRQ

Passenger aviation market and transport forecast analysis

Greek and Canary Islands offer further attractive holiday destinations –  
Egypt and Tunisia could provide lucrative opportunities in the long term

Leisure summer routes (partly served from Groningen in 2015) – Growth options	
	Recommendation
 <p><b>Passenger development (in thousands)</b></p>  <p><b>Competition</b></p> <p><b>Groningen</b></p>	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li>  <b>Corfu (CFU) &amp; Rhodes (RHO) – await political stabilization</b>                      Market growth of almost 50% between 2010 and 2015                      Fragmented market, high number of airlines competing                      Services offered from all airports but Maastricht in 2015                 </li> </ul> </p>
 <p><b>Competition</b></p>  <p><b>Groningen (TFS only)</b></p>	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li>  <b>Fuerteventura (FUE) &amp; Tenerife (TFS) – add winter services</b>                      Increase of volume by approx. 25% from 2010 to 2015                      Air Berlin, Ryanair and Condor dominating the market                      Year-round services due to beneficial climatic conditions                 </li> </ul> </p>
 <p><b>Competition</b></p> 	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li>  <b>Sharm El Sheikh (SSH) &amp; Hurghada (HRG) – long term option</b>                      Staggering passenger volumes over the last six years                      Recent demand increase driven by services to Hurghada                      Potential destination in long-term future after stabilization                 </li> </ul> </p>
 <p><b>Competition</b></p> 	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li>  <b>Enfidha (NBE) &amp; Djerba (DJE) – long term option</b>                      Market recovery after downswing in volume in 2011                      Tunisair, Nouvelair, Condor and Air Berlin dominating                      Potential destination in long-term future after stabilization                 </li> </ul> </p>

Note: Figures reflect number of total bi-directional segment passengers p.a.; source: Airport/IS

Passenger aviation market and transport forecast analysis


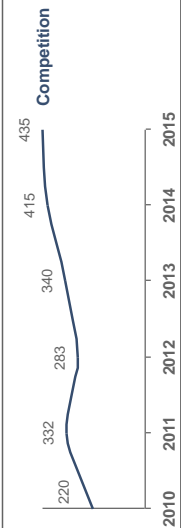


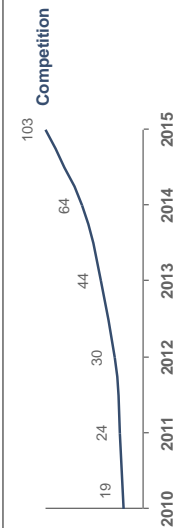


A thorough market analysis reveals additional unserved routes, that could provide ideal opportunities for the introduction of low cost services (I)

Leisure summer routes (not served from Groningen in 2015) – Growth options																									
Passenger development (in thousands)	Recommendation																								
<p><b>Morocco</b></p> <table border="1"> <caption>Passenger Development - Morocco</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Volume (thousands)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>82</td></tr> <tr><td>2011</td><td>117</td></tr> <tr><td>2012</td><td>133</td></tr> <tr><td>2013</td><td>192</td></tr> <tr><td>2014</td><td>175</td></tr> <tr><td>2015</td><td>174</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Volume (thousands)	2010	82	2011	117	2012	133	2013	192	2014	175	2015	174	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Marrakech (RAK) – launch low cost operations</b> </li> </ul>                     Passenger volume doubled in size from 2010 to 2015                      90% of market captured by Transavia and Air Berlin                      Ethnic links with Morocco in addition to holiday traffic                 </p>										
Year	Passenger Volume (thousands)																								
2010	82																								
2011	117																								
2012	133																								
2013	192																								
2014	175																								
2015	174																								
<p><b>Italy</b></p> <table border="1"> <caption>Passenger Development - Italy</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Volume (thousands)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>126</td></tr> <tr><td>2011</td><td>162</td></tr> <tr><td>2012</td><td>156</td></tr> <tr><td>2013</td><td>310</td></tr> <tr><td>2014</td><td>309</td></tr> <tr><td>2015</td><td>309</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Volume (thousands)	2010	126	2011	162	2012	156	2013	310	2014	309	2015	309	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Catania (CTA) &amp; Bari (BRI) – launch low cost operations</b> </li> </ul>                     Doubling of passenger volume from 2013 to 2014                      Ryanair, Transavia and Air Berlin dominant carriers                      In 2015 services from DUS, AMS, EIN, NRN and MST                 </p>										
Year	Passenger Volume (thousands)																								
2010	126																								
2011	162																								
2012	156																								
2013	310																								
2014	309																								
2015	309																								
<p><b>Malta</b></p> <table border="1"> <caption>Passenger Development - Malta</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Volume (thousands)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>124</td></tr> <tr><td>2011</td><td>152</td></tr> <tr><td>2012</td><td>165</td></tr> <tr><td>2013</td><td>173</td></tr> <tr><td>2014</td><td>177</td></tr> <tr><td>2015</td><td>180</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Volume (thousands)	2010	124	2011	152	2012	165	2013	173	2014	177	2015	180	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Malta (MLA) – launch low cost operations</b> </li> </ul>                     Volume increase by almost 50% over the last six years                      Air Malta dominant carrier, potential to steal traffic                      Development of reputation as attractive leisure destination                 </p>										
Year	Passenger Volume (thousands)																								
2010	124																								
2011	152																								
2012	165																								
2013	173																								
2014	177																								
2015	180																								
<p><b>Spain</b></p> <table border="1"> <caption>Passenger Development - Spain</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Volume (thousands)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>1,383</td></tr> <tr><td>2011</td><td>1,443</td></tr> <tr><td>2012</td><td>1,465</td></tr> <tr><td>2013</td><td>1,725</td></tr> <tr><td>2014</td><td>1,674</td></tr> <tr><td>2015</td><td>1,734</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>Groningen (AGP only)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Volume</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>6</td></tr> <tr><td>2011</td><td>11</td></tr> <tr><td>2012</td><td>7</td></tr> <tr><td>2013</td><td>7</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Volume (thousands)	2010	1,383	2011	1,443	2012	1,465	2013	1,725	2014	1,674	2015	1,734	Year	Passenger Volume	2010	6	2011	11	2012	7	2013	7	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Malaga (AGP) &amp; Alicante (ALC) – launch low cost operations</b> </li> </ul>                     Great potential, increase of 25% over last six years                      Flights to Malaga from Groningen ceased after 2013                      Fragmented market, dominated by Transavia and Ryanair                 </p>
Year	Passenger Volume (thousands)																								
2010	1,383																								
2011	1,443																								
2012	1,465																								
2013	1,725																								
2014	1,674																								
2015	1,734																								
Year	Passenger Volume																								
2010	6																								
2011	11																								
2012	7																								
2013	7																								

Note: Figures reflect number of total bi-directional segment passengers p.a.; source: Airport/S, traffic statistics from GRQ

Passenger aviation market and transport forecast analysis

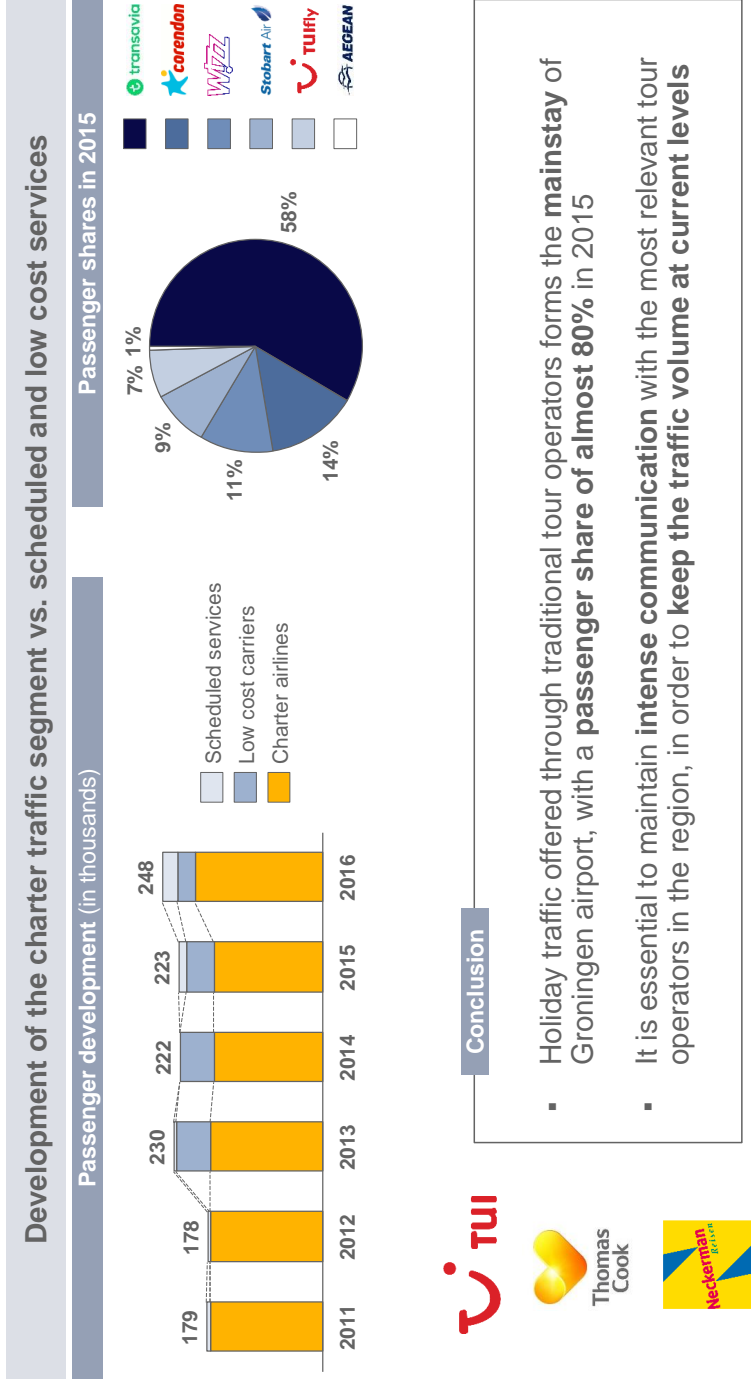
A thorough market analysis reveals additional unserved routes, that could provide ideal opportunities for the introduction of low cost services (II)

Leisure summer routes (not served from Groningen in 2015) – Growth options															
Passenger development (in thousands)	Recommendation														
  <table border="1"> <caption>Passenger development (in thousands) - Balearic Islands</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Development (in thousands)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>220</td></tr> <tr><td>2011</td><td>332</td></tr> <tr><td>2012</td><td>283</td></tr> <tr><td>2013</td><td>340</td></tr> <tr><td>2014</td><td>415</td></tr> <tr><td>2015</td><td>435</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Development (in thousands)	2010	220	2011	332	2012	283	2013	340	2014	415	2015	435	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Ibiza (IBZ) – launch low cost operations</b></li> </ul> <p>Passenger volume doubled over the last six years Fragmented market, high number of airlines competing Diverse travel motives (weekend getaway, summer holiday)</p>
Year	Passenger Development (in thousands)														
2010	220														
2011	332														
2012	283														
2013	340														
2014	415														
2015	435														
  <table border="1"> <caption>Passenger development (in thousands) - Croatia</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Development (in thousands)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>19</td></tr> <tr><td>2011</td><td>24</td></tr> <tr><td>2012</td><td>30</td></tr> <tr><td>2013</td><td>44</td></tr> <tr><td>2014</td><td>64</td></tr> <tr><td>2015</td><td>103</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Development (in thousands)	2010	19	2011	24	2012	30	2013	44	2014	64	2015	103	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Split (SPU) – launch low cost operations</b></li> </ul> <p>Increase from virtually zero to six-digit passenger number Seasonal flights of easyJet, Transavia and Germanwings Low cost stimulation of the booming tourism region</p>
Year	Passenger Development (in thousands)														
2010	19														
2011	24														
2012	30														
2013	44														
2014	64														
2015	103														
 <p><b>Conclusion</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Number of interesting additional <b>leisure summer destinations</b> in Europe and North Africa that are not served from Groningen at the moment, but from some of the competing airports in NL and DE</li> <li>▪ Groningen could serve as <b>base for typical low cost carrier routes</b>, so that the cities can be served twice or three times per week to capture a relevant market share from the competition</li> <li>▪ Even low cost carriers could <b>cooperate with tour operators</b>, that would commit to buying a certain share of the seats from the airlines to sell them as part of packaged tours to the destinations</li> </ul>															

Note: Figures reflect number of total bi-directional segment passengers p.a.; source: Airport/IS

Passenger aviation market and transport forecast analysis

As the strategic departure point of Groningen, a frequent and proactive exchange with the crucial tour operators must continuously be fostered



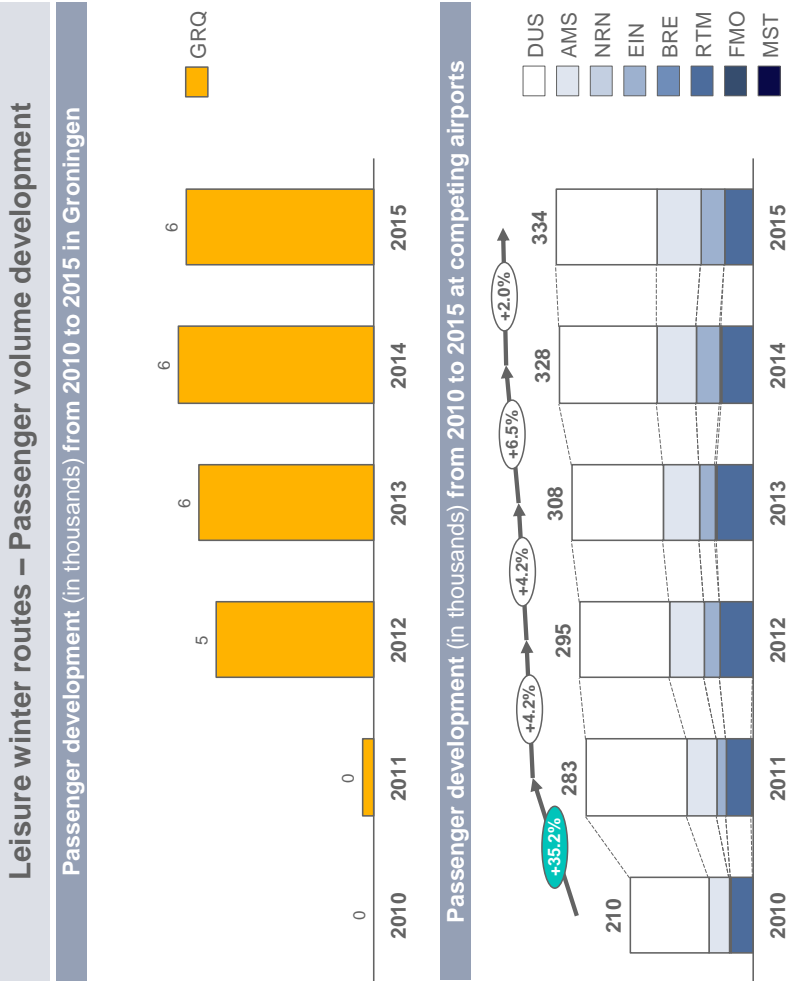
**Scheduled services:** Stobart Air, BMI, Aegean Airlines / **Low cost carriers:** Ryanair, Wizz Air, Vueling / **Charter airlines:** Transavia, TUIfly, Corendon Airlines, Sky Airlines / **Note:** Insignificant passenger volumes ignored  
 Source: Traffic statistics from GRQ

Passenger aviation market and transport forecast analysis

## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  5. **Route analysis**
    1. Leisure summer cluster
    2. **Leisure winter cluster**
    3. City break cluster
    4. Business cluster
    5. Hub feeder
    6. Other destinations
3. Strategy and forecast

Even though competition has constantly increased traffic volumes leisure winter routes have not succeed in GRQ




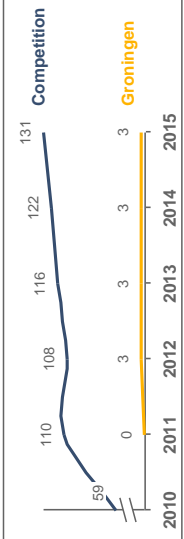


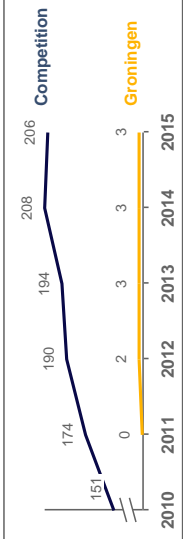

- Remarks**
- Overall positive trend of passenger number in Groningen until 2014
  - Slight decrease in 2015 and cease of operations in 2016
  - Overall volume growth for the competition with Amsterdam as the market leader
  - Stable market segment, with exits of competing airports during the last years
- Very limited potential**
- Relaunch routes in case spare capacity is available to complement summer seasonal routes

Note: Figures reflect both inbound and outbound passengers to and from GRQ resp. the competing airports  
 Source: Traffic statistics from GRQ, Airport/S

Passenger aviation market and transport forecast analysis



The routes Innsbruck and Salzburg are still growing markets for the competition but do not represent a clear opportunity for GRQ

Leisure winter routes (served from Groningen between 2010 and 2015) – Opportunistic options		Recommendations and market potential*																												
	Passenger development (in thousands)																													
 <p><b>Innsbruck</b></p>	 <table border="1"> <caption>Passenger development (in thousands) - Innsbruck</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Innsbruck</th> <th>Groningen</th> <th>Competition</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>59</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>110</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>2012</td><td>108</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>2013</td><td>116</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>2014</td><td>122</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>2015</td><td>131</td><td>3</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	Year	Innsbruck	Groningen	Competition	2010	59	0	0	2011	110	3	0	2012	108	3	0	2013	116	3	0	2014	122	3	0	2015	131	3	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Innsbruck (INN) – resume if available capacity</b> Stable passenger volume with slight drop in 2015 and cease of operations in 2016 Extreme seasonality effect and competition but consistent growth rates</li> </ul> 
Year	Innsbruck	Groningen	Competition																											
2010	59	0	0																											
2011	110	3	0																											
2012	108	3	0																											
2013	116	3	0																											
2014	122	3	0																											
2015	131	3	0																											
 <p><b>Salzburg</b></p>	 <table border="1"> <caption>Passenger development (in thousands) - Salzburg</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Salzburg</th> <th>Groningen</th> <th>Competition</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>151</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>174</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>2012</td><td>190</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>2013</td><td>194</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>2014</td><td>206</td><td>3</td><td>0</td></tr> <tr><td>2015</td><td>206</td><td>3</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	Year	Salzburg	Groningen	Competition	2010	151	0	0	2011	174	3	0	2012	190	3	0	2013	194	3	0	2014	206	3	0	2015	206	3	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Salzburg (SZG) – resume if available capacity</b> Stable passenger numbers with marginal decrease in 2015 and cease of operations in 2016 Load factors also enhancing since the inauguration of the route, high seasonality effect</li> </ul> 
Year	Salzburg	Groningen	Competition																											
2010	151	0	0																											
2011	174	3	0																											
2012	190	3	0																											
2013	194	3	0																											
2014	206	3	0																											
2015	206	3	0																											
<p><b>Conclusion</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ As winter leisure destinations, Innsbruck and Salzburg operated by Transavia ceased operations in 2016. These routes could be resumed if there is spare capacity to capture the very limited volume of this market from GRQ</li> <li>▪ Further winter leisure destinations with proximity to the Alps, such as Basel, Geneva, Graz, Bern and Grenoble were investigated, however, due to low air traffic demand and no clear winter leisure seasonality patterns in those routes, no further potential could be identified in this cluster</li> </ul>																														

\* Number of total bi-directional passengers p.a.; source: LH Consulting estimates, Airport/S, GRQ traffic data

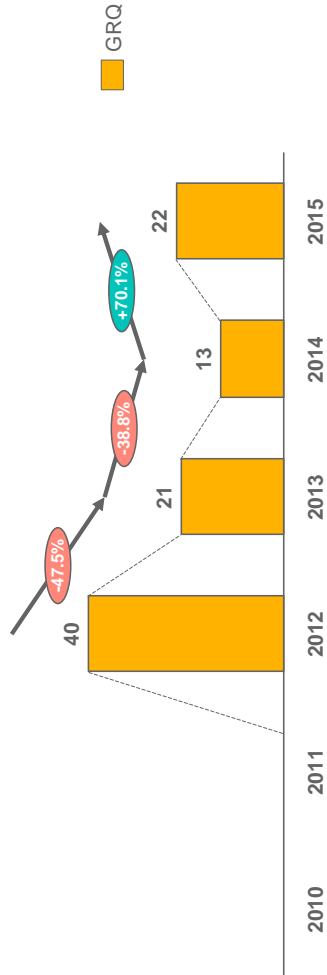
## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  5. **Route analysis**
    1. Leisure summer cluster
    2. Leisure winter cluster
    3. **City break cluster**
    4. Business cluster
    5. Hub feeder
    6. Other destinations
3. Strategy and forecast

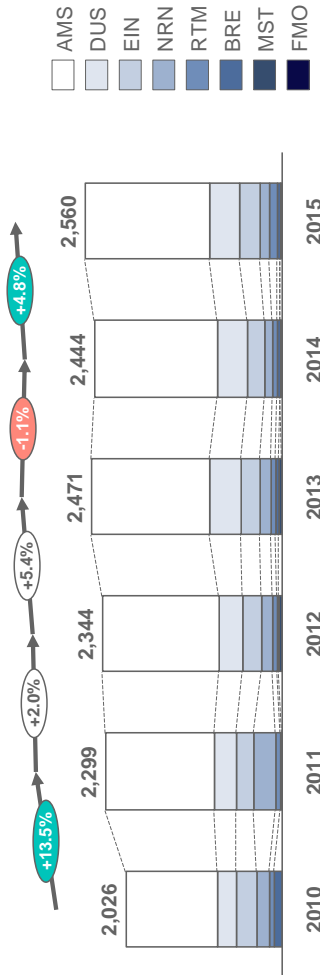
In contrast to its competitors, Groningen underperforms in the city break segment, highlighting the potential for further growth opportunities

### City break routes – Passenger volume development

Passenger development (in thousands) from 2010 to 2015 in Groningen



Passenger development (in thousands) from 2010 to 2015 at competing airports




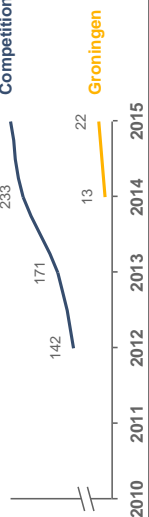


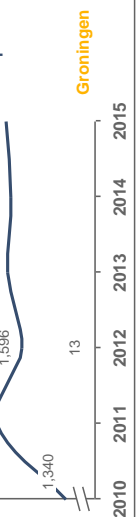


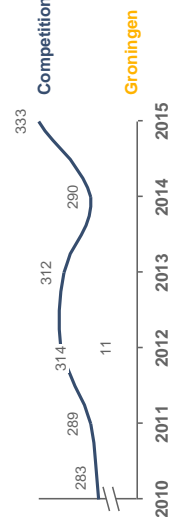


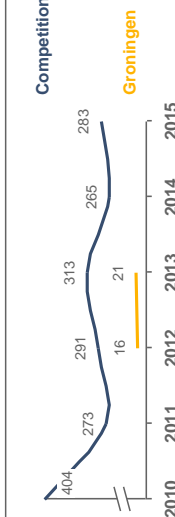

#### Remarks

- Overall instable traffic trend in Groningen
  - Before 2012, no city break destinations were served
  - Volume growth for the competition fueled mainly by Amsterdam, Dusseldorf and Rotterdam
  - Munster recently entered this market cluster (2015)
  - Maastricht exited this type of routes and Bremen limited its expansion in 2015
- Potential for further growth for Groningen in this segment**

Note: Figures reflect both inbound and outbound passengers to and from GRQ resp. the competing airports  
Source: Traffic statistics from GRQ, Airport/S

Passenger aviation market and transport forecast analysis


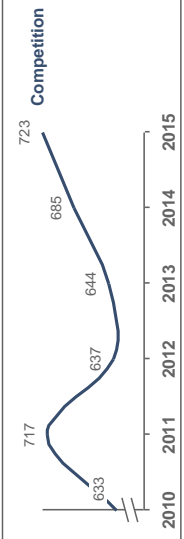


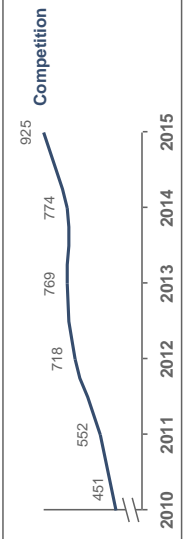


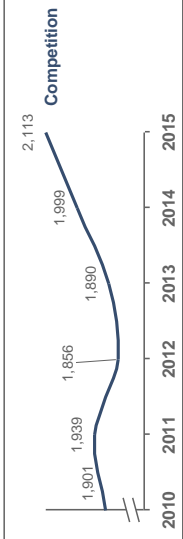


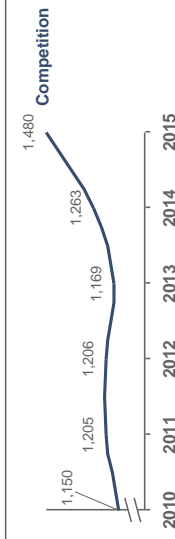

Groningen has operated in the recent years only four destinations in the city break cluster with three of the routes active for just one or two years

City break routes (served from Groningen between 2010 and 2015) – Growth options																						
Passenger development (in thousands)	Recommendations																					
 <p><b>London Southend</b></p>  <table border="1"> <caption>London Southend Passenger Development (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Groningen</th> <th>Competition</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>13</td><td>142</td></tr> <tr><td>2011</td><td>13</td><td>171</td></tr> <tr><td>2012</td><td>13</td><td>233</td></tr> <tr><td>2013</td><td>13</td><td>258</td></tr> <tr><td>2014</td><td>13</td><td>258</td></tr> <tr><td>2015</td><td>22</td><td>258</td></tr> </tbody> </table>	Year	Groningen	Competition	2010	13	142	2011	13	171	2012	13	233	2013	13	258	2014	13	258	2015	22	258	<p><b>London Southend (SEN) – Continuous improvement of the schedule/product</b> </p> <p>Stobart recently launched operations but load factors remain insufficient to sustain profitability. Now working on improving the service to better tackle the business needs. Investigate potential to operate to STN</p>
Year	Groningen	Competition																				
2010	13	142																				
2011	13	171																				
2012	13	233																				
2013	13	258																				
2014	13	258																				
2015	22	258																				
 <p><b>Barcelona</b></p>  <table border="1"> <caption>Barcelona Passenger Development (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Groningen</th> <th>Competition</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>13</td><td>1,340</td></tr> <tr><td>2011</td><td>13</td><td>1,737</td></tr> <tr><td>2012</td><td>13</td><td>1,596</td></tr> <tr><td>2013</td><td>13</td><td>1,675</td></tr> <tr><td>2014</td><td>13</td><td>1,656</td></tr> <tr><td>2015</td><td>13</td><td>1,687</td></tr> </tbody> </table>	Year	Groningen	Competition	2010	13	1,340	2011	13	1,737	2012	13	1,596	2013	13	1,675	2014	13	1,656	2015	13	1,687	<p><b>Barcelona (BCN) – potential in resuming operations</b> </p> <p>Strong growth recorded in the market and large potential Vueling already operated in 2012 with insufficient loads but in different competition environment</p>
Year	Groningen	Competition																				
2010	13	1,340																				
2011	13	1,737																				
2012	13	1,596																				
2013	13	1,675																				
2014	13	1,656																				
2015	13	1,687																				
 <p><b>Marseille</b></p>  <table border="1"> <caption>Marseille Passenger Development (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Groningen</th> <th>Competition</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>11</td><td>283</td></tr> <tr><td>2011</td><td>11</td><td>289</td></tr> <tr><td>2012</td><td>11</td><td>314</td></tr> <tr><td>2013</td><td>11</td><td>312</td></tr> <tr><td>2014</td><td>11</td><td>290</td></tr> <tr><td>2015</td><td>11</td><td>333</td></tr> </tbody> </table>	Year	Groningen	Competition	2010	11	283	2011	11	289	2012	11	314	2013	11	312	2014	11	290	2015	11	333	<p><b>Marseille (MRS) – not resume operations</b> </p> <p>Strong market growth, however mainly fueled by Amsterdam development and Dusseldorf recent entry Remaining airports suffered a traffic decline or exit the route</p>
Year	Groningen	Competition																				
2010	11	283																				
2011	11	289																				
2012	11	314																				
2013	11	312																				
2014	11	290																				
2015	11	333																				
 <p><b>Bergamo</b></p>  <table border="1"> <caption>Bergamo Passenger Development (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Groningen</th> <th>Competition</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>16</td><td>404</td></tr> <tr><td>2011</td><td>16</td><td>273</td></tr> <tr><td>2012</td><td>16</td><td>291</td></tr> <tr><td>2013</td><td>16</td><td>313</td></tr> <tr><td>2014</td><td>16</td><td>285</td></tr> <tr><td>2015</td><td>16</td><td>283</td></tr> </tbody> </table>	Year	Groningen	Competition	2010	16	404	2011	16	273	2012	16	291	2013	16	313	2014	16	285	2015	16	283	<p><b>Bergamo (BGY) – not resume operations</b> </p> <p>Important market decline, barriers of entry with Ryanair</p>
Year	Groningen	Competition																				
2010	16	404																				
2011	16	273																				
2012	16	291																				
2013	16	313																				
2014	16	285																				
2015	16	283																				

Note: Figures reflect number of total bi-directional segment passengers p.a.; source: Airport/S

Passenger aviation market and transport forecast analysis


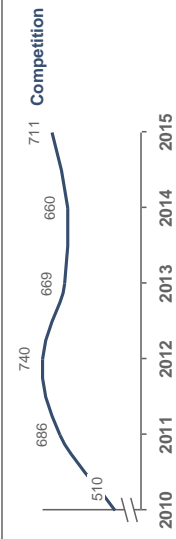

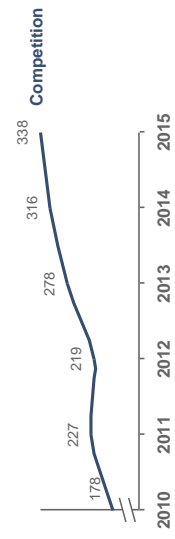

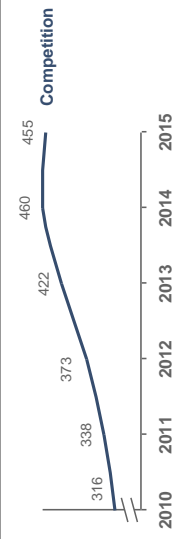
An analysis of the untapped city break markets highlights potential for further traffic development through the deployment of low cost services (I)

City break routes (not served from Groningen between 2010 and 2015) – Growth options															
Passenger development (in thousands)	Recommendations														
 <p><b>Prague</b></p>  <table border="1"> <caption>Prague Passenger Development (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Development</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>633</td></tr> <tr><td>2011</td><td>717</td></tr> <tr><td>2012</td><td>637</td></tr> <tr><td>2013</td><td>644</td></tr> <tr><td>2014</td><td>685</td></tr> <tr><td>2015</td><td>723</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Development	2010	633	2011	717	2012	637	2013	644	2014	685	2015	723	<p><b>Prague (PRG) – launch low cost operations</b></p> <p>Growing market +14% since 2010, large overall potential Some competition but not too fierce Base for low cost carriers Risk : traffic development marked by some low cost carriers exiting the route</p> 
Year	Passenger Development														
2010	633														
2011	717														
2012	637														
2013	644														
2014	685														
2015	723														
 <p><b>Lisbon</b></p>  <table border="1"> <caption>Lisbon Passenger Development (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Development</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>451</td></tr> <tr><td>2011</td><td>552</td></tr> <tr><td>2012</td><td>718</td></tr> <tr><td>2013</td><td>769</td></tr> <tr><td>2014</td><td>774</td></tr> <tr><td>2015</td><td>925</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Development	2010	451	2011	552	2012	718	2013	769	2014	774	2015	925	<p><b>Lisbon (LIS) – launch low cost operations</b></p> <p>Recent market with huge growth + 105% fueled by recent entries from EIN/BRE stimulating demand and development of operations out of AMS/DUS Recent interest from low cost carriers to link NL to LIS: 2012 U2 (AMS), 2014 FR (EIN, BRE), 2012 HV (EIN)</p> 
Year	Passenger Development														
2010	451														
2011	552														
2012	718														
2013	769														
2014	774														
2015	925														
 <p><b>Berlin</b></p>  <table border="1"> <caption>Berlin Passenger Development (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Development</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>1,901</td></tr> <tr><td>2011</td><td>1,939</td></tr> <tr><td>2012</td><td>1,856</td></tr> <tr><td>2013</td><td>1,890</td></tr> <tr><td>2014</td><td>1,999</td></tr> <tr><td>2015</td><td>2,113</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Development	2010	1,901	2011	1,939	2012	1,856	2013	1,890	2014	1,999	2015	2,113	<p><b>Berlin (SXF) – launch low cost operations</b></p> <p>Steadily growing market +11% but high level of competition Attractive city break destination with over 2 mio passengers carried in 2015 Strong low cost carrier base</p> 
Year	Passenger Development														
2010	1,901														
2011	1,939														
2012	1,856														
2013	1,890														
2014	1,999														
2015	2,113														
 <p><b>Rome</b></p>  <table border="1"> <caption>Rome Passenger Development (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Passenger Development</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>1,150</td></tr> <tr><td>2011</td><td>1,205</td></tr> <tr><td>2012</td><td>1,206</td></tr> <tr><td>2013</td><td>1,169</td></tr> <tr><td>2014</td><td>1,263</td></tr> <tr><td>2015</td><td>1,480</td></tr> </tbody> </table>	Year	Passenger Development	2010	1,150	2011	1,205	2012	1,206	2013	1,169	2014	1,263	2015	1,480	<p><b>Rome (FCO) – launch low cost operations</b></p> <p>Large steadily growing market +28.7% since 2010 Growth fueled by all competitor airports currently offering services Strong low cost carrier base</p> 
Year	Passenger Development														
2010	1,150														
2011	1,205														
2012	1,206														
2013	1,169														
2014	1,263														
2015	1,480														

Note: Figures reflect number of total bi-directional segment passengers p.a.; source: Airport/IS

Passenger aviation market and transport forecast analysis

An analysis of the untapped city break markets highlights potential for further traffic development through the deployment of low cost services (II)

City break routes (not served from Groningen between 2010 and 2015) – Growth options	
Passenger development (in thousands)	Recommendations
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p><b>Budapest</b></p>  </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Budapest (BUD) – launch low cost operations</b> Positive traffic developments since 2010 (+40%) Recent history of airport entries (RTM and MST) and the induced traffic stimulation reveals further growth potential Over 700,000 passengers in 2015 carried between the Netherlands and BUD makes it an attractive gateway Strong base for low cost carriers</li> </ul>
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p><b>Porto</b></p>  </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Porto (OPO) – launch low cost operations</b> Steadily growing market since 2010 (+90%) Growth fueled by all competitive airports serving the route Moderate level of competition Attractive city break destination for low cost carriers</li> </ul>
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p><b>Bucharest</b></p>  </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Bucharest (OTP) – launch low cost operations</b> Steadily growing market since 2010 (+44%) Nearly 500,000 passengers in 2015 flew between the Netherlands and OTP Moderate level of competition Strong base for low cost carriers</li> </ul>
<p><b>Conclusion</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ There are a number of interesting additional <b>city break destinations</b> in Europe that are not served from Groningen at the moment, but from some of the competing airports in NL and DE</li> <li>▪ These destinations represent attractive gateways with strong market potential to which Groningen could develop operations through the deployment of low cost airline services</li> </ul>	

Note: Figures reflect number of total bi-directional segment passengers p.a.; source: Airport/IS

Passenger aviation market and transport forecast analysis

Wizzair has recently shown interest in the Netherlands market; developing its network from a 3rd airport can be a good fit to its expansion plans

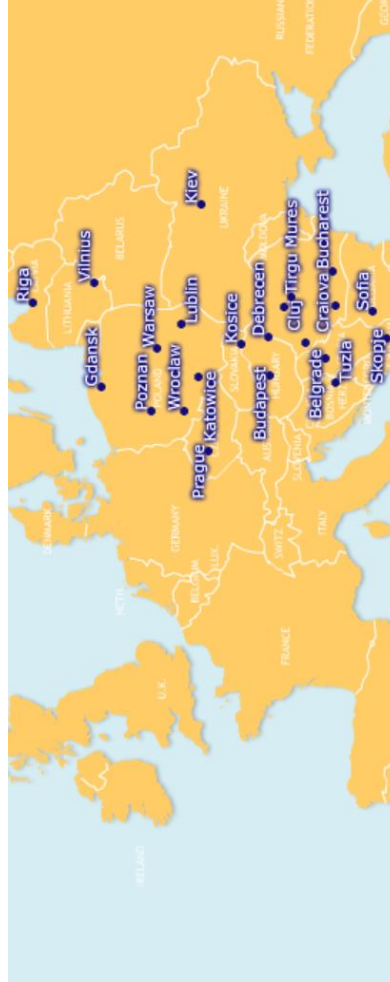
Wizzair passenger development (in thousands) from 2005 to 2015 in the Netherlands



Remarks

- The development of Wizzair operations to/from the Netherlands is recent as the traffic has since a fast evolution since 2010.
  - Adding a third airport in the Netherlands in its portfolio could be a good fit to its expansion strategy.
  - It is time for Groningen to engage talks with the airline especially as W6 seems to have interest in entering Maastricht airport.
- ➔
- **W6 regional bases and their traffic potential to/from Groningen have been considered as part of the airport future expansion plans.**

W6 Regional bases which have been considered

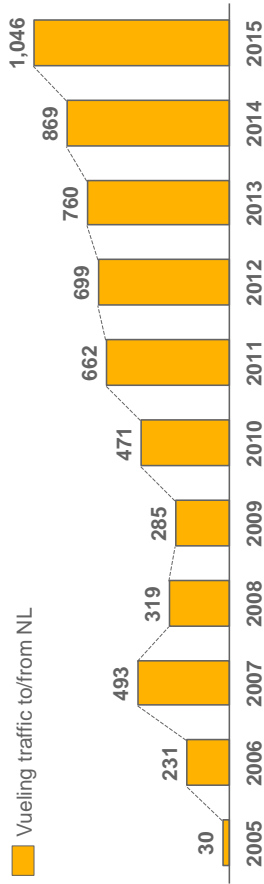


Note: Figures reflect both inbound and outbound passengers to and from GRQ resp. the competing airports  
Source: Traffic statistics from GRQ, AirportIS



Vueling has recently strongly increased its services to the Netherlands and could resume operations to GRQ from some of its European bases

Vueling passenger development (in thousands) from 2005 to 2015 in the Netherlands



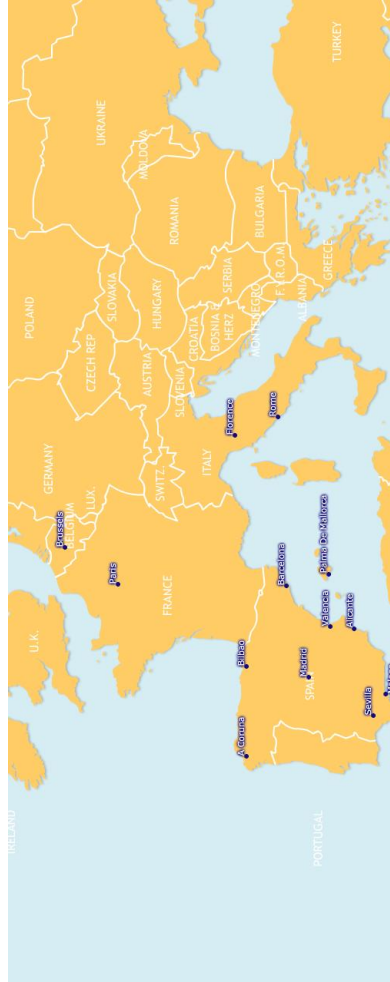
Remarks

- Vueling operations to/from the Netherlands have shown a recent strong growth since 2009.
- Vueling could resume operations to GRQ as part of its expansion strategy in the Netherlands.



- Vueling European bases and their traffic potential to/from Groningen have been considered as part of the airport future expansion plans.

Vueling Regional bases which have been considered



Note: Figures reflect both inbound and outbound passengers to and from GRQ resp. the competing airports  
Source: Traffic statistics from GRQ, AirportIS

Passenger aviation market and transport forecast analysis



Lufthansa Consulting



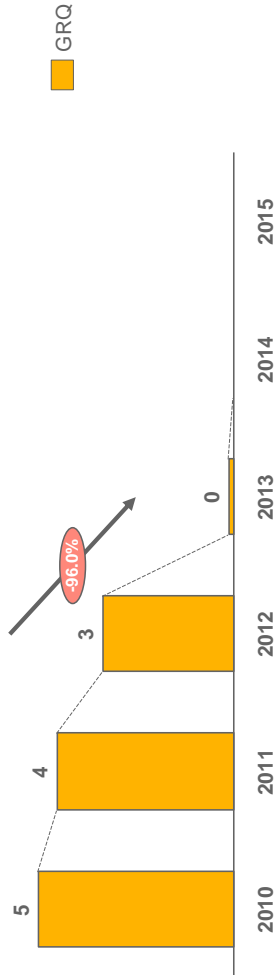
## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  - 5. Route analysis**
    1. Leisure summer cluster
    2. Leisure winter cluster
    3. City break cluster
    - 4. Business cluster**
    5. Hub feeder
    6. Other destinations
3. Strategy and forecast

As a previous business route operated out of Groningen, ABZ has shown poor results before being ceased whilst AMS insures a stable growth

### Business routes – Passenger volume development

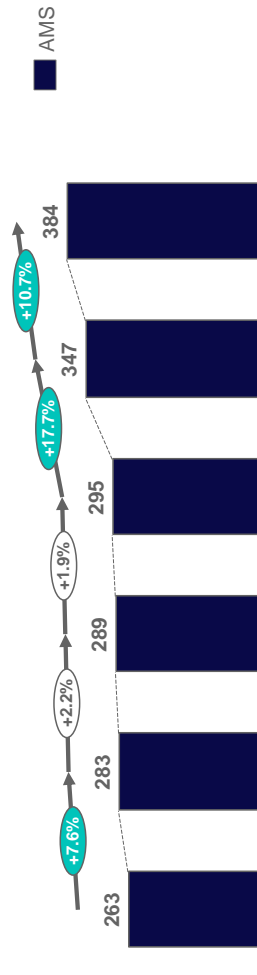
Passenger development (in thousands) from 2010 to 2015 in Groningen



### Remarks

- Aberdeen was operated by BMI. Poor demand in the oil sector resulted in capacity cutbacks with BMI finally ceasing operations in 2013
- The supply to ABZ is now concentrated in Amsterdam operated by a single airline which accommodated the entire traffic in 2015

Passenger development (in thousands) from 2010 to 2015 at competing airports



Note: Figures reflect both inbound and outbound passengers to and from GRQ resp. the competing airports  
Source: Traffic statistics from GRQ, Airport/IS

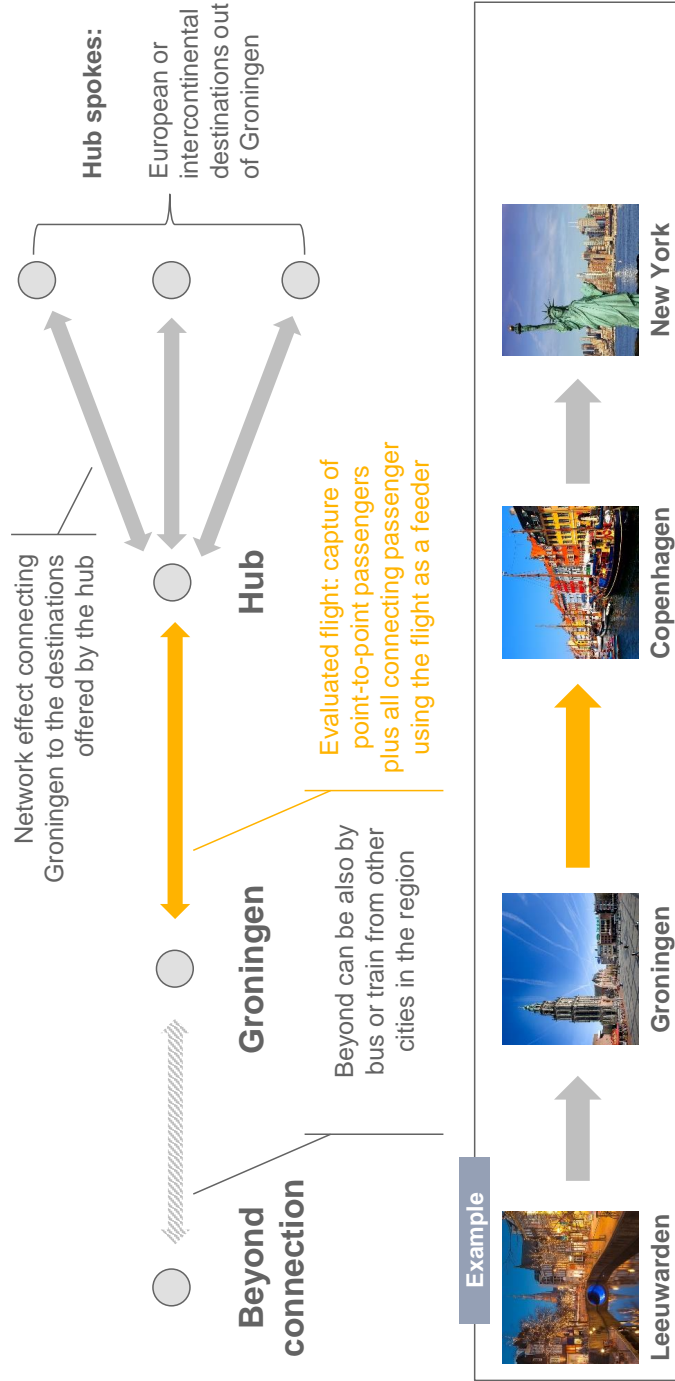
## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  - 5. Route analysis**
    1. Leisure summer cluster
    2. Leisure winter cluster
    3. City break cluster
    4. Business cluster
    - 5. Hub feeder**
    6. Other destinations
3. Strategy and forecast

In the in-depth route analysis conducted, both point-to-point markets and potential connections beyond the hubs were taken into consideration

**Hub routes – Methodology and approach**

- The route evaluation is considering potential **point-to-point traffic** on the flight including all the **network effects at the hub** airport as well as potential **beyond connections in Groningen**



Source: Lufthansa Consulting




Passenger aviation market and transport forecast analysis



Lufthansa Consulting

- 80 -

Hub connections could be another main pillar for the future of the airport – it is recommendable to focus on negotiations with SAS in the first step

Hub routes (not served from Groningen between 2010 and 2015) – Growth options	
Route network to/from hub (as of March 2016)	
	Recommendation
<p><b>Scandinavia</b></p> <p>1. priority</p> 	<p><b>SAS hub feeder services into Copenhagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Negotiations with Nextjet already well under way</li> <li>▪ Additionally, potential for flights to Stockholm/Oslo</li> <li>▪ Interline agreement with SAS already in place</li> <li>▪ Limited connections to North America and Far East</li> </ul>
<p><b>Turkey</b></p> <p>2. priority</p> 	<p><b>Turkish Airlines feeder services into Istanbul</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategic fit with rapid expansion plans of hub carrier</li> <li>▪ Already services to AMS, RTM and 14 German cities</li> <li>▪ Rather long sector with length of over 2,000 km</li> <li>▪ Connections to largest airline network worldwide</li> </ul>
<p><b>Germany</b></p> <p>3. priority</p> 	<p><b>Lufthansa hub feeder services into Munich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Talks with Lufthansa initiated some years ago</li> <li>▪ Flights from Munich to Rotterdam launch in 2013</li> <li>▪ Due to lack of demand route now operated by BM</li> <li>▪ Extensive global route portfolio out of hub in Munich</li> </ul>

Source: Lufthansa Consulting, Flightglobal

Passenger aviation market and transport forecast analysis

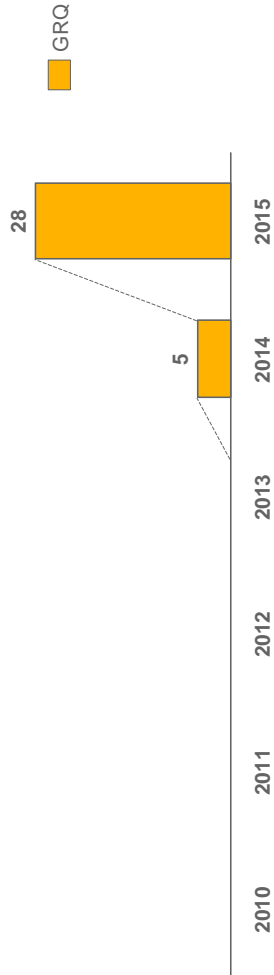
## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
  1. Current situation
  2. Market clusters
  3. Other market opportunities
  4. Methodology
  - 5. Route analysis**
    1. Leisure summer cluster
    2. Leisure winter cluster
    3. City break cluster
    4. Business cluster
    5. Hub feeder
    - 6. Other destinations**
3. Strategy and forecast

Groningen recently launched Gdansk with proven successful results and further development opportunities in Poland

**“Others” routes – Passenger volume development**

Passenger development (in thousands) from 2010 to 2015 in Groningen

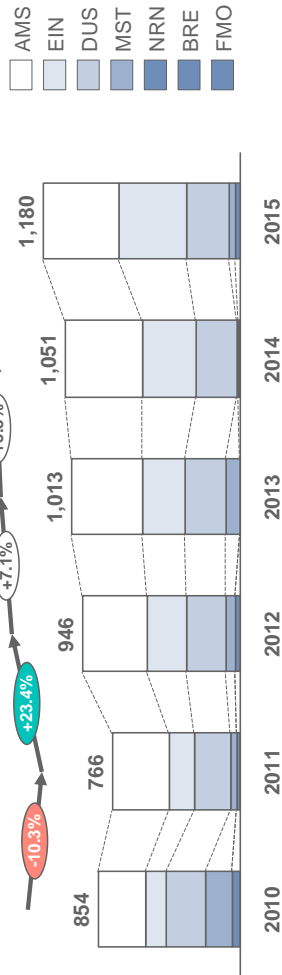


**Remarks**

- Gdansk launched in 2014 with Wizzair maintaining a 73.4% load factor in its second year of operations
- Overall market in Poland has been steadily growing




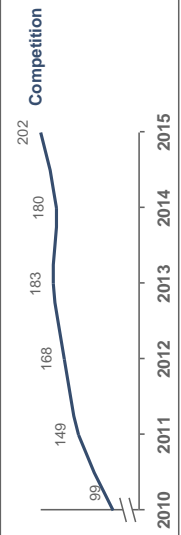


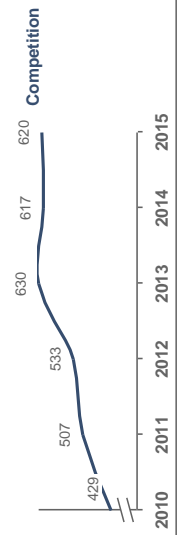


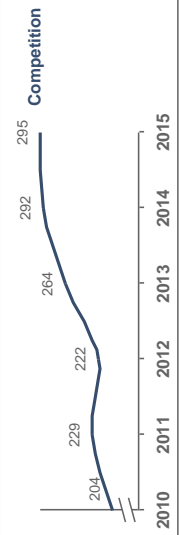


Passenger development (in thousands) from 2010 to 2015 at competing airports\*



Note: Figures reflect both inbound and outbound passengers to and from GRQ resp. the competing airports  
 Source: Traffic statistics from GRQ, Airport/S \* Includes all airports in Poland

Passenger aviation market and transport forecast analysis

To tap into new markets, Groningen can develop services onto low cost carriers' regional bases revealing past positive traffic developments

"Others" routes (served from Groningen between 2010 and 2015) – Growth options		Recommendations
Passenger development (in thousands)		
 <p><b>Belgrade</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Belgrade (BEG) – launch low cost operations</b></li> </ul> <p>Exponential traffic developments +102% since 2010 Growth fostered by all competitor airports serving the route. Limited level of competition</p> 	
 <p><b>Warsaw</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Warsaw (WAW) – launch low cost operations</b></li> </ul> <p>Strong traffic developments +44% since 2010 Growth fostered by all competitor airports serving the route. Moderate level of competition</p> 	
 <p><b>Riga</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Riga (RIX) – launch low cost operations</b></li> </ul> <p>Strong traffic developments +45% since 2010 Limited level of competition</p> 	
 <ul style="list-style-type: none"> <li>Number of interesting additional cities from the cluster „Others“ in Europe that are not served from Groningen at the moment, but from some of the competing airports in NL and DE</li> <li>These correspond to low cost carriers' regional bases with strong market potential to which Groningen could develop services</li> </ul>		

Note: Figures reflect number of total bi-directional segment passengers p.a.; source: Airport/IS

Passenger aviation market and transport forecast analysis



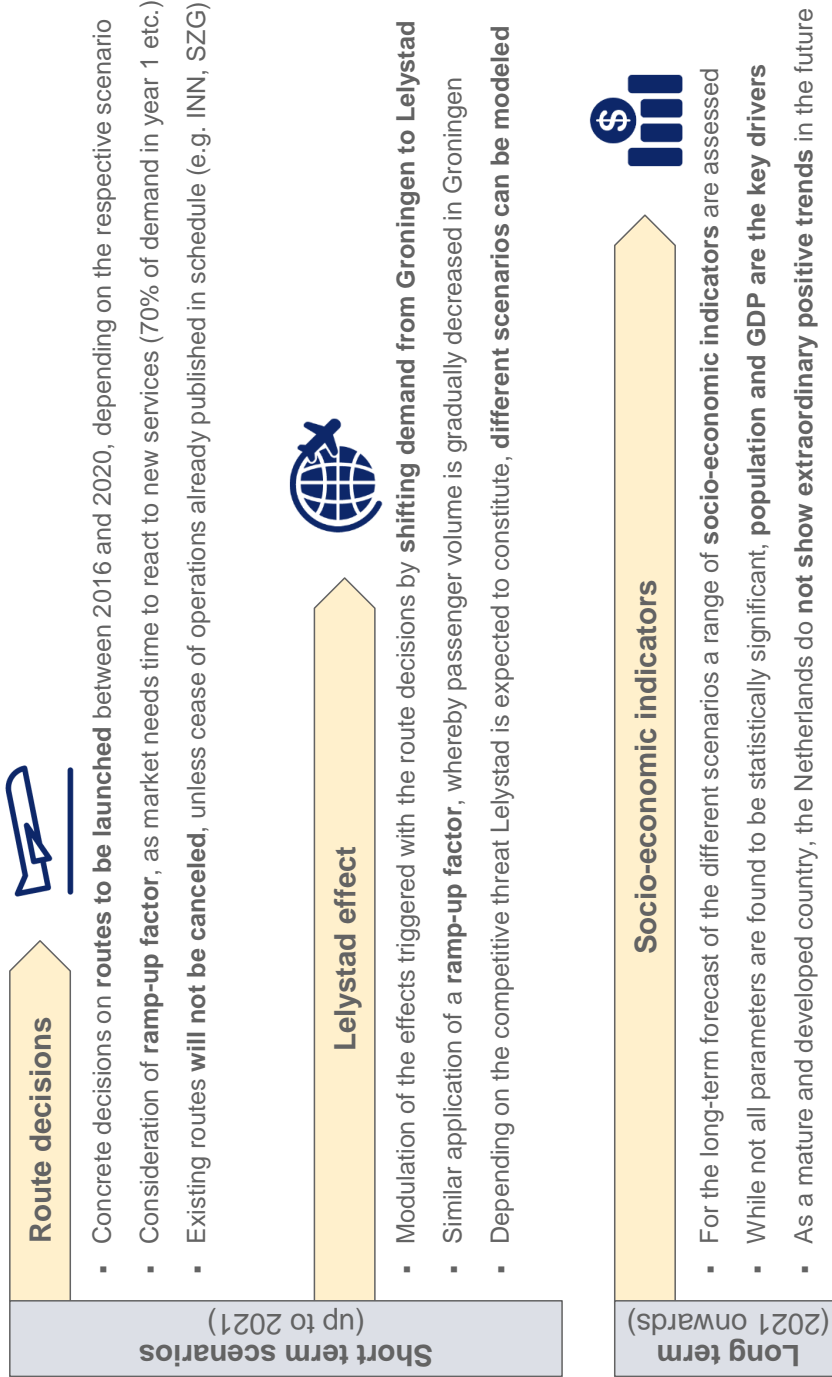
Although the other clusters were thoroughly analyzed, insufficient potential was found to justify the opportunity for further routes launch

	<p style="text-align: center;"><b>Leisure Winter Cluster</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ The demand in this segment is considered as insufficient to represent potential for any new route launch</li> <li>▪ The previous services to Innsbruck and Salzburg could be resumed if there were spare capacity to capture the limited volume of this market from GRQ</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Long Haul Cluster</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ There is a low potential foreseen in direct long haul operations from GRQ</li> <li>▪ The analysis of comparable European regional airports lead to similar conclusions revealing low market penetration into this market segment</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Business Cluster</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ The business environment in Groningen Airport Eelde's catchment area was considered to be insufficient to justify the potential for a pure business driven route launch</li> <li>▪ The analysis of comparable European regional airports showed low penetration into this market segment (less than 4% of the regional airports' traffic is driven by pure business routes)</li> </ul>

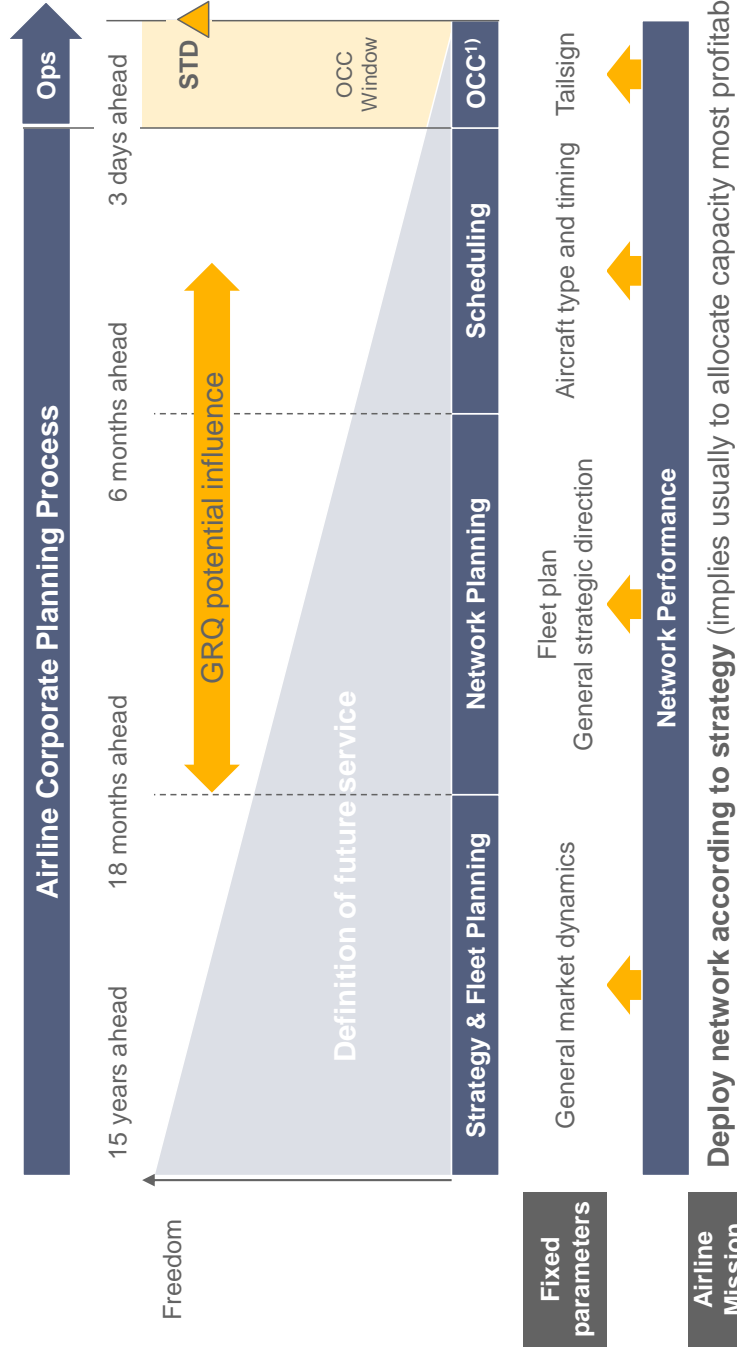
## Table of contents

1. Current market environment
2. Traffic analysis
3. **Strategy and forecast**
  1. **Scenarios**
  2. Traffic forecast
  3. Strategy and conclusions

The traffic forecast is impacted by three main drivers, combining strategic decisions with market behavior as well as socio-economical trends



Understanding the airline network planning process is crucial to properly evaluate the potential of route implementation



1) OCC = Operational Control Center

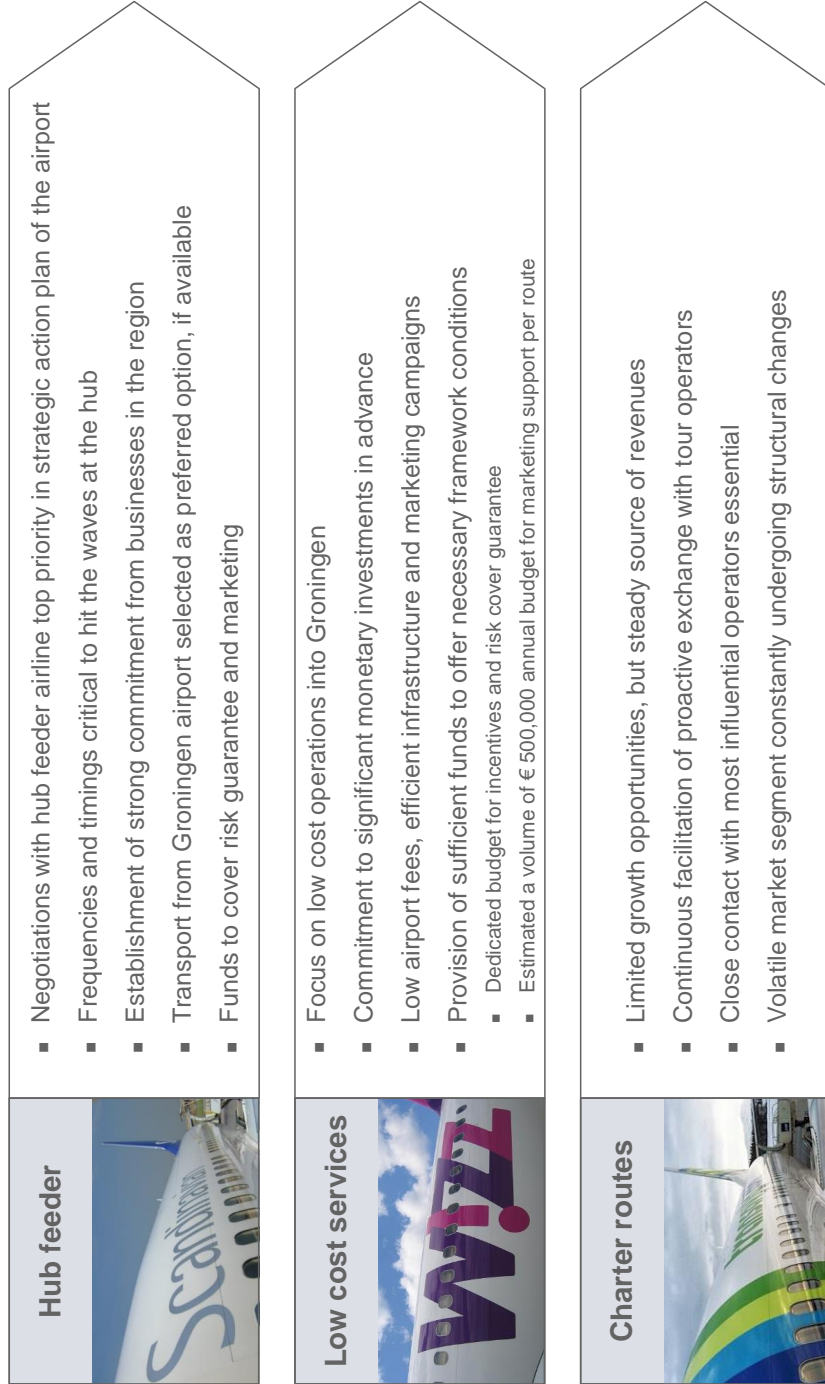
Source: Lufthansa Consulting

Passenger aviation market and transport forecast analysis

In order to depict the sources of traffic growth at Groningen airport three different route developments are defined

Hub feeder connection	Leisure and low cost routes	Traditional charter routes
 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Feeder services into major hub (e.g. CPH) are established</li> <li>▪ Significant additional demand is created through connections</li> <li>▪ No impact of LEY in this route type</li> </ul> <p style="text-align: center;">➤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Key growth scenario</b> for GRQ, raising demand</li> <li>▪ <b>Preferred option: CPH connection</b> to be implemented with interline agreements</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A number of new destinations are launched, mainly driven by LCCs</li> <li>▪ Stimulation of market generates considerable additional demand</li> <li>▪ LEY opening will impact some of this routes depending on the LCC established in LEY vs LCC operating at GRQ</li> </ul> <p style="text-align: center;">➤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Significant rise in demand</b> due to the market presence of LCCs</li> <li>▪ Given past development of GRQ, <b>LCC entries are possible</b></li> <li>▪ Most likely on city break routes to Southern/Eastern European cities</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Main traffic volumes at the airport on charter routes remain, with some airlines ceasing operations to move to LEY or other airports</li> <li>▪ Tour operators can shift routes to other airlines (new market entries)</li> <li>▪ Only minor "natural" growth, no additional new destinations etc.</li> </ul> <p style="text-align: center;">➤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Stagnating demand</b> at GRQ</li> <li>▪ Latent risk of <b>decreasing demand</b></li> <li>▪ Most likely the market changes will lead to a shift of operations from Transavia to other charter airlines like TUI or Corendon</li> </ul>

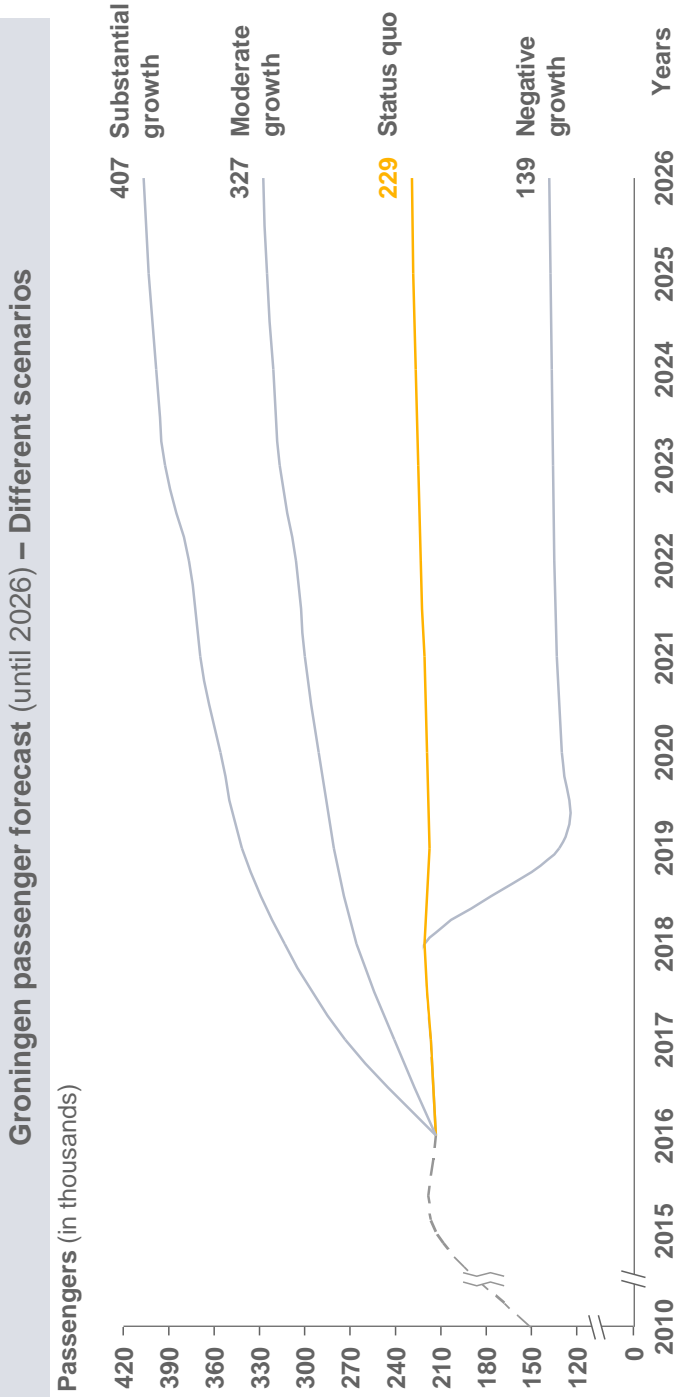
A range of preconditions need to be met in order to successfully develop the selected routes



Three different scenarios are designed for the traffic forecast of Groningen airport combining the described route developments

Negative growth	Status quo	Moderate growth	Substantial growth
 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ No additional efforts will be provided by the airport or its shareholders</li> <li>▪ Lelystad competition materializes in a drop of all regular routes</li> <li>▪ Shift of some charter routes to the competition</li> <li>▪ No potential for growth among Low Cost carriers</li> <li>▪ No implementation of hub connectivity</li> <li>▪ The natural growth is not sufficient to cover the cancelled routes</li> <li>▪ Nevertheless a minimum volume of traffic will still remain at the airport</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ No additional efforts will be provided by the airport or its shareholders</li> <li>▪ Most of charter routes remain, with some airlines ceasing operations</li> <li>▪ Tour operators can shift routes to other airlines (new market entries)</li> <li>▪ The traffic forecast will continue its natural trend with only charter and very few regular routes in place</li> <li>▪ Risk of loosing regular routes and therefore lowering the visibility and reputation of the airport as connecting point of the region</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Moderate effort and investment into marketing activities</li> <li>▪ This investment can be steered into two different directions: Hub connectivity or LCC operations</li> <li>▪ The preferred alternative would be a hub connection which is seen as the key growth scenario for GRQ</li> <li>▪ The hub connection will allow the region to be connected with long haul markets</li> <li>▪ If an LCC is attracted, a number of new destinations would be launched to city break destinations</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ The airport will have the full support of its shareholders, the region and other local entities</li> <li>▪ Higher investment volumes in marketing and route developments</li> <li>▪ Implement airline manager activities among airport duties for the better use of the airline capacity at GRQ</li> <li>▪ Development of the hub connection, the entry of a LCC at the airport and positive development of charter flights</li> <li>▪ Exponential increase of the demand to exceed the critical mass of the airport (&gt;400 thousand pax)</li> </ul>

Depending on the market entry of the respective carriers, different growth scenarios can be modeled for the short-medium term passenger forecast



- Lufthansa Consulting considers that in case sufficient resources are committed to the airport route development, the most plausible evolution of GRQ traffic volumes will be in line with the Moderate growth scenario
- With no changes in route development efforts, the predicted volumes are in the range of the Status quo scenario with tendency to the Negative scenario

Source: Lufthansa Consulting analysis

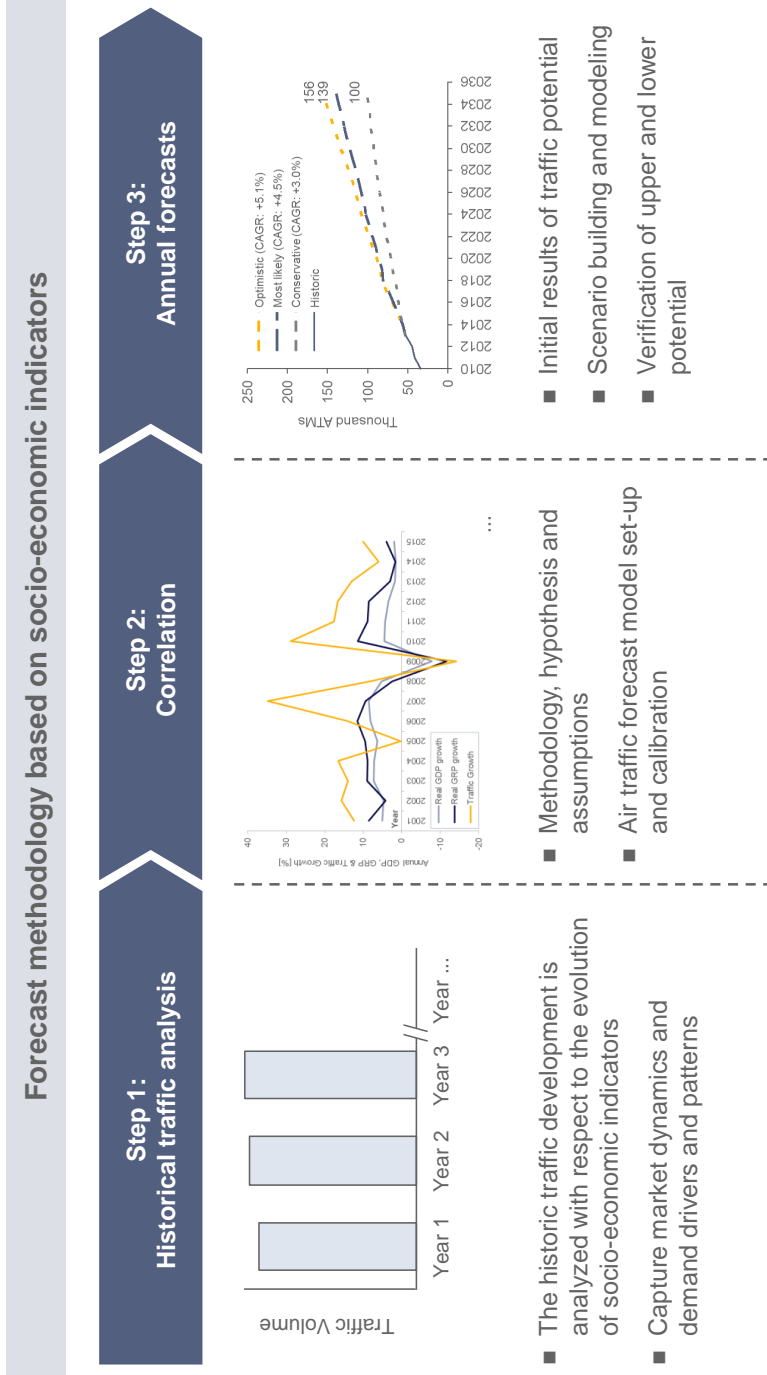
Passenger aviation market and transport forecast analysis



## Agenda

1. Current market environment
2. Traffic analysis
3. **Strategy and forecast**
  1. Scenarios
  2. **Traffic forecast**
  3. Strategy and conclusions

Socio-economic indicators are assessed for the long-term forecast determining the range of potential evolution of the traffic

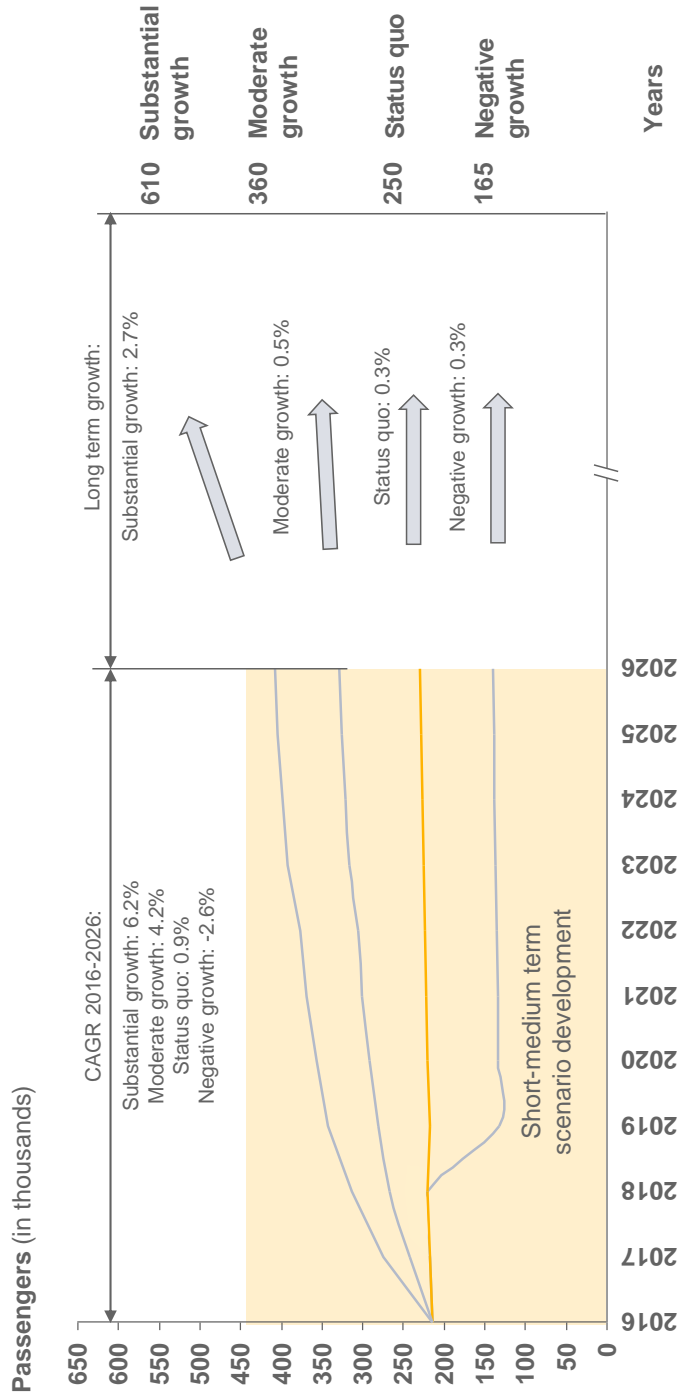


Source: Lufthansa Consulting analysis

Passenger aviation market and transport forecast analysis

Applying pure econometric factors, the evolution of the airport can range from stagnation to triple the current traffic volumes

**Groningen passenger long term forecast – Different scenarios**



Source: Lufthansa Consulting analysis

Passenger aviation market and transport forecast analysis

## Agenda

1. Current market environment
2. Traffic analysis
3. **Strategy and forecast**
  1. Scenarios
  2. Traffic forecast
  3. **Strategy and conclusions**

To become a successful airport, Groningen needs substantial support in marketing activities to establish and develop new routes

- The strategic recommendations are based on **three main pillars, i.e. hub feeder services, low cost operations and traditional holiday charter traffic**.
- First of all, the launch of **hub feeder flights** should take top priority in the strategic action plan of the airport. Frequencies and timing of the flights are critical to hit the hub waves and successfully operate this business model. The overall success of the hub feeder connection will require **complementary policies and commitment from the region and local institutions** to the use of GRQ airport over connecting via competing airports.
- Despite having a low population density, Groningen Airport Eelde has access to a relatively autonomous catchment area with an total volume of population over 2 million within 60 minutes drive. The overall connectivity of the region would be greatly improved by connecting the airport with a hub.
- Likewise, certain preconditions must be met for the successful introduction of **low cost services** in Groningen. Experience shows that airports need to commit to not insignificant monetary investments in order to attract low cost airlines. By offering low airport and passenger fees, efficient infrastructure and marketing campaigns these airlines are incentivized to launch services from an airport that turn in considerably benefits from the traffic an additional operator triggers. Also in the case of Groningen it must be made sure that **sufficient funds and commitment are available to offer the necessary framework conditions for low cost services**.
- Analysis of the current market situation shows that the airport management has retrieved the most out of its limited resources. Thus, additional resources would lead to more potential to be commercialized.

Source: Lufthansa Consulting analysis

Passenger aviation market and transport forecast analysis



Lufthansa Consulting

- 97 -

## To become a successful airport, Groningen needs substantial support in marketing activities to establish and develop new routes

- The opening of Lelystad Airport in 2018 will lead to increased competition in substantial parts of Groningen Airport's catchment area, inducing a downward development of fees to be charged to airlines. Despite this, Lelystad Airport is expected to compete with Groningen Airport mainly in the LCC segment, making it more difficult but not impossible for Groningen Airport to attract LCC services, especially in conjunction with setting up services to unserved city break destinations in Southern and Eastern Europe.
- **Since Lelystad Airport is expected to open in mid 2018, quick action is needed in order to benefit from the current window of opportunity that exists.**
- As for the **holiday traffic**, Groningen airport should **continue to foster the proactive and frequent exchange with the tour operators**, as already done in the past. For the development of the charter routes it is essential to be in close contact with the most influential operators, as this volatile market segment is continuously undergoing changes.
- Incoming tourism shows underserved potential, requiring support from all relevant regional stakeholders in terms of international marketing. Nevertheless it is not expected to be one of the main drivers of the traffic evolution at the airport.
- Finally, besides the effort in the development of new routes and consolidation of existing ones, there is a need to **increase the awareness and visibility of the airport in the region**. The promotion of the airport among corporate travelers, institutions, other local entities and the overall population of the region is key for its long term success.

Source: Lufthansa Consulting analysis

Passenger aviation market and transport forecast analysis



Lufthansa Consulting

- 98 -

**Glossary of abbreviations used (in alphabetical order)**

- A3 : Aegan Airlines
- AB : Air Berlin
- ABZ : Aberdeen airport
- AMS : Amsterdam Schipol airport
- ARN : Stockholm-Arlanda airport
- AYT : Antalya airport
- BM : BMI
- BRE : Bremen airport
- BUD : Budapest airport
- CAGR : Compound annual growth rate
- cca: circa
- CFU : Corfu airport
- CPH : Copenhagen airport
- DE : Condor
- DE : Germany
- Dest. : Destination
- DUS : Dusseldorf airport
- EIN : Eindhoven airport
- FR : Ryanair
- GDP: Goss Domestic Product (GDP)
- GRO : Girona-Costa Brava airport
- GRQ : Groningen airport
- HV : Transavia
- INN : Innsbruck airport
- KPIs : Key Performance Indicators
- LCC(s) : Low Cost Carrier(s)
- LEY : Lelystad airport
- LIS : Lisbon Airport
- Mio. : Million
- MST : Maastricht airport
- MUC : Munich airport
- NL : Netherlands
- NRN : Weeze airport
- NYC : New York City
- OTP : Bucharest airport
- O&D : Origin and Destination
- Pax : Passengers
- PMI : Palma de Mallorca airport
- RTM : Rotterdam
- SFO : San Francisco
- STN : Stansted Airport
- SZG : Salzburg airport
- U2 : Easyjet
- VFR: Visit Friends and Relatives
- W6 : Wizzair
- XQ : Sun Express

## Contacts

**Dr. Andreas Kraus**  
Associate Partner Europe

Lufthansa Consulting GmbH  
Frankfurt Airport Center 1 (FAC 1)  
Building B, 7th Floor  
Hugo-Eckener-Ring  
60546 Frankfurt/M.  
Germany

Tel.: +49 (0) 173 541 2438  
Fax: +49 (0) 69 696 20830

E-mail: [Andreas.Kraus@LHConsulting.com](mailto:Andreas.Kraus@LHConsulting.com)

[www.LHConsulting.com](http://www.LHConsulting.com)

**Luis Cid-Fuentes**  
Senior Consultant  
Project Manager

Lufthansa Consulting GmbH  
Frankfurt Airport Center 1 (FAC 1)  
Building B, 7th Floor  
Hugo-Eckener-Ring  
60546 Frankfurt/M.  
Germany

Tel.: +49 (0) 221 826 81 05  
Fax: +49 (0) 151 589 405 21

E-mail: [Luis.Cid-Fuentes@LHConsulting.com](mailto:Luis.Cid-Fuentes@LHConsulting.com)

[www.LHConsulting.com](http://www.LHConsulting.com)





## **Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde**

Passenger aviation market and transport  
forecast analysis

Submitted on March 18, 2016

*Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde*

1

## Bijlage 3 - GRQ Passenger Aviation Market Analysis - Management...



### **Disclaimer**

This report was created for the public shareholders of Groningen Airport Eelde NV:

**Province of Drenthe** (formally representing the collective shareholders of Groningen Airport Eelde NV)

Postbus 122  
9400 AC Assen  
Netherlands

Lufthansa Consulting performed a 'Passenger aviation market analysis' based on a combination of desk research, an extensive analysis of available market data, years of experience in market analysis topics and a cross-check of draft results with relevant market experts in a 'market test' on March 10th.

### **Lufthansa Consulting GmbH**

FRA ZQ  
Frankfurt Airport Center 1  
Building B, 7 OG  
Hugo-Eckener-Ring  
60546 Frankfurt am Main  
Germany

Registration:  
Local Court of Frankfurt  
Commercial Register HRB  
101093

Managing Director:  
Dr. Andreas Jahnke

## Bijlage 3 - GRQ Passenger Aviation Market Analysis - Management...



### Content

<b>1.</b>	<b>Introduction and methodology .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Current market environment .....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Traffic analysis .....</b>	<b>6</b>
3.1	Leisure summer routes .....	6
3.2	City break routes .....	7
3.3	Hub feeder routes .....	8
3.4	Other routes .....	9
<b>4.</b>	<b>Potential route developments .....</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>Traffic forecast .....</b>	<b>11</b>
<b>6.</b>	<b>Strategic recommendation .....</b>	<b>12</b>

### 1. Introduction and methodology

Within the scope of this study, Lufthansa Consulting was contracted to perform a passenger and transport forecast analysis as input for the strategic future option for Groningen Airport Eelde. This document summarizes the main findings from the assignment and is only complete in conjunction with the detailed final report by Lufthansa Consulting.

In order to estimate the potential passenger volume for each market, a five step approach is adopted. First, the total theoretical traffic potential is calculated based on an evaluation of the propensity to travel at a regional level. The gap between the total theoretical traffic potential and the traffic already captured at Groningen corresponds to the traffic leakage to other airports. An evaluation of the relative attractiveness of competing airports based on the number of destinations, flights and road travel time enables the distribution of the leakage traffic across the competing airports. In a last step, the potential per O&D (origin and destination) is computed as the sum of the leakage traffic to the specific destination considered.

In the route evaluation process, six key performance indicators are used to assess the eligibility of a given destination:

- The recent traffic development to and from the competing airports needs to demonstrate a stable, if not growing, pattern over the last six years
- This traffic needs to reach a critical mass to make any additional operator entry likely to attract sufficient demand for a positive and stable development of the route
- The historical development through the successful market entries and exits reveal the sustainability of airline operations to the destinations considered
- From the supplier side, the degree of airport and airline competition was assessed, thus enabling to conclude on the degree of supplier concentration
- The typology of the current airline operating the route will also enable to gauge its attractiveness for further low cost entries
- Finally, the suitability of the route considered for one of the possible future airline operating in Groningen constitutes the most crucial decision factor

### 2. Current market environment

The competitive landscape of Groningen shows four main players in the Netherlands (Amsterdam, Rotterdam, Maastricht, Eindhoven) and four in Germany (Dusseldorf, Bremen, Munster, Weeze). The opening of Lelystad airport will increase Dutch domestic competition in the market segments low cost and, in part, charter. While Groningen Airport is comparable to Maastricht in size and scope, it lags behind the other competitors offering a larger portfolio of airlines and routes.

In order to determine the catchment area of Groningen Airport Eelde, the travel time by car from each COROP in the Netherlands to the airport was identified. The average travel time of all municipalities within a COROP was calculated to identify this distance. As a result, ten COROPs which are located within 60 minutes of travelling from Groningen were identified as the primary catchment area. Potential passengers from Overig Groningen and Noord-Drenthe can even reach the airport within 30 minutes. Within 45 minutes of driving, inhabitants of Delfzijl en omgeving, Overig Groningen, Zuidoost-Friesland, Zuidoost-Drenthe and Zuidwest-Drenthe can commute to Groningen. Noord-Friesland, Zuidwest-Friesland and Noord-Overijssel are within 60 minutes of travelling by car from Groningen.

This results in a total of over 2 million people with a GDP per capita of EUR 36,938 who live in Groningen's primary catchment area. A similar analysis of the competitors shows that no other airport has an overlapping primary catchment area. Even though there can be defined two secondary catchment areas (up to 120 minutes driving time) both West and East from the primary catchment area, the Eastern secondary catchment area falls into German territory. A conservative approach has been taken, given the strong cultural market behavior from German population to use national carriers and airports. Hence, this area is not considered as a potential source of traffic for Groningen airport. The Western secondary catchment area is in direct competition with Amsterdam primary catchment area and future Lelystad catchment area, which makes it unlikely that bigger volumes of leakage from this areas will feed into Groningen airport. The opening of Lelystad Airport in 2018 means that a competitor will be entering approximately into 38% of the catchment area of Groningen Airport Eelde, bearing potential consequences for Groningen Airport, such as increased competition for attraction of low cost carriers, reduced charter traffic based on a withdrawal of stopovers and a general shift of charter traffic, the latter potentially compensated for by other airlines. The hub feeder traffic is assumed to remain unaffected, since it is not focused upon by Lelystad Airport.

Almost six percent of the population in Groningen's catchment area is not of Dutch origin, creating potential for ethnic traffic. The airport already offers scheduled services to Gdansk (Poland) and London (United Kingdom) which are successful routes due to, among other factors, ethnic traffic. Besides the population with Polish and UK origin and excluding long distance countries and smaller minorities, there are German, Turkish, and Moroccan descents. All findings above are based on data from the Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

### **3. Traffic analysis**

#### **3.1 Leisure summer routes**

Leisure summer routes represent the mainstay of the current traffic in Groningen. They are characterized by a distinct seasonal pattern with demand and supply peaks in the summer months and limited or no traffic in winter. At present, flights to these destinations are mainly offered through tour operators and operated by traditional holiday charter airlines. Exemplary existing routes out of Groningen include the Greek, Canary and Balearic Islands as well as the Iberian Peninsula.

In general, this cluster shows a very stable development in terms of passenger volume since 2010, with an overall increase of the traffic to and from Groningen of approximately 10% over the last six years. A similar conclusion holds true for the trend observable at the competing airports. Up to two-digit growth rates year-on-year triggered passenger numbers to rise from 8.9 million in 2010 to 11.8 million in 2015, without any market exits of the competition over the respective time period.

A high-level screening of the leisure summer destination landscape in Europe and North Africa yielded in total 99 airports with potential for this type of traffic. Out of these, 32 were shortlisted to be subjected to close scrutiny. At the time of the study, a number of these routes are offered from Groningen, among others Heraklion (Greece), Antalya (Turkey), Palma de Mallorca and Gran Canaria (Spain). These destinations show a stable development since 2010 with potential for further growth, when comparing the volumes in Groningen with those of the competition.

In the context of an expansion of the current route portfolio two points need to be raised. Firstly, a number of popular summer holiday destinations are in recent times heavily impacted by political unrest and instability, for instance Greece and Turkey, but also tourism hotspots in Egypt (e.g. Sharm El Sheikh) and Tunisia (e.g. Djerba). They offer significant potential in the medium to long-term future and thus, should be reconsidered once political stabilization is achieved in these regions.

Secondly, the study reveals various destinations providing ideal opportunities for the launch of low cost services. Typical routes include Spain (Malaga, Alicante, Ibiza) and Italy (Catania, Bari), but also Marrakech, Malta and Split. In this scenario a low cost carrier could connect Groningen from some of its base airports. Alternatively, the airline could base an aircraft in Groningen, to serve these cities twice or three times weekly and capture a relevant market share from the competition.

### 3.2 City break routes

The city break destinations refer to European cities with cultural, historical and architectural attractions to which tourists usually travel for a weekend, or even up to a week. They are primarily served by low cost carriers and have in most cases some seasonality with demand peaks generally observed in the summer months.

The city break segment developed sporadically at Groningen airport in the past six years marked by market exits of Vueling and Ryanair between 2012 and 2014. Currently, only London Southend, which was launched by Stobart in 2014, is served from Groningen. The competing airports, in contrast, successfully managed to attract a steadily growing air traffic demand, demonstrating a potential for further growth for Groningen airport in this market segment.

Within the route evaluation and the qualitative assessment 36 airports were considered as potential destinations to serve out of Groningen. 28 of these were pre-selected for a thorough analysis.

Lufthansa Consulting's final recommendation focuses on eight potential routes forming three development scenarios of Groningen Airport Eelde. Each scenario corresponding to a specific low cost airline deployment strategy.

- Prague, Lisbon, Berlin and Porto were identified as a good fit in the event of Ryanair resuming services in Groningen
- Budapest and Bucharest correspond to Wizzair's Eastern European regional bases and suit the airline's strategy to strengthen its services into the Netherlands
- The cities of Barcelona and Rome represent strong bases in Vueling's network and the launch of these services is consistent with the airline's recent expansion strategy into Netherlands, aiming to avoid direct competition with Ryanair in its strategic choice of new destinations.

### 3.3 Hub feeder routes

The study also highlights the importance of a hub feeder route out of Groningen. In order to foster stable growth, it is vital to convince a large network airline (or one of its subsidiary with an online agreement) to launch feeder flights from Groningen into the respective hub airport. This would lead to a significant increase of possible connections for passengers starting their journey in Groningen and an offer of long-haul services to e.g. North America or Far East. Therefore, the route evaluation of a hub feeder connection out of Groningen considers potential point-to-point traffic on the flight, all the network effects at the hub airport, as well as potential beyond connections in Groningen.

In general, a hub feeder is characterized by a high number of frequencies. As it is crucial to hit the outbound waves at the connecting airport, the timing of the flights needs to be determined carefully. Usually, the bank structure of a large hub airport shows significant potential for onward flights in the morning hours and in the early evening, sometimes complemented by further waves in the afternoon. Taking the minimum connecting time at the respective airport into account, a schedule can be developed that maximizes the number of hits at the hub, thereby generating the highest possible network effect to offer the optimum service level.

According to the study, it is recommendable to primarily target hub feeder flights from Groningen Airport Eelde to Copenhagen. Negotiations with the relevant carriers are already in process and an interline agreement with SAS is in place. The airport of the Danish capital offers a broad range of destinations in Europe, North Africa, Middle East, North America and South East Asia. In addition to the hub in Copenhagen, SAS operates connecting flights out of Stockholm and Oslo. As all these cities not only generate significant transfer passengers but also a considerable amount of local point-to-point demand, they should be thoroughly assessed as additional strategic options in the future.

Besides Copenhagen, some alternatives were identified. For instance, Turkish Airlines provides an interesting option due to its current rapid expansion with flights from its hub in Istanbul to Rotterdam, Amsterdam and 14 destinations in Germany. In addition to extensive local demand, Turkish Airlines offers the largest network worldwide, linking Istanbul to an unparalleled number of countries around the globe. Similarly, a hub feeder service to Lufthansa's hub in Munich can be beneficial for Groningen. Talks initiated some years ago, however, did not yield the desired result; Lufthansa launched services to Rotterdam in 2013.



### 3.4 Other routes

Destinations clustered as “others” refer to markets with no clear predominant demand characteristic but rather a combination of multiple purposes of travel with often a notable share of ethnic traffic.

Groningen airport recently introduced services to this market cluster through Wizzair operations to Gdansk in 2014 which strongly performed since then. The traffic at the competing airports steadily increased in the past six years revealing potential for further development. These markets, in most cases, have a moderate level of competition.

For the route evaluation and the qualitative assessment of potential new routes to serve from Groningen, 85 airports were identified, from which seven were pre-selected for a thorough analysis. The remaining 76 airports had a total traffic volume from the competition below 200,000 passengers in 2015 and were, therefore, considered insufficient to represent potential for a new operator entry.

Lufthansa Consulting’s final recommendation includes four potential routes with two being evaluated as possible replacement options to the current operations to Gdansk.

- In line with its expansion strategy into the Netherlands, Wizzair could consider linking Belgrade and Riga to a second Dutch airport and, thus, enlarge its destination portfolio from its Eastern European regional bases.
- Furthermore, Katowice or Warsaw in Poland could represent a good alternative for Wizzair’s operations to Gdansk in case declining demand on the route is observed in the future. These destinations show more stability and potential in their latest traffic developments.

#### 4. Potential route developments

Building upon the findings from the preceding analyses, three distinct route developments are considered. These cases are designed in a way to reflect the individual threats and opportunities Groningen is facing. Specifically, one development centers on the materialization of a hub feeder service, whereas the others address a potential market entry of a low cost airline or a focus solely on traditional charter routes. In the next step, these different developments are used as basis for the traffic forecast scenarios that gives an indication of the development of the passenger volumes in Groningen for each of the aforementioned cases in the medium-term future.

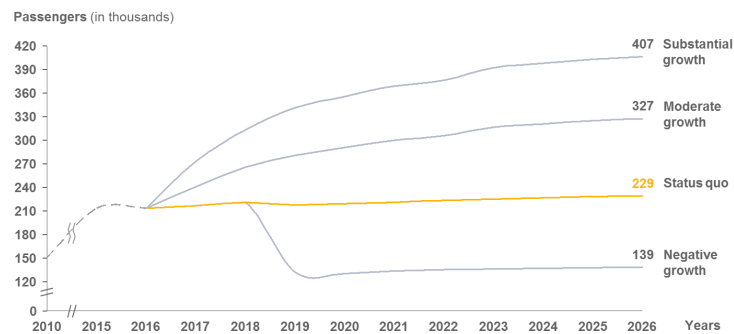
The main underlying assumption of **the first route development is the establishment of a hub feeder service** into Copenhagen. Using Groningen as a spoke of the network creates a significant amount of demand, both due to local and connecting passengers. Furthermore, it is assumed that all other route clusters remain unchanged. Meaning that no low cost carrier will initiate services to or from Groningen and the holiday charter segment will neither lose nor gain routes. These untouched routes, however, will grow naturally driven by the development of socio-economic indicators such as population growth and GDP evolution. Demand for the feeder flights into Copenhagen, presumed to be launched in 2017, will ramp up over a period of two years, reaching full potential in 2019. This traffic will remain unaffected by the potential opening of Lelystad Airport in mid-2018 as LEY is not expected to compete in the hub feeder segment.

The **second route development foresees the market entry of a low cost carrier** into Groningen, whereby a number of additional destinations are launched. Heavily stimulating the market, the new entrant generates a considerable amount of demand that would be inexistent without this airline. While the same growth is accounted for, no hub feeder services and no explicit expansion of the charter business are considered. However, the opening of Lelystad will heavily impact on the operations of this carrier in Groningen, as low fares and further incentives could make the operator move to Lelystad instead.

Finally, the **third type of route development focuses on the operation of traditional charter routes**. Assuming Transavia will cease some routes in Groningen, the gaps they leave would be closed by other operators such as TUfly. Tour operators would shift existing routes to other airlines and thus there will be no focus on expanding the current destination portfolio. This results in stagnating demand.

## 5. Traffic forecast

The traffic forecast comprises of a short- to medium-term prognosis for the period until 2026. The short- to medium-term traffic forecast is directly evaluated based on the different possible route developments and the predicted effect of Lelystad airport's entry into service. In a first step, a bottom up approach is conducted to create the passenger forecast according to each scenario. To do so, all routes in a specific scenario and their respective traffic volumes are summed up, taking into account the market size, the launch date and a ramp-up factor to reach the entire potential in the third year. The effect of Lelystad airport's entry into service is taken into consideration with various expected impacts according to the scenarios:



- **Negative growth:** The main hypothesis are that **no additional efforts** will be provided by the airport or its shareholders into the development of new routes and **Lelystad competition** materializes in a drop of all regular routes and several charter destinations. These assumptions results in no potential for growth among Low Cost carriers nor the implementation of hub connectivity. Also it would imply the shift of some charter routes to the competing airports. This will result in a drop of the traffic of around 40% of the current volume. Nevertheless a minimum volume of traffic will still remain at the airport
- **Status quo scenario:** As in the previous scenario, **no additional efforts** are provided for route development. The competition of Lelystad is expected to be focused on the Low Cost market. The risk of Transavia shifting part of its operations to Lelystad is highly probable. Yet, other airlines such as TUIfly and Corendon are expected to fill the gap left by Transavia as it is already observed recently. Nevertheless, there will be no expansion of the number of destinations

offered. As a result the airport traffic volume will remain almost unchanged.

- **Moderate growth scenario:** Additional investment efforts in the route development will materialize in the implementation of a **hub feeder connection OR a Low Cost airline** expanding its operation at the airport. In case of the Low Cost expansion at GRQ, the Lelystad effect is taken into account as for the low cost routes, the threat is much higher as Lelystad airport is expected to serve as a base for low cost operations and will directly compete with Groningen.
- **Substantial growth scenario:** In this case considerable efforts are committed to the development of routes. This scenario, is supported in the hypothesis that the airport will have the full support of its shareholders, the region and other local entities. In this case, the airport could launch the hub feeder connection and attract one Low Cost airline to launch several routes. The effect of Lelystad is expected to have partial effect and only in specific routes will have a real impact depending in the Low Cost that will operate in GRQ. Independently of which LCC will operate at GRQ vs LEY, a proper incentive scheme needs to be developed in order to maintain this traffic.

For the long-term traffic forecast, a high level mathematical approach was used to predict the traffic evolution after 2026 based on the population and GDP evolution in the Netherlands.

Lufthansa Consulting considers that in case sufficient resources are committed to the airport route development, the most plausible evolution of GRQ traffic volumes will be in line with the Moderate growth scenario.

With no changes in route development efforts, the predicted volumes are in the range of the Status quo scenario with tendency to the Negative scenario

### 6. Strategic recommendation

In summary, the study at hand reveals a number of strategic options for the future of Groningen Airport Eelde. These strategic recommendations are based on three main pillars, i.e. hub feeder services, low cost operations and traditional holiday charter traffic. Each traffic type has its own specifics and requires a certain set of next steps to ensure a successful implementation of the services.

First of all, the launch of **hub feeder flights should take top priority** in the strategic action plan of the airport. As stated above, frequencies and timing of the flights are critical to hit the hub waves and successfully operate this business

## Bijlage 3 - GRQ Passenger Aviation Market Analysis - Management...



model. Operational considerations, however, are not the only success factor. Since a large part of the target group of hub feeders consists of business travelers looking for long-haul connections, commercial aspects need to be factored in.

Concretely speaking, a loyal Flying Blue status member, who would always take ground transportation to Amsterdam to catch a nonstop intercontinental flight, is likely to be very hesitant to change his travel behavior. This is not only due to habit and airport facilities in Amsterdam, but also due to the customer loyalty program at Air France/KLM. The SAS connection via Copenhagen would mean a change to Star Alliance and the frequent flyer program EuroBonus. Making a loyal customer switch to another program will require strictly enforced travel policies for companies in the Groningen region, stating that transportation from Groningen must always be the preferred option, if available. Therefore the overall success of the hub feeder connection will require complementary policies and commitment from the region and local institutions to the use of Groningen Airport Eelde over connecting via competing airports.

Likewise, certain preconditions must be met for the successful introduction of **low cost services** in Groningen. Experience shows that airports need to commit to not insignificant monetary investments in order to attract low cost airlines. By offering low airport and passenger fees, efficient infrastructure and marketing campaigns these airlines are incentivized to launch services from an airport that in return will provide considerably benefits from the traffic and additional operator triggers. An annual marketing budget of € 500,000 per route is recommended for such purposes. Also in the case of Groningen it must be made sure that sufficient funds and commitment are available to offer the necessary framework conditions for low cost services, such as for incentives and risk cover guarantees.

Finally, Groningen airport should continue to foster the proactive and frequent exchange with the tour operators, as already done in the past. For the development of the charter routes it is essential to be in close contact with the most influential operators, as this volatile market segment is continuously undergoing changes.



 **Lufthansa Consulting**  
Your Business Runway

# Strategische verkenning van de toekomst van Groningen Airport Eelde

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Groningen, 18 maart 2016



**Lufthansa Consulting**  
Your Business Runway

## Inleiding

Lufthansa Consulting heeft een 'analyse van de markt voor passagiersluchtvaart' gemaakt op basis van een combinatie van deskresearch, een uitgebreide analyse van de beschikbare marktgegevens, jaren ervaring met marktanalyse-onderwerpen en een cross-check van ontwerpresultaten met relevante marktdeskundigen in een 'markttest' op 10 maart 2016.

Dit eindverslag gaat samen met een managementsamenvatting en is pas volledig in combinatie met een mondelinge presentatie waarin de onderliggende gedetailleerde analyse uitgelegd staat. Gelieve op te merken dat een glossarium van de afkortingen die in heel de studie worden gebruikt, te vinden is in de bijlage bij deze presentatie.

Het rapport werd opgesteld voor het exclusieve gebruik van:

**Provincie Drenthe** (die formeel de collectieve aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV vertegenwoordigde)  
Postbus 122  
9400 AC Assen  
Nederland

Lufthansa Consulting GmbH	Registratie:
Frankfurt Airport Center 1	Plaatselijke rechtbank van Frankfurt am Main
Hugo-Eckener-Ring	Handelsregister HRB 101093
60546 Frankfurt am Main, Duitsland	

Algemeen directeur: Dr. Andreas Jahnke



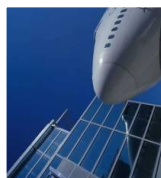
## Onze achtergrond maakt ons anders



### **Onafhankelijke dochteronderneming voor managementconsultancy binnen de**

#### **Lufthansa Group**

Omdat wij deel uitmaken van de Lufthansa Aviation Group, één van de grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld en oprichter van het Star Alliance-netwerk, beschikken wij over een grondige kennis van de luchtvaart.



### **Kennis van de luchtvaart, gecombineerd met uitgebreide methodologische expertise**

Lufthansa Consulting combineert operationele ervaring met methodologische vaardigheden om concepten te ontwikkelen en te implementeren die werken.



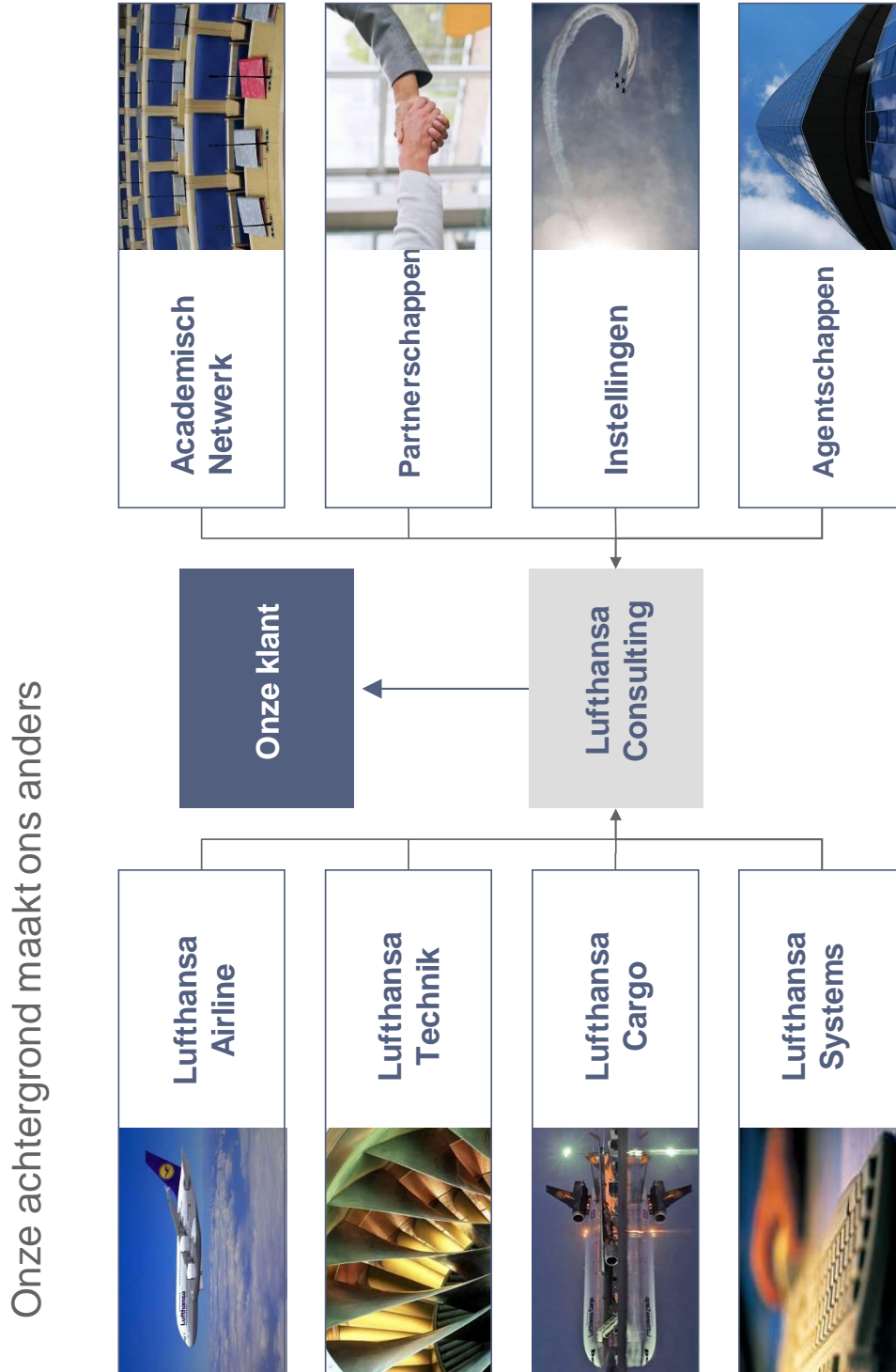
### **Wereldwijde ervaring**

Sinds 1988 werden er meer dan 2.000 projecten met succes afgewerkt voor klanten over de hele wereld.



### **Multiculturele organisatie**

Bij ons werken consultants uit heel wat verschillende landen en culturen. Dankzij hen kunnen wij de taal en cultuur van onze klanten beter begrijpen.



## Inhoud

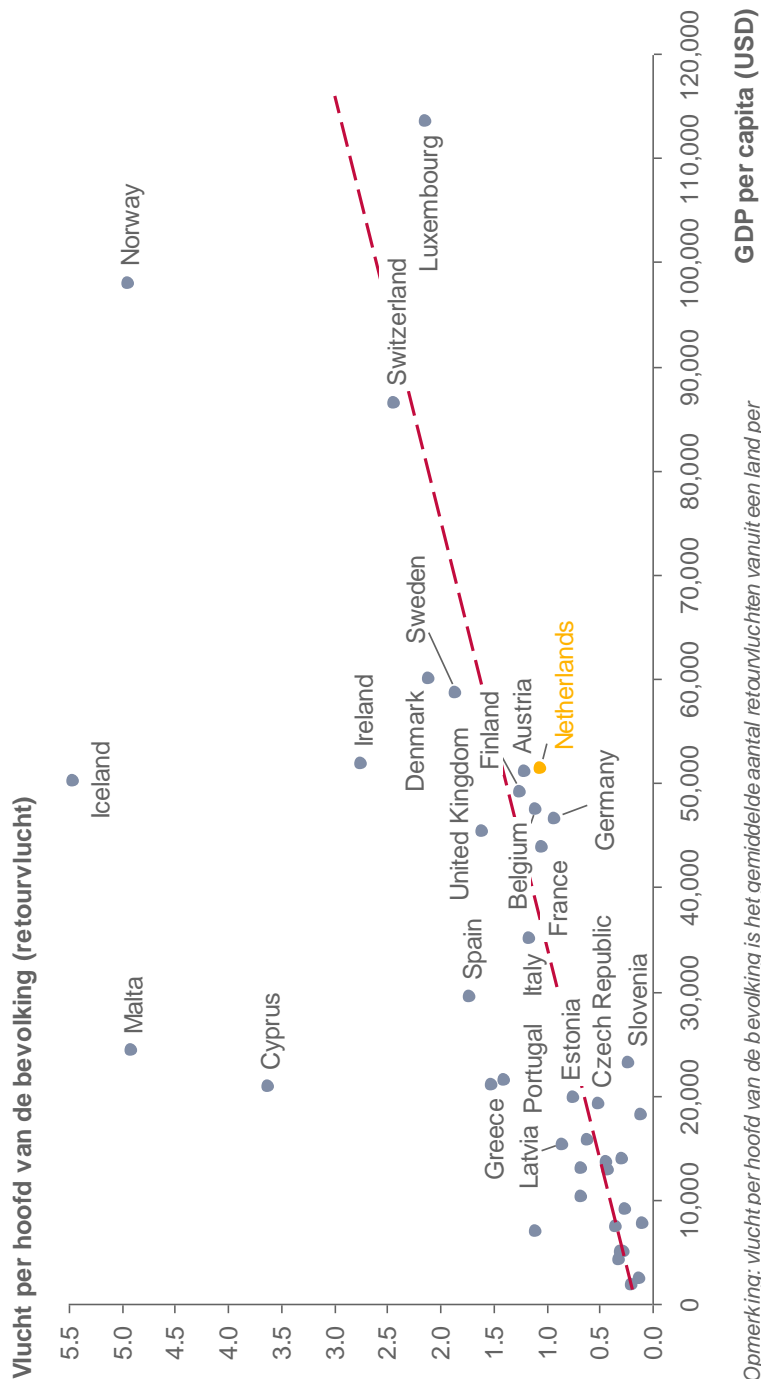
1. Huidige marktomgeving
  1. Nederland & Groningen
  2. Verzorgingsgebied
  3. Concurrentie
  4. Geslaagde regionale luchthavenstrategieën
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Resultaten van routes
3. Strategie en voorspelling
  1. Scenario's
  2. Verkeersvoorspelling
  3. Strategie en conclusies

## Inhoud

1. **Huidige marktomgeving**
  1. **Nederland & Groningen**
  2. Verzorgingsgebied
  3. Concurrentie
  4. Geslaagde regionale luchthavenstrategieën
2. Verkeersanalyse
3. Strategie en voorspelling

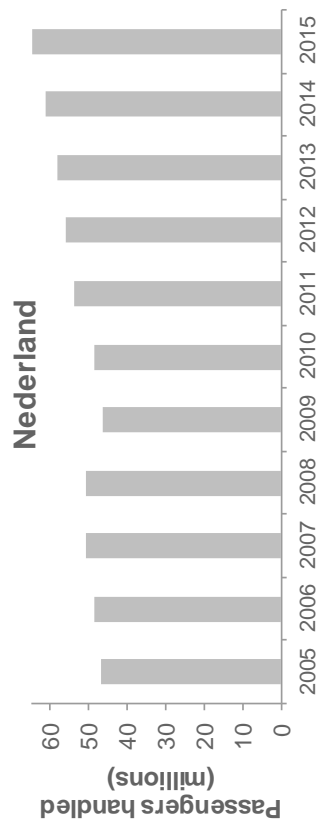
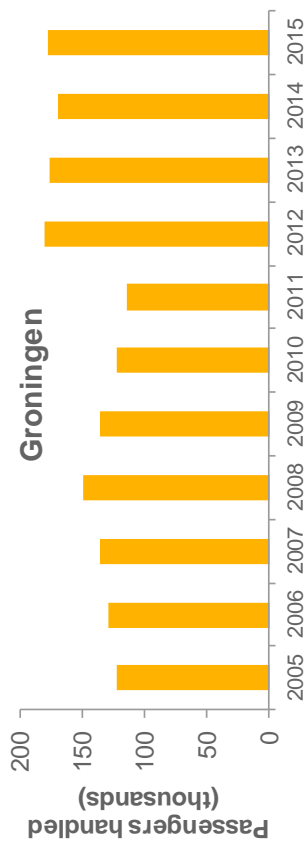
Door zijn uitzonderlijk goede connectiviteit over land worden er in Nederland iets minder reizen per hoofd van de bevolking gemaakt vergeleken met de trend in de EU.

**BBP per hoofd van de bevolking t.o.v. vlucht per hoofd van de bevolking in Europese landen**



Opmerking: vlucht per hoofd van de bevolking is het gemiddelde aantal retourvluchten vanuit een land per jaar gedeeld door de bevolking  
 Bron: Onderzoek van Lufthansa Consulting 2015

De toename van het luchtverkeer in Nederland wordt voornamelijk gestuurd door Amsterdam, terwijl het marktaandeel van Groningen mettertijd is gedaald.



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Opmerking: Gegevens kunnen verschillen van verkeersstatistiek van GRQ

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

- Van 2005 tot 2015 is het aantal passagiers in GRQ gestegen van een smalle basis naar 200.000 passagiers (met uitzondering van transitpassagiers)
- De verkeersontwikkeling heeft een paar zwakke periodes gekend, waardoor het totale verkeer onder de verwachtingen presteerde
- In tegenstelling tot concurrenten als EIN, NRN en BRE zijn lagekostenmaatschappijen er niet in geslaagd consequent te opereren in GRQ
- Verscheidene voorbeelden belichten de moeilijkheden waarmee luchtvaartmaatschappijen te maken krijgen wanneer ze activiteit vanuit GRQ lanceren
  - **BM**: naar ABZ, stopgezet in 2013
  - **FR**: naar PMI en GRO, stopgezet in 2015
  - **A3**: naar CFU, stopgezet in 2015
- Naast twee geplande routes is het luchthavenverkeer afhankelijk van toeristenstromen richting buitenland – een verkeerssegment dat zeer gevoelig is voor de Europese economische situatie



Lufthansa Consulting

## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
  1. Nederland & Groningen
  - 2. Verzorgingsgebied**
  3. Concurrentie
  4. Geslaagde regionale luchthavenstrategieën
2. Verkeersanalyse
3. Strategie en voorspelling

## Volgens Statistiek Nederland woont in Noordelijk Nederland slechts 10% van de Nederlandse bevolking

### Verspreiding van de Nederlandse bevolking per regio



### Gedetailleerde gegevens

- In 2013 had Nederland een bevolking van 16,8 miljoen inwoners
- De regio Noord-Nederland is dunbevolkt
- Hij bestaat uit de provincies
  - Groningen met ongeveer 583.000 inwoners,
  - Drenthe met ongeveer 489.000 inwoners en
  - Friesland met ongeveer 646.000 inwoners

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen Gegevens van 2013

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling




Lufthansa Consulting

- 11 -



Groningen Airport Eelde heeft een verzorgingsgebied op minder dan 60 minuten met de auto van meer dan twee miljoen mensen

### Verzorgingsgebied GRQ



100km

*Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.  
Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Haarlem gegevens van 2013, Google Maps*

### Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	575.319	1.278.974	2.078.780
BBP (€m)	33.661	52.407	76.766
BBP per hoofd van de bevolking	58.508*	40.976	36.928

\*Zonder de mijnbouwsector wordt het BBP per hoofd van de bevolking geschat op meer dan 30.000

- **Op minder dan 30 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Groningen Airport Eelde bereiken vanuit:
  - Overig Groningen
  - Noord-Drenthe
- **Op minder dan 45 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Groningen Airport Eelde bereiken vanuit:
  - Delfzijl en omgeving
  - Overig Groningen
  - Zuidoost-Friesland
  - Zuidoost-Drenthe
  - Zuidwest-Drenthe
- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Groningen Airport Eelde bereiken vanuit:
  - Noord-Friesland
  - Zuidwest-Friesland
  - Noord-Overijssel

## Binnen Nederland heeft de luchthaven van Maastricht Aken een verzorgingsgebied van bijna twee miljoen mensen

### Verzorgingsgebied van MST



*Opmerking:* Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

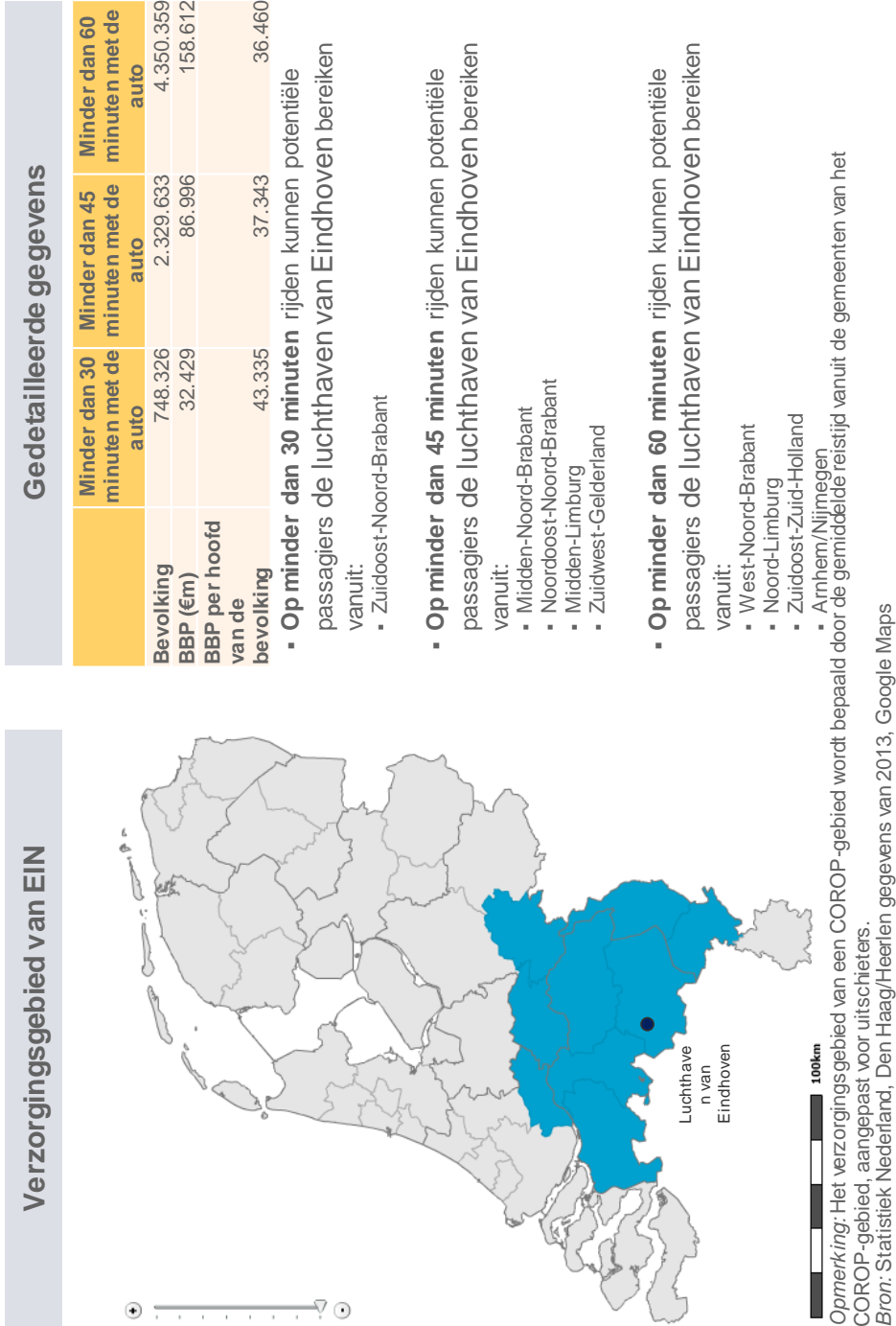
*Bron:* Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

### Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	839.489	839.489	1.868.332
BBP (€m)	26.287	26.287	67.952
BBP per hoofd van de bevolking	31.313	31.313	36.370

- **Op minder dan 30 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Maastricht Aken bereiken vanuit:
  - Midden-Limburg
  - Zuid-Limburg
- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Maastricht Aken bereiken vanuit:
  - Noord-Limburg
  - Zuidoost-Noord-Brabant

Binnen Nederland heeft de luchthaven van Eindhoven een verzorgingsgebied van meer dan vier miljoen mensen.



Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

# Amsterdam Schiphol heeft een verzorgingsgebied van meer dan acht miljoen mensen

## Verzorgingsgebied van AMS



100km

*Opmerking:* Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

*Bron:* Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

## Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	3.379.732	5.383.321	8.209.042
BBP (€m)	160.115	242.286	343.449
BBP per hoofd van de bevolking	47.375	45.007	41.838

- **Op minder dan 30 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Amsterdam Schiphol bereiken vanuit:

- IJmond
- Agglomeratie Haarlem
- Zaanstreek
- Groot-Amsterdam
- Het Gooi en Vechtstreek
- Agglomeratie Leiden en Bollenstreek
- Agglomeratie 's-Gravenhage

- **Op minder dan 45 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Amsterdam Schiphol bereiken vanuit:

- Utrecht
- Alkmaar en omgeving
- Delft en Westland
- Oost-Zuid-Holland

- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Amsterdam Schiphol bereiken vanuit:

- Flevoland
- Zuidwest-Gelderland
- Kop van Noord-Holland
- Groot-Rijnmond
- Zuidoost-Zuid-Holland

## Binnen Nederland heeft de luchthaven van Rotterdam een verzorgingsgebied van meer dan acht miljoen mensen

### Verzorgingsgebied van RTM



### Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	246.9801	3.577.032	8.291.480
BBP (€m)	10.1185	13.7698	35,4473
BBP per hoofd van de bevolking	40.969	38495	42751

- Op minder dan 30 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Rotterdam bereiken vanuit:
  - Agglomeratie 's-Gravenhage
  - Delft en Westland
  - Groot-Rijnmond
- Op minder dan 45 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Rotterdam bereiken vanuit:
  - Agglomeratie Leiden en Bollenstreek
  - Oost-Zuid-Holland
  - Zuidoost-Zuid-Holland
- Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Rotterdam bereiken vanuit:
  - Zuidwest-Gelderland
  - Utrecht
  - IJmond
  - Agglomeratie Haarlem
  - Zaanstreek
  - Groot-Amsterdam
  - Het Gooi en Vechtstreek
  - West-Noord-Brabant
  - Midden-Noord-Brabant

*Opmerking:* Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

*Bron:* Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

- 16 -

## Binnen Nederland heeft de luchthaven van Weeze een verzorgingsgebied van 1,6 miljoen mensen

### Verzorgingsgebied van NRN in Nederland



**Opmerking:** Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

**Bron:** Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

### Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Op minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	0	280.517	1.643.001
BBP (€m)	0	9.236	58.686
BBP per hoofd van de bevolking	0	32.925	35.719

- **Op minder dan 45 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Weeze bereiken vanuit:

- Noord-Limburg

- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Weeze bereiken vanuit:

- Arnhem/Nijmegen
- Noordoost-Noord-Brabant

## Binnen Nederland heeft de luchthaven van Düsseldorf een verzorgingsgebied van 0,5 miljoen mensen

### Verzorgingsgebied van DUS in Nederland



100km

*Opmerking:* Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

*Bron:* Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

### Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Op minder dan 45 minuten met de auto	Op minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	0	0	515.852
BBP (€m)	0	0	16.277
BBP per hoofd van de bevolking	0	0	31.554

- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Düsseldorf bereiken vanuit:
  - Midden-Limburg

Bijna 800.000 Nederlanders wonen op minder dan 120 minuten rijden van de luchthaven van Bremen.

**Verzorgingsgebied van BRE in Nederland**



**Gedetailleerde gegevens**

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 120 minuten met de auto
Bevolking	0	0	772.221
BBP (€m)	0	0	37.880
BBP per hoofd van de bevolking	0	0	49.053

▪ **Op minder dan 120 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Bremen bereiken vanuit:

- Oost-Groningen
- Delfzijl en omgeving
- Overig Groningen
- Noord-Drenthe

*Opmerking:* Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

*Bron:* Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

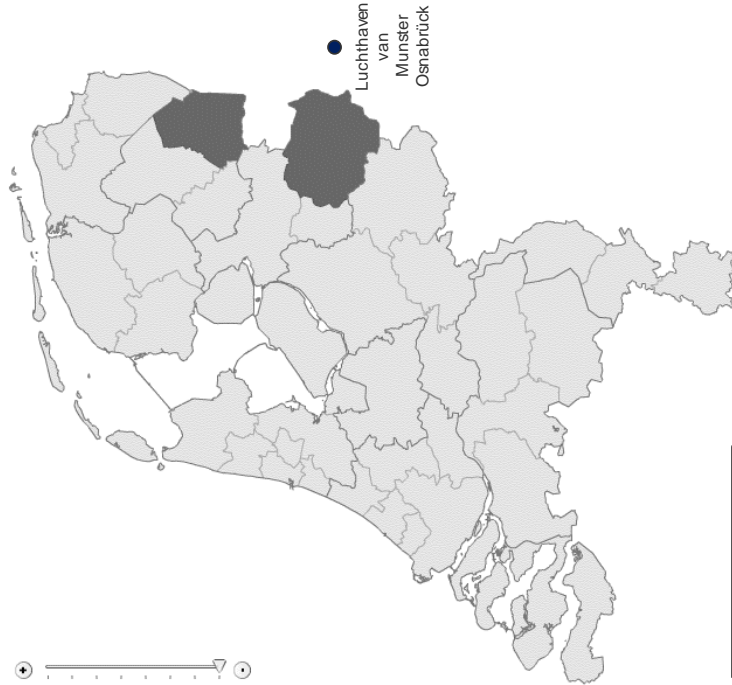


**Lufthansa Consulting**



Bijna 800.000 Nederlanders wonen op minder dan 90 minuten rijden van de luchthaven van Munster Osnabrück.

**Verzorgingsgebied van FMO in Nederland**



**Gedetailleerde gegevens**

	Minder dan 30 minuten met de auto	Op minder dan 45 minuten met de auto	Op minder dan 90 minuten met de auto
Bevolking	0	0	795.787
BBP (€m)	0	0	23.362
BBP per hoofd van de bevolking	0	0	29.357

- Op minder dan 90 minuten rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Munster Osnabrück bereiken vanuit:
  - Zuidoost-Drenthe
  - Twente

100km

*Opmerking:* Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

*Bron:* Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

De potentiële overlapping van de verzorgingsgebieden van Groningen Airport Eelde en de luchthaven van Lelystad wordt bevolkt door ongeveer 800.000 mensen

### Overlappende verzorgingsgebieden LEY en GRQ



### Gedetailleerde gegevens

	Binnen ongeveer 60 minuten met de auto van zowel GRQ als LEY
Bevolking	804.182
BBP (€m)	24.554
BBP per hoofd van de bevolking	30.533

- De bevolking die in overlappende verzorgingsgebieden woont, is gelijk aan ongeveer 38,7% van de totale bevolking die binnen het verzorgingsgebied van GRQ woont, op minder dan 60 minuten rijden
- Op minder dan 60 minuten rijden kunnen potentiële passagiers zowel Groningen Airport Eelde als Lelystad bereiken vanuit:
  - Zuidboost-Friesland
  - Zuidwest-Friesland
  - Noord-Overijssel
  - Zuidwest-Drenthe

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

## Conclusies over de verzorgingsgebieden

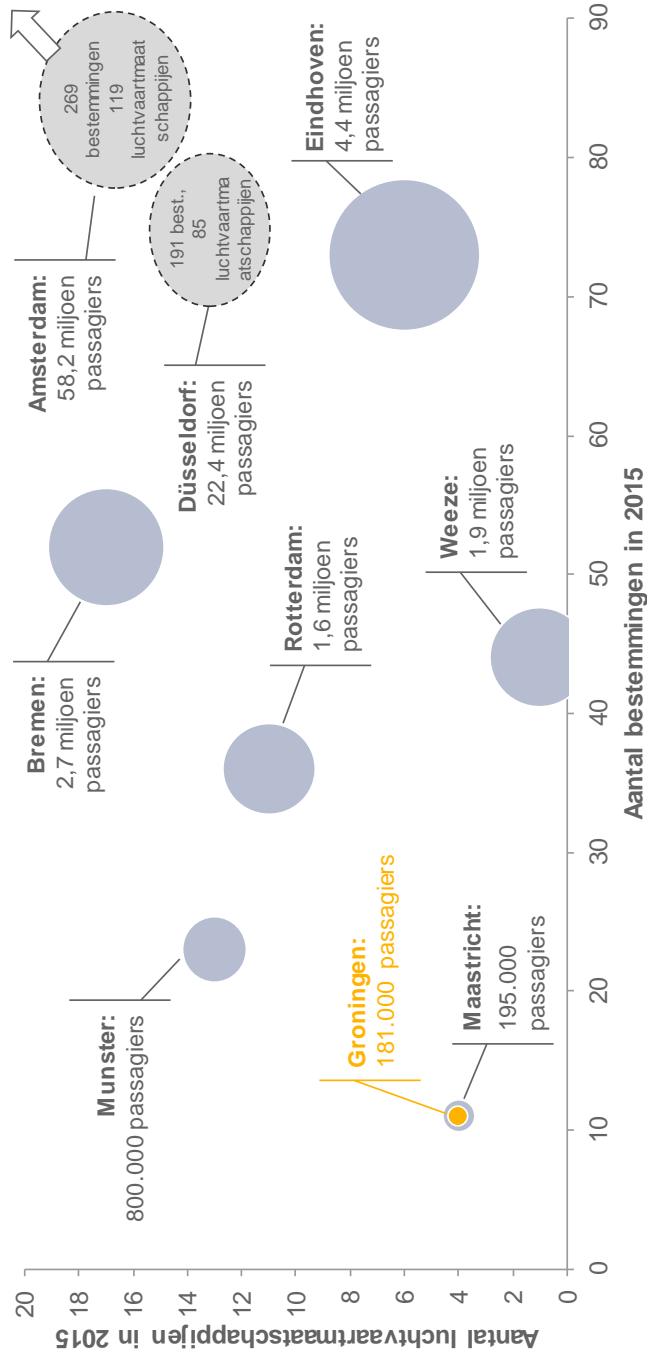
- Op minder dan 60 minuten met de auto van Groningen Airport Eelde is er geen overlappend verzorgingsgebied van een concurrent dat > 2m mensen vertegenwoordigt die binnen dit gebied wonen. Dit is vergelijkbaar met de verzorgingsgebieden van de luchthavens van Maastricht/Aken en Weeze
- Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam hebben toegang tot naar verhouding veel grotere verzorgingsgebieden binnen bovengenoemde straal van 60 minuten met de auto
- De Duitse luchthavens Düsseldorf, Bremen en Münster Osnabrück bedienen naar verhouding kleinere verzorgingsgebieden binnen Nederland
- In de onmiddellijke nabijheid van Groningen Airport Eelde is het BBP per hoofd van de bevolking zeer hoog, zoals blijkt uit de officiële statistiek, omdat daarin de mijnbouwsector is opgenomen. Zonder deze sector leunt het BBP per hoofd van de bevolking echter aan tegen het gemiddelde van Nederland
- Hoewel er secundaire verzorgingsgebieden (tot 120 minuten rijden) zowel ten westen als ten oosten van het primaire verzorgingsgebied kunnen worden gedefinieerd, werd er een conservatieve benadering toegepast, met uitzondering van deze gebieden, om de volgende redenen:
  - Het oostelijke secundaire verzorgingsgebied ligt op Duits grondgebied. Gezien het sterke culturele marktgedrag van de Duitse markt om nationale maatschappijen en luchthavens te gebruiken, wordt dit gebied niet beschouwd als waarschijnlijk potentiele bron van verkeer voor GRQ
  - Het westelijke secundaire verzorgingsgebied gaat rechtstreeks de concurrentie aan met het primaire verzorgingsgebied van Amsterdam en het toekomstige verzorgingsgebied van Lelystad, waardoor het niet waarschijnlijk is dat er grotere volumes vanuit deze gebieden naar GRQ sijpelen
- Het primaire verzorgingsgebied van GRQ is dunbevolkt, wat de vraag naar luchtvervoer beperkt
- De groeivoorspelling voor de Nederlandse bevolking belooft geen significante verandering van deze bevolkingsdichtheid

## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
  1. Nederland & Groningen
  2. Verzorgingsgebied
  3. **Concurrentie**
  4. Geslaagde regionale luchthavenstrategieën
2. Verkeersanalyse
3. Strategie en voorspelling

De luchthaven van Groningen hinkt achterop bij de concurrentie in het Nederlandse en Duitse luchthavenlandschap, zowel qua verkeersvolume als qua aangeboden bestemmingen

**Dekking van de concurrerende luchthavens in NL en DE**



Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal passagiers in beide richtingen op elke luchthaven in 2015. Transitpassagiers worden niet meegeteld.  
Bron: Airport/IS, Statistiek Nederland – CBS; het nationale instituut voor de statistiek van Duitsland (Destatis)

Volgens recente persberichten is de luchthaven van Lelystad dringend nodig om Amsterdam en Eindhoven, als “overloopvliegveld” van de hoofdstedelijke luchthaven, te ontlasten

Eenmaal operationeel zal de luchthaven van Lelystad een grote bedreiging vormen voor Groningen

**Schiphol moet uitwijken**  
 Lelystad en Eindhoven hard nodig als overloopvliegveld  
 De Telegraaf, 20 Dec 2015  
 Van een onze verslaggevers  
 AMSTERDAM Schipholopman Jos Nijhuis verwacht volgend jaar de grens van 60 miljoen passagiers veruit te doorbreken. Volgens de Omgevingsraad boerst de luchthaven dan af op 470.000 starts en landingen, waarvan 31.000 in de nacht. Juist over dat lawaai klagen omwonenden.  
 Daarom is het hard nodig dat we in 2018 ook Lelystad Airport in gebruik nemen als extra polderbaan. De verbouwing is aanbesteed en zal eind 2016 beginnen, aldus een woordvoerder van Schiphol. Eindhoven, dat als overloopvliegveld van Amsterdam dient, mist in 2016 op 4,6 miljoen passagiers.  
 Bron: “De Telegraaf”, 12/23/2015

- Opmerkingen**
- Momenteel is LEY een algemene luchtvaartvoorziening die voor 100% eigendom is van de Schiphol Group
  - Investing van EUR 90 miljoen om de capaciteit op te trekken naar 3,7 miljoen passagiers p.a.
  - Goedkeuring van de regering om Lelystad te ontwikkelen en Eindhoven uit te breiden in juni 2014
  - Gefinancierd door Schiphol Group, overheidsfinanciering voor verbeteringen van de bereikbaarheid over land
  - Het plan maakt deel uit van de Alderstafel voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland
  - Twee mogelijke scenario's: (a) standplaats voor Ryanair of (b) verhuizing van Transavia vanuit Schiphol
  - Verwachte opening tegen medio 2018

De ontwikkeling van de luchthaven van Lelystad is belangrijk voor de groei van Mainport Schiphol. Door deze investering zal Schiphol een concurrentiële internationale mainport blijven in een concurrentiële regio. – Jos Nijhuis, CEO van de Schiphol Group

Opening vakantievluchthaven

753 dagen 8 uren 58 minuten

Bron: [www.lelystadairport.nl](http://www.lelystadairport.nl), opgeroepen op 03/08/2016






- Uit onderzoek blijkt dat consumenten, door concurrentiële ticketprijzen en aantrekkelijk bestemmingen, belangstelling hebben voor het nemen van vakantievluchten vanuit LEY
- Financiële stimulansen, lage luchtavenbelastingen en uitstekende voorzieningen zullen van LEY waarschijnlijk een aantrekkelijk alternatief maken voor luchtvaartmaatschappijen
- Schiphol Group verwacht dat luchtvaartmaatschappijen belangstelling zullen hebben voor het ontwikkelen van LEY door de groei van de luchtvaart en investeringen in vliegtuigen

Bron: [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl), opgeroepen op 03/08/2016

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

## Mogelijke gevolgen voor de luchthaven van Groningen in verband met de opening van de luchthaven van Lelystad in 2018

<p><b>Algemeen</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De luchthaven van Lelystad verlicht de luchthavens van Amsterdam en Eindhoven door voornamelijk LKM en het vakantieverkeer over te nemen</li> <li>▪ Overlappende verzorgingsgebieden met GRQ met ongeveer 38,7% van de totale bevolking die binnen het verzorgingsgebied van GRQ woont</li> <li>▪ Geen bijkomende concurrentie betreffende hub-feederactiviteit die wordt verondersteld voor de luchthaven van Groningen, daar de luchthaven van Lelystad zich niet op dit segment toespitst</li> </ul>
<p><b>Vakantie en LKM</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grotere concurrentie op basis van lage ticketprijzen mogelijk op de luchthaven van Lelystad</li> <li>▪ LEY vangt verkeer van LKM op en heeft daardoor een impact op het potentieel van LKM in GRQ om dienst te doen als bron van verkeerstoename op basis van vraagstimulering via marktaanwezigheid in GRQ</li> <li>▪ Prijsreactie of incentiveprogramma van de kant van GRQ vereist om verlies van LKM-verkeer te vermijden</li> </ul>
<p><b>Charter</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Terugtrekking van tussenlandingen in Groningen Airport Eelde</li> <li>▪ Risico dat de grootste maatschappij van GRQ Transavia verkeer naar de luchthaven van Lelystad verplaatst</li> <li>▪ Stabiele marktvooruitzichten die leiden tot de veronderstelling dat potentieel verloren verkeer van Transavia waarschijnlijk zal worden vervangen door andere chartermaatschappijen</li> </ul>

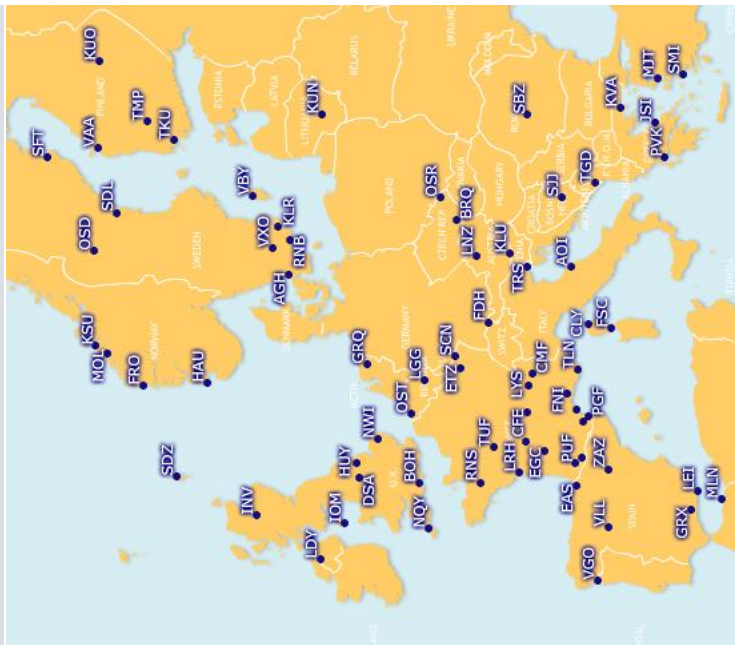
## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
  1. Nederland & Groningen
  2. Verzorgingsgebied
  3. Concurrentie
  4. **Geslaagde regionale luchthavenstrategieën**
2. Verkeersanalyse
3. Strategie en voorspelling



Om de strategie van vergelijkbare Europese regionale luchthavens met positieve verkeersontwikkeling te begrijpen, is het noodzakelijk om de positionering van GRQ te beoordelen

**Kaart van Europese regionale luchthavens\***

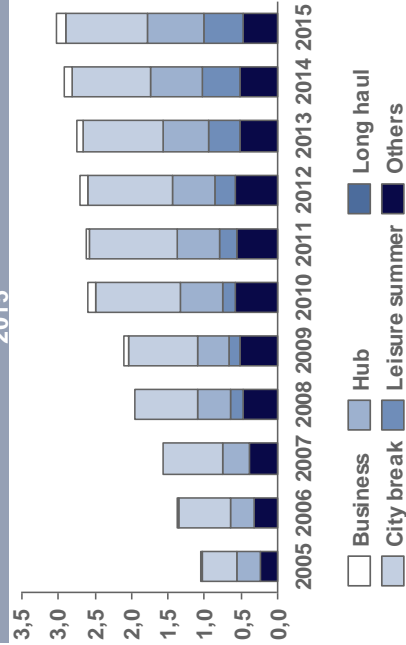


\* Regionale luchthavens met meer dan 160.000 pass. en minder dan 750.000 pass. in 2015

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal passagiers in twee richtingen p.a.  
Bron: AirportIS, Flightglobal

**Verkeersolutie van regionale luchthavens**

Passagiersontwikkeling volgens cluster van 2005 tot 2015



**Opmerkingen**

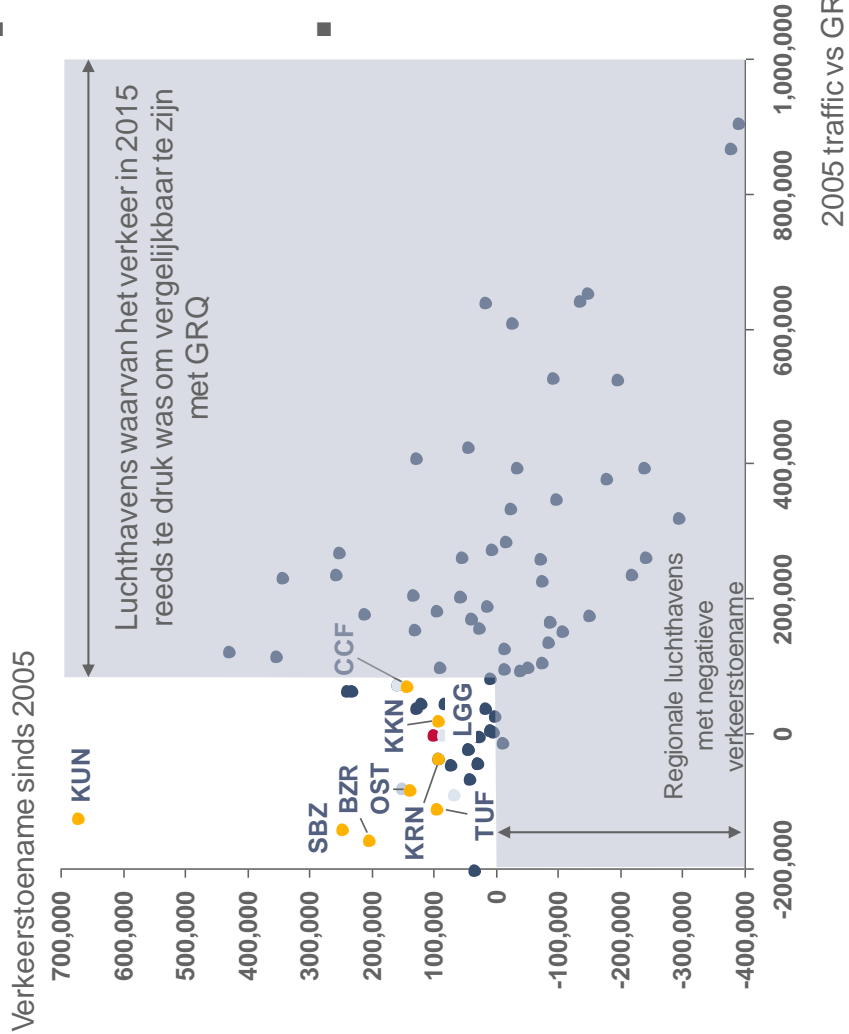
Tot slot werden negen luchthavens geselecteerd die aan alle onderstaande criteria voldoen:

- 160.000 < verkeer (2015) < 750.000
- Verkeersname sinds 2005 > 0
- Het verkeer in 2005 is vergelijkbaar met het huidige verkeer in GRQ.

Het verkeer wordt voornamelijk gestuurd door de citytripmarkten, gevolgd door zomervakantie en hubs. Het zuiver zakelijke verkeer is zeer beperkt (3%).

De selectie van luchthavens werd doorgevoerd volgens hun groei sinds 2005 en hun verkeersvolume in 2005 vergeleken met Groningen momenteel

- Er zijn negen luchthavens geselecteerd die aan beide criteria voldoen:
  - Verkeersstoename sinds 2005 > 0
  - Verkeer van 2005 vergelijkbaar met het huidige verkeer in GRQ
- Lijst van luchthavencodes:
  - KUN Kaunas, Litouwen
  - SBZ Sibiu, Roemenië
  - BZR Béziers, Frankrijk
  - OST Oostende-Brugge, België
  - KRN Kiruna, Zweden
  - TUF Tours, Frankrijk
  - LGG Luik, België
  - KKN Kirkenes, Noorwegen
  - CCF Carcassonne, Frankrijk

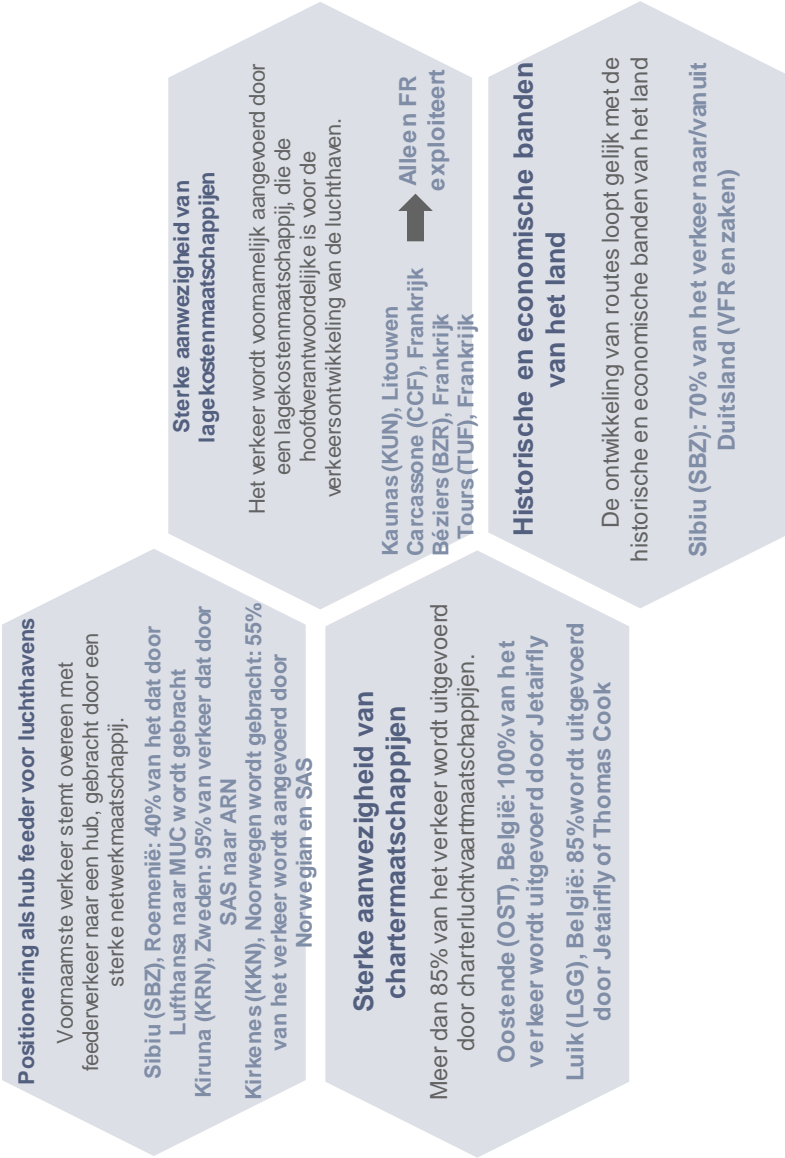


Bron: Airport/IS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Resultaten: De positieve verkeersevolutie van de in aanmerking gekomen regionale luchthavens kan worden gegroepeerd in vier strategische positioneringskenmerken



Op alle in aanmerking genomen luchthavens zijn citytrips de voornaamste marktcluster met 37% van het verkeer, gevolgd door hubs (26%) en zomervakanties (18%). Het zakenverkeer blijft zeer beperkt op slechts 4% van het verkeer.

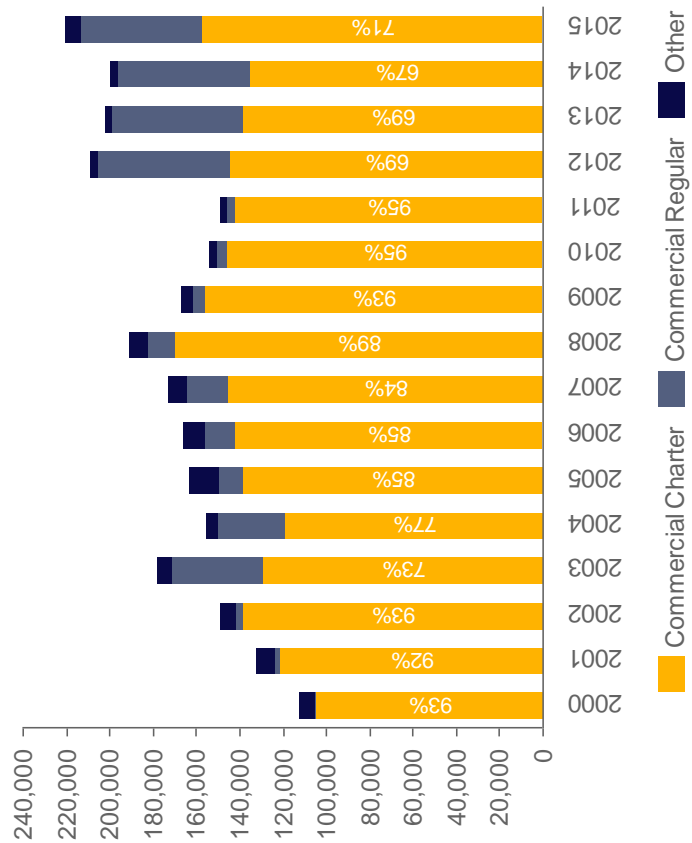
## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. **Verkeersanalyse**
  1. **Huidige situatie**
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  5. Routeanalyse
3. Strategie en voorspelling

Het leeuwendeel van het verkeer op de luchthaven van Groningen is afkomstig van de chartervluchten, die sinds 2012 worden aangevuld met gewoon verkeer

**Passagiersvolumes volgens segment in Groningen (gegevens voor 2000-2015)**

Segmentatie van het luchthavenverkeer (passagiersevolutie)



De volgende segmenten werden in detail geïdentificeerd en geanalyseerd:

- Chartervluchten
  - Stabiele markt sinds begin van de jaren 2000 in de luchthaven GRQ met beperkte groei
  - Potentiële risico's dankzij nieuwe strategie van hoofdklant Transavia
  - Krimpende algemene activiteit van touroperators op Europees niveau
- Gewone vluchten
  - Verscheidene routes met succes gelanceerd in het verleden
  - Slechts weinig routes waren actief gedurende meer dan 3 tot 4 jaar van exploitatie
  - Moeilijkheden om de klanten te binden

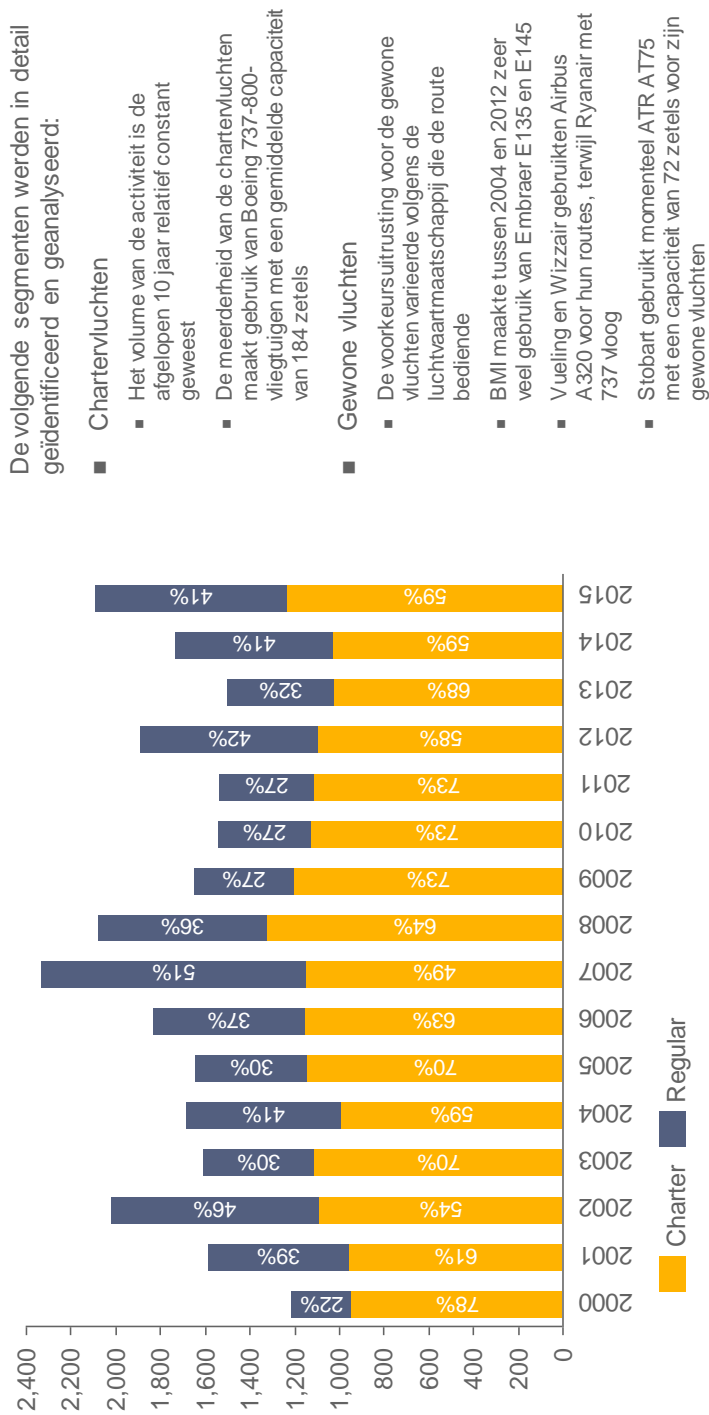
Bron: Verkeersgegevens luchthaven GRQ, Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Gewone vluchten vormen een hoger percentage van de luchthavenbewegingen ten gevolge van de kleinere vliegtuigtypes die worden gebruikt bij geplande vluchten (ATRs)

**Charter- en gewone vluchten in Groningen (gegevens voor 2000-2015)**

Ontwikkeling van commerciële ATM volgens in de luchthaven van GRQ



Bron: Verkeersgegevens luchthaven GRQ, Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

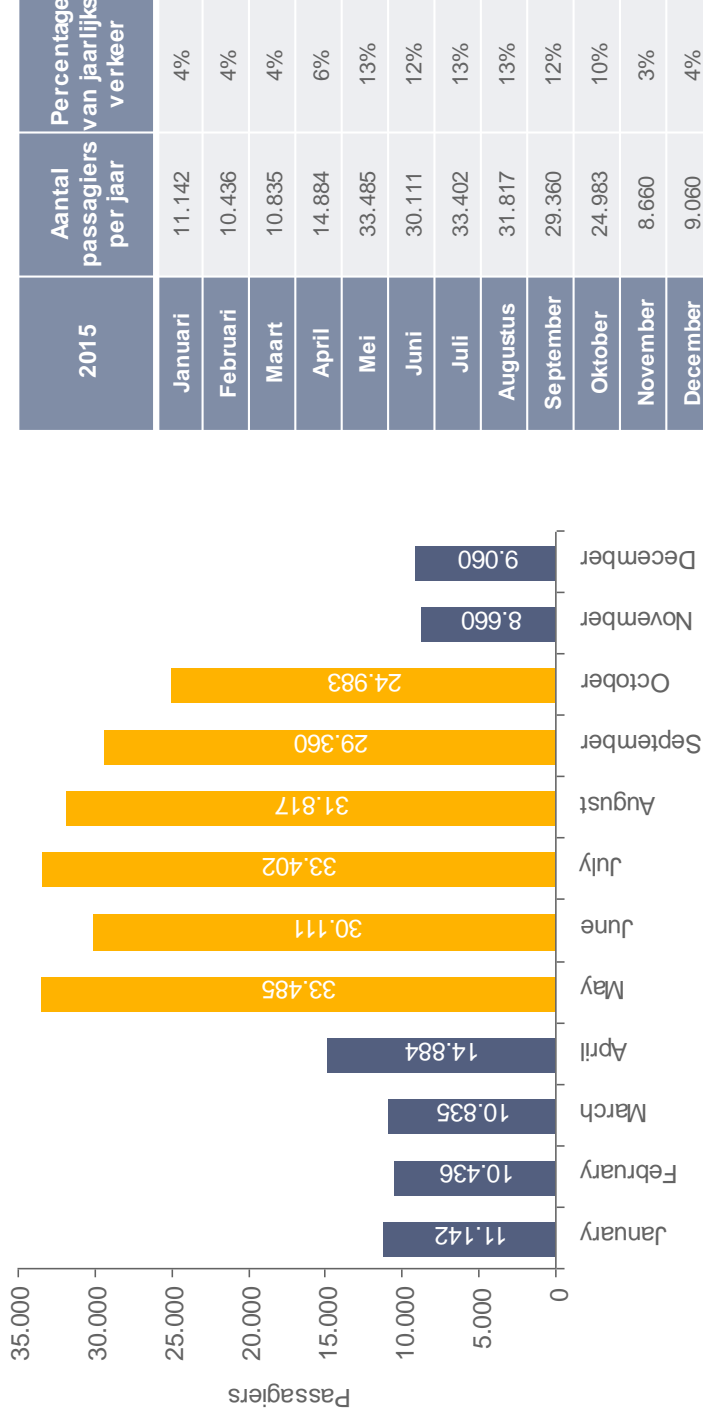


Lufthansa Consulting

De luchthaven van Groningen heeft duidelijk seizoensgebonden verkeer, met het zomerseizoen dat loopt van mei tot oktober en goed is voor meer dan 70% van het totale verkeer

**Seizoensgebondenheidspatroon in Groningen (gegevens voor 2015)**

Seizoensgebondenheid is een realiteit op de luchthaven van Groningen

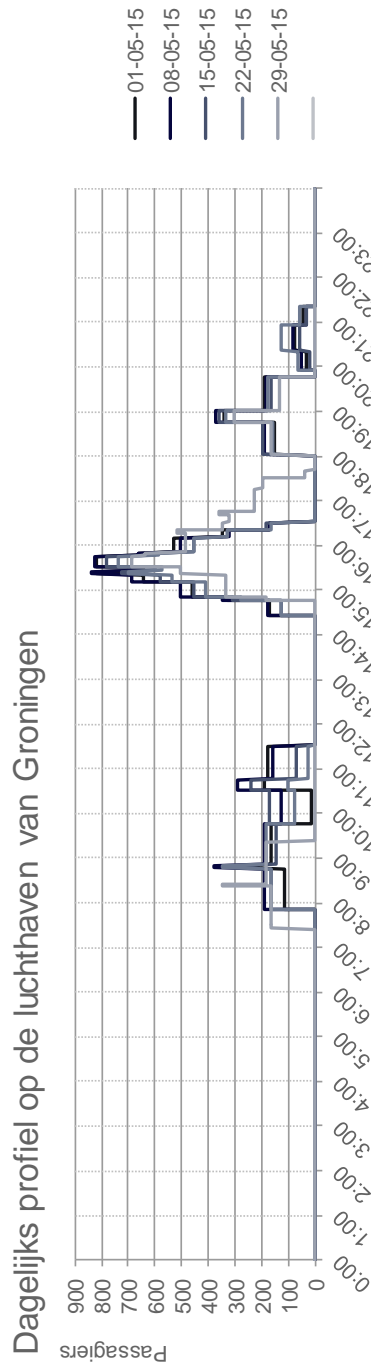
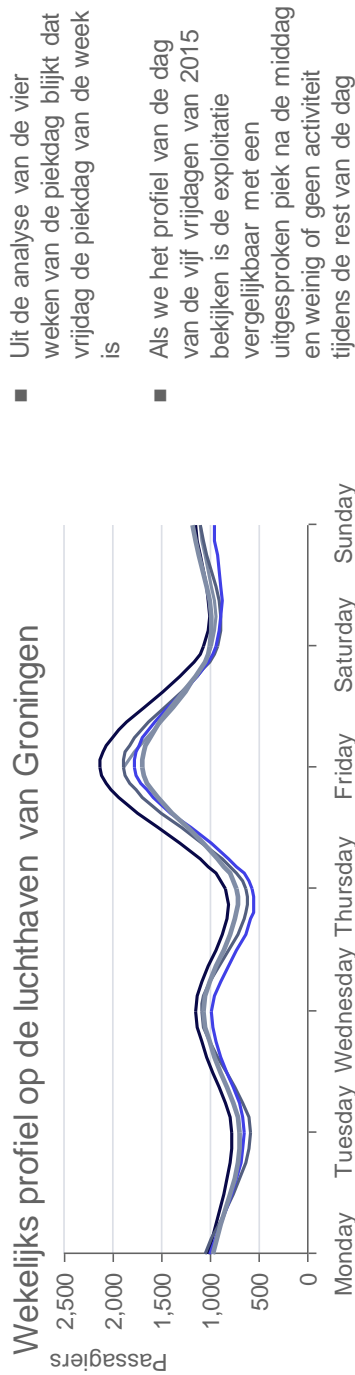


Bron: Verkeersgegevens luchthaven GRQ, Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Vrijdagen waren de topdagen van de week in 2015, met als piekperiode van activiteit tussen 15:00 en 16:30 uur

**Wekelijks en dagelijks seizoensgebondenheidspatroon in Groningen (gegevens voor 2015)**

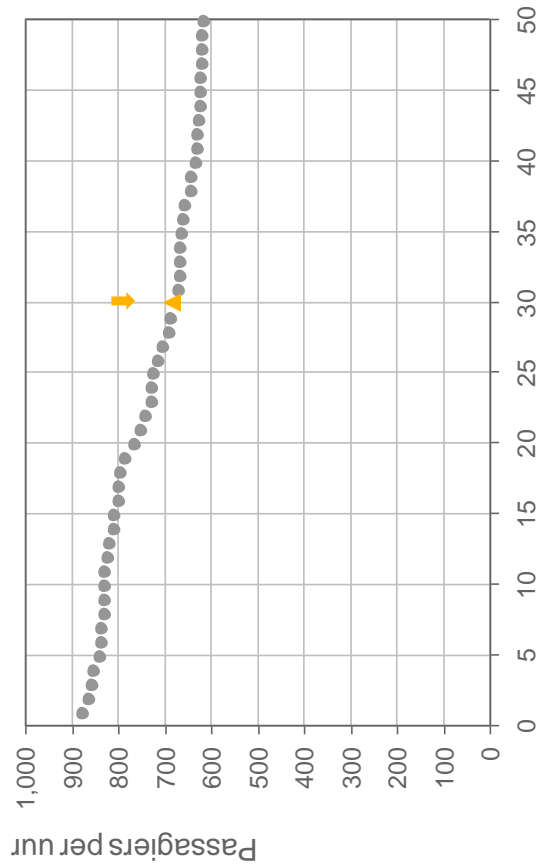




Tijdens het 30<sup>ste</sup> piek uur van 2015 waren er 684 passagiers op een uur.

### Piekvolumes in Groningen (gegevens voor 2015)

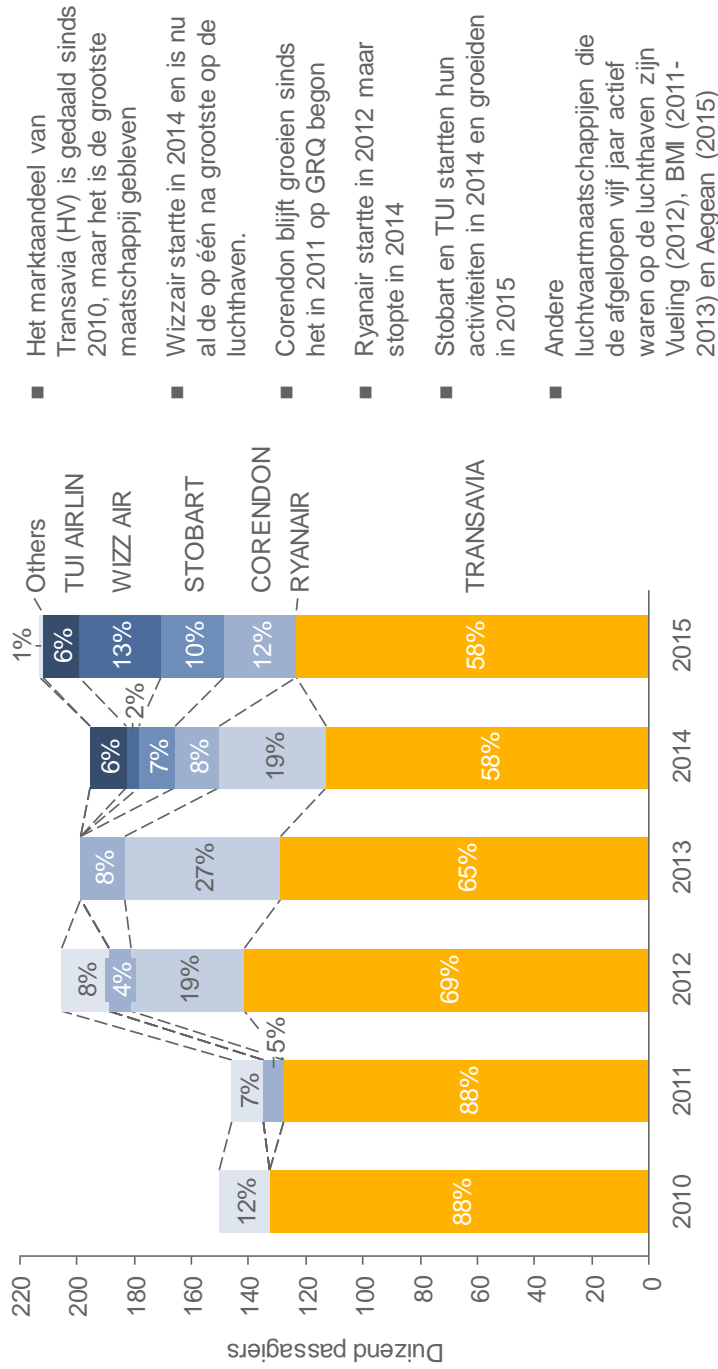
- De luchthavenvoorzieningen moeten zo ontworpen zijn dat ze het grootste deel van de jaarlijkse pieken op het gewenste serviceniveau aankunnen.
- Het ontwerp moet zo gekozen zijn dat het het grootste deel van het verkeer van de luchthaven kan opvangen. Gewoonlijk wordt daarvoor het 30ste piek uur van het jaar genomen



Top 50 van de piekuren van het jaar

GRQ heeft zijn portefeuille van luchtvaartmaatschappijen gediversifieerd en zijn afhankelijkheid van Transavia afgebouwd. Toch is HV nog steeds de grootste operator op GRQ

**Topluchtvaartmaatschappijen volgens aandeel van het passagiersverkeer op de luchthaven van Groningen**

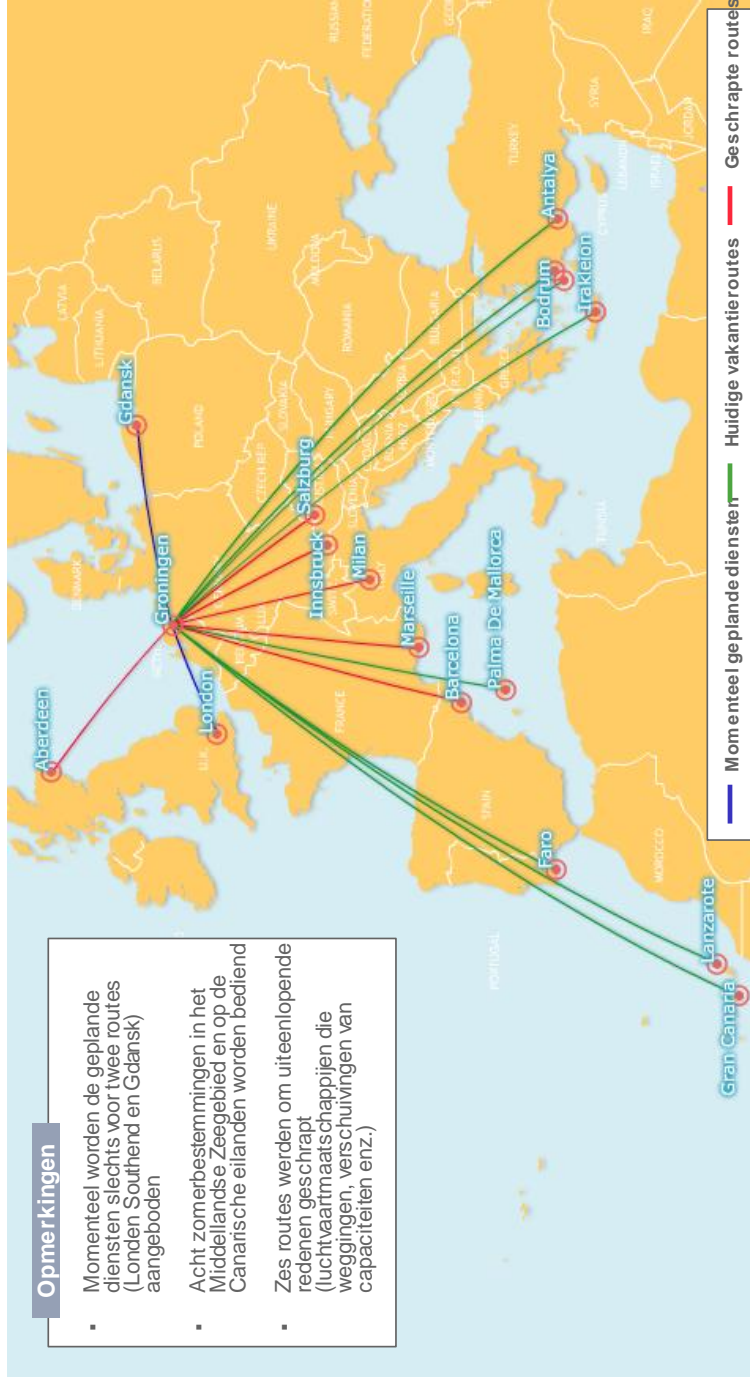


Bron: Verkeersgegevens Luchthaven GRQ, Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Op de volledige routekaart van de luchthaven van Groningen staan sinds 2010 15 historische bestemmingen met diverse verkeerseigenschappen

**Portefeuille van bestemmingen vanuit GRQ (vroegere en huidige routes)**



Bron: Flightglobal

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

Een diepgaande analyse van Skyscanner-gegevens die beschikbaar zijn voor Groningen laat de potentiële vraag voor verscheidene bestemmingen binnen Europa zien

Visualisatie van de bevindingen van de Skyscanner-analyse (gegevens voor 2015)



# 1: Barcelona



# 2: Milaan



# 3: Rome



# 4: Berlijn



# 5: Boedapest



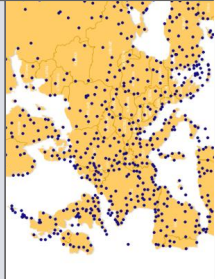
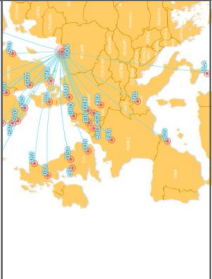
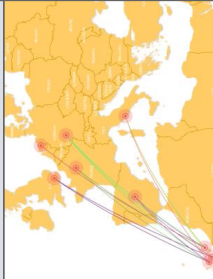
Opmerkingen

- Uit de originele gegevens blijkt hoe vaak een bepaalde vlucht (bijv. GRQ-LIS) online werd opgezocht
- Bestaande gewone routes, d.w.z. Londen en Gdansk, zijn van de analyse uitgesloten
- Wat vragen betreft staan de vluchten naar Barcelona bovenaan, gevolgd door Milaan en Rome
- Er zijn vragen over alle grote Europese steden en vakantiebestemmingen
- Er worden zelfs inlichtingen ingewonnen over Noord-Amerikaanse langeafstandsroutes (NYC, SFO) en IJsland
- Alle geïdentificeerde steden van deze analyse werden geëvalueerd als potentiële routes van GRQ

Opmerking: Bijkomende steden niet op de kaart getoond: REK, NYC en SFO. LON en GDN worden reeds bediend als gewone routes  
Bron: Great Circle Mapper, Skyscanner

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

## Algemene analyse van markttrends en ontwikkelingen op de Europese markt voor luchtvervoer

<p><b>Algemene markt</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2015 bleek een positief jaar te zijn voor de Europese maatschappijen.</li> <li>▪ Gunstige ontwikkeling van de brandstofprijzen</li> <li>▪ Sterke vraag, vooral tijdens de zomer</li> <li>▪ Collectieve winst van \$6,9 miljard voor Europese maatschappijen in 2015</li> <li>▪ De intra-Europese capaciteit steeg met 5,7% gedurende heel het jaar 2015</li> </ul>
<p><b>Lagekostenmaatschappij</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De ontwikkeling van LKM in Europa blijft sterk en neemt het grootste deel van de gestegen intra-Europese capaciteit voor zijn rekening</li> <li>▪ Het aantal passagiers van Transavia Airlines in 2015 was +4,6% t.o.v. 2014</li> <li>▪ Aantal passagiers Ryanair 2015 +10.8% t.o.v. 2014</li> <li>▪ Aantal passagiers Wizzair 2015 +18,4% t.o.v. 2014</li> </ul>
<p><b>Charter</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LKM, uitgezonderd Ryanair, tonen een steeds grotere belangstelling voor charteractiviteiten, waardoor het onderscheid tussen traditionele chartermaatschappijen en LKM vervaagt. Verscheidene maatschappijen exploiteren hun eigen touroperatorafdelingen, zoals:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Norwegian Holidays</li> <li>▪ Wizz Tours</li> <li>▪ EasyJet Holidays</li> </ul> </li> <li>▪ De charteractiviteit blijft een populair model voor de traditionele netwerkmaatschappij, d.w.z. SunExpress (joint venture LH en TK): het aantal passagiers is gestegen met 18% in de eerste helft van 2015</li> </ul>

Bron: Flightglobal: Airline Market Review 2015, Airlines Business 2015, Airline Business Special Report Low-Cost & Leisure Carriers 2015

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting







- 40 -

## Inhoud

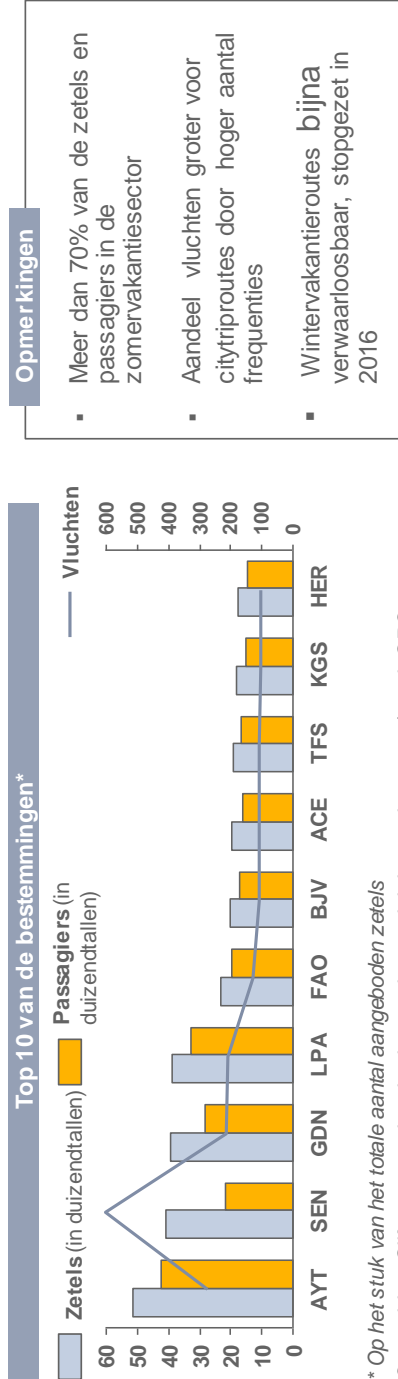
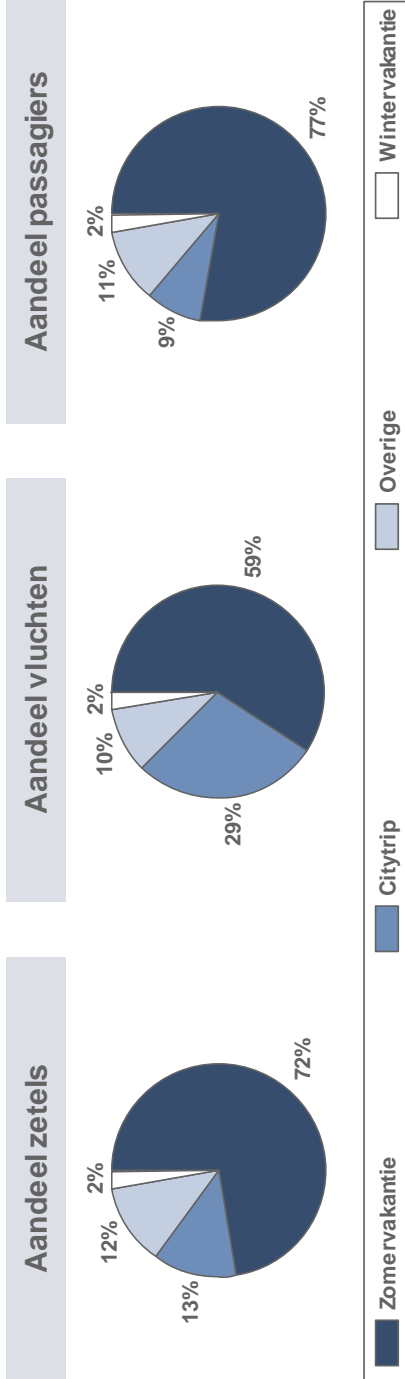
1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. **Marktclusters**
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  5. Routeanalyse
3. Strategie en voorspelling



## Om het huidige en potentiële toekomstige verkeer vanuit Groningen te evalueren werden de bestemmingen geclusterd volgens hun voornaamste eigenschappen

<b>Zomervakantie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestemmingen met afzonderlijk seizoensgebonden patroon</li> <li>Typisch charterverkeer tijdens de zomervakantie</li> <li>Voornamelijk geëxploiteerd door touroperators</li> </ul>	<b>Illustratieve bestemmingen:</b> Canarische eilanden, Balearen, Griekse eilanden en Turkije	
<b>Wintervakantie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestemmingen met afzonderlijk seizoensgebonden patroon</li> <li>Vraag piekt in de wintermaanden</li> <li>Typische ski- en wintersporttoorden</li> </ul>	<b>Illustratieve bestemmingen:</b> Salzburg, Innsbruck en skioorden in de Franse of Zwitserse Alpen	
<b>City-trip</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weekenduitstapjes naar populaire steden</li> <li>Vraagpieken voornamelijk in de zomermaanden</li> <li>Voornamelijk bediend door lagekostenmaatschappijen</li> </ul>	<b>Illustratieve bestemmingen:</b> Barcelona, Milaan en Londen (doorgaans de lagekostenluchthavens)	
<b>Zaken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestemmingen met veel zakelijk verkeer</li> <li>Meestal hoofdstedelijke gebieden met grote bedrijven</li> <li>Banden met sectoren als olie en gas enz.</li> </ul>	<b>Illustratieve bestemmingen:</b> Aberdeen, Londen en Rome (meestal naar de hub-/stadsluchthavens)	
<b>Hub</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Typische feederroutes naar grote hubluchthavens</li> <li>Onlineovereenkomst met hubluchtvaartmaatschappij nodig</li> <li>Nadruk op aansluitende vluchten (lange afstand enz.)</li> </ul>	<b>Illustratieve bestemmingen:</b> Kopenhagen, Stockholm, Oslo, Istanbul en München	
<b>Lange afstand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mammoetbestemmingen voorbij de EU-grenzen</li> <li>Vluchten geëxploiteerd door grootschalige hubluchtvaartmaatschappij</li> <li>Potentiële voor O&amp;B vraag vanuit Groningen</li> </ul>	<b>Illustratieve bestemmingen:</b> New York, Bangkok en andere in Noord- en Zuid-Amerika en het Verre Oosten	
<b>Overige</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestemmingen zonder duidelijke eigenschappen</li> <li>Combinatie van alle vraagtypes</li> <li>Meestal kleinere luchthavens met beperkt verkeer</li> </ul>	<b>Illustratieve bestemmingen:</b> Nuremberg, Cluj-Napoca, Stavanger en Newcastle	

In 2015 bood Groningen de grote meerderheid van zijn stoelen aan in zomervakantiesector, gevolgd door citytriproutes en andere bestemmingen.



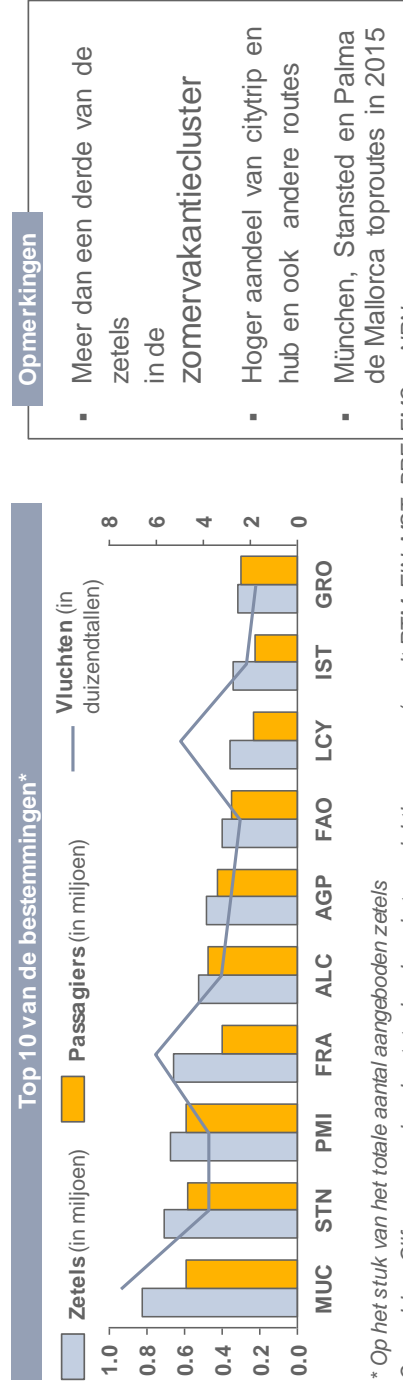
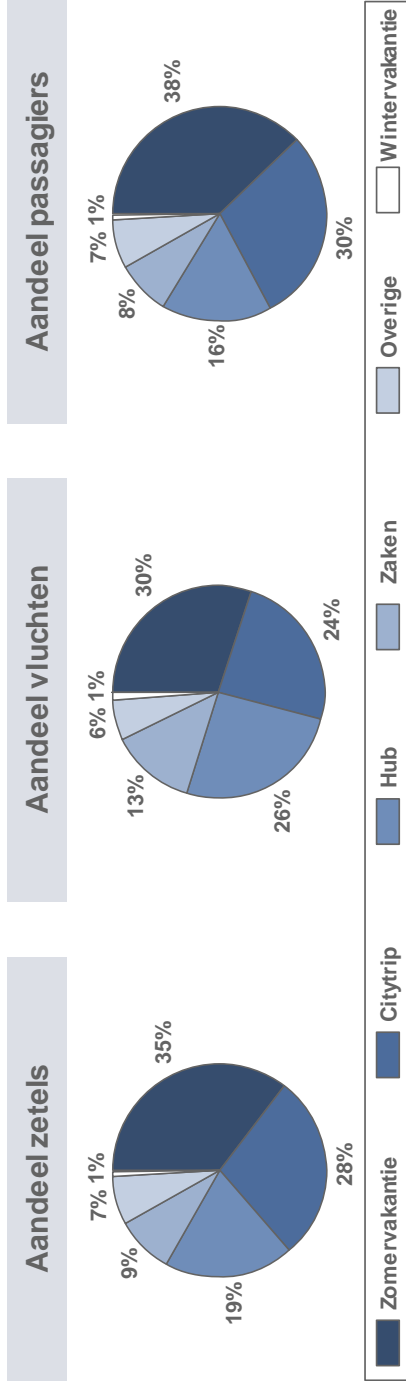
**Opmerkingen**

- Meer dan 70% van de zetels en passagiers in de zomervakantiesector
- Aandeel vluchten groter voor citytriproutes door hoger aantal frequenties
- Wintervakantieroutes bijna verwaarloosbaar, stopgezet in 2016

\* Op het stuk van het totale aantal aangeboden zetels  
 Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale tweerichtingsverkeer naar/vanuit GRQ  
 Bron: Verkeersgegevens van de Luchthaven van Groningen, AirportIS



Vergelijkbare Nederlandse en Duitse regionale luchthavens bieden ook de meeste stoelen aan in de zomervakantiecluster, maar andere routetypes zijn veel meer aanwezig



\* Op het stuk van het totale aantal aangeboden zetels

Opmerking: Cijfers weerspiegelen totaal verkeer in twee richtingen naar/vanuit RTM, EIN, MST, BRE, FMO en NRV

Bron: Verkeersgegevens van de Luchthaven van Groningen, AirportIS

Opmerkingen

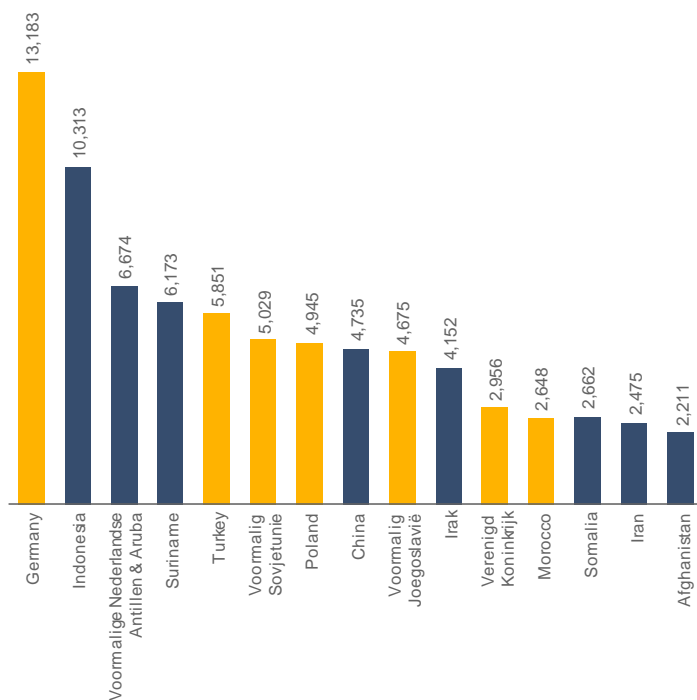
- Meer dan een derde van de zetels in de zomervakantiecluster
- Hoger aandeel van citytrip en hub en ook andere routes
- München, Stansted en Palma de Mallorca toproutes in 2015

## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  - 3. Andere marktopportunities**
  4. Methodologie
  5. Routeanalyse
3. Strategie en voorspelling

## Etnisch verkeer – bijna zes procent van de bevolking van het verzorgingsgebied van GRQ is niet van Nederlandse afkomst, wat potentieel creëert voor etnisch verkeer

De afkomst van de niet-Nederlandse bevolking in het verzorgingsgebied van GRQ



### Opmerkingen

- Hoewel Duitsland de eerste etnische groep is qua volume maakt de nabijheid tussen de twee landen vervoer over land mogelijk, wat het potentieel voor luchtverkeer beperkt
- Etnische afkomsten waarvoor langeafstandsbestemmingen nodig zouden zijn, worden uitgesloten als potentiële routes van GRQ (in het blauw aangegeven)
- In het verzorgingsgebied van GRQ wonen bijna 5.000 mensen met Poolse wortels en 3.000 mensen uit het VK
- Groningen Airport Eelde biedt reeds geplande diensten aan naar Gdansk in Polen en naar Londen in het Verenigd Koninkrijk – routes die, naast andere factoren, succesvol zijn dankzij het etnisch verkeer
- Met uitzondering van langeafstandsbestemmingen zouden andere routes naar etnische bestemmingen voldoende vraag hebben voor geplande diensten. Die kunnen in de volgende landen zijn:
  - Turkije
  - Marokko
  - Voormalige Sovjetunie
  - Voormalige Joegoslavische landen

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



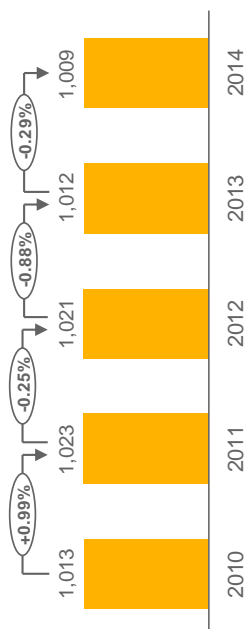
Lufthansa Consulting

- 46 -

**Zakelijk verkeer – GRQ toont beperkte aantallen in vergelijking met de rest van Nederland, wat leidt tot een geringe vraag naar een zuivere zakenroute**

Grootste Nederlandse bedrijven in 2015 volgens Fortune 500					
Score	Bedrijf	Hoofdzetel	Omzet (\$ miljard)	Winst (\$ miljard)	Aantal werknemers
1	Koninklijke Nederlandse Shell	Den Haag	431,3	14,9	94.000
2	Trafigura	Amsterdam	127,6	1,0	5.326
3	ING Groep	Amsterdam	80,0	1,3	68.431
4	AirbusGroup	Leiden	80,5	3,1	138.622
5	LouisDreyfusCom.	Rotterdam	64,7	0,7	17.615
6	Aegon	Den Haag	61,5	1,0	28.602
7	LyondellBasellInd.	Rotterdam	45,6	4,2	13.100
8	Royal Ahold	Zaandam	43,5	0,8	126.000
9	Achmea	Zeist	35,5	0,02	16.556
10	Royal Philips	Amsterdam	30,9	0,55	113.678
11	Rabobank	Utrecht	29,9	0,82	48.254
12	GasTerra	Groningen	25,9	0,05	179
13	Heineken	Amsterdam	25,7	1,0	76.136

**Werkende mensen in het verzorgingsgebied van GRQ (in duizendtallen)**



Bron: Fortune Magazine (2015), Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

### Opmerkingen

- Vergeleken met de rest van Nederland is de zakelijke omgeving in het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde relatief beperkt wat de aanwezigheid van grote bedrijven en instellingen betreft
- In 2015 stonden er in Fortune 500 13 Nederlandse bedrijven, waarvan alleen GasTerra in de buurt van GRQ gevestigd is
- Dit bedrijf gaat prat op hoge inkomsten. Het heeft echter een klein aantal werknemers die de vraag naar luchtverkeer zouden kunnen genereren
- Ongeveer twaalf procent van de totale werkende bevolking in Nederland woont in het verzorgingsgebied van GRQ (2014), maar het aantal werknemers in deze regio daalt sinds 2011
- De top 5 van bestemmingen met potentieel voor zakelijk verkeer van het verzorgingsgebied van GRQ zijn:
  - Londen
  - Parijs
  - München
  - Milaan
  - Kopenhagen



Lufthansa Consulting

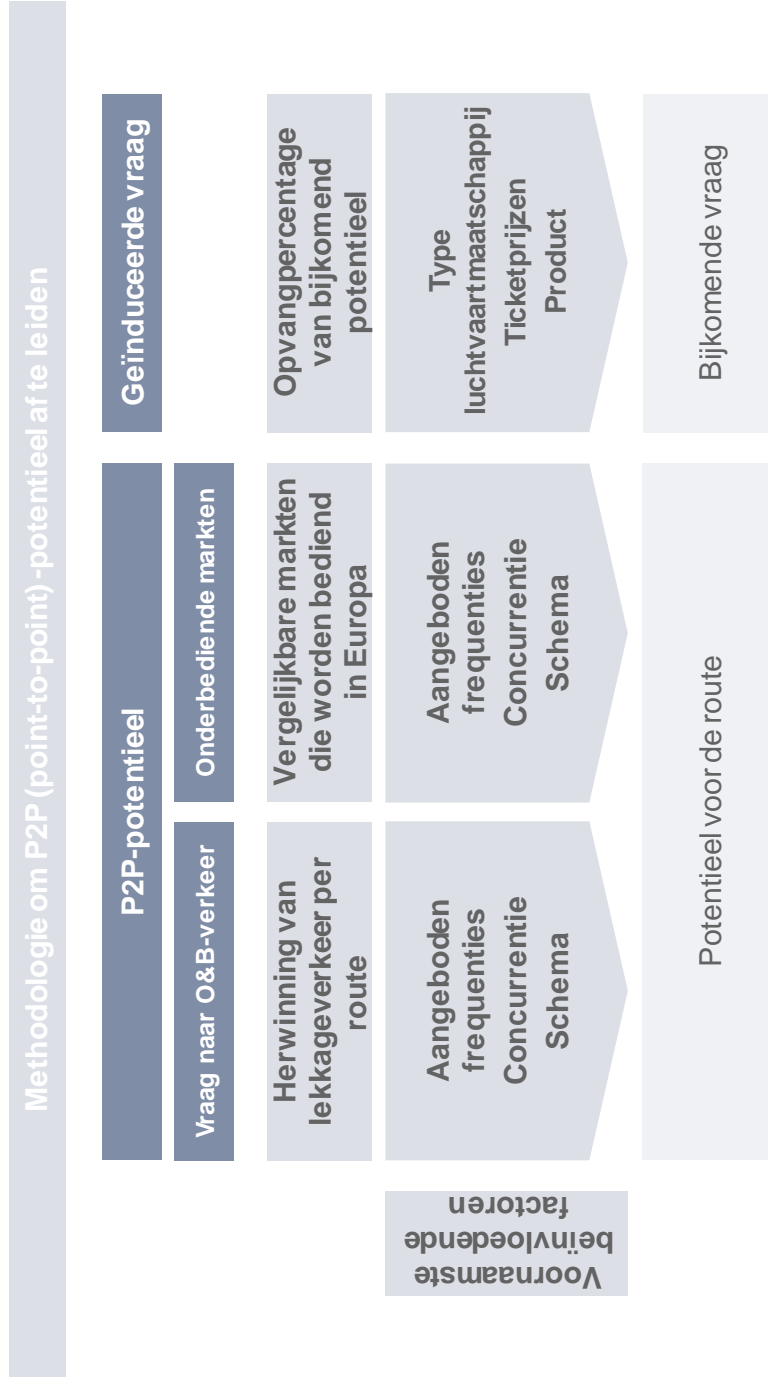
**Binnenkomend toerisme –** Als ze goed in de markt worden gezet, hebben verschillende factoren het potentieel om het toerisme naar de provincies Groningen, Drenthe en Friesland te stimuleren

Stad Groningen	Noordelijk Nederland	Speciale evenementen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Universiteitsstad met ca. 50.000 studenten, internationale reputatie</li> <li>▪ Kanalen van Groningen, boottochtjes en “Kunst onder de brug”</li> <li>▪ Museum van Groningen, het opvallendste gebouw van Nederland</li> <li>▪ Borgen van Groningen, vroegere buitenverblijven van de plaatselijke adel</li> <li>▪ Godshuizen en binnenpleinen, oude verpleeghuizen uit de Middeleeuwen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toenemend aantal werelderfgoedsites zoals de Waddeneilanden</li> <li>▪ Leeuwarden zal in 2018 Europese Cultuurhoofdstad zijn</li> <li>▪ Nationaal Park Lauwersmeer, ideaal voor wandelaars, fietsers en watersporters</li> <li>▪ Bourtagne, een oud middeleeuws fort uit de 16de eeuw</li> <li>▪ Terpen, kunstmatige heuvels met oude kerken, omgeven door velden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DelfSail 2016, een openbaar gratis zeilevenement (in 2009: 850.000 bezoekers)</li> <li>▪ MotoGP-races in Assen, British Superbikes en TruckStar Festival</li> <li>▪ Ijsschaatsen in Thialf</li> <li>▪ Internationaal dartstoernooi in Assen (spelers van 20 landen)</li> <li>▪ Eurosonic (jaarlijks), groot muziekfestival in het noorden van Nederland</li> <li>▪ Bod provincies Groningen/Drenthe voor WK wegwielrennen in 2020</li> <li>▪ Verscheidene internationale tentoonstellingen in Groningen, Assen en Leeuwarden</li> </ul>
		

## Inhoud

1. Huidige marktgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. **Methodologie**
  5. Routeanalyse
3. Strategie en voorspelling

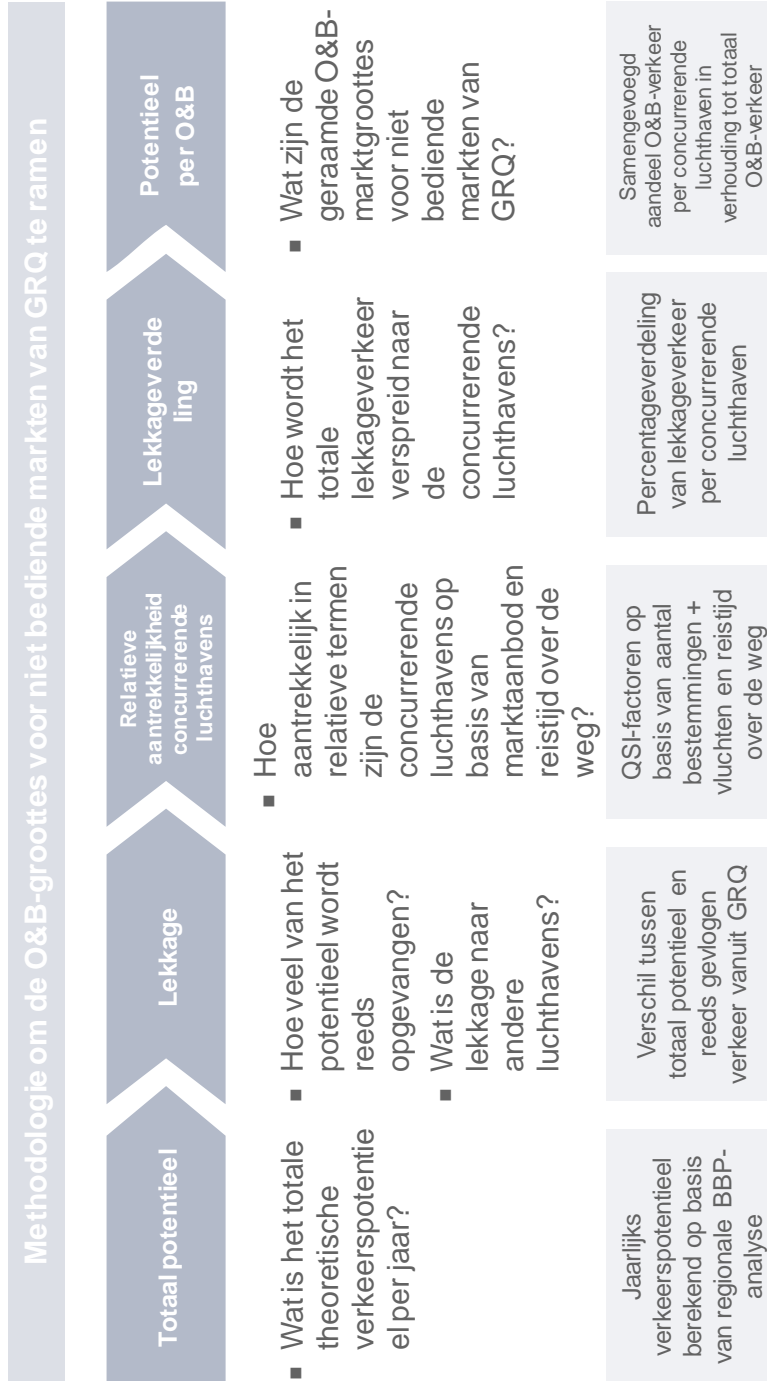
Het P2P-volume wordt geraamd op basis van het terugwinnen van de lekkage en het stimulatiepercentage van het restpotentieel dat wordt afgeleid van de benchmark



Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

De O&B-vraag naar niet bediende markten van GRQ kan worden geraamd in een vijfstappenbenadering, waarbij rekening wordt gehouden met het aanbod van concurrerende luchthavens



Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

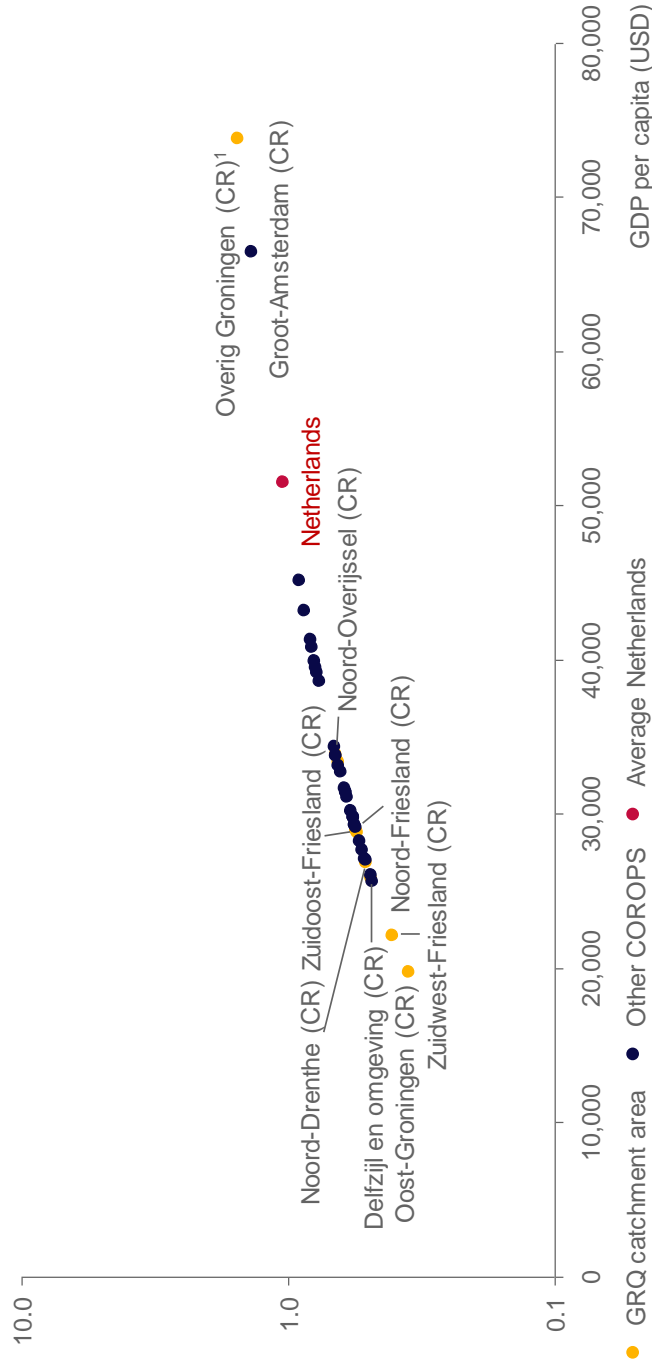


Lufthansa Consulting



De totale bevolking in het verzorgingsgebied van GRQ zou samen een potentieel jaarlijks verkeer van meer dan 3 miljoen passagiers hebben

BBP per hoofd van de bevolking t.o.v. vlucht per hoofd van de bevolking  
 Reis per hoofd van de bevolking (retourvluchtverkeer / bevolking)



Note 1: In de onmiddellijke nabijheid van Groningen Airport Eelde is het BBP per hoofd van de bevolking zeer hoog, zoals blijkt uit de officiële statistiek, omdat daarin de mijnbouwsector is opgenomen. Zonder deze sector leunt het BBP per hoofd van de bevolking echter aan bij het gemiddelde van Nederland

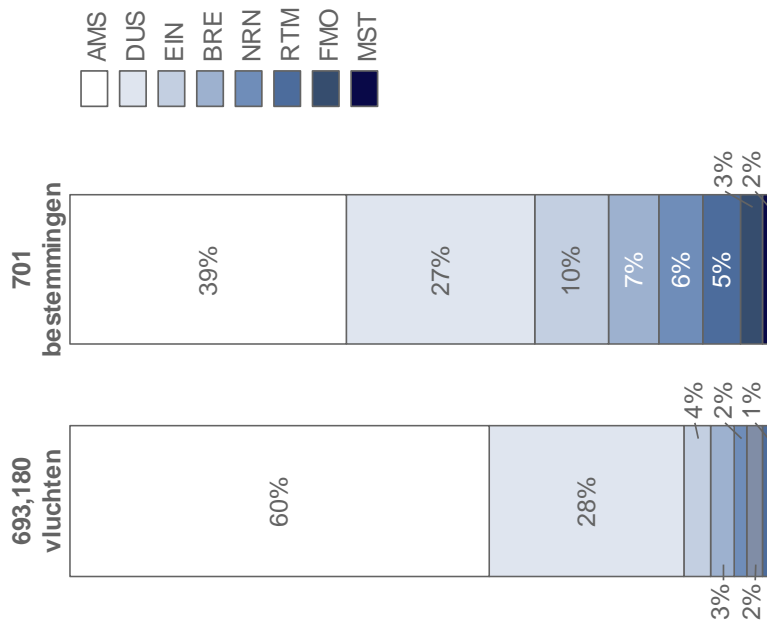
Note 2: Retourvlucht per hoofd van de bevolking is het gemiddelde aantal vluchten (passagiers in beide richtingen) vanuit een regio per jaar gedeeld door de bevolking

Bron: Lufthansa Consulting research

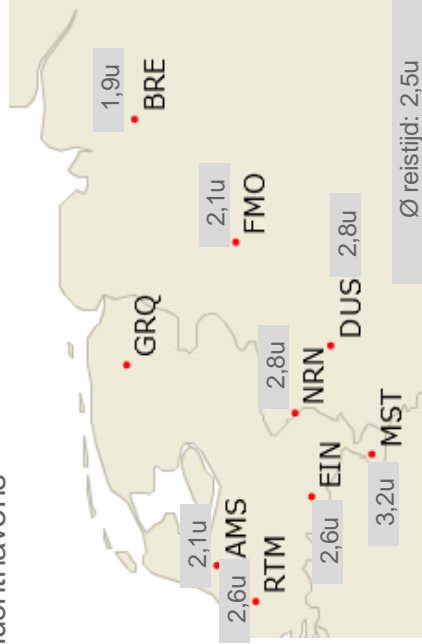
Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Na het identificeren van het totale theoretische verkeerspotentieel en lekkage naar andere luchthavens wordt de relatieve aantrekkelijkheid van concurrerende luchthavens geanalyseerd

Marktaanbod van concurrerende luchthavens



Reistijd van GRQ naar concurrerende luchthavens



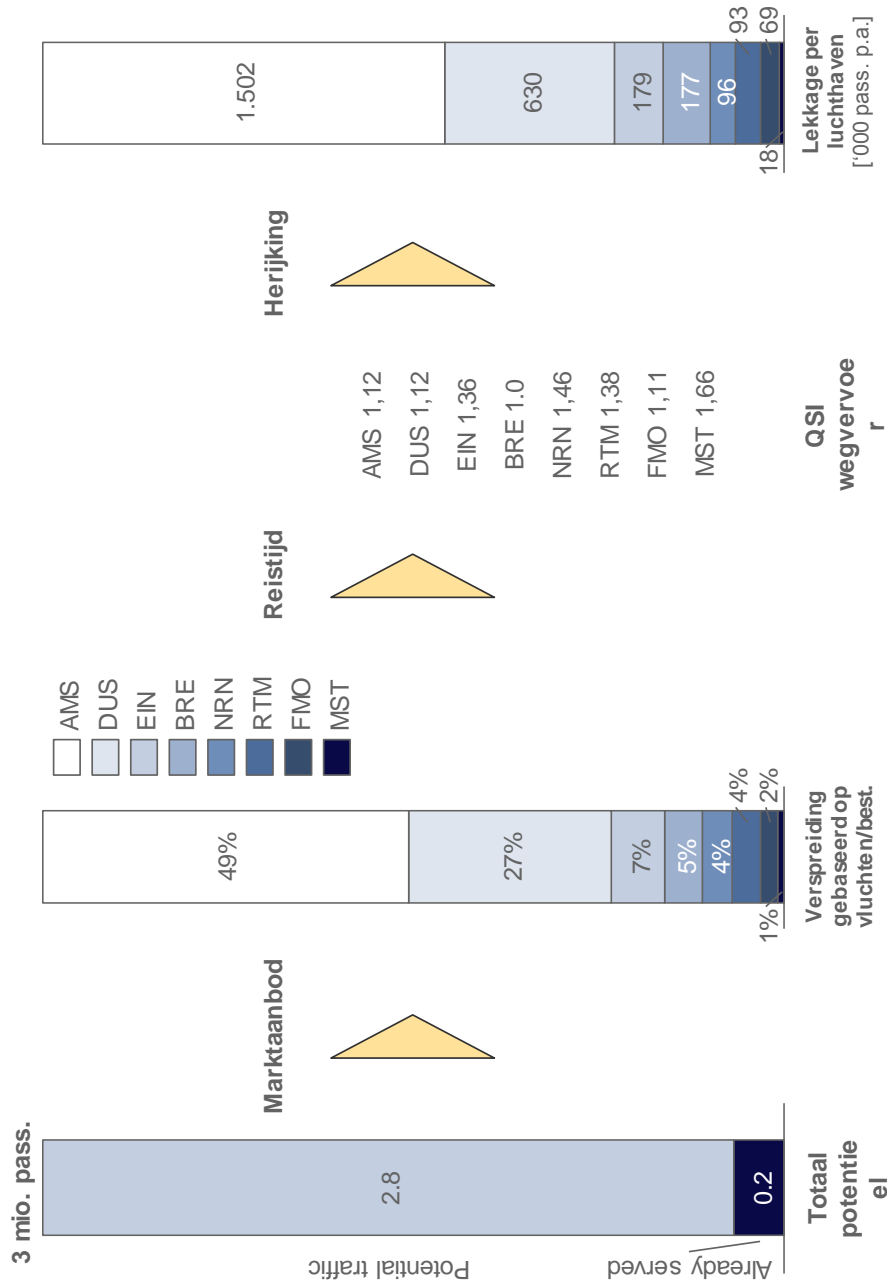
Bepaling van een relatieve QSI-factor voor elke luchthaven op basis van wegvervoer

Dest	AMS	DUS	EIN	BRE	NRN	RTM	FMO	MST
QSI-score	1,12	1,47	1,36	1,00	1,46	1,38	1,11	1,66

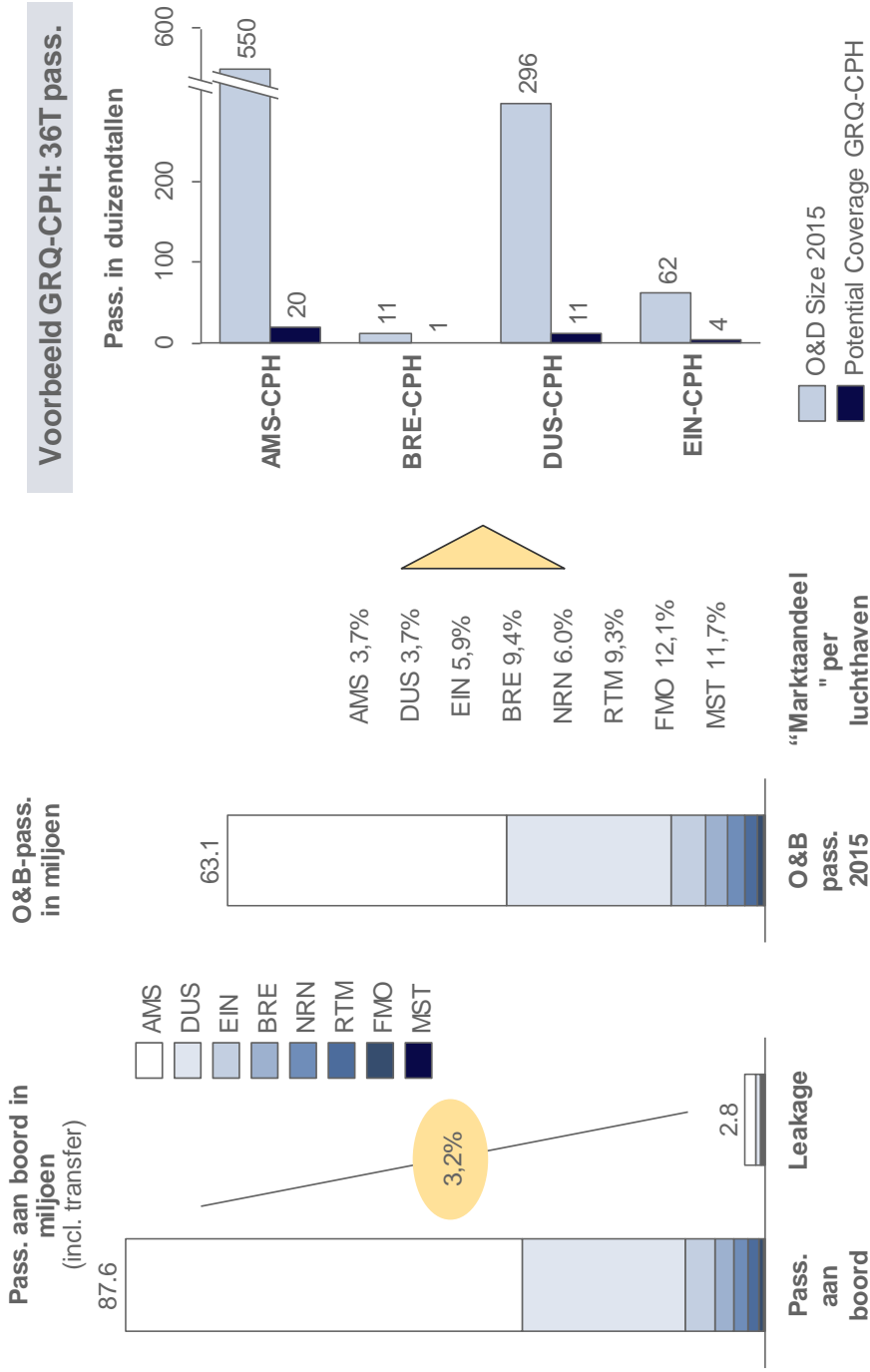
Bron: Airport /S, Google Maps

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Het verkeer wordt vervolgens verspreid volgens het capaciteitsaandeel en de bestemmingsportefeuille van de concurrentie, waarbij rekening wordt gehouden met de reistijd over de weg

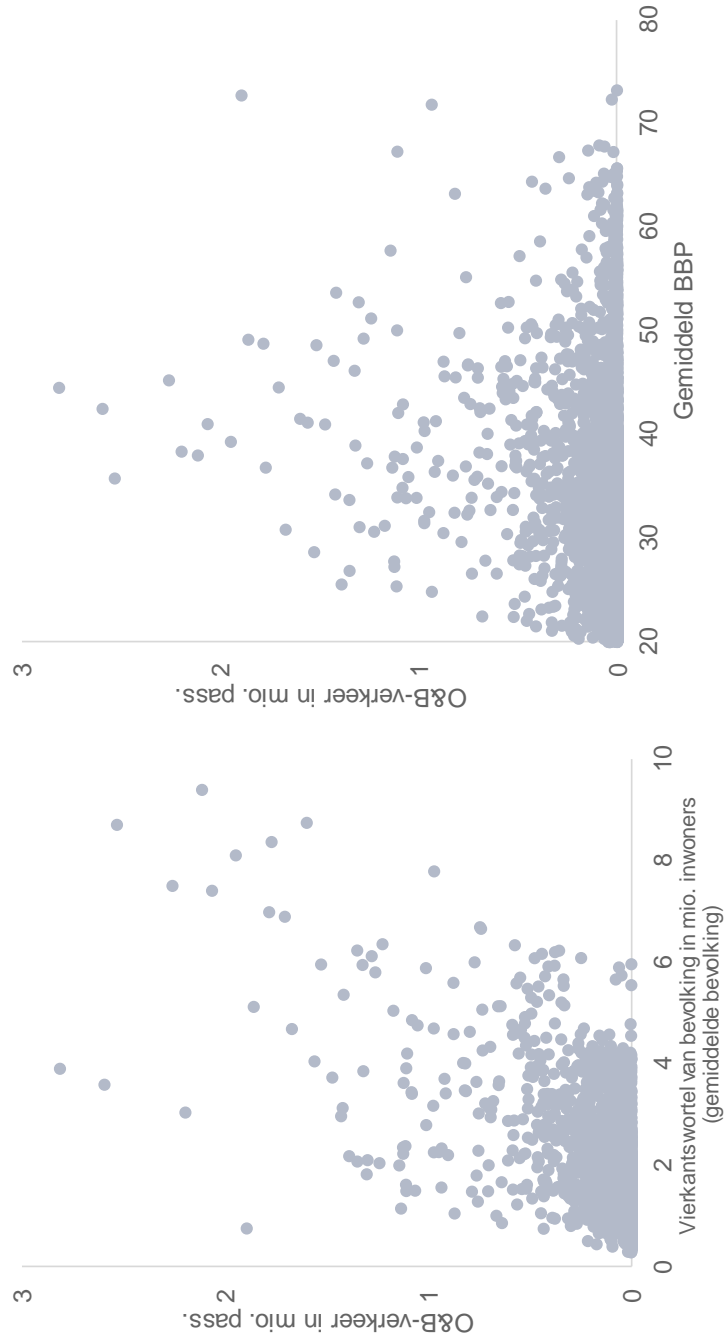


Ten slotte wordt, om de O&B-groottes per bestemming voor GRQ te bepalen, de verspreiding van het lekkageverkeer bepaald in verhouding tot het totale bestaande verkeer



Voor onderbediende markten in de O&B-analyse wordt het maximale routepotentieel genomen van de benchmark met andere vergelijkbare Europese routes

Regressieanalyse op basis van O&B-verkeer in 2015 met BBP en bevolking



Opmerking: Omvat O&B-verkeer tussen 203 bestemmingen in Europa (max. verkeer 3 mio. / max. bev. Ø 10 mio. / min. BBP Ø 20T, max. BBP Ø 80T)  
Bron: Airport IS voor O&B-verkeer, Eurostat voor BBP en bevolkingsgrootte op basis van hoofdstedelijke gebieden (beschikbare meest actuele waarde gebruikt)

## Inhoud




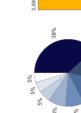
1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  - 5. Routeanalyse**
3. Strategie en voorspelling

Vanuit bijna 400 potentiële bestemmingen vanuit Groningen werden in totaal 86 routes naar 30 landen aan een nauwgezet onderzoek onderworpen

#### Lijst van bestemmingen, in detail geanalyseerd (in alfabetische volgorde)

- Aberdeen, Schotland (ABZ)
- Alicante, Spanje (ALC)
- Agadir, Marokko (AGA)
- Antalya, Turkije (AYT)
- Athens, Griekenland (ATH)
- Barcelona, Spanje (BCN)
- Bari, Italië (BR)
- Bazel, Zwitserland (BSL)
- Belgrado, Servië (BEG)
- Bergamo, Italië (BGY)
- Berlijn, Duitsland (SXF, TXL)
- Billund, Denemark (BLL)
- Birmingham, VK (BHX)
- Bodrum, Turkije (BJV)
- Bologna, Italië (BLQ)
- Bordeaux, Frankrijk (BOD)
- Bristol, VK (BRS)
- Boekarest, Roemenië (OTP)
- Boedapest, Hungary (BUD)
- Catania, Italië (CTA)
- Kopenhagen, Denemark (CPH)
- Corfu, Griekenland (CFU)
- Dalaman, Turkije (DLM)
- Djerba, Tunesië (DJE)
- Dublin, Ierland (DUB)
- Edinburgh, Schotland (EDI)
- Enfidha, Tunesië (NBE)
- Faro, Portugal (FAO)
- Frankfurt, Duitsland (FRA)
- Friedrichshafen, Duitsland (FDH)
- Fuerteventura, Spanje (FUE)
- Gdansk, Polen (GDN)
- Genève, Zwitserland (GVA)
- Girona, Spanje (GRO)
- Glasgow, Schotland (GLA)
- Göteborg, Zweden (GOT)
- Gran Canaria, Spanje (LPA)
- Graz, Oostenrijk (GRZ)
- Helsinki, Finland (HEL)
- Heraklion, Griekenland (HER)
- Hurghada, Egypte (HRG)
- Ibiza, Spanje (IBZ)
- Innsbruck, Oostenrijk (INN)
- Istanbul, Turkije (IST)
- Izmir, Turkije (ADB)
- Katowice, Polen (KTW)
- Kos, Griekenland (KGS)
- Krakow, Polen (KRK)
- Lanzarote, Spanje (ACE)
- Linz, Oostenrijk (LNZ)
- Lissabon, Portugal (LIS)
- Londen, VK (alle luchthavens)
- Madrid, Spanje (MAD)
- Malaga, Spanje (AGP)
- Malta, Malta (MLA)
- Manchester, VK (MAN)
- Marrakech, Marokko (RAK)
- Marseille, Frankrijk (MRS)
- Milaan, Italië (LIN, MXP)
- Moskou, Rusland (SVO)
- München, Duitsland (MUC)
- Nice, Frankrijk (NCE)
- Oslo, Noorwegen (OSL)
- Mallorca, Spanje (PMI)
- Parijs, Frankrijk (CDG)
- Pisa, Italië (PSA)
- Porto, Portugal (OPO)
- Praag, Tsjechische Republiek (PRG)
- Rhodos, Griekenland (RHO)
- Riga, Letland (RIX)
- Rome, Italië (CIA, FCO)
- Salzburg, Oostenrijk (SZG)
- Sharm El Sheikh, Egypte (SSH)
- Sofia, Bulgarije (SOF)
- Southend, VK (SEN)
- Split, Kroatië (SPU)
- Stockholm, Zweden (ARN)
- Tanger, Marokko (TNG)
- Tenerife, Spanje (TFS)
- Thessaloniki, Griekenland (SKG)
- Valencia, Spanje (VLC)
- Venetië, Italië (VCE)
- Wenen, Oostenrijk (VIE)
- Vilnius, Litouwen (VNO)
- Warschau, Polen (WAW)
- Zurich, Zwitserland (ZRH)

In de loop van de analyse werd rekening gehouden met een aantal KPI's om de op de shortlist geplaatste routes te analyseren die aan een nauw onderzoek werden onderworpen

Overzicht van de bepalende KPI's	Voorbeeldroute: GRQ – AYT
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Historische evolutie op de luchthaven van Groningen</b> Ontwikkeling van passagiersvolume van 2010 tot 2015</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestage en significante groei van 2010 tot 2014</li> </ul> 
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Verkeerspatroon van de dienst in Groningen</b> Seizoensgebondenheid van vluchten, zetels, vraag en beladingsfactor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Route bediend van maart tot november 2015</li> </ul> 
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Historische evolutie bij de concurrentie</b> Ontwikkeling van passagiersvolume van 2010 tot 2015</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Passagiersvolume verdubbeld tijdens laatste 6 jaar</li> </ul> 
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Verkeerspatroon van de dienst bij de concurrentie</b> Seizoensgebondenheid van vluchten, zetels, vraag en beladingsfactor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemiddelde zetelbezettingfactor van 82% gedurende heel het jaar 2015</li> </ul> 
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigtipes die de route exploiteren</b> Overzicht van exploitanten en uitrusting die in 2015 werden ingezet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>XQ, DE en AB nemen meer dan 65% van de markt voor hun rekening</li> </ul> 
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Potentieel verkeer op de route vanuit Groningen</b> Uitvoering van marktgroottemodel om vraag te ramen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sterke marktgroei, maar ook sterke concurrentie</li> <li>Potentiele marktgrootte: 42.000 – 52.000 (2015: 42.290)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Potentiele luchtvaartmaatschappijen die de route vanuit GRQ kunnen bedienen</b> Differentiatie volgens eigenschappen van de route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traditionele touroperatorbestemming in de zomer</li> <li>Geëxploiteerd op basis van volle charter door bijv. Transavia</li> </ul>



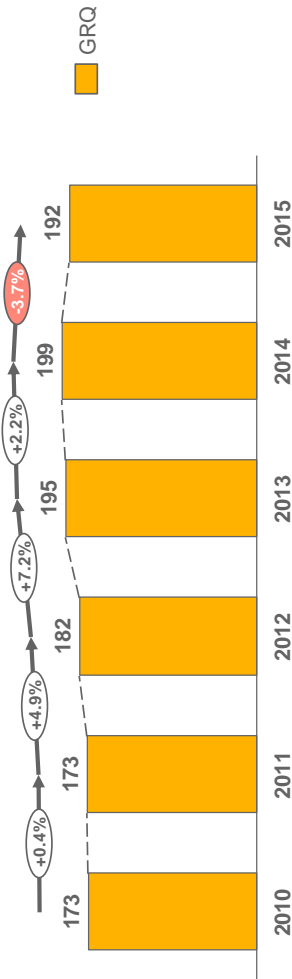
## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  5. **Routeanalyse**
    1. **Zomervakantiecluster**
    2. Wintervakantiecluster
    3. Citytripcluster
    4. Zakencuster
    5. Hub feeder
    6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

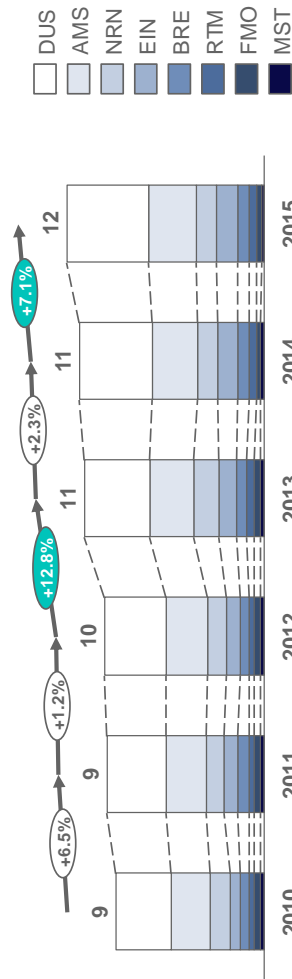
Na positieve jaren daalden de volumes op de zomervakantieroutes in Groningen in 2015, terwijl de vraag bij de concurrentie voortdurend toenam

### Zomervakantieroutes – Ontwikkeling van passagiersvolume

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



### Passagiersontwikkeling (in miljoen) van 2010 tot 2015 in concurrerende luchthavens



#### Opmerkingen

- Over het algemeen positieve trend van passagiersaantal in Groningen, stijging met ca. 10% van 2010 tot 2015
- Lichte daling in 2015 mogelijk te wijten aan verschuiving van capaciteit
- Volumegroei voor de concurrentie voornamelijk gestuurd door Düsseldorf en Amsterdam
- Stabiel marktsegment, geen exits van concurrerende luchthavens in 2010-2015



Hoofdmarkt en geldmachine voor Groningen, veelbelovende vooruitzichten

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens  
Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS


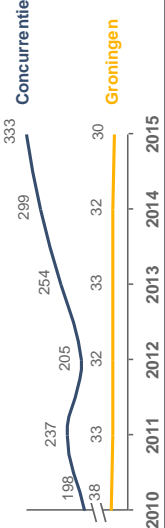


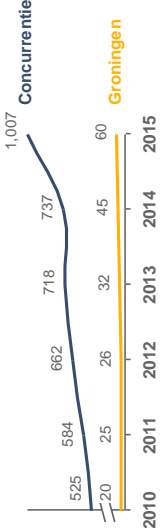


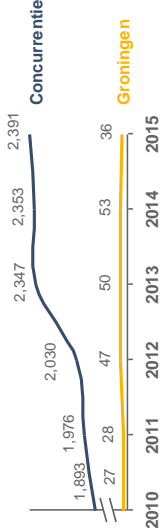


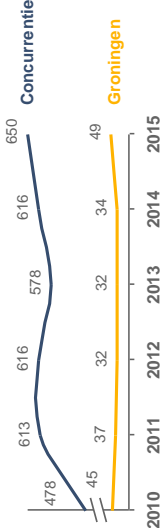

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

- 61 -









De huidige bestemmingen kunnen worden gesegmenteerd volgens hun eigenschappen – eerst en vooral bieden Spanje en Portugal specifieke groei-opportunities

Zomervakantieroutes (bediend vanuit Groningen in 2015) – groei-opties	
Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	
Aanbeveling	
	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Heraklion (HER) – politieke stabilisatie afwachten</b> Significant groeipotentieel op middellange/lange termijn</li> <li>▪ <b>Kos (KGS) – politieke stabilisatie afwachten</b> Geschript in 2016, hervatting verwacht op korte termijn</li> </ul>	
	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Antalya (AYT) – politieke stabilisatie afwachten</b> Significant groeipotentieel op middellange/lange termijn</li> <li>▪ <b>Bodrum (BJV) – politieke stabilisatie afwachten</b> Matig groeipotentieel op middellange/lange termijn</li> </ul>	
	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Faro (FAO) – winterdienst toevoegen op touroperatorbasis</b> Matige groeipercentages, zeer gefragmenteerde markt</li> <li>▪ <b>Mallorca (PMI) – verkeersvolume van 2014 recupereren</b> Zeer stabiele markt, maar ook sterke concurrentie</li> </ul>	
	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Lanzarote (ACE) – opvoeren naar tweewekelijkse dienst</b> Stabiele marktgroei, matige concurrentie</li> <li>▪ <b>Gran Canaria (LPA) – huidige activiteit verder zetten</b> Wankelende verkeersvolumes, eerder gefragmenteerde markt</li> </ul>	

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Airport/S, verkeersstatistiek van GRQ

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

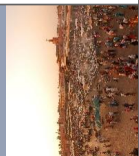
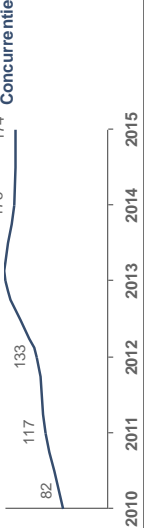


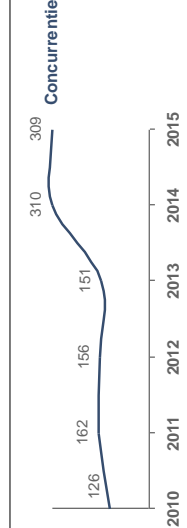


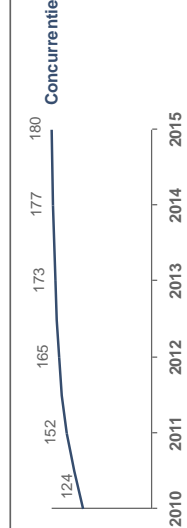

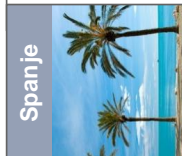
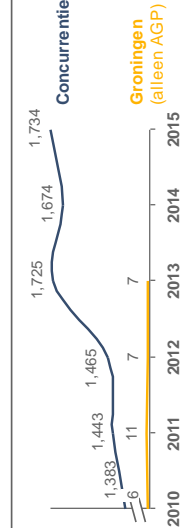

Griekse en Canarische eilanden bieden verder aantrekkelijke vakantiebestemmingen – Egypte en Tunesië zouden lucratieve opportuniteiten kunnen bieden op lange termijn

Zomervakantieroutes (deels bediend vanuit Groningen in 2015) – groei-opties	
Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	
Aanbeveling	
	<p><b>Corfu (CFU) &amp; Rhodos (RHO) – politieke stabilisatie afwachten</b> </p> <p>Marktgroei van bijna 50% tussen 2010 en 2015 Geïragmenteerde markt, groot aantal luchtvaartmaatschappijen elkaar beconcurreren Diensten aangeboden vanuit alle luchthavens behalve Maastricht in 2015</p>
	<p><b>Fuerte ventura (FUE) &amp; Tenerife (TFS) – toevoegen van winterdiensten</b> </p> <p>Stijging van volume met circa 25% van 2010 tot 2015 Air Berlin, Ryanair en Condor domineren de markt Diensten het hele jaar rond dankzij gunstige klimaatomstandigheden</p>
	<p><b>Sharm El Sheikh (SSH) &amp; Hurghada (HRG) – langetermijnoptie</b> </p> <p>Wankele passagiersvolumes de afgelopen zes jaar Recente toename van de vraag wordt gestuurd door diensten naar Hurghada Potentiële bestemming in verre toekomst na stabilisatie</p>
	<p><b>Enfidha (NBE) &amp; Djerba (DJE) – langetermijnoptie</b> </p> <p>Marktherstel na daling van volume in 2011 Tunisair, Nouvelair, Condor en Air Berlin domineren Potentiële bestemming in de verre toekomst na stabilisatie</p>

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling


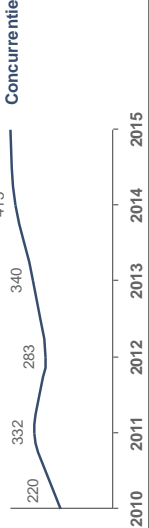


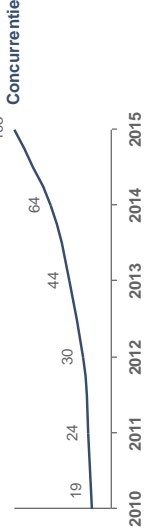

Een grondige marktanalyse brengt bijkomende niet bediende routes aan het licht, die ideale opportuniteiten zouden kunnen bieden voor de invoering van lagekostendiensten (I)

Zomervakantieroutes (niet bediend vanuit Groningen in 2015) – groei-opties															
	Aanbeveling														
<p><b>Marokko</b></p>  <p><b>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)</b></p>  <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) - Marokko</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>82</td></tr> <tr><td>2011</td><td>117</td></tr> <tr><td>2012</td><td>133</td></tr> <tr><td>2013</td><td>192</td></tr> <tr><td>2014</td><td>175</td></tr> <tr><td>2015</td><td>174</td></tr> </tbody> </table> <p><b>Concurrentie</b></p>	Jaar	Passagiers	2010	82	2011	117	2012	133	2013	192	2014	175	2015	174	<p>▪ <b>Marrakech (RAK) – lancering van lagekostenaactiviteit</b></p> <p>Passagiersvolume verdubbeld in omvang van 2010 tot 2015. Transavia en Air Berlin nemen 90% van de markt voor hun rekening. Etnische banden met Marokko naast vakantieverkeer.</p> 
Jaar	Passagiers														
2010	82														
2011	117														
2012	133														
2013	192														
2014	175														
2015	174														
<p><b>Italië</b></p>  <p><b>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)</b></p>  <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) - Italië</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>126</td></tr> <tr><td>2011</td><td>162</td></tr> <tr><td>2012</td><td>156</td></tr> <tr><td>2013</td><td>151</td></tr> <tr><td>2014</td><td>310</td></tr> <tr><td>2015</td><td>309</td></tr> </tbody> </table> <p><b>Concurrentie</b></p>	Jaar	Passagiers	2010	126	2011	162	2012	156	2013	151	2014	310	2015	309	<p>▪ <b>Catania (CTA) &amp; Bari (BRI) – lancering van lagekostenaactiviteit</b></p> <p>Verdubbeling van passagiersvolume van 2013 tot 2014. Ryanair, Transavia en Air Berlin zijn dominerende maatschappijen. In 2015 diensten vanuit DUS, AMS, E, IN, NRN en MST.</p> 
Jaar	Passagiers														
2010	126														
2011	162														
2012	156														
2013	151														
2014	310														
2015	309														
<p><b>Malta</b></p>  <p><b>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)</b></p>  <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) - Malta</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>124</td></tr> <tr><td>2011</td><td>152</td></tr> <tr><td>2012</td><td>165</td></tr> <tr><td>2013</td><td>173</td></tr> <tr><td>2014</td><td>177</td></tr> <tr><td>2015</td><td>180</td></tr> </tbody> </table> <p><b>Concurrentie</b></p>	Jaar	Passagiers	2010	124	2011	152	2012	165	2013	173	2014	177	2015	180	<p>▪ <b>Malta (MLA) – lancering van lagekostenaactiviteit</b></p> <p>Volumestijging met bijna 50% tijdens de laatste zes jaar. Air Malta dominante maatschappij, potentieel om verkeer te snoepen. Ontwikkeling van reputatie als aantrekkelijke vakantiebestemming.</p> 
Jaar	Passagiers														
2010	124														
2011	152														
2012	165														
2013	173														
2014	177														
2015	180														
<p><b>Spanje</b></p>  <p><b>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)</b></p>  <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) - Spanje</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>6</td></tr> <tr><td>2011</td><td>11</td></tr> <tr><td>2012</td><td>7</td></tr> <tr><td>2013</td><td>7</td></tr> <tr><td>2014</td><td>1,465</td></tr> <tr><td>2015</td><td>1,734</td></tr> </tbody> </table> <p><b>Concurrentie</b></p> <p>Groningen (alleen AGP)</p>	Jaar	Passagiers	2010	6	2011	11	2012	7	2013	7	2014	1,465	2015	1,734	<p>▪ <b>Malaga (AGP) &amp; Alicante (ALC) – lancering van lagekostenaactiviteit</b></p> <p>Geweldig potentieel, stijging van 25% tijdens de laatste zes jaar. Vluchten naar Malaga vanuit Groningen stopgezet na 2013. Gefragmenteerde markt, gedomineerd door Transavia en Ryanair.</p> 
Jaar	Passagiers														
2010	6														
2011	11														
2012	7														
2013	7														
2014	1,465														
2015	1,734														

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Airport/IS, verkeersstatistiek van GRQ

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Een grondige marktanalyse brengt bijkomende niet bediende routes aan het licht, die ideale opportuniteiten zouden kunnen bieden voor de invoering van lagekostendiensten (II)

Zomervakantieroutes (niet bediend vanuit Groningen in 2015) – groei-opties	
Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	
Aanbeveling	
	 <p><b>Ibiza (IBZ) – lancering van lagekostenactiviteit</b></p> <p>Passagiersvolume verdubbeld tijdens de laatste zes jaar Gefragmenteerde markt, groot aantal elkaar beconcurrerende luchtvaartmaatschappijen Diverse reisredenen (weekendje weg, zomervakantie)</p> 
	 <p><b>Split (SPU) – lancering van lagekostenactiviteit</b></p> <p>Stijging van zo goed als nul naar passagiersaantal met zeer Seizoensgebonden vluchten van easyJet, Transavia en Germanwings Stimulatie van de boomende toerismeregio door lagekostenmaatschappijen</p> 
<p><b>Conclusie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal interessante bijkomende <b>zomervakantiebestemmingen</b> in Europa en Noord-Afrika die momenteel niet bediend worden vanuit Groningen, maar vanuit sommige van de concurrerende luchtvaartmaatschappijen in NL en DE</li> <li>Groningen zou kunnen dienen als <b>standplaats voor typische routes van lagekostenmaatschappijen</b>, zodat de steden twee of drie maal per week kunnen worden bediend om een relevant marktaandeel van de concurrentie voor zijn rekening te nemen</li> <li>De lagekostenmaatschappijen zouden zelfs kunnen <b>samenwerken met touroperators</b>, die zich zouden engageren voor het kopen van een bepaald aandeel van de zetels van de luchtvaartmaatschappijen om ze te verkopen als onderdeel van pakketreizen naar de bestemmingen</li> </ul>	

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Airport/IS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

Als het strategische vertrekpunt van Groningen moet een frequente en proactieve uitwisseling met de cruciale touroperators voortdurend worden gestimuleerd

### Ontwikkeling van het charterverkeerssegment t.o.v. geplande en lagekostendiensten



#### Conclusie

- Vakantieverkeer dat wordt aangeboden via traditionele touroperators vormt de **hoofdmoot** van de luchthaven van Groningen, met een **passagiersaandeel van bijna 80%** in 2015
- Het is essentieel een **intense communicatie met de meest relevante touroperators** in de regio te behouden om **het verkeersvolume op de huidige niveau's te behouden**

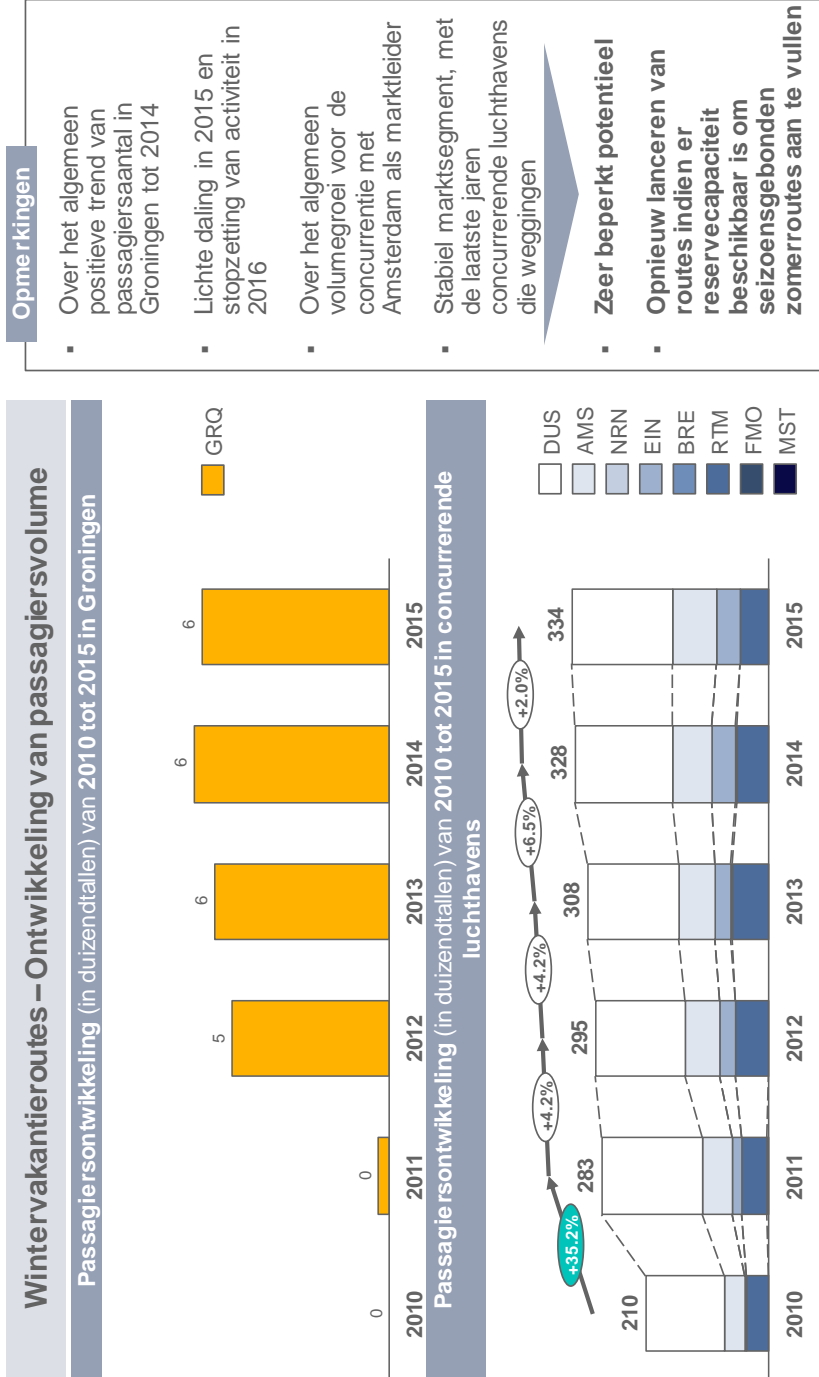
**Geplande diensten:** Stobart Air, BMI, Aegean Airlines / **Lagekostenmaatschappijen:** Ryanair, Wizz Air, Vueling / **Chartermaatschappijen:** Transavia, TUIfly, Corendon Airlines, Sky Airlines / **Opmerking:** Met insignificant passagiersvolumes werd geen rekening gehouden  
 Bron: Verkeersstatistiek van GRQ

## Inhoud

1. Huidige marktgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  5. **Routeanalyse**
    1. Zomervakantiecluster
    2. **Wintervakantiecluster**
    3. Citytripcluster
    4. Zakenccluster
    5. Hub feeder
    6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling



Hoewel de concurrentie de verkeersvolumes voortdurend heeft vergroot, waren de wintervakantieroutes geen succes in GRQ




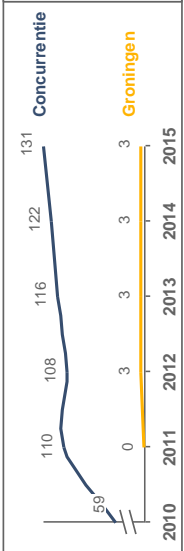

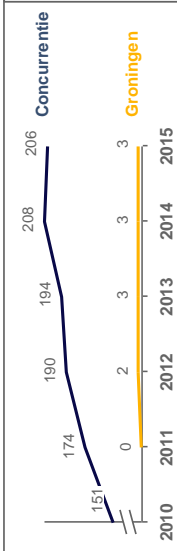
Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

De routes Innsbruck en Salzburg zijn nog steeds groeiende markten voor de concurrentie maar vertegenwoordigen geen duidelijke opportuniteit voor GRQ

**Wintervakantieroutes (bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – Opportunistische opties**

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbeveling en marktpotentieel*																					
 <p><b>Innsbruck</b></p>	 <table border="1"> <caption>Innsbruck Passenger Volume (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Innsbruck</th> <th>Groningen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>110</td><td>0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>108</td><td>3</td></tr> <tr><td>2012</td><td>116</td><td>3</td></tr> <tr><td>2013</td><td>122</td><td>3</td></tr> <tr><td>2014</td><td>122</td><td>3</td></tr> <tr><td>2015</td><td>131</td><td>3</td></tr> </tbody> </table>	Year	Innsbruck	Groningen	2010	110	0	2011	108	3	2012	116	3	2013	122	3	2014	122	3	2015	131	3	<p><b>Innsbruck (INN) – hervatten indien beschikbare capaciteit</b></p> <p>Stabiel passagiersvolume met lichte daling in 2015 en stopzetting van activiteit in 2016 Extreem seizoensgebondenheidseffect en concurrentie maar gestage groeipercentages</p>
Year	Innsbruck	Groningen																					
2010	110	0																					
2011	108	3																					
2012	116	3																					
2013	122	3																					
2014	122	3																					
2015	131	3																					
 <p><b>Salzburg</b></p>	 <table border="1"> <caption>Salzburg Passenger Volume (in thousands)</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Salzburg</th> <th>Groningen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>174</td><td>0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>190</td><td>2</td></tr> <tr><td>2012</td><td>194</td><td>3</td></tr> <tr><td>2013</td><td>208</td><td>3</td></tr> <tr><td>2014</td><td>206</td><td>3</td></tr> <tr><td>2015</td><td>206</td><td>3</td></tr> </tbody> </table>	Year	Salzburg	Groningen	2010	174	0	2011	190	2	2012	194	3	2013	208	3	2014	206	3	2015	206	3	<p><b>Salzburg (SZG) – hervatten indien beschikbare capaciteit</b></p> <p>Stabiel aantal passagiers met marginale daling in 2015 en stopzetting van activiteit in 2016 Beladingsfactoren verbeteren ook sinds de inhuizing van de route, hoog seizoensgebondenheidseffect</p>
Year	Salzburg	Groningen																					
2010	174	0																					
2011	190	2																					
2012	194	3																					
2013	208	3																					
2014	206	3																					
2015	206	3																					

**Conclusie**

- Als wintervakantiebestemmingen werden de activiteiten van Innsbruck en Salzburg, geëxploiteerd door Transavia, stopgezet in 2016. Deze routes zouden kunnen worden hervat als er reservecapaciteit is om het zeer beperkte volume van deze markt van GRQ op te vangen
- Bijkomende wintervakantiebestemmingen in de buurt van de Alpen, zoals Bazel, Genève, Graz, Bern en Grenoble werden onderzocht. Door de geringe vraag naar luchtverkeer en de afwezigheid van duidelijke patronen voor wintervakantiezeizoensgebondenheid in die routes kon er in dit cluster echter geen verder potentieel worden geïdentificeerd

\* Totaal aantal passagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Ramingen van LH Consulting, Airport/S, verkeersgegevens GRQ

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

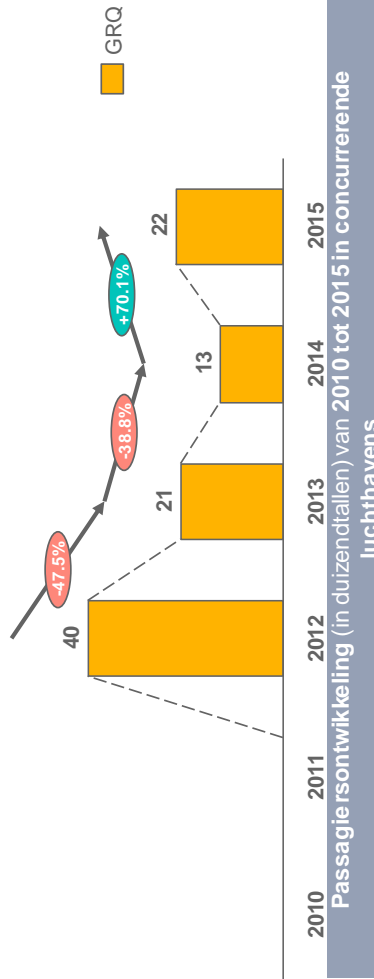
## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  5. **Routeanalyse**
    1. Zomervakantiecluster
    2. Wintervakantiecluster
    3. **Citytripcluster**
    4. Zakencuster
    5. Hub feeder
    6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

In tegenstelling tot zijn concurrenten presteert Groningen zwak in het citytripsegment, wat het potentieel voor verdere groei-opportunities in de verif zet

### Citytrips – Ontwikkeling van passagiersvolume

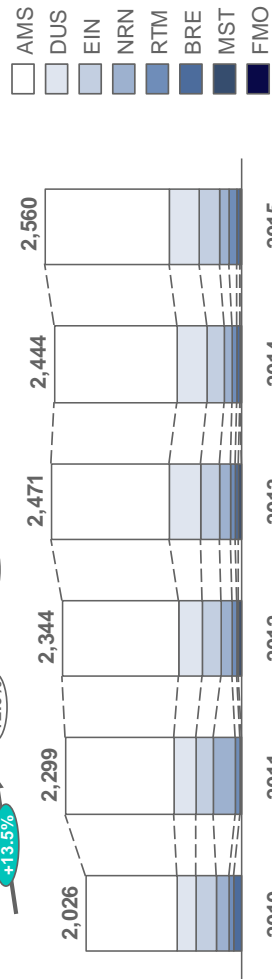
Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



### Opmerkingen

- Over het algemeen instabiele verkeerstrend in Groningen
- Voor 2012 werden er geen citytripbestemmingen bediend
- Volumegroei voor de concurrentie voornamelijk gestuurd door Amsterdam, Düsseldorf en Rotterdam
- Munster heeft deze marktcluster recent betreden (2015)
- Maastricht heeft zich uit dit soort routes teruggetrokken en Bremen heeft zijn expansie in 2015 beperkt

Potentieel voor verdere groei van Groningen in dit segment



Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens









Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

Analysse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting


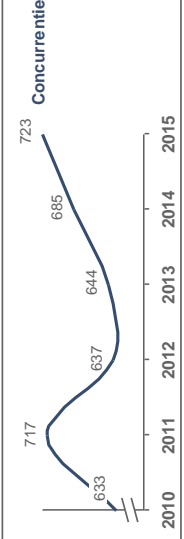


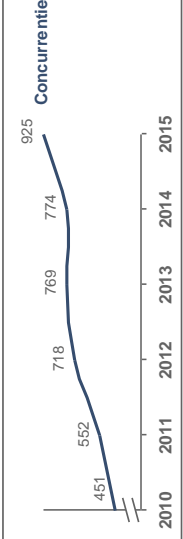


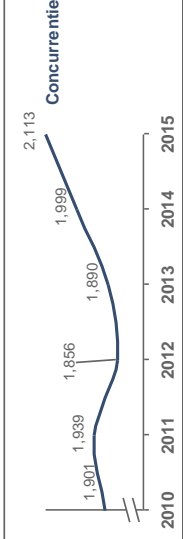


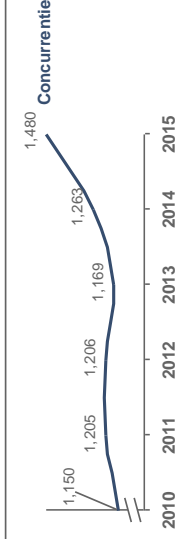

Groningen heeft de afgelopen jaren slechts vier bestemmingen geëxploiteerd in de citytripcluster, en drie van de routes was slechts één of twee jaar actief

Citytriproutes (bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties	
Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	
Aanbevelingen	
	<p><b>Londen Southend (SEN) – Continue verbetering van het schema/product</b></p>  <p>Stobart heeft onlangs activiteit gelanceerd maar beladingsfactoren blijven onvoldoende om rendabiliteit vol te houden. Werkt nu aan verbetering van de dienst om beter tegemoet te komen aan de zakelijke behoeften. Onderzoeken van potentieel om STN te exploiteren.</p>
	<p><b>Barcelona (BCN) – potentieel in hervatting activiteit</b></p>  <p>Sterke groei opgetekend op de markt en groot potentieel. Vueling heeft in 2012 reeds geëxploiteerd met onvoldoende beladingen maar in moeilijke concurrentie-omgeving.</p>
	<p><b>Marseille (MRS) – activiteit niet hervatten</b></p>  <p>Sterke marktgroei, echter voornamelijk gestuurd door [ontwikkeling van Amsterdam en recente komst van Düsseldorf]. Resterende luchthavens hebben daling van het verkeer gekend of schrappen de route.</p>
	<p><b>Bergamo (BGY) – activiteit niet hervatten</b></p>  <p>Belangrijke daling van de markt, barrières van komst met</p>

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Airport/IS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling


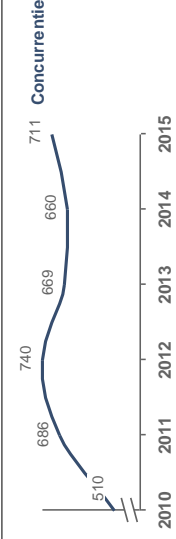


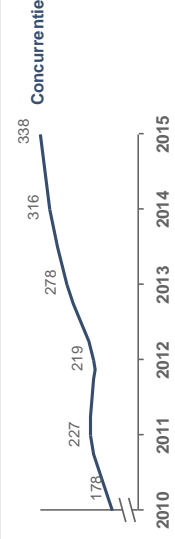


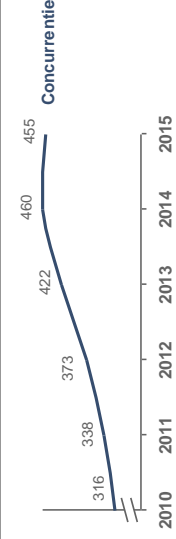

## Een analyse van de niet aangeboorde citytripmarkten benadrukt potentieel voor verdere verkeersontwikkeling via de inzet van lagekostendiensten (I)

Citytriproutes (niet bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties															
Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)															
Aanbevelingen															
 <p><b>Praag</b></p>	 <p><b>Concurrentie</b></p> <table border="1"> <tr><th>Jaar</th><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td></tr> <tr><th>Waarde</th><td>633</td><td>717</td><td>637</td><td>644</td><td>685</td><td>723</td></tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Praag (PRG) – lancering van lagekostenactiviteit</b></li> </ul> <p>Groeiende markt +14% sinds 2010, over het algemeen groot potentieel. Een beetje concurrentie maar niet te fel. Standplaats voor lagekostenmaatschappijen. Risico: verkeersontwikkeling gekenmerkt door enkele lagekostenmaatschappijen die de route schrappen.</p> 	Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Waarde	633	717	637	644	685	723
Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015									
Waarde	633	717	637	644	685	723									
 <p><b>Lissabon</b></p>	 <p><b>Concurrentie</b></p> <table border="1"> <tr><th>Jaar</th><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td></tr> <tr><th>Waarde</th><td>451</td><td>552</td><td>718</td><td>769</td><td>774</td><td>925</td></tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Lissabon (LIS) – lancering van lagekostenactiviteit</b></li> </ul> <p>Recente markt met enorme groei +105% gestuurd door recente komst van EIN/BRE die de vraag stimuleren en de ontwikkeling van activiteit vanuit AMS/DUS. Recentie belangstelling van lagekostenmaatschappijen om NL te koppelen aan LIS.</p> <p>2012 U2 (AMS), 2014 FR (EIN, BRE), 2012 HV (EIN)</p> 	Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Waarde	451	552	718	769	774	925
Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015									
Waarde	451	552	718	769	774	925									
 <p><b>Berlijn</b></p>	 <p><b>Concurrentie</b></p> <table border="1"> <tr><th>Jaar</th><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td></tr> <tr><th>Waarde</th><td>1,901</td><td>1,939</td><td>1,856</td><td>1,890</td><td>1,999</td><td>2,113</td></tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Berlijn (SXF) – lancering van lagekostenactiviteit</b></li> </ul> <p>Gestaag groeiende markt +11% maar zeer scherpe concurrentie. Aantrekkelijke citytripbestemming met meer dan 2 mio passagiers vervoerd in 2015. Sterke standplaats voor lagekostenmaatschappijen.</p> 	Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Waarde	1,901	1,939	1,856	1,890	1,999	2,113
Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015									
Waarde	1,901	1,939	1,856	1,890	1,999	2,113									
 <p><b>Rome</b></p>	 <p><b>Concurrentie</b></p> <table border="1"> <tr><th>Jaar</th><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td></tr> <tr><th>Waarde</th><td>1,150</td><td>1,205</td><td>1,206</td><td>1,169</td><td>1,263</td><td>1,480</td></tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Rome (FCO) – lancering van lagekostenactiviteit</b></li> </ul> <p>Grote, gestaag groeiende markt +28,7% sinds 2010 groei gestuurd door alle concurrerende luchthavens die momenteel diensten aanbieden. Sterke standplaats voor lagekostenmaatschappijen.</p> 	Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Waarde	1,150	1,205	1,206	1,169	1,263	1,480
Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015									
Waarde	1,150	1,205	1,206	1,169	1,263	1,480									

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Airport/IS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

## Een analyse van de niet aangeboorde citytripmarkten benadrukt potentieel voor verdere verkeersontwikkeling via de inzet van lagekostendiensten (II)

Citytriproutes (niet bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties	
Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	
Aanbevelingen	
 <p><b>Boedapest</b></p>	 <p><b>Concurrentie</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Boedapest (BUD) – lancering van lagekostenactiviteit</b> Positieve verkeersontwikkelingen sinds 2010 (+40%) Recente geschiedenis van nieuw komers op de luchthaven (RTM en MST) en de geïnduceerde verkeersstimulatie brengt verder groeipotentieel aan het licht Meer dan 700.000 passagiers in 2015 vervoerd tussen Nederland BUD en dat maakt van de luchthaven een aantrekkelijke poort Sterke standplaats voor lagekostenmaatschappijen</li> </ul>	
 <p><b>Porto</b></p>	 <p><b>Concurrentie</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Porto (OPO) – lancering van lagekostenactiviteit</b> Gestaag groeiende markt sinds 2010 (+90%) Groei gestuurd door alle concurrerende luchthavens die de bediening Matig niveau van concurrentie Aantrekkelijke citytripbestemming voor lagekostenmaatschappijen</li> </ul>	
 <p><b>Boekarest</b></p>	 <p><b>Concurrentie</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Boekarest (OTP) – lancering van lagekostenactiviteit</b> Gestaag groeiende markt sinds 2010 (+44%) Bijna 500.000 passagiers in 2015 vlogen tussen Nederland OTP Matig niveau van concurrentie Sterke standplaats voor lagekostenmaatschappijen</li> </ul>	
<p><b>Conclusie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Er is een aantal interessante bijkomende <b>citytripbestemmingen</b> in Europa die momenteel niet bediend worden vanuit Groningen, maar vanuit sommige van de concurrerende luchthavens in NL en DE</li> <li>Deze bestemmingen vertegenwoordigen aantrekkelijke poorten met sterk marktpotentieel waarnaar Groningen activiteit zou kunnen ontwikkelen door de inzet van lagekostenmaatschappijen</li> </ul>	

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Airport/IS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

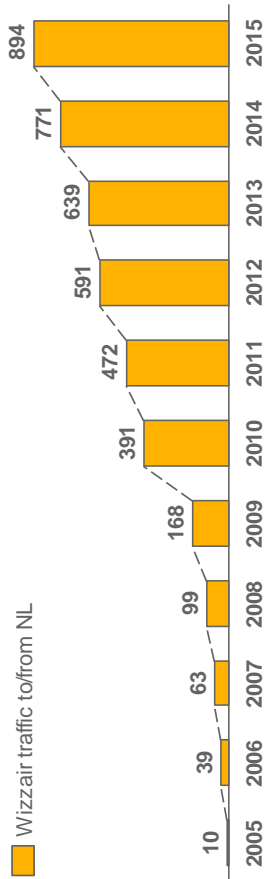


Lufthansa Consulting



Wizzair heeft onlangs belangstelling getoond voor de Nederlandse markt; de uitbouw van zijn netwerk vanuit een derde luchthaven kan een goede zet zijn binnen zijn uitbreidingsplannen

Passagiersontwikkeling van Wizzair (in duizendtallen) van 2005 tot 2015 in Nederland



Opmerkingen

- De ontwikkeling van de activiteit van Wizzair naar/vanuit Nederland is recent daar het verkeer sinds 2010 een snelle evolutie heeft gekend.
- Een derde luchthaven in Nederland aan zijn portefeuille toevoegen kan een goede zet zijn in zijn expansiestrategie.
- Het is tijd dat Groningen gesprekken aanknoopt met de luchtvaartmaatschappij, vooral omdat W6 belangstelling lijkt te hebben voor een plaatsje op de luchthaven van Maastricht.



Regionale standplaatsen van W6 en zijn verkeerspotentieel naar/vanuit Groningen worden beschouwd als onderdeel van de toekomstplannen voor de luchthaven.

Regionale standplaatsen van W6 die in aanmerking zijn genomen



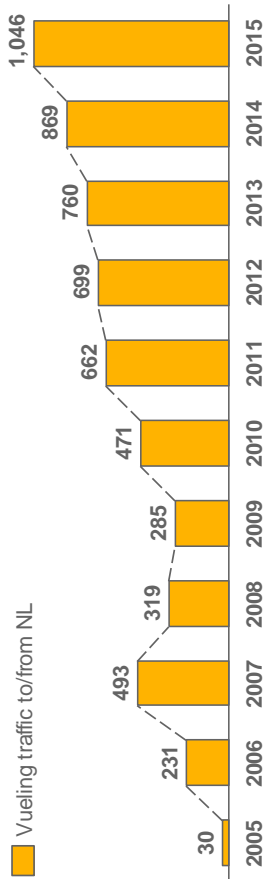
Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens  
Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Vueling heeft onlangs zijn diensten naar Nederland sterk opgevoerd en zou zijn activiteit naar GRQ vanuit sommige van zijn Europese standplaatsen kunnen hervatten

Passagiersontwikkeling van Vueling (in duizendtallen) van 2005 tot 2015 in Nederland



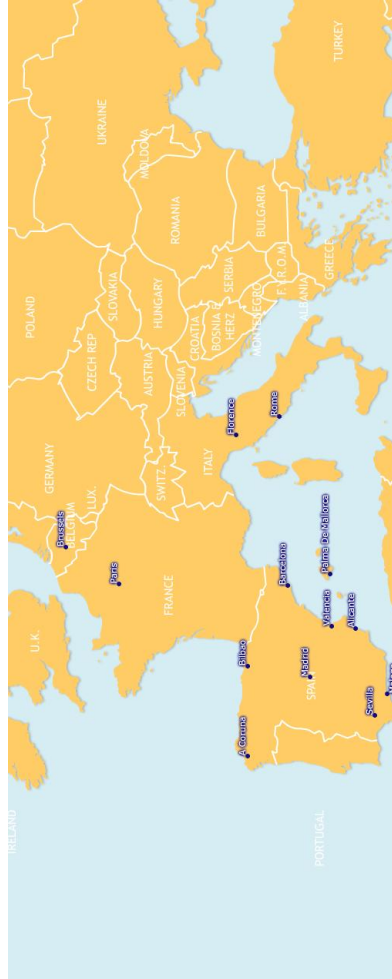
Opmerkingen

- De activiteit van Vueling naar/vanuit Nederland heeft recent een sterke groei laten zien sinds 2009.
- Vueling zou de activiteit naar GRQ kunnen hervatten als onderdeel van zijn expansiestrategie in Nederland.



- De Europese standplaatsen van Vueling en zijn verkeerspotentieel naar/vanuit Groningen worden beschouwd als onderdeel van de toekomstplannen voor de luchthaven.

Regionale standplaatsen van Vueling die in aanmerking zijn genomen



Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens  
Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoers/oorspelling

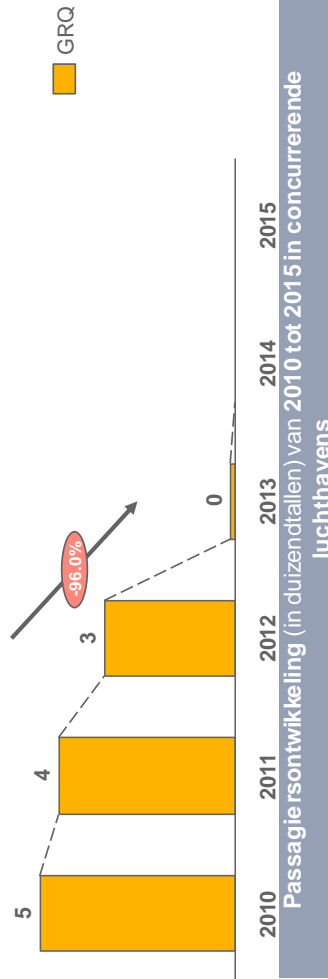
## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  - 5. Routeanalyse**
    1. Zomervakantiecluster
    2. Wintervakantiecluster
    3. Citytripcluster
    - 4. Zakencoluster**
    5. Hub feeder
    6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

Als een eerdere zakenroute die vanuit Groningen werd geëxploiteerd heeft ABZ magere resultaten laten zien alvorens te worden stopgezet, terwijl AMS een stabiele groei verzekert

### Zakenroutes – Ontwikkeling van passagiersvolume

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



### Opmerkingen

- Aberdeen werd geëxploiteerd door BMI. Zwakke vraag in de oliesector leidde tot capaciteitsverminderingen; ten slotte zette BMI zijn activiteit stop in 2013
- De toevoer naar ABZ is nu geconcentreerd in Amsterdam en wordt geëxploiteerd door één enkele luchtvaartmaatschappij, die het hele verkeer in 2015 voor haar rekening nam

Gezien de prestaties van Groningen in het verleden en de hoge mate van toevocerconcentratie op de Aberdeenroute wordt het risico om ze te heropenen als hoog ingeschat

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens  
Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

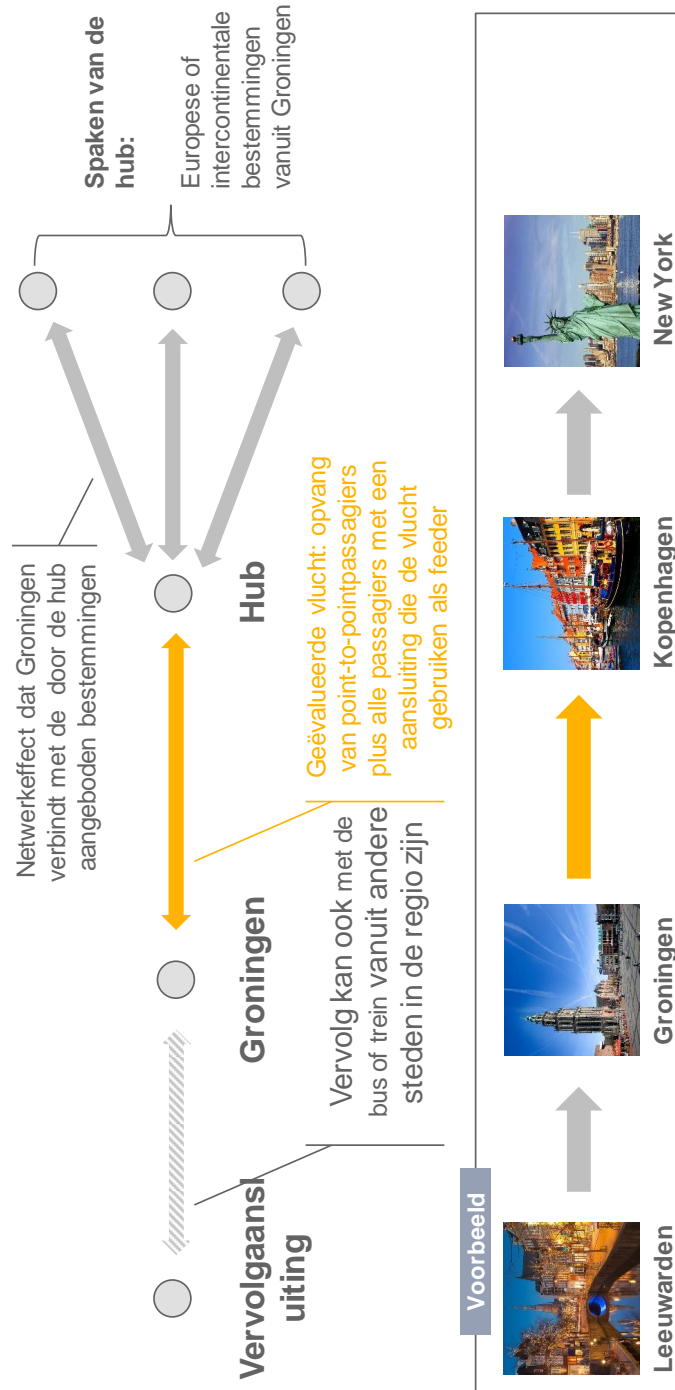
## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  - 5. Routeanalyse**
    1. Zomervakantiecluster
    2. Wintervakantiecluster
    3. Citytripcluster
    4. Zakenccluster
    - 5. Hub feeder**
    6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

In de diepgaande routeanalyse die werd uitgevoerd werd rekening gehouden met zowel point-to-pointmarkten als potentiële aansluitingen buiten de hubs

### Hubroutes – Methodologie en benadering

- De route-evaluatie overweegt **point-to-pointverkeer** op de vlucht, inclusief alle **netwerkeffecten** in de **hubluchthaven** en ook potentiële **vervolgaansluitingen** in **Groningen**



Bron: Lufthansa Consulting




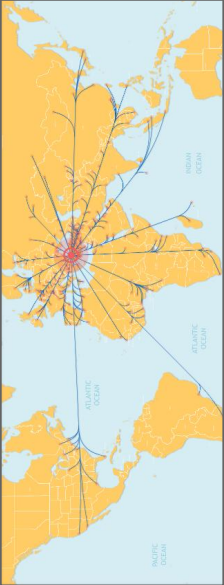

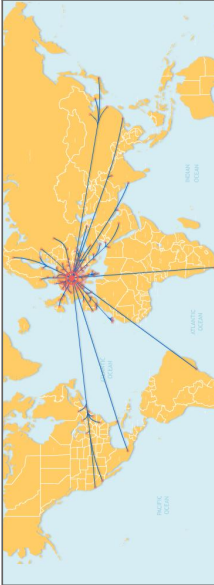
Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

- 80 -

Hubaansluitingen zouden een andere belangrijke pijler kunnen zijn voor de toekomst van de luchthaven – het is aan te raden in eerste instantie de nadruk te leggen op onderhandelingen met SAS

Hubroutes (niet bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties	
Route netwerk naar/vanuit hub (vanaf maart 2016)	
Aanbeveling	
<p><b>Scandinavië</b></p> <p>1. prioriteit</p> 	 <p><b>SAS hub-feederdiensten naar Kopenhagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Onderhandelingen met Nextjet reeds goed gevorderd</li> <li>▪ Daarnaast ook potentieel voor vluchten naar Stockholm/Oslo</li> <li>▪ Interline-overeenkomst met SAS reeds ondertekend</li> <li>▪ Beperkte aansluitingen naar Noord-Amerika en het Verre Oosten</li> </ul>
<p><b>Turkije</b></p> <p>2. prioriteit</p> 	 <p><b>Feederdiensten van Turkish Airlines naar Istanbul</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sluit strategisch goed aan bij snelle expansieplannen van hubmaatschappij</li> <li>▪ Reeds diensten naar AMS, RTM en 14 Duitse steden</li> <li>▪ Eerder lange sector met lengte van meer dan 2.000 km</li> <li>▪ Aansluitingen naar grootste netwerk van luchtvaartmaatschappijen wereldwijd</li> </ul>
<p><b>Duitsland</b></p> <p>3. prioriteit</p> 	 <p><b>Hub-feederdiensten van Lufthansa naar München</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesprekken met Lufthansa zijn enkele jaren geleden gestart</li> <li>▪ Lancering van vluchten van München naar Rotterdam in 2013</li> <li>▪ Door gebrek aan vraag wordt route nu geëxploiteerd door BM</li> <li>▪ Uitgebreide globale routefooteuille vanuit hub in München</li> </ul>

Bron: Lufthansa Consulting, Flightglobal

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

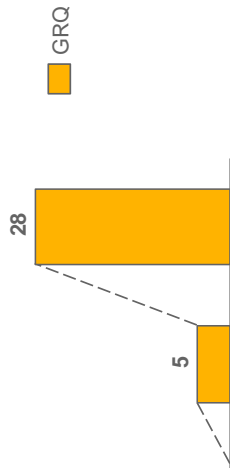
## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
  1. Huidige situatie
  2. Marktclusters
  3. Andere marktopportunities
  4. Methodologie
  - 5. Routeanalyse**
    1. Zomervakantiecluster
    2. Wintervakantiecluster
    3. Citytripcluster
    4. Zakenccluster
    5. Hub feeder
    - 6. Overige bestemmingen**
3. Strategie en voorspelling

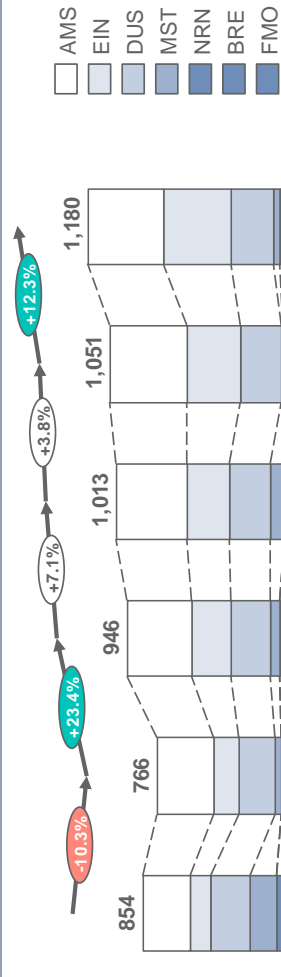
## Groningen heeft onlangs Gdansk gelanceerd met bewezen geslaagde resultaten en verdere ontwikkelingsopportunities in Polen

### “Overige” routes – Ontwikkeling van passagiersvolume

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in concurrerende luchthavens



### Opmerkingen

- Gdansk gelanceerd in 2014 met Wizzair die in zijn tweede jaar van activiteit een beladingsfactor van 73,4% behield
- Over het algemeen is de markt in Polen gestaag gegroeid
- De activiteit in Gdansk zou verder moeten worden uitgebouwd
- Als we kijken naar het algemene potentieel dat door de Poolse markt wordt geboden, zou het scenario waarbij W6 naar een andere luchthaven in Polen verhuist, in overweging moeten worden genomen


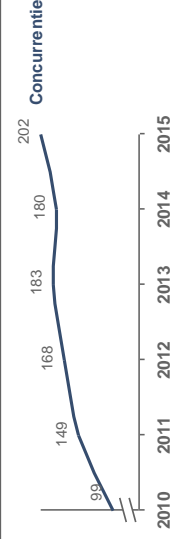

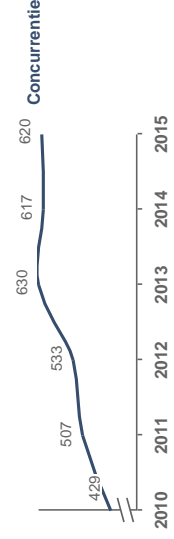

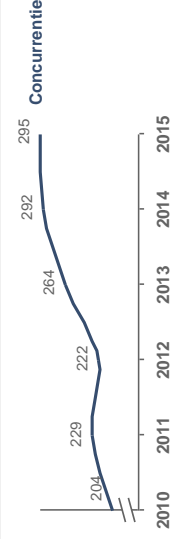

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS \* Omvat alle luchthavens in Polen

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling




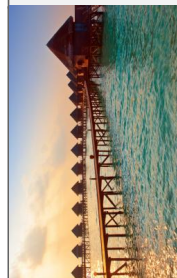

Om nieuwe markten aan te boren kan Groningen diensten ontwikkelen op regionale standplaatsen van lagekostenmaatschappijen die positieve verkeersontwikkelingen in het verleden laten zien

"Andere" routes (bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties		Aanbevelingen
Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)		
 <p><b>Belgrado</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Belgrado (BEG) – lancering van lagekostenactiviteit</b> Exponentiële verkeersontwikkelingen +102% sinds 2010 Groei gestimuleerd door alle concurrerende luchtthavens die route bedienen. Beperkt niveau van concurrentie</li> </ul>
 <p><b>Warschau</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Warschau (WAW) – lancering van lagekostenactiviteit</b> Sterke verkeersontwikkelingen +44% sinds 2010 Groei gestimuleerd door alle concurrerende luchtthavens die route bedienen. Matige niveau van concurrentie</li> </ul>
 <p><b>Riga</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Riga (RIX) – lancering van lagekostenactiviteit</b> Sterke verkeersontwikkelingen +45% sinds 2010 Beperkt niveau van concurrentie</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal interessante bijkomende steden van de cluster „Overige“ in Europa die momenteel niet worden bediend vanuit Groningen, maar vanuit enkele van de concurrerende luchtthavens in NL en DE</li> <li>Die stemmen overeen met regionale standplaatsen van lagekostenmaatschappijen met sterk marktpotentieel waarnaar Groningen diensten zou kunnen ontwikkelen</li> </ul>

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Airport/IS

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Hoewel de andere clusters grondig werden geanalyseerd werd er onvoldoende potentieel gevonden om de opportuniteit voor de lancering van bijkomende routes te rechtvaardigen

<p style="text-align: center;"><b>Wintervakantiecluster</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De vraag in dit segment wordt als onvoldoende beschouwd om potentieel voor de lancering van nieuwe routes te vertegenwoordigen</li> <li>▪ De vorige diensten naar Innsbruck en Salzburg zouden kunnen worden hervat als er reservecapaciteit is om het beperkte volume van deze markt van GRQ op te vangen</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Langeafstandcluster</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Er is een laag potentieel voorzien in rechtstreekse langeafstandsactiviteit van GRQ</li> <li>▪ De analyse van vergelijkbare Europese regionale luchthavens leidt tot vergelijkbare conclusies waaruit een lage marktpenetratie in dit marktsegment blijkt</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Zakenccluster</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De zakelijke omgeving in het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde werd als onvoldoende beschouwd om het potentieel voor een zuiver door zaken gestuurde route te lanceren</li> <li>▪ De analyse van vergelijkbare Europese regionale luchthavens liet een lage penetratie in dit marktsegment zien (minder dan 4% van het verkeer van de regionale luchthavens is afkomstig van zuivere zakenroutes)</li> </ul>

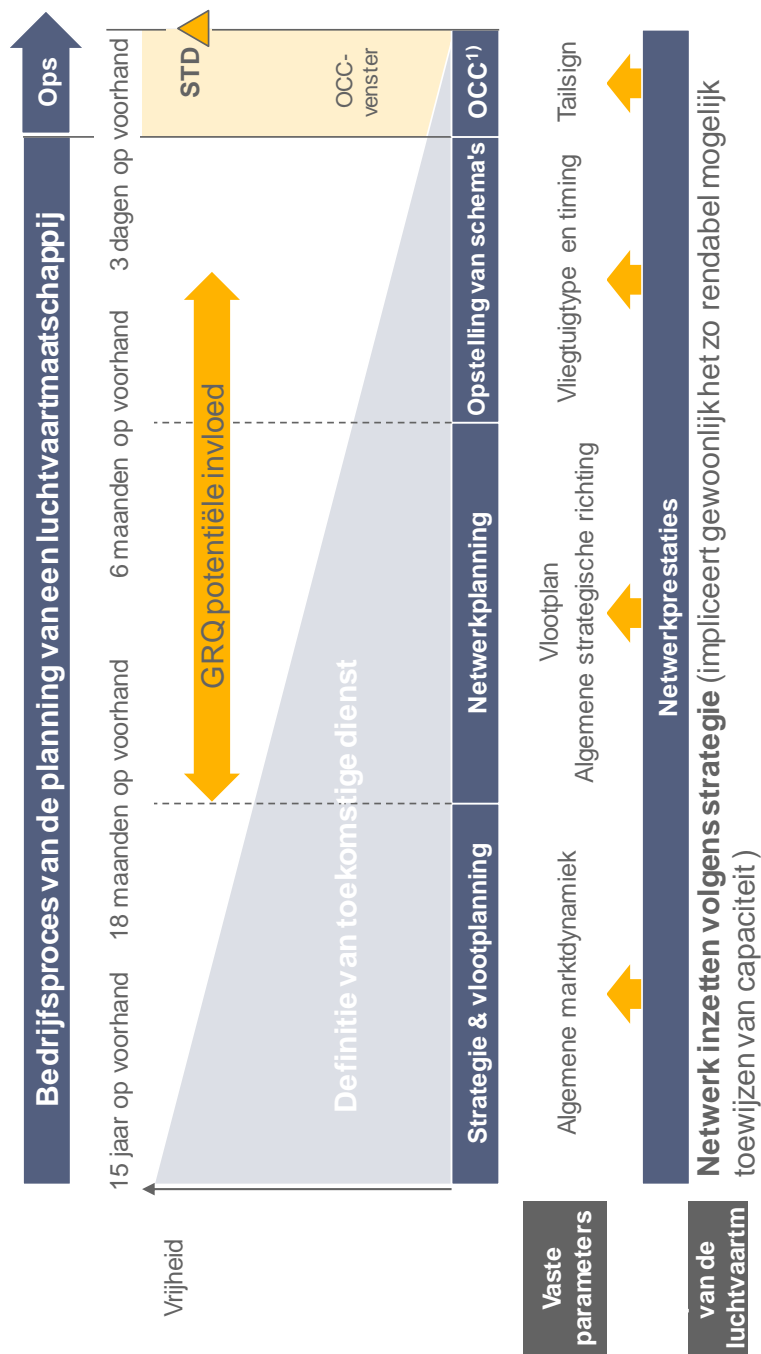
## Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
3. **Strategie en voorspelling**
  1. **Scenario's**
  2. Verkeersvoorspelling
  3. Strategie en conclusies

De verkeersvoorspelling wordt beïnvloed door drie belangrijke factoren, die strategische beslissingen combineren met zowel marktgedrag als sociaaleconomische trends



Het proces van de planning van een netwerk van luchtvaartmaatschappijen is cruciaal om het potentieel van route-implementatie naar behoren te evalueren





1) OCC = operationeel Control Center




Bron: Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

## Om een beeld te schetsen van de bronnen van verkeerstoename op de luchthaven van Groningen worden er drie verschillende routeontwikkelingen gedefinieerd

Hub-feederaanluiting	Vakantie- en lagekostenroutes	Traditionele charterroutes
 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Feederdiensten naar grote hubs (bijv. CPH) worden vastgelegd</li> <li>▪ Er wordt een significante bijkomende vraag gecreëerd via aansluitingen</li> <li>▪ Geen impact van LEY in dit routetype</li> </ul> <p><b>Belangrijk groeiscenario voor GRQ, dat vraag doet toenemen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Voorkeursoptie: Aansluiting met CPH</b> moet worden geïmplementeerd met interline-overeenkomsten</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Een aantal nieuwe bestemmingen wordt gelanceerd, voornamelijk onder impuls van LKM</li> <li>▪ Stimulering van de markt genereert aanzienlijke bijkomende vraag</li> <li>▪ De opening van LEY zal een impact hebben op sommige van deze routes afhankelijk van de LKM die gevestigd zijn in LEY vs. LKM die actief zijn in GRQ</li> </ul> <p><b>Significante toename van de vraag door de marktaanwezigheid van LKM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gezien de ontwikkeling van GRQ in het verleden is het mogelijk dat er <b>nieuwe LKM</b> komen</li> <li>▪ Meest waarschijnlijk op citytriproutes naar zuidelijke/oostelijke Europese steden</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voornaamste verkeersvolumes op de luchthaven op charterroutes blijven, waarbij enkele luchtvaartmaatschappijen hun activiteit stopzetten om te verhuizen naar LEY of andere luchthavens</li> <li>▪ Touroperators kunnen routes verschuiven naar andere luchtvaartmaatschappijen (nieuwkomers op de markt)</li> <li>▪ Slechts geringe "natuurlijke" groei, geen bijkomende nieuwe bestemmingen enz.</li> </ul> <p><b>Stagnerende vraag in GRQ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Latent risico op <b>dalende vraag</b></li> <li>▪ Hoogstwaarschijnlijk zullen de veranderingen op de markt leiden tot een verschuiving van de activiteit van Transavia naar andere chartermaatschappijen zoals TUI of Corendon</li> </ul>

## Er moet aan een reeks voorwaarden worden voldaan om de geselecteerde routes met succes te ontwikkelen

<p><b>Hub feeder</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Onderhandelingen met hub-feedermaatschappij zijn topprioriteit in strategisch actieplan van de luchthaven</li> <li>▪ Frequenties en timings zijn cruciaal om optimaal gebruik te maken van de golven in de hub</li> <li>▪ Totstandbrenging van sterk engagement van bedrijven in de regio</li> <li>▪ Vervoer vanuit de luchthaven van Groningen geselecteerd als voorkeursoptie indien beschikbaar</li> <li>▪ Geld om risicogarantie en marketing te dekken.</li> </ul>
<p><b>Lagekostendiensten</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nadruk op lagekostenactiviteit naar Groningen</li> <li>▪ Engagement voor significante geldinvesteringen op voorhand</li> <li>▪ Lage luchthavenbelastingen, efficiënte infrastructuur- en marketingcampagnes</li> <li>▪ Verstrekking van voldoende geld om noodzakelijke raamvoorwaarden te bieden             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Speciaal uitgetrokken budget voor incentives en de dekking van de risicogarantie</li> <li>▪ Geraamd jaarlijks budget van € 500.000 voor marketingondersteuning per route</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Charterroutes</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beperkte groei-opportunities, maar vaste bron van inkomsten</li> <li>▪ Voortdurende vergemakkelijking van proactieve uitwisseling met touroperators</li> <li>▪ Nauw contact met meest invloedrijke exploitanten essentieel</li> <li>▪ Volatil marktsegment dat voortdurend veranderingen ondergaat</li> </ul>



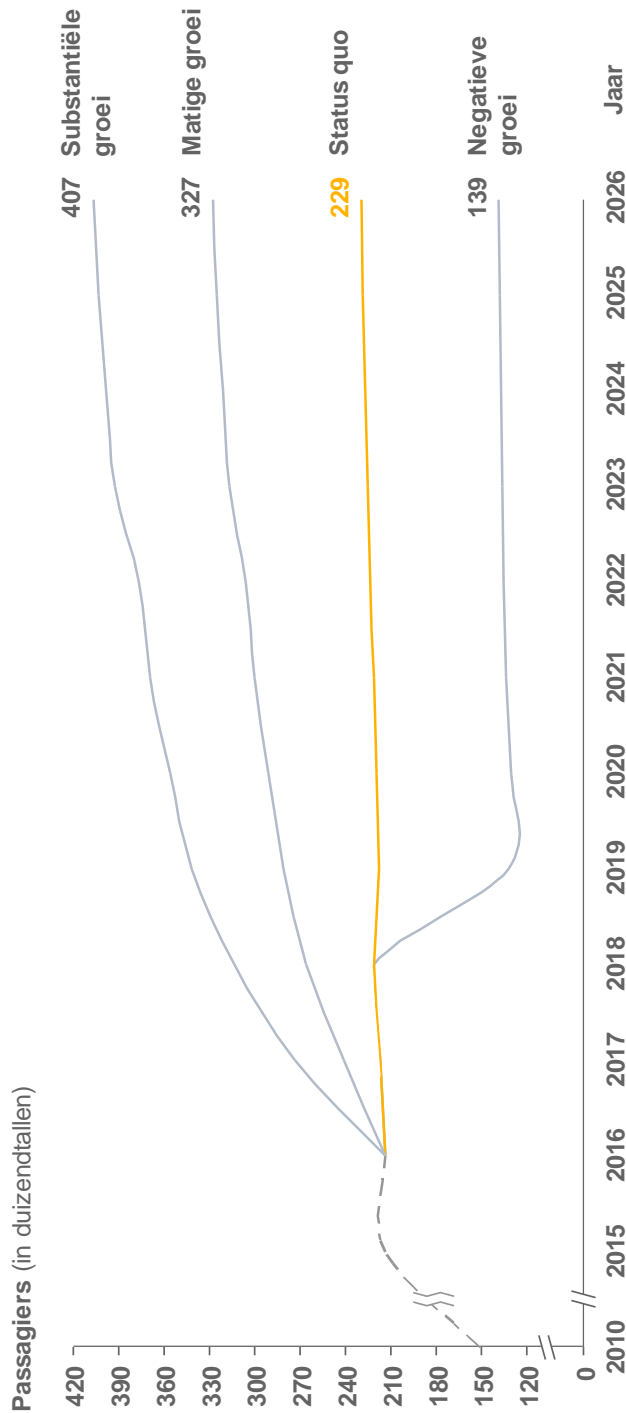
Er worden drie verschillende scenario's uitgewerkt voor de verkeersvoorspelling van de luchthaven van Groningen die de beschreven routeontwikkelingen combineren

Negatieve groei	Status quo	Matige groei	Substantiële groei
 <ul style="list-style-type: none"> <li>Er zullen geen inspanningen worden geleverd door de luchthaven of haar aandeelhouders</li> <li>De concurrentie van Lelystad wordt concreet door een daling van alle gewone routes</li> <li>Verschuiving van enkele charterroutes naar de concurrentie</li> <li>Geen potentieel voor groei bij lagekostenmaatschappijen</li> <li>Geen implementatie van hubconnectiviteit</li> <li>De natuurlijke groei volstaat niet om de afgeschafte routes op te vangen</li> <li>Toch zal er nog steeds een minimaal volume aan verkeer op de luchthaven overblijven</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Er zullen geen inspanningen worden geleverd door de luchthaven of haar aandeelhouders</li> <li>De meeste charterroutes blijven, en sommige luchtvaartmaatschappijen zetten hun activiteiten stop</li> <li>Touroperators kunnen routes verschuiven naar andere luchtvaartmaatschappijen (nieuwkomers op de markt)</li> <li>De verkeersvoorspelling zal haar natuurlijke trend aanhouden met alleen charters en zeer weinig gewone routes</li> <li>Risico om gewone routes te verliezen en daardoor de zichtbaarheid en reputatie van de luchthaven als aansluitpunt van de regio te verkleinen</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Matige inspanning en investering in marketingactiviteiten</li> <li>Deze investering kan in twee verschillende richtingen worden gestuurd: Hubconnectiviteit van LKM-activiteit</li> <li>Het voorkeursalternatief zou een hubaansluiting zijn die wordt gezien als het belangrijkste groeiscenario voor GRQ</li> <li>Door de hubaansluiting zal de regio kunnen worden aangesloten op langeafstandsmarkten</li> <li>Als er een LKM wordt aangetrokken, zou er een aantal nieuwe citytripbestemmingen worden gelanceerd</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>De luchthaven zal de volledige steun van haar aandeelhouders, de regio en andere plaatselijke entiteiten hebben</li> <li>Hogere investeringsvolumes in marketing- en routeontwikkelingen</li> <li>Implementeren van activiteiten van luchtvaartmaatschappijmanager bij luchtvaarttaken voor een beter gebruik van de maatschappijcapaciteit in GRQ</li> <li>Ontwikkeling van de hubaansluiting, de komst van een LKM op de luchthaven en positieve ontwikkeling van chartervluchten</li> <li>Exponentiële stijging van de vraag om de kritieke massa van de luchthaven te overschrijden (&gt;400.000 pass.)</li> </ul>



Afhankelijk van het betreden van de markt van de respectieve maatschappijen kunnen verschillende groeiscenario's worden gemodelleerd voor de passagiersvoorspelling op korte termijn

**Passagiersvoorspelling Groningen (tot 2026) – Verschillende scenario's**



Lufthansa Consulting is van mening dat als er voldoende middelen worden uitgetrokken voor de routeontwikkeling van de luchthaven, de meest plausibele evolutie van de verkeersvolumes van GRQ zal overeenstemmen met het matige groeiscenario

Zonder veranderingen in inspanningen voor de routeontwikkeling zullen de voorspelde volumes rond het status-quo-scenario zitten, met neiging naar het negatieve scenario

Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

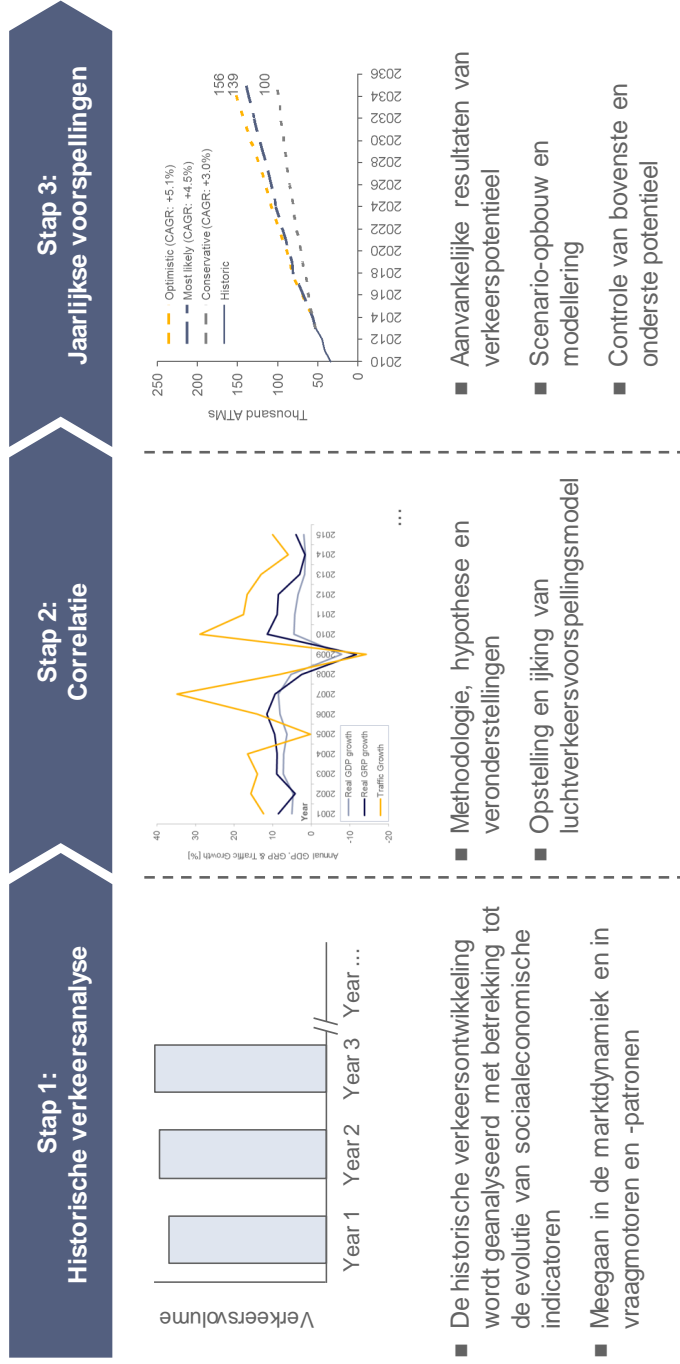
Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

## Agenda

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
3. **Strategie en voorspelling**
  1. Scenario's
  2. **Verkeersvoorspelling**
  3. Strategie en conclusies

Sociaaleconomische indicatoren worden beoordeeld voor de langetermijnvoorspelling die de omvang van de potentiële evolutie van het verkeer bepaalt

**Voorspellingsmethodologie op basis van sociaaleconomische indicatoren**

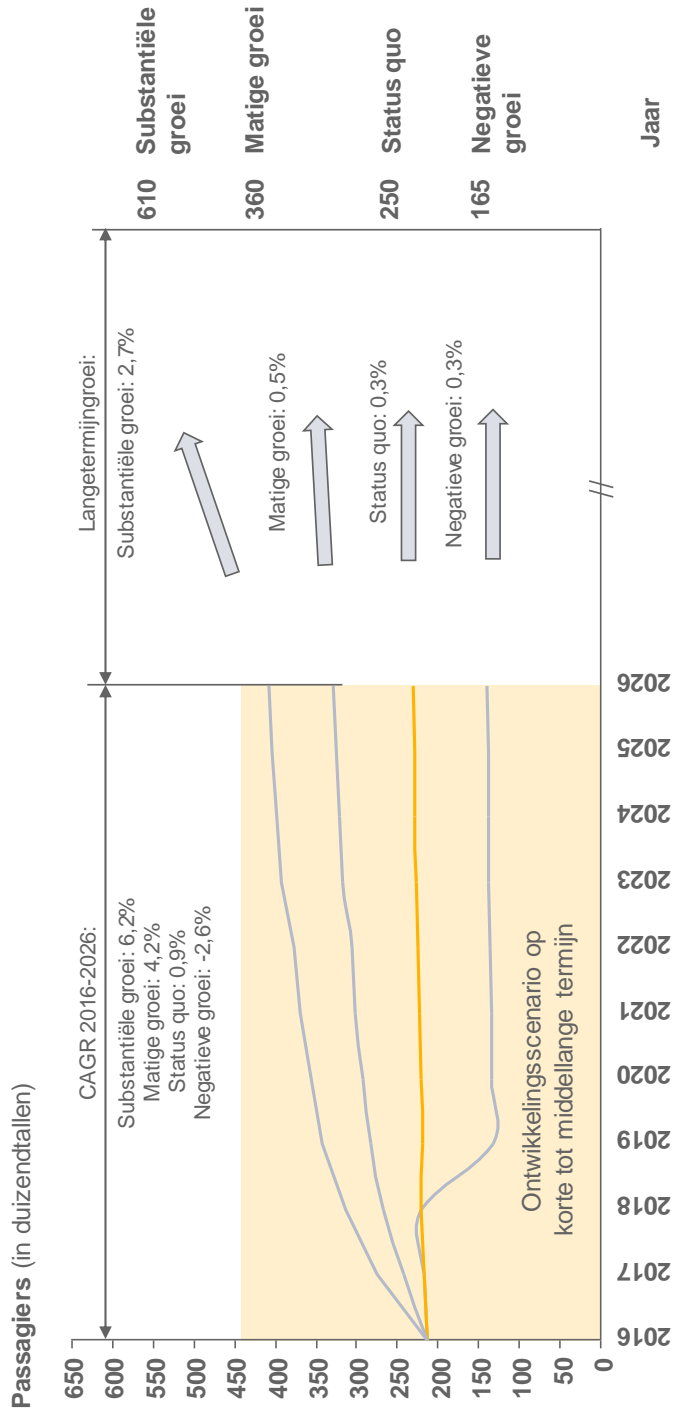


Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Door zuiver economische factoren toe te passen kan de evolutie van de luchthaven gaan van stagnering naar drie maal het huidige verkeersvolumes

**Langetermijnvoorspelling van passagiers in Groningen – Verschillende scenario's**



Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

## Agenda

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
3. **Strategie en voorspelling**
  1. Scenario's
  2. Verkeersvoorspelling
  3. **Strategie en conclusies**

Om een succesvolle luchthaven te worden heeft Groningen substantiële steun nodig voor marketingactiviteiten om nieuwe routes te openen en te ontwikkelen

- De strategische aanbevelingen zijn gebaseerd op drie **hoofdpijlers, namelijk hub-feederdiensten, lage kostenactiviteit en traditioneel vakantieharterverkeer**
- Ten eerste moet de lancering van **hub-feedervluchten** topprioriteit krijgen in het strategisch actieplan van de luchthaven. Frequenties en timing van de vluchten zijn cruciaal om optimaal gebruik te maken van de golven in de hub en om dit bedrijfsmodel met succes te exploiteren. Het algemene succes van de hub-feederaan sluiting zal een **comple mentair beleid en engagement van de regio en plaatselijke instellingen** vergen voor het gebruik van de luchthaven van GRQ in plaats van concurrerende luchthavens
- Ondanks een lage bevolkingsdichtheid heeft Groningen Airport Eelde toegang tot een relatief autonoom verzorgingsgebied met een totaal bevolkingsvolume van meer dan 2 miljoen op minder dan 60 minuten rijden. De totale connectiviteit van de regio zou enorm worden verbeterd door de luchthaven aan te sluiten op een hub
- In het verlengde daarvan moet aan bepaalde voorwaarden worden voldaan voor de geslaagde introductie van **lage kostendiensten** in Groningen Uit ervaring blijkt dat luchthavens aanzienlijke investeringen moeten doen om lagekostenmaatschappijen aan te trekken. Door lage luchthaven- en passagiersbelastingen aan te bieden en met efficiënte infrastructuur- en marketingcampagnes worden deze luchtvaartmaatschappijen gestimuleerd om diensten vanuit een luchthaven aan te bieden, die op haar beurt haar voordeel doet met het verkeer dat een bijkomende operator tweebrengt Ook in het geval van Groningen moet ervoor gezorgd worden dat er **voldoende geld en engagement beschikbaar is om de noodzakelijke raamvoorwaarden te scheppen voor lagekostendiensten**
- Uit de analyse van de huidige marktsituatie blijkt dat het luchthavenmanagement het maximum heeft gehaald uit zijn beperkte middelen Met bijkomende middelen zou er dus meer potentieel kunnen worden gecommercialiseerd

Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

- 97 -

Om een succesvolle luchthaven te worden heeft Groningen substantiële steun nodig voor marketingactiviteiten om nieuwe routes te openen en te ontwikkelen

- De opening van Lelystad Airport in 2018 zal leiden tot meer concurrentie in substantiële delen het verzorgingsgebied van Groningen, inclusief een neerwaartse ontwikkeling van vergoedingen die aan luchtvaartmaatschappijen zullen worden gerekend. Desondanks valt te verwachten dat Lelystad Airport de concurrentie zal aangaan met de luchthaven van Groningen, voornamelijk in het LKM-segment, waardoor het voor de luchthaven van Groningen moeilijk maar niet onmogelijk wordt om LKM-diensten aan te trekken, vooral in combinatie met het opzetten van diensten naar niet bediende citytripbestemmingen in Zuid- en Oost-Europa.
- **Daar de opening van Lelystad Airport medio 2018 wordt verwacht, is er snelle actie nodig om de kans die zich nu voordoet, te benutten.**
- Wat het **vakantieverkeer** betreft, moet de luchthaven van Groningen **de proactieve en frequente uitwisseling met de touroperators blijven stimuleren**, zoals ze in het verleden reeds heeft gedaan. Voor de ontwikkeling van de charterroutes is het essentieel nauwer in contact te staan met de meest invloedrijke operators, omdat dit volatiele marktsegment voortdurend veranderingen ondergaat.
- Inkomend toerisme laat onderbediend potentieel zien, waarvoor steun van alle relevante regionale stakeholders nodig is op het stuk van internationale marketing. Toch valt niet te verwachten dat het één van de voornaamste drijvende krachten achter de verkeersrevolutie op de luchthaven zal zijn.
- Tot slot is er, naast de inspanning in de ontwikkeling van nieuwe routes en de consolidatie van bestaande, noodzakelijk **het bewustzijn en de zichtbaarheid van de luchthaven in de regio te vergroten**. De promotie van de luchthaven bij zakenreizigers, instellingen, andere plaatselijke instanties en de algemene bevolking van de regio is cruciaal voor het succes ervan op lange termijn.

Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling



Lufthansa Consulting

- 98 -

### Glossarium van gebruikte afkortingen (in alfabetische volgorde)

- A3: Aegan luchtvaartmaatschappijen
- AB: Air Berlin
- ABZ: Luchthaven van Aberdeen
- AMS: Luchthaven van Amsterdam Schiphol
- ARN: Luchthaven van Stockholm-Arlanda
- AYT: Luchthaven van Antalya
- BM: BMI
- BRE: Luchthaven van Bremen
- BUD: Luchthaven van Boedapest
- CAGR: Compound annual growth rate (totaal jaarlijks groeipercentage)
- cca: circa
- CFU: Luchthaven van Corfu
- CPH: Luchthaven van Kopenhagen
- DE: Condor
- DE: Duitsland
- Best. : Bestemming
- DUS: Luchthaven van Düsseldorf
- EIN: Luchthaven van Eindhoven
- FR: Ryanair
- BBP: Bruto Binnenlands Product (BBP)
- GRO: Luchthaven van Girona-Costa Brava
- GRQ: Luchthaven van Groningen
- HV: Transavia
- INN: Luchthaven van Innsbruck
- KPI's: Key Performance Indicators
- LKM(en): Lagekostenmaatschappij(en)
- LEY: Lelystad Airport
- LIS: Luchthaven van Lissabon
- Mio. : Miljoen
- MST: Luchthaven van Maastricht
- MUC: Luchthaven van München
- NL: Nederland
- NRN: Luchthaven van Weeze
- NYC: New York City
- OTP: Luchthaven van Boekarest
- O&B: Oorsprong en bestemming
- Pax: Passagiers
- PMI: Luchthaven van Palma de Mallorca
- RTM: Rotterdam
- SFO: San Francisco
- STN: Luchthaven van Stansted
- SZG: Luchthaven van Salzburg
- U2: EasyJet
- VFR: Visiting Friends and Relatives (vrienden en familie bezoeken)
- W6: Wizzair
- XQ: Sun Express



## Contactpersonen

### **Dr. Andreas Kraus** Associate Partner Europe

Lufthansa Consulting GmbH  
Frankfurt Airport Center 1 (FAC 1)  
Building B, 7th Floor  
Hugo-Eckener-Ring

60546 Frankfurt/M.  
Duitsland

Tel.: +49 (0) 173 541 2438  
Fax: +49 (0) 69 696 20830

E-mail: [Andreas.Kraus@LHConsulting.com](mailto:Andreas.Kraus@LHConsulting.com)

[www.LHConsulting.com](http://www.LHConsulting.com)

### **Luis Cid-Fuentes** Senior Consultant projectmanager

Lufthansa Consulting GmbH  
Frankfurt Airport Center 1 (FAC 1)  
Building B, 7de verdieping  
Hugo-Eckener-Ring

60546 Frankfurt/M.  
Duitsland

Tel.: +49 (0) 221 826 81 05  
Fax: +49 (0) 151 589 405 21

E-mail: [Luis.Cid-Fuentes@LHConsulting.com](mailto:Luis.Cid-Fuentes@LHConsulting.com)

[www.LHConsulting.com](http://www.LHConsulting.com)



## **Strategische verkenning van de toekomst van Groningen Airport Eelde**

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en  
vervoersvoorspelling

Ingediend op 18 maart 2016

*Strategische verkenning van de toekomst van Groningen Airport Eelde*

1

## Bijlage 5 - GRQ NL Passagiersmarktanalyse - Samenvatting (Lufth...



### **Disclaimer**

Dit rapport werd opgesteld voor de publieke aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV:

**Provincie Drenthe** (formele vertegenwoordiger van de collectieve aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV)

Postbus 122  
9400 AC Assen  
Nederland

Lufthansa Consulting heeft een 'analyse van de markt voor passagiersluchtvaart' gemaakt op basis van een combinatie van deskresearch, een uitgebreide analyse van de beschikbare marktgegevens, jaren ervaring met marktanalyse-onderwerpen en een cross-check van ontwerpresultaten met relevante marktdeskundigen in een 'markttest' op 10 maart 2016.

### **Lufthansa Consulting GmbH**

FRA ZQ  
Frankfurt luchthaven Center 1  
Building B, 7 OG  
Hugo-Eckener-Ring  
60546 Frankfurt am Main  
Duitsland

Registratie:  
Plaatselijke rechtbank van  
Frankfurt  
Handelsregister HRB 101093

Algemeen directeur:  
Dr. Andreas Jahnke

## Bijlage 5 - GRQ NL Passagiersmarktanalyse - Samenvatting (Lufth...



### **inhoud**

<b>1.</b>	<b>Inleiding en methodologie</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Huidige marktomgeving</b> .....	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Verkeersanalyse</b> .....	<b>7</b>
3.1	Routes naar zomervakantiebestemmingen.....	7
3.2	Citytriproutes.....	8
3.3	Hub-feederroutes.....	9
3.4	Overige routes.....	11
<b>4.</b>	<b>Potentiële routeontwikkelingen</b> .....	<b>12</b>
<b>5.</b>	<b>Verkeersvoorspelling</b> .....	<b>13</b>
<b>6.</b>	<b>Strategische aanbeveling</b> .....	<b>15</b>

### 1. Inleiding en methodologie

In het kader van deze studie werd Lufthansa Consulting gevraagd om een analyse van de passagiers- en vervoersvoorspellingen te maken als input voor de strategische toekomstverkenning voor Groningen Airport Eelde. Dit document vat de voornaamste bevindingen van de opdracht samen en is alleen volledig in combinatie met het gedetailleerde eindverslag door Lufthansa Consulting.

Om het potentiële passagiersvolume voor elke markt te ramen, wordt een vijfstappenbenadering toegepast. Ten eerste wordt het totale theoretische verkeerspotentieel berekend op basis van een evaluatie van de neiging om op regionaal niveau te reizen. De kloof tussen het totale theoretische verkeerspotentieel en het verkeer dat reeds in Groningen wordt verwerkt, stemt overeen met de lekkage van verkeer naar andere luchthavens. Een evaluatie van de relatieve aantrekkelijkheid van concurrerende luchthavens op basis van het aantal bestemmingen, vluchten en reistijd over de weg maakt de verspreiding van het lekkageverkeer naar de concurrerende luchthavens mogelijk. In een laatste stap wordt het potentieel per O&B (oorsprong en bestemming) berekend als de som van het lekkageverkeer naar de specifieke in aanmerking genomen bestemming.

In het route-evaluatieproces worden zes key performance indicators gebruikt om de geschiktheid van een bepaalde bestemming te beoordelen:

- De recente verkeersontwikkeling naar en vanuit de concurrerende luchthavens moet een stabiel, of groeiend patroon laten zien tijdens de laatste zes jaar.
- Dit verkeer moet een kritieke massa bereiken zodat de kans groot is dat elke bijkomende exploitant voldoende vraag aantrekt voor een positieve en stabiele ontwikkeling van de route.
- De historische ontwikkeling via het succesvol betreden en verlaten van de markt maakt de duurzaamheid van maatschappij-activiteit naar de in aanmerking genomen bestemmingen duidelijk.
- Vanuit de aanbodzijde werd de mate van concurrentie van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen beoordeeld, waardoor we een conclusie konden trekken over de mate van concentratie van leveranciers.
- De typologie van de huidige luchtvaartmaatschappij die de route exploiteert,

## Bijlage 5 - GRQ NL Passagiersmarktanalyse - Samenvatting (Lufth...



zal ons ook in staat stellen haar aantrekkelijkheid voor de komst van lagekostenmaatschappijen in de toekomst te peilen.

- Ten slotte vormt de geschiktheid van de route die in aanmerking wordt genomen voor één van de mogelijke toekomstige luchtvaartmaatschappijen die actief zijn in Groningen, de meest cruciale beslissingsfactor.

### 2. Huidige marktomgeving

Het concurrentiële landschap van Groningen bestaat uit vier hoofdspelers in Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Maastricht, Eindhoven) en vier in Duitsland (Düsseldorf, Bremen, Munster, Weeze). De opening van Lelystad Airport zal de Nederlandse binnenlandse concurrentie in de marktsegmenten van lagekostenmaatschappijen en deels chartermaatschappijen vergroten. Terwijl de luchthaven van Groningen qua omvang en draagwijdte vergelijkbaar is met die van Maastricht, hinkt ze achterop bij de andere concurrenten die een grotere portefeuille van luchtvaartmaatschappijen en routes bieden.

Om het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde te bepalen, werd de reistijd met de auto van elk COROP-gebied in Nederland naar de luchthaven bepaald. De gemiddelde reistijd van alle gemeenten binnen een COROP-gebied werd berekend om deze afstand te identificeren. Zo werden tien COROP-gebieden, die gelegen zijn op minder dan 60 minuten rijden vanuit Groningen, geïdentificeerd als het primaire verzorgingsgebied. Potentiële passagiers van Overig Groningen en Noord-Drenthe kunnen de luchthaven zelfs binnen 30 minuten bereiken. Binnen 45 minuten rijden kunnen inwoners van Delfzijl en omgeving, Overig Groningen, Zuidoost-Friesland, Zuidoost-Drenthe en Zuidwest-Drenthe naar Groningen pendelen. Noord-Friesland, Zuidwest-Friesland en Noord-Overijssel liggen op minder dan 60 minuten rijden van Groningen.

Dat zijn in totaal meer dan 2 miljoen mensen met een BBP per hoofd van de bevolking van EUR 36,938 die in het primaire verzorgingsgebied van Groningen wonen. Uit een vergelijkbare analyse van de concurrenten blijkt dat geen enkele andere luchthaven een overlappend primair verzorgingsgebied heeft. Hoewel er twee secundaire verzorgingsgebieden (tot 120 minuten rijden) zowel ten westen als ten oosten van het primaire verzorgingsgebied kunnen worden gedefinieerd (tot 120 minuten rijden), zowel ten westen als ten oosten van het primaire verzorgingsgebied, valt het oostelijke secundaire verzorgingsgebied binnen Duits grondgebied. Er werd een conservatieve benadering toegepast gezien het sterke culturele marktgedrag van de Duitse markt om nationale maatschappijen en luchthavens te gebruiken. Dit gebied wordt dan ook niet beschouwd als een potentiële bron van verkeer voor de luchthaven van Groningen. Het westelijke secundaire verzorgingsgebied gaat rechtstreeks de concurrentie aan met het primaire verzorgingsgebied van Amsterdam en het toekomstige verzorgingsgebied van Lelystad, waardoor het niet waarschijnlijk is dat er grotere volumes vanuit deze gebieden naar de luchthaven van Groningen zullen sijpelen.

De opening van Lelystad Airport in 2018 betekent dat een concurrent ongeveer 38% van het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde zal betreden, wat potentiële gevolgen voor de luchthaven van Groningen met zich meebrengt, zoals meer concurrentie voor de aantrekking van lagekostenmaatschappijen, minder charterverkeer op basis van een terugtrekking van tussenlandingen en een algemene verschuiving van het charterverkeer, waarbij dit laatste mogelijk gecompenseerd wordt door andere luchtvaartmaatschappijen. Er wordt van uit gegaan dat het hub-feederverkeer onaangetast blijft, omdat Lelystad Airport zich er niet op toespitst.

Bijna zes procent van de bevolking van het verzorgingsgebied van Groningen is niet van Nederlandse afkomst, wat potentieel creëert voor etnisch verkeer. De luchthaven biedt reeds geplande diensten naar Gdansk (Polen) en Londen (Verenigd Koninkrijk). Dat zijn succesvolle routes door onder andere het etnisch verkeer. Naast de bevolking met Poolse en Britse wortels en met uitzondering van verre landen en kleinere minderheden, zijn er ook mensen van Duitse, Turkse en Marokkaanse afkomst. Alle bovenstaande bevindingen zijn gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

### **3. Verkeersanalyse**

#### **3.1 Routes naar zomervakantiebestemmingen**

Routes naar zomervakantiebestemmingen nemen het leeuwendeel van het huidige verkeer in Groningen voor hun rekening. Zij worden gekenmerkt door een uitgesproken seizoensgebonden patroon met vraag- en toevoerpieken in de zomermaanden en beperkt of geen verkeer in de winter. Momenteel worden vluchten naar deze bestemmingen voornamelijk aangeboden via touroperators en geëxploiteerd door traditionele vakantiechartermaatschappijen. Typische bestaande routes vanuit Groningen zijn onder andere de Griekse eilanden, de Canarische eilanden en de Balearen en ook het Iberisch schiereiland.

Over het algemeen vertoont dit cluster een zeer stabiele ontwikkeling in termen van passagiersvolumes sinds 2010, met een totale toename van het verkeer naar en vanuit Groningen van ongeveer 10% gedurende de laatste zes jaar. Een vergelijkbare conclusie geldt voor de trend die op de concurrerende luchthavens kan worden waargenomen. Door groeipercentages van twee cijfers op jaarbasis is het aantal passagiers gestegen van 8,9 miljoen in 2010 naar 11,8 miljoen in



2015, zonder dat de concurrentie gedurende de desbetreffende periode de markt heeft verlaten.

Een screening op hoog niveau van het landschap van zomervakantiebestemmingen in Europa en Noord-Afrika leverde in totaal 99 luchthavens op met potentieel voor dit soort verkeer. Daarvan belandden er 32 op een shortlist om aan een nauwer onderzoek te worden onderworpen. Op het ogenblik van de studie wordt een aantal van deze routes aangeboden vanuit Groningen, onder andere Heraklion (Griekenland), Antalya (Turkije), Palma de Mallorca en Gran Canaria (Spanje). Deze bestemmingen laten sinds 2010 een stabiele ontwikkeling zien met potentieel voor verdere groei, wanneer we de volumes in Groningen vergelijken met die van de concurrentie.

In het kader van een expansie van de huidige rouportefeuille moeten twee punten ter sprake worden gebracht. Ten eerste werd een aantal populaire zomervakantiebestemmingen de afgelopen tijd zwaar getroffen door politieke onrust en instabiliteit, bijvoorbeeld Griekenland en Turkije, maar ook toeristische trekpleisters in Egypte (bijv. Sharm El Sheikh) en Tunesië (bijv. Djerba). Zij bieden een significant potentieel op middellange tot lange termijn en moeten dus opnieuw in overweging worden genomen zodra in deze regio's een politieke stabilisatie is bereikt.

Ten tweede komen uit de studie verscheidene bestemmingen naar voren die ideale opportuniteiten creëren voor de lancering van lagekostendiensten. Typische routes omvatten Spanje (Malaga, Alicante, Ibiza) en Italië (Catania, Bari), maar ook Marrakech, Malta en Split. In dit scenario zou een lagekostenmaatschappij Groningen kunnen verbinden vanuit sommige van haar standplaatsen. Als alternatief zou de luchtvaartmaatschappij Groningen kunnen kiezen als standplaats voor een vliegtuig, om deze steden twee of drie maal per week te bedienen en een relevant marktaandeel van de concurrentie af te snoepen.

### **3.2 Citytriproutes**

De citytripbestemmingen verwijzen naar Europese steden met culturele, historische en architecturale trekpleisters waar toeristen meestal naartoe reizen voor een weekend tot zelfs een week. Ze worden voornamelijk bediend door lagekostenmaatschappijen en hebben in de meeste gevallen enige seizoensgebondenheid met vraagpieken die over het algemeen worden waargenomen in de zomermaanden.

Het citytripsegment dat de afgelopen zes jaar sporadisch werd ontwikkeld op de luchthaven van Groningen werd gekenmerkt door Vueling en Ryanair die de markt verlieten tussen 2012 en 2014. Momenteel wordt alleen Londen Southend, dat in 2014 door Stobart werd gelanceerd, vanuit Groningen bediend. De concurrerende luchthavens zijn er daarentegen wel in geslaagd een gestaag groeiende vraag naar luchtverkeer aan te trekken, wat een potentieel aantoonde voor verdere groei voor de luchthaven van Groningen in dit marktsegment.

Binnen de route-evaluatie en de kwalitatieve beoordeling werden 36 luchthavens beschouwd als potentiële bestemmingen om vanuit Groningen te bedienen. 28 daarvan werden vooraf geselecteerd voor een grondige analyse.

De slotaanbeveling van Lufthansa Consulting richt zich op acht potentiële routes die drie ontwikkelingsscenario's van Groningen Airport Eelde vormen. Elk scenario stemt overeen met een specifieke strategie voor de ontplooiing van lagekostenmaatschappijen.

- Praag, Lissabon, Berlijn en Porto werden geïdentificeerd als een goede zet mocht Ryanair zijn diensten in Groningen hervatten.
- Boedapest en Boekarest stroken met de Oost-Europese regionale standplaatsen van Wizzair en passen bij de strategie van de luchtvaartmaatschappij om haar diensten richting Nederland te versterken.
- De steden Barcelona en Rome vertegenwoordigen sterke standplaatsen in het netwerk van Vueling en de lancering van deze diensten strookt met de recente expansiestrategie van de luchtvaartmaatschappij richting Nederland. Ze streeft er immers naar rechtstreekse concurrentie met Ryanair te vermijden in haar strategische keuze van nieuwe bestemmingen.

### 3.3 Hub-feederroutes

De studie benadrukt ook het belang van een hub-feederroute vanuit Groningen. Om een stabiele groei te stimuleren is het cruciaal een grote netwerkmaatschappij (of één van haar dochterondernemingen met een online-overeenkomst) ervan te overtuigen feedervluchten vanuit Groningen naar de respectieve hubluchthaven te lanceren. Dit zou leiden tot een significante stijging van mogelijke aansluitingen voor passagiers die hun reis beginnen in Groningen en een aanbod van langeafstandsdiensten naar bijv. Noord-Amerika of het Verre Oosten. De route-evaluatie van een hub-feederaansluiting vanuit Groningen

overweegt dan ook point-to-pointverkeer op de vlucht, inclusief alle netwerkeffecten in de hubluchthaven evenals potentiële vervolgaansluitingen in Groningen.

Over het algemeen wordt een hub feeder gekenmerkt door een hoog aantal frequenties. Daar het cruciaal is optimaal gebruik te maken van de uitgaande golven op de luchthaven van aansluiting moet de timing van de vluchten zorgvuldig worden bepaald. Gewoonlijk laat de bankstructuur van een grote hubluchthaven significant potentieel voor heenvluchten in de ochtenduren en in de vooravond zien, soms aangevuld met verdere golven na de middag. Door rekening te houden met de minimale aansluitingstijd op de respectieve luchthaven kan een schema worden ontwikkeld dat het aantal hits in de hub maximaliseert, waardoor het grootst mogelijke netwerkeffect wordt gegenereerd om het optimale dienstniveau aan te bieden.

Volgens de studie wordt aangeraden zich voornamelijk te richten op hub-feeder vluchten van Groningen Airport Eelde naar Kopenhagen. Onderhandelingen met de desbetreffende maatschappijen zijn reeds aan de gang en er is een interline-overeenkomst met SAS ondertekend. De luchthaven van de Deense hoofdstad biedt een brede waaier aan bestemmingen in Europa, Noord-Afrika, het Midden-Oosten, Noord-Amerika en Zuid-Oost-Azië. Naast de hub in Kopenhagen exploiteert SAS aansluitende vluchten vanuit Stockholm en Oslo. Daar al deze steden niet alleen heel wat transferpassagiers genereren, maar ook een aanzienlijke plaatselijke point-to-pointvraag, moeten ze grondig worden beoordeeld als bijkomende strategische opties in de toekomst.

Naast Kopenhagen werden er enkele alternatieven geïdentificeerd. Zo biedt Turkish Airlines een interessante optie door zijn huidige snelle expansie met vluchten vanuit zijn hub in Istanbul naar Rotterdam, Amsterdam en 14 bestemmingen in Duitsland. Naast de extensieve plaatselijke vraag biedt Turkish Airlines het grootste netwerk wereldwijd, en verbindt het Istanbul met een ongeëvenaard aantal landen over heel de wereld. Op vergelijkbare wijze kan een hub-feederdienst naar de hub van Lufthansa in München gunstig zijn voor Groningen. Gesprekken die enkele jaren geleden werden begonnen, leverden echter niet het gewenste resultaat op. Lufthansa lanceerde diensten naar Rotterdam in 2013.

### 3.4 Overige routes

Bestemmingen die worden geclusterd als “overige” wijzen naar markten zonder duidelijk overheersend vraagkenmerk maar eerder een combinatie van meerdere doelen van reizen met vaak een opmerkelijk aandeel van etnisch verkeer.

De luchthaven van Groningen heeft onlangs diensten in dit marktcluster geïntroduceerd via de activiteit van Wizzair naar Gdansk in 2014 die sindsdien sterke prestaties heeft neergezet. Het verkeer op de concurrerende luchthavens is de afgelopen zes jaar gestaag toegenomen, wat duidt op potentieel voor verdere ontwikkeling. Deze markten hebben in de meeste gevallen een matig niveau van concurrentie.

Voor de route-evaluatie en de kwalitatieve beoordeling van potentiële nieuwe routes om vanuit Groningen te bedienen, werden er 85 luchthavens geïdentificeerd, waarvan er zeven vooraf werden geselecteerd voor een grondige analyse. De resterende 76 luchthavens hadden een totaal verkeersvolume afkomstig van de concurrentie van minder dan 200.000 passagiers in 2015 en werden daarom als onvoldoende beschouwd om potentieel te vertegenwoordigen voor de komst van een nieuwe operator.

De slotaanbeveling van Lufthansa Consulting omvat vier potentiële routes, waarvan er twee worden geëvalueerd als mogelijke vervangopties voor de huidige activiteit naar Gdansk.

- Overeenkomstig zijn expansiestrategie naar Nederland zou Wizzair kunnen overwegen Belgrado en Riga aan te sluiten op een tweede Nederlandse luchthaven en op die manier zijn bestemmingsportefeuille van zijn Oost-Europese regionale standplaatsen uit te breiden.
- Verder zouden Katowice of Warschau in Polen een goed alternatief kunnen vormen voor de activiteit van Wizzair naar Gdansk in geval er in de toekomst een dalende vraag op de route wordt waargenomen. Deze bestemmingen laten meer stabiliteit en potentieel zien in hun laatste verkeersontwikkelingen.

#### 4. Potentiële routeontwikkelingen

Verder bouwend op de bevindingen van de vorige analyses worden er drie afzonderlijke routeontwikkelingen in aanmerking genomen. Deze scenario's worden zo ontworpen dat ze de individuele bedreigingen en opportuniteiten weerspiegelen waarmee Groningen te maken krijgt. Specifiek één ontwikkeling is toegespitst op de totstandbrenging van een hub-feederdienst, terwijl de anderen een potentiële komst van een lagekostenmaatschappij adresseren of alleen de nadruk leggen op traditionele charterroutes. In de volgende stap worden deze verschillende ontwikkelingen gebruikt als basis voor de verkeersvoorspellingsscenario's die een idee geven van de ontwikkeling van de passagiersvolumes in Groningen voor elk van bovengenoemde gevallen op middellange termijn.

De voornaamste onderliggende veronderstelling van **de eerste routeontwikkeling is de totstandbrenging van een hub-feederdienst** naar Kopenhagen. Door Groningen te gebruiken als een spaak van het netwerk wordt een significante hoeveelheid vraag gecreëerd, zowel door plaatselijke passagiers als door passagiers met een aansluiting. Verder wordt ervan uitgegaan dat alle andere routeclusters onveranderd blijven. Dat betekent dat geen enkele lagekostenmaatschappij diensten zal starten naar of vanuit Groningen en dat het vakantiechartersegment geen routes zal verliezen of winnen. Deze onaangeroerde routes zullen echter op natuurlijke wijze groeien door de ontwikkeling van sociaaleconomische indicatoren zoals bevolkingsgroei en evolutie van het BBP. De vraag naar de feedervluchten naar Kopenhagen, waarvan wordt verondersteld dat ze gelanceerd worden in 2017, zal toenemen over een periode van twee jaar en zijn volledige potentieel bereiken in 2019. Dit verkeer zal onaangetast blijven door de potentiële opening van de luchthaven van Lelystad medio 2018 omdat niet verwacht wordt dat LEY zal concurreren in het hub-feedersegment.

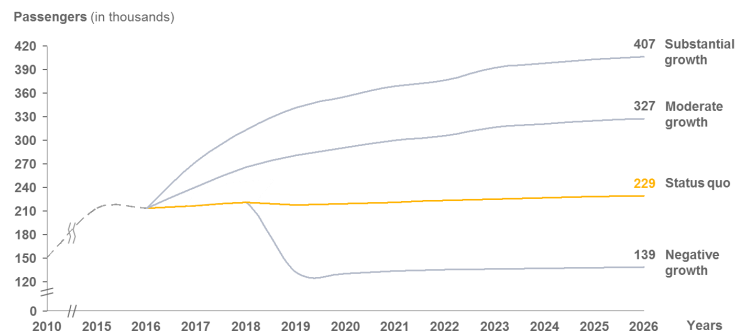
De **tweede routeontwikkeling voorziet komst van een lagekostenmaatschappij** naar Groningen, waarbij een aantal bijkomende bestemmingen worden gelanceerd. Door de markt zwaar te stimuleren, genereert de nieuwkomer een aanzienlijke hoeveelheid vraag, die zonder deze luchtvaartmaatschappij niet zou bestaan. Terwijl rekening wordt gehouden met dezelfde groei wordt er niet uitgegaan van hub-feederdiensten en van een expliciete expansie van de charteractiviteit. De opening van Lelystad zal echter een zware impact hebben op de activiteit van deze maatschappij in Groningen,

omdat lage ticketprijzen en verdere stimulansen de exploitant ertoe zou kunnen aanzetten om in plaats daarvan naar Lelystad te verhuizen.

Ten derde **legt het derde type van routeontwikkeling de nadruk op de exploitatie van traditionele charterroutes**. Uitgaande van de veronderstelling dat Transavia enkele routes in Groningen zal schrappen, zouden de leegtes die daardoor ontstaan, worden opgevuld door andere exploitanten zoals TUIfly. Touroperators zouden bestaande routes verplaatsen naar andere luchtvaartmaatschappijen en daardoor zal er geen nadruk liggen op het uitbreiden van de huidige bestemmingsportefeuille. Dit leidt tot een stagnerende vraag.

### 5. Verkeersvoorspelling

De verkeersvoorspelling omvat een korte- tot middellangetermijnprognose voor de periode tot 2026. De verkeersvoorspelling op korte tot middellange termijn wordt rechtstreeks geëvalueerd op basis van de verschillende mogelijke routeontwikkelingen en het voorspelde effect van het operationeel worden van de luchthaven van Lelystad. In een eerste stap wordt een bottom-upbenadering toegepast om de passagiersvoorspelling volgens elk scenario te creëren. Om dat te doen, worden alle routes in een specifiek scenario en hun respectieve verkeersvolumes opgesomd. Daarbij wordt rekening gehouden met de marktgrootheid, de lanceringsdatum en een opvoerfactor om het volledige potentieel in het derde jaar te bereiken. Het effect van het operationeel worden van de luchthaven van Lelystad wordt in aanmerking genomen met verscheidene verwachte effecten, afhankelijk van de scenario's:



- **Negatieve groei:** De voornaamste hypothesen zijn dat er door de luchthaven of haar aandeelhouders **geen bijkomende inspanningen** zullen worden geleverd voor de ontwikkeling van nieuwe routes en dat de **concurrentie van Lelystad** concreet vorm krijgt door een daling van alle gewone routes en verscheidene charterbestemmingen. Deze veronderstellingen leiden niet tot een potentieel voor groei bij de lagekostenmaatschappijen, noch tot de implementatie van hubconnectiviteit. Het zou ook de verschuiving betekenen van enkele charterroutes naar de concurrerende luchthavens. Dit zal leiden tot een daling van het verkeer met ongeveer 40% van het huidige volume. Toch zal er nog steeds een minimaal volume aan verkeer op de luchthaven overblijven
- **Status-quoscenario:** Net als in het vorige scenario worden er **geen bijkomende inspanningen** geleverd voor routeontwikkeling. Verwacht wordt dat de concurrentie van Lelystad voornamelijk toegespitst zal zijn op de lagekostenmarkt. Het risico dat Transavia een gedeelte van zijn activiteiten verplaatst naar Lelystad is zeer groot. Toch wordt verwacht dat andere luchtvaartmaatschappijen zoals TUIfly en Corendon de leemte zullen opvullen die Transavia achterlaat. Dat is nu reeds te zien. Toch zal het aantal aangeboden bestemmingen niet worden uitgebreid. Daardoor zal het volume van het luchthavenverkeer bijna onveranderd blijven.
- **Matig groeiscenario:** Bijkomende investeringsinspanningen in de routeontwikkeling zullen concreet vorm krijgen met de implementatie van een **hub-feederaansluiting of van een lagekostenmaatschappij** die haar operatie op de luchthaven uitbreidt. In geval van een uitbreiding van de lagekostenactiviteit in GRQ wordt rekening gehouden met het Lelystad-effect. Voor de lagekostenroutes is de dreiging immers veel groter, daar van de luchthaven van Lelystad wordt verwacht dat ze dient als basis voor de lagekostenactiviteit en rechtstreeks de concurrentie zal aangaan met Groningen.
- **Substantieel groeiscenario:** In dit geval worden aanzienlijke inspanningen geleverd voor de ontwikkeling van routes. Dit scenario wordt ondersteund door de hypothese dat de luchthaven de volledige steun van haar aandeelhouders, de regio en andere plaatselijke entiteiten zal hebben. In dit geval zou de luchthaven de hub-feederaansluiting kunnen lanceren en één lagekostenmaatschappij kunnen aantrekken om verscheidene routes te lanceren. Verwacht wordt dat het effect van Lelystad een gedeeltelijk effect zal hebben en alleen op specifieke routes een echte impact zal hebben,



afhankelijk van de LKM die in GRQ actief zullen zijn. Los van welke LKM actief zullen zijn in GRQ t.o.v. LEY, moet er een echt incentiveprogramma worden uitgewerkt om dit verkeer te behouden.

Voor de verkeersvoorspelling op lange termijn werd een wiskundige benadering op hoog niveau gebruikt om het verkeersevolutie na 2026 te voorspellen op basis van de evolutie van bevolking en BBP in Nederland.

Lufthansa Consulting is van mening dat als er voldoende middelen worden uitgetrokken voor de routeontwikkeling van de luchthaven, de meest plausibele evolutie van de verkeersvolumes van GRQ zal overeenstemmen met het matige groeiscenario.

Zonder veranderingen in inspanningen voor de routeontwikkeling zullen de voorspelde volumes rond het status-quo scenario zitten, met neiging naar het negatieve groeiscenario.

### 6. Strategische aanbeveling

Samengevat blijkt uit de voorliggende studie dat er een aantal strategische opties zijn voor de toekomst van Groningen Airport Eelde. Deze strategische aanbevelingen zijn gebaseerd op drie hoofdpijlers, namelijk hub-feederdiensten, lagekostenactiviteit en traditioneel vakantiecharterverkeer. Elk verkeerstype heeft zijn eigen specifieke kenmerken en vergt een bepaalde reeks volgende stappen om een geslaagde implementatie van de diensten te verzekeren.

Ten eerste moet de lancering van **hub-feedervluchten topprioriteit krijgen** in het strategisch actieplan van de luchthaven. Zoals eerder gezegd, zijn frequenties en timing van de vluchten cruciaal om optimaal gebruik te maken van de golven in de hub en om dit bedrijfsmodel met succes te exploiteren. Operationele overwegingen zijn echter niet de enige succesfactor. Daar een groot deel van de doelgroep van hub feeders bestaat uit zakenreizigers die op zoek zijn naar langeafstands aansluitingen, moet rekening worden gehouden met commerciële aspecten.

Concreet betekent dit dat een trouwe Flying Blue-deelnemer, die altijd vervoer over land naar Amsterdam zou nemen om een ononderbroken intercontinentale vlucht te nemen, waarschijnlijk zeer weigerachtig zal staan tegenover een verandering van dit reisgedrag. Dat is niet alleen het gevolg van gewoonte en luchthavenvoorzieningen in Amsterdam, maar ook van het



klantenbindingsprogramma bij Air France/KLM. De aansluiting van SAS via Kopenhagen zou een verandering betekenen naar Star Alliance en het frequent-flyerprogramma EuroBonus. Om een trouwe klant te doen overschakelen naar een ander programma zal een strikt bevorderend reisbeleid voor bedrijven in de regio Groningen nodig zijn, dat bepaalt dat vervoer vanuit Groningen altijd de voorkeursoptie moet zijn als het beschikbaar is. Het algemene succes van de hub-feederaansluiting zal dan ook een complementair beleid en engagement van de regio en plaatselijke instellingen vergen voor het gebruik van Groningen Airport Eelde omtrent de aansluiting via concurrerende luchthavens.

In het verlengde daarvan moet aan bepaalde voorwaarden worden voldaan voor de geslaagde introductie van **lagekostendiensten** in Groningen. Uit ervaring blijkt dat luchthavens aanzienlijke investeringen moeten doen om lagekostenmaatschappijen aan te trekken. Door lage luchthaven- en passagiersbelastingen aan te bieden en met efficiënte infrastructuur- en marketingcampagnes worden deze luchtvaartmaatschappijen gestimuleerd om diensten vanaf een luchthaven aan te bieden, die op haar beurt haar voordeel doet met het verkeer dat een bijkomende operator teweegbrengt. Een jaarlijks marketingbudget van € 500.000 per route wordt daarvoor aanbevolen. Ook in het geval van Groningen moet ervoor gezorgd worden dat er voldoende geld en engagement beschikbaar is om de noodzakelijke raamvoorwaarden te scheppen voor lagekostendiensten, zoals voor incentives en garanties van risicodekking.

Tot slot moet de luchthaven van Groningen de proactieve en frequente uitwisseling met de touroperators blijven stimuleren, zoals ze in het verleden reeds heeft gedaan. Voor de ontwikkeling van de charterroutes is het essentieel nauwer in contact te staan met de meest invloedrijke exploitanten, omdat dit volatiele marktsegment voortdurend veranderingen ondergaat.



# Analyse businessmodel en exploitatiescenario's

In het kader van de Strategische Verkenning Toekomst  
Groningen Airport Eelde



In opdracht van Provincie Drenthe,  
Provincie Groningen, Gemeente Assen,  
Gemeente Groningen, Gemeente Tynaarlo.

22 augustus 2016

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

### Inhoud

Samenvatting 3

1. Inleiding 12
2. Vraagstelling en uitgangspunten 14
3. Het huidige business model 16
4. Benchmark 25
5. Toekomstige mogelijkheden en ontwikkelingen in het business model 33
6. Doorrekenen verkeersscenario's voor de exploitatie 43
7. Conclusies 49
8. Verklarende woordenlijst 50
9. Geraadpleegde bronnen 52

Bijlage 1: Exploitatie GAE NV 2012-2015 54

### Samenvatting

#### *Inleiding*

De aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV – GAE NV (de provincies Drenthe, Groningen en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo) hebben het initiatief genomen voor een Strategische Verkenning naar de toekomst van de luchthaven.

Aanleiding is de afnemende liquiditeitspositie van de vennootschap als gevolg van het aanhoudende jaarlijkse exploitatietekort van de luchthaven. Dit tekort lag de afgelopen jaren rond de EUR 1,0 mln. per jaar. Op basis van de groei prognoses van het passagiersverkeer is voor de nabije toekomst geen verbetering te voorzien, aangezien de inkomsten, voor het grootste deel luchthavengelden, in de markt onder druk staan. Bijvoorbeeld als gevolg van de ontwikkeling van Lelystad Airport. Verlanging van de luchthaventarieven, naar een meer marktconform niveau, is nodig om vluchten en daarmee passagiers vast te houden en nieuwe vluchten en bestemmingen te ontwikkelen en luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.

De Raad van Commissarissen van GAE NV heeft een ondergrens vastgesteld voor de liquiditeitspositie van de luchthaven. Dit betreft het minimumniveau aan liquide middelen dat nodig is om aan de verplichtingen op korte termijn te kunnen voldoen. Indien de gerealiseerde en ingeschatte resultaten van 2015 en 2016 ook in de komende jaren worden gecontinueerd dan wordt in 2017 deze ondergrens bereikt. Er is dus weinig ruimte voor GAE NV om met de marktontwikkelingen mee te gaan. Ook ontbreekt de financiële ruimte voor investeringen. Op korte termijn zijn investeringen nodig op de luchthaven, voornamelijk in de huisvesting van de brandweer en de uitbreiding en verbetering van de terminal. Deze laatste voldoet niet aan de internationale standaarden.

GAE NV wordt door de regionale overheden 'op afstand' bestuurd vanuit een actieve aandeelhoudersrol. Het dagelijks bestuur is in handen van het management van GAE NV. Toezicht wordt gehouden door de Raad van Commissarissen. Gebleken is dat de sturing vooral gericht is geweest op het beperken van het operationele verlies en dat het bestuursmodel weinig mogelijkheden biedt om het management c.q. de exploitant prikkels te geven om het bedrijfseconomisch en maatschappelijk rendement van de luchthaveninfrastructuur te vergroten.

#### *Beleidsalternatieven*

Als onderdeel van de Strategische Verkenning Toekomst Groningen Airport Eelde is in dit onderzoek het business model van GAE NV geanalyseerd en zijn drie beleidsalternatieven voor de aandeelhouders ontwikkeld. De eerste is het *afbouwen* van de activiteiten op de luchthaven, waarbij de huidige naamloze vennootschap wordt opgeheven en het passagiers- en lesverkeer verdwijnt. Het tweede beleidsalternatief is *continueren*. Hierbij worden de investeringen in de luchthaven tot een minimum beperkt. Het management krijgt hierbij de opdracht de exploitatietekorten te beper-

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

ken door in te zetten op het behoud van het huidige niveau aan dienstverlening op de luchthaven. Hierdoor blijft de luchthaven structureel verliesgevend en is een jaarlijkse kapitaalinjectie nodig om de toekomstige exploitatietekorten af te dekken. Het derde beleidsalternatief betreft *investeren*. In dit alternatief wordt geïnvesteerd in de groei van het passagiersvervoer door het verlagen van de luchthaventarieven, te investeren in de kwaliteit van de luchthaveninfrastructuur (huisvesting brandweer, verbetering passagiersterminal) en het opzetten van een Foreign Visitors Fund. Een belangrijk element in deze beleids optie is het buiten de exploitatie financieren van de Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB), zoals security en brandweer. Hierdoor is GAE NV in staat bij groei van het passagiersvolume om winst te maken en een liquiditeitspositie op te bouwen waarmee de operationele kosten en investeringen voor langere tijd gedekt worden. Daarbij wordt geadviseerd de exploitatie en het beheer en de ontwikkeling van de infrastructuur te splitsen en in separate juridische entiteiten onder te brengen.

In het onderzoek worden dus de drie beleidsvarianten *afbouwen*, *continueren* en *investeren* met elkaar vergeleken. Daarbij zijn drie onderdelen van het business model aan de orde: het servicemodel, het exploitatiemodel en het bestuursmodel.

*Het servicemodel: marktontwikkeling en scenario's*

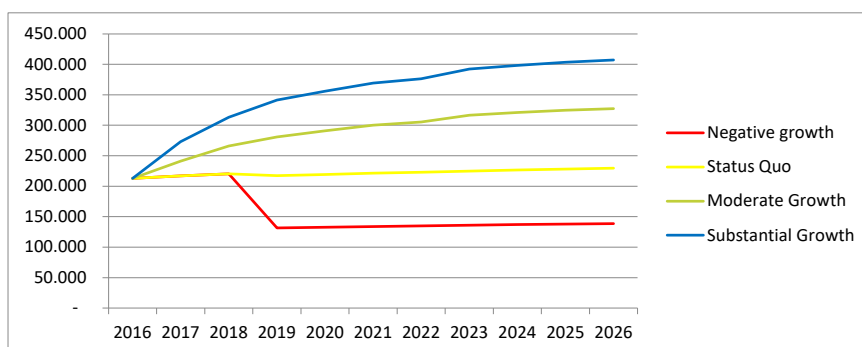
Een belangrijke oorzaak van het huidige exploitatietekort van GAE NV ligt aan de opbrengstenkant. De luchthaven richt zich binnen haar servicemodel op drie marktsegmenten: lijndiensten (geregelde vluchten), charters (ongeregelde vlucht) en general aviation (lesvluchten en andere vormen van kleine luchtvaart zoals recreatieve vluchten en helikoptervluchten). Veruit het grootste deel van de opbrengsten is gerelateerd aan de eerste twee segmenten. Het afgelopen decennium is het aantal chartervluchten stabiel gebleven, het aantal lijndiensten is gestegen en het aantal lesvluchten is gedaald. De passagiersaantallen zijn sinds de aankondiging van de baanverlenging in 2012 en de realisatie in 2013 gestegen. Echter, de groei heeft niet doorgezet.

In opdracht van de aandeelhouders van GAE NV heeft Lufthansa Consulting vier toekomstige verkeersscenario's voor Groningen Airport Eelde ontwikkeld, waarbij voorspellingen worden gedaan over toekomstige aantallen te verwachten passagiers en vliegtuigbewegingen op Groningen Airport Eelde. De scenario's zijn gebaseerd op verschillen in de ontwikkeling van het routenetwerk van Groningen Airport Eelde. Wat betreft lijndiensten gaat het om het ontwikkelen van verbindingen met een hub (Kopenhagen, München) en het aantrekken van low cost diensten. Het chartersegment is daarbij veelal de constante factor met uitzondering van het scenario van negatieve groei. Er zijn vier scenario's uitgewerkt:

1. *Negative Growth (daling in alle segmenten, ongeveer 150.000 passagiersbewegingen)*
2. *Status Quo (voortzetten huidige situatie, ongeveer 200.000 passagiersbewegingen per jaar)*
3. *Moderate Growth (gematigde groei naar 300.000 passagiersbewegingen)*
4. *Strong Growth (sterke groei naar 400.000 passagiersbewegingen)*

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Lufthansa Consulting merkt bij de twee groeiscenario's op, dat de luchthaven staat voor aanzienlijke financiële inspanningen om die groei te realiseren. Deze inspanningen liggen op het vlak van lagere luchthaventarieven, het realiseren van een goede infrastructuur en financiële ondersteuning van (marketingcampagnes voor) nieuwe routes.



Figuur 1: prognose ontwikkeling passagiersbewegingen GAE 2016-2026 (Bron: Lufthansa Consulting)

### Het exploitatiemodel: kosten en opbrengsten

Belangrijk voor het realiseren van passagiersgroei is de prijs en kwaliteit van het aanbod. De prijs van een luchthaven voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers komt tot uitdrukking in de kosten van een "bezoek" aan de luchthaven, de zogenaamde visit costs. Deze visit costs bestaan uit de luchthaventarieven die in rekening worden gebracht voor landingen en afhandeling van passagiers en vliegtuigen.

Door middel van een benchmarkanalyse is Groningen Airport Eelde vergeleken met vijf andere luchthavens: Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport, Oostende-Brugge, Bremen en Flughafen Münster Osnabrück. Daarnaast is Lelystad Airport als toekomstige concurrent meegenomen. Uit de benchmark komt naar voren dat de visit costs op Groningen Airport Eelde in vergelijking met bijvoorbeeld Bremen en Eindhoven twee keer hoger liggen. Groningen Airport Eelde is dus relatief duur voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers.

In het exploitatiemodel van GAE NV zijn de opbrengsten voor 70-75% variabel (luchthaventarieven) en zijn dus afhankelijk van het verkeersvolume, waarbij het passagiersverkeer de belangrijkste driver vormt. De kosten daarentegen liggen voor bijna 90% vast, waarbij 75% van de kosten zijn aan te merken als personeelskosten. De kosten van GAE NV zijn voor het gekozen business model vergelijkbaar met die op andere luchthavens en komen voor een groot deel voort uit de regelgeving met betrekking tot beveiliging (security) en veiligheid (brandweer). Dit biedt beperkt ruimte deze kosten te verlagen of te flexibiliseren.

Het aandeel van de niet-luchtvaart gebonden inkomsten in het exploitatiemodel is beperkt gezien de omvang van de luchthaven. Ook wanneer het management in

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

staat zou zijn deze categorie inkomsten te vergroten, zal het effect daarvan op het terugdringen van het exploitatietekort beperkt zijn.

### *Het bestuursmodel: verantwoordelijkheid en sturing*

In het huidige bestuursmodel staan de aandeelhouders op afstand waarbij zij uitsluitend kunnen sturen binnen de kaders van het vennootschapsrecht. De Raad van Commissarissen en directie bepalen de strategie van de luchthaven en voeren deze uit. De huidige strategie is beschreven in het Strategisch Plan 'Werelden Verbinden' uit 2013.

Op een aantal luchthavens in West-Europa is er een ander bestuursmodel gekozen. De verantwoordelijkheid voor de exploitatie wordt ondergebracht bij een luchthavenexploitatie maatschappij (LEM), de kosten voor beheer en ontwikkeling van de infrastructuur in een luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM). In een aantal gevallen (Antwerpen, Oostende-Brugge, Maastricht Aachen Airport) is de exploitatie (LEM) aan een commerciële partij uitbesteed via aanbesteding. Door de exploitatie en het beheer van de infrastructuur te splitsen, worden de verantwoordelijkheden duidelijker en kan de LEM zich helemaal richten op de exploitatie van de luchthaveninfrastructuur en het bedrijfsmatige en maatschappelijke rendement daarvan.

De beleidsoptie *investeren* gaat uit van een splitsing van de exploitatie en het beheer/ontwikkeling van de infrastructuur, waarbij de NEDAB-kosten buiten de exploitatie worden gehouden. Hiervoor wordt gekozen om twee redenen. Ten eerste stelt het de exploitant in staat om in de beide groeiscenario's van Lufthansa Consulting de komende 10 jaar een positief resultaat te realiseren en daarmee een cumulatieve toename van de operationele liquiditeit. Het exploitatieresultaat is zodanig dat daaruit de operationele kosten en investeringen gedekt kunnen worden. Ten tweede kan de exploitant de visit costs verlagen omdat een deel van de vaste kosten van GAE NV niet langer uit de opbrengsten gedekt hoeft te worden. Daarmee worden deze kosten niet geheel doorberekend aan luchtvaartmaatschappijen en passagiers, waardoor het mogelijk wordt om de visit costs concurrerend te maken en als gevolg daarvan groei van het passagiersverkeer aan te jagen. Een wijziging van het bestuursmodel, waarbij gekozen wordt voor een LEM-LOM model, ondersteunt deze ontwikkeling.

De reductie van de visit costs is noodzakelijk om luchtvaartmaatschappijen in alle segmenten (lijndiensten, charters) vast te houden en aan te trekken. Door de groei van passagiersaantallen zullen de inkomsten van parkeervoorzieningen en concessies op de luchthaven (bijv. restaurant) stijgen.

### *Simulatie – uitgangspunten*

Om de besluitvorming rond de toekomstige beleidsopties (afbouwen, continueren, investeren) van GAE NV te ondersteunen, is een rekenmodel ontwikkeld waarmee de financiële resultaten van beleidsvarianten en scenario's voor de komende 10 jaar kunnen worden vergeleken. Het model is gebouwd op basis van de financiële cijfers van GAE NV in de periode 2013-2015.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Als eerste is de optie *afbouwen* geanalyseerd. In deze optie wordt de luchthaven teruggebracht tot een general aviation luchthaven zonder lijnvluchten, charters en lesvluchten. Luchtverkeersleiding verdwijnt, de brandweer op de luchthaven verdwijnt en GAE NV zal worden opgeheven. Het onderhoud aan de start- en landingsbaan wordt afgekocht. Voor de resterende general aviation activiteiten is uitgegaan van een constant volume van 10.000 vluchten per jaar. Uitgaande van een minimumtarief uit de Airport Charges 2015 voor GAE NV, resulteert dit in EUR 72.500 aan opbrengsten per jaar. Kosten worden ingeschat voor 2 FTE (plus overhead) plus de kosten voor instandhouding, in totaal EUR 280.000 per jaar, resulterend in een jaarlijks tekort van rond EUR 200.000.

Voor de twee andere beleidsopties voor GAE NV, *continueren* en *investeren*, is een logische combinatie gemaakt met de verkeersscenario's van Lufthansa. Vanuit deze twee beleidsopties zijn er zes varianten ontstaan waarvoor de simulatie van de exploitatie is uitgevoerd.

Beleidsalternatief	Scenario
AFBOUWEN	Geen
CONTINUEREN	Negative Growth
	Status Quo
INVESTEREN	Negative Growth
	Status Quo
	Moderate Growth
	Strong Growth

Tabel 1: beleidsopties en scenario's

In de simulatie van de zes varianten is uitgegaan van de volgende aannames. Ten eerste worden in alle varianten de luchthaventarieven verlaagd naar een meer marktconform niveau om de visit costs op Groningen Airport Eelde concurrerend te maken met omliggende luchthavens. Zowel om de bestaande markt te behouden als om groei te kunnen realiseren, is deze verlaging nodig. In 2016 is deze noodzakelijke tariefaanpassing al ingezet door GAE NV.

Verlaging van de luchthaventarieven wordt gefaciliteerd als de NEDAB-kosten (deels) buiten de exploitatie van GAE NV gefinancierd worden in de beleidsoptie *investeren*. In de beleidsoptie *continueren* is verondersteld dat de tariefreducties ten laste komen van het exploitatieresultaat. De reductie in visit costs is in alle varianten substantieel ten opzichte van de huidige niveaus om deze concurrerend te maken met een aantal andere luchthavens, zoals Bremen en in de toekomst Lelystad Airport.

Ten tweede is in de simulatie rekening gehouden met een aantal investeringen om de luchthaveninfrastructuur op orde te brengen. Het betreft investeringen in de huisvesting van de brandweer en in de kwaliteit en capaciteit van de passagiersterminal.



## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

De huisvesting van de brandweer is sterk verouderd. Het huidige gebouw voldoet niet meer aan de eisen op het gebied van arbeidsomstandigheden, brandveiligheid en milieu. Het gebouw is energetisch inefficiënt en bevat asbest. In de optie *continueren* wordt gekozen voor een verbouwing van de huidige kazerne om deze weer te laten voldoen aan de wettelijke minimumeisen. Hiervoor is EUR 1,5 mln. als stelpost opgenomen. Vanuit de vennootschap zal dit bedrag bij derden moeten worden geleend, waardoor additionele financieringskosten en kapitaalslasten ontstaan. In geval van *investeren* is als uitgangspunt genomen dat de brandweer een geheel nieuw onderkomen krijgt op een meer gunstig gelegen locatie. De kosten hiervan zijn ingeschat op EUR 2,55 mln. De investering in de brandweershuisvesting is voor beide beleidsvarianten in 2017 voorzien.

Uit onderzoek is gebleken dat de huidige terminal niet aan de IATA-richtlijnen voldoet. Een aantal bottlenecks bij het afhandelen van passagiers is geïdentificeerd. Op basis van het huidige en ingeschatte toekomstige aantal vlieg- en passagiersbewegingen in de piekuren, zal Groningen Airport Eelde het door IATA geadviseerde Level of Service Optimum voor de gelijktijdige afhandeling van minimaal twee passagiersvliegtuigen moeten kunnen aanbieden. Hiervoor moet de terminal met ongeveer 900m<sup>2</sup> uitgebreid worden. Dit vergt een investering van EUR 3,45 miljoen. Het aanbieden van dit serviceniveau in de terminal is in het bijzonder cruciaal om het lijndiensten segment verder te kunnen ontwikkelen en speelt een rol in de keuze van luchtvaartmaatschappijen waar vandaan nieuwe diensten te ontwikkelen. In de beleids optie *continueren* is aangenomen dat er niet wordt geïnvesteerd in de terminal. In de beleids optie *investeren* wordt wel geïnvesteerd en wordt het bedrag van EUR 3,45 miljoen extern gefinancierd door middel van een laagrentende lening met een looptijd van 30 jaar.

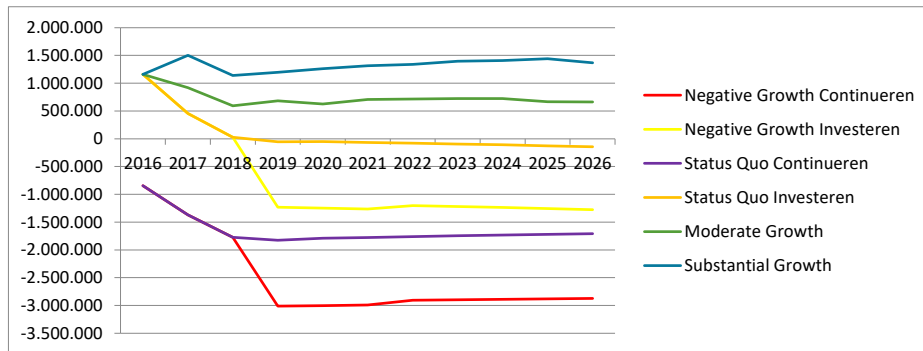
Ten derde is voor de ondersteuning van de ontwikkeling van nieuwe bestemmingen rekening gehouden met de instelling van een fonds bedoeld om het inkomend buitenlands verkeer naar Noord-Nederland te stimuleren, zowel zakelijk als toeristisch. Lufthansa Consulting heeft de inzet van een dergelijk instrument als cruciaal beoordeeld. Aangenomen is dat dit Foreign Visitors Fund (FVF) een omvang krijgt van EUR 10 mln. voor een periode van 10 jaar. Het betreft een publiek-privaat investeringsfonds losstaand van de luchthavenexploitatie.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

### Simulatie uitkomsten

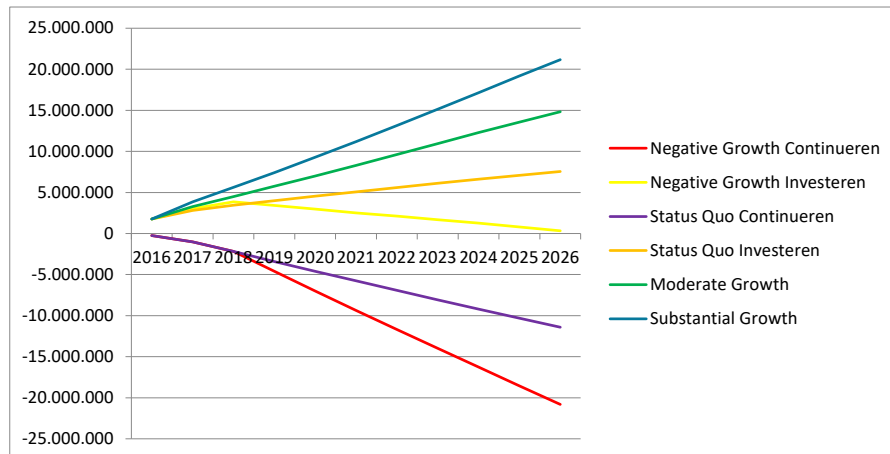
Indien deze aannames in het simulatiemodel worden gebruikt dan ontstaat het volgende beeld wat betreft resultaat (winst/verlies) per jaar van de luchthavenexploitant.

In figuur 2 wordt duidelijk dat de beide *continueren*-varianten tot jaarlijkse verliezen leiden van meer dan EUR 1,5 mln. Voor de *investeren*-varianten is de negatieve growth-variant verliesgevend. Het status quo scenario ligt rond break-even. De moderate en strong growth scenario's leiden tot winst.



Figuur 2: verwachte exploitatieresultaten GAE NV 2016-2026 in 6 varianten (EUR)

Indien de resultaten worden vertaald naar cumulatieve operationele kasstromen dan ontstaat het beeld in figuur 3.



Figuur 3: cumulatieve operationele kasstroom GAE NV in zes varianten (EUR)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Uit figuur 3 blijkt dat de moderate en substantial growth scenario's in combinatie met de beleidsvariant *investeren* tot duurzame kasposities leiden. In elk geval leiden alleen de *investeren* beleidsvarianten tot positieve kasposities op langere termijn. Door deze duurzame kaspositie ontstaat een situatie waarbij de luchthavenexploitant zelf voldoende liquiditeit ontwikkelt om operationele investeringen af te dekken en bij te dragen aan de aftopping van de NEDAB-kosten.

In Tabel 2 zijn de aannames en de bijdrage in de NEDAB-kosten en exploitatieresultaten voor elke variant vergeleken. Daarbij wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de aandeelhouders in de beide *continueren*-scenario's het exploitatietekort zullen afdekken.

Beleidsalternatief	Scenario	Investering Brandweer	Investering terminal	Bijdrage NEDAB/exploitatie 2016-2026 (mln)	Foreign Visitor Fund
AFBOUWEN	Geen			Geen	
CONTINUEREN	Negative Growth	€ 1,5 mln.	Geen	27,4	Geen
	Status Quo	€ 1,5 mln.	Geen	18,0	Geen
INVESTEREN	Negative Growth	€ 2,55 mln.	€ 3,45 mln.	27,5	€ 10 mln.
	Status Quo	€ 2,55 mln.	€ 3,45 mln.	30,1	€ 10 mln.
	Moderate Growth	€ 2,55 mln.	€ 3,45 mln.	32,9	€ 10 mln.
	Strong Growth	€ 2,55 mln.	€ 3,45 mln.	35,4	€ 10 mln.

Tabel 2: beleidsopties en scenario's

In het beleidsalternatief *continueren* is sprake van een structureel exploitatietekort van tussen EUR 18 – 27 miljoen. Lufthansa Consulting heeft aangegeven dat de ontwikkelingen in de markt het waarschijnlijk maken dat Groningen Airport Eelde het niveau van de status quo niet vast zal kunnen houden, en dus eerder zal toegroeien naar het scenario negatieve groei bij de keuze voor dit beleidsalternatief. Aangezien het Rijk als bevoegd gezag voor de afgifte van een nieuw luchthavenbesluit stelt dat de exploitatie voor een periode van minimaal 10 jaar moet zijn gegarandeerd, zal een financiële garantie als voorziening voor het negatieve groei scenario moeten worden getroffen. De voorziening zal jaarlijks ingezet moeten worden ter dekking van de gerealiseerde exploitatietekorten.

In het beleidsalternatief *investeren* is sprake van externe financiering van de NEDAB-kosten. De jaarlijkse gemiddelde externe financieringsbijdrage ligt hierbij hoger dan bij het alternatief *continueren* om de noodzakelijke ontwikkeling van voldoende operationele liquiditeit te genereren. De hier benoemde bijdrage geldt als maximum, waarbij op langere termijn reducties kunnen optreden bij het bereiken van een voldoende liquiditeitsniveau of efficiencyeffecten als gevolg van de groei van het passagiersverkeer. Lufthansa Consulting adviseert daarbij uit te gaan van het scenario moderate growth, wat neer komt op een financieringsbijdrage van afgerond EUR 33 miljoen. Met de groei van het passagiersverkeer en door technologische ontwikkelingen zouden op het gebied van de NEDAB efficiencyeffecten moeten kunnen worden gerealiseerd. Daarbij wordt een besparing van 10% mogelijk geacht.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Het totaal van de financieringsbijdrage kan dan worden teruggebracht tot maximaal EUR 30 miljoen. In de varianten moderate growth en strong growth is het cumulatieve resultaat van de exploitatiemaatschappij respectievelijk EUR 8 en EUR 14 mln.

### *Conclusies*

Op basis van de analyse van het huidige businessmodel van GAE NV en simulatie van resultaten in de toekomst in het alternatief *continueren*, kan geconcludeerd worden dat doorgaan met het huidige model weinig kansrijk lijkt. Het model is ongeschikt om de groei aan te jagen die Lufthansa Consulting in de twee groeiscenario's (Moderate en Strong Growth) voorziet. Daarnaast zullen de exploitatietekorten ook in de toekomst moeten worden afgedekt. Hierdoor blijft de luchthaven structureel verliesgevend en zal zich mogelijk vanuit de sterke concurrentie op de markt een daling van het passagiersverkeer op de luchthaven voordoen.

Het beleidsalternatief *investeren* biedt betere mogelijkheden om de benodigde groei van passagiersvervoer te realiseren. Echter, er bestaat geen garantie op succes want in combinatie met de scenario's Negative Growth en Status Quo kan deze beleidsvariant nog steeds tot negatieve exploitatieresultaten leiden. Voor de beide groeiscenario's (Moderate en Substantial Growth) leidt deze beleidsvariant tot positieve financiële exploitatie en een gezonde kasstroom. In deze variant worden de benodigde randvoorwaarden gecreëerd voor groei van het passagiersverkeer op de luchthaven en een meer duurzame luchthavenexploitatie.

Indien voor de beleidsvariant *investeren* gekozen wordt met betrekking tot de bevordering van de continuïteit van Groningen Airport Eelde NV wordt geadviseerd het huidige business model aan te passen. Dit betreft op hoofdlijnen:

1. Overgang naar een nieuw bestuursmodel waarin exploitatie en beheer/ontwikkeling van infrastructuur gescheiden worden, en in aparte entiteiten worden ondergebracht (LEM/LOM).
2. Investeren in nieuwbouw van de luchthavenbrandweer, verbetering van de passagiersterminal en het buiten de exploitatie extern financieren van de NEDAB-kosten.
3. Het opzetten en beheren van een Foreign Visitors Fund om meer buitenlandse bezoekers, zowel zakelijk als toeristisch, naar Noord-Nederland te halen en daarmee de routeontwikkeling vanuit Groningen Airport Eelde te ondersteunen.

### 1. Inleiding

Groningen Airport Eelde is een regionale luchthaven in Noord-Nederland, vlakbij de stad Groningen. Tussen 2003 en 2012 hebben de vijf publieke aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV – GAE NV (de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo) de luchthaven financieel ondersteund met een vaste jaarlijkse (agio)bijdrage van EUR 1,0 miljoen ter afdekking van de jaarlijkse verliezen. Deze jaarlijkse financiële ondersteuning is per 1 januari 2013 beëindigd.

De aandeelhouders van GAE NV hebben het initiatief genomen voor een Strategische Verkenning naar de toekomst van de luchthaven. Aanleiding is de afnemende liquiditeitspositie van de vennootschap als gevolg van het aanhoudende jaarlijkse exploitatietekort van de luchthaven. Dit tekort lag de afgelopen jaren rond de EUR 1,0 mln. per jaar. Op basis van de groeiprognozes van het passagiersverkeer is voor de nabije toekomst geen verbetering te voorzien, aangezien de inkomsten, voor het grootste deel luchthavengelden, in de markt onder druk staan. Bijvoorbeeld als gevolg van de ontwikkeling van Lelystad Airport. Verlaging van de luchthaventarieven naar een meer marktconform niveau, is nodig om vluchten en daarmee passagiers vast te houden en nieuwe vluchten en bestemmingen te ontwikkelen en luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.

Uit het Jaarverslag 2015 van GAE NV blijkt dat het totaal aan liquide middelen van de vennootschap per 31 december 2015 een omvang heeft van circa EUR 7,1 miljoen. Vanuit het Design, Build, Finance and Maintain (DBFM) contract gesloten ten aanzien van het onderhoud van de start- en landingsbaan is er sprake van een resterende verplichting aan Dura Vermeer van EUR 2,5 miljoen. De vrije liquiditeit komt daarmee op EUR 4,6 miljoen. Bij de vaststelling van de begroting 2016 werd een tekort voorzien van circa EUR 1,2 miljoen. Op grond van de feitelijke tariefontwikkeling met betrekking tot de havengelden zoals die zich tot nu toe heeft voorgedaan, wordt verwacht dat het resultaat voor 2016 zal neerkomen op een tekort van meer dan EUR 1,5 miljoen. In 2015 heeft de Raad van Commissarissen de ondergrens qua liquiditeit vastgesteld op EUR 2,4 miljoen. Dit betreft het minimumniveau waarop de vennootschap nog kan voldoen aan haar korte termijnverplichtingen. Op 31 december 2016 zal op basis van de resultaatsprognose nog EUR 3,1 miljoen vrij besteedbare middelen in kas zitten. Bij een vergelijkbaar tekort over 2017 zou dus in 2017 het minimale liquiditeitsniveau worden bereikt.

GAE NV wordt door de regionale overheden 'op afstand' bestuurd vanuit een actieve aandeelhoudersrol. Het dagelijks bestuur is in handen van het management van GAE NV. Toezicht wordt gehouden door de Raad van Commissarissen. Gebleken is dat de sturing vooral gericht is geweest op het beperken van het operationele verlies en dat het bestuursmodel weinig mogelijkheden biedt om het management c.q. de exploitant prikkels te geven om het bedrijfseconomisch en maatschappelijk rendement van de luchthaveninfrastructuur te vergroten.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Stratagem Strategic Research BV (SSR) heeft opdracht gekregen van de aandeelhouders het businessmodel van GAE NV te analyseren en alternatieven voor de toekomstige exploitatie te vergelijken met het huidige model. De analyse van het businessmodel bestaat uit het in kaart brengen van kosten en opbrengsten van GAE NV in het verleden (2006-2015) en deze te koppelen aan verschillende ontwikkelingen (hoofdstuk 3). Op die manier worden de belangrijkste achterliggende factoren vastgesteld, waardoor de financiële exploitatie verklaard kan worden uit de ontwikkeling van regelgeving, passagiersbewegingen, aantal werknemers en managementbesluiten. Daarnaast wordt het businessmodel van GAE NV vergeleken met dat van vergelijkbare luchthavens in Nederland, België en Duitsland. Deze benchmark staat in hoofdstuk 4. Op basis van het causaal exploitatiemodel en de benchmark worden de mogelijkheden voor verbeteringen in de exploitatie van GEA NV onderzocht en gekwantificeerd. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op hoe de verbeteringen in het exploitatiemodel het beste doorgevoerd kunnen worden. Hier wordt gebruik gemaakt van een vergelijking met bestuursmodellen voor andere luchthavens. In hoofdstuk 6 worden de toekomstscenario's van het onderzoek van Lufthansa Consulting (maart 2016) gebruikt om toekomstige exploitatieresultaten te simuleren. Het rapport sluit af met een aantal conclusies (hoofdstuk 7).

Stratagem Strategic Research BV is een onafhankelijk onderzoeksbureau. Het bureau is in 1994 opgericht, voortkomend uit de afdeling marktonderzoek van Fokker. In de afgelopen 22 jaar heeft Stratagem Strategic Research BV onderzoeken uitgevoerd op het gebied van luchtvaartmarkt en economie voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, nationale en regionale overheden, luchtverkeersleiding en vliegtuigindustrie.

### 2. Vraagstelling en uitgangspunten

De vraagstelling van de "Analyse business model en exploitatiescenario's GAE NV" is onderdeel van de vraagstelling van de Strategische Verkenning Toekomst Groningen Airport Eelde. Deze luidt:

*Welke strategische beleidskeuzes liggen voor met betrekking tot de bevordering van de continuïteit van Groningen Airport Eelde NV en de luchthavenontwikkeling op de middellange termijn?*

Binnen deze hoofdvraag richt dit onderzoek naar het businessmodel en exploitatiescenario's zich op de beantwoording van de volgende deelvragen

1. Wat zijn de belangrijkste drivers in termen van kosten en opbrengsten binnen het exploitatiemodel van de luchthaven? Waaruit bestaan de bedrijfsactiviteiten en hoe verdient de luchthaven haar geld?
2. Hoe hebben deze drivers (parameters) zich sinds 2006 ontwikkeld?
3. Hoe presteert Groningen Airport Eelde ten opzichte van vergelijkbare luchthavens?
4. Welke mogelijkheden bestaan er om de kostenstructuur te optimaliseren ofwel de verdien capaciteit van de luchthaven te vergroten?
5. Welke mogelijkheden zijn er om meer marktregie te ontwikkelen?
6. Welke mogelijkheden zijn er om het besturingsmodel te optimaliseren gericht op het duurzaam versterken van de luchthavenexploitatie?
7. Hoe ontwikkelt de exploitatie van de luchthaven zich op de middellange termijn (10 jaar) gegeven de verkeersprognoses? Welke investeringsopgaven en risico's zijn daaraan verbonden?

De antwoorden op deze vragen geven inzicht in de verschillende mogelijkheden voor toekomstige exploitatie, financiering en aansturing van de luchthaven. De analyse biedt aandeelhouders een transparant afwegingskader voor besluitvorming over de toekomst.

#### *Beleidsalternatieven*

Als onderdeel van de Strategische Verkenning Toekomst Groningen Airport Eelde wordt in dit onderzoek het businessmodel van GAE NV geanalyseerd en zijn drie beleidsalternatieven voor de aandeelhouders ontwikkeld. De eerste is het *afbouwen* van de activiteiten op de luchthaven. In dit beleidsalternatief wordt de huidige naamloze vennootschap opgeheven en het passagiers- en lesverkeer verdwijnt. Het tweede beleidsalternatief is *continuëren*. Hierbij worden de investeringen in de luchthaven tot een minimum beperkt. Het management krijgt hierbij de opdracht de exploitatietekorten te beperken door in te zetten op het behoud van het huidige niveau aan dienstverlening op de luchthaven. Hierdoor blijft de luchthaven structureel verliesgevend en is een jaarlijkse kapitaalinjectie nodig om de toekomstige exploitatietekorten af te dekken. Het derde beleidsalternatief betreft *investeren*. In dit alternatief wordt geïnvesteerd in de groei van het passagiersvervoer door het verla-

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

gen van de luchthaventarieven, te investeren in de kwaliteit van de luchthaveninfrastructuur (huisvesting brandweer, verbetering passagiersterminal) en het opzetten van een Foreign Visitors Fund. Een belangrijk element in deze beleidsoptie is het buiten de exploitatie financieren van de Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB), zoals security en brandweer. Hierdoor is GAE NV in staat bij groei van het passagiersvolume om winst te maken en een liquiditeitspositie op te bouwen waarmee de operationele kosten en investeringen voor langere tijd gedekt worden. Daarbij wordt geadviseerd de exploitatie en het beheer/ontwikkeling van de infrastructuur te splitsen en in separate juridische entiteiten onder te brengen.

In het onderzoek worden dus de drie beleidsvarianten *afbouwen*, *continueren* en *investeren* met elkaar vergeleken.

Het businessmodel van een luchthaven bestaat uit drie onderdelen:

- Het servicemodel: de wijze waarop de verschillende markten en marktsegmenten worden bediend.
- Het exploitatiemodel: de wijze waarop de luchthaven financieel is georganiseerd.
- Het bestuursmodel: de wijze waarop de luchthaven wordt aangestuurd en beheerd.

Deze drie modellen vormen de rode draad in dit onderzoek.

De resultaten van het onderzoek zijn tot stand gekomen op basis van desk research, modelontwikkeling, consultatie van experts en betrokkenen, en de ervaring binnen Stratagem Strategic Research BV. De gebruikte data zijn afkomstig uit publiek beschikbare documentatie. Er is onder meer gebruik gemaakt van de jaarverslagen, strategische plannen en havengeldregelingen van luchthavens, CBS-cijfers over de luchtvaart en onderzoeksrapporten zoals "*Analyse business plan Groningen Airport Eelde*" van Ernst & Young (EY, maart 2014) en "*Een rendabele exploitatie van Groningen Airport Eelde op de lange baan*" van Stichting Economisch Onderzoek (SEO, maart 2013). Voor het simuleren van exploitatiescenario's voor de periode 2017-2026 is gebruik gemaakt van de toekomstscenario's voor passagiersontwikkeling op Groningen Airport Eelde uit het rapport "*Strategic Exploration of the future of Groningen Airport Eelde – Passenger aviation market and transport forecast analysis*" van Lufthansa Consulting (maart 2016). Dit marktonderzoek is ook onderdeel van de Strategische Verkenning in opdracht van de aandeelhouders van GAE NV.



### 3. Het huidige business model

#### Inleiding

Groningen Airport Eelde, IATA code GRQ/ICAO code EHGG, is een luchthaven in Noord-Nederland. De luchthaven wordt (voornamelijk) gebruikt voor civiele luchtvaart. De luchthaven biedt de volgende infrastructuur en faciliteiten:

1. Een tweebanenstelsel
2. Baan 05-23 (2500 meter lang)
3. Baan 01-19 (1500 meter lang)
4. Een passagiersterminal
5. Openingstijden 06.30-23.00 uur maandag-vrijdag en 07.30-21.30 uur in het weekend en op feestdagen
6. De luchthaven kan vliegtuigen ontvangen tot en met categorie 5-8 ICAO Rescue en Fire Capabilities. Dat zijn alle *narrow body* vliegtuigen zoals de Boeing 737 en Airbus A320 series, maar ook de kleinste *wide body* vliegtuigen zoals de Boeing 767
7. Gedurende de openingstijden is er IFR-luchtverkeersleiding beschikbaar via Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De luchthaven is het eigendom van vijf publieke aandeelhouders: de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo. Het luchthavenbedrijf wordt sinds 1955 beheerd en gemanaged door de naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde NV (GAE NV)<sup>1</sup>. De vennootschap houdt zich in het bijzonder bezig met de aanleg, onderhoud, ontwikkeling en exploitatie van de infrastructuur van het 'aangewezen' luchthaventerrein.

Het Rijk heeft de financiële betrokkenheid (exploitatiebijdrage en aandeelhouder-schap) bij de regionale luchthaven in 2001-2003 afgebouwd. De aandelen (80%) heeft het Rijk destijds overgedragen aan de regionale aandeelhouders voor 1 euro. Tot de overdracht had de regio 20% van de aandelen en droeg de regio 60% van het exploitatietekort bij. De exploitatiebijdrage van het Rijk, ter grootte van 40% van het tekort, heeft het Rijk afgekocht op basis van de contante waarde van de geprognosticeerde verliezen uit een daartoe opgesteld businessplan en als kapitaalstorting in een keer betaald aan de luchthaven. Voorwaarde van het Rijk was dat de regionale aandeelhouders naar verhouding hun bijdrage in de verwachte tekorten zouden betalen. Daarover hebben de aandeelhouders besloten dat bedrag niet zoals het Rijk in een keer uit te keren, maar over een periode van 10 jaar ter beschikking te stellen. Dat is geëffectueerd in de jaarlijkse kapitaalstorting (agio) van EUR 1 mln. per jaar gedurende 10 jaar (2003 t/m 2012). Tevens is afgesproken dat het Rijk de geraamde kosten van de verlenging van de start- en landingsbaan betaalt, waarvan destijds de verwachting was dat die een paar jaar later zou worden gerealiseerd op basis van het aanwijzingsbesluit uit 2001. De baanverlening is door de langdurige beroepsprocedures pas in 2013 gerealiseerd.

<sup>1</sup> Groningen Airport Eelde NV is de naam die de vennootschap sinds 1992 draagt. Daarvoor was de naam NV Luchthaven Eelde.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

In het verleden zijn er verschillende business plannen voor de ontwikkeling van GAE gemaakt: bij de overdracht van de aandelen van het Rijk in 2001 en 2003, en rond de baanverlenging in 2008 en 2013. Deze business plannen hebben gemeen de aanname dat de luchthaven op den duur gaat groeien naar 300.000 tot 600.000 passagiersbewegingen per jaar.

Er hebben drie belangrijke wijzigingen in het business model van GAE NV plaats gevonden het laatste decennium:

1. In 2013 is de start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde (GAE) verlengd van 1.800 tot 2.500 meter. Deze baanverlenging was voor Groningen Airport Eelde NV aanleiding een nieuw strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden'<sup>2</sup> op te stellen, gericht op het aantrekken van meer traffic. Het strategisch plan is gericht op het aantrekken van meer vliegbewegingen en passagiers met de uiteindelijke ambitie om in 2023 600.000 passagiers te verwelkomen. Deze groei moet zowel in de marktsegmenten charters, low cost carriers en overige lijndiensten gerealiseerd worden. Achterliggende gedachte is dat het regionaal marktpotentieel onvoldoende wordt benut. Met gerichte marketing en strategische routeontwikkeling moet een deel van het regionaal potentieel van 6.000 passagiers per dag naar GAE worden toetrokken.
2. In het strategisch plan (Werelden Verbinden) is de intentie uitgesproken om samen met het bedrijfsleven in de regio vanaf 2014 te investeren in additionele marketing (jaarlijks EUR 250K) en het Route Development Fonds<sup>3</sup> (jaarlijks EUR 250K) om meer passagiersvervoer te genereren.
3. De concessieovereenkomst voor afhandeling met Groundservice Groningen Airport (GGA) is opgezegd in 2012 en GAE NV heeft de afhandeling van passagiers en bagage en de bevoorrading van de vliegtuigen in eigen hand genomen. Door handling te combineren met andere taken op de luchthaven is de flexibiliteit van de organisatie vergroot, is de regie van GAE NV op de activiteiten op de luchthaven versterkt en de efficiency verbeterd. Het gevolg is zowel een forse stijging in opbrengsten als kosten vanaf 2012.

### Service model

De afgelopen jaren heeft GAE NV haar inkomsten verkregen uit drie segmenten luchtverkeer:

- Passagiersvervoer
  - a. Lijndiensten – geregelde vluchten
  - b. Charters – ongeregelde vluchten
- Lesvluchten (KLM Flight Academy, met name klein lesverkeer)
- General Aviation

<sup>2</sup> GAE NV (2013), Strategisch Plan Groningen Airport Eelde - *Werelden Verbinden*

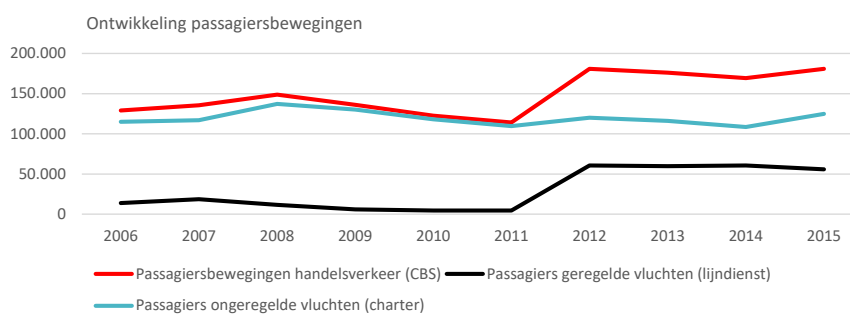
<sup>3</sup> In 2010 is het GAE Route Development Forum (RDF) opgericht door een aantal belangrijke spelers vanuit het noordelijk bedrijfsleven. Naast GAE NV zelf waren de initiatiefnemers: VNO-NCW Noord, MKB Noord, Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (SBE), NOM, Kamer van Koophandel en Gasterra. Het doel van het RDF is het ondersteunen van de luchthaven bij de totstandkoming van nieuwe luchtverbindingen. Zo is het Route Development Fonds opgericht, dat de eerste aanloopkosten van een luchtvaartmaatschappij voor een verbinding met Groningen Airport Eelde dekt.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Er is weinig tot geen sprake van vrachtluchten of vluchten voor Maintenance, Repair en Overhaul (MRO).

De ontwikkeling van passagiersbewegingen en vliegtuigbewegingen (vluchten) wordt hieronder weergegeven met een onderscheid in lijndiensten (geregelde vluchten), charters (ongeregelde vluchten) in figuur 4 en 5 en het aantal passagiers per vlucht in figuur 6.

De **passagiersbewegingen** zijn in 2012 met 60.000 gegroeid en structureel op een hoger niveau gebleven (rond 180.000 passagiersbewegingen per jaar). In dit overzicht is gebruik gemaakt van de passagierscijfers exclusief transitpassagiers (15%-20% van de charterpassagiers). Reden hiervoor is dat transitpassagiers, die GAE als tussenstop aandoen en een andere bestemming of opstap dan GAE hebben, geen bijdrage leveren aan de opbrengsten van de luchthaven.



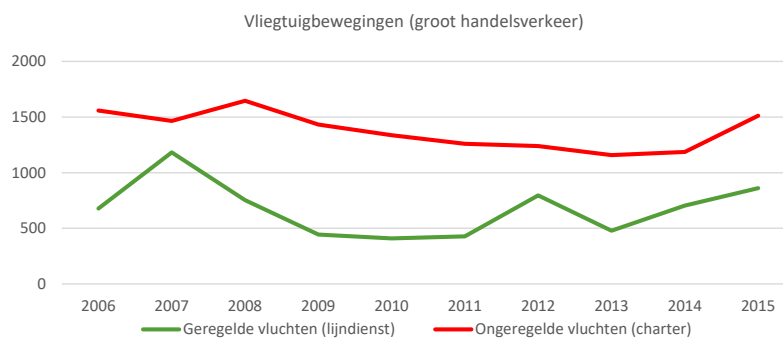
Figuur 4: ontwikkeling passagiersbewegingen GAE 2006-2015 (Bron: CBS)

De groei van 60.000 passagiersbewegingen in 2012 wordt veroorzaakt door het segment **lijndiensten**. Het aanbod van lijndiensten via low cost carriers wisselt sterk. Bestemmingen wijzigen met grote regelmaat en kortdurende contracten tussen luchthavens en low cost carriers zijn de norm. Deze grillige markt heeft geen effect op het volume. Vanaf 2012 hebben (vooral low cost) carriers als Vueling (2012, Barcelona), Ryanair (o.a. Bergamo, Mallorca, Marseille en Girona 2012-2014) WizzAir (Gdansk 2014-2015) en Flybe (London 2014-2015) lijndiensten vanuit Groningen Airport Eelde opgezet met wisselend succes. Deze lijndiensten zijn onder meer met ondersteuning vanuit het Route Development Fonds tot stand gekomen.

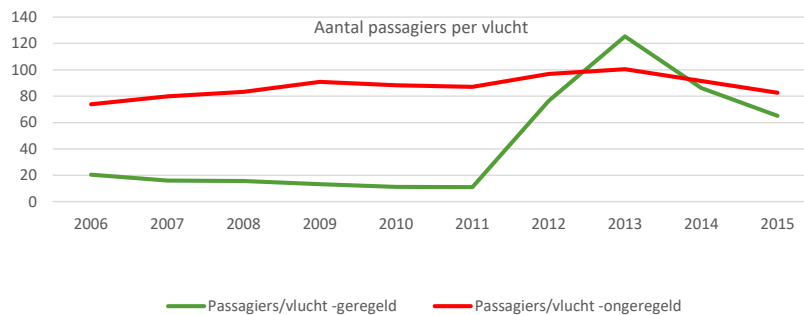
Het **chartersegment** laat een constante vraag zien van rond 120.000 passagiersbewegingen per jaar. De ontwikkeling van het aantal passagiers per vlucht (zie figuur 6) bevestigt de constante vraag naar vluchten binnen het chartersegment op GAE. Wel heeft Lufthansa Consulting vastgesteld dat het chartersegment vooral in de maanden mei tot en met oktober geconcentreerd is en dus tot sterke seizoensinvloeden leidt.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

In het chartersegment (ongeregelde vluchten) laten de **vliegtuigbewegingen** een gelijk patroon als het aantal passagiersbewegingen zien (zie figuur 5); een lichte daling tot 2014, waarna herstel in volume optrad. Het segment lijndiensten laat een meer wisselend aantal vliegtuigbewegingen zien, waarbij moet worden opgemerkt dat het segment lijndiensten tot 2012 met kleine vliegtuigen werd uitgevoerd en na 2012 met grotere vliegtuigen van low cost carriers (zie figuur 5 en 6).



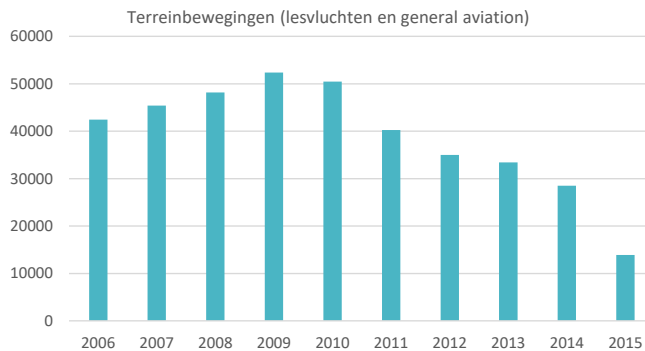
Figuur 5: ontwikkeling vliegtuigbewegingen GAE (Bron: CBS)



Figuur 6: aantal passagiers pers vlucht GAE (Bron: CBS)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

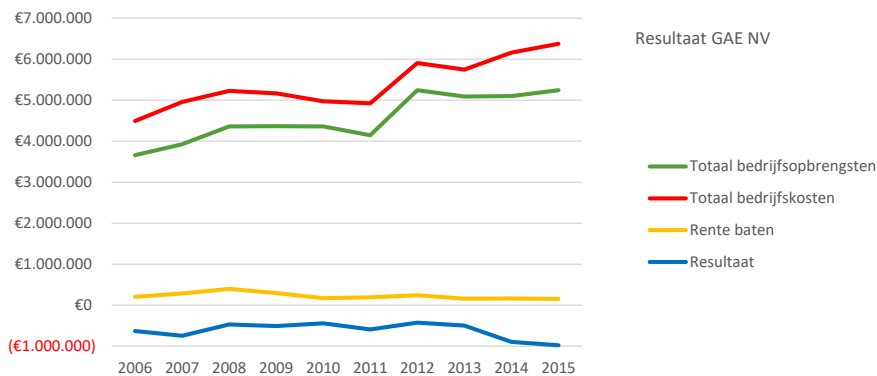
Het aantal **terreinbewegingen** (vertrek- en landingsplaats GAE), met name bestaande uit lesvluchten en recreatieve luchtvaart, vertoont sinds 2009 een scherp dalende lijn. Deze trend wordt veroorzaakt door de economische crisis en het faillissement van een aantal aanbieders van pilotenopleidingen (o.a. Stella). Ook de problemen rond financiering van de pilotenopleiding en het overaanbod van piloten in Nederland zijn oorzaken voor de daling.



Figuur 7: ontwikkeling terreinbewegingen (Bron: CBS)

### Exploitatiemodel

Het exploitatiemodel van GAE NV van de afgelopen 10 jaar weerspiegelt de ontwikkelingen in de markt (figuur 8). Hoewel er fluctuaties hebben plaats gevonden in verschillende marktsegmenten (stijging aantal lijndiensten, daling aantal lesvluchten) zijn de kosten gelijk met de opbrengsten gegroeid en fluctueert het resultaat in de periode 2006-2015 tussen EUR -0,5 mln. tot EUR -1,0 mln. per jaar.



Figuur 8: opbrengsten, kosten en exploitatieresultaat GAE NV 2006-2015 (Bron: jaarverslagen GAE NV 2006-2015)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Voor de simulatie van de resultaten in de periode tot en met 2026 is uitgegaan van de (gemiddelde) opbrengsten en kosten in de periode 2012-2015. Door de baanverlenging in 2013, de sterke groei van het aantal lijnpassagiers en het in huis halen van de handlingactiviteiten is er rond 2012 sprake van een trendbreuk in het service- en exploitatiemodel. Een exploitatievergelijking voor de hele periode 2006-2015 is dan ook minder zinvol.

In Tabel 3 worden de opbrengsten en kosten benoemd die variabel zijn en meebewegen met de ontwikkeling van passagiers- en vliegtuigbewegingen en met het aantal werknemers in vaste dienst van GAE NV. Naast medewerkers in vaste dienst wordt ook gebruik gemaakt van inhuurkrachten (vooral voor security taken). Ook deze kosten variëren met het passagiersvolume. Het totale overzicht van kosten en opbrengsten is opgenomen in bijlage 1.

(x 1EUR)	2012	2013	2014	2015	Driving factor
<b><u>Variabele opbrengsten</u></b>					
Havengelden	3.784.592	3.643.705	3.607.015	3.852.972	
- Landingsgelden	1.197.192	1.164.375	1.180.227	1.147.879	aantal vliegtuigbewegingen
- Passagiersheffingen	1.122.143	1.070.365	975.578	1.063.322	aantal passagiersbewegingen
- Security heffingen	741.348	692.905	671.168	747.638	aantal passagiersbewegingen
- Handling fees	557.157	557.286	616.422	757.947	aantal passagiersbewegingen
- Overige havengelden	166.752	158.774	163.620	136.186	
- Concessies	81.391	87.885	89.779		aantal passagiersbewegingen
- Opbrengsten voorterrein	569.849	494.430	499.125		aantal passagiersbewegingen
<b><u>Variabele kosten</u></b>					
- Medewerkers in dienst	3.215.849	3.405.915	3.538.321		aantal personeelsleden
- Inleen security	362.800	330.247	379.927		aantal passagiersbewegingen

Tabel 3: overzicht van opbrengsten en kosten afhankelijk van groei passagiers- en vliegtuigbewegingen GAE 2012-2015 (Bron: Jaarverslagen GAE NV)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Kenmerkend voor de exploitatie van GAE NV is het feit dat 75% van de opbrengsten variabel is, namelijk afhankelijk van het verkeersvolume (passagiersbewegingen en vliegtuigbewegingen), terwijl aan de kostenkant meer dan 90% vaste kosten zijn. Een groot deel van de kosten (70-75%) bestaat uit personeelskosten.

Aan de **opbrengstenkant** speelt de heffingenstructuur van GAE NV een belangrijke rol. In Tabel 4 worden de gemiddelde opbrengsten per vlucht en passagiersbeweging afgeleid. De cijfers zijn vanaf 2013, omdat medio 2012 de handling door GAE NV is geïntegreerd en 2013 het eerste volledige jaar is in de huidige exploitatievorm.

x1EUR	2013	2014	2015
Landingsgelden per vlucht	507,81	473,67	425,32
Paxbelasting per passagiersbeweging	6,07	5,76	5,88
Security fee per passagiersbeweging	3,93	3,96	4,13
Handling fee per passagiersbeweging	3,16	3,64	4,19

Tabel 4: opbrengsten uit tarieven GAE NV (Bron: GAE NV)

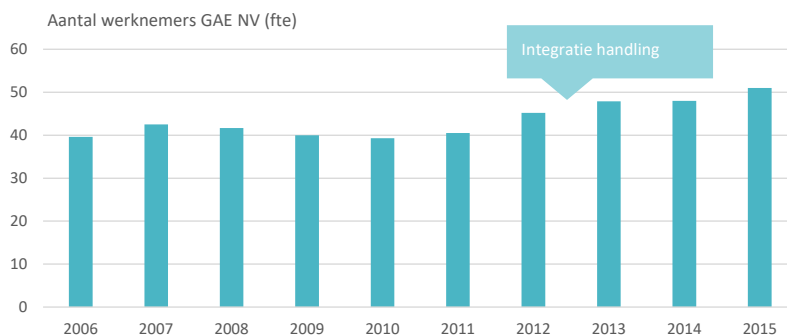
In de heffingenstructuur wordt een onderscheid gemaakt tussen de volgende vormen van havengelden:

- *Landingsgelden*: vergoedingen per landing afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig.
- *Securityheffing*: vaste vergoeding per passagier voor beveiligingswerkzaamheden.
- *Paxbelasting*: vaste passagiersheffing per passagier voor het gebruik van de luchthaven.
- *Handling*: vaste vergoeding per passagier voor werkzaamheden ten aanzien van bagage- of vrachtafhandeling.

Deze gemiddelde opbrengsten vormen de basis voor het simulatiemodel voor toekomstige exploitatieresultaten. Hierbij moet worden opgemerkt dat de opbrengsten sterk fluctueren en afhankelijk zijn van het type vliegtuig, het bediende segment (charter en lijndienst) en specifieke afspraken tussen luchtvaartmaatschappij en luchthaven over tariefstelling.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Aan de **kostenkant** is het aantal werknemers bepalend voor de exploitatie. Personeelskosten beslaan immers 60%-70% van de totale kosten van GAE NV.



Figuur 9: aantal werknemers GAE NV (Bron: GAE)

Van de 51 full time equivalent (FTE) in 2015 zijn 38 FTE toe te delen aan de operationele activiteiten. Daarvan zijn 20 FTE brandweerman. De overige FTE zijn toe te rekenen aan:

- Management en ondersteuning 4 medewerkers
- Marketing & Sales 4 medewerkers
- Human Resources 1 medewerker
- Financiën 4 medewerkers

De personeelskosten liggen voor een groot deel vast. Alleen voor security worden in de drukke zomermaanden mensen van buiten ingehuurd. De inzet van de brandweer en daarmee samenhangende kosten zijn uit overweging van veiligheids- en kwaliteitseisen extern vastgesteld. Zo is met de huidige openingstijden een brandweer met 3 ploegen het absolute minimum. Op elke brandweerauto, in totaal 2, is een bemanning nodig van 6-7 mensen.

Voor wat betreft materieel liggen de kosten vast en zijn deze minimaal te flexibiliseren. Zo wordt op GAE ICAO RFFS (*Rescue Fire Fighting Service*) *Categorie 5-8* gehanteerd, afhankelijk van de tijd van de dag. Dit houdt in dat er 3 crash-tenders (brandweerwagens) beschikbaar moeten zijn. Hoewel in 2015 er alleen vliegtuigen met ICAO RFFS Categorie 7 of lager op Groningen Airport Eelde zijn geland, waarvoor 2 beschikbare crash-tenders volstaan, worden door GAE NV 3 crash-tenders aangehouden. Om uitval te voorkomen tijdens onderhoud of defect wordt de derde reeds afgeschreven crash-tender aangehouden als noodvoorziening.

Ook bij de security liggen de eisen vast: een ploeg van 5 mensen dient 3 uur aanwezig te zijn voor controle van een vlucht. In het huidige exploitatiemodel is er dus nauwelijks tot geen ruimte om deze kosten, die gebaseerd zijn op veiligheids- en kwaliteitseisen, verder terug te brengen.



## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Kortom, de kosten liggen grotendeels vast terwijl de opbrengsten grotendeels afhankelijk zijn van het verkeersvolume. Overigens is dat geen nieuwe constatering. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden van een luchthaven is een minimum volume verkeer nodig om de vaste kosten af te dekken. Dit break-even punt verschilt per luchthaven, maar een algemene stelregel is dat dit tussen 1-2 miljoen Work Load Units (WLU) ligt bij volledige doorberekening van de kosten. Eén WLU is gelijk aan 1 passagiersbeweging of 100 kilo luchtvracht.

### Bestuursmodel

De luchthaven is eigendom van vijf publieke aandeelhouders. GAE NV heeft een management team dat verantwoordelijk is voor de aanleg, onderhoud, ontwikkeling en exploitatie van de infrastructuur van het aangewezen luchthaven terrein en andere luchthaven gerelateerde activiteiten. De Raad van Commissarissen houdt toezicht op de vennootschap. De aandeelhouders sturen actief "op afstand" binnen de kaders van het vennootschapsrecht.

### Conclusies

- Het afgelopen decennium is het aantal passagiers in segment charters stabiel gebleven, is het segment lijndiensten substantieel gegroeid en is het aantal lesvluchten substantieel gedaald.
- Het besluit tot en de realisatie van de baanverlenging heeft tot een structurele groei geleid in het aantal passagiersbewegingen.
- De verwachte verdere groei in volume passagiers en verbetering van het exploitatieresultaat is tot op heden echter uitgebleven.
- Zowel de opbrengsten als kosten zijn het afgelopen decennium met ruim 40% gestegen.
- De kosten van GAE NV zijn voor 90% vaste kosten en bestaan voor 2/3e uit personeelskosten. De opbrengsten zijn voor 75% variabel.
- Het vergroten van verkeersvolumes op de passagiersmarkt is noodzakelijk om de vaste kosten te dekken en het exploitatieresultaat te verbeteren.
- Het aandeel van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten in het exploitatiemodel is beperkt gezien de omvang van de luchthaven. Ook wanneer het management in staat zou zijn deze categorie inkomsten te vergroten, zal het effect daarvan op het terugdringen van het exploitatietekort beperkt zijn.

### 4. Benchmark

#### Introductie

Een benchmark van Groningen Airport Eelde met vijf vergelijkbare regionale luchthavens geeft inzicht in de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde en in de effectiviteit van andere businessmodellen. In deze benchmark zullen vijf luchthavens vergeleken worden op service, exploitatie en bestuursmodellen. Overigens is een benchmark van luchthavens alleen mogelijk in het besef dat een “appels met appels” vergelijking nooit mogelijk is. Elke luchthaven is uniek en rapporteert op haar eigen wijze. Zo worden diensten uitbesteed (handling), worden bepaalde diensten door een andere gebruiker van de luchthaven verzorgd (bijvoorbeeld door het Ministerie van Defensie op Eindhoven Airport) en bevatten vervoersvolumes ook niet-luchtvaart gerelateerde activiteiten zoals road-to-road luchtvrachtactiviteiten. In deze benchmark is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden en waar mogelijk zijn de jaarcijfers gecorrigeerd. Groningen Airport Eelde is vergeleken met de volgende vijf luchthavens: Maastricht Aachen Airport, Eindhoven Airport, Bremen Airport, Münster-Osnabrück Airport en Oostende-Brugge Airport.

---

#### Maastricht Aachen Airport (MAA)

*Activiteiten:* Naast Schiphol is Maastricht Aachen Airport (MAA) de enige burgerluchthaven in Nederland met een marktpositie in vrachtvervoer en onderhoud (MRO). Voor enkele vrachtmaatschappijen (Cargolux, Turkish Airlines, Royal Jordanian) vervult MAA de rol van Europese hub. Daarnaast opereren reguliere passagierscarriers als Ryanair, Corendon, Transavia en Vueling op MAA.

*Aansturing:* MAA is een periode van 12 jaar (2002-2014) de enige volledige geprivatiseerde luchthaven in Nederland geweest. Echter, dat was geen succes. Sinds juli 2014 zijn de aandelen van de luchthaven in handen van de provincie Limburg, aangezien de operationele verliezen voor Omniport (eigenaar en exploitant van de luchthaven) niet langer te dragen waren. Na een overgangperiode van 2 jaar wordt MAA per juli 2016 geëxploiteerd door Trade Centre Global Investments BV, gespecialiseerd in luchtvracht. De provincie Limburg blijft eigenaar van de landingsbanen, loodsen, terminal en het vastgoed, en heeft een bijdrage toegezegd in de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) van EUR 3 miljoen per jaar tot en met 1 juli 2026, en een garantie voor het openhouden van de start- en landingsbaan na 1 juli 2016. Vanaf 2014 worden de NEDAB-kosten al door de aandeelhouder (provincie Limburg) gefinancierd. De regionale overheden zullen de komende 10 jaar in totaal circa EUR 60 miljoen investeren.

*Resultaat:* Gemiddeld verlies per jaar voor de luchthaven, inclusief handling, bedroeg de laatste jaren tussen de EUR 3-4 mln.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

---

### Eindhoven Airport (EIN)

*Activiteiten:* Eindhoven Airport is in passagiersaantallen de grootste regionale luchthaven van Nederland en is een basis voor de grootste low cost carrier van Europa: Ryanair. Daarnaast opereren reguliere passagierscarriers als Corendon, Transavia en Wizz Air op EIN. Eindhoven Airport is onderdeel van het Aldersplan voor het accommoderen van niet-mainport gebonden verkeer dat niet binnen de geluidsgrenzen van Schiphol past. EIN kan gekenmerkt worden als low cost luchthaven.

*Aansturing:* Sinds de Tweede Wereldoorlog is Eindhoven Airport (EIN) vliegbasis van de Koninklijke Luchtmacht, hoewel het vliegveld nu vooral voor de burgerluchtvaart wordt gebruikt. De Schiphol Group is voor 51% aandeelhouder van Eindhoven Airport NV, de exploitant van de luchthaven. De gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant zijn elk voor 24,5% aandeelhouder. Kosten voor baanonderhoud, brandweer en luchtverkeersleiding worden betaald door het Ministerie van Defensie.

*Resultaat:* Het netto (positieve) resultaat van Eindhoven Airport NV lag de afgelopen 5 jaar tussen de EUR 6-7 mln.

---

### Bremen Airport (BRE)

*Activiteiten:* Bremen Airport (BRE) is opgericht in 1921 en daarmee een van de oudste burgerluchthavens ter wereld. Aan het begin van de 21e eeuw zakten de passagiersaantallen in. In 2007 kwam daar verandering in toen Ryanair een hangar kocht en ombouwde tot 'terminal E'. Ryanair gebruikt BRE sindsdien als basis. Ook Air Berlin breidde zijn activiteiten stevig uit op de luchthaven. BRE was de hub voor de regionale Duitse luchtvaartmaatschappij OLT tot haar faillissement begin 2013.

*Aansturing:* De stad Bremen is volledig eigenaar van de internationale regionale luchthaven Bremen.

*Resultaten:* De resultaten van BRE waren in 2012 - EUR 2,8 mln., in 2013 - EUR 1,5 mln. en in 2014 EUR 0,9 mln. positief.

---

### Münster-Osnabrück Airport (FMO)

*Activiteiten:* Münster Osnabrück Airport (FMO) is naar omvang van vliegtuigbewegingen de 16e luchthaven van Duitsland en geopend in 1972. In 2002 werd een hangar geopend voor de luchtvaartmaatschappij Air Berlin. Andere actieve maatschappijen zijn Lufthansa (binnenlandse vluchten), Onür Air, Bulgarian Airlines en Turkish Airlines. Het aantal passagiers is sinds 2011 met 55% gedaald en tegelijkertijd is er fors geïnvesteerd in infrastructuur (terminal).

*Aansturing:* FMO wordt volledig publiek aangestuurd. Het aandeelhouderschap is verdeeld over de deelprovincies (landkreisen) Osnabrück, Warendorf en Steinfurt en de gemeenten Münster, Greven en Osnabrück. Sinds de afbouw van Luchthaven

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Twente wordt door de regio Twente onderzocht in hoeverre de luchthaven FMO het karakter van een Euregio luchthaven kan krijgen en de Nederlandse regio Twente aandeelhouder kan worden van FMO.

*Resultaten:* De luchthaven is verlieslijdend: tussen EUR 10-13 mln. per jaar in de periode 2012-2014.

### Oostende-Brugge Airport (OST)

*Activiteiten:* Oostende-Brugge Airport is van oorsprong een luchthaven voor goederenvervoer, met vaste verbindingen naar Afrika en het Midden-Oosten. De laatste jaren is het goederenvervoer fors terug gelopen en het personenvervoer gegroeid. JetAir Fly (Tui Belgium) is de grootste gebruiker van de luchthaven voor personenvervoer.

*Aansturing:* De luchthaven is eigendom van het Vlaams Gewest. Deze heeft de exploitatie gescheiden van de infrastructuur in een Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM) en een Luchthaven Ontwikkeling Maatschappij (LOM). NEDAB-kosten worden dan ook gefinancierd door het Vlaams Gewest. Het Franse Egis verzorgt als particuliere partij de exploitatie. De gegevens van Oostende-Brugge Airport uit de benchmark dateren van 2013, het laatste jaar van exploitatie door het Vlaams Gewest.

*Resultaten:* Het financieel resultaat van OST wisselt per jaar. Het aantal passagiers is de laatste jaren licht gestegen, terwijl de vrachtmarkt in 2015 met 50% is gedaald ten opzichte van 2014. In 2013 bedroeg het nettoverlies EUR 754.000.

### Infrastructuur

De infrastructuur, passagiersvolumes en openingstijden van de zes benchmark luchthavens zijn als volgt (zie Tabel 5);

Luchthaven	Lengte runway (m)	Passagiersbewegingen (2014)	Openingstijden (ma-vrij)
GAE	2500	169.369	06:30-23:00 uur
MST	2500	410.746	06:00-23:00 uur
EIN	3000	3.926.395	04:30-00:00 uur
BRE	2034	2.773.127	06:00-22:00 uur
FMO	2170	815.000	00:00-00:00 uur
OST	3200	247.669	00:00-00:00 uur

Tabel 5: infrastructuur benchmarkluchthavens (Bron: IATA)

### Exploitatiemodel

In Tabel 6 worden op basis van kerncijfers uit 2014 de prestaties van de luchthavens met elkaar vergeleken. Waar nodig zijn cijfers van benchmark luchthavens, net als voor Groningen Airport Eelde wat betreft transit passagiers, bijgesteld en ingeschat.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Zo is het vrachtvolume van MAA bijgesteld, omdat 40% van het vrachtvolume zogenaamd road-road luchtvracht betreft en is het aantal werknemers op OST bijgesteld, omdat hier sprake is van 24/7 openstelling.

	GAE	MAA <sup>4</sup>	EIN <sup>5</sup>	BRE <sup>6</sup>	FMO	OST
Passagiersbewegingen (pax) <sup>7</sup>	169.369	241.473	3.926.395	2.773.127	815.000	247.669
Vracht (ton x 1000)	0	32.566	0	10.000	0	46.484
WLU	169.369	567.135	3.926.395	2.873.127	815.000	712.509
Vliegtuigbewegingen (>6 ton)	1.729	6.136	28.909	27.500	11.008	3.900
Bestemmingen (aantal)	10	15	78	48	22	18
Aantal werknemers (fte)	48	105	48	256	163	90
Landings- en passagiersheffingen	2.272.435	1.952.000	26.202.000	14.897.000	10.823.000	2.685.686
Handling fees	616.422	5.224.000		5.546.254	2.463.000	
<b>Totaal luchthavengelden</b>	<b>2.888.857</b>	<b>7.176.000</b>	<b>26.202.000</b>	<b>20.443.254</b>	<b>13.286.000</b>	<b>2.685.686</b>
Eigen Vermogen (EUR)	14.161.147	nb	56.689.000	84.459.334	18.906.708	21.820.021
Vreemd Vermogen (EUR)	3.736.076	nb	29.099.000	19.535.376	90.918.102	6.300.384
Arbeidskosten	3.538.321	9.908.089	3.698.000	15.612.766	11.793.770	6.478.807
Arbeidskosten/FTE (EUR)	73.715	94.362	77.042	60.987	72.354	71.987
Arbeidskosten/WLU (EUR)	20,89	41,03	0,94	5,43	14,47	9,09
Totaal luchthavengelden/vliegtuigbewegingen (EUR)	1.670,83	1.169,49	906,36	743,39	1.206,94	688,64
Totaal luchthavengelden/WLU (EUR)	17,06	12,65	6,67	7,12	16,30	3,77

Tabel 6: Benchmark 2014

<sup>4</sup> De opbrengsten, activiteiten en werknemers van Maastricht Handling Service zijn geïntegreerd in het exploitatieoverzicht van Maastricht Aachen Airport

<sup>5</sup> Op Eindhoven worden de kosten voor securitydiensten en passagiers- en bagageafhandeling uitbesteed aan derden. De Koninklijke Luchtmacht verzorgt de brandweerinzet, luchtverkeersleiding en het baanonderhoud

<sup>6</sup> De securitydiensten op de Duitse Luchthavens BRE en FMO worden extern door de overheid gefinancierd en niet doorberekend aan luchtvaartmaatschappijen

<sup>7</sup> Exclusief transit (MAA, GAE)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Uit de vergelijking (Tabel 6) vallen de volgende zaken op:

1. De arbeidskosten per FTE zijn op Groningen Airport Eelde in lijn met de meeste luchthavens. De arbeidskosten per WLU zijn hoog, maar dat komt door onderbenutting van de beschikbare infrastructuur en mensen.
2. De totale luchthavengelden per vliegbeweging (handelsverkeer) zijn hoog op Groningen Airport Eelde. Bremen en Eindhoven zijn voor Ryanair een base, hetgeen vaak tot afspraken over flinke kortingen op landingsgeld- en passagierstarieven leidt.
3. Dezelfde verschillen zijn terug te vinden als de vergelijking wordt gemaakt tussen luchthavens op basis van gepubliceerde tariefstructuren (Figuur 17). Zo worden op de Duitse luchthavens de securitykosten niet doorberekend aan de luchtvaartmaatschappijen.

Tabel 7 geeft de visit costs van luchtvaartmaatschappijen en passagiers weer. Deze visit costs zijn belangrijk voor luchtvaartmaatschappijen bij het kiezen van luchthavens en nieuwe routes. De visit costs worden uiteindelijk in de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij verwerkt of in de ticketprijs van de passagier doorberekend.

De vergelijking is gebaseerd op een Boeing 737 800 toestel met 150 passagiers ( MTOW 78000 kg)

EUR	Landingsgelden	Passagiersheffing	Security heffing	B737 met 150 pax
GAE	1135	17,45	11,05	3752
MAA	866	16,64	11,12	3362
EIN	<i>nb</i>	<i>nb</i>	<i>nb</i>	<i>Nb</i>
BRE	546	7,70	0,62	1701
FMO	589	6,79	0,49	1607
RTM	685	16,91	11,57	3221
OST	714	13,00	0	2664

*Tabel 7: Vergelijking in luchthavengelden op basis van inkomende Boeing 737 met 150 pax (Bron: gepubliceerde tarieven diverse luchthavens)*

In deze vergelijking is Rotterdam The Hague Airport eveneens opgenomen. De vergelijking met Eindhoven Airport is niet te maken, omdat Eindhoven Airport de zogenaamde 'Airport Charges' niet publiceert.

Voor alle tarieven moet worden opgemerkt dat dit standaardtarieven betreft en er op basis van specifieke afspraken (met name met low-cost carriers) van deze tarieven wordt afgeweken. Dit verklaart het verschil tussen tabel 6 en 7 (werkelijk gerealiseerde gemiddelde opbrengsten).

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Uit de vergelijking in tarieven (Tabel 7) blijkt het volgende:

- De security kosten worden in Nederland afgedekt door een kostendekkende heffing. Op Duitse luchthavens is deze minimaal. De securitykosten in Duitsland komen voor rekening van de overheid.
- De standaard landingsgelden voor een B737 toestel (MTOW 78000 kg) zijn op GAE beduidend hoger dan op de andere luchthavens uit de benchmark.
- Op basis van gepubliceerde landingsgelden en passagiersheffingen is GAE niet concurrerend met overige luchthavens. Dit kan mede worden verklaard door het grote aandeel chartervluchten. Op de andere luchthavens wegen maatwerkafspraken met low-cost carriers veel zwaarder in de tariefstelling.

### Bestuursmodellen vergeleken

Naast mogelijke verbeteringen in het businessmodel van GAE NV, kunnen ook andere bestuursmodellen overwogen worden. Daarbij gaat het vooral om de verdeling van de verantwoordelijkheden en het bevorderen van voldoende commerciële prikkels voor de exploitant. Op hoofdlijnen zijn de volgende bestuursmodellen te onderscheiden:

---

#### Integraal regionaal publiek eigendom en verantwoordelijkheid

**Voorbeeld:** Dit is het huidige bestuursmodel voor Groningen Airport Eelde, maar ook van Münster-Osnabrück en Bremen. De luchthaven wordt volledig geëxploiteerd door een onderneming met publieke aandeelhouders.

**Werking:** De luchthavenonderneming is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, het beheer, de exploitatie van het luchthaventerrein en de ontwikkeling van luchtvaartdiensten. Daarvoor hebben de aandeelhouders een management-/directieteam aangesteld. De aandeelhouders houden via de Raad van Commissarissen toezicht op de directie en de dagelijkse gang van zaken.

---

#### Publiek eigendom, exploitatie door private partij

**Voorbeeld:** Dit model wordt vanaf juli 2016 op Maastricht Aachen Airport toegepast (exploitant Trade Centre Global Investments BV, een luchtvrachtexpediteur) gecombineerd met de bekostiging van de NEDAB-kosten door de provincie Limburg. Ook Antwerpen Airport en Oostende-Brugge Airport (exploitant Egis) worden volgens dit model bestuurd.

**Werking:** In dit bestuursmodel blijft het eigendom en beheer van de infrastructuur in handen van de regionale en lokale overheden, vergelijkbaar met weginfrastructuur. De exploitatie van de luchthaven, onder andere bestaande uit het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen, de afhandeling van vliegtuigen en passagiers, het bieden van voorzieningen (winkels, parkeren) wordt in handen gegeven van een exploitant die de publieke aandeelhouders daarvoor een concessievergoeding betaalt. De exploitant is dus een commerciële partij, die via aanbesteding wordt geselecteerd.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

---

### Publiek eigendom, exploitatie door publieke partij

**Voorbeeld:** Dit model is toegepast op de Vlaamse Luchthavens Antwerpen Airport en Oostende-Brugge Airport tot 2013 en werd ook gehanteerd op Maastricht Aachen Airport (tot juli 2016).

**Werking:** In dit bestuursmodel blijft het eigendom en beheer van de infrastructuur in handen van de regionale en lokale overheden, gelijk aan de variant "publiek eigendom, exploitatie door private partij". De exploitatie van de luchthaven, onder andere bestaande uit het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen, de afhandeling van vliegtuigen en passagiers, het bieden van voorzieningen (winkels, parkeren) blijft in publieke handen, maar wordt in handen van een separate exploitant en rechtsvorm gelegd. De exploitant legt direct verantwoording af aan de publieke aandeelhouders.

---

### Publiek eigendom, exploitatie door een combinatie van publieke en private partijen

**Voorbeeld:** Dit bestuursmodel is dat van Eindhoven Airport NV, waarbij de luchthavenonderneming deels eigendom is van regionale overheden en deels van de Schiphol Groep, wat gezien kan worden als een semi-private partij. Onder dit bestuursmodel valt ook het zogenaamde Franse model, waarbij kleine lokale/regionale luchthavens worden geëxploiteerd door regionale Kamers van Koophandel in samenwerking met regionale overheden.

**Werking:** In dit bestuursmodel blijft het eigendom en beheer van de infrastructuur in handen van de regionale en lokale overheden en wordt de exploitatie van de luchthaven aangestuurd door publieke en private partijen. Voorwaarde is dan wel dat de private partij een eigen strategisch belang heeft bij het exploiteren van de luchthaven (versterking regionale economie in het Franse Model, verschuiving strategische verkeersstromen in het geval van Schiphol en Eindhoven).

---

### Private luchthaven

**Voorbeeld:** Dit model is toegepast op Maastricht Aachen Airport (tot 1 juli 2014) en Parchim Airport in Duitsland. Deze beide voorbeelden tonen aan dat volledige privatisering niet goed uitwerkt. Voor Londen Southend Airport, een ander voorbeeld, zijn beperkt financiële resultaten beschikbaar en is dus geen duidelijk beeld te geven. De eigenaar is de Stobart Group, die ook Carlisle Airport bezit en exploiteert.

**Werking:** In dit bestuursmodel is het eigendom en beheer van de infrastructuur en de exploitatie in handen van een private partij.

Het bestuursmodel waarbij het publiek eigendom en de publieke exploitatie gescheiden zijn lijkt het meest passende bestuursmodel voor GAE. Het voordeel van dit model is dat de publieke exploitant zich geheel kan concentreren op de commerciële strategie.



## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

De bestuursmodellen met private partijen lijken minder geschikt, omdat het huidige verkeersvolume waarschijnlijk te gering en eenzijdig is om private partijen op een goede manier te interesseren. Bij stijging van de verkeersvolumes kan exploitatie door een private partij wel een meer kansrijke optie worden. Daarnaast kan binnen de publieke exploitatie ruimte gezocht worden om meer private partijen te betrekken, waardoor de commerciële verbinding met het bedrijfsleven versterkt wordt.

### Conclusies

- Groningen Airport Eelde is duur (heffingsstructuur) ten opzichte van vergelijkbare luchthavens. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat op de meeste andere luchthavens Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) geheel of gedeeltelijk buiten de exploitatie worden gefinancierd. Er is dus in Europa geen sprake van een level-playing-field en zonder vorm van publieke bijdrage is het lastig om als regionale luchthaven zwarte cijfers te schrijven.
- De arbeidskosten per FTE zijn op Groningen Airport Eelde in lijn met de andere luchthavens uit de benchmark.
- De arbeidskosten per WLU zijn hoog, wat kan worden verklaard door de onderbenutting van de beschikbare infrastructuur en mensen.
- De totale luchthavengelden per vliegbeweging (handelsverkeer) zijn hoog op Groningen Airport Eelde. Bremen en Eindhoven zijn voor Ryanair een base, hetgeen vaak tot afspraken over flinke kortingen op landingsgeld- en passagiers-tarieven leidt.
- Om de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde te versterken en zo meer luchtvaartmaatschappijen aan te trekken, is naast een verlaging van de tarieven een wijziging van het bestuursmodel aan te bevelen. De meest geëigende vorm daarvoor is het model waarbij het beheer en de exploitatie wordt ondergebracht bij twee verschillende entiteiten.

### 5. Toekomstige mogelijkheden en ontwikkelingen in het business model

Gezien de kosten- en opbrengstenstructuur van GAE NV, ligt het voor de hand om de mogelijkheden tot optimalisatie van het businessmodel, vooral te zoeken aan de opbrengstenkant. De operationele kosten liggen voor een belangrijk deel vast op een niveau dat minimaal nodig is om een luchthaven goed te laten functioneren binnen de luchtvaartregelgeving, maar ook om concurrerend te zijn met andere luchthavens. Met de groei van het passagiersverkeer op Groningen Airport Eelde zijn er mogelijk nog nadere efficiencywinsten te genereren in voornamelijk de NEDAB-kosten. Een verdere reductie van de NEDAB-kosten is niet mogelijk zonder het serviceniveau op de luchthaven te verlagen, waardoor ook negatieve effecten ontstaan in termen van opbrengsten en aantrekkelijkheid van het geboden luchthavenproduct.

Het concurrentievermogen en de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde worden beïnvloed door een aantal interne en externe ontwikkelingen. De volgende onderwerpen komen in dit hoofdstuk aan de orde:

- Investerings ter vervanging of verbetering van de infrastructuur en de ontwikkeling van meer marktregie.
- Het genereren van meer opbrengsten op de luchthaven door het aantrekken van meer vluchten en/of ontwikkelen van nieuwe marktsegmenten.
- Ontwikkelingen binnen het segment General Aviation.
- Aanpassen van het bestuursmodel door splitsing van de commerciële exploitatie en het beheer van de infrastructuur.
- Het verhogen van de opbrengsten door het benutten en verbeteren van diensten op en om de luchthaven (restaurant, parkeren).
- De ontwikkeling van Amsterdam Lelystad Airport tot low cost luchthaven en twin airport van Schiphol.
- De herziening van de bekostiging en financiering van de kosten van luchtverkeersleiding.

---

#### Toekomstige investeringen

In de beleidsalternatieven *continueren* en *investeren* is, ongeacht welk ontwikkelingsscenario werkelijkheid gaat worden, rekening gehouden met een aantal investeringen op Groningen Airport Eelde, die nodig zijn om aan de eisen van regelgeving en markt te voldoen. Het betreft investeringen in de huisvesting van de brandweer en in de kwaliteit en capaciteit van de passagiersterminal (beide in 2017). In het beleidsalternatief *afbouwen* is geen sprake van investeringen.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

### *Huisvesting luchthavenbrandweer*

Een investeringspost van EUR 2.550.000,- is opgenomen in het beleidsalternatief *investeren* voor de nieuwbouw van de voorziening voor de luchthavenbrandweer. Het huidige gebouw en haar inventaris is sterk verouderd en daardoor aan vervanging toe. Onafhankelijk onderzoek dat GAE NV in 2013 heeft laten uitvoeren heeft bovendien aangetoond dat het huidige gebouw niet meer voldoet aan de eisen op het gebied van arbeidsomstandigheden, milieu en brandveiligheid. Daarnaast is het huidige gebouw energetisch inefficiënt en bevat het asbest. Gewogen zijn derhalve de opties om te kiezen voor verbouw of nieuwbouw. In het beleidsalternatief *continueren* is voor verbouw van de huidige kazerne een stelpost opgenomen van EUR 1,5 miljoen. Het betreft een investering waarmee het gebouw weer voldoet aan de minimale wettelijke eisen. Aanvullend heeft GAE NV een concreet bouwplan laten uitwerken voor nieuwbouw gekoppeld aan de planontwikkeling van Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) voor ambulancezorg op de luchthaven. Hoewel het totale bedrag dat moet worden geïnvesteerd met één miljoen omhoog gaat, zijn aan deze variant additionele operationele voordelen verbonden die samenhangen met het vergroten van de energie-efficiency en kostenvoordelen op basis van de mogelijkheid om met het UMCG voorzieningen te delen en gezamenlijk te exploiteren. Daarnaast is de locatie van de huidige voorziening van de luchthavenbrandweer suboptimaal: een verschuiving naar de kop van de landingsbaan draagt bij aan een versterking van de operationele veiligheid op de luchthaven. In het beleidsalternatief *investeren* wordt daarom uitgegaan van nieuwbouw voor de luchthavenbrandweer.

### *Passagiersterminal*

In het beleidsalternatief *investeren* is een investering meegenomen in de capaciteit en kwaliteit van de passagiersterminal. De noodzaak voor en de kosten van een investering in de terminal is onderbouwd door Netherlands Airport Consultants BV (NACO) op basis van piekruurgegevens van de luchthaven. Door deze te vergelijken met de internationaal gehanteerde normen is de volgende behoefte aan extra ruimte berekend.

• Voorhal	200m <sup>2</sup>
• Wachtruimten, paspoortcontrole, airside toiletten	224m <sup>2</sup>
• Paspoort controle aankomst	270m <sup>2</sup>
• Reclaim ruimte	137m <sup>2</sup>
• Ruimte (Bagage Handling System)	60m <sup>2</sup>

Vastgesteld is dat de terminal met circa 900m<sup>2</sup> uitgebreid moet worden om de gewenste capaciteit en het vereiste service level te krijgen. In de Nederlandse situatie houdt NACO dan voor dit soort terminalgebouwen een vierkante meter prijs aan van EUR 3500, exclusief BTW. Dat is dan inclusief bouwkundige kosten, gebouwinstallaties, special airport systems (Flight Information, Bagage Handling), honoraria, interieur elementen, tijdelijke maatregelen. Voor 900 m<sup>2</sup> is dan EUR 3,15 miljoen nodig. De investering is gericht om in de piekuren twee vluchten tegelijkertijd te

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

kunnen afhandelen op het IATA Optimum Level of Service, een voorwaarde van diverse luchtvaartmaatschappijen. In het geval groei van het passagiersverkeer leidt tot een verdere belasting van de piekcapaciteit dan staat het management voor de keuze: ofwel de additionele vlucht afhandelen op basis van een lager serviceniveau ofwel trachten het vliegschema te beïnvloeden zodat de vlucht buiten de piekuren plaats vindt.

Vanuit het perspectief van Hold Baggage Screening wordt aanbevolen de huidige equipment te vervangen door een modernere X-ray en een Explosive Trace Detectie apparaat daarbij te gebruiken. De kosten hiervan worden geschat op ongeveer EUR 200.000. Voor pax security een reservering voor een nieuwe X-ray van EUR 100.000. De totale kosten van de terminal upgrade worden dan EUR 3,45 miljoen.

In het simulatiemodel is voorzien dat GAE NV deze investeringen extern financiert op basis van langlopende laagrentende leningen. Hiervoor zijn additionele rente- en kapitaalslasten opgenomen in de exploitatie. Daarnaast zijn er ook jaarlijks kleinere investeringen nodig in het onderhoud van bedrijfsgebouwen, installaties, equipment en inventaris. In het simulatiemodel is er vanuit gegaan dat deze tot afschrijvingen leiden gelijk aan die van de afgelopen 3 jaar. De kapitaalslasten van deze investeringen vormen onderdeel van de reguliere exploitatie van GAE.

---

### Aantrekken van meer vluchten en/of nieuwe marktsegmenten

Voor het ontwikkelen van lijn-, low-cost (vooral city trips) en chartervluchten liggen diverse kansen. Lufthansa Consulting heeft deze kansen in kaart gebracht, en ook aangegeven wat de luchthaven zou moeten doen om deze kansen te verzilveren. Daarbij heeft Lufthansa Consulting twee maatregelen aangegeven die beide noodzakelijk zijn om groei van het passagiersverkeer te bevorderen en additionele operationele liquiditeit te genereren: verlaging van de visit costs en instelling van een Route Development Fund.

#### Verlaging visit costs

Zoals uit de benchmark is gebleken, zijn de kosten op GAE per vliegtuigbeweging of passagiersbeweging, die aan luchtvaartmaatschappijen of passagiers wordt doorgerekend, relatief hoog. Deze visit costs zijn belangrijk in de perceptie van de markt, in elk geval voor low cost carriers maar in toenemende mate ook voor charters en andere lijndiensten. Deze visit costs worden deels doorberekend aan de passagiers leidend tot hogere ticketprijzen.

Uit de analyse van kosten en opbrengsten van GAE NV in hoofdstuk 3 is gebleken dat er weinig mogelijkheden zijn om kostenverlagingen te realiseren binnen het huidige exploitatie- en bestuursmodel. De kosten worden immers grotendeels bepaald door vaste arbeidskosten. Deze zijn nauwelijks verder te flexibiliseren.

Een andere wijze van financieren van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) lijkt wel een mogelijkheid om de visit cost voor GAE NV te verlagen. Het betreft hier kosten voor onder andere security en brandweer. In het be-

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

leidsalternatief *investeren* is deze andere wijze van financieren van NEDAB doorgevoerd. Deze financieringsvorm wordt op andere luchthavens al toegepast, zo valt af te leiden uit de benchmark. Zo worden op Duitse luchthavens de security kosten niet door de luchthaven in rekening gebracht, wat een positieve uitwerking heeft op de (lagere) tarieven voor luchtvaartmaatschappijen. Ook op Maastricht Aachen Airport worden de NEDAB-kosten sinds juli 2014 door de provincie Limburg betaald (EUR 3 mln. per jaar).

Bij een securityheffing van EUR 11,05 per vertrekkende passagier zouden de totale opbrengsten uit securityheffingen op GAE in 2015 op ongeveer EUR 0,8 mln. liggen (zie Tabel 8). Voor de jaren 2012-2014 zijn de volgende bedragen af te leiden:

Jaar	Securityheffingen (opbrengsten)
2012	EUR 741.348
2013	EUR 692.905
2014	EUR 671.168

Tabel 8:: opbrengsten security charges GAE NV (Bron: Jaarverslagen GAE NV)

Met de huidige opbrengsten uit tabel 8 zijn de security kosten voor GAE NV momenteel kostendekkend, omdat de kosten volledig worden doorberekend aan passagiers en/of luchtvaartmaatschappijen. Als de financiering vanuit andere partijen plaatsvindt, vervallen de heffingen voor security en hiermee zowel de kosten als opbrengsten. Voor GAE NV is deze wijze van financiering budget neutraal. Wel worden de visit costs lager.

Wat betreft de kosten voor de brandweer wordt ervan uitgegaan dat van de 38 FTE in de operationele dienst (2015) er 20 toe te rekenen zijn aan de brandweer. De kosten hiervan bedragen bij gemiddelde kosten van EUR 70K per FTE: EUR 1,4 mln. per jaar. Deze kosten werken door op zowel kosten van GAE NV als de visit costs. Als deze kosten via NEDAB publiek worden gefinancierd, is het aan te bevelen nader onderzoek te verrichten of de brandweertaken op de luchthaven geïntegreerd kunnen worden met de taken van de veiligheidsregio's Groningen en Drenthe om zo tot efficiencywinsten te komen.

### Foreign Visitors Fund

De overheden betrokken bij de nieuwe strategie van Maastricht Aachen Airport, hebben EUR 10 mln. over 10 jaar vrijgemaakt voor een route development fund. In 2012 is door GAE NV reeds een routeontwikkelingsfonds ingesteld. Lufthansa Consulting heeft in haar rapportage voor GAE gesteld dat een dergelijk fonds, en dan met aanzienlijk meer middelen, noodzakelijk is om de kans op realisatie van groeiscenario's te vergroten. Lufthansa Consulting geeft daarbij als richtbedragen mee voor het Moderate Growth scenario circa EUR 800.000 – 1.600.000 per jaar nodig is en in het Substantial Growth EUR 1.400.000 – 2.400.000 per jaar.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

In het beleidsalternatief *investeren* is rekening gehouden met een route development fund. Uitgegaan is van een gemiddelde investering van EUR 1 miljoen per jaar over 10 jaar, dat extern als kapitaal vanuit publieke en private partijen wordt ingebracht. Een verdere aanvulling van het fonds zal plaats moeten hebben op basis van het "revolving" karakter: het fonds wordt aangevuld op basis van een deel van de opbrengsten van nieuwe diensten. Naast het direct ondersteunen van routeontwikkeling is het noodzakelijk om Noord-Nederland internationaal te positioneren als zakelijke en toeristische bestemming. Geadviseerd wordt daarom het fonds breder in te zetten dan puur voor routeontwikkeling, maar er een Foreign Visitors Fund van te maken gericht op het stimuleren van inkomend zakelijk en toeristisch verkeer.

In het simulatiemodel is aangenomen dat dit Foreign Visitors Fund (FVF) buiten GAE NV om wordt opgezet en beheerd. De effecten op de exploitatie zijn reeds meegenomen in de groeiscenario's van Lufthansa. Er vindt dus vanuit het FVF geen additionele kasstroom plaats in de richting van GAE NV.

---

### General Aviation

Hoewel het aantal **lesvluchten** sinds 2009 dalend is, blijft dit segment interessant. Dit geldt zowel voor klein- als groot lesverkeer. In de Nationale Luchtvaartnota (2009) wordt Groningen Airport Eelde aangewezen als luchthaven van nationale betekenis met de opmerking dat Groningen Airport Eelde het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers voor handelsverkeer in Nederland huisvest. Hoewel groot lesverkeer de laatste jaren minimaal aanwezig is op Groningen Airport Eelde kan het faciliteren van groot lesverkeer – in combinatie met schonere en meer geluidsarme toestellen – leiden tot meer opbrengsten. Daarnaast is de verwachting dat de ingezette daling van het aantal lesvluchten voor klein lesverkeer zal afvlakken en vervolgens weer gaan groeien. Vliegtuigproducent Boeing voorspelt een mondiale uitbreidings- en vervangingsvraag voor piloten in de komende 20 jaar. De markt-vraag van de civiele luchtvaartsector bedraagt in deze periode 558.000 nieuwe piloten, waarvan 95.000 in Europa<sup>8</sup>. De ontwikkeling van het lesverkeer is in sterke mate gekoppeld aan de aanwezigheid van IFR-luchtverkeersleiding.

Ook op andere gebieden van **general aviation** liggen kansen. De uitbreiding van luchthaven Lelystad voor passagiersverkeer leidt er toe dat een deel van recreatief verkeer zal moeten uitwijken. Er ligt een potentieel om deze vluchten en activiteiten uit Lelystad over te nemen.

Een derde segment dat tot ontwikkeling komt zijn de **(helikopter)vluchten** voor maatschappelijk en zakelijk gebruik. Hier worden onder andere de traumavluchten voor het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) onder geschaard, aangevuld met vluchten voor snel transport van donororganen. In de praktijk zijn dit een beperkt aantal vluchten, wel van maatschappelijk belang, maar minder relevant voor de opbrengsten van GAE NV.

---

<sup>8</sup> Boeing Forecast Pilot & Technician Outlook (2015)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

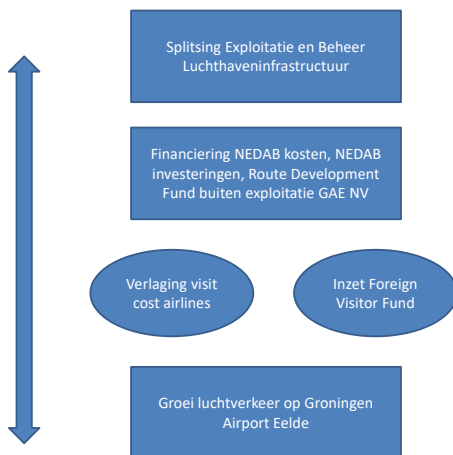
Ten slotte is er een licht stijgende trend waar te nemen in vliegtuigen, die Groningen Airport Eelde als **uitwijkvluchthaven** gebruiken. Echter, de aantallen zijn klein en het toekomstig aantal is moeilijk in te schatten.

Gezien de marktvolatiliteit en het feit dat ontwikkelingen in dit segment lastig zijn te voorspellen is in het simulatiemodel een conservatieve constante inschatting gemaakt voor de ontwikkeling van dit marktsegment binnen de beleidsalternatieven *continueren* en *investeren*. In de beleidsoptie *afbouwen* is alleen sprake van maatschappelijke en recreatieve general aviation, vanwege het wegvallen van de basis voor IFR-luchtverkeersleiding. Daardoor verdwijnen ook de lesvluchten.

### Aanpassing bestuursmodel

Om de verlaging van de visit costs te faciliteren via NEDAB-bijdragen, is het wenselijk het bestuursmodel aan te passen. Zoals uit de benchmark met andere vluchthavens en de vergelijking van de verschillende bestuursmodellen is gebleken, is een splitsing van infrastructuur en exploitatie daarvoor een goed alternatief voor GAE. De exploitant kan zich dan richten op de exploitatie en voornamelijk het behouden en aantrekken van luchtvaartmaatschappijen en passagiers. De focus daarbij is het klantgericht inzetten van lagere havengelden. Het beheer en de ontwikkeling van de infrastructuur komt in een aparte entiteit, waarin ook de NEDAB-kosten terecht komen. De voorgestelde aanpassing van het bestuursmodel faciliteert een meer commerciële en prestatiegerichte aansturing.

Op deze wijze kan het volgende mechanisme in werking treden:



Figuur 10: alternatief business model investeren GAE NV

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

---

### Benutten en verbeteren van diensten op de luchthaven

Het benutten van diensten op de luchthaven betreft het gebruik van de **parkeervoorzieningen en restaurant**. Met hogere passagiersaantallen zullen de opbrengsten voor GAE NV ook toenemen. In het simulatiemodel is hier rekening mee gehouden door de opbrengsten uit parkeren en uit concessies (restaurant) af te leiden uit de jaarrekeningen van GAE NV, deze om te zetten naar een gemiddelde opbrengst per passagiersbeweging, en deze toe te passen op de aantallen passagiersbewegingen in de vier scenario's en de beleidsalternatieven *continueren* en *investeren*.

Onder verbetering van diensten op de luchthaven valt de bouw en exploitatie van een **hotel** en het organiseren van **specifiek busvervoer** naar de grote steden in Nederland. Deze twee mogelijke additionele bronnen van opbrengsten zijn in de simulatie niet meegenomen, aangezien hiervoor geen concrete plannen zijn uitgewerkt.

---

### Ontwikkeling Amsterdam Lelystad Airport

De ontwikkeling van Lelystad tot 'twin airport' van Schiphol raakt de kern van de marktsegmenten van Groningen Airport Eelde: het vakantiechartervervoer en de low cost carriers. Gebaseerd op de eerste fase van de ontwikkeling wordt Lelystad Airport veel groter dan Groningen Airport Eelde en zal vooral meer bestemmingen bieden. Maar dat betekent waarschijnlijk ook dat de grotere keuze aantrekkelijk is voor passagiers die nu vanaf Groningen Airport Eelde vliegen. Lufthansa Consulting heeft het effect van de ontwikkeling van Lelystad Airport in de verkeersscenario's geïntegreerd, zonder daar direct een waarschijnlijkheid te hangen. Immers, het is onzeker hoe Lelystad Airport zich op langere termijn zal ontwikkelen. Lufthansa Consulting geeft aan dat de ontwikkeling van Lelystad Airport een negatief effect kan hebben op het chartersegment op Groningen Airport Eelde, waarbij een deel van het verkeer weglekt naar Lelystad Airport. Dit wordt gesimuleerd in het beleidsalternatief *behouden* gecombineerd met het scenario Negative Growth.

In de groeiscenario's van Lufthansa Consulting wordt aangenomen dat het verlies van huidige charter operators (Transavia) gecompenseerd zal worden door nieuwe charter operators. Wanneer GAE NV in staat is haar tarieven concurrerend te maken en te investeren in groei van lijndiensten van low cost carriers dan is verdere groei van het passagiersverkeer op Groningen Airport Eelde te verwachten. Dit wordt gesimuleerd in het beleidsalternatief *investeren* en de scenario's moderate en substantial growth. Op het aantrekken van hub feeder services heeft de ontwikkeling van Lelystad Airport geen invloed.

Lelystad Airport is – net als Eindhoven Airport - onderdeel van het Aldersplan voor het accommoderen van niet-mainport gebonden verkeer dat niet binnen de geluidsgrenzen van Schiphol past. Uitgaande van de door Schiphol verwachte groei, zal Lelystad Airport in 2018 operationeel zijn.



## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

De gegevens van Lelystad Airport zijn ontleend aan het Ondernemingsplan Lelystad<sup>9</sup>, met name fase N1. In de business case voor Lelystad Airport wordt rekening gehouden met aanloopverliezen tot 2027 in verband met het feit dat er “gedurende enige tijd sprake zal zijn van onderbenutting van de beschikbare faciliteiten”.

De landingsbaan zal volgens planvorming op Lelystad Airport vanaf 2018 2400 meter bedragen. De op dit moment bekende openingstijden zijn 06:00-23:00 (regulier). De infrastructuur is hiermee vergelijkbaar met die van Groningen Airport Eelde.

	GAE 2014	LEY N1 2018
Passagiersbewegingen (pax)	169.369	1.661.000
Vracht (ton x 1000)	0	0
WLU	169.369	1.661.000
Vliegtuigbewegingen (>6 ton)	1.729	11.000
Bestemmingen (aantal)	10	
Aantal werknemers (fte)	48	50**
Landings- en passagiersheffingen	2.272.435	
Handling fees	616.422	
Totaal luchthavengelden	2.888.857	12.945.000
Arbeidskosten	3.538.321	4.533.000
Arbeidskosten/FTE (EUR)	73.715	90.660
Arbeidskosten/WLU (EUR)	20,89	2,73
Totaal luchthavengelden/ vliegtuigbewegingen (EUR)	1.670,83	1.176,82
Totaal luchthavengelden/WLU (EUR)	17,06	7,79

Tabel 9: vergelijking GAE en LEY (Bron: GAE NV, Ondernemingsplan Lelystad Airport 2014)

Met de realisatie van het beoogd aantal passagiers liggen de arbeidskosten per WLU en hiermee samenhangende luchthavengelden per WLU op Lelystad Airport beduidend lager dan op Groningen Airport Eelde.

Hierbij moet worden opgemerkt dat handlingactiviteiten middels een concessie zullen worden uitbesteed op Lelystad Airport. Dit verklaart het laag ingeschatte aantal werknemers.

Niet alleen het hoge aantal te verwachten passagiers en uitbesteding van handling op Lelystad Airport veroorzaakt deze –voor luchtvaartmaatschappijen- aantrekkelijk-

<sup>9</sup> Ondernemingsplan Lelystad Airport, maart 2014 (Bron: Schiphol Group)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

ke lage luchthavengelden per passagier. Ook zullen de NEDAB-kosten worden verrekend binnen de Schiphol Groep. Dit leidt tot aanzienlijke schaalvoordelen voor de tariefstelling op Lelystad Airport.

Ook moet worden opgemerkt dat de vergelijking plaats vindt op basis van cijfers van GAE NV uit 2014 en geprognoseerde cijfers van Lelystad Airport in 2018.

Op basis van het Ondernemingsplan Lelystad Airport blijkt dat de visit costs in 2018 50% of meer lager zullen liggen dan de huidige op Groningen Airport Eelde. In het simulatiemodel is een substantiële tariefsverlaging doorgevoerd zodat Groningen Airport Eelde kan blijven concurreren in de markt bij de alternatieven *continueren* en *investeren*.

---

### Bekostiging van de luchtverkeersleiding

Op dit moment wordt door het Rijk onderzocht of en zo ja, hoe de kosten van luchtverkeersleiding in Nederland, op een andere wijze over de Nederlandse luchthavens verdeeld zou moeten worden. In eerste instantie is door het Rijk ingezet op een wijziging van het stelsel van financiering van luchtverkeersleiding per 1 januari 2020. Indien GAE NV de kosten van luchtverkeersleiding geheel zelf zou moeten dragen zou er jaarlijks een bedrag van EUR 2,0 miljoen kosten extra op de begroting drukken. Deze kosten kunnen vanuit concurrentie overwegingen niet door extra heffingen aan luchtvaartmaatschappijen doorberekend worden. De kans is groot dat deze kosten het exploitatietekort flink zullen verhogen.

Als alternatief wordt onderzocht of Remote ATC mogelijkheden biedt. Echter, dit concept bevindt zich nog in de onderzoeksfase. Kostenreductie moet nog bewezen worden, evenals de certificering en het moment dat het ingevoerd kan worden. Een tweede alternatief kan een nieuwe provider zijn als de Tower Company, low cost dochter van Deutsche Flug Sicherung (DFS). Ook dit alternatief moet op kosten worden bekeken, en de toegang voor andere providers dan LVNL tot de Nederlandse markt moet nog wettelijk geregeld worden.

In mei 2016 is door de staatssecretaris van I&M bekend gemaakt dat Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport meer tijd krijgen om tot een kostenreductie te komen, waarbij een eventuele systeemwijziging een aantal jaren later dan 2020 in zal gaan. Welke oplossingen daarbij eventueel aan de orde zijn en welke reductie deze mee kunnen brengen is nog onduidelijk. Bovendien vindt een eventuele effectuering pas plaats aan het einde van de simulatieperiode. Om die reden zijn eventueel extra kosten nu niet in de simulatie meegenomen. Natuurlijk blijft het risico wel bestaan.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

### Conclusies

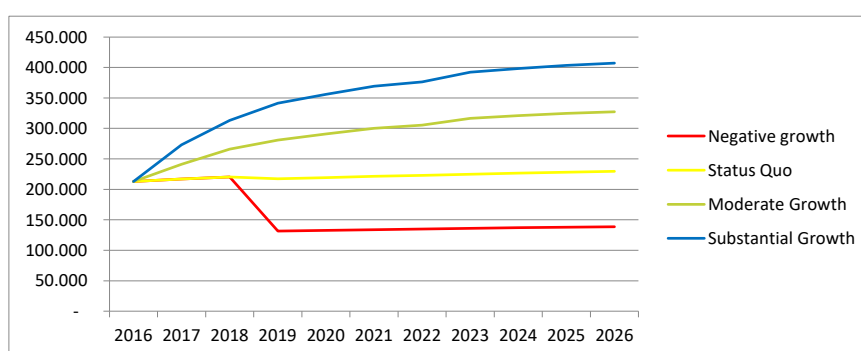
- Er zijn binnen het huidige business model (besturingsmodel, servicemodel en exploitatiemodel) weinig mogelijkheden om kosten te verlagen. De mogelijkheden voor verbeteringen in het exploitatieresultaat liggen vooral aan de opbrengstenzijde.
- Een eerste stap om meer opbrengsten te realiseren, is de verlaging van visit costs voor passagiersvluchten door NEDAB-kosten (deels) buiten de exploitatie van GAE NV te bekostigen.
- Naast het verlagen van de visit costs is volgens Lufthansa Consulting een extra investering in een route development fund nodig om meer vluchten aan te trekken en zo meer opbrengsten te realiseren. Gekozen is voor het opzetten van een Foreign Visitors Fund (FVF).
- Om de verschuiving in NEDAB-kosten te faciliteren en te komen tot een meer commerciële en prestatiegerichte aansturing is het aan te bevelen het bestuursmodel te wijzigen, waarbij exploitatie en het beheer en ontwikkeling van de infrastructuur worden gesplitst.
- Andere potentiële groeisegmenten zijn lesvluchten, overig general aviation en maatschappelijke vluchten (UMCG); het effect op het resultaat zal hiervan echter gering zijn.
- Opbrengsten uit concessies (restaurant) en het parkeerterrein zullen alleen groeien bij het aantrekken van meer volume in passagiersvluchten.
- De openstelling van Lelystad Airport in 2018 heeft substantiële effecten op de exploitatie van GAE NV waar het gaat om de druk op de luchthaventarieven en de ontwikkeling van het low cost en chartersegment. Door het schaalvoordeel dat door het hoge te verwachten passagiers op Lelystad Airport wordt gerealiseerd, wordt verwacht dat de visit costs op Lelystad Airport aanzienlijk lager zullen uitvallen dan de huidige visit costs op Groningen Airport Eelde.
- Investeren in groei is noodzakelijk om het weglekken van een deel van het charterverkeer op te vangen.

### 6. Doorrekenen verkeersscenario's voor de exploitatie

Op basis van de analyse van het huidige businessmodel van GAE NV, de benchmark met andere luchthavens, en het onderzoek naar verbeteringen in het business model, zijn de verkeersscenario's van Lufthansa Consulting voor Groningen Airport Eelde gebruikt om de toekomstige exploitatieresultaten van GAE NV te simuleren. Lufthansa Consulting gebruikt vier verschillende verkeersscenario's:

- **Negative growth.** In dit scenario wordt geen extra inspanning geleverd door de luchthaven of de aandeelhouders om extra vluchten aan te trekken. Door de opkomst van Lelystad Airport lopen de volumes in alle segmenten terug. De natuurlijke groei in het aantal passagiers is niet voldoende om de verplaatsingen op te vangen. Er zal een minimaal verkeersvolume gehandhaafd blijven op Groningen Airport Eelde.
- **Status Quo.** Ook in dit scenario wordt geen extra inspanning geleverd door de luchthaven of de aandeelhouders om extra vluchten aan te trekken. Er zijn weinig kansen voor low cost of *hub feeder* services, maar de meeste charters blijven. De natuurlijke groeitrend blijft van toepassing.
- **Moderate growth.** In dit scenario wordt wel geïnvesteerd in het aantrekken van nieuwe vluchten door het verlagen van de visit costs en de inzet van een Route Development Fonds. In elk geval komt er een duurzame *hub feeder* route en is er de mogelijkheid voor nieuwe low cost services.
- **Substantial growth.** In dit scenario wordt zwaar geïnvesteerd door luchthaven en regionale overheden om nieuwe vluchten aan te trekken, zowel in het Route Development Fonds als in de marketingactiviteiten. Er wordt een *hub feeder* route ontwikkeld, een low cost carrier zal worden aangetrokken en de chartermarkt groeit.

De vier scenario's resulteren in onderstaande verwachte verkeersontwikkeling.



Figuur 11: verkeersscenario's en groeiperspectief aantal passagiersbewegingen Groningen Airport Eelde (Bron: Lufthansa Consulting, 2016)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Om de besluitvorming rond de toekomstige beleidsopties (afbouwen, continueren, investeren) van GAE NV te ondersteunen, is een rekenmodel ontwikkeld waarmee de financiële resultaten van beleidsvarianten en scenario's voor de komende 10 jaar kunnen worden vergeleken. Het model is gebouwd op basis van de financiële resultaten van GAE NV in de periode 2013-2015.

Het simulatiemodel voor de exploitatieresultaten is gebaseerd op de financiële cijfers van GAE NV op basis van gemiddelde waarden over de laatste 3 jaar. Het model is getoetst door de resultaten van de laatste 3 jaar (2013-2015) te berekenen en te vergelijken met de werkelijk gerealiseerde resultaten. De geringe afwijkingen geven blijk van de robuustheid van het model. In de exploitatieprognose wordt in de verschillende varianten uitgegaan van aannames voor passagiers- en vluchtontwikkeling volgens de scenario's van Lufthansa Consulting. De vertaling van deze vervoersscenario's in de simulatie van financiële resultaten gaat uit van de gebruikelijke relaties tussen vervoersvolumes en kosten/opbrengsten van een luchthaven. Uit een modelmatige toetsing is gebleken dat relatief kleine variaties in de aannames over bijvoorbeeld de hoogte van passagiers- en landing fees niet leiden tot wezenlijk andere uitkomsten.

Als eerste is de optie *afbouwen* geanalyseerd. In deze optie wordt de luchthaven teruggebracht tot een general aviation luchthaven zonder lijnvluchten, charters en lesvluchten. Luchtverkeersleiding verdwijnt, de brandweer op de luchthaven verdwijnt en GAE NV zal worden opgeheven. Het onderhoud aan de start- en landingsbaan wordt afgekocht. Voor de resterende general aviation activiteiten is uitgegaan van een constant volume van 10.000 vluchten per jaar. Uitgaande van een minimumtarief uit de Airport Charges 2015 voor GAE, resulteert dit in EUR 72.500 aan opbrengsten per jaar. Kosten worden ingeschat voor 2 FTE (plus overhead) plus de kosten voor instandhouding, in totaal EUR 280.000 per jaar, resulterend in een jaarlijks tekort van rond EUR 200.000.

In aanvulling hierop zijn de verkeersscenario's van Lufthansa zijn gecombineerd met de twee andere beleidsopties voor GAE NV: *continueren* en *investeren*. Vandaar dat er zes varianten ontstaan waarvoor de simulatie van de exploitatie is uitgevoerd. In de beleidsoptie *continueren* is aangenomen dat de door Lufthansa Consulting beschreven extra inspanningen niet mogelijk zijn.

Verlaging van de luchthaventarieven wordt gefaciliteerd als de NEDAB-kosten deels buiten de exploitatie van GAE NV gefinancierd worden, dus in de beleidsoptie *investeren*. In de beleidsoptie *continueren* is verondersteld dat de tariefreducties ten laste komen van het exploitatieresultaat. De reductie in visit costs is in alle varianten substantieel ten opzichte van de huidige niveaus om deze concurrerend te maken met een aantal andere luchthavens, zoals Bremen en in de toekomst Lelystad Airport.

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Beleidsalternatief	Scenario
AFBOUWEN	Geen
CONTINUEREN	Negative Growth
	Status Quo
INVESTEREN	Negative Growth
	Status Quo
	Moderate Growth
	Strong Growth

Tabel 10: beleidsopties en scenario's

Ten tweede is in de simulatie rekening gehouden met een aantal investeringen om de infrastructuur op orde te brengen en te houden. Het betreft investeringen in de huisvesting van de brandweer en in verbetering/vergroting van de passagiersterminal.

De huisvesting van de brandweer is sterk verouderd. Het huidige gebouw voldoet niet meer aan de eisen op het gebied van arbeidsomstandigheden, brandveiligheid en milieu. Het gebouw is energetisch inefficiënt en bevat asbest. In de optie *continueren* wordt gekozen voor een verbouwing van de huidige kazerne om deze weer te laten voldoen aan de wettelijke minimumeisen. Hiervoor is EUR 1,5 mln. als stelpost opgenomen. Vanuit de vennootschap zal dit bedrag bij derden moeten worden geleend, waardoor additionele financieringskosten en kapitaalslasten ontstaan. In geval van *investeren* is als uitgangspunt genomen dat de brandweer een geheel nieuw onderkomen krijgt op een meer gunstig gelegen locatie. De kosten hiervan zijn ingeschat op EUR 2,55 mln. De investering in de brandweershuisvesting is voor beide beleidsvarianten in 2017 voorzien.

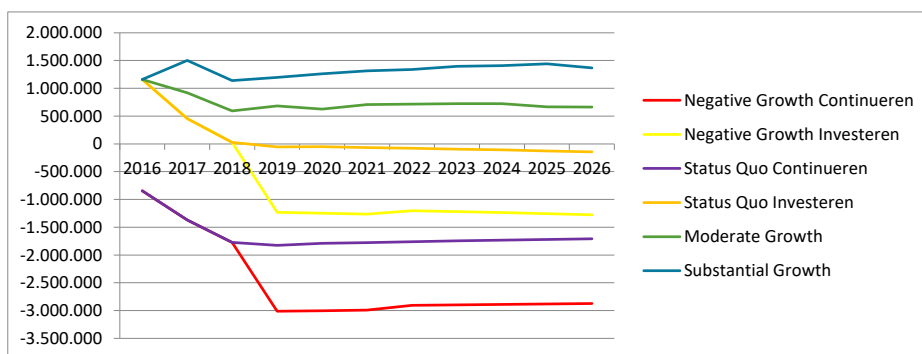
Uit onderzoek is gebleken dat de huidige terminal niet aan de IATA richtlijnen voldoet. Een aantal bottlenecks bij het afhandelen van passagiers is geïdentificeerd. Op basis van het huidige en ingeschatte toekomstige aantal vlieg- en passagiersbewegingen in de piekuren, zal Groningen Airport Eelde het door IATA geadviseerde Level of Service Optimum voor de gelijktijdige afhandeling van minimaal twee passagiersvliegtuigen moeten kunnen aanbieden. Dit vergt een investering van ongeveer EUR 3,45 miljoen. In de beleidsoptie *continueren* is aangenomen dat er niet wordt geïnvesteerd in de terminal. In de beleidsoptie *investeren* wordt wel geïnvesteerd en wordt het bedrag van EUR 3,45 mln. gefinancierd door middel van een laagrentende lening met een looptijd van 30 jaar.

Ten derde is voor de ondersteuning van marketing campagnes voor nieuwe routes rekening gehouden met een fonds voor het faciliteren van buitenlandse bezoekers, zowel zakelijk als toeristisch. Lufthansa Consulting heeft de inzet van een dergelijk instrument aanbevolen. Voor de simulatie is uitgegaan van een fonds dat breder

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

dan de luchthaven wordt ingezet ten behoeve van de promotie van Noord-Nederland in het buitenland en op die manier buitenlandse bezoekers, zowel zakelijk als toeristisch, naar de regio te halen voor een bezoek. Om die reden zal het buiten de luchthaven om worden ontwikkeld en beheerd. Aangenomen is dat dit Foreign Visitors Fund (FVF) een omvang krijgt van EUR 10 mln. voor een periode van 10 jaar.

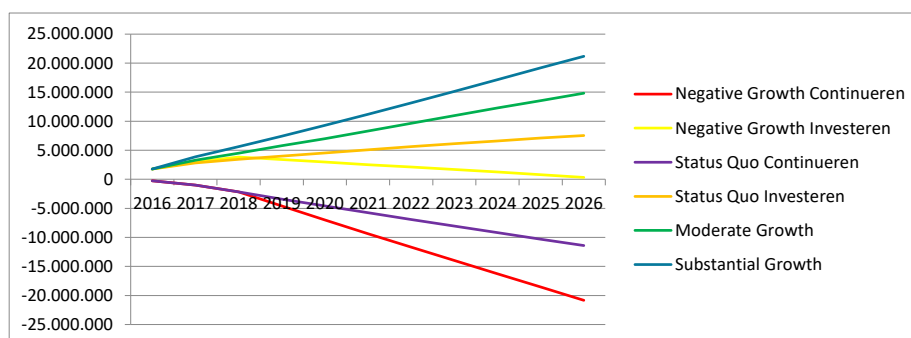
Indien deze aannames in het simulatiemodel worden gebruikt dan ontstaat het volgende beeld wat betreft resultaat (winst/verlies) per jaar.



Figuur 12: verwachte exploitatieresultaten GAE NV 2016-2026 in zes varianten (EUR)

Uit figuur 12 wordt duidelijk dat de beide *continueren*-varianten tot jaarlijkse verliezen leiden van meer dan EUR 1,5 mln. Voor de *investeren*-varianten is de negative growth-variant zwaar verliesgevend. Het status quo scenario ligt rond break-even. De moderate en strong growth scenario's leiden tot winst.

Indien deze resultaten worden vertaald naar cumulatieve operationele kasstromen dan ontstaat het beeld in figuur 13.



Figuur 13: cumulatieve operationele kasroom GAE NV in zes varianten (EUR)

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

Uit figuur 13 blijkt dat de moderate en substantial growth scenario's in combinatie met de beleidsvariant *investeren* tot duurzame kasposities leiden. In elk geval leiden alleen de *investeren*-beleidsvarianten tot positieve kasposities op langere termijn.

In Tabel 11 zijn de aannames en de bijdrage in de NEDAB-kosten en exploitatiere-sultaten voor elke variant vergeleken. Daarbij wordt uitgegaan van de veronderstel-ling dat de aandeelhouders in de beide *continueren*-scenario's het exploitatietekort zullen afdekken. In het beleidsalternatief *afbouwen* zal het exploitatietekort op andere wijze afgedekt moeten worden.

Beleidsalternatief	Scenario	Investering Brandweer	Investering terminal	Bijdrage NEDAB/exploitatie 2016-2026 (mln)	Foreign Visitor Fund
AFBOUWEN	Geen			Geen	
CONTINUEREN	Negative Growth	€ 1,5 mln.	Geen	27,4	Geen
	Status Quo	€ 1,5 mln.	Geen	18,0	Geen
INVESTEREN	Negative Growth	€ 2,55 mln.	€ 3,45 mln.	27,5	€ 10 mln.
	Status Quo	€ 2,55 mln.	€ 3,45 mln.	30,1	€ 10 mln.
	Moderate Growth	€ 2,55 mln.	€ 3,45 mln.	32,9	€ 10 mln.
	Strong Growth	€ 2,55 mln.	€ 3,45 mln.	35,4	€ 10 mln.

Tabel 11: beleidsopties en scenario's

In het beleidsalternatief *continueren* is sprake van een structureel exploitatietekort dat zich beweegt tussen 18 – 27 miljoen. Lufthansa Consulting heeft aangegeven dat de ontwikkelingen in de markt het waarschijnlijk maken dat Groningen Airport Eelde het niveau van de status quo niet vast zal kunnen houden, en dus eerder zal toegroeien naar het scenario negatieve groei bij de keuze voor dit beleidsalternatief. Aangezien het Rijk als bevoegd gezag voor de afgifte van een nieuw luchthavenbesluit stelt dat de exploitatie voor een periode van minimaal 10 jaar moet zijn gegarandeerd, zal een financiële garantie als voorziening voor het negatieve groei scenario moeten worden getroffen. De voorziening zal jaarlijks ingezet moeten worden ter dekking van de gerealiseerde exploitatietekorten.

In het beleidsalternatief *investeren* is sprake van externe financiering van de NEDAB-kosten. De jaarlijkse gemiddelde externe financieringsbijdrage ligt hierbij hoger dan bij het alternatief *continueren* om de noodzakelijke ontwikkeling van voldoende operationele liquiditeit te genereren. De hier benoemde bijdrage geldt als maximum, waarbij op langere termijn reducties kunnen optreden bij het bereiken van een voldoende liquiditeitsniveau of efficiencyeffecten als gevolg van de groei van het passagiersverkeer. Lufthansa Consulting adviseert daarbij uit te gaan van het scenario moderate growth, wat neer komt op afgerond EUR 33 miljoen. Met de groei van het passagiersverkeer en door technologische ontwikkelingen zouden op het gebied van de NEDAB efficiencyeffecten moeten kunnen worden gerealiseerd. Daarbij wordt een besparing van 10% mogelijk geacht. Het totaal kan dan worden teruggebracht tot maximaal EUR 30 miljoen. In de varianten moderate growth en strong



## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

growth is het cumulatieve resultaat van de exploitatiemaatschappij respectievelijk EUR 8 en EUR 14 mln.

### Conclusies

- De aandeelhouders van GAE NV staan voor de keuze: afbouwen, continueren of investeren.
- Voortzetting van het huidige business- en exploitatiemodel (alternatief *continueren*) van GAE NV zal tot negatieve financiële resultaten leiden, die op korte en lange termijn niet houdbaar zijn en vragen om structurele externe financieringsbijdragen.
- Het alternatief (*investeren*) is een gewijzigd business model, waarin de exploitatie en het beheer en ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur gescheiden zijn, meer commercieel en prestatiegericht wordt gestuurd en de NEDAB-kosten deels buiten de exploitant om bekostigd worden.
- Hierdoor is het mogelijk om de visit costs voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers te verlagen waardoor GAE kan concurreren met vergelijkbare regionale luchthavens en in het bijzonder Lelystad Airport.
- In dit alternatieve model moet er wel geïnvesteerd worden in infrastructuur en een Foreign Visitors Fund.
- In de nieuwe variant van het business model zijn de financiële resultaten in de moderate en strong growth scenario's positief.
- Hierdoor wordt de luchthavenexploitant in staat gesteld voldoende operationele liquiditeit te ontwikkelen om toekomstige operationele kosten en investeringen zelf te financieren. Deze duurzame kaspositie leidt er tevens toe dat op termijn voldoende liquiditeit, door vooral passagiersgroei, ontstaat waarbij een groter deel van de NEDAB-kosten uit de exploitatie van GAE NV kunnen worden bekostigd.

### 7. Conclusies

In dit onderzoek zijn drie verschillende beleidsopties voor Groningen Airport Eelde onderzocht: *afbouwen*, *continueren* en *investeren*.

De optie *afbouwen* leidt ertoe dat de huidige vennootschap wordt opgeheven en dat de luchthaven alleen nog gebruikt wordt voor general aviation activiteiten. Deze general aviation activiteiten brengen onvoldoende op om de te verwachten kosten te dekken.

Op basis van de analyse van het huidige businessmodel van GAE NV en simulatie van resultaten in de toekomst in het alternatief *continueren*, kan geconcludeerd worden dat doorgaan met het huidige model weinig kansrijk lijkt. Het model is ongeschikt om de groei aan te jagen die Lufthansa Consulting in de twee groeiscenario's (Moderate en Strong Growth) voorziet. Daarnaast zullen de exploitatietekorten ook in de toekomst moeten worden afgedekt. Hierdoor blijft de luchthaven structureel verliesgevend en zal zich mogelijk vanuit de sterke concurrentie op de markt een daling van het passagiersverkeer op de luchthaven voordoen.

Het beleidsalternatief *investeren* biedt betere mogelijkheden om de benodigde groei van passagiersvervoer te realiseren. Echter, er bestaat geen garantie op succes want in combinatie met de scenario's Negative Growth en Status Quo kan deze beleidsvariant nog steeds tot negatieve exploitatieresultaten leiden. Voor de beide groeiscenario's (Moderate en Substantial Growth) leidt deze beleidsvariant tot positieve financiële exploitatie en een gezonde kasstroom. In deze variant worden de benodigde randvoorwaarden gecreëerd voor groei van het passagiersverkeer op de luchthaven en een meer duurzame luchthavenexploitatie.

Indien voor de beleidsvariant *investeren* gekozen wordt met betrekking tot de bevordering van de continuïteit van Groningen Airport Eelde NV wordt geadviseerd het huidige businessmodel aan te passen. Dit betreft op hoofdlijnen:

1. Overgang naar een nieuw bestuursmodel waarin exploitatie en beheer/ontwikkeling van infrastructuur gescheiden worden, en in aparte entiteiten worden ondergebracht (LEM/LOM).
2. Investeren in nieuwbouw van de luchthavenbrandweer en verbetering van de passagiersterminal en het buiten de exploitatie extern financieren van de NEDAB-kosten.
3. Het opzetten en beheren van een Foreign Visitors Fund om meer buitenlandse bezoekers, zowel zakelijk als toeristisch, naar Noord-Nederland te halen en daarmee de routeontwikkeling op Groningen Airport Eelde te ondersteunen.

### 8. Verklarende woordenlijst

**Terreinbewegingen:** Totaal van vluchten waarbij de opstijging en de daarop volgende landing op hetzelfde luchtvaartterrein plaatsvinden. Veelal les- en recreatief verkeer

**Passagiersbewegingen:** Totaal aantal passagiers die vanaf een luchthaven vertrekken of bij een luchthaven aankomen

**Visit Costs:** Totaal aan kosten en heffingen die een luchtvaartmaatschappij of een passagier moet voldoen aan een luchthaven om te kunnen vertrekken

**Charter:** zie ongeregelde vluchten

**Low Cost Carrier:** Low cost airlines zijn luchtvaartmaatschappijen die goedkope vliegtickets aanbieden. Low cost airlines bieden beperkt bijkomende diensten en worden daarom ook wel prijsvechters of budget vliegmaatschappijen genoemd. Overheadkosten worden zo laag mogelijk gehouden om het kostenniveau zo laag mogelijk te houden

**Landingsgelden:** vergoedingen per landing afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig

**Securityheffing:** vaste vergoeding per passagier voor beveiligingswerkzaamheden

**Paxbelasting:** vaste passagiersheffing per passagier voor het gebruik van de luchthaven

**Handling:** vaste vergoeding per passagier voor werkzaamheden ten aanzien van bagage(of vracht)afhandeling

**NEDAB:** Niet economische diensten van algemeen belang. In het geval van de luchthaven zijn dit diensten, die door GAE NV geleverd worden, los staan van de exploitatie en om kwaliteits- of veiligheidseisen gemaakt moeten worden. Voorbeelden van NEDAB zijn het leveren van de diensten van brandweer en veiligheid- en beveiligingsdiensten

**Narrow Body :** een vliegtuig met één gangpad en twee rijen stoelen van twee of drie stoelen per rij. Narrow-body's die minder dan 100 passagiers kunnen vervoeren worden ook wel regionale vliegtuigen genoemd. De bekendste narrow-body's zijn de Airbus A318,A319, A320, A321, Boeing 707, Boeing 757, Boeing 727 en Boeing 737

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

**Wide Body** : Extra breed type vliegtuig met twee of meer gangpaden en drie rijen stoelen naast elkaar. Dergelijke vliegtuigen vervoeren zo'n 200 tot 600 passagiers. Voorbeelden zijn de Boeing 777, Boeing 787 en Airbus A350

**General Aviation**: Alle vormen van vliegactiviteiten met uitzondering van geregeld en ongeregeld vervoer van passagiers en vracht (ook bekend als "grote luchtvaart") én militair verkeer. Voorbeelden zijn opleidingsvluchten, zakelijke vluchten, recreatieve vluchten, maatschappelijke vluchten en commerciële vluchten (foto-vluchten, reclamevluchten)

**Vliegtuigbewegingen**: Aantal landingen en starts van vliegtuigen. In rapportage aangevuld met de term handelsverkeer (zie hierboven)

**Handelsverkeer**: Alle verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen met als doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling. Deze vluchten worden uitgesplitst naar geregelde en ongeregelde vluchten

**Geregelde vluchten**: Commerciële overlandvluchten welke worden uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling (lijnvluchten).

**Ongeregelde vluchten / charter**: Commerciële overlandvluchten met een ongeregeld karakter (chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer)

**Hub Feeder**: een vliegtuig (feeder) dat met lijndienst dagelijks passagiers naar een grotere luchthaven vervoert (hub), die vooral dient als overstap naar meerdere (intercontinentale) bestemmingen

### 9. Geraadpleegde bronnen

- BCI Global (2015); *Economische betekenis van General Aviation in Nederland*
- Boeing (2015); *Boeing Pilot and Technician Forecast*
- Bremen City Airport (2013-2014); *Jaarverslagen*
- Bremen City Airport (2015); *Airport Fees and Charges*
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2015); *Terreinbewegingen Luchtvaart*
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2015); *Passagiersbewegingen Handelsverkeer Luchtvaart*
- Eindhoven Airport (2013-2014); *Jaarverslagen*
- EY TAS (2014); *Analyse business plan Groningen Airport Eelde*
- Groningen Airport Eelde (2006); *Statuten Groningen Airport Eelde NV*
- Groningen Airport Eelde (2016); *Havengeldregeling*
- Groningen Airport Eelde (2006-2015); *Jaarverslagen*
- Groningen Airport Eelde (2013); *Businessplan Groningen Airport Eelde: Werelden verbinden*
- International Civil Aviation Organization (2016) , *Rescue and Fire Fighting Crasch Charts*
- Lufthansa Consulting (2016); *Strategic Exploration of the future of Groningen Airport Eelde – Passenger aviation market and transport forecast analysis*
- Maastricht Aachen Airport (2011-2014); *Jaarverslagen*
- Maastricht Aachen Airport (2015); *Airport Traffic Agreement*
- Maastricht Aachen Airport (2015); *Position paper, Rondetafelgesprek Luchtvaart Nota Tweede Kamer*
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009); *Luchtvaartnota: concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie*
- Münster Osnabrück International Airport (2015); *Airport Charges Regulation*
- Münster Osnabrück International Airport (2013-2014); *Jaarverslagen*

## **Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...**

Oostende Brugge International Airport (2011-2013); *Jaarverslagen*

Oostende Brugge International Airport (2016); *Airport Fees Oostende*

Rebel Group (2016); *Marktverkenning nieuwe heffingenbeleid*

Rotterdam The Hague Airport (2015); *Airport Charges Regulation*

Schiphol Group (2014); *Ondernemingsplan Lelystad Airport*

Schiphol International Airport (2012-2014); *Jaarverslagen*

SEO Economisch Onderzoek (2013); *Een rendabele exploitatie van Groningen Airport Eelde op de lange baan*

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

### Bijlage 1: Exploitatie GAE NV 2012-2015

	2012	2013	2014	2015	Driving factor
<b>Havengelden</b>	3.784.592	3.643.705	3.607.015	3.852.972	
- Landingsgelden	1.197.192	1.164.375	1.180.227	1.147.879	aantal vliegtuigbewegingen
- Passagagiersheffingen	1.122.143	1.070.365	975.578	1.063.322	aantal passagiersbewegingen
- Security heffingen	741.348	692.905	671.168	747.638	aantal passagiersbewegingen
- Handling fees	557.157	557.286	616.422	757.947	aantal passagiersbewegingen
- Overige havengelden	166.752	158.774	163.620	136.186	
<b>Opbrengst gebouwen en terreinen</b>	636.430	647.926	621.134	573.144	
- Gebouwen	319.062	302.587	268.854	240.325	
- Terreinen	235.977	257.454	262.501	223.240	
- Concessies	81.391	87.885	89.779	80.535	aantal passagiersbewegingen
<b>Brandstof verkopen opbrengst</b>	120.848	157.223	183.919	181.746	
<b>Overige bedrijfsopbrengsten</b>	699.271	642.295	664.514	641.982	
- Dienstverlening derden	69.983	73.837	85.941		
- Opbrengsten voorterrein	569.849	494.430	499.125	513.938	aantal passagiersbewegingen
- Doorberekende administratiekosten	8.500	8.223	7.975		
- Vrachtdiensten	21.949	24.338	22.034		
- Divers	28.990	41.467	49.439		
<b>Rentebaten</b>	243.949	162.641	167.758	156.518	
<b>Totaal opbrengsten</b>	5.485.090	5.253.790	5.244.340	5.406.362	
<b>Personeelskosten</b>	3.705.279	3.831.790	4.029.758	4.208.718	
- Medewerkers in dienst	3.215.849	3.405.915	3.538.321	3.425.296	aantal personeelsleden
- Inleen security	362.800	330.247	379.927	491.785	aantal passagiersbewegingen
- Overige personeelskosten	126.630	95.628	111.510	93.235	

## Bijlage 6 - Analyse Business Model en Exploitatiescenario's GAE...

<b>Afschrijvingen</b>	561.140	604.999	636.875	608.241
<b>Overige bedrijfskosten</b>	1.640.317	1.309.870	1.492.658	1.557.963
- Huisvesting	457.723	424.067	476.554	494.245
- Algemene kosten	1.182.594	885.803	1.016.104	1.063.718
<b>Totaal kosten</b>	5.906.736	5.746.659	6.159.291	6.374.922
<b>Resultaat</b>	-421.646	-492.869	-914.951	-968.560







**Inhoudsopgave**

1. Verantwoording aanpak
2. Situatieschets
3. Aanleiding
4. Vraagstelling en scope
5. Hoofdconclusies
6. Aanbevelingen

**Bijlagen:**

- A. Onderzoeksopzet
- B. Marktverkenning (B1 t/m B6)

**Berenschot**

---

54600

2 ●



1

## Verantwoording aanpak

---

Berenschot

## Verantwoording aanpak

- Dit onderzoek is het resultaat van een quick scan op basis van een *kwantitatieve analyse*. Onze eigen expertise op verschillende terreinen hebben wij aangevuld met opgehaalde beelden bij experts, overheden, bedrijven en in de maatschappij.
- Bevindingen en conclusies in deze rapportage zijn gebaseerd op deze kwalitatieve analyse. Deze zijn niet kwantitatief onderbouwd. Het onderzoek was niet gericht op het onderzoeken of genereren van concrete *business opportunities*. Concrete business opportunities vallen dus buiten de scope.
- In de scope van dit onderzoek is de corebusiness van de luchthaven - geplande lijn- en chartervluchten - buiten beschouwing gelaten. Dit is onderwerp van aparte onderzoeken naar de business case van de luchthaven respectievelijk de kansen voor het aantrekken van carriers. Zie voor een nadere toelichting over deze onderzoeken een toelichting op de context in het hoofdstuk 'aanleiding'.
- De inschatting van de kansrijkheid van de domeinen is gebaseerd op documentenonderzoek, gesprekken met experts van Berenschot, externe experts, gesprekken met betrokkenen en is uiteindelijk het resultaat van een gewogen oordeel van de onderzoekers.

---

## Berenschot





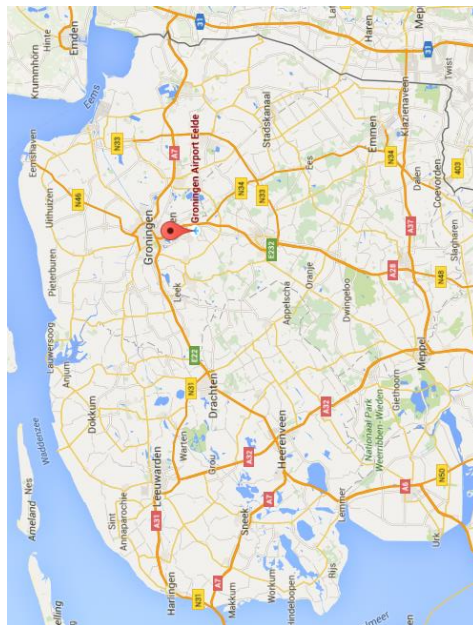
## Situatieschets Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde is een regionale luchthaven die Noord-Nederland verbindt met een aantal Europese bestemmingen. In de luchtvaartnota van het Rijk uit 2009 is Groningen Airport Eelde aangewezen als één van de vijf luchthavens van nationale betekenis. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is daarmee bevoegd gezag voor de luchthaven.

De luchthaven wordt geëxploiteerd door Groningen Airport Eelde NV, een onderneming waarvan de aandelen sinds december 2003 in handen zijn van de provincies Drenthe (30%) en Groningen (30%) en de gemeenten Assen (10%), Tynaarlo (4%) en Groningen (26%). Vanuit hun hoedanigheid als aandeelhouder zetten de betrokken overheden zich in om de luchthaven te faciliteren in haar ontwikkeling.

Naast een infrastructurele voorziening is de luchthaven een belangrijke werkgever in de regio en daarmee een economische factor van belang. In totaal gaat het om circa 300 directe banen en 150 indirecte banen elders in de Noordelijke economie (Rijksuniversiteit Groningen, 2013).

Na jarenlange inzet van de regio en de stichting 'vrienden Groningen Airport Eelde' is in 2013 de start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde verlengd. De baanverlenging was erop gericht om nieuwe economische kansen te creëren voor Noord-Nederland en een groei van het aantal bestemmingen, passagiers en vliegbewegingen te realiseren.



## Berenschot

### Situatieschets: een luchthaven als vestigingsplaatsfactor en potentiële aanjager voor structuurversterking en clustervorming

- De aanwezigheid van een luchthaven is in beginsel een vestigingsplaatsfactor voor bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke instellingen, omdat het snelle internationale verbindingen mogelijk maakt. De luchthaven kan dus een voorwaardenscheppende factor zijn om (inter)nationale bedrijven, kenniswerkers en bezoekers te binden en aan te trekken.
  - Tevens draagt de luchthaven, net als alle andere infrastructuur (zoals weginfrastructuur en spoorverbindingen) bij aan versterking van de economische structuur en mogelijkheden om clustervorming in de regio te versterken.
  - De luchthaven en/of luchtvaartgeoriënteerde bedrijven oefenen aantrekkingskracht uit op verwante bedrijven om zich ook in de regio te vestigen. Een luchthaven biedt, ten derde, ook mogelijkheden tot profilering en regiobranding.
  - Al deze kansen zijn wel generiek te benoemen, maar zijn lastig hard te maken in termen van potentiële economische en/of maatschappelijke effecten.
- Uit de literatuur komen drie typen factoren naar voren die van belang zijn bij het versterken van de economische en maatschappelijke functie van de luchthaven. Deze factoren kunnen als vertrekpunt dienen voor een verdere analyse. De factoren zijn:
    1. conditiefactoren (natuurlijke bronnen, bedrijfsvoering en de fysieke infrastructuur);
    2. contextfactoren (investeringsklimaat, competitie, regelgeving en het toelatingsbeleid);
    3. verwante en ondersteunende factoren (redenen voor vestiging, aantrekken bedrijvigheid en de schaal).In bijlage B5 worden deze factoren nader toegelicht.

## Berenschot

## Situatieschets: de positie van Groningen Airport Eelde in Noord-Nederland (1)

### Maatschappelijke en economische opgaven

De drie Noordelijke provincies spannen zich al geruime tijd gezamenlijk in wat betreft het behartigen van de gedeelde belangen en het verbeteren en versterken van de (economische) kracht van het landsdeel Noorden. In Noord-Nederland wordt door middel van de Noordelijke Innovatie Agenda gezamenlijk koers bepaald. Daarnaast is er nog een aantal andere visiedocumenten opgesteld zoals de Noordvisie 2040, Omgevingsvisies, van Groningen en Drenthe, Landstad Noord-Nederland en een visie voor Regio Groningen-Assen (zie bijlage B voor een overzicht). Wanneer deze verschillende visies naast elkaar worden gelegd komen de volgende maatschappelijke en economische opgaven voor Noord-Nederland naar voren:

- het aantrekken van werkgelegenheid en bedrijvigheid;
- energietransitie;
- het stimuleren van (smart) innovatie en living labs;
- het verbeteren en/of beter benutten van de infrastructuur om de bereikbaarheid te verbeteren.

### Clusters / lopende initiatieven

Om invulling te geven aan de maatschappelijke en economische opgaven kent Noord-Nederland reeds diverse clusters van kennisinstellingen, bedrijven en/of overheden (triple-helix organisaties). Voorbeelden hiervan zijn:

- Healthy Ageing Network Northern Netherlands.
- Water Alliance.
- Sensor Universe.
- Taskforce HTSM Noord-Nederland.
- Energy Valley.
- Agrifood en Greenlincs.

Bij het ontwikkelen van initiatieven en het identificeren van concrete kansen dient bij voorkeur aangesloten te worden bij bestaande clusters en lopende initiatieven.

## Berenschot



## Situatieschets: de positie van Groningen Airport Eelde in Noord-Nederland (2)

### Groningen Airport Eelde in beleidsperspectief

Mede met het oog op de beschreven maatschappelijke en economische opgaven dichtten de aandeelhouders van GAE de luchthaven in beleidsdocumenten (zie bijlage B1) verschillende maatschappelijke functies toe. Hierna gaan we nader in op deze functies.

*Internationale economische en sociaal-maatschappelijke bereikbaarheid van Noord-Nederland*

GAE verbindt Noord-Nederland, en meer specifiek de regio Groningen-Assen, met internationale en intercontinentale netwerken. Volgens de regio Groningen-Assen en de provincies Groningen en Drenthe vormt de luchthaven een essentiële infrastructurele basisvoorziening die bijdraagt aan de internationale economische en sociaal-maatschappelijke bereikbaarheid van Noord-Nederland.

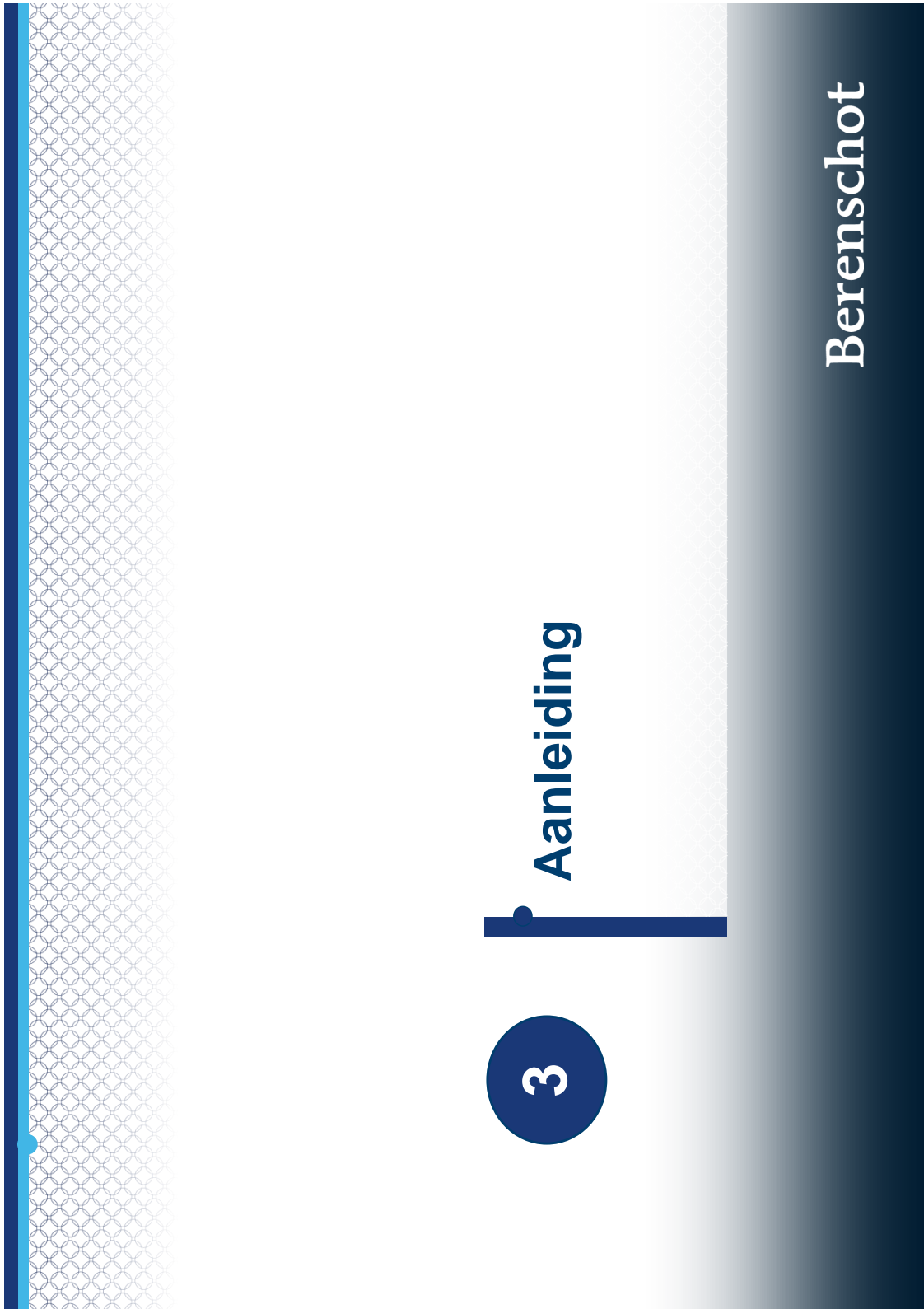
*Katalysator voor het regionale vestigingsklimaat*

De luchthaven wordt gezien als katalysator voor het regionale vestigingsklimaat, doordat het een belangrijke werkgever in de regio is en tegelijkertijd regionale werkgelegenheid genereert door het aantrekken van toeristen en internationale bedrijvigheid.

### *Knooppunt voor hulpdiensten*

De betrokken overheden dichtten de luchthaven een centrale rol toe in het stelsel van veiligheidsregio's in Noord-Nederland, door een bundeling van brandweer en ambulancevoorzieningen op de luchthaven, waaronder de traumahelikopter en binnenkort een ambulancebus als mobiel ziekenhuis.

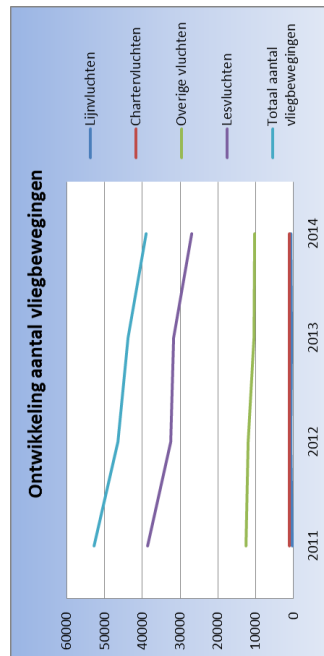
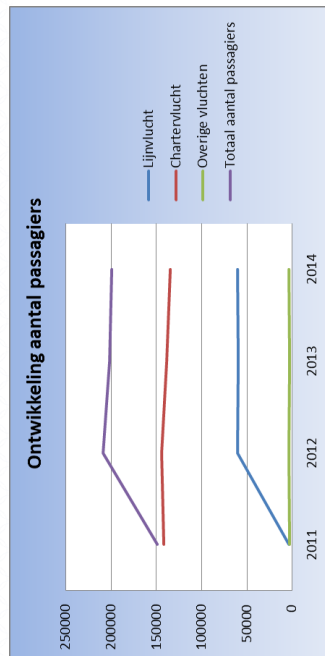
## Berenschot



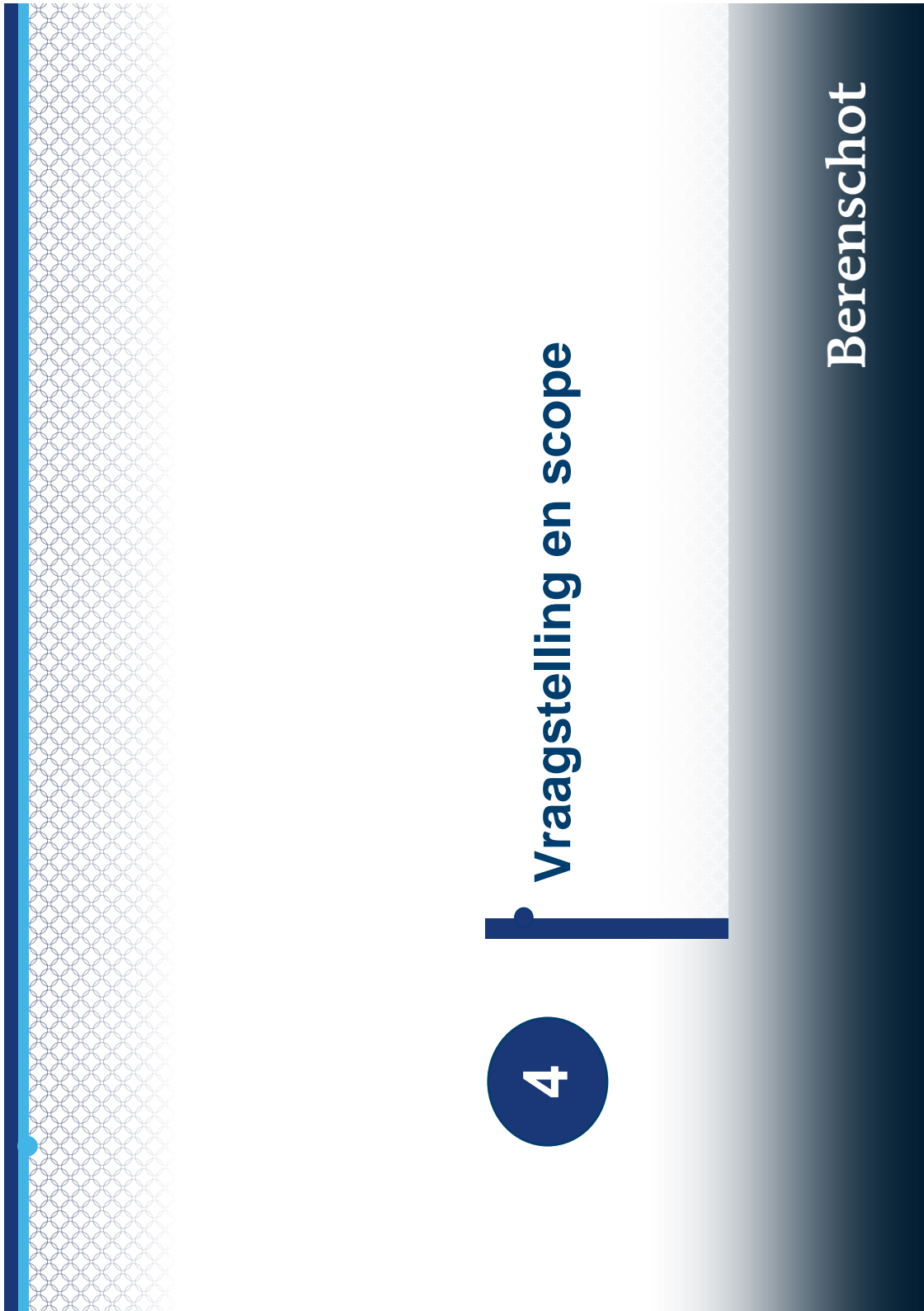
## Aanleiding (1)

Ondanks de baanverlenging in 2013 is het aantal passagiers en vliegbewegingen niet groot genoeg om de exploitatie van de luchthaven te dekken. De luchthaven kampt al sinds de oprichting met een exploitatietekort en zal naar verwachting in 2017 over onvoldoende liquide middelen beschikken om het exploitatietekort te dekken. Dat betekent dat de aandeelhouders voor de keuze komen te staan om een kapitaalinjectie te doen of op een andere manier via een (publieke) bijdrage het exploitatietekort van de luchthaven te dekken. Daarbij komt dat een aantal voorzieningen van de luchthaven aan vervanging toe is, terwijl de luchthaven over onvoldoende middelen beschikt om deze vervangingen te realiseren. Naar aanleiding van bovenstaande opgave hebben de aandeelhouders een strategische verkenning gestart naar de toekomst van de luchthaven. Onderdeel van deze strategische verkenning is het uitvoeren van een analyse naar de maatschappelijk en economisch toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland, inclusief mogelijkheden om die te versterken en/of te verdiepen. Deze analyse is uitgewerkt in dit rapport. De strategische verkenning, waar dit onderzoek deel van uitmaakt, zal het vertrekpunt vormen voor de positiebepaling van de aandeelhouders omtrent hun mogelijke betrokkenheid bij de ontwikkeling van de luchthaven en besluitvorming over eventuele (financiële) ondersteuning.

## Berenschot



Figuren zijn gebaseerd op Jaarverslag 2014 Groningen Airport Eelde



## Vraagstelling en focus

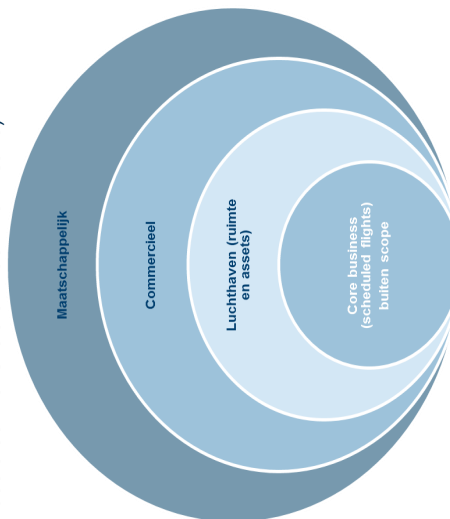
### Vraagstelling

Met het oog op de discussie over het ontwikkelperspectief van de luchthaven achten de aandeelhouders het van belang om breder te verkennen welke maatschappelijke en economische dragers kunnen bijdragen aan het versterken van de luchthavenontwikkeling. Hierbij gaat het om dragers die een extra spin-off van de luchthaven creëren voor de noordelijke economie in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid ofwel een sociaal-maatschappelijke bijdrage voor de samenleving.

De hoofdvraag voor dit onderzoek luidt derhalve als volgt:  
*“In hoeverre zijn er kansen om de maatschappelijke en economische meerwaarde van de luchthaven te vergroten door de benutting van de unieke luchthaveninfrastructuur te verbreden en te verdiepen voor (ook) andere activiteiten dan het afhandelen van passagiersdiensten?”*

### Focus

Om de vraagstelling te beantwoorden wordt gekeken naar alle (mogelijke) activiteiten aanvullend op (geplande) passagiersvluchten. De scope (zie figuur) bestaat uit activiteiten waarbij rechtstreeks gebruik wordt gemaakt van de ruimte en assets van de luchthaven (bijvoorbeeld de KLM Flight Academy), activiteiten op of rond de luchthaven met een commercieel oogmerk (bijvoorbeeld logistiek) en/of die vanuit een maatschappelijk belang worden ondernomen (bijvoorbeeld een functie als onderzoeklocatie).

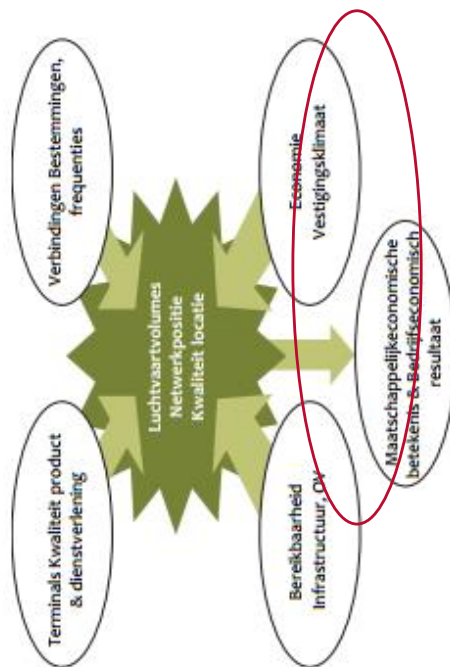


## Berenschot

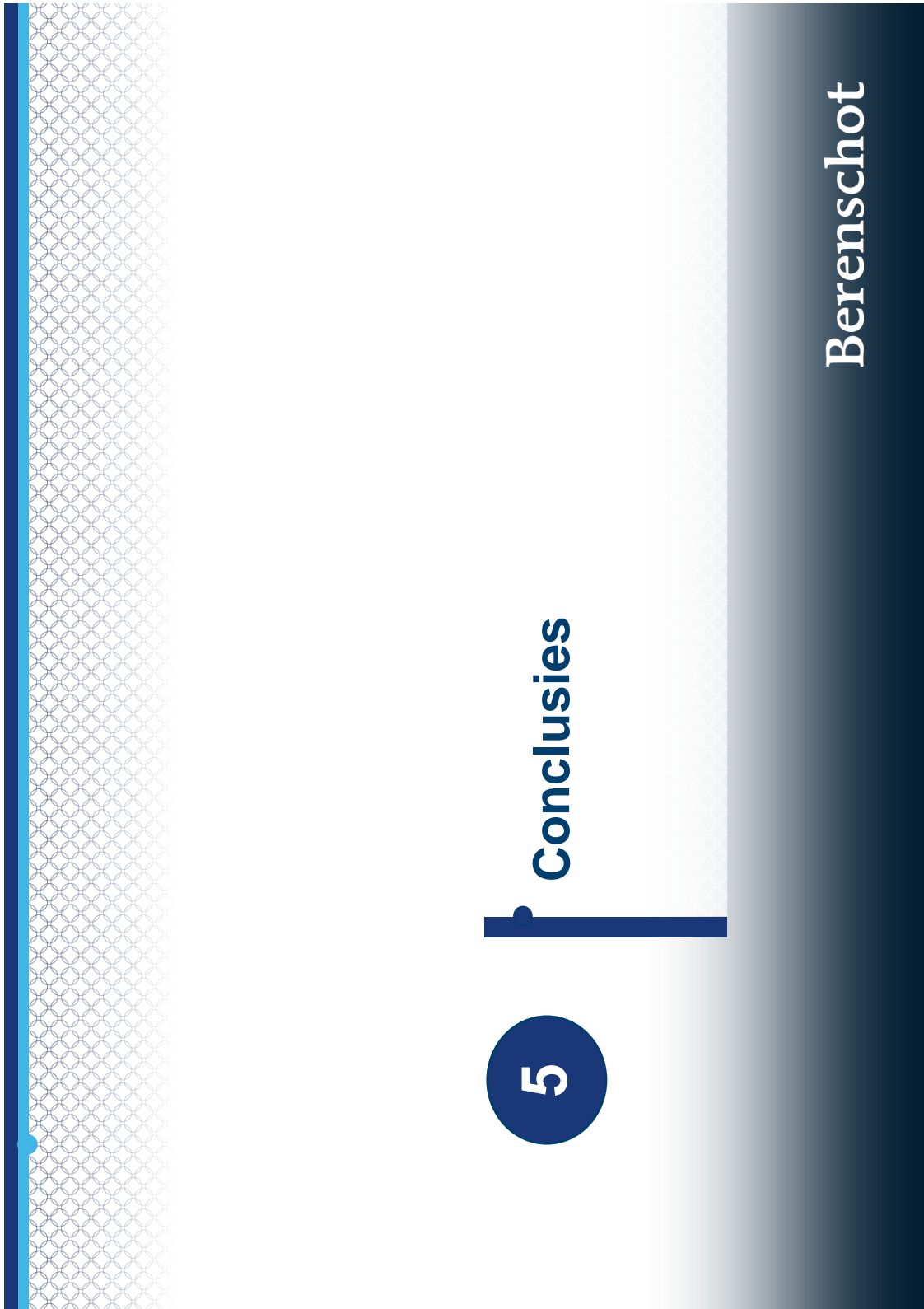


## Scope – succesfactoren regionale luchthaven

- Er zijn meerdere factoren die het succes c.q. de relevantie van een luchthaven bepalen.
- In dit onderzoek wordt voornamelijk naar de maatschappelijke en economische betekenis van de luchthaven gekeken.
- Het vestigingsklimaat en het bedrijfseconomisch resultaat en de bereikbaarheid nemen wij slechts zijdelings mee.
- Activiteiten en domeinen die volgens dit onderzoek potentie hebben dienen in dat licht te worden gezien.



## Berenschot



## Hoofdconclusie: GAE heeft als regionale luchthaven intrinsieke waarde voor de regio. Met een gezamenlijke aanpak kan de reeds bestaande economische en maatschappelijke meerwaarde verder worden vergroot.

### Deelconclusies:

1. Groningen Airport Eelde biedt in beginsel basisinfrastructuur die maatschappelijke en economische meerwaarde kan creëren.
2. De luchthaven vervult op dit moment een beperkt aantal maatschappelijke en economische functies.
3. GAE heeft de *assets* om te fungeren als katalysator voor de regionale economie met potentieel voor economisch en maatschappelijk rendement in verschillende domeinen.
4. Er is een duidelijke visie, regie en lange termijn commitment van aandeelhouders en betrokken partijen nodig om de economische en maatschappelijke kansen te realiseren. Tevens dienen er een aantal randvoorwaarden te worden ingevuld.
5. Op dit moment lijken de volgende thema's het meest kansrijk als ontwikkelfocus: health, energie en *inbound* toerisme. De inzet op deze thema's kan versterkt worden door het bevorderen van toegepaste innovatie en het creëren van een innovatief klimaat.
6. De geïdentificeerde kansen zijn nog potentiële kansen; er valt nog niets te zeggen over de concrete *business opportunities* en de mate waarin deze kansen ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Dat vraagt om een nadere uitwerking. Het ligt voor de hand om dat te doen nadat de besluitvorming in het kader van de strategische heroriëntatie is afgerond.

---

## Berenschot



## 1. Groningen Airport Eelde biedt in beginsel basisinfrastructuur die maatschappelijke en economische meerwaarde kan creëren

### Luchthaven van nationale betekenis

Groningen Airport Eelde is een luchthaven van nationale betekenis. Dat geeft aan dat de luchthaven internationale vluchten met grote toestellen kan ontvangen en het Rijk de luchthaven als belangrijk ziet voor de economie. Vanwege deze status is het ministerie van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag.

### Unieke faciliteit in Noord-Nederland

De luchthaven is onderdeel van de basisinfrastructuur van Noord-Nederland. Groningen Airport Eelde biedt met de start- en landingsbaan voor internationale vluchten infrastructuur die uniek is voor Noord-Nederland. De luchthaven beschikt over een volledige operationele luchtverkeerleiding en een terminal voor de afhandeling van passagiersvluchten.

### Maatschappelijke meerwaarde en economische meerwaarde

Een luchthaven creëert economische waarde op vier verschillende manieren:

1. **Directe werkgelegenheidseffecten.** Bij Groningen Airport Eelde gaat het om circa 300 banen.

2. **Indirecte werkgelegenheidseffect .** Dit betreft gerelateerde banen als gevolg van input-output relaties tussen de luchthaven en bedrijven in andere sectoren. Bij GAE gaat het om circa 150 banen.
3. **Bestedingseffecten** gegenereerd door mensen die direct of indirect werk hebben vanwege de luchthaven en door bezoekers die aankomen via de luchthaven.
4. **Het katalysator effect.** De nabijheid van een luchthaven kan effect hebben op de vestigingsplaatskeuze van bedrijven, kan de productiviteit van werknemers bij bestaande bedrijven verhogen en kan toeristen of zakenreizigers aantrekken.

De belangrijkste maatschappelijke waarde van regionale luchthavens zoals Groningen Airport Eelde is de betekenis ervan voor de reiziger (PBL, 2009). Door het aanbieden van vliegreizen kunnen reguliere reizigers op vakantie, zakelijke reizigers klanten bezoeken en ontvangen en wetenschappers en ambtenaren naar congressen en op werkbezoek. Ook draagt de luchthaven bij aan de profilering van de regio.

## Berenschot

## 2. De luchthaven vervult op dit moment een beperkt aantal maatschappelijke en economische functies

In de praktijk vervult Groningen Airport Eelde een beperkt aantal maatschappelijke en economische functies.

### Luchthavenactiviteiten

In de huidige situatie is de luchthaven vooral een startpunt voor vakantievluchten (passagiersvluchten) met dagelijks vluchten van de *carriers* WizzAir, Transavia, Corendon en Flybe. De bestemmingen bestaan uit een aantal populaire vakantiebestemmingen en zakelijke bestemmingen zoals Londen en Gdansk. Het merendeel van GAE in vlieguren die worden gemaakt door Noord-Nederlanders is echter relatief klein (4,1%), zo blijkt uit onderzoek van Intervistas (2013).

Mede omdat het luchtruim in Noord-Nederland relatief leeg is en de capaciteit van de luchthaven niet volledig wordt benut voor passagiersvluchten, is de luchthaven ook geschikt voor verschillende activiteiten naast de passagiersdiensten.

De luchthaven wordt momenteel gebruikt voor de volgende activiteiten naast reguliere passagiersvluchten:

- *Zakelijke vluchten*. De kleine schaal en centrale locatie in Noord-Nederland maken Groningen Airport Eelde geschikt voor zakelijke vluchten. Momenteel worden deze verzorgd door Air Charters Europe en Winged-Dutchman Aero Service.

- *Standplaats voor hulpdiensten*. Het UMCG stationeert vanaf 2016 een Mobiel Medisch Team (traumahelikopter) op de luchthaven. De standplaats van de traumahelikopter wordt van het UMCG, in het centrum van Groningen, verplaatst naar GAE zodat de traumahelikopter een groter verzorgingsgebied kan bedienen. Daarnaast wordt de luchthaven ook gebruikt voor medische donorvluchten, reddingsdiensten en militaire operationele vluchten van het ministerie van Defensie.
- *Nationaal opleidingscentrum voor verkeersvliegers*. De KLM Flight Academy heeft sinds 1955 haar basis op het luchthaventerrein. Alhoewel recent een tweetal andere vliegscholen op GAE is gesloten, vervult de luchthaven met de KLM Flight Academy wel een functie als nationaal centrum voor de opleiding van verkeersvliegers.
- *Duurzaamheid en innovatie*. De luchthaven fungeert als testlocatie voor duurzame technologie. Zo is de start- en landingsbaan die 2013 op duurzame wijze aangelegd (*lage carbon footprint*) en heeft deze een innovatief verlichtingssysteem. Dit product wordt nu met succes elders verkocht. Ook heeft GAE gewerkt aan duurzaam landen, door middel van glijvluchten. GAE is oprichter van het samenwerkingsverband *'Green sustainable airports'*.

## Berenschot

### 3. GAE heeft de assets om te fungeren als katalysator voor de regionale economie met potentieel voor economisch en maatschappelijk rendement in verschillende domeinen. Deze zijn tot op heden niet voldoende benut.

- Er zijn voor GAE enkele mogelijkheden om met *non-core* activiteiten het bedrijfseconomisch resultaat op termijn te verbeteren. Het is echter niet waarschijnlijk dat het exploitatietekort op deze manier kan worden gedicht.
- Daarnaast zijn er mogelijkheden voor GAE om de maatschappelijke en (indirecte) economische waarde (katalysator effecten) beter te benutten. De luchthaven kan haar assets inzetten om als platform te dienen voor regionale economische activiteiten en dienen als vestigingsplaats voor ondernemingen en mogelijkheden bieden om als *fieldlab* voor innovatie en onderzoek te fungeren.
- De luchthaven heeft een sterke positie als testlocatie voor luchtvaart en aanpalende zaken. Bij Schiphol is er maximaal tien minuten ruimte om tests in het luchtruim te doen. Bij Airport Eelde is hiervoor veel meer tijd en ruimte. Deze flexibiliteit is van toegevoegde waarde. Daarnaast is Groningen Airport Eelde een zeer veilige en goed beveiligde locatie. Dit is bijvoorbeeld nuttig voor allerlei vormen van onderzoek.
- Er zijn diverse domeinen gevonden met mogelijke concrete ideeën, waarop GAE zich kan richten. Deze domeinen hebben allemaal een relatie met bestaande speerpunten en lopende initiatieven in Noord-Nederland, namelijk energie & duurzaamheid, health & safety & security, hightech systems, sensortechnologie, logistiek & mobiliteit, leisure economy & toerisme, general aviation, vastgoed.
- Voor het ontginnen van deze domeinen en het opstarten van de gevonden ideeën dient GAE regionale ondernemers, maatschappelijke organisaties, kennisinstuten en andere partners te vinden. Daarmee is reeds een start gemaakt d.m.v. dit onderzoek.
- Analyse toont aan dat er meer en minder kansrijke domeinen zijn (zie volgende slide).
- Naast deze analyse zal de keuze voor het ontginnen van een of meer domeinen ook worden ingegeven door aansluiting bij de strategische en regionaal-economische agenda's van de aandeelhouders.
- Het succesvol uitbouwen van activiteiten die de maatschappelijke en economische waarde van GAE vergroten vergt investeringen en commitment van regionale overheden (in casu de aandeelhouders van GAE).

## Berenschot

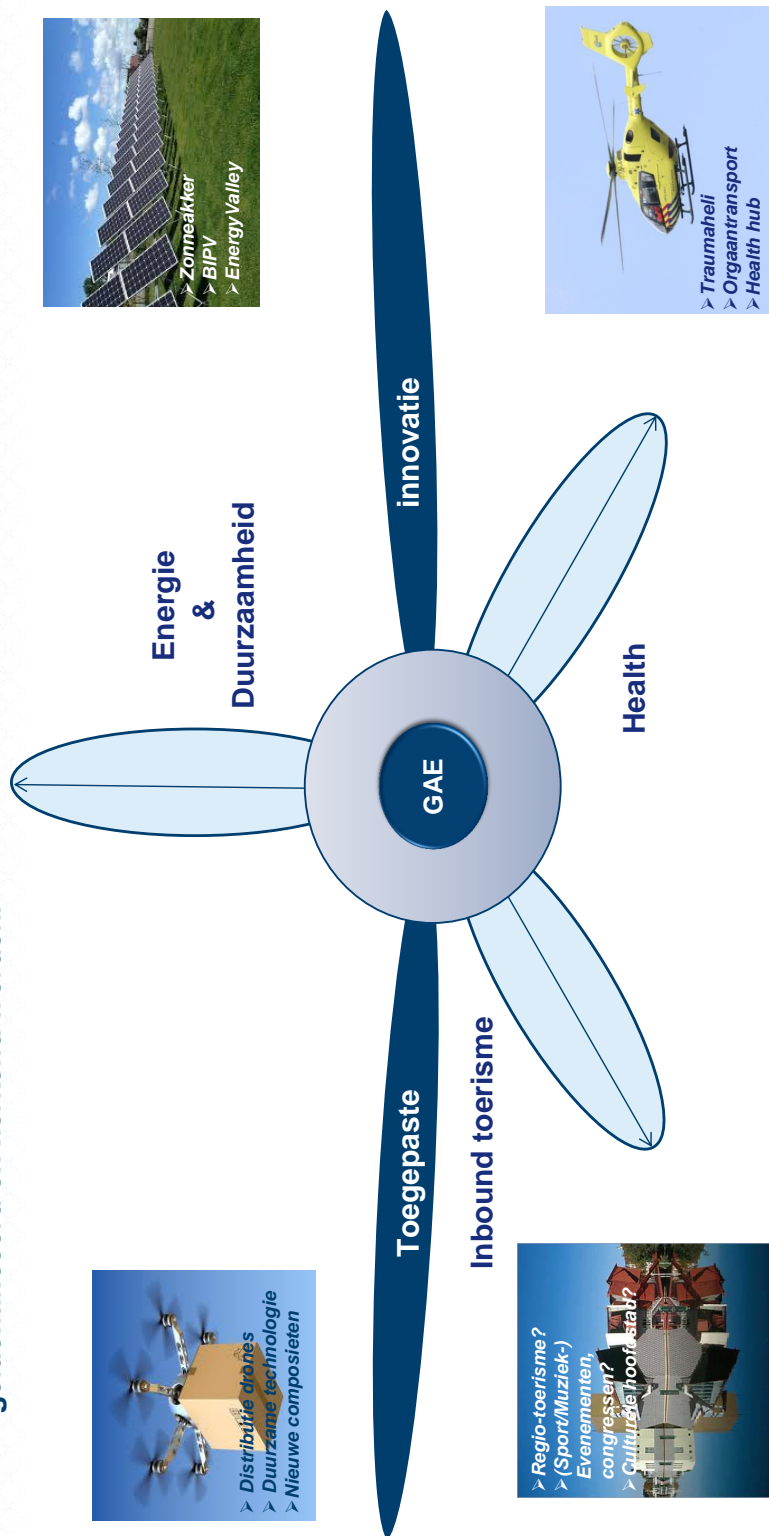
Kansrijke mogelijkheden voor GAE lijken te liggen in diverse domeinen				
	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde (directe, indirecte werkgelegenheid, bestedingseffecten)	Maatschappelijke meerwaarde (bereikbaarheid, welzijn, regio-branding, etc.)	Potentieel voor onderzoek / fieldlab (indirecte bijdrage in vormen van industriestimulatie; innovatie-imago, etc. (Zeer) beperkte directe bijdrage in vorm van huren luchthavenfaciliteiten)
Energie & Duurzaamheid				
Health, Safety & security				
Hightech Systems				
Sensors				
Logistiek & mobiliteit				
Leisure economy				
Inbound toerisme				
General Aviation				
Vastgoed				



#### 4. Er is een duidelijke visie, regie en lange termijn commitment van aandeelhouders en betrokken partijen nodig om de economische en maatschappelijke kansen te realiseren. Er dienen tevens een aantal randvoorwaarden te worden ingevuld.

- Het inspelen op de kansrijke domeinen om de maatschappelijke en economische meerwaarde van de regionale luchthaven te vergroten vergt de invulling van een aantal bestuurlijke, beleidsmatige en organisatorische randvoorwaarden. De belangrijkste zijn:
- **Commitment aan de continuïteit van de luchthaven door de aandeelhouders en lokale overheden.** Ondernemers geven aan geïnteresseerd te zijn om activiteiten op en/of rond de luchthaven te ontplooiën en te overwegen in faciliteiten te investeren, maar geven aan afgeschrikt te worden door de discussie over de continuïteit van de luchthaven die regelmatig de kop opsteekt. Er wordt expliciet gevraagd om commitment van de aandeelhouders aan het belang van de luchthaven, ook voor de lange termijn (meer dan tien jaar).
  - **Aandeelhouders moeten bereid zijn om prioriteit te geven aan het vestigen van nieuwe activiteiten op GAE (bij meerdere keuzemogelijkheden in de regio) en ook bereid zijn om zich daarvoor gezamenlijk in te zetten.** GAE zal in samenspraak met de aandeelhouders keuzes moeten maken over de te ontwikkelen domeinen en activiteiten. De slaagkans van initiatieven en investeringen zal significant groter worden wanneer ook de aandeelhouders inspanningen willen doen en mee willen investeren en bereid zijn middelen en capaciteit in te zetten.
  - **Gestructureerd en systematisch bouwen aan activiteiten die aansluiten (fysiek of virtueel) bij regionale initiatieven en die passen bij de faciliteiten van een regionale luchthaven.** Het is van belang dat GAE zelf de samenwerking zoekt met overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en andere partners in Noord-Nederland om nieuwe activiteiten aan te trekken en te starten, die aansluiten bij regionale initiatieven in Noord-Nederland en die passen bij de faciliteiten van een regionale luchthaven. Dit vergt investeren in business development-capaciteit bij de luchthaven zelf.
  - **Het bouwen van maatschappelijk draagvlak voor behoud en uitbouw van de luchthaven.**
    - Voor bepaalde activiteiten zullen **juridische en beleidsmatige voorzieningen** moeten worden getroffen. Denk aan de aanpassing van bestemmingsplannen. Overheden zullen bovendien bereid moeten zijn om zich in te spannen voor het soepel toepassen van procedures voor initiatiefnemers van nieuwe activiteiten.
    - Voor bepaalde activiteiten, zoals het inbound toerisme, is het noodzakelijk dat er geïnvesteerd wordt in de assets van Groningen Airport Eelde en dat de **bereikbaarheid van de luchthaven met het OV** wordt verbeterd.

5. Op dit moment lijken de volgende thema's het meest kansrijk als ontwikkelfocus: health, energie, inbound toerisme. Ondersteund door toegepaste innovatie. Deze thema's sluiten aan bij sterke punten van de regio en bij maatschappelijke en economische opgaven die in de regio geïdentificeerd en herkend worden.



Berenschot

## Toelichting op de thema's

### Energie en duurzaamheid

Bestaande plannen voor het realiseren van een *energieilandgoed* op GAE en de focus van Noord-Nederland op het thema energie maken dit thema kansrijk. Daarvoor is het aanhaken van de luchthaven op bestaande clusters als Energy Valley noodzakelijk. De luchthaven kan zich ook ontwikkelen als showcase voor duurzaamheid. Dat vermindert de impact van de luchthaven op het milieu en drukt bovendien de exploitatiekosten. De luchthaven zal een accounthouder energie en duurzaamheid moeten aanstellen die de koppeling met het netwerk op het gebied van energie en duurzaamheid legt. Grootste risico voor het uitbouwen van dit thema is concurrentie van andere gebieden binnen de regio waarbinnen hetzelfde zou kunnen worden gerealiseerd als op de luchthaven.

### Health

Hierbij gaat het ook om het uitbreiden van reeds bestaande activiteit (o.a. traumaheli). Er liggen kansen op het gebied van inkomend verkeer (gipsvluchten, medisch toerisme) en distributie (bijvoorbeeld AED-drones). Voor benutting daarvan is het leggen van de verbinding met het healthcluster (bv. Health hub Roden, ambulancetzorg Groningen, UMCG enzovoorts) essentieel. Die verbinding kan door een accounthouder health worden gelegd. Risico is de versplintering van dit cluster in het Noorden en het feit dat activiteiten ook elders kunnen worden gerealiseerd.

### Inbound toerisme

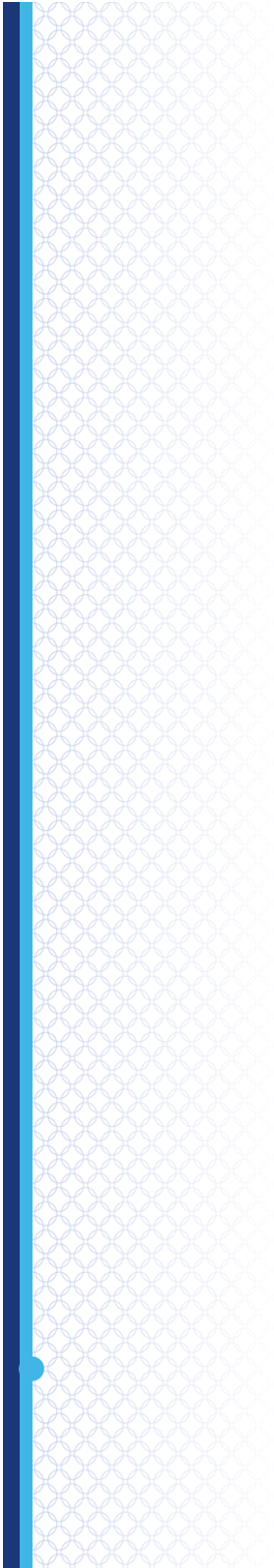
Inbound toerisme biedt kansen voor de luchthaven, zowel op het gebied van inkomende vluchten als maatschappelijke meerwaarde doordat toerisme economische spin-off genereert. Uitbreiding van de pullfactor van de regio kan ontstaan door **a)** gecoördineerde inzet op regiobranding en -marketing in het buitenland en **b)** betere koppeling bestaande evenementen als TT en Eurosonic aan de luchthaven (bv. artiesten invliegen via GAE in plaats van Schiphol).

Op dit moment hangen in Noord-Nederland wel reclameposters voor bestemmingen vanaf GAE, zoals Gdansk en London, maar geen posters op bestemmingen van GAE voor Noord-Nederland. Daar is veel winst te behalen. Noord-Nederland heeft toeristen veel te bieden maar dat dient wel als één verhaal aan de man te worden gebracht. Een risico voor dit thema is dat marketing snel weer bij GAE zelf wordt neergelegd, terwijl een gemeenschappelijk verhaal en gemeenschappelijke marketing van de regio nodig zijn.

### Toegepaste innovatie

GAE leent zich voor toegepaste innovatie aangezien er veel ruimte is (zowel in de lucht als op de grond) en het een veilige testomgeving is door de combinatie van hoge veiligheidsseisen en weinig risico's in termen van contaminatie van tests). Om binnen dit thema te kunnen opereren is het leggen van verbindingen met triple helix partijen (overheid, bedrijfsleven, wetenschap) essentieel. Er is niet één specifiek netwerk omtrent toegepaste innovatie in Noord-Nederland waar op kan worden aangehaakt. GAE moet dus zelf de rol van facilitator pakken. GAE kan zelf niet of zeer beperkt aan toegepaste innovatie doen, wat het risico met zich mee brengt dat eventuele baten niet of slechts beperkt bij GAE of in de regio neerslaan. Ook hierbij is concurrentie van andere locaties in Noord-Nederland waar toegepaste innovatie kan worden gedaan een risico.

## Berenschot



# 6 | Aanbevelingen

Berenschot



## Aanbevelingen (1)

1. **Geef duidelijkheid over de wenselijkheid van continuïteit.** Om de economische potentie te kunnen realiseren dienen aandeelhouders zich in enigerlei vorm uit te spreken over de wenselijkheid van (lange termijn) continuïteit van de luchthaven. Een steeds terugkerende politieke en maatschappelijke discussie over de toekomst en zelfs het voortbestaan van de luchthaven is een ernstige belemmering bij het aantrekken van economische activiteiten. Andersom geeft zekerheid over continuïteit van de bedrijfsvoering vertrouwen bij ondernemers en potentiële partners en kan het de basis vormen van het nader invullen van het commitment van betrokken partijen. Dit impliceert wel dat aandeelhouders zelf politiek en maatschappelijk draagvlak bij de 'achterbannen' borgen.
2. **Ontwikkel een visie en strategie.** De ontwikkeling van een **gezamenlijke** visie en strategie op de economische en maatschappelijke waarde van de luchthaven is een eerste stap voor het invullen van het commitment van betrokken partijen. De aandeelhouders dienen hiertoe de lead te nemen en hiervoor een helder traject te schetsen.
3. **Werk het commitment uit en leg dit vast.** Een levensvatbare economische en maatschappelijke toekomst voor de luchthaven is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle belanghebbenden (publieke partijen/aandeelhouders, bedrijfsleven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties). Dit uiteraard met inachtneming van de onderscheiden rollen en verantwoordelijkheden. Uitwerking van het commitment begint met de vraag aan alle betrokkenen en belanghebbenden welke bijdrage zij kunnen leveren en wat zij verwachten van anderen. Het commitment dient bij voorkeur te worden vastgelegd (bijvoorbeeld in de vorm van een bestuurlijk convenant).

---

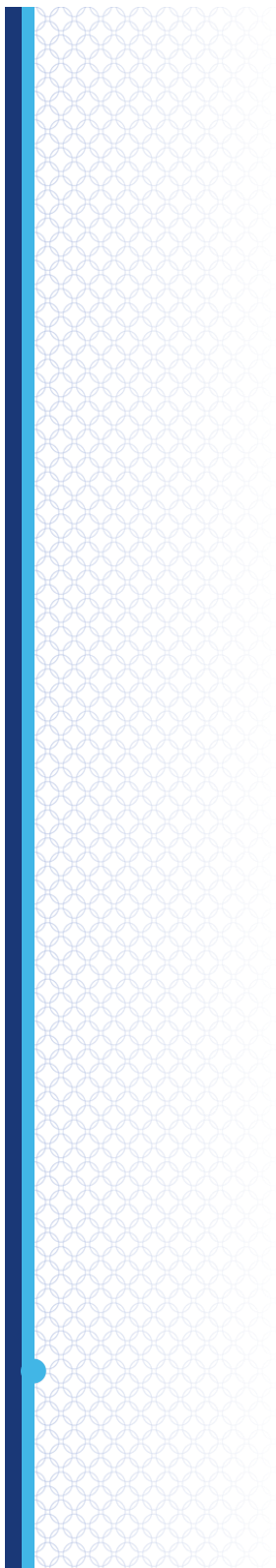
## Berenschot

## Aanbevelingen (2)

4. **Zorg voor bovenregionale regie.** De luchthaven is er in beginsel voor heel Noord-Nederland. Veel potentieel is te verzilveren als er wordt samengewerkt tussen verschillende partijen (publiek, privaats, maatschappelijk) in Noord-Nederland. Dit vraagt om een vorm van bovenregionale regie. Invulling hiervan kan door actief, coördinerend aandeelhouderschap. Ook is het denkbaar dat een bestuurlijk trio met statuut (bestaande uit een bestuurder, een CEO van een onderneming, maatschappelijke instelling of een kennisinstituut en een onafhankelijke derde met gezag in de regio) wordt aangesteld die mandaat krijgt om het proces van visie- en strategievorming te begeleiden en de bestuurlijke besluitvorming helpt voor te bereiden. Onderdeel van de opdracht aan dit bestuurlijk trio is om nadrukkelijk aan te sluiten bij maatschappelijke en economische initiatieven in Noord-Nederland.
5. **Geef de luchthaven mandaat om actief op zoek te gaan naar economische en maatschappelijke activiteiten.** De luchthaven (zelf of indirect via een ontwikkelbedrijf) moet mandaat krijgen in het zoeken van activiteiten met economische en maatschappelijke waarde die passen bij de kenmerken van de locatie en de regionale identiteit. Hier moet de luchthaven meer op worden aangesproken. Dat betekent:
  1. meer eigen ondernemerschap;
  2. inzetten op verbreding van de activiteiten (in de gevonden domeinen);
  3. actief partners zoeken en het binden en verbinden van partners om activiteiten daadwerkelijk te kunnen realiseren.Dit vergt een nieuwe manier van coördineren en besturing. Tijdens het onderzoek zijn er reeds initiatieven geïdentificeerd waarmee gestart kan worden of waarbij zou kunnen worden aangehaakt.
6. **Zorg voor een andere, passende vorm van governance.** Eén waarin GAE zich als eigen entiteit kan opstellen bij vestigingsplaatskeuze. Kies een vorm van governance die tevens ruimte biedt voor investeerders en ondernemerschap. Denk aan vormen als splitsing van juridisch en economisch eigendom, andere rechtsvormen of een andere invulling / inrichting van het aandeelhouderschap.
7. De huidige aandeelhouders doen hun commitment aan de continuïteit gestand door als lokale overheid en publieke partner van de luchthaven ook bestuurlijke, beleidsmatige en organisatorische randvoorwaarden en eventuele benodigde investeringen te organiseren die passen bij de initiatieven die worden gestart. Waar opportuun doen zij dit op uitnodiging van of vooruitlopend op het kwartiermaken van het voorgestelde bestuurlijke trio.

## Berenschot





**A**

## Bijlage - onderzoeksopzet

---

**Berenschot**

-

## Onderzoeksopzet

Het voorliggende onderzoek is uitgevoerd in drie fasen.

### Fase 1: Voorbereiding

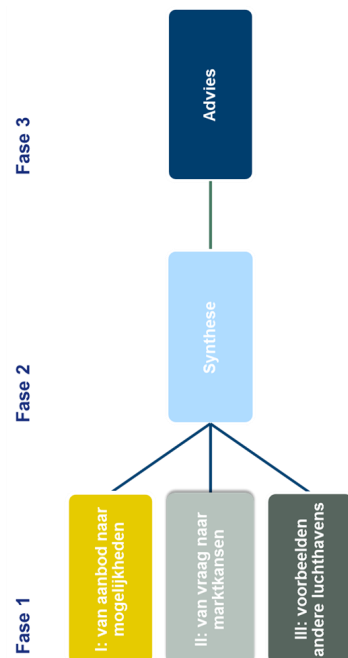
In fase 1 hebben we de aard en omvang van de opgave in beeld gebracht, een casestudy uitgevoerd naar andere luchthavens. Dit is gedaan aan de hand van een startgesprek met de opdrachtgever, een interview met de directeur van de luchthaven, literatuuronderzoek en een sessie met experts in verschillende domeinen (onder andere drones, energie, high tech systems).

### Fase 2: Synthese en analyse

In fase 2 hebben we een brede sessie georganiseerd met vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. In deze sessie hebben we gezamenlijk gezocht naar kansrijke activiteiten om de economische en maatschappelijke meerwaarde van de luchthaven te vergroten (zie bijlage voor deelnemers en resultaten). Vervolgens hebben we de opgehaalde activiteiten nader geanalyseerd en beoordeeld met behulp van een afwegingskader.

### Fase 3: Advies

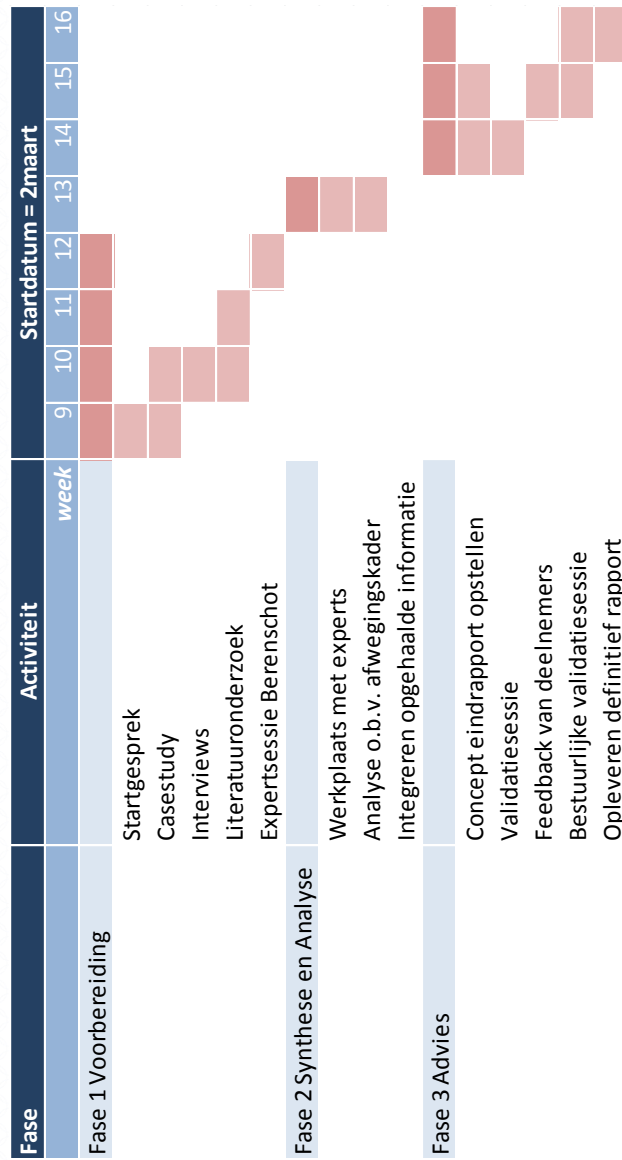
In fase 3 wordt de eindrapportage opgesteld. De inhoud van deze rapportage wordt besproken tijdens een validatiesessie met de aandeelhouders.



## Berenschot



### Plan van aanpak: activiteiten in de tijd (werkelijk)



## Berenschot

**B1**

**Marktverkenning  
Overzicht beleidsdocumenten ten aanzien  
van Groningen Airport Eelde**

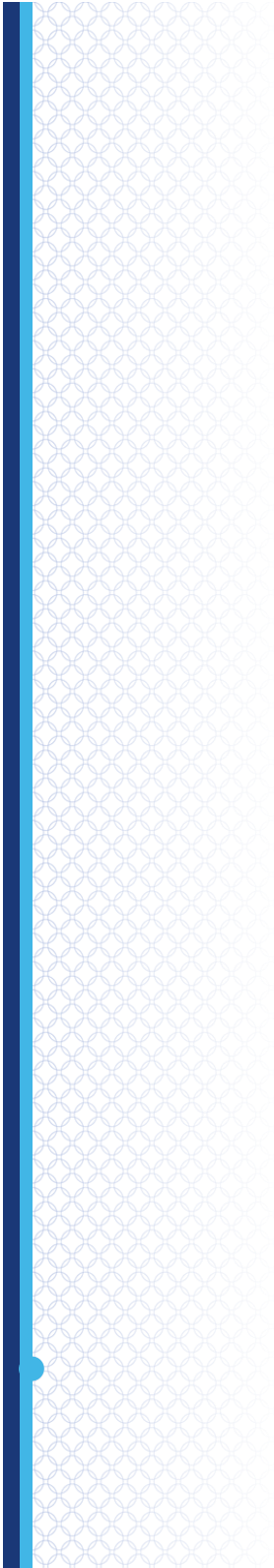
**Berenschot**

## Overzicht beleidsdocumenten ten aanzien van Groningen Airport Eelde

Organisatie	Document	Jaar
Provincie Groningen	Omgevingsvisie Provincie Groningen	2016
Provincie Drenthe	Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe	2014
Provincie Drenthe en Gemeente Tynaarlo	Ruimtelijke visie omgeving Groningen Airport Eelde	2014
Provincie Drenthe en Gemeente Tynaarlo	Ontwikkelvisie luchthavenomgeving Groningen Airport Eelde	2014
Groningen Airport Eelde	Groningen Airport Eelde, Werelden verbinden	2013
Regio Groningen-Assen	Bereikbaarheid regio Groningen-Assen. Geactualiseerde netwerkanalyse	2013
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Actualisatie Luchtvaartnota	2011
Gemeente Groningen	Groningen, Stad op scherp. Structuurvisie 2008-2020	2008

**Berenschot**





**B2**

**Marktverkenning**  
**Regionale opgaven**

---

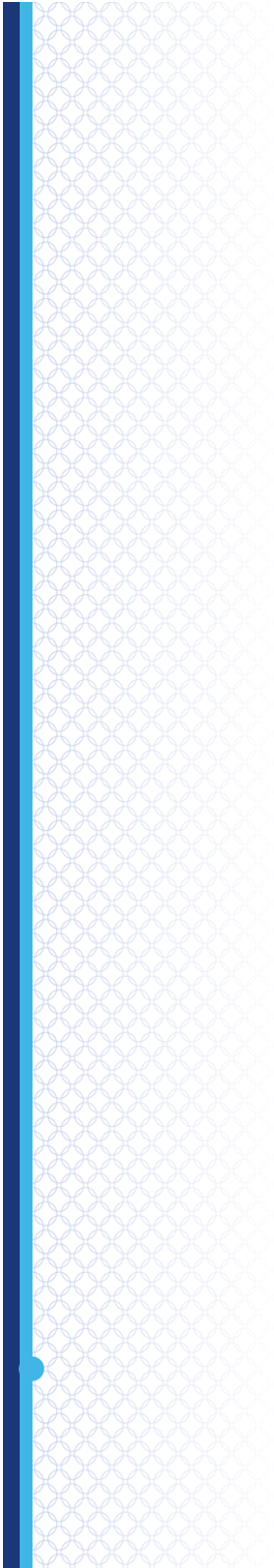
**Berenschot**

## Overzicht regionale opgaven

Naam document	Betrokken partijen	Geformuleerde opgaven
Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)	Provincies Drenthe, Fryslân en Groningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Energie</li> <li>- Healthy ageing</li> <li>- Agribusiness</li> </ul>
Noordelijke Innovatie Agenda (NIA)	Provincies Drenthe, Fryslân en Groningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Noordelijke oplossingen voor wereldwijde opgaven</li> <li>- Krachtig MKB</li> <li>- Het vernieuwen van het innovatie-ecosysteem</li> </ul>
Omgevingsvisie Drenthe 2014	Provincie Drenthe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demografische ontwikkeling</li> <li>- Klimaatverandering</li> <li>- Afname van de biodiversiteit</li> <li>- Transitie naar een kennis- en netwerkeconomie</li> <li>- Transitie naar een duurzame energievoorziening</li> </ul>
Noordervisie 2040	Provincies Drenthe, Fryslân en Groningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Human capital agenda</li> <li>- Versterking bereikbaarheid</li> <li>- Aanpak van krimp en groei</li> <li>- Inspelen op de vier transities</li> </ul>
RIS-3	Provincies Drenthe, Fryslân en Groningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Werkgelegenheid aantrekken</li> <li>- Creëren van Livinglabs en experimenteeruimte</li> <li>- Innovatie stimuleren</li> </ul>
Landstad Noord-Nederland	De gemeenten Emmen, Assen, Groningen en Leeuwarden i.s.m. Provincies Drenthe, Fryslân en Groningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vitale steden: dynamo's van bedrijvigheid en levendigheid</li> <li>- Human capital: zinvol participeren voor iedereen</li> <li>- Groene energie en groene grondstoffen: duurzaam en smart innoveren</li> </ul>

**Berenschot**

<p>Omgevingsvisie provincie Groningen 2016</p>	<p>Provincie Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Energietransitie</b></li> <li>- <b>Binnenstedelijke bereikbaarheid</b></li> <li>- <b>Digitale infrastructuur</b></li> <li>- <b>Campusontwikkeling</b></li> <li>- <b>Stedelijke vernieuwing</b></li> <li>- <b>Gezonde stad</b></li> <li>- <b>Sociale innovatie</b></li> </ul>
<p>Visie Regio Groningen-Assen</p>	<p>Provincies Groningen en Drenthe i.s.m. twaalf gemeenten</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het economisch kerngebied verder ontwikkelen</li> <li>- De interne samenhang tussen steden en regio versterken</li> <li>- De kwaliteit van stad en land behouden en versterken.</li> </ul>
<p>Openbaar Vervoerbureau Groningen-Drenthe</p>	<p>Provincies Drenthe en Groningen i.s.m. gemeente Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vervoersraagstukken</li> <li>- Steden bereikbaar en het buitengebied ontsloten houden</li> </ul>



**B3**

**Marktverkenning**

**Lopende initiatieven in Noord-Nederland**

---

**Berenschot**



## Lopende initiatieven in Noord-Nederland

### Energy valley

Stichting Energy Valley werkt met bedrijven, kennisinstellingen en overheden samen aan het versterken van de Noord-Nederlandse economie, door marktkansen op het gebied van schone en innovatieve energie om te zetten in banen en bedrijvigheid.

### Healthy Ageing (HANNN)

Om oplossingen te ontwikkelen en te implementeren die gezond ouder worden bevorderen – van voor de geboorte tot de laatste levensfase - zijn bedrijven, zorginstellingen, kennisinstellingen en overheden met elkaar verbonden via het Healthy Ageing Network Northern Netherlands (HANNN).

### Hightech Systems

Noord-Nederland heeft alle ingrediënten in huis om uit te groeien tot een hightech regio van wereldklasse, waarbinnen de maakindustrie weer stevig kan gaan groeien. De Taskforce HTSM Noord-Nederland neemt die uitdaging aan en nodigt bedrijven, instellingen en overheden uit om mee te doen.

### Sensors

Sensortechnologie is een van de vijf clusters waarmee het Noorden in de komende jaren haar kenniseconomie gaat versterken. Het cluster is ontstaan in 2006 en in dat jaar is er een vanuit de vier O's een gezamenlijke visie en investeringsagenda opgesteld en is de netwerkorganisatie Sensor Universe opgericht om het cluster te ondersteunen en aan te jagen.

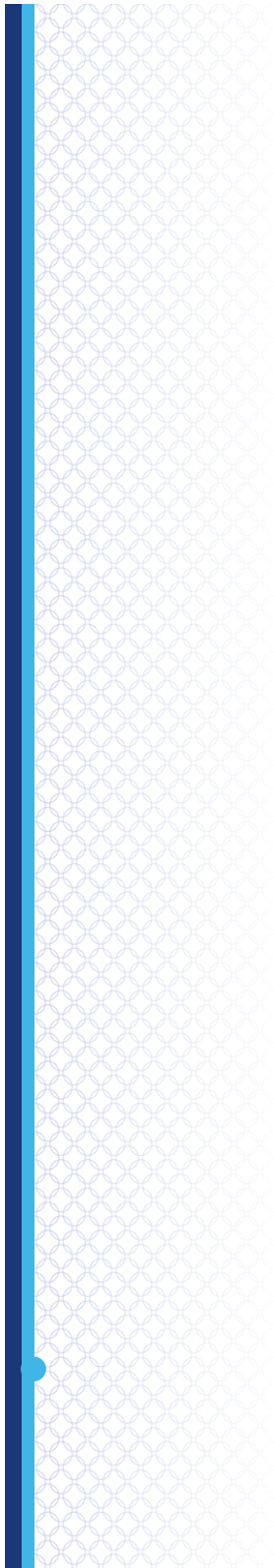
### Agrifood

De Agrifood is een sector van vitaal belang voor de noordelijke economie. De regio telt duizenden landbouwbedrijven en honderden ondernemingen die land- en tuinbouwproducten verwerken of er producten voor op tafel van maken. Tevens is een reeks internationaal toonaangevende ondernemingen in de zuivel, suiker en zetmeelindustrie in de drie noordelijke provincies gevestigd. Dan zijn er nog de vele machinebouwers en tal van bedrijven in de dienstverlenende sector die deel uitmaken van het Agrifood-complex.

### Water

De watersector heeft in het noorden een vruchtbare bodem dankzij de combinatie van onderzoek en ontwikkeling, en de aanwezigheid van een snel groeiend aantal bedrijven in deze sector. Momenteel zijn in Noord-Nederland zo'n vijftig bedrijven actief in het leveren van watertechnologie. Ze genereren in de regio direct en indirect werk voor zesduizend mensen en een omzet van één miljard euro. Het Noorden heeft hoogwaardige kennis dankzij RUG, UMCG en Hanzehogeschool. Het bedrijfsleven scoort ook uitstekend; het Noorden is goed voor 23% van de nationale omzet in life sciences.

## Berenschot



**B4**

**Marktverkenning  
Andere luchthavens**

**Berenschot**



### Ook andere luchthavens ontplooiën activiteiten die niet direct gerelateerd zijn aan scheduled flights (1)

- Niet-luchtvaart gerelateerde activiteiten van andere luchthavens bestaan meestal uit de ontwikkeling en exploitatie van commercieel vastgoed.
- Andere niet-luchtvaart gerelateerde activiteiten zijn vaak sterk gerelateerd aan de transferfunctie van een luchthaven. Sommige luchthavens hebben bijvoorbeeld een eigen golfbaan, zwembad of bioscoop waar reizigers gebruik van kunnen maken.
- Een derde categorie activiteiten vindt plaats op voormalige luchthavens die nu een andere bestemming hebben gekregen. Daar wordt de ruimte op de luchthaven benut.
- Op de volgende sheet hebben we activiteiten geïdentificeerd op (zoveel mogelijk) bestaande luchthavens, die in slechts beperkte mate afhankelijk zijn van de transferfunctie van de luchthaven.

Ook andere luchthavens ontplooiën activiteiten die niet direct gerelateerd zijn aan scheduled flights (2)

Thema	Airport	Activiteit
Non-flying days	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cotswold Airport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Filmset</li> <li>Rijschool (slipcursus)</li> <li>Corporate evenementen</li> <li>Overige evenementen</li> </ul>
Non-flying days	<ul style="list-style-type: none"> <li>Airport Weeze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jaarlijks evenementen</li> </ul>
Energie & duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lelystad Airport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Airport garden city energy</li> </ul>
Energie & duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amsterdam Airport Schiphol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The groundwork</li> </ul>
Energie & duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Milano Linate Airport; Milano Malpensa Airport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Energiecentrale</li> </ul>
Bedrijvigheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lelystad Airport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Airport garden city</li> </ul>
Bedrijvigheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Breda International Airport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seppe airparc</li> </ul>
Leisure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tallin Airport; Estonia Airport; Amsterdam Airport Schiphol; Taiwan Taoyuan International Airport.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(E-book) (Universiteits)bibliotheek</li> </ul>
Leisure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Paris Charles de Gaulle; Amsterdam Airport Schiphol; San Francisco International Airport; Lelystad Airport.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kunstgalerij</li> <li>Museum</li> </ul>



### Voorbeeld 1: Airport Garden City & Energy

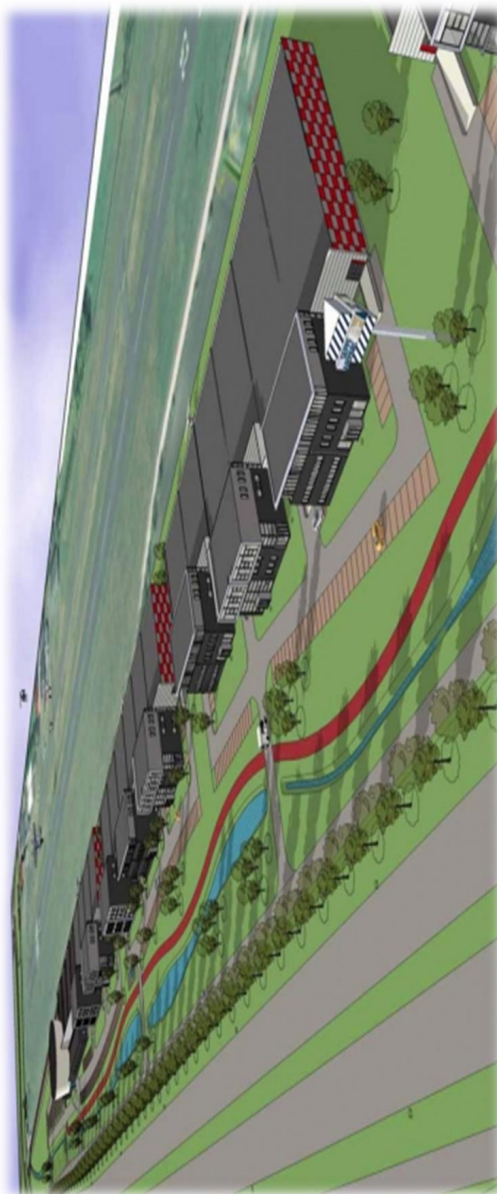
- Airport Garden City (Lelystad Airport). Aansluitend op het luchthaventerrein ontwikkelt de Ontwikkelingsmaatschappij Airport Lelystad Almere (OMALA) een hoogwaardig bedrijventerrein met een prominente plaats voor innovatieve bedrijvigheid, grootschalige leisure en duurzame technologie.
- Airport Garden City Energy B.V. is de eigen, duurzame energiemaatschappij van het businesspark. Airport Garden City Energy is actief sinds voorjaar 2013 en garandeert de beschikbaarheid van regionaal opgewekte, duurzame energie voor alle bedrijven op het businesspark en directe omgeving. Dit aanbod wordt verzorgd door Airport Garden City Energy in samenwerking met Eneco. Ondernemers op bedrijventerrein Larserpoort en Lelystad Airport kunnen sinds 2013 gebruik maken van het aanbod van groen gas en groene elektriciteit van Airport Garden City Energy en Eneco.



## Berenschot

### Voorbeeld 2: Seppe airparc

- Een deel van Seppe Airport wordt specifiek ingericht voor zakelijke gebruikers om de zakelijke luchtvaartactiviteiten te stimuleren. De zakelijke en recreatieve luchtvaartactiviteiten worden gesplitst, terwijl er tevens wordt ingezet op het creëren van hoogwaardige voorzieningen voor zakelijke luchtvaart en andere luchtvaartgebonden bedrijvigheid. In principe worden alle gebouwen door Seppe Airport gebouwd en verhuurd of verkocht aan derden. De grond blijft hierbij eigendom van het vliegveld.



**Berenschot**

### Voorbeeld 3: Non-flying days

- Slim en optimaal gebruik maken van de non-flying days om zo de regionale luchthaven en de faciliteiten optimaal te benutten.



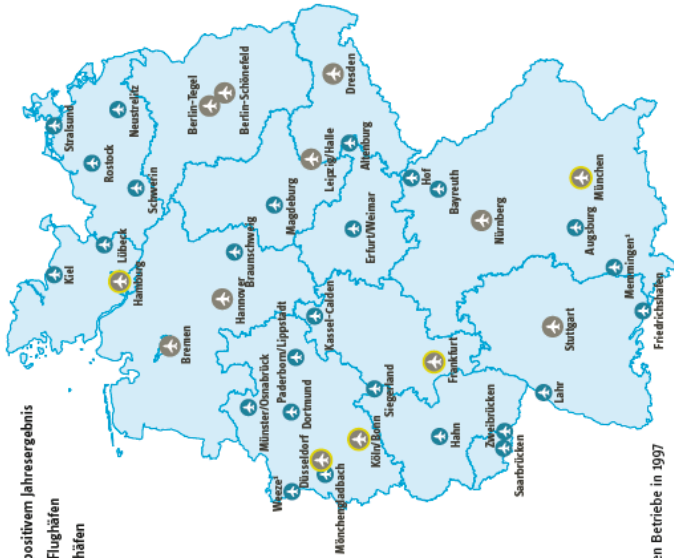
**Berenschot**



## Vergelijking met Duitse luchthavens

### Nur die größten Flughäfen in Deutschland sind profitabel

- ✈️ Flughäfen mit positivem Jahresergebnis
- ✈️ Internationale Flughäfen
- ✈️ Regionale Flughäfen

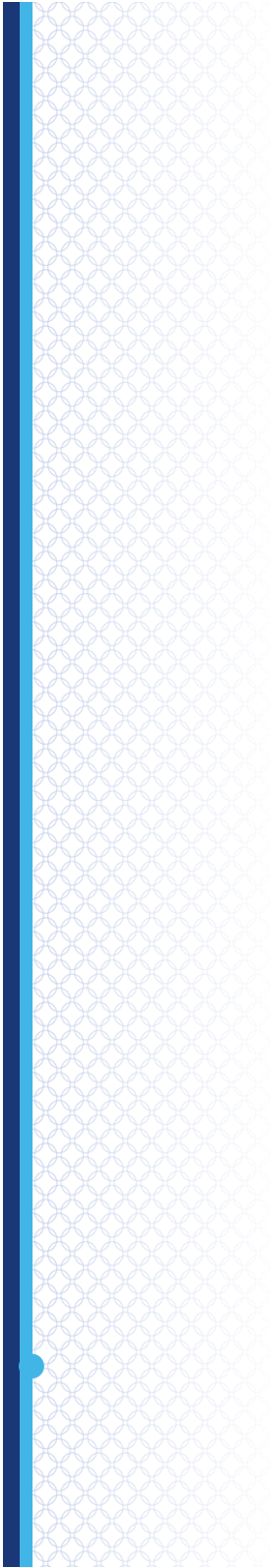


Bron: RWI Essen, Regionalflughäfen sind keine Wachstumsmotoren für das Umland (2015)

<sup>1</sup> keine gewerblichen Betriebe in 1997

- RWI Essen heeft naar aanleiding van onderzoek naar regionale luchthavens in Duitsland geconcludeerd dat geen enkele van de Duitse regionale luchthavens een sluitende exploitatiebegroting heeft.
- Alleen de grote (internationale) luchthavens hebben een positief resultaat, voor de overige luchthavens geldt dat de exploitatietekorten veelal met subsidie worden aangevuld.

## Berenschot



**B5**

## **Marktverkenning**

**Voorwaarden voor vergroten maatschappelijk economisch belang luchthaven met non-core activiteiten**

---

**Berenschot**



## Er is een drietal factoren van belang bij het versterken van de economische en maatschappelijke functie van een luchthaven (1/2)

### Conditie factoren

*De natuurlijke bronnen:* factoren die van invloed zijn op een succesvolle ontwikkeling van een luchthavenomgeving: de beschikbare fysieke ruimte, de ligging van de luchthaven in het gebied en de ontsluiting van de luchthaven door verschillende modaliteiten.

*Bedrijfsvoering:* publiek of privaat eigendom heeft effect op de bedrijfsvoering. Door de gedeeltelijke privatisering van Frankfurt Airport in 2001 en de daarmee gepaard gaande aanvullende geldbronnen (detailhandel, vastgoed en de exploitatie van internationale luchthavens), heeft de luchthaven uit kunnen breiden en investeringen kunnen realiseren die met alleen de inkomsten van passagiersgelden niet mogelijk waren geweest.

*Aanwezige fysieke infrastructuur:* Netwerkeffecten tussen luchthavens en hun achterland worden als basis voor succesvolle ontwikkeling gezien. Vergroten van de bereikbaarheid van een luchthaven is één van de mogelijke strategische acties die kan worden ondernomen om de marktpositie van de luchthaven te verbeteren. Hoe beter bereikbaar een gebied is voor verschillende activiteiten in een samenleving, des te groter is de groeipotentie van dat gebied.

### Context factoren

*Investeringsklimaat:* het belang hiervan is om positieve voorwaarden voor het functioneren van bedrijven te creëren. Het betreft hier de vraag welke condities ten grondslag liggen

aan een (gunstig) investeringsklimaat en welke invloed dit investeringsklimaat heeft op de ontwikkeling van een luchthavenomgeving.

*Competitie:* Binnen de context van een cluster of geografische concentratie is het van belang dat er een verschuiving plaatsvindt van imitatie naar innovatie en differentiatie. Innovatie of differentiatie heeft een grote invloed op de competitie met andere luchthavens, maar ook met andere bedrijventerreinen en activiteiten in de omgeving. Zo is het van belang dat de luchthaven oog moet hebben voor een vorm van branding of een duidelijke strategie, zo is het mogelijk de concurrentie voor te blijven wat weerslag heeft op de ontwikkeling van een luchthaven.

*Regelgeving:* Regels en politieke stabiliteit zijn belangrijk voor de ontwikkeling van een cluster en het behalen van concurrentievoordelen. Het gaat bij deze factor onder andere om het heersende ruimtelijk planningskader opgelegd door de centrale overheid, de provincie en/of de gemeente, regels omtrent vliegtijden, milieuwetgeving en milieuruimte. De belangrijkste vraag is: wat mag en kan er? Het kan van belang zijn om de wetgeving te versoepelen om zo optimaal gebruik te maken van de geschetste kansen.

*Toelatingsbeleid:* Het selectieve vestigingsbeleid kan ervoor zorgen dat niet gewenste bedrijven uit de omgeving worden geweerd, zo kan er een optimaal op elkaar afgestemd cluster gevormd worden.

## Berenschot

## Er is een drietal factoren van belang bij het versterken van de economische en maatschappelijke functie van een luchthaven (2/2)

### Verwante en ondersteunende factoren:

*Redenen voor vestiging:* Een bedrijf kan zich aangetrokken voelen tot de locatie en/of de omgeving. Zo kunnen bedrijven zich in de nabijheid van een luchthaven willen vestigen vanwege imago, de grondprijs en de connectiviteit en bereikbaarheid. Daarnaast is er sprake van clustereffecten en hebben bedrijven de neiging zich naar een clusterlocatie te verplaatsen. Ondernemingen en activiteiten worden aangetrokken door de mogelijkheid om meer economische waarde en productiviteit te creëren op een clusterlocatie.

*Strategieën om bedrijvigheid aan te trekken:* Het is belangrijk om als regio beleid m.b.t. branding te ontwikkelen. Gebieds- en locatiebranding kan leiden tot meer ontwikkelingen, vraag naar locaties voor vestigingen van bedrijven/activiteiten en de aanleg van meer voorzieningen in de luchthavenomgeving.

*Factoren die bepalend zijn voor het 'verklaren' van het concentratiepatroon van de (meeste) topsectoren zijn:* urbanisatie- en lokalisatievoordelen, fysieke bereikbaarheid (over de weg en per spoor), internationale connectiviteit (door de lucht), de nabijheid van kennis (universiteiten) en de kwaliteit van de woonomgeving.

## Berenschot

## Bij nieuwe activiteiten op Groningen Airport Eelde moet rekening gehouden worden met een aantal factoren

### Randvoorwaarden

- Commerciële vluchten moeten in principe mogelijk blijven.
- Activiteiten moeten bijdragen aan exploitatie luchthaven en/of maatschappelijke meerwaarde leveren.
- Realiseerbaar op of om de luchthaven.
- Scope mag nationaal / internationaal zijn.
- Op korte termijn resultaten mogelijk.
- Maatschappelijk draagvlak.
- Prioriteit aandeelhouders om activiteit op GAE te vestigen.

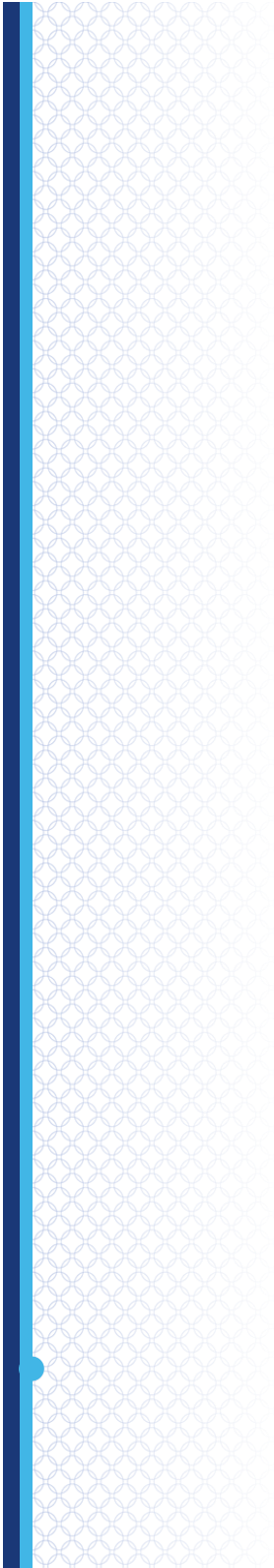
### Beperkende factoren

- Geluidsoverlast door vliegtuigen
- Strenge veiligheidsvoorschriften op de luchthaven + overige veiligheidsoverwegingen.
- Bescherming van de airspace.
- Concurrentie van andere gebieden in de regio.
- Nabijgelegen natuurgebied.

---

## Berenschot





**B6**

**Marktverkenning  
Domeinen**

---

**Berenschot**

## Domein – Energie & Duurzaamheid

Energie & Duurzaamheid	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
				

### Beschrijving domein

Onder het domein Energie & Duurzaamheid verstaan we alle activiteiten die bijdragen aan een transitie naar een duurzame samenleving, zoals energiebesparing en de opwekking en opslag van duurzame energie op de luchthaven. De provincie Drenthe en de gemeente Tynaarlo hebben reeds plannen om van GAE een *energie landgoed* te maken door een zonnepark aan te leggen op het terrein van de luchthaven. Het plan is om de start- en landingsbanen een landschapspark te maken gericht op allerlei vormen van groene energieproducten. Een zonnepark kan een bijdrage leveren aan de exploitatie van de luchthaven, maar ook interessant zijn voor toegepast onderzoek naar verschillende aspecten van de opwekking van zonne-energie. Een aansprekend voorbeeld is de Duitse luchthaven Weeze-Niederrhein, waar een solarpark met 60.000 zonnepanelen is gerealiseerd.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door eigen (duurzame)energieopwekking. Dit scheelt direct in kosten en levert mogelijk ook nieuwe inkomsten door verkoop van toepassingen op gebied van energie en duurzaamheid.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de nieuwe activiteiten die (duurzame)energieopwekking vergen en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid. Tevens biedt onderzoek naar en testen van toepassingen op gebied van energie en duurzaamheid, nieuwe directe en indirecte werkgelegenheid.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio ligt in de eventuele mogelijkheid van zelfvoorziening in energie en het imago van associatie met duurzame-energieopwekking.

De luchthaven is bij uitstek geschikt voor grote proeven met toepassingen op gebied van energie en duurzaamheid, vooral vanwege de fysieke ruimte die er beschikbaar is voor testen en de nabijheid van kennisinstellingen en EnergyValley..



## Berenschot

## Mogelijkheden op het gebied van Energie & Duurzaamheid

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- **Probeer grote energie partijen te laten vestigen bij het vliegveld (Enexis, Gasterra, Gasunie enz.).**
- **Het energieneutraal maken van het vliegveld.**
- Building Integrated Photo Voltaic systems hanteren. Bijvoorbeeld BIPV-glas voor de terminal: voorkomt warmteverlies en wekt energie op, dus 2x winst.
- Energie opwekken uit de wrijving van een landend vliegtuig is een revolutionaire ontwikkeling. Hier kan Groningen Airport Eelde een voorloper in zijn/worden.
- **Uitbreiden van zonneakkers voor duurzame-energieopwekking.**
- **Testlocatie (of gebruikslocatie) voor energieopslagsystemen.**
- **Testlocatie voor EnergyValley.**
- Als testlocatie voor **elektrisch vliegen**: bij voldoende lokaal aanbod van 'goedkope' energie dan kan GAE vooraan staan als testlocatie om dit een hot item te maken.
- Cross-over tussen de thema's waar Noord-Nederland goed in is: Energie, Chemie Water en Agro. Integreer dit met de vliegterminal. Denk hierbij aan het vergisten van de aanwezige biomassa van de omgeving.
- Als testlocatie voor de Rijksuniversiteit Groningen. De RuG heeft wel technische studies, maar geen faciliteiten om engineering mogelijk te maken. Dreamteams zoals in Delft (zonneauto e.d.) zijn ook mogelijk in Groningen. Airport Eelde kan dit faciliteren.
- **Testlocatie duurzaam bouwen (in relatie tot aardbevingen, testen); Noord-Oost Groningen.**

---

## Berenschot

## Domein – Health, Safety & Security

	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
Health, Safety & security				

### Beschrijving domein

GAE faciliteert reeds medische vluchten in en naar Noord-Nederland. De medische functie wordt momenteel uitgebreid met de ontwikkeling van een Health & Security hub, in samenwerking met onder andere het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). In 2016 wordt de standplaats van de traumahelikopter van het Universitair Medisch Centrum Groningen verplaatst naar Groningen Airport Eelde. De verhuizing naar GAE is van maatschappelijke waarde, omdat de traumahelikopter vanaf GAE een groter verzorgingsgebied kan bedienen en meer mogelijkheden biedt om nachtvluchten uit te voeren. Op termijn zouden naast het UMCG ook andere hulpdiensten zich kunnen vestigen op de luchthaven, zodat de luchthaven uitgroeit tot een centraal punt voor hulp- en veiligheidsdiensten waarbij deze diensten kunnen profiteren van efficiencyvoordelen.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door reeds aanwezige faciliteiten te verhuren aan gebruikers uit het domein health, safety en security. Denk bijvoorbeeld aan onderhoudsfaciliteiten, brandstof, baanonderhoud, etc.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de toename van activiteiten op de luchthaven en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid. Bovendien biedt het direct voordelen voor de (publieke) gebruikers uit dit domein, waardoor kosten van betreffende (overheids)diensten lager zullen zijn. Tevens biedt onderzoek naar en testen van toepassingen op gebied van health safety en security, nieuwe directe en indirecte werkgelegenheid.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio ligt in de eventuele mogelijkheid van betere voorzieningen op gebied van health safety en security (de helikopter is er bijv. eerder) en het imago van associatie met dit domein

De luchthaven is bij uitstek geschikt voor grote proeven met toepassingen op gebied van health safety en security, met name de proeven met drones en autonoom vliegende vehicles.



## Berenschot



## Mogelijkheden op het gebied van Health en Security

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- **Medisch toerisme** is populair. Kans: ervoor zorgen dat de mensen die naar Groningen zou willen voor een operatie de mogelijkheid hebben om op Groningen Airport Eelde te vliegen. Daarnaast kan zowel de luchthaven als de omgeving zich richten op de 'revalidatie in de groene lucht' die aan de patiënten geboden kan worden.
- **Fly & be operated.**
- **Grote markt vanuit de Antillen.**
- **Promoten schone lucht bij Aziaten.**
- All-in wellness/gezondheid met vluchten.
- **De zorg voor bejaarden naar de luchthaven brengen.** Veel ruimte en ruimte voor leuke dagbesteding voor de bejaarden.
- Zorgwoningen.
- Het UMCG staat bekend als top ziekenhuis wat betreft **transplantaties**. Groningen Airport Eelde kan in samenwerking met het ziekenhuis ervoor zorgen dat de aantrekkingskracht van de luchthaven wordt vergroot. UMCG en Groningen Airport Eelde moeten samen optrekken om een **donor-hub** te worden.
- Safety security system, politie heli-copter, drones voor crowdcontrol.
- **Safety campus.**
- Station voor drones t.b.v. landbouw (besproeiing, inspectie, etc.).
- Medicijnbezorging naar Waddeneilanden.
- Koppeling zoeken met Lifelines. Lifelines is een groot medisch onderzoek in Noord Nederland.
- Groningen Airport Eelde gebruiken voor het onderzoek naar Blue zones, red zones.
- Fieldlab voor health-drones (bijv. aed-brenger).
- Onderzoek: effecten van luchthaven op levensverwachting/gezondheid.
- Testlocatie voor biomedische engineering. De engineering faciliteiten van het vliegveld kunnen ingezet worden voor innovatie, net zoals de RUG veel biomedische activiteiten in Haren heeft gevestigd.

## Berenschot

## Domein – Hightech Systems

	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
Hightech Systems				

### Beschrijving domein

Het domein Hightech Systems sluit aan bij de topsector High Tech Systemen en Materialen (HTSM). In Noord-Nederland gaat het dan onder andere om de bedrijven die deel uitmaken van het Innovatiecluster Drachten en Fokker in Hoogeveen. GAE zou een testlocatie kunnen zijn voor High Tech bedrijven die zich richten op het ontwikkelen van nieuwe materialen voor de bouw of onderhoud van vliegtuigen.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door reeds aanwezige faciliteiten te verhuren aan gebruikers uit het domein hightech systems. Denk bijvoorbeeld aan onderhoudsfaciliteiten.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de toename van activiteiten op de luchthaven en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid. Tevens biedt onderzoek naar en testen van toepassingen op gebied van hightech systems, nieuwe directe en indirecte werkgelegenheid.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio ligt in het aansluiten bij bestaande initiatieven en bedrijven op gebied van hightech systems en het imago van associatie met dit domein.

De luchthaven is bij uitstek geschikt voor grote proeven met toepassingen op gebied van hightech systems, met name proeven met composieten en airportsystems (zoals de landingsbaanverlichting).

## Berenschot

## Mogelijkheden op het gebied van Hightech Systems

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- **Composieten-Hub.** Composietbedrijven hebben veel ruimte nodig voor de productie. Vliegtuigbouw in Noord-NL: composiet (Fokker Hoogeveen), NLR (Marknesse). Doet nu nog niets met de luchthaven. Composieten worden momenteel o.a. getest bij NLR.
- **Testlocatie voor aerodynamische ontwikkelingen** (windmolens, vrachtwagens, auto's).
- **Testlocatie voor airportsystems (landingsbanen (verlichting, navigatie), vogel verschrikking, calamiteiten oefening vliegveld brandweer).**
- Fieldlab voor waterstofmotoren.
- Combinatie tussen hightech en landbouw zoeken op de Luchthaven (smart landbouw).

---

**Berenschot**

55 ●

## Domein – Sensors

	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
Sensors				

### Beschrijving domein

Onder het domein Sensors verstaan we alle activiteiten die gericht zijn op het ontwikkelen en gebruiken van meetsystemen om verschillende aspecten van de fysieke leefomgeving te monitoren. Het domein sluit aan bij het reeds aanwezige cluster Sensor City in Assen.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door reeds aanwezige faciliteiten te verhuren aan gebruikers uit het domein sensoren. Denk bijvoorbeeld aan onderhoud en onderhoudsfaciliteiten.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de toename van activiteiten op de luchthaven en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid. Tevens biedt onderzoek naar en testen van toepassingen op gebied van hightech systems, nieuwe directe en indirecte werkgelegenheid.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio ligt in het aansluiten bij bestaande initiatieven en bedrijven op gebied van sensors en het imago van associatie met dit domein.

De luchthaven is bij uitstek geschikt voor onderzoek met gebruik van sensors of onderzoek naar toepassingen op gebied van sensors. De luchthaven is een unieke locatie om allerlei aspecten te meten (bijv. geluid of luchtkwaliteit) met behulp van sensors danwel om deze verder te ontwikkelen (bijv. te kalibreren).

## Berenschot



## Mogelijkheden op het gebied van Sensors

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- **Smart homes** en **smart Grids** met innovatieve materialen kunnen worden onderzocht op Eelde.
- De kans bestaat dat ESRON, ERSET en de Luchtmacht potentiële projecten willen ontwikkelen op het gebied van sensoring.
- **Het intelligente vliegveld** (het hele vliegveld volhangen met sensoren, meten op grote schaal).

---

**Berenschot**

57 ●

## Domein – Logistiek en mobiliteit

	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
Logistiek & mobiliteit				

### Beschrijving domein

GAE ligt relatief centraal in Noord-Nederland en nabij de stad Groningen, als grootste kern van Noord-Nederland. Met de nabijheid van de A28 en de luchtvaartfaciliteiten biedt de GAE mogelijkheden voor (innovatieve) distributie van goederen. Zo heeft de stad Groningen de ambitie om een zero-emissie gemeente te worden en zoekt naar mogelijkheden om deze ambitie te realiseren. GAE kan bijvoorbeeld als distributiehubs fungeren, waar goederen worden overgeladen naar elektrische transportmiddelen voor verder vervoer richting Groningen.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door meer cargo vluchten en door reeds aanwezige faciliteiten te verhuren aan gebruikers uit het domein logistiek en mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan opslag en overslag faciliteiten.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de toename van activiteiten op de luchthaven en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid. Maar meerwaarde zit vooral in de mogelijkheden om regionale en lokale distributiehubs te benutten. Tevens biedt onderzoek naar en testen van toepassingen op gebied van hightech systems, nieuwe directe en indirecte werkgelegenheid.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio ligt in het aansluiten bij bestaande initiatieven en bedrijven op gebied van sensors en het imago van associatie met dit domein

De luchthaven is bij uitstek geschikt voor onderzoek met gebruik van andere modaliteiten voor logistiek en mobiliteit (bijv. transport met drones). De luchthaven is een unieke locatie voor ontwikkelen van nieuwe vormen van (binnenstedelijke) bevoorrading en nieuwe vormen van omslag van goederen over modaliteiten.



## Berenschot

## Mogelijkheden op het gebied van Logistiek & Mobiliteit

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- **Logistieke centrum voor diverse vormen van distributie.**
- Het creëren van een hub voor **drone bezorging (kleine drones)**.
- Testlocatie voor ontwikkeling van transportdrones (grote drones).
- **Voor luchttransport** zijn grote hubs nodig i.v.m. het grote aantal eindbestemmingen van de eindproducten (deze zijn namelijk erg divers en grote aantallen pakketten zijn benodigd om het rendabel te maken).
- Logistiek is breder dan alleen toegankelijkheid. Integratie van stadsdistributie met netwerken. Modulair transport combineren met aviation.
- Knooppunt voor de handel en opslag van boten en caravans.
- **Inbound/outbound cargo** (ook t.b.v. transportsector in Coevorden, Emmen, Veendam etc.).
- Outbound cargo t.b.v. webshops uit Noor-Nederland. Snelle bezorging kan concurrentievoordeel voor hen zijn.
- De luchthaven ombouwen tot multimodaal overslag centrum.
- **Centraal distributiecentrum voor thuisbezorgen** (o.a. supermarkten, webshops etc.). Voor consument niet 3x een postpakket maar 1x een gecombineerde aflevering. Voor distributeur: niet ieder een hub en eigen logistiek maar één gezamenlijke schaal.
- PICNIC gestart als lokaal thuisbezorgsupermarkt en zoekt sterke groei in Nederland. GAE en het distributiehuis in Eelde zijn perfecte startbasis voor expansie naar Noord-Nederland.

---

## Berenschot

## Domein - Leisure economy

	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
Leisure economy				

### Beschrijving domein

Het domein leisure economy bestaat uit aanbieden van activiteiten op het gebied van vrijetijdbesteding. Door het gebruik maken of ontwikkelen van faciliteiten op GAE kan de luchthaven bezoekers trekken en zodoende bijdragen aan de exploitatie van de luchthaven. Zo zou GAE bijvoorbeeld een locatie kunnen zijn voor feesten, een shoppingoutlet, (drone) races of een museum.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door andere en andersoortige activiteiten te (laten) organiseren. Op een luchthaven kunnen grote mensengroepen terecht, waarom niet deze aantrekken ongeacht het vliegen. Denk bijvoorbeeld aan parachutespringen, ballonvaarten of minder aviation-gerelateerde activiteiten als winkelcentra, bioscoop, et cetera. Al deze trekken bezoekers, die besteden bij GAE en betalen huur voor gebruik van vastgoed op GAE.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de toename van activiteiten op de luchthaven en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid. Meerwaarde zit vooral in de mogelijkheden om regionaal / lokaal nieuwe activiteiten aan te trekken. Nadeel is dat deze dan direct concurreren met andere vestigingslocaties in Noord-Nederland.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio ligt in het ontwikkelen van nieuwe faciliteiten en activiteiten in de regio en meer bezoekers uit andere regio's.

In dit domein zal de luchthaven naar verwachting minder gezocht worden voor onderzoek en ontwikkeling van nieuwe activiteiten in dit domein.

## Berenschot

## Mogelijkheden op het gebied van Leisure Economy

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- **Vliegveld zelf als manier gebruiken om mensen te trekken door:**
  - Een drone speeltuin te maken.
  - Een bus die vliegt als een drone vanaf het vliegveld te laten vertrekken naar bijvoorbeeld de Waddeneilanden.
  - Een boot vanaf Eelde naar de Waddeneilanden te laten gaan.
  - Vanaf het vliegveld een kabelbaan naar bijvoorbeeld de stad.
  - Verkeerstun voor de toekomst maken zoals vroeger de verkeerstun Assen was.
  - Outdoor kartbaan.
  - Outdoor formule 1 drone-race.
  - Attracties/uitjes.
  - Ballonvaarten.
  - Zeppelin vaarten.
  - Parachutespringen.
  - Blow-karten.
  - Bungeejumpen.
  - Dependance van Groninger Museum (bijv. Rodin in najaar 2016).
  - Dancefeesten op luchthaven.
- **No fly days waarop activiteiten plaats kunnen vinden zoals:** bandentestbaan, golfwedstrijd, hardloopwedstrijd, Vuelta.
- Pretpark Eelde.
- **Een shopping outlet maken op het vliegveld.** Dit trekt veel toeristen. In Roermond loopt dit concept al goed en ook Assen is hiermee bezig. Het moet wel bijzonder zijn; bijvoorbeeld door winkels van topdesignmerken om te onderscheiden van gewone winkelcentra.
- **Bloemetjesmarkt** die in plaats van één keer per jaar, één keer per maand of kwartaal wordt gehouden. Concreet: Samenwerken met Flora Holland, veel tulpen laten zien of een bloemexperience organiseren, kunst gemaakt van bloemen in het veld en daar overheen vliegen, een drone bus boven de tulpenvelden

---

## Berenschot



## Domein - Inbound toerisme

	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
Inbound toerisme				

### Beschrijving domein

De recente hype rondom de expositie over David Bowie in het Groninger Museum heeft voor een opleving van buitenlands toerisme naar Groningen gezorgd. Middels vluchten vanuit bijvoorbeeld Londen – zoals momenteel het geval bij de expositie van David Bowie – kan de luchthaven inbound toerisme en daarmee de economie in Noord-Nederland stimuleren. Ook kunnen er vanuit de luchthaven zelf toeristische activiteiten worden ontplooid. Wellicht liggen er nieuwe toeristische kansen in de in de nauwe banden van de Rijksuniversiteit Groningen met Universiteiten in China, de aanwijzing van Leeuwarden als Europees Cultureel Hoofdstad van 2018 en de nabijheid van het bij toeristen populaire Giethoorn.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door meer reizigers aan te trekken. Focus ligt nu op outbound toerisme. Inbound toerisme (mensen naar Noord-Nederland laten komen) geeft direct meer inkomsten voor GAE.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de toename van activiteiten op de luchthaven en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid. Bezoekers zullen regionale bestedingen doen in horeca als zij komen.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio ligt in het op de kaart zetten van de regio internationaal (branding).

In dit domein zal de luchthaven naar verwachting minder gezocht worden voor onderzoek en ontwikkeling van nieuwe toerisme activiteiten.



## Berenschot

## Mogelijkheden op het gebied van Inbound Toerisme

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- Laat Ryanair een deel van de luchthaven overnemen, met de garanties dat er een X aantal vluchten per jaar zijn.
- **Aantrekken van privéjets.** Hiervoor moet de luchthaven meer faciliteiten en gastvrijheid ontwikkelen.
- **De aantrekkingskracht van de Waddeneilanden vergroten. Onze Waddeneilanden moeten een trekpleister worden voor de wereldreizigers. Groningen Airport Eelde wordt de aanvliegroute.**
- **Marketing in bijvoorbeeld in China en Amerika om mensen naar de regio te trekken. Giethoorn heeft hierbij het goede voorbeeld gegeven.**
- Marketing op alle luchthavens waar GAE een directe verbinding mee heeft en de regio rondom die luchthaven.
- **Pakketreizen** aanbieden in combinatie met plaatselijke evenementen als TT Assen of Noorderslag.
- **Pakketreizen** met een vaste terugkomende regeling qua aanbiedingen.
- **Pakketreis waaraan het volgende gekoppeld kan worden:**
  - Reisje naar de afsluitdijk met daarop een Chinees restaurant.
  - Reisje naar de Waddeneiland voor congressen, bezoeken werelderfgoed, wadlopen, kunst op het eiland om het op foto's aantrekkelijker te maken.
  - Drenthe als fietsgemeente met events waar toeristen naar toe kunnen.
- **Pakketreizen aanbieden in combinatie met bijzondere evenementen, zoals Rodin in Groninger museum in najaar 2016 of Leeuwarden Culturele Hoofdstad in 2018:**
  - Bij David Bowie kwamen er vanuit Limburg en België mensen Groningen bezoeken omdat dit iets unieks is dat elders niet is. Dit moet meer gedaan worden want de wereld is tegenwoordig veel kleiner en daarom is de drempel voor veel mensen lager om een vliegreis te maken om iets unieks te aanschouwen.
- Benut fondsen van bestemmingen, zoals Waddenfonds, voor marketing.

---

## Berenschot

## Domein - General Aviation

	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
General Aviation				

### Beschrijving domein

General aviation is een aparte sector binnen de luchtvaart en bestaat uit alle luchtvaartactiviteiten buiten reguliere lijndiensten en de hieraan gerelateerde commerciële activiteiten. General aviation omvat een breed scala aan activiteiten, zowel commerciële als niet-commerciële. Hierbij valt te denken aan vliegclubs, vliegscholen, zakelijk vliegverkeer en het onderhoud van vliegtuigen. Ook recreatieve luchtvaart valt onder general aviation. Hierbij gaat het onder meer om ballonvluchten, zweefvliegtuigen, valschermspringen en rondvluchten.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door meer aviation activiteiten. Die sluiten het meest direct aan bij de kernactiviteiten van de luchthaven.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de toename van activiteiten op de luchthaven en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid. Tevens biedt onderzoek naar en testen van toepassingen op gebied van general aviation, nieuwe directe en indirecte werkgelegenheid.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio ligt in de associatie met luchtvaart (regiobranding).

De luchthaven is bij uitstek geschikt voor onderzoek en testen van nieuwe aviation concepten, drones en vliegtuigonderhoudsconcepten, .



## Berenschot



## Mogelijkheden op het gebied van General Aviation

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- **Meer doen met non-scheduled private flights** . Bijv. Sportclubs (PEC Zwolle, FC Groningen, TT racers, etc.), Bedrijven, Evenementen, etc. De NOM heeft hier een verkenning naar gedaan.
- Sturen op faciliteiten die bijdragen aan het aantrekken van **privéjets**.
- Faciliteiten ontwikkelingen die een aantrekkingskracht hebben op helikopters.
- Groningen Airport Eelde als **onderhouds-'hub'** van Schiphol of andere luchthavens. Een spuitservice voor vliegtuigen zou daar een onderdeel van kunnen zijn.
- **Groot voordeel van de luchthaven is het relatief lege luchtruim. Dit zou voordelen kunnen bieden op het gebied van o.a. experimenteren met nieuwe technieken (zoals drones, maar ook de ontwikkeling van vliegtuig en vliegtuigonderdelen). Eelde zou eventueel kunnen dienen als testgebied voor aviation.**
- Een idee is om een airbus op Groningen Airport Eelde te krijgen en daarin samen te gaan werken met Fokker.
- End-of-life recycling van vliegtuigen.
- **Het uitbreiden van lesvluchten.**

---

**Berenschot**

## Domein - Vastgoed

	Directe bijdrage aan exploitatie GAE	Economische meerwaarde	Maatschappelijke meerwaarde	Potentieel voor onderzoek / fieldlab
Vastgoed				

### Beschrijving domein

Onder het domein vastgoed verstaan we activiteiten die gericht zijn op de ontwikkeling en exploitatie van vastgoed op de luchthaven. Bij veel luchthavens draagt de ontwikkeling en exploitatie van vastgoed in belangrijke mate bij aan de exploitatie van de luchthaven. Groningen Airport Eelde beschikt zowel over vrije kavels als leegstaand vastgoed. Er zijn verschillende mogelijkheden om deze ruimte te benutten voor nieuwe activiteiten.

### Beoordeling meerwaarde/potentieel

GAE kan haar exploitatie direct verbeteren door meer vastgoed activiteiten. Meer gebruikers betekent meer huurobrengsten. Om gebruikers aan te trekken moet er gericht worden geworven. Dat vergt eerst keuze voor welke activiteiten de luchthaven wil oppakken, alvorens nieuwe huurders te benaderen.

Economische meerwaarde voor de regio ligt in de toename van activiteiten op de luchthaven en de daarvoor benodigde additionele directe en indirecte werkgelegenheid.

Maatschappelijke meerwaarde voor de regio is beperkt.

In dit domein zal de luchthaven naar verwachting minder gezocht worden voor onderzoek en ontwikkeling van nieuwe vastgoed concepten. Vastgoed kan worden gezien als een afgeleide: het is een faciliteit om iemand te bieden die op de luchthaven activiteiten (uit een gekozen domein) wil ondernemen / ontplooiën.

## Berenschot

## Mogelijkheden op het gebied van Vastgoed

*Opmerking vooraf: onderstaande lijst is het resultaat van een brainstorm en dat betekent dat rijp en groen door elkaar lopen.*

- **Hotel Groningen Airport Eelde. Om mensen langere tijd op de luchthaven te kunnen houden en daarmee het tot een bruisende plek te maken is een overnachtingsplek prioriteit.**
- Het bestemmingsplan van de luchthaven werkt beknellend. Het bestemmingsplan moet gericht zijn op bedrijvigheid aantrekken.
- Vestiging COA. Eventueel gecombineerd met benutten luchthaven voor inbound en outbound vluchtelingenverkeer (incl. gezinshereniging).
- Auto boulevard van verschillende dealers creëren op de luchthaven.
- Caravan of botenstalling.
- Pretpark Eelde.
- Merken (kleding) die zich associëren met luchtvaart aantrekken.
- **Shoppingcenter voor taxfree winkelen dan wel outletproducten.**
- Goede restaurants.
- Senioren/ Ouderenwoningen.
- Startup-verzamergebouwen. Probeer **de startup scene** naar Eelde te trekken om demo's en pilots te testen. Maak net als Twente de keuze voor een Venture Lab in Eelde dat ondersteunt in de bedrijfsontwikkeling van beginnende bedrijven en functioneert als groeiversneller voor gevestigde bedrijven.

---

## Berenschot



## MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde

### Eindrapport

In samenwerking met: Adecs Airinfra

Opdrachtgever: Provincie Drenthe en Provincie Groningen namens de gezamenlijke  
aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV

Rotterdam, 27 September 2016



## **Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS**

## **MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde**

Eindrapport

Opdrachtgever: Provincie Drenthe en Provincie Groningen namens de  
gezamenlijke aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV

Robert Piers  
Joost de Koning  
Sophie Leeuwenburgh

Rotterdam, 27 September 2016

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 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 85-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. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. 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 MVO-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland B.V.  
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)



# Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

## Inhoudsopgave

1	Inleiding	11
2	Uitdagingen en oplossingsrichtingen	13
2.1	De uitdagingen waar Groningen Airport Eelde voor staat	13
2.1.1	Passagiersontwikkeling op Groningen Airport Eelde	13
2.1.2	De exploitatie van de luchthaven	14
2.1.3	Noodzaak voor investeringen	14
2.1.4	Potentiele marktvaart en concurrentie	14
2.2	Oplossingsrichtingen	17
2.3	Overige uitgangspunten	20
3	Effecten	21
3.1	Directe effecten	21
3.1.1	Investeringskosten	21
3.1.2	Effecten voor de exploitant	21
3.1.3	Overige directe kosten – operationele kosten NEDAB	22
3.1.4	Effecten voor de reiziger	22
3.1.5	Effecten voor de maatschappij als gevolg van maatschappelijke vluchten	24
3.1.6	Effecten voor GA gebruikers en vliegscholen	24
3.2	Indirecte (werkgelegenheids-)effecten	25
3.2.1	Directe werkgelegenheidseffecten (bruto)	26
3.2.2	Indirecte werkgelegenheidseffecten (bruto)	29
3.2.3	Netto werkgelegenheidseffecten	30
3.2.4	Doorwerking arbeidsmarkteffecten in de MKBA	32
3.2.5	Uitstralingseffecten	35
3.3	Externe effecten	36
3.3.1	Fijnstof/stikstof	37
3.3.2	CO <sub>2</sub> emissies – landelijk	37
3.3.3	Geluid	38
3.3.4	Externe effecten verkeer	40
3.3.5	Externe veiligheid	40
3.3.6	Verstoring	40
4	Uitkomsten MKBA	41
4.1	Regionaal	41
4.2	Landelijk	42
5	Gevoeligheidsanalyses	45
5.1	Lufthansa Negative Growth	45
5.2	Lufthansa Moderate Growth	46
6	Conclusies	47
	Bijlagen	49
	Wat is een MKBA?	49
	Literatuur	51



## **Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS**

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### Samenvatting

#### Inleiding

Groningen Airport Eelde (GAE) is een regionale luchthaven gelegen ten zuiden van de stad Groningen. Na de baanverlenging in 2013 is door het Bestuur van GAE NV het Strategisch Plan 2013-2023 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden' gepresenteerd, waarin de ambitie is geformuleerd om de luchthaven in de komende 10 jaar te ontwikkelen tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland.

Desalniettemin constateren de aandeelhouders van GAE NV anno 2016 dat zich diverse ontwikkelingen voordoen die het ontwikkelperspectief van de luchthaven beïnvloeden. De luchtvaartmarkt verandert snel, Lelystad Airport gaat in 2018 open als satelliet van Schiphol, Eindhoven Airport heeft haar capaciteit uitgebreid en de voormalige vliegbasis Twente moet een *technology base* worden in plaats van een burgerluchthaven. Tegelijkertijd wordt een toekomstige toename van verwacht van het jaarlijkse exploitatietekort door onder meer een neerwaartse druk op de tarieven en stijgende kosten voor security. Verwacht wordt dat de liquiditeitspositie van de vennootschap daardoor in 2017 het vastgestelde minimumniveau zal bereiken. En op korte termijn is een aantal investeringen nodig. Hierbij gaat het om onder andere modernisatie of nieuwbouw van de brandweervoorziening, upgrade van de terminal en een fonds voor routeontwikkeling ter ondersteuning van het aantrekken van inkomend recreatief en zakelijk verkeer naar Noord-Nederland.

#### Onderzoeksvraag

Op basis van het voorgaande hebben de aandeelhouders van de luchthaven besloten om een strategische verkenning uit te voeren naar de toekomst van de luchthaven. Deze rapportage maakt deel uit van de bredere strategische verkenning en betreft een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De centrale onderzoeksvraag in deze rapportage is:

*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?*

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden, is eerst gekeken naar de toekomstige groei van de luchthaven in de vorm van scenario's. Op basis van deze scenario's is er gekeken naar mogelijke investeringsalternatieven.

#### Passagiers- en groeiscenario's

Lufthansa Consulting is in 2016 gevraagd om op basis van de marktvraag, de concurrentiepositie en een detailanalyse naar de haalbaarheid van potentiële routes vanaf GAE, vier realistische scenario's op te stellen voor de ontwikkeling van de luchthaven met betrekking tot de markt voor passagiersdiensten. De kenmerken en uitkomsten van deze scenario's zijn samengevat in de onderstaande tabel:

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Tabel 2.1 Lufthansa Consulting scenario's

Scenario	Kenmerken	Passagiers (2026)
Negative growth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen additionele inspanning van luchthaven en aandeelhouders voor het aantrekken van routes;</li> <li>• Lelystad Airport trekt routes weg van GAE;</li> <li>• Enkele charters wijken uit naar de overige concurrentie;</li> <li>• LCC's <sup>1</sup> worden niet aangetrokken;</li> <li>• Geen verbindingen met hubs <sup>2</sup>;</li> <li>• Natuurlijke groei is onvoldoende om weggevalen routes te compenseren;</li> <li>• Minimumniveau van verkeer blijft actief op de luchthaven.</li> </ul>	139.000
Status quo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen additionele inspanning van luchthaven en aandeelhouders;</li> <li>• Meeste chartervluchten en routes blijven bestaan;</li> <li>• Touroperators blijven kiezen voor GAE;</li> <li>• Verkeersontwikkeling blijft natuurlijke trend volgen met vooral charterverkeer en beperkt lijnverkeer;</li> <li>• Risico op verlies van lijnverkeer.</li> </ul>	229.500
Moderate growth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperkte investering in marketingactiviteiten;</li> <li>• Deze investering is gericht op een hubverbinding (voorkeur) óf het aantrekken van LCC's;</li> <li>• Een hubverbinding moet de regio verbinden met lange afstandsbestemmingen, terwijl de LCC ontwikkeling op de city-break markt (stedentrips) moet inspelen.</li> </ul>	327.000
Substantial growth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchthaven heeft volle steun van aandeelhouders en regio;</li> <li>• Hogere investeringen in routeontwikkeling en marketing;</li> <li>• Sterkere rol voor GAE NV op gebied van airline management;</li> <li>• Ontwikkeling van een hubverbinding én opening van routes op LCC markt, plus positieve ontwikkeling van chartermarkt.</li> </ul>	407.000

### Projectalternatieven

De scenario's van Lufthansa zijn vervolgens gekoppeld aan de mogelijke investeringen en het bijbehorende effect op het exploitatieresultaat van de luchthaven. Dit is doorgerekend door Stratagem Strategic Research (2016) middels een exploitatiemodel. Hieruit zijn in overeenstemming met de opdrachtgever 3 projectalternatieven geselecteerd:

1. **Continueren** van de luchthaven: dit alternatief behelst het instant houden van de huidige activiteiten op Groningen Airport Eelde conform de huidige situatie ten aanzien van commercieel verkeer <sup>3</sup>, general aviation (GA) en maatschappelijk verkeer. Dit alternatief vormt tevens het uitgangspunt of nulalternatief voor de MKBA;
2. **Afbouwen** van de luchthaven: Groningen Airport Eelde heeft slechts een vliegveldfunctie voor maatschappelijk verkeer en in beperkte mate voor general aviation <sup>4</sup>. Commercieel verkeer en de luchtverkeersleiding vervallen in dit alternatief;
3. **Investeren** in de luchthaven: investering in en doorontwikkeling van de commerciële functie van de luchthaven.

<sup>1</sup> Low Cost Carriers.

<sup>2</sup> Grote internationale luchthavens, zoals Kopenhagen, München en Istanbul.

<sup>3</sup> Hiermee wordt bedoeld op het groot commercieel verkeer, zoals lijn-, low cost en chartervluchten.

<sup>4</sup> General Aviation (GA): kleine luchtvaart zoals recreatieve luchtvaart en vliegscholen.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Deze alternatieven worden als volgt uitgewerkt ten behoeve van de MKBA.

Alternatief	Beschrijving	Aantal passagiers commercieel verkeer
Continueren - nulalternatief	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commercieel: Lufthansa Status quo;</li> <li>GA: lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer;</li> <li>Alleen minimale investering in brandweerkazerne.</li> </ul>	229.500
Afbouwen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geen commercieel verkeer;</li> <li>GA: geen vlieschool. Wel maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer.</li> </ul>	0
Investeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commercieel: Lufthansa substantial growth scenario;</li> <li>GA: lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer;</li> <li>Investeren in brandweerkazerne, terminal en foreign visitors fonds.</li> </ul>	407.000

In een MKBA worden de 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. In dit nulalternatief dient een investering plaats te vinden in de brandweerkazerne, alsmede een eventuele bijdrage door aandeelhouders om tekorten in de exploitatie te dekken.

Op verzoek van de opdrachtgever rekenen we door als gevoeligheidsanalyse hoe de MKBA-uitkomsten veranderen indien het commercieel verkeer zich conform het Lufthansa scenario Moderate Growth dan wel Negative Growth zou ontwikkelen.

### Effecten

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

- Investeringskosten;
- Reizigersbaten;
- Effecten voor de exploitant;
- Kosten voor de bijdrage aan niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB), zoals de brandweer;
- Effecten voor de traumahelikopter;
- Effecten voor vliescholen en General Aviation (GA) operators en gebruikers;
- Indirecte effecten op de werkgelegenheid;
- Indirect uitstralings-effect op toerisme, ondernemers- en het vestigingsklimaat;
- Uitstoot van fijnstof/stikstof (PM10/ NOx);
- Geluidshinder;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot;
- Externe kosten wegverkeer (milieubelasting van verkeer);
- (Externe) veiligheid;
- Verstoringseffecten leefomgeving en natuur.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### Werkgelegenheid

Het netto werkgelegenheidseffect van de luchthaven voor Noord-Nederland en Nederland in het zichtjaar 2026 is als volgt.

Tabel. S1 Netto werkgelegenheidseffecten in zichtjaar 2026 t.o.v. het nulalternatief

Alternatief	Direct	Indirect achterwaarts	Indirect voorwaarts	Totaal netto effect	Totaal netto
					effect
		Noord-Nederland			Nederland
Afbouwen	-109	-29	(-110)	-138 (-110)	-45 (-36)
Investeren	+109	+27	(+85)	+136 (+85)	+44 (+28)

() betreft het voorwaartse effect waarvan niet evident is dat het daadwerkelijk aan de groei van het lijndienstpassagiers te koppelen is. Als conservatieve benadering nemen we dit werkgelegenheidseffect dan ook niet mee in de MKBA.

### Uitkomsten MKBA

Deze effecten zijn zoveel mogelijk gekwantificeerd en in euro's uitgedrukt gedurende een zichtperiode tot en met 2041 voor zowel regio Noord-Nederland (provincies Drenthe, Groningen en Friesland) als op nationaal niveau. Dit leidt tot de volgende uitkomsten:

REGIONAAL Prijspeil 2015, NCW in miljoenen € Alle alternatieven t.o.v. nulalternatief	Alternatief afbouwen	Alternatief investeren	Gevoelig- heid - Negatieve groei <sup>5</sup>	Gevoelig- heid - Beperkte groei <sup>6</sup>
<b>Continueren</b>				
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>				
<b>Kosten</b>				
Investeringskosten	€-6,4	€-17,5	€-1,8	€-17,5
Exploitatieresultaat	€22,1	€88,6	€-28,4	€67,6
Kosten bijdrage NEDAB	€0 *	€-74,7	€0 *	€-68,7
<b>Baten</b>				
Reistijd-baten	€-86,4	€47,8	€-20,9	€42,7
Effect voor traumaheli	+/-	+/-	+/-	+/-
Effect voor vliegenscholen/GA operators en gebruikers	+/-	+/-	+/-	+/-
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>				
Werkgelegenheid	€-18,7	€6,2	€-2,8	€3,5
Uitstralingseffecten	--	++	+/-	+
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>				
PM10/NOx	€3,24	€-0,63	€2,96	€-0,59
Geluid	€3,44	€-0,56	€3,44	€-0,56
Externe kosten wegverkeer	€-6,5	€4,5	€-3,3	€4,0
Externe veiligheid	+/-	+/-	+/-	+/-
Verstoring	+/-	+/-	+/-	+/-
<b>NCW</b>	<b>€-89,2</b>	<b>€53,7</b>	<b>€-50,8</b>	<b>€30,4</b>
<b>Baten-kostensaldo</b>	<b>0,2 --</b>	<b>1,6 ++</b>	<b>0,1</b>	<b>1,3 +</b>

<sup>5</sup> In deze gevoeligheidsanalyse is uitgegaan van het verkeersscenario 'Negative growth' zoals bepaald door Lufthansa Consulting. Door de uitkomsten van deze analyse te vergelijken met de uitkomsten van het alternatief investeren (waarin verkeersscenario Substantial growth is meegenomen) wordt het effect van de verschillen tussen beide verkeersscenario's op de uitkomsten van de MKBA duidelijk.

<sup>6</sup> In deze gevoeligheidsanalyse is uitgegaan van het verkeersscenario 'Moderate growth' zoals bepaald door Lufthansa Consulting. Door de uitkomsten van deze analyse te vergelijken met de uitkomsten van het alternatief investeren (waarin verkeersscenario Substantial growth is meegenomen) wordt het effect van de verschillen tussen beide verkeersscenario's op de uitkomsten van de MKBA duidelijk.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

LANDELIJK Prijsspeil 2015, NCW in miljoenen € Alle alternatieven t.o.v. nulalternatief Continueren	Alternatief afbouwen	Alternatief investeren	Gevoelig- heid - Negatieve groei	Gevoelig- heid - Beperkte groei
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>				
<b>Kosten</b>				
Investeringskosten	€ -6,4	€ -17,5	€ -1,8	€ -17,5
Exploitatieresultaat	€ 7,2	€ 79,3	€ -9,3	€ 68,3
Kosten bijdrage NEDAB	€ 0*	€ -74,7	€ 0,0*	€ -68,7
<b>Baten</b>				
Reistijd-baten	€ -86,4	€ 47,8	€ -20,9	€ 42,7
Effect voor traumaheli	+/-	+/-	+/-	+/-
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	+/-	+/-	+/-	+/-
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>				
Werkgelegenheid	€ -6,1	€ 2,5	€ -1,1	€ 1,4
Uitstralingseffecten	-	+	+/-	+/-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>				
CO <sub>2</sub>	€ 0,45	€ -0,20	€ 0,41	€ -0,18
PM10/NOx	€ 1,06	€ -0,21	€ 0,97	€ -0,19
Externe kosten wegverkeer	€ -6,5	€ 4,5	€ -3,31	€ 4,0
Externe veiligheid	+/-	+/-	+/-	+/-
Verstoring	+/-	+/-	+/-	+/-
<b>NCW</b>	<b>€ -96,6</b>	<b>€ 41,4</b>	<b>€ -35,0</b>	<b>€ 29,8</b>
<b>Baten-kostensaldo</b>	<b>0,1</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,3</b>

\*De kosten die gemaakt worden betreffende NEDAB zijn niet € 0, maar zijn in deze alternatieven opgenomen in het exploitatiesaldo omdat ze gefinancierd worden vanuit de exploitatie en er geen bijdrage wordt ontvangen van derden.

Uit de bovenstaande uitkomsten van de MKBA voor 2 beleidsalternatieven en 2 gevoeligheidsanalyses kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

**Afbouwen** leidt tot een netto welvaartsverlies op nationaal en regionaal niveau. Het alternatief gaat gepaard met het beëindigen van de commerciële grote luchtvaart per 2017, waardoor een groot deel van de inkomsten wordt misgelopen. Het alternatief kent echter wel significante eenmalige kosten, onder andere voor de afkoop van de lopende contracten en de afvloeiing van het grootste deel van het personeelsbestand (op twee FTE na). Er is sprake van een reistijdverlies voor passagiers in Noord-Nederland, die dan via een alternatieve luchthaven moeten reizen, gelegen verder weg dan Groningen Airport Eelde. Tevens betekent afbouwen een verlies van niet alleen directe maar ook indirecte werkgelegenheid. Hier tegenover staat een afname van geluidhinder en emissies, en exploitatietekort. Uit de [gevoeligheidsanalyse](#) blijkt dat ook in het geval van het [negatieve groeiscenario](#) van Lufthansa (dus afname van het huidige aantal passagiers) deze conclusies blijven staan en er sprake is van een welvaartsverlies. Dit geldt tevens wanneer in samenspraak met het Rijk als bevoegd gezag en na overeenstemming door de aandeelhouders zou worden besloten tot algehele sluiting van de luchthaven.

**Investeren** leidt tot een netto welvaartswinst op nationaal en regionaal niveau. Het alternatief betreft een uitgebreidere investering van de brandweerkazerne, upgrade van de terminal en het Foreign Visitors Fund (FVF). Tevens worden de kosten van NEDAB niet meer gedragen door de luchthaven, maar komt er een bijdrage van derden. Er treden positieve reistijd en –afstandseffecten voor passagiers op, alsmede een groei van de werkgelegenheid. Ook leidt een toename van het aantal passagiers 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

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

in termen van geluidhinder, emissies en investeringskosten samen. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het geval van een **minder sterke passagiersgroei** deze conclusies blijven staan en er sprake is van een welvaartswinst.

### Conclusie

Investeren in GAE loont, zowel voor de regio Noord-Nederland als voor geheel Nederland. De kosten die gepaard gaan met dit alternatief, zijn kleiner dan de baten zoals werkgelegenheid en kortere reistijden.

Daarnaast zorgt het afbouwen van de commerciële verkeersactiviteiten juist voor een welvaartsafname, mede omdat dit ten koste gaat van de werkgelegenheid, passagiers een langere reistijd hebben en omdat de milieubaten bij het afbouwen relatief beperkt zijn. Daarom wordt dit alternatief afgeraden op basis van de uitkomsten van de MKBA.

Opgemerkt moet worden dat de verwachte baten van het alternatief investeren weliswaar substantieel zijn en voornamelijk worden veroorzaakt door de passagiersgroei. Het staat echter allerminst vast of dit alternatief werkelijk zal uitmonden in ruim 400.000 passagiers op jaarbasis. Mocht de passagiersgroei lager uitvallen, is er toch een passagiersgroei van minimaal 100.000 noodzakelijk. Deze groei sluit aan bij het Lufthansa scenario Moderate Growth en deze groei is nodig, wil de investering tot maatschappelijke welvaartswinsten en een robuustere positie van de luchthaven leiden. Hoewel Ecorys geen uitgebreide haalbaarheidsanalyse heeft uitgevoerd op de Lufthansa scenario's, lijkt het scenario Moderate Growth zeker sinds de komst van de tweedagelijkse lijndienst naar Kopenhagen per september 2016 haalbaar te zijn.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 1 Inleiding

Groningen Airport Eelde (GAE) is een regionale luchthaven gelegen ten zuiden van de stad Groningen. Na de baanverlenging in 2013 is door het Bestuur van GAE NV het Strategisch Plan 2013-2023 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden' gepresenteerd, waarin de ambitie is geformuleerd om de luchthaven in de komende 10 jaar te ontwikkelen tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland.

Desalniettemin constateren de aandeelhouders van GAE NV anno 2016 dat zich diverse ontwikkelingen voordoen die het ontwikkelperspectief van de luchthaven beïnvloeden. De luchtvaartmarkt verandert snel, Lelystad Airport gaat in 2018 open als satelliet van Schiphol, Eindhoven Airport heeft haar capaciteit uitgebreid en de voormalige vliegbasis Twente moet een *technology base* worden in plaats van een burgerluchthaven. Tegelijkertijd wordt een toekomstige toename van verwacht van het jaarlijkse exploitatietekort door onder meer een neerwaartse druk op de tarieven en stijgende kosten voor security. Verwacht wordt dat de liquiditeitspositie van de vennootschap daardoor in 2017 het vastgestelde minimumniveau zal bereiken. En op korte termijn is een aantal investeringen nodig. Hierbij gaat het om onder andere modernisatie of nieuwbouw van de brandweervoorziening, upgrade van de terminal en een fonds voor routeontwikkeling ter ondersteuning van het aantrekken van inkomend recreatief en zakelijk verkeer naar Noord-Nederland.

Op basis van het voorgaande hebben de aandeelhouders besloten om een strategische verkenning uit te voeren naar de toekomst van de luchthaven. De strategische verkenning heeft ten doel het in beeld brengen van strategische beleidskeuzes ten behoeve van de (duurzame) ontwikkeling van de luchthaven op de middellange termijn. Het betreft een integrale verkenning van kansen en bedreigingen voor ontwikkeling van de luchthaven en mogelijkheden voor optimalisatie van het bedrijfsmodel. Hiervoor is een procesplan opgesteld dat beschrijft dat er diverse producten worden opgesteld als onderdeel van de verkenning:

1. Een analyse van de luchtvaartmarkt en in het bijzonder het passagierspotentieel;
2. Een analyse van het business model van GAE NV;
3. Een verkenning van de maatschappelijk toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland en kansen om die te vergroten en te verdiepen;
4. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse;
5. Een analyse en uitwerking van mogelijke financieringsmodellen.

Deze rapportage is het rapport van het vierde product: een maatschappelijke kosten-batenanalyse. De centrale onderzoeksvraag hiervoor is:

*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?*

De eerste drie producten uit bovenstaand rijtje zijn afgerond en dienen als input voor de MKBA. De marktanalyse is uitgevoerd door Lufthansa Consulting, en geeft de verkeersprognoses en vlootmix voor de scenario's. De analyse van het businessmodel is uitgevoerd door Stratagem Strategic Research en geeft input voor de exploitatie-effecten in de MKBA. De verkenning naar de maatschappelijke toegevoegde waarde van de luchthaven is uitgevoerd door Berenschot Consulting en geeft input voor de indirecte effecten in de MKBA. Ecorys heeft aan bureau Adecs Airinfra gevraagd de effecten op emissies en geluidhinder te schatten die door Ecorys in €-termen zijn vertaald in deze MKBA.



**Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS**

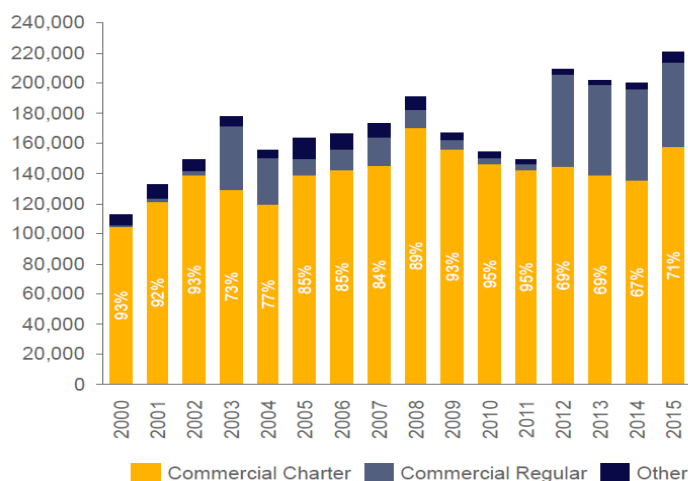
## 2 Uitdagingen en oplossingsrichtingen

### 2.1 De uitdagingen waar Groningen Airport Eelde voor staat

#### 2.1.1 Passagiersontwikkeling op Groningen Airport Eelde

Groningen Airport handelde in 2015 circa 213.000 passagiers af via circa 2.400 commerciële vliegtuigbewegingen<sup>7</sup>. Daarnaast waren er in 2015 zo'n 14.000 terreinvluchten ten behoeve van lesverkeer, business jets en recreatief verkeer (General Aviation). De ontwikkeling van het aantal passagiers over de laatste 15 jaar is in de volgende grafiek weergegeven, waarin ook het aandeel charter- en lijnvluchten wordt aangeduid. Het aantal afgehandelde passagiers is ten opzichte van 2000 fors toegenomen. In de stijgende trend is een aantal duidelijke schommelingen waarneembaar.

Figuur 2.1 Ontwikkeling passagiersvolume Groningen Airport Eelde



Bron: Lufthansa Consulting (2016).

Het vliegverkeer is op de luchthaven aan schommelingen in het seizoen onderhevig. In de 'zomermaanden' worden per maand drie maal zoveel passagiers afgehandeld dan in maanden buiten het zomervakantie seizoen. De grootste klant van de luchthaven is Transavia. Deze handelde in 2015 ruim de helft van het aantal passagiers af. Niettemin is het aantal luchtvaartmaatschappijen dat op de luchthaven opereert over de jaren toegenomen en handelen ook carriers als FlyBe, Corendon en Wizz Air een relatief aanzienlijk passagiers op de luchthaven af (samen goed voor 35% van het totaal aantal passagiers). Ten slotte is ook het aandeel lijnvluchten over de jaren toegenomen.

<sup>7</sup> Stratagem (2016).

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 2.1.2 De exploitatie van de luchthaven

Bovenstaande verkeers- en vervoersvolumes geven aan dat Groningen Airport Eelde een relatief kleine luchthaven is, kwetsbaar voor schommelingen in de vraag naar luchtvervoer door passagiers, maar ook kwetsbaar voor vertrek van een of meerdere van haar klanten (luchtvaartmaatschappijen). Immers, het staken van routes of verplaatsen van operaties door luchtvaartmaatschappijen leidt direct tot een significante daling van het verkeer op de luchthaven met dito effecten voor de exploitatie van de luchthaven. Er is sprake van een jaarlijks tekort op de exploitatie. Het meest actuele openbaar beschikbare jaarverslag 2014 geeft een exploitatietekort van € -0,9 miljoen in 2014, een forse verslechtering ten opzichte van het tekort van € - 0,5 miljoen in 2013<sup>8</sup>. Ook de cijfers voor 2015 geven eenzelfde orde-grootte tekort aan als in 2014 en voor 2016 is er geen zicht op verbetering<sup>9</sup>. Verwacht wordt dat het saldo aan beschikbare liquide middelen om dit tekort te dekken in 2017 een kritisch niveau zal bereiken.

### 2.1.3 Noodzaak voor investeringen

Er zijn een aantal investeringen noodzakelijk<sup>10</sup>:

- Investering in de brandweerkazerne;
- Investering in de terminal.

Het huidige gebouw is sterk verouderd en er zijn tekortkomingen geconstateerd ten aanzien van arbeidsomstandigheden, milieu en brandveiligheid. Ook is het gebouw niet energie-efficiënt en is er asbest geconstateerd. Dit kan worden opgelost met verbouw van het huidige pand, zodanig dat weer aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Daarnaast is de mogelijkheid om schaalvoordelen te realiseren door deze aanpassingen te realiseren in een nieuw pand op de kop van de landingsbaan in aansluiting op de huisvesting voor de traumahelikopter.

Daarnaast zijn investeringen in de terminal noodzakelijk; er is momenteel een tijdelijk voorziening met portocabins. Dit betreft een uitbreiding met 900 m<sup>2</sup>, om de ruimte voor diverse services als paspoortcontrole en bagage-afhalen weer op een minimum niveau te brengen.

### 2.1.4 Potentiele marktvraag en concurrentie

Lufthansa Consulting heeft een uitgebreide analyse uitgevoerd ten aanzien van de marktvraag in het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde. Ook is de positie van de luchthaven ten opzichte van haar concurrenten geanalyseerd. Hieruit blijkt dat binnen 60 minuten reisafstand van de luchthaven grofweg 2 miljoen inwoners in Nederland wonen. De vlieggeneigdheid in Nederland is rond de 1 (1 heen-en terug reis per persoon), wat betekent dat de markt in het directe verzorgingsgebied van de luchthaven derhalve ook 2 miljoen retourreizen is.

Daarnaast wonen er potentieel reizigers in Duitsland die van de luchthaven gebruik kunnen maken. Vanwege het voorzichtige gedrag van Duitse reizigers om via Nederlandse luchthavens te reizen, is deze laatste groep potentiële reizigers in de Lufthansa analyse niet meegenomen.

<sup>8</sup> Groningen Airport Eelde NV, Jaarverslag 2014.

<sup>9</sup> Stratagem (2016).

<sup>10</sup> Stratagem (2016).

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Figuur 2.2 Het verzorgingsgebied (60 min reisafstand) van de luchthaven in Nederland



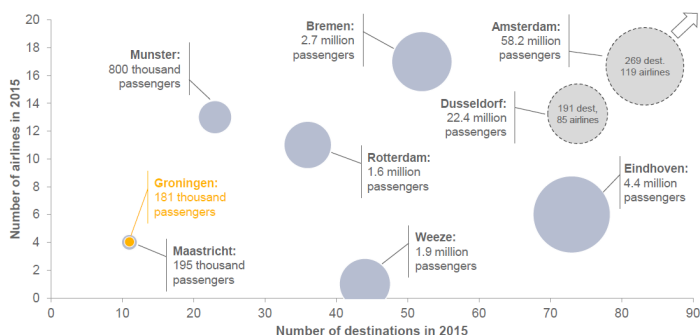
Bron: Lufthansa Consulting (2016).

Binnen dit verzorgingsgebied van 60 minuten reisafstand wordt Lelystad, dat per 2018 operationeel moet zijn, een belangrijke concurrent. Er wonen in het verzorgingsgebied dat zowel door Groningen Airport Eelde als door Lelystad binnen een uur reisafstand wordt bediend, circa 800.000 inwoners. Daarnaast is er concurrentie van luchthavens als Schiphol en Rotterdam in Nederland en Bremen en Münster-Osnabrück in Duitsland. Deze liggen weliswaar op een grotere reisafstand dan een uur rijden, maar worden door reizigers in de regio wel gezien als alternatief, afhankelijk van de bestemming waar men naar toe wil vliegen. Het bestemmingsaanbod op veel concurrerende luchthavens is groter dan op Groningen Airport Eelde.

Zoals hierboven is aangegeven, is de verwachting dat Lelystad Airport bij opening in 2018 de concurrentie zal aangaan met Groningen Airport Eelde. Deze luchthaven is onderdeel van de Schiphol Groep en is bestemd om zoveel mogelijk het zogenaamde niet-mainport gebonden verkeer te accommoderen, waarbij het vooral gaat om charters en low cost vluchten. Dit betekent dat Lelystad zowel een concurrent is op de upstream luchtvaartmarkt (bij het aantrekken van airlines en routes door de luchthaven) als op de downstream luchtvaartmarkt, waarbij passagiers kiezen voor een vertrekluchthaven op basis van ticketprijs, reisafstand en bestemmingsaanbod.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Figuur 2.3 Bestemmingen en luchtvaartmaatschappijen op GAE en concurrerende vliegvelden



Bron: Lufthansa Consulting (2016).

Op basis van de marktvrage, de concurrentiepositie en een detailanalyse naar de haalbaarheid van potentiële routes vanaf GAE, zijn door Lufthansa Consulting vier scenario's opgesteld voor de ontwikkeling van passagiersdiensten vanaf de luchthaven. Deze zijn samengevat in de volgende tabel.

Tabel 2.1 Lufthansa Consulting scenario's

	Kenmerken	Passagiers (2026)
Negative growth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen additionele effort van luchthaven en aandeelhouders;</li> <li>• Lelystad opening trekt routes weg van GAE;</li> <li>• Enkele charters wijken uit naar de concurrentie;</li> <li>• LCC's worden niet aangetrokken;</li> <li>• Geen verbindingen met hubs;</li> <li>• Natuurlijke groei onvoldoende om weggevallen routes te compenseren;</li> <li>• Minimumniveau van verkeer blijft actief op de luchthaven.</li> </ul>	139.000
Status quo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen additionele effort van luchthaven en aandeelhouders;</li> <li>• Meeste charteroperaties blijven bestaan;</li> <li>• Touroperators blijven kiezen voor GAE;</li> <li>• Verkeersontwikkeling blijft natuurlijke trend volgen met vooral charterverkeer en beperkt lijnverkeer;</li> <li>• Risico op verlies van lijnverkeer.</li> </ul>	229.500
Moderate growth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperkte investering in marketingactiviteiten;</li> <li>• Deze investering is gericht op een hubverbinding (voorkeur) of aantrekken LCC's;</li> <li>• Hubverbinding moet de regio verbinden met lange afstandsbestemmingen, terwijl de LCC ontwikkeling op de city-break markt (stedentrips) moet inspelen.</li> </ul>	327.000
Substantial growth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchthaven heeft volle steun van aandeelhouders en regio;</li> <li>• Hogere investeringen in routeontwikkeling en marketing;</li> <li>• Sterkere rol voor GAE NV op gebied van airline management;</li> <li>• Ontwikkeling van een hubverbinding en opening van routes op LCC markt, plus positieve ontwikkeling van chartermarkt.</li> </ul>	407.000

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Deze verkeersscenario's van Lufthansa Consulting zijn meegenomen bij het definiëren van beleidsalternatieven die centraal staan in de MKBA. Zie hiervoor de volgende paragraaf.

### 2.2 Oplossingsrichtingen

#### Alternatieven in de MKBA

Door de opdrachtgever is aangegeven dat er voor de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV drie beleidsalternatieven ter tafel liggen voor de toekomst van de luchthaven:

- Continueren van de luchthaven: het in stand houden van de operatie op Groningen Airport Eelde conform de huidige situatie ten aanzien van commercieel verkeer, general aviation (GA) en maatschappelijk verkeer;
- Afbouwen van de luchthaven: Groningen Airport Eelde heeft een vliegveldfunctie voor maatschappelijk verkeer en in beperkte mate voor general aviation;
- Investeren in de luchthaven: investering in en doorontwikkeling van de commerciële functie van de luchthaven.

Deze alternatieven worden als volgt geoperationaliseerd ten behoeve van de MKBA.

Alternatief	Beschrijving	Aantal passagiers (2026)
Continueren	<ul style="list-style-type: none"><li>• Commercieel: Lufthansa Status quo;</li><li>• GA: lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer;</li><li>• Alleen minimuminvestering in brandweerkazerne.</li></ul>	229.500
Afbouwen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geen commercieel verkeer;</li><li>• GA: geen lesverkeer. Wel maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer.</li></ul>	0
Investeren	<ul style="list-style-type: none"><li>• Commercieel: LHC substantial growth;</li><li>• GA: lesverkeer, maatschappelijk verkeer, overig GA verkeer;</li><li>• Investeren in brandweerkazerne, terminal en foreign visitors fonds.</li></ul>	407.000

In termen van vliegbewegingen zijn de alternatieven als volgt gedefinieerd.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Tabel 2.2 Vliegbewegingen per projectalternatief\*

Type verkeer	Segment	ICAO-type	Geluids-categorie	Aantal bewegingen Referentie	Aantal bewegingen Investeren	Aantal bewegingen Afbouwen
Groot verkeer	Commercieel	A320	91	221	1.027	0
	Commercieel	B738	96	1.286	1.286	0
	Commercieel	AT72	108	603	1.747	0
	Ad hoc	C500	70	3.100	3.100	3.100
	Ad hoc	JS31	72	1.281	1.281	1.281
	Ad hoc	C130	101	100	100	100
<b>Totaal groot verkeer</b>				<b>6.591</b>	<b>8.541</b>	<b>4.481</b>
Klein verkeer	Lesverkeer (IFR)	C310	1	525	525	0
	Lesverkeer (IFR)	C172	3	300	300	0
	Lesverkeer (IFR)	P28A	4	450	450	0
	Lesverkeer (IFR)	C150	5	225	225	0
	Lesverkeer (VFR)	C310	1	2.975	2.975	0
	Lesverkeer (VFR)	C172	3	1.700	1.700	0
	Lesverkeer (VFR)	P28A	4	2.550	2.550	0
	Lesverkeer (VFR)	C150	5	1.275	1.275	0
	Overig (IFR)	C172	3	288	288	288
	Overig (VFR)	C172	3	1.633	1.633	1.633
<b>Totaal klein verkeer</b>				<b>11.921</b>	<b>11.921</b>	<b>1.921</b>
Helikopters	Overig	S76	12	3.202	3.202	3.202
	Spoedeisend	EC35	15	3.202	3.202	3.202
<b>Totaal helikopters</b>				<b>6.404</b>	<b>6.404</b>	<b>6.404</b>
<b>Totaal</b>				<b>24.916</b>	<b>26.866</b>	<b>12.806</b>

\* Inschatting Ecorys/Adecs, gebaseerd op de informatie zoals verstrekt door Lufthansa Consulting en Stratagem Strategic Research. Deze dienen voor de het bepalen van de effecten per projectalternatief in deze MKBA en zijn niet bedoeld als eventuele onderbouwing van een aanvraag voor een toekomstig luchthavenbesluit.

Ten aanzien van het alternatief Investeren dient te worden opgemerkt dat er geen directe causaliteit ligt tussen de investering in de brandweerkazerne, de terminal en het foreign visitors fonds (FVF) enerzijds en de groei naar 407.000 passagiers conform het Lufthansa substantial growth scenario anderzijds. De verwachte omvang van het fonds, € 10 miljoen, is weliswaar substantieel, waardoor er een positief effect op het te genereren aantal passagiers mag worden verwacht. Het staat echter allerminst vast of dit daadwerkelijk zal uitmonden in het aantal van ruim 400.000 passagiers. Ecorys heeft geen gedetailleerde haalbaarheidsanalyse uitgevoerd op de scenario's van Lufthansa.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### Referentiealternatief

In een MKBA worden projectalternatieven vergeleken met een referentiealternatief, ook wel nulalternatief genoemd. Het nulalternatief is de meest waarschijnlijke situatie zonder grootscheepse maatregelen zoals in de projectalternatieven worden verkend, en vormt de situatie waartegen de projectalternatieven worden afgezet. Bij elke maatschappelijke kosten-batenanalyse geldt dat het zeer belangrijk is dat de projectalternatieven en nulalternatief die worden bestudeerd goed gedefinieerd worden en geaccepteerd zijn door de opdrachtgever.

De MKBA leidraad van CPB en PBL <sup>11</sup> stelt: "Het nulalternatief geeft de meest waarschijnlijke ontwikkeling aan die zich zou voordoen zonder nieuw beleid. Vaak wordt het nulalternatief ingevuld door te veronderstellen dat het bestaand beleid wordt voortgezet, maar er kunnen ook andere keuzes worden gemaakt."

*Ook bij het opstellen van de MKBA in 2014 hebben we samen met de opdrachtgever een nulalternatief gedefinieerd. In deze MKBA was het nulalternatief als volgt gedefinieerd: "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."*

Nu blijkt elk alternatief, dus ook het referentiealternatief, gepaard te gaan met investeringen. Het is dan noodzakelijk om deze investeringen in de referentie mee te nemen. Hierbij valt te denken aan de brandweercapaciteit.

We stellen daarom voor om in deze MKBA het nulalternatief als volgt te definiëren:

*De aandeelhouders van GAE NV leveren een maximale inspanning met minimale besteding van publieke middelen om de luchthaven open te houden en te laten opereren zoals in de huidige situatie. De aandeelhouders investeren alleen om veiligheidsfuncties op de luchthaven operationeel te houden conform de richtlijnen.*

Dit betekent dat we het projectalternatief "continueren" zien als het nulalternatief. In dit alternatief dient een investering plaats te vinden in de brandweerkazerne, alsmede een eventuele bijdrage door aandeelhouders om tekorten in de exploitatie te dekken.

Dit betekent als projectalternatief "investeren" wordt vergeleken met de referentie (projectalternatief "continueren"), dit dus het maatschappelijk-economische effect geeft van investeren in de luchthaven met een maximale ontwikkeling van de passagiersgroei. Omgekeerd geldt dat een vergelijking van het projectalternatief "afbouwen" in vergelijking met de referentie (projectalternatief "continueren") het maatschappelijk-economische effect van uitfasering van commerciële luchtvaart en continuering als luchthaven voor de kleine luchtvaart weergeeft.

### Gevoeligheidsanalyse

Op verzoek van de opdrachtgever rekenen we door als gevoeligheidsanalyse hoe de MKBA uitkomsten veranderen indien het commercieel verkeer zich conform het Lufthansa scenario Moderate growth dan wel Negative growth zou ontwikkelen.

<sup>11</sup> CPB en PBL, 2013, Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse.



## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 2.3 Overige uitgangspunten

#### Scope

De centrale vraag voor de MKBA zoals verwoord in het vorige hoofdstuk gaat uit van een analyse op het regionaal schaalniveau van Noord-Nederland. Dit was ook het schaalniveau van de MKBA Groningen Airport Eelde in 2014 die we hebben uitgevoerd. De offerte-aanvraag specificiert dat in aanvulling hierop ook de effecten voor Nederland als geheel in beeld moeten worden gebracht. Dit is ingegeven op het toekomstig gebruik van de MKBA, dat wellicht moet dienen als bijlage bij een aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit. Inzicht in maatschappelijke effecten op nationaal niveau is dan een vereiste. De effecten in de MKBA zullen we dus bepalen voor (i) Noord-Nederland en (ii) Nederland als geheel.

#### Gebruik van richtlijnen

Het opstellen van een MKBA is aan spelregels onderhevig. Ecorys heeft in 2001 aan de wieg gestaan van de OEI-leidraad, die we samen met het CPB hebben opgesteld. Nog steeds is deze, in gewijzigde vorm, de standaard. Ecorys stelt al zijn MKBA's op conform de vigerende leidraad, de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse van CPB en PBL<sup>12</sup>. Daarnaast passen we de waarderingmethoden toe met behulp van kengetallen, zoals opgenomen in onderleggers van deze leidraad, gepubliceerd door Rijkswaterstaat<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> CPB en PBL, 2013, Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse.

<sup>13</sup> <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/werken-aan-infrastructuur/steunpunt-economische-expertise/kengetallen/index.aspx>.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 3 Effecten

#### 3.1 Directe effecten

##### 3.1.1 Investeringskosten

Het gebouw van de brandweer voldoet niet meer aan de huidige eisen op het gebied van milieu, arbeidsomstandigheden en brandveiligheid; daarom dient hier in elk alternatief (op afbouwen na) in geïnvesteerd te worden. Gewogen zijn derhalve de opties om te kiezen voor verbouw of nieuwbouw. In het beleidsalternatief "continueren" is voor verbouw van de huidige kazerne een stelpost opgenomen van € 1,5 miljoen (exclusief btw). Het betreft een investering waarmee het gebouw weer voldoet aan de minimale wettelijke eisen. Aanvullend heeft de directie door Flim Architecten een concreet bouwplan laten uitwerken voor nieuwbouw gekoppeld aan de planontwikkeling van UMCG Ambulancezorg op de luchthaven. De bouwkosten zijn hiervoor geraamd op circa € 2,55 miljoen (exclusief btw).

Overige investeringskosten in het alternatief "investeren" betreffen een investering van € 3,45 miljoen (exclusief btw) in de terminal en € 10 miljoen (exclusief btw) is bestemd voor een fonds om meer inkomend internationaal verkeer naar Noord-Nederland te trekken.

Het alternatief "afbouwen" gaat echter ook gepaard met de nodige eenmalige kosten; dit bestaat met name uit kosten voor de afvloeiing van personeel en afkoop van contracten.

Inclusief btw (in overeenkomst met de MKBA richtlijnen) zien de investeringskosten er als volgt uit:

Tabel 3.1 (Investerings)kosten per alternatief

Investeringskosten in miljoen	excl. btw	incl. btw
<b>Scenario continueren:</b>		
Brandweer	€ 1,5	€ 1,8
<b>Alternatief investeren:</b>		
Brandweer	€ 2,6	€ 3,1
Terminal	€ 3,5	€ 4,2
Foreign visitors fonds	€ 10,0	€ 12,1
<b>Alternatief afbouw:</b>		
Afvloeiing personeel (51 FTE ex luchtverkeersleiding)	€ 3,5	€ 3,5
Afkoop baanonderhoud	€ 1,2	€ 1,5
Afkoop verplichting Dura Vermeer (DBFM-contract baan)	€ 2,5	€ 3,0
Onderzoekskosten verplaatsen KLM Flight Academy	€ 0,17	€ 0,2
Claims	pm	pm

##### 3.1.2 Effecten voor de exploitant

###### Effect op het exploitatiesaldo

De effecten voor de exploitant betreffen het effect op het exploitatieresultaat van GAE NV in elk van de beleidsalternatieven. Hiervoor is gebruik gemaakt van de resultaten uit het exploitatiemodel ontwikkeld door Stratagem (2016), waarin per projectalternatief het operationele resultaat wordt

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

bepaald voor de periode tot en met 2026. Na 2026 gaan we ervan uit dat het resultaat contant blijft tot en met het zichtjaar 2041.

Zoals in de recente CPB/PBL richtlijn voor MKBA's (2013)<sup>14</sup> en onderliggende werkwijzer<sup>15</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 exploitatieresultaten van Stratagem;
- 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, hier houdt het model van Stratagem al rekening mee.

In onderstaande tabel wordt de netto contante waarde van het exploitatieresultaat voor elk van de beleidsalternatieven ten opzichte van het nulalternatief "continueren" gepresenteerd.

Tabel 3.2 Exploitatieresultaat

exploitatie­resultaat GAE NV	Afbouwen – ten opzichte van continueren	Investeren – ten opzichte van continueren
In mln EUR, NPV	€ 22,1	€ 88,6

### 3.1.3 Overige directe kosten – operationele kosten NEDAB

Operationele kosten van niet-economische diensten van algemeen belang (kortweg: NEDAB) zoals de brandweer, vallen in de huidige situatie onder de operationele kosten van de luchthaven. Echter, in het beleidsalternatief "investeren" worden deze kosten overgeheveld naar een derde partij. In een MKBA dienen alle kosten opgenomen te worden, ongeacht wie deze draagt. Omdat deze kosten echter niet meer binnen het exploitatieresultaat van de luchthaven vallen, kunnen ze niet meer in deze post worden opgenomen en komt dit terug als aparte post.

De totale operationele kosten voor NEDAB over de gehele zichtperiode zijn, in netto contante waarde, weergegeven in de onderstaande tabel:

Operationele kosten NEDAB	Afbouwen – ten opzichte van continueren	Investeren – ten opzichte van continueren
In mln EUR, NPV	€ 0	€ 74,7

### 3.1.4 Effecten voor de reiziger

Een belangrijke bate 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, onder andere:

- De verhouding zakelijk verkeer en niet-zakelijk verkeer (waarbij een verhouding is aangenomen van 20% zakelijk verkeer en 80% niet-zakelijk verkeer);
- Passagiers vanuit Noord Nederland reizen primair met de auto naar GAE, omdat dit vaak sneller is dan met het OV. Daarom nemen we aan dat 100% van de (vertrekkende) passagiers per auto arriveert;

<sup>14</sup> CPB/PBL (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

<sup>15</sup> Fakton, BCI en SEO (2012), Werkinstructie 'van GREX naar MKBA'.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

- Het aandeel van reizigers in het totaal aantal reizigers op GAE dat niet afkomstig is uit Noord-Nederland, aan de hand van percentages per alternatief, aangedragen door Lufthansa Consulting (2016);
- De opening van Lelystad Airport in 2018.

### Effect van Lelystad Airport

Naar verwachting zal vanaf 2018 groot commercieel verkeer gaan vliegen vanaf Lelystad Airport. Dit heeft mogelijk gevolgen voor Groningen Airport Eelde en daarom heeft Lufthansa Consulting hier rekening mee gehouden bij het opstellen van passagiersgroei-scenario's. Het effect hiervan komt het meest sterk naar voren in het Lufthansa Negative Growth scenario; hierbij krijgt GAE geen nieuwe routes en ondervindt daarbij de negatieve effecten van Lelystad. In het Negative Growth scenario daalt het aantal passagiers met een krappe 100 duizend (van circa 230 duizend naar 140 duizend), zie Tabel 2.1.

Lufthansa Consulting heeft een overzicht gemaakt van het aantal inwoners per woonplaats in de primaire catchment area van GAE. Per woonplaats hebben we de reistijd en reisafstand en –tijd naar GAE over de weg bepaald via GIS, evenals de (extra) reistijd en reisafstand naar mogelijke alternatieve luchthavens. Vervolgens hebben we het aantal reizigers per jaar over de verschillende gemeenten verdeeld. Het primaire marktgebied rondom GAE is als volgt verdeeld<sup>16</sup>:

- Groningen 7,2%
- Schiphol 45,6%
- Lelystad 4,9%
- Düsseldorf 21,2%
- Eindhoven 6,0%
- Bremen 5,9%
- Weeze/Niederrhein 3,2%
- Rotterdam 3,1%
- Münster-Osnabrück 2,3%
- Maastricht Aachen 0,6%

In de situatie dat er geen luchthaven meer is, gaat een groot deel van deze reizigers gebruik maken van een alternatieve luchthaven. Hiervoor 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 45,6%
- Lelystad 12,0%
- Düsseldorf 21,2%
- Eindhoven 6,0%
- Bremen 5,9%
- Weeze/Niederrhein 3,2%
- Rotterdam 3,1%
- Münster-Osnabrück 2,3%
- Maastricht Aachen 0,6%

<sup>16</sup> Op basis van Lufthansa (2016). Bewerkt door Ecorys om het Lelystad-effect te accommoderen op basis van een verhouding tussen Schiphol en Lelystadverkeer op middellange termijn, gebaseerd op CPB/PBL (2016).

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### Invloed hub feeder in het “investeren” alternatief

Het “investeren” alternatief is gekoppeld aan het Lufthansa scenario Substantial Growth, waarin GAE slaagt zowel zich te ontwikkelen als een hub feeder, als in het aantrekken van nieuwe routes in het LCC segment. Het aandeel hub feeder passagiers zal 16% zijn in 2026. De bovenstaande luchthavens zijn voor de hub feeder passagiers grotendeels geen alternatief, omdat zij geen intercontinentale vluchten aanbieden. Voor deze passagiers is dan ook alleen Schiphol gebruikt als alternatief in de reizigersbatencalculatie.

Samenvattend kan het volgend overzicht gegeven worden van het reistijd- en kosteneffect:

Reizigersbaten	Afbouwen – ten opzichte van continueren	Investeren – ten opzichte van continueren
In mln EUR, NPV	€ -86,4	€ 47,8

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>17</sup>. Daardoor adviseert KiM om betrouwbaarheidseffecten in andere projecten dan wegenprojecten niet mee te nemen.

### 3.1.5 Effecten voor de maatschappij als gevolg van maatschappelijke vluchten

Per 1 oktober 2016 zal de lifeliner (beter bekend onder de noemer traumaheli) haar vluchten starten vanaf GAE. Nu staat de traumaheli nog gestationeerd op het dak van het UMCG. Vanwege nieuwe wetgeving is dit niet langer toegestaan en daarom is er gezocht naar een alternatieve locatie voor de traumaheli en is gekozen voor GAE.

Wanneer de commerciële luchtvaart op GAE zal worden afgebouwd, zal de luchtverkeersleiding voor de heli geheel worden overgeheveld van Luchtverkeersleiding Nederland naar de militaire luchtverkeersleiding in Nieuw-Millingen, maar blijft de traumaheli op GAE gestationeerd. Het alternatief afbouw heeft dus minimaal effect op de traumaheli. Ook in het alternatief investeren blijft de positie van de traumaheli gelijk.

Traumaheli	Afbouwen – ten opzichte van continueren	Investeren – ten opzichte van continueren
Kwalitatief effect	+/-	+/-

### 3.1.6 Effecten voor GA gebruikers en vliegscholen

Tot slot zijn er enkele GA operators gevestigd op GAE en de KLM 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 van 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

<sup>17</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteit (2013). De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. November, 2013.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

milieuruimte. In het alternatief "afbouwen" zullen met name GA activiteiten die geen luchtverkeerleiding behoeven, behouden blijven op de luchthaven.

Echter, het alternatief afbouwen (en daarbij de bijbehorende wegvallende luchtverkeerleiding) gaat gepaard met het sluiten van de vliegscholen, gezien piloten in opleiding ook moeten leren hoe er met de luchtverkeerleiding gecommuniceerd dient te worden.

Uit het interview in 2014 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 verplaatsing van de luchtverkeerleiding zullen zij ook verhuiskosten moeten maken. In de MKBA is er voor de vliegschool dan ook 200.000 euro opgenomen als maatschappelijke kosten om een alternatief te onderzoeken in het alternatief "afbouwen" en vallen onder de post "investeringskosten".

General aviation	Afbouwen – ten opzichte van continueren	Investeren – ten opzichte van continueren
Kwalitatief effect, exclusief investeringskosten	+/-	+/-

### 3.2 Indirecte (werkgelegenheids-)effecten

De beschreven alternatieven van de mogelijke ontwikkeling van de luchthaven hebben indirect gevolgen voor de werkgelegenheid op en rondom de luchthaven. Afhankelijk van het alternatief dat werkelijkheid wordt, zal dit een positief of een negatief effect hebben op de werkgelegenheid. Verder verwachten we dat er uitstralingseffecten optreden. In de volgende sub-paragrafen behandelen we achtereenvolgens de:

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

#### *Bruto en netto effect*

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.

#### **Drie alternatieven centraal**

Voor het berekenen van de indirecte effecten beschouwen we het alternatief 'continueren' als nulaalternatief. De berekening van de werkgelegenheidseffecten als gevolg van een groei van het aantal passagiers op de luchthaven (alternatief "investeren") presenteren we vanaf paragraaf 3.2.1. In het alternatief 'afbouwen' waarin er geen sprake meer zal zijn van groot commercieel verkeer

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

wordt het werkgelegenheidseffect op een ander wijze berekend. Dit alternatief lichten we hieronder kort toe en de resultaten ervan komen vervolgens wel terug in de opvolgende paragrafen om zo wel het verschil tussen de alternatievengoed te kunnen blijven duiden.

### Het alternatief "afbouwen"

Zoals toegelicht in paragraaf 2.2 is in het alternatief afbouwen niet langer sprake van groot commercieel verkeer. Ook zal er geen sprake meer zijn van GA lesverkeer. Wat behouden blijft is maatschappelijk verkeer en overig GA verkeer. Er wordt in dit alternatief uitgegaan van circa 12.806 vluchten per jaar vanaf zichtjaar 2026 waardoor nog een klein deel ten opzichte van de huidige situatie (nulalternatief) behouden blijft. Uitgaande van 2,4 fte per 1.000 GA vliegtuigbewegingen bedraagt de directe werkgelegenheid circa 31 fte in 2026. De indirect achterwaartse werkgelegenheid betreft circa 6 fte (o.b.v. van een multiplier van 0,2) <sup>18</sup>.

### 3.2.1 Directe werkgelegenheidseffecten (bruto)

Voor het berekenen van de directe werkgelegenheidseffecten baseren we ons, net als in de vorige studie, op de huidige situatie en de verwachte werkgelegenheidsgroei als gevolg van de passagiersstromen op luchthaven GAE in het zichtjaar 2026.

De toekomstige werkgelegenheid wordt bepaald op basis van een veel gehanteerd kengetal waarin uitgegaan wordt van de verhouding van het aantal fte (voltijdbanen) per miljoen passagiers.

Er zijn verschillende onderzoeken verschenen waarin deze verhouding is toegepast. 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. De gehanteerde verhoudingen variëren van 300 fte per miljoen passagiers tot en met 1.000 fte per miljoen passagiers. Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd in voorgaande luchthavenstudies in Nederland.

Table 3.3 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

<sup>18</sup> Bron: BCI, Economische betekenis van General Aviation in Nederland, 2015.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Studie	Aantal fte per mln passagiers	Opmerking
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
Ecorys, KBA Rotterdam/the Hague Airport, 2015	750 fte per miljoen passagiers	Gehanteerd als basis voor de MKBA, afgeleid op basis van meting.
E,til, Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport, 2104	Circa 650 FTE per miljoen passagiers	Gebaseerd op Maastricht Aachen Airport

Bron: Deskresearch Ecorys.

In de vorige studie zijn we op basis van de toen bekende directe werkgelegenheidscijfers ten opzichte van het aantal passagiers uitgegaan van omgerekend 570 fte per miljoen passagiers in 2013<sup>19</sup>. Dit is een situatie waarin geen sprake is van vrachtvervoer en ook richting 2030 geen vrachtvervoer vanaf GAE was voorzien (dit is nu nog steeds het geval). In verhouding tot de eerder gepresenteerde studies, is de aanname over GAE conservatief te noemen, maar wel realistisch. Dit uitgangspunt is daarom ook gehanteerd in de verdere berekeningen. Over 2015 zien we dat dit uitgangspunt nog steeds valide is, maar dat de werkgelegenheid met de huidige inzichten is bijgesteld tot 611 fte per miljoen passagiers. Dit lichten we hierna verder toe.

### Luchthaven gerelateerde werkgelegenheid 2015

Momenteel is de luchthaven met 212.930 passagiers in 2015 goed voor circa 230 banen (185 fte<sup>20</sup>).<sup>21</sup> Deze werkgelegenheid is opgebouwd uit de directe luchthaven gebonden activiteiten en indirecte/afgeleide werkgelegenheid<sup>22</sup>.

De directe luchthaven gebonden activiteiten die nodig zijn om de passagiersstromen te kunnen accommoderen, zijn samen goed voor circa 160 banen (130 fte). Daarnaast telt de luchthaven circa 65 banen (55fte) 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.

### Uitgangspunt: lineaire groei van de werkgelegenheid

Voor de werkgelegenheidsprognose is het belangrijk een aanname te doen over de groei: verloopt de groei van de werkgelegenheid lineair met de toename van het aantal passagiers of treden er schaalvoordelen op?

<sup>19</sup> Alleen de directe werkgelegenheid is meegenomen.

<sup>20</sup> Op basis van CBS-sectorgegevens voor Noord-Nederland is een ratio gehanteerd van 1 fte staat gelijk aan 1,24 banen (combinatie van bouwrijverheid, handel en zakelijke dienstverlening). Alleen voor de directe werkgelegenheid op de luchthaven geldt voor GAE NV een iets hoger ratio.

<sup>21</sup> Deze huidige werkgelegenheid wijkt af van de schatting in de MKBA rapportage van 2014. Dit komt door het buiten beschouwing laten van een bouwbedrijf gevestigd op de luchthaven, en daarnaast door een andere systematiek om de werkgelegenheidsdata te verzamelen: in 2014 via enquête, nu via het Provinciaal werkgelegenheidsregister. Ten slotte zijn enkele bedrijfsactiviteiten sinds 2014 gestaakt met negatieve gevolgen voor de werkgelegenheid.

<sup>22</sup> De werkgelegenheid is afgeleid van het Provinciaal werkgelegenheidsregister Drenthe 2015.



## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

In onze vorige studie constateerden we reeds dat uit literatuur blijkt dat het goed mogelijk is dat er schaalvoordelen kunnen optreden, maar dat het evengoed mogelijk is dat een toename van het aantal passagiers ook kan leiden tot juist een toenemend aantal activiteiten en daarmee extra werkgelegenheid. Schaalvoordelen lijken zich vooral sterk te manifesteren in de beginfase van de ontwikkeling van een luchthaven, hetgeen ook aannemelijk is gezien de benodigde basisvoorzieningen ongeacht de verkeersomvang. Daarmee mag verondersteld worden dat in de basis de directe werkgelegenheid op de luchthaven beperkt meegroeit, maar de groei vooral gaat zitten in de aanvullende activiteiten op en rondom de luchthaven. In het exploitatiemodel van GAE NV van Stratagem wordt uitgegaan van een lichte groei van de directe werkgelegenheid. Net als in de voorgaande studie gaan we, bij het ontbreken van een duidelijk beeld over eventuele schaalvoordelen of juist toename, uit van een lineaire groei van de werkgelegenheid met het aantal passagiers. Met andere woorden, in 2026 gaan we uit van 611 fte per miljoen passagiers.

Voor de indirect achterwaartse en indirect voorwaartse werkgelegenheid hanteren we uit consistentie overwegingen eenzelfde verhouding als gebruikt bij de voorgaande studie en de studies 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: 611 fte per miljoen WLU/PAX<sup>23</sup>;
- Indirecte werkgelegenheid – achterwaarts (bij toeleveranciers): 306 fte per miljoen WLU/PAX;
- Indirecte werkgelegenheid – voorwaarts (werkgelegenheid als gevolg van zich vestigende bedrijven die de luchthaven als locatiefactor zien): 480 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.

### Directe werkgelegenheidseffecten

In onderstaande tabel is de directe werkgelegenheid weergegeven in 2026, uitgaande van het alternatief Afbouwen en het alternatief Investeren.

Tabel 3.4 Directe werkgelegenheid in zichtjaar 2026 (bruto)

	Aantal fte in 2026	Toename t.o.v. nulalternatief
Nulalternatief (Continueren)	140	
Alternatief Afbouwen	31	- 111
Alternatief Investeren (Substantial growth)	249	+ 109

In het nulalternatief, met maximale inspanning en minimale bestedingen, groeit het aantal passagiers van 212.930 in 2015 tot 229.415 in 2026. De directe werkgelegenheid in 2026 als gevolg van de verwachte passagiersstromen is 140 fte, dat is een groei van 140-130= 10 fte in de komende 10 jaar. In het alternatief afbouwen daalt de werkgelegenheid met 111 fte als gevolg van het niet langer faciliteren van groot commercieel verkeer ten opzichte van het nulalternatief. In het geval dat het alternatief investeren realiteit wordt groeit de potentiële werkgelegenheid met 109 fte ten opzicht van het nulalternatief, resulterend in een totaal van bijna 250 fte. Dit is een bruto effect, het netto effect beschrijven we verderop in de rapportage.

<sup>23</sup> WLU staat voor WorkLoad Units, dit is een 1 passagier of 100 kilo goederen. PAX staat voor passagiers.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 3.2.2 Indirecte werkgelegenheidseffecten (bruto)

Binnen de mogelijke ontwikkelingsalternatieven van GAE treden niet alleen directe werkgelegenheidseffecten op. Als gevolg van de groei van de directe werkgelegenheid worden ook indirecte werkgelegenheidseffecten verwacht; deze worden uitgesplitst naar achterwaarts of voorwaartse effecten. 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.

#### Indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten

De indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten treden op bij toeleveranciers aan de luchthaven. Dit betreft toeleveranciers die producten of diensten leveren aan de luchthavenexploitant zelf, of aan de luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven etc. 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.

#### Indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten

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. Het realiseren van de voorwaartse effecten is altijd met grote onzekerheid omgeven. Dit hangt onder andere samen met de causaliteit: vestigen bedrijven zich daadwerkelijk vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook vestigen?

Voor het bepalen van het indirecte werkgelegenheidseffect gebruiken we twee methoden die samen een robuuste bandbreedte vormen van het te verwachten effect:

- **Methode 1:** De eerste methode is gebaseerd op de indirecte werkgelegenheid als gevolg van de passagiersstromen (zie ook de berekening van het directe effect);
- **Methode 2:** De tweede methode is gebaseerd op een zogenaamde input-output analyse (IRIOS) om de doorwerking naar andere sectoren van de economie te kunnen bepalen. Op basis van een multiplier op de directe werkgelegenheidseffecten wordt de achterwaartse en voorwaartse werkgelegenheid bepaald.

Het resultaat van methode 1 en 2 staat in de volgende tabellen weergegeven. Dit wordt na de tabel verder toegelicht.

Tabel.3.5 Indirecte werkgelegenheid achterwaarts in zichtjaar 2026 (bruto, fte)

Aantal fte in 2026	Methode 1 o.b.v. passagiersstromen	Methode 2 o.b.v. Input- outputmodel	Toename t.o.v. nulalternatief (in fte)
<b>Indirect achterwaarts</b>			
Continueren (Nulalternatief)	70	105	
Afbouwen	6	N.v.t.	-64 tot -99
Investeren (substantial growth)	124	187	+54 tot +82

N.v.t. = niet van toepassing.

#### Indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffect

Het indirecte achterwaartse effect in 2026 is in het nulalternatief circa 70 tot 105 fte. In het alternatief afbouwen wordt een groot deel van de indirecte achterwaartse effecten niet gerealiseerd. In het alternatief investeren nemen de indirecte achterwaartse effecten toe met circa 54 tot 82 fte ten opzichte van het nulalternatief. Onder begeleiding van methode 1, groei van de passagiersstromen, geeft het model iets lagere indirecte achterwaartse effecten dan op basis van

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

het input-outputmodel (IRIOS). Hiermee mag verondersteld worden dat de indirecte werkgelegenheidseffecten op basis van de passagiersstromen conservatief te noemen zijn. Methode 1 is leidend in de verdere weergave van de werkgelegenheidseffecten.

### *Indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffect*

Met betrekking tot de voorwaartse effecten hadden we reeds opgemerkt dat er altijd een grote onzekerheid hangt aan de daadwerkelijke realisatie van deze werkgelegenheid. Uit de huidige aanwezigheid van bedrijven op de luchthaven kunnen we afleiden dat circa 33 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 General Enterprises BV, Skyline Aviation, Cirrus Sales & Service B.V. en DSV Air & Sea (Eelde) waarvoor 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.

Hanteren we de bestaande kengetallen voor het berekenen van de indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten dan zien we dat 33 fte een onderschatting lijkt ten opzichte van de berekende 110 fte in 2026 in het nulalternatief. Daarmee is er mogelijk momenteel meer voorwaartse werkgelegenheid aanwezig dan op basis van de beschikbare gegevens is geïdentificeerd.

**Tabel.3.6 Indirecte werkgelegenheid voorwaarts in zichtjaar 2026 (bruto, fte)**

Aantal fte in 2026	O.b.v. passagiersstromen
<b>Indirect voorwaarts</b>	
Continueren (Nulalternatief)	110
Afbouwen	N.v.t.
Investeren (substantial growth)	195

Uitgaande van de van 110 fte aan voorwaartse werkgelegenheidseffecten die op basis van modelberekeningen nu aanwezig zouden moeten zijn op/rondom de luchthaven kan dit aantal met een groei van het aantal passagiers toenemen met circa 85 fte in 2026 in het alternatief investeren.

In het alternatief afbouwen wordt een groot deel van de indirecte voorwaartse effecten niet gerealiseerd. Daarmee is de afname van het werkgelegenheidseffect in potentie bijna 110 fte, gelijk aan het nulalternatief.

### *Conclusie*

Aan de hand van twee methoden is gekeken wat het potentiële indirecte werkgelegenheidseffect is in zichtjaar 2026. 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 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?

### **3.2.3 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 en welk deel additioneel is voor Nederland. Vanuit het oogpunt van

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

economische structuurversterking is uiteindelijk het netto (of additionele) effect voor de regio en Nederland als geheel het meest interessant. Met andere woorden, het netto effect geeft aan in hoeverre de economie van de regio en Nederland wordt versterkt door het project.

### Noord-Nederland en Nederland (als geheel)

Voor het bepalen van het netto werkgelegenheidseffect in de regio 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.

### Verdringingseffect

Vanuit het perspectief van Noord-Nederland zal binnen de regio geen sprake zijn van verdringing van andere activiteiten. De luchthaven GAE is een unieke activiteit binnen Noord-Nederland: er is geen andere luchthaven. De toename van de werkgelegenheid is een gevolg van een toename van het aantal passagiers. Dat deze toename mogelijk ten koste gaat van passagiersstromen elders in Nederland is vanuit het perspectief van Noord-Nederland niet relevant. Voor Noord-Nederland mag dan ook verondersteld worden dat het verdringingseffect verwaarloosbaar is en dat het netto werkgelegenheidseffect gelijk is aan de bruto directe en indirecte voorwaartse effecten en 50% van het indirecte achterwaartse effect.

Vanuit nationaal perspectief (voor heel Nederland) is dit beeld anders. Groei van de luchthaven GAE gaat mogelijk wel ten koste van passagiersstromen bij andere luchthavens elders in Nederland. Dat betekent dat het netto effect als gevolg van verdringing kleiner zal zijn dan wanneer alleen gekeken wordt naar de regio Noord-Nederland. Om de mate van verdringing te bepalen is gekeken naar de catchment area. De vraag is wat doen de passagiers die niet opstappen op GAE, maar vanaf GAE terugvliegen. Dat zijn buitenlanders, en wat doen die in het nulalternatief? Dat is onbekend. Daarom de volgende aanname: het marktaandeel van alternatieve Nederlandse luchthavens in de catchment van GAE is grosso modo ook voor hen van toepassing. Dat betekent een totaal aandeel van Nederlandse luchthavens in het catchment van 67,3%. Met andere woorden: in het alternatief afbouwen en investeren komen 2/3 van de passagiers van / naar andere Nederlandse luchthavens buiten de regio Noord-Nederland. Dat betekent dat circa 33% van de groei van de werkgelegenheid als additioneel beschouwd mag worden voor Nederland als geheel.

Tabel.3.7 Mate van additionaliteit als gevolg van verdringing andere activiteiten in de betreffende regio

Verdringingseffect werkgelegenheid	Noord-Nederland	Nederland
Direct werkgelegenheidseffect	100% additioneel	33% additioneel
Indirect achterwaarts	50% additioneel	33% additioneel
Indirect voorwaarts	100% additioneel	33% additioneel

### Verplaatsingseffect

Anders dan bij het bepalen van het verdringingseffect wordt bij het verplaatsingseffect nadrukkelijk gekeken of er activiteiten binnen de regio en/of Nederland als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven verplaatsen. Indien dit het geval is, dan is er geen sprake van additionele groei. Net als

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

bij het bepalen van het verdringingseffect geldt dat de groei van de werkgelegenheid volledig is 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. Dat betekent dat, rekening houdend met dat 50% van de indirecte werkgelegenheid buiten Noord-Nederland valt, er geen sprake is van verplaatsingen die het netto werkgelegenheidseffect beïnvloeden. Met andere woorden voor Noord-Nederland is de bruto werkgelegenheid gelijk aan de netto werkgelegenheid.

Vanuit het perspectief voor Nederland als geheel ligt dit beeld genuanceerder. Wanneer GAE een groei van de passagiersstromen doormaakt zal dit ten koste gaan van het volume passagiersstromen elders op luchthavens in Nederland. De vraag rijst dan of activiteiten die nu op andere luchthavens plaatsvinden als gevolg van de groei van GAE (deels) verplaatsen naar deze luchthaven. We veronderstellen hier dat door de groei van de luchthaven wellicht een aantal toeleveranciers verplaatsen naar een locatie dichtbij de luchthaven GAE (aantrekkelijkheid van fysieke nabijheid door toenemend belang van de luchthaven voor de betreffende leverancier). Echter, op het niveau van Nederland blijft het effect per saldo nul, dus geen effect.

Wanneer we bovenstaande uitgangspunten hanteren, krijgen we inzicht in het netto werkgelegenheidseffect van de luchthaven voor Noord-Nederland en Nederland in het zichtjaar 2026. Voor Nederland als geheel geldt dat het effect ten opzichte van het nulalternatief 33% bedraagt, immers circa 67% van de werkgelegenheid betreft een herverdelingseffect.

**Tabel.3.8 Netto werkgelegenheidseffecten in zichtjaar 2026 t.o.v. het nulalternatief**

Alternatief	Direct	Indirect achterwaarts	Indirect voorwaarts	Totaal netto effect	Totaal netto effect
	<b>Noord-Nederland</b>				<b>Nederland</b>
Afbouwen	-109	-29	(-110)	-138 (-110)	-45 (-36)
Investeren	+109	+27	(+85)	+136 (+85)	+44 (+28)

( ) betreft het voorwaartse effect waarvan niet evident is dat het daadwerkelijk aan de groei van het lijndienstpassagiers te koppelen is. Als conservatieve benadering nemen we dit werkgelegenheidseffect dan ook niet mee in de MKBA.

### 3.2.4 Doorwerking arbeidsmarkteffecten in de MKBA

De geraamde netto werkgelegenheidseffecten vormen het vertrekpunt voor de raming van de arbeidsmarkteffecten in de MKBA. Voor het bepalen van de arbeidsmarkteffecten onderscheiden we twee relevante aspecten:

1. Het effect van de luchthaven op het banenaanbod in de regio wat 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 afbouwen. We kijken eerst naar het alternatief waarin sprake is van een toename van het aantal passagiers (het alternatief "investeren").

#### Arbeidsmarkteffect in het alternatief 'investeren'

Hieronder lichten we de twee relevante effecten toe, te weten een hogere baankans en het effect van een beter banenaanbod in het alternatief waarin de passagiersstromen verder toenemen.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### Hogere baankans

De groei van de luchthaven leidt tot een verandering van het banenaanbod waardoor meer 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, waarbij rekening gehouden moet worden met een herverdeling van banen binnen de regio en de duur van het welvaartseffect (veelal tijdelijk tot er sprake is van een nieuw evenwicht). We lichten dit hieronder verder toe.

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) is de optelsom van de besparing aan uitkering en extra inkomsten uit belastingen en premies.

Hoewel er sprake is van herstel van de economie in Noord-Nederland blijft de noordelijke werkloosheid relatief hoog ten opzichte van Nederland<sup>24</sup>. Naar verwachting blijft dit voorlopig zo, 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 en/of dat de werkloosheid relatief ten opzichte van Nederland hoog zal blijven. 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 2026 ten opzichte van de huidige situatie deels ingevuld wordt door mensen die momenteel een uitkering genieten. Dit effect nemen we lineair mee tot 2026. Verondersteld wordt dat het aantal passagiers na 2026 constant blijft 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 (na circa 10 jaar) ontstaat een nieuw arbeidsmarktevenwicht.

### Beter banenaanbod

Naast een hoeveelheidseffect (meer banen) 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. 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. Voor de berekeningen gaan we uit van het berekende netto directe en

<sup>24</sup> Regiovisie Noord-Nederland ING Economisch Bureau, April 2016.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

indirect achterwaartse effect. 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.

De volgende uitgangspunten zijn, in lijn met de MKBA uit 2014, gehanteerd:

**Tabel 3.9 Uitgangspunten beroepsniveau, herkomst, loonstijging bij nieuwe baan**

1. Verdeling naar niveau beroep	
	Percentage
Lager opgeleiden	70%
Middelbaar opgeleiden	20%
Hoger opgeleiden	10%

2. Type invulling baan naar herkomst	Lager opgeleiden	Middelbaar opgeleiden	Hoger opgeleiden
Vanuit uitkering	80%	15%	5%
Vanuit andere baan	20%	85%	95%

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

Bovenstaande uitgangspunten betreffen een aanname en geven vooral duiding aan het potentiële arbeidsmarkteffect. Het totale arbeidsmarkteffect in de MKBA is als volgt voor het alternatief "investeren".

**Tabel 3.10 Arbeidsmarkteffect in het alternatief investeren (substantial growth)**

Alternatief	Arbeidsmarkteffect
Noord-Nederland	€ 6,2 miljoen (NCW)
Nederland	€ 2,5 miljoen (NCW)

### Arbeidsmarkteffect in het alternatief 'afbouwen'

In het alternatief afbouwen zal, vanwege het niet langer faciliteren van groot commercieel verkeer, een deel van de werknemers ontslagen moeten worden. Een aanname is nodig wat met deze werknemers zal gebeuren:

- Bij afbouw van de activiteiten op 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) genoegen 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 hoger opgeleiden). Dit effect nemen we hier niet mee omdat dit naar verwachting om een hele kleine groep zal gaan;

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

- Op het schaalniveau van Nederland als geheel doen we de aanname dat de vluchten die niet langer op GAE worden gefaciliteerd naar andere Nederlandse luchthavens vertrekken. Per saldo betekent dit dat daar de werkgelegenheidsgroei plaatsvindt die eerder aan Noord-Nederland was toegekend, met uitzondering van dat deel in het catchment area dat vanuit het buitenland komt en nu met het wegvallen van de vluchten op GAE ook in het buitenland opstapt (33% van passagiersstromen).

Tabel 3.11 Vertrek van werknemers

	Lager opgeleiden	Middelbaar opgeleiden	Hoger opgeleiden
Naar uitkering	80%	15%	5%
Naar andere baan tegen lager salaris	20%	85%	95%

Het totale arbeidsmarkteffect in de MKBA is als volgt.

Tabel 3.12 Arbeidsmarkteffect in het alternatief afbouwen

	Alternatief afbouwen
Arbeidsmarkteffect Noord-Nederland	€ -18,7 miljoen (NCW)
Arbeidsmarkteffect Nederland	€ -6,1 miljoen (NCW)

Er dient te worden opgemerkt dat in het gepresenteerde arbeidsmarkteffect het effect van de indirect voorwaartse werkgelegenheid niet is meegenomen. De voorwaartse effecten zijn met onzekerheid omgeven en ook de impact op de voorwaartse effecten in de alternatieven is niet duidelijk. Op dit moment telt de luchthaven circa 33 tot 110 fte aan indirect voorwaartse werkgelegenheid. Een groot deel hiervan zal in het alternatief afbouwen verloren gaan, want die werkgelegenheid is er nu al vanwege de luchthaven (bijvoorbeeld de werkgelegenheid bij de vliegscholen).

### 3.2.5 Uitstralingseffecten

Naast de genoemde effecten leidt realisatie van de alternatieven 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 het 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:

#### Bijdrage vanuit inkomend zakelijk en recreatief verkeer

Het primaire doel van het Foreign Visitors Fund is het aantrekken van inkomend internationaal verkeer (toerisme en zakelijk) naar Noord-Nederland. Naar verwachting is het aandeel internationaal toerisme in de regio dat via de luchthaven komt beperkt, zeker ten opzichten van Duitse toeristen die met de auto reizen. Zeker het investeren alternatief heeft veel potentie inkomend verkeer aan te trekken, mede dankzij de sterke routeontwikkeling. Via aanvullende bestedingen van de 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 zoals congrescentra, draagt het project ook bij direct bij aan extra bestedingen en indirect aan extra werkgelegenheid, een aantrekkelijke en levendige regio en tot de ontwikkeling van een sterk luchthavencluster.



## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Illustratief voor het potentiële effect van inkomend toerisme zijn bijvoorbeeld de huidige uitgaven van toeristen in Groningen van € 182,60 p.p. in 2014 (Provincie Groningen, 2014). Hier is echter geen onderscheid gemaakt tussen Nederlandse en buitenlandse toeristen. Daarnaast heeft de provincie Drenthe onderzocht dat buitenlandse toeristen €99 miljoen hebben besteed in de provincie in 2015 (Provincie Drenthe, 2015).

Het potentiële toerisme-effect op bestellingen en werkgelegenheid is echter vrij moeilijk te kwantificeren met de huidige beschikbare data en is daarom alleen kwalitatief meegenomen.

### 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 goede luchthaven hebben. 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 afbouw van de luchthaven, er minder geluidshinder en emissies zijn, maar er ook verder gereisd moet worden om te vliegen. Hier moet echter gewaakt worden voor dubbelstellingen 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 alternatieven kan voor bepaalde typen activiteiten leiden tot een positieve (autonome situatie) of negatieve (afbouw 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.

## 3.3 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 referentiealternatief.

Om hier een oordeel over te geven, worden de volgende effecten meegenomen: uitstoot van broeikasgassen, fijnstof/stikstof, geluid, externe veiligheid en verstoring. Over het algemeen kan worden gezegd dat het afbouwen van de activiteiten van de luchthaven een positief effect heeft op de externe effecten en dat bij het doen van de gewenste investeringen en dus een verdere groei van GAE, dit een negatief effect heeft op de externe effecten.

Adecs Airinfra heeft als onderaannemer van Ecorys de externe effecten doorgerekend aan de hand van het aantal vliegtuigbewegingen en toesteltypen. We hebben bij Adecs extra informatie met betrekking tot fijnstof/stikstof opgevraagd, om zo ook de effecten voor verdere groei en voor afbouw te kunnen berekenen. Vervolgens hebben we met kengetallen kwantitatief waar mogelijk de

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

effecten voor Noord-Nederland meegenomen en waar dat niet lukte, een kwalitatieve duiding gegeven. De onderstaande tabel geeft de uitgangspunten van de invoerset weer:

**Tabel 3.13 Invoerset vliegtuigbewegingen**

	Aantal bewegingen	Aantal bewegingen	Aantal bewegingen
	Referentie	Investeren	Afbouwen
Totaal groot verkeer	6.591	8.541	4.481
Totaal klein verkeer	11.921	11.921	1.921
Totaal helikopters	6.404	6.404	6.404
<b>Totaal</b>	<b>24.916</b>	<b>26.866</b>	<b>12.806</b>

### 3.3.1 Fijnstof/stikstof

Wat betreft fijnstof en stikstof (PM10/NOx) heeft Adecs ons de volgende gegevens verstrekt per alternatief.

**Tabel 3.14 Totale hoeveelheid stikstof en fijnstof als gevolg van GAE**

In ton/jaar	Stikstof (NOx)	Fijnstof (PM10)
Referentie	94,19	3,17
Investeren	100,30	3,40
Afbouwen	69,98	2,80

Middels een verhouding tussen de commerciële vliegbewegingen en de General Aviation vliegbewegingen is de gemiddelde uitstoot per soort vliegbeweging bepaald. Vervolgens is voor de Lufthansa-prognose de totale uitstoot bepaald. Voor het alternatief afbouwen is er een positief effect voor Noord-Nederland aangezien er geen vliegbewegingen meer plaatsvinden vanaf GAE met betrekking tot groot commercieel verkeer. Wel is er een negatief effect aangezien de desbetreffende reizigers meer autokilometers moeten maken naar een alternatieve luchthaven. Omdat het effect van fijnstof en stikstof lokaal is, wordt dit niet meegenomen in de landelijke MKBA. Tot slot is middels kengetallen een waardering gegeven aan de totale verandering aan uitstoot. Hieronder volgen de resultaten.

**Tabel 3.15 Effecten op PM10 en NOx emissies, ten opzichte van nulalternatief (netto contante waarde)**

Scenario	Waardering in totaal 2026 € 1000 t.o.v. referentie	Gegenereerd effect in NCW €1000	
		Landelijk	Regionaal
Afbouwen	-294	-1.059	-3.240
Investeren	81	205	628

### 3.3.2 CO<sub>2</sub> emissies – landelijk

Wat betreft broeikasemissies (CO<sub>2</sub>) zijn ons door Adecs gegevens verstrekt, op basis van vliegtuigbewegingen behorend tot de gehanteerde scenario's in 2026. In een MKBA is CO<sub>2</sub>, door het mondiale karakter van broeikasemissies, een 'apart geval'. De extra vliegtuigbewegingen in elk van de scenario's leiden tot meer CO<sub>2</sub> uitstoot zoals weergegeven in kolom 2 van onderstaande tabel. Deze emissies nemen we mee in de landelijke MKBA, maar niet in de regionale MKBA vanwege het mondiale karakter van CO<sub>2</sub>. Voor de totale waarde (in netto contante euro's) is gecorrigeerd voor het verplaatsingseffect van de vluchten in de verschillende alternatieven.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Middels kengetallen (CE Delft, 2010) is er een waardering gegeven aan de totale toename van uitstoot. Hieronder de resultaten:

**Tabel 3.16 CO<sub>2</sub> emissie-effecten**

Alternatief	CO <sub>2</sub> [kton] In 2025	Waardering totaal in 2026 € 1000 (t.o.v. referentie)	Gegenereerd effect in NCW € 1000 Landelijk – incl verplaatsingseffecten
Referentie	13.980,90	0	0
Afbouwen	11.116,98	-125	0,45
Investeren	15.749,11	77	-0,20

### 3.3.3 Geluid

Wat betreft geluid heeft Adecs de volgende inschatting gemaakt, op basis van het aantal vliegbewegingen in de invoerset (prognose 2016).

**Tabel 3.17 Aantal woningen binnen de 48 dB(A) Lden en 56 dB(A) Lden contouren- niet cumulatief**

Plaats	referentie			investeren			afbouwen		
	45.00- LDEN	48.00- LDEN	56.00- LDEN	45.00- LDEN	48.00- LDEN	56.00- LDEN	45.00- LDEN	48.00- LDEN	56.00- LDEN
	48.00- LDEN	56.00- LDEN	70.00- LDEN	48.00- LDEN	56.00- LDEN	70.00- LDEN	48.00- LDEN	56.00- LDEN	70.00- LDEN
	LDEN	LDEN	LDEN	LDEN	LDEN	LDEN	LDEN	LDEN	LDEN
Opp. in km <sup>2</sup>	11,7	16	2,9	12	16,6	3,08	10,3	13,4	2,29
Bunne	2	1	0	2	1	0	0	1	0
De Punt	3	0	0	4	0	0			
Donderen	90	37	2	97	41	2	28	19	0
Eelde	68	39	9	66	42	11	20	30	5
Glimmen	64	428	2	65	429	3	70	413	1
Haren Gn	68	3	0	70	3	0	41	2	0
Norg	628	24	0	633	35	0	560	2	0
Onnen	98	94	0	101	99	0	98	80	0
Westerbroek	2	0	0	3	0	0	1	0	0
Yde	118	11	2	147	12	2	8	8	2
<b>Totaal</b>	<b>1.141</b>	<b>637</b>	<b>15</b>	<b>1.188</b>	<b>662</b>	<b>18</b>	<b>826</b>	<b>555</b>	<b>8</b>

Bovenstaande tabel geeft weer wat de hinder is voor woningen in de verschillende Lden contouren. 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 geluidshinder 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>25</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

<sup>25</sup> GRA (2006). A technical note on aircraft noise and its cost to society.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

uitgegaan van een drempelwaarde van 55 dB(A)<sup>26</sup> of zelfs 60 dB(A)<sup>27</sup>. Echter, hierbij wordt geen recht gedaan aan het feit ook beneden deze drempelwaarde er sprake van geluidhinder is<sup>28</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>29</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 kosten-batenanalyse wordt gewerkt met deze CPB cijfers. Dit is ook toegepast in de MKBA voor Schiphol bij uitplaatsing van luchtverkeer naar Eindhoven en Lelystad<sup>30</sup> en de KBA Luchthaven Twente<sup>31</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 3.18 Effecten op geluidsemissies regionaal, ten opzichte van nulalternatief**

netto contante waarde in 1.000 euro	Afbouwen – ten opzichte van continueren	Investeren – ten opzichte van continueren
Geluid	€3.443	€ 565

Landelijk zijn de effecten van geluidshinder niet meegenomen. Dankzij de verplaatsingseffecten (in het alternatief afbouwen worden vluchten van GAE naar andere luchthavens overgeheveld, in het alternatief investeren gebeurt het tegenovergestelde) gaat de toenemende/afnemende geluidsoverlast ook gepaard met een verandering in geluidsoverlast elders in Nederland. Echter, deze effecten zijn niet doorgerekend door Adecs.

Niet ondenkbaar is dat het alternatief afbouwen bijvoorbeeld gepaard gaat met additionele of nieuwe aanvliegeroutes over dichtbevolkte gebieden elders in Nederland, waardoor het aantal woningen met geluidsoverlast juist toeneemt. Alternatief afbouwen kan dus juist leiden tot een netto *toename* van de geluidsoverlast, in plaats van een afname. Hetzelfde geldt voor het alternatief investeren, waarbij de mogelijkheid bestaat dat dit alternatief leidt tot een netto *afname* van geluidsoverlast op landelijk niveau.

Kortom: om tot een landelijk "netto" effect te komen, moet de verandering in geluidsbelasting rondom GAE worden vergeleken met de verandering in geluidsbelasting rondom overige luchthavens en dit laatste ontbreekt. Hierdoor kunnen geen uitspraken gedaan worden over het effect op landelijk niveau, zelfs de richting (toename/afname) van het netto effect is onbekend en kan daarom ook niet kwalitatief worden meegenomen.

<sup>26</sup> GRA (2006).

<sup>27</sup> Eurocontrol (2007). Environmental effects around airports, towards new indicators, EEC note 09/07.

<sup>28</sup> GRA (2006).

<sup>29</sup> CPB (2006). Geluidsnormen voor Schiphol. Een welvaartseconomische benadering. CPB document 116.

<sup>30</sup> Decisio (2008). Quick scan KBA voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn.

<sup>31</sup> Ecorys (2009). KBA Luchthaven Twente.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 3.3.4 Externe effecten verkeer

Wanneer passagiers vanaf GAE reizen in plaats van een andere luchthaven, worden er zowel regionaal als landelijk voertuigkilometers bespaard.

Naast het effect op de bereikbaarheid, is het effect op reisafstand meegenomen uitgedrukt in bespaarde brandstof - en externe kosten. Deze besparing op externe kosten is uitgedrukt in marginale kosten van broeikasemissies per ritkilometer (CE Delft, 2014) en weergegeven in de onderstaande tabel:

**Tabel 3.19 Totale reductie externe kosten van broeikasemissies per ritkilometer ten opzichte van alternatief 1**

NCW in €1000	afbouwen	investeren
Totale externe kostenreductie voertuiggebruik	€ -6,5	€ 4,5

### 3.3.5 Externe veiligheid

De effecten op externe veiligheid zijn niet door Adecs doorgerekend. Wel merkt Adecs in bredere context op:

"Wat betreft het thema gezondheid geldt dezelfde redenering als die bij het thema natuur. De hoeveelheid geluid, de situatie wat betreft externe veiligheid en de hoeveelheid uitstoot verschillen gering ten opzichte van de huidige omzettingregeling, waardoor de effecten op gezondheid naar verwachting verwaarloosbaar zijn."

Wat betreft het groepsrisico lijken de waarden onder de oriëntatiewaarden te liggen die als aanvaardbaar worden beschouwd. Deze effecten zullen als volgt kwalitatief worden meegenomen.

**Tabel 3.20 Effecten op externe veiligheid, ten opzichte van nulalternatief**

	afbouwen	investeren
Externe veiligheid	+/-	+/-

### 3.3.6 Verstoring

Naar verwachting zullen er geen significant negatieve effecten optreden voor verstoring aan de flora en fauna op basis van de drie alternatieven (continueren, afbouwen en investeren). Deze verschillen onderling niet veel van elkaar op het gebied van geluid en emissies en tevens is het verschil met de omzettingregeling (de huidige vergunning) gering. De voorloper van de omzettingregeling is uitgebreid onderzocht en daaruit is geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten te verwachten zijn. Doordat de onderzochte alternatieven weinig afwijken en op meerdere plaatsen zelfs kleiner zijn dan de omzettingregeling is de inschatting dat er ook geen significant negatieve effecten zullen zijn voor de onderzochte alternatieven.

Ook deze effecten zullen als volgt kwalitatief worden meegenomen.

**Tabel 3.21 Effecten op verstoring, ten opzichte van nulalternatief**

	Afbouwen	Investeren
Verstoring	+/-	+/-

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 4 Uitkomsten MKBA

Dit hoofdstuk geeft de uitkomsten van de MKBA weer, zowel voor regio Noord-Nederland als op nationaal niveau. Alle genoemde bedragen zijn netto contante waarden, in miljoenen, prijspeil 2015. Het totaal aan meerkosten/baten zijn de verschillen in kosten of baten ten opzichte van het nulalternatief van continueren van de huidige activiteiten.

#### 4.1 Regionaal

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

Tabel 4.1 Uitkomsten MKBA regionaal

Prijspeil 2015, NCW in €miljoenen REGIONAAL t.o.v. alternatief continueren	Alternatief afbouwen	Alternatief investeren
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>		
<b>Kosten</b>		
Investeringskosten	€ -6,4	€ -17,5
Exploitatieresultaat	€ 22,1	€ 88,6
Kosten NEDAB	€ 0	€ -74,7
<b>Baten</b>		
Reistijd-baten	€ -86,4	€ 47,8
Effect voor traumaheli	+/-	+/-
Effect voor vliegenscholen/GA operators en gebruikers	+/-	+/-
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>		
Werkgelegenheid	€ -18,7	€ 6,2
Uitstralingseffecten	--	++
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>		
PM10/NOx	€ 3,24	€ -0,63
Geluid	€ 3,44	€ -0,56
Externe kosten wegverkeer	€ -6,5	€ 4,5
Externe veiligheid	+/-	+/-
Verstoring	+/-	+/-
<b>NCW</b>	<b>€ -89,2</b>	<b>€ 53,7</b>
<b>Baten-kostensaldo</b>	<b>0,2</b>	<b>1,6</b>

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.

Het baten-kostensaldo is de verhouding tussen de kosten en de baten van het alternatief. Een baten-kostensaldo hoger dan 1 betekent dat de mark-up van het alternatief positief is.

Uit de tabel blijkt dat het alternatief afbouwen leidt tot een welvaartsverlies voor Noord-Nederland ten opzichte van het referentiealternatief continueren. Dit wordt vooral veroorzaakt door het reistijdverlies voor passagiers, en daarnaast door het verlies aan werkgelegenheid. Deze negatieve

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

welvaartseffecten worden niet voldoende gecompenseerd met de positieve effecten op geluidhinder en emissies, en het vermijden van exploitatieverliezen in geval van afbouwen.

Alternatief investeren leidt tot een welvaartswinst. De reizigersbaten en het exploitatieresultaat dragen hier sterk aan bij, ten opzichte van het referentiealternatief.

De investering in het Foreign Visitors Fund leidt tot een netto welvaartswinst op nationaal en regionaal niveau. Het alternatief betreft een uitgebreidere investering van de brandweerkazerne, upgrade van de terminal en het Foreign Visitors Fund (FVF). Tevens worden de kosten van NEDAB niet meer gedragen door de luchthaven, maar komt er een bijdrage van derden. Er treden positieve reistijd en –afstand effecten voor passagiers op, alsmede een groei van de werkgelegenheid. Ook leidt een toename van het aantal passagiers 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. Ten aanzien van de investering in het Foreign Visitors Fund vermelden we wederom dat deze analyse vooral een 'what;-if' karakter heeft, omdat de causaliteit tussen de investering in het Foreign Visitors Fund en het aantrekken van passagiers diffuus is.

### Van afbouwen naar sluiten

Wat nu als afbouwen naar een GA veld op termijn leidt tot sluiting van de luchthaven? Dit betekent voor de MKBA uitkomsten dat:

- Het effect op de exploitatie-uitkomsten verbetert ten opzichte van het exploitatie-effect in het afbouwen scenario. In het afbouwen scenario is er een negatieve exploitatie die wegvalt bij volledige sluiting;
- Het effect op milieu en geluid ook verbetert; immers, er is geen enkele milieu- of geluidhinder van luchtvaart meer;
- Het effect op de werkgelegenheid verslechtert ten opzichte van het arbeidsmarkteffect in het afbouwen scenario. Immers, de beperkte resterende werkgelegenheid van een GA veld valt in geval van sluiting helemaal weg.

Per saldo verbetert het MKBA saldo ten opzichte MKBA saldo in het afbouwen scenario, maar blijft dit negatief. Hier tegenover staat dat er wellicht extra investeringen optreden (bijv. sanering) bij sluiting die hierin niet zijn meegenomen.

## 4.2 Landelijk

Onderstaande tabel geeft het totaaloverzicht van de kosten en baten voor Nederland als geheel.

Tabel 4.2 Uitkomsten MKBA landelijk

Prijspeil 2015, NCW in miljoenen €NATIONAAL t.o.v. alternatief continueren	Alternatief afbouwen	Alternatief investeren
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>		
<b>Kosten</b>		
Investeringskosten	€ -6,4	€ -17,5
Exploitatieresultaat	€ 7,2	€ 79,3
Kosten NEDAB	€ 0	€ -74,7
<b>Baten</b>		
Reistijdbaten	€ -86,4	€ 47,8
Effect voor traumaheli	+/-	+/-
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	+/-	+/-

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Prijspeil 2015, NCW in miljoenen €NATIONAAL t.o.v. alternatief continueren	Alternatief afbouwen	Alternatief investeren
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>		
Werkgelegenheid	€-6,1	€2,5
Uitstralingseffecten	-	+
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>		
CO <sub>2</sub>	€0,45	€-0,20
PM10/NOx	€1,06	€-0,21
Externe kosten wegverkeer	€-6,5	€4,5
Externe veiligheid	+/-	+/-
Verstoring	+/-	+/-
<b>NCW</b>	<b>€-96,6</b>	<b>€41,4</b>
<b>Baten-kostensaldo</b>	<b>0,1</b>	<b>1,4</b>

Uit de tabel blijkt dat het afbouwen leidt tot een landelijk welvaartsverlies ten opzichte van het referentiealternatief continueren. Dit wordt vooral veroorzaakt door het reistijdverlies voor passagiers, en daarnaast door het verlies aan werkgelegenheid. Deze negatieve welvaartseffecten worden niet voldoende gecompenseerd met de positieve effecten op geluidhinder en emissies in geval van afbouw.

### Vergelijking met de MKBA uit 2014

Ecorys heeft ook in 2014 een MKBA van Groningen Airport Eelde uitgevoerd. Toentertijd is ook een investeringsscenario doorgerekend, alsmede het alternatief sluiten. De uitkomsten van deze MKBA uit 2014 waren gunstiger dan die van voorliggende MKBA. De belangrijkste verklarende factoren hiervoor zijn als volgt. Er was in de 2014 MKBA sprake van een lager verwacht aantal passagiers. In de huidige MKBA is gewerkt met de vervoersprognoses van Lufthansa, en is het Substantial Growth scenario doorgerekend, waarbij van een hoger aantal passagiers wordt uitgegaan. Echter, ten tijde van de opstelling van de 2014 MKBA was de opening van Lelystad nog onzeker, en is toen buiten beschouwing gelaten. In voorliggende MKBA is de aanwezigheid van Lelystad in het speelveld volledig meegenomen, inclusief het effect daarvan op de reistijd-baten voor passagiers. Ook is de herkomstverdeling van passagiers in deze MKBA aangepast op basis van de studie van Lufthansa, alsmede de marktaandeelen van concurrerende luchthavens van GAE. Niettemin blijft de conclusie die aan de MKBA saldi van beide studies kan worden verbonden gelijk: investeren is maatschappelijk rendabel en afbouwen c.q. sluiten is het tegenovergestelde.



## **Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS**

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### 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 gevoeligheidsanalyses uitgevoerd:

1. Lufthansa passagiersgroei "Negative Growth", plus bijbehorende doorvertaling van directe, indirecte en externe effecten;
2. Lufthansa passagiersgroei "Moderate Growth", plus bijbehorende doorvertaling van directe, indirecte en externe effecten.

#### 5.1 Lufthansa Negative Growth

De kenmerken van het scenario "negative growth" zijn dat er slechts een minimale investering in de luchthaven wordt gedaan (aan de brandweer), met minimale middelen van de aandeelhouders om de exploitatie te ondersteunen. Dit gaat gepaard met de opening van Lelystad Airport, die enkele routes van GAE wegtrekt, in combinatie met het wegvallen van enkele charters. Er worden geen nieuwe Low Cost Carriers aangetrokken en GAE krijgt geen (duurzame) directe verbinding met intercontinentale hubs. De natuurlijke groei van passagiers zal onvoldoende zijn om de wegvallende routes te compenseren en het passagiersaantal zal in 2026 gezakt zijn tot 139.000.

Dit dalende passagiersaantal werkt door in alle (zowel regionale als landelijke) effecten van de luchthaven en dit in schematisch weergegeven in de onderstaande tabel:

Tabel 5.1 Gevoeligheidsanalyse – Beleidsalternatief continueren met negatieve passagiersgroei

Prijspeil 2015, NCW in miljoenen €	Negative growth	Negative growth
	REGIONAAL	LANDELIJK
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>		
<b>Kosten</b>		
Investeringskosten	€ -1,8	€ -1,8
Exploitatieresultaat	€ -28,4	€ -9,3
Kosten NEDAB	€ 0,0	€ 0,0
<b>Baten</b>		
Reistijdboten	€ -20,9	€ -20,9
Effect voor traumaheli	+/-	+/-
Effect voor vliegenscholen/GA operators en gebruikers	+/-	+/-
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>		
Werkgelegenheid	€ -2,8	€ -1,1
Uitstralingseffecten	-	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>		
PM10/NOx	€ 2,96	€ 0,97
CO <sub>2</sub>		€ 0,41
Geluid	€ 3,44	
Externe kosten wegverkeer	€ -3,3	€ -3,31
Externe veiligheid	+/-	+/-
Verstoring	+/-	+/-
<b>NCW</b>	<b>€ -50,8</b>	<b>€ -35,0</b>
<b>Baten-kostensaldo</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Een negatieve groei, ten opzichte van het huidige passagiersaantal, in combinatie met de strikt noodzakelijke investeringen, leidt tot zowel een netto regionaal als landelijk welvaartsverlies. Dit welvaartsverlies is echter kleiner dan het welvaartsverlies in het alternatief afbouwen.

### 5.2 Lufthansa Moderate Growth

Het Lufthansa moderate growth scenario heeft als basis het beleidsalternatief investeren, maar met gemiddelde groei van het aantal passagiers (in plaats van substantiële groei). De meeste charters en touroperators zullen hun activiteiten continueren, maar worden relatief minder nieuwe routes aangetrokken dan bij het substantial growth scenario. GAE zal zich succesvol richten op het aantrekken van nieuwe LCC's, óf op hubverbindingen, maar geen combinatie van beiden. Het passagiersaantal zal in 2026 gestegen zijn naar 327.000.

Dit beperkter stijgende passagiersaantal werkt door in alle (zowel regionale als landelijke) effecten van de luchthaven en dit in schematisch weergegeven in de onderstaande tabel:

Tabel 5.2 Gevoeligheidsanalyse – Beleidsalternatief investeren met beperkte passagiersgroei

Prijspeil 2015, NCW in miljoenen €	Moderate growth REGIONAAL	Moderate growth LANDELIJK
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>		
<b>Kosten</b>		
Investeringskosten	€ -17,5	€ -17,5
Exploitatieresultaat	€ 67,6	€ 68,3
Kosten NEDAB	€ -68,7	€ -68,7
<b>Baten</b>		
Reistijd-baten	€ 42,7	€ 42,7
Effect voor traumaheli	+/-	+/-
Effect voor vliegenscholen/GA operators en gebruikers	+/-	+/-
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>		
Werkgelegenheid	€ 3,5	€ 1,4
Uitstralingseffecten	+	+
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>		
PM10/NOx	€ -0,59	€ -0,19
Geluid	€ -0,56	
CO <sub>2</sub>		€ -0,18
Externe kosten wegverkeer	€ 4,0	€ 4,0
Externe veiligheid	+/-	+/-
Verstoring	+/-	+/-
<b>NCW</b>	<b>€ 30,4</b>	<b>€ 29,8</b>
<b>Baten-kostensaldo</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>

Beperkte groei van de passagiersaantallen, ten opzichte van het huidige passagiersaantal, leidt tot een welvaartswinst op zowel regionaal als landelijk niveau. De welvaartswinst is echter beperkter in dit scenario dan de welvaartswinst in het alternatief investeren met het scenario substantial growth.

### 6 Conclusies

In het bovenstaande hoofdstuk zijn de uitkomsten van de MKBA voor verschillende alternatieven gepresenteerd. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

**Continueren** van de huidige activiteiten bestaat uit de strikt noodzakelijke investering in de brandweerkazerne. De passagiersaantallen groeien slechts autonoom. Het alternatief continueren is het nulalternatief. De effecten van dit alternatief zijn dus als uitgangspunt gebuikt om de incrementele effecten van de overige alternatieven te bepalen.

Het alternatief **Afbouwen** betreft het beëindigen van de commerciële grote luchtvaart per 2017. Kenmerkend voor dit beleidsalternatief is dat er geen investeringen in de brandweerkazerne, de terminal of het Foreign Visitors Fund worden gedaan. Alternatief afbouwen gaat echter wel gepaard met significante kosten, onder andere voor de afkoop van de lopende contracten en de afvloeiing van het grootste deel van het personeelsbestand (op twee FTE na). Het beëindigen van de commerciële luchtvaart leidt tot een netto welvaartsverlies, zowel voor Noord-Nederland als voor Nederland in haar geheel. Er is sprake van een reistijdverlies voor passagiers die dan via een alternatieve luchthaven moeten reizen die verder weg ligt dan Groningen Airport Eelde. Tevens betekent afhouding een verlies van niet alleen directe maar ook indirecte werkgelegenheid. Hier tegenover staat een afname van geluidhinder en emissies. Uit de [gevoeligheidsanalyse](#) blijkt dat ook in het geval van het negatieve groeiscenario van Lufthansa (dus afname van het huidige aantal passagiers) dat deze conclusies blijven staan en er sprake is van een welvaartsverlies.

Het **Investeren** alternatief betreft de investeringen in een uitgebreide modernisatie van de brandweerkazerne, de upgrade van de terminal en het Foreign Visitors Fund (FVF). Tevens worden de kosten van NEDAB niet meer gedragen door de luchthaven, maar overgeheveld naar derden. Zoals vermeld in de rapportage is het onzeker dat de investering middels het FVF (meetbaar) leidt tot meer passagiers, onder meer gezien de bredere opzet van het fonds. Echter, in de MKBA wordt verwacht dat deze investering tot het resultaat van het Lufthansa "Substantial Growth" kan leiden, vanwege successen in routeontwikkeling. Het alternatief investeren leidt tot een welvaartswinst voor Noord-Nederland en op nationaal niveau. Er treden positieve reistijdeffecten voor passagiers op, alsmede een groei van de werkgelegenheid. Ook leidt een toename van het aantal passagiers 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. Uit de [gevoeligheidsanalyse](#) blijkt dat ook in het geval van het minder sterke passagiersgroei deze conclusies blijven staan en er sprake is van een welvaartswinst.

#### Slotconclusie

Investeren in GAE loont, zowel voor regio Noord-Nederland als voor geheel Nederland. De kosten die gepaard gaan bij dit alternatief, zijn kleiner dan de baten zoals werkgelegenheid en kortere reistijden.

Daarnaast zorgt het afbouwen van de commerciële verkeersactiviteiten juist voor een welvaartsafname, mede omdat dit ten kosten gaat van de werkgelegenheid, passagiers een langere reistijd hebben en omdat de milieubaten bij het afbouwen relatief beperkt zijn. Daarom wordt dit alternatief afgeraden, op basis van de uitkomsten van de MKBA.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

Opgemerkt moet worden dat de verwachte baten van het alternatief investeren weliswaar substantieel zijn en worden voornamelijk veroorzaakt door de passagiersgroei. Het staat echter allerminst vast of dit alternatief werkelijk zal uitmonden in ruim 400.000 passagiers op jaarbasis. Mocht de passagiersgroei lager uitvallen, is er toch een passagiersgroei van minimaal 100.000 noodzakelijk. Deze groei sluit aan bij het Lufthansa scenario Moderate Growth en deze groei is nodig, wil de investering tot maatschappelijke welvaartswinsten en een robuustere positie van de luchthaven leiden. Hoewel Ecorys geen uitgebreide haalbaarheidsanalyse heeft uitgevoerd op de Lufthansa scenario's, lijkt het scenario Moderate Growth zeker sinds de komst van de tweedagelijkse lijndienst naar Kopenhagen per september 2016 haalbaar te zijn.

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.

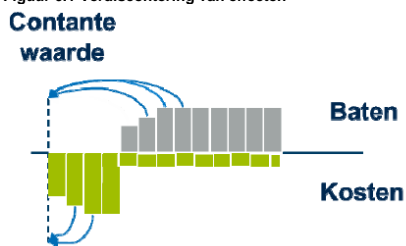
### Bijlagen

#### 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

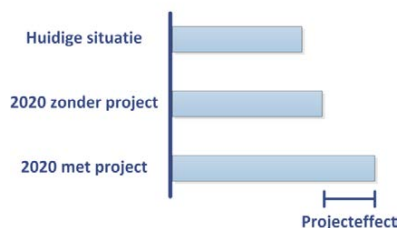


Bron: Ecorys.

#### 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.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - 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 welvaarts waarde 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>32</sup>, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen<sup>33</sup>, de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse van CPB/PBL<sup>34</sup> en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden<sup>35</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 worden 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. In de onderhavige studie is een zichtperiode aangenomen tot 2041. We gaan ervan uit dat in de MKBA na 2026 (het eindjaar van de Stratagem analyse) de verkeersafhandeling op de luchthaven constant blijft.

<sup>32</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>33</sup> Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). KBA bij MIRT-verkenningen. Kader voor het invullen van de OEI-formats. September, 2012.

<sup>34</sup> CPB/PBL (2013). Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

<sup>35</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteit (2013). De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. November, 2013.

## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS

### Literatuur

- Berenschot (2016), *Groningen Airport Eelde: Onderzoek naar maatschappelijke en economische meerwaarde*.
- Buck International Consultants (2015) *Economische betekenis van General Aviation in Nederland*.
- CBS (2015) *Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang*.
- CE (2014), *Externe en infrastructuurkosten van verkeer*.
- CPB (2009), *Belang van het OV*.
- CPB/PBL (2016), Toekomstverkenning 2030 en 2050, Achtergronddocument mobiliteit – luchtvaart.
- CBS (2013) Regionale prognose 2013–2040.
- UWV (2013) UWV Arbeidsmarktprognose 2013-2014 Met een doorkijk naar 2018.
- CROW–KpVV (2013), *Dashboard Duurzame en Slimme Mobiliteit*.
- DEGAS (2011), *Veiligheid op hoog niveau: Helikopter-operaties vanaf ziekenhuisdaken*.
- DVS (2011), *MKBA-kengetallen voor omgevingskwaliteiten: aanvulling en actualisering*.
- Ecorys (2007), *Effecten aanvullende varianten eindbeeld kilometerprijs*.
- Gordijn H., Hornis W., van Wissen L. (2009) *Regionale luchthavens en economie*.
- KiM (2013), *De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden*.
- Lufthansa Consulting (2016), *Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde: Passenger aviation market and transport forecast analysis*.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2005), *VERKENNING REGIONALE LUCHTHAVENS*.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2009), *Regionale luchthavens en economie*.
- Provincie Drenthe (2015), *Factsheet Vrijtijdseconomie Drenthe*.
- Provincie Groningen (2016), *Kerncijfers Recreatie en Toerisme – Groningen*.
- SEO (2008), *De maatschappelijke en economische betekenis van de General Aviation in Nederland*.
- Stratagem Strategic Research (2016), *Analyse businessmodel en exploitatiescenario's in het kader van de Strategische Verkenning Toekomst Groningen Airport Eelde*.



## Bijlage 8 - MKBA GAE - ECORYS



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 – KROATIË – NEDERLAND – POLEN – SPANJE – TURKIJE – VERENIGD KONINKRIJK

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



### Memo

Van : Joris de Leur, Patrick Haccou en Cees Dekker  
Aan : Provincie Drenthe  
Datum: : 7 september 2016  
Referentie : 222932/JL

---

### 1 Inleiding

- 1.1 De aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V. ("GAE NV") hebben besloten om een strategische verkenning uit te voeren naar het toekomstperspectief van de luchthaven. Daarvoor worden de navolgende beleidsalternatieven (keuzes) uitgewerkt:
- A. Afbouwen
  - B. Continueren
  - C. Investeren
- 1.2 In alternatief A ("Afbouw") wordt GAE NV (de vennootschap) beëindigd en de activiteiten op de luchthaven beperkt tot klein verkeer ("general aviation"). Er zal dan geen sprake meer zijn van groot commercieel verkeer. Afbouw zou op termijn kunnen leiden tot een algehele sluiting van de luchthaven. Daarvoor is wel overleg met het Rijk nodig aangezien GAE (de luchthaven) in artikel 8.1 lid 3 sub c van de Wet luchtvaart ("Wlv") is aangemerkt als een luchthaven met nationale betekenis, als gevolg waarvan het luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld (zie artikel 8.70 Wlv). Volgens artikel 8.43 Wlv bevat een luchthavenbesluit bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven.
- 1.3 In alternatief B ("Continueren") wordt GAE NV niet beëindigd, worden de activiteiten klein verkeer en groot commercieel verkeer voortgezet en worden de investeringen tot een minimum beperkt.
- 1.4 In alternatief C ("Investeren") wordt GAE NV niet beëindigd en wordt ingezet op verdere groei van groot commercieel verkeer. Daaraan zijn investeringen gekoppeld voor onder meer de nieuwbouw van de brandweerkazerne, een upgrade van de passagiersterminal en het opzetten van een routefonds.
- 1.5 Nysingh is door de Provincie Drenthe mede namens de andere aandeelhouders gevraagd in deze te voorzien in juridisch advies op het gebied van met name het ondernemingsrecht en het Europese mededingingsrecht. Hierna zal kort worden ingegaan op de verschillende alternatieven en de daarbij opkomende relevante juridische vragen.

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



### 2 Achtergrond/Uitgangssituatie

- 2.1 GAE NV wordt geëxploiteerd in de vorm van een overheids-N.V., waarvan de aandelen worden gehouden door de Provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo (hierna gezamenlijk de "aandeelhouders"). De exploitatie is in de afgelopen jaren zonder aanvullende financiering in de vorm van kapitaalstortingen of subsidies niet rendabel gebleken. In 2003 hebben de huidige aandeelhouders van GAE NV met de Staat der Nederlanden (de "Staat") een overeenkomst gesloten met betrekking tot de koop en verkoop van aandelen in Groningen Airport Eelde N.V. (de "Koopovereenkomst"). Bijlage bij de Koopovereenkomst is de overeenkomst die tussen GAE NV en de Staat is gesloten met betrekking tot de baanverlenging.
- 2.2 De Staat heeft in 2001 afspraken met GAE NV gemaakt over de beëindiging van de toen bestaande subsidiërelatie. In het kader daarvan heeft de Staat een éénmalige vergoeding aan GAE NV betaald voor de afkoop van de bijdrage in de toekomstige exploitatiekortingen en compensatie verbod groot lesverkeer. Deze afspraken gelden in relatie tussen de Staat en GAE NV en niet in relatie tussen de Staat en de aandeelhouders. De huidige aandeelhouders zijn geen partij bij deze overeenkomst en hebben zich dus ook niet contractueel verbonden tot terugbetaling van deze vergoeding. Overigens is deze overeenkomst op 31 december 2015 geëindigd.
- 2.3 Wel hebben de huidige aandeelhouders zich bij overeenkomst jegens de Staat verbonden zich in te spannen om de luchthaven open te houden. Het gaat daarbij om zowel de aanwending van hun privaat- als publiekrechtelijke bevoegdheden. Deze inspanningsverplichting is niet in tijd begrensd.
- 2.4 Eind 2003 heeft de Staat in het kader van de beëindiging van zijn aandeelhouderspositie in GAE NV twee overeenkomsten gesloten. In de eerste plaats is de Staat met GAE NV overeengekomen dat hij een bijdrage betaalt van € 18.620.000 in verband met de verlenging van de start- en landingsbaan (hierna "overeenkomst baanverlening"). Die baanverlenging is inmiddels gerealiseerd.
- 2.5 De baanverlenging is (onder meer) gerealiseerd door Pase V.O.F., een combinatie van Dynniq Nederland B.V. en Dura Vermeer Divisie Infra B.V. Pase verzorgt op grond van een Design Build Finance and Maintain contract (DBFM) ook het onderhoud van de baan gedurende een periode van 10 jaar. Wij begrepen dat er nog een betalingsverplichting van GAE NV bestaat voor een bedrag van € 2,4 miljoen. Dit is exclusief de onderhoudskosten.
- 2.6 Een eventuele sluiting van GAE NV zal gevolgen hebben voor de overeenkomst met Pase. Zij heeft reeds aangekondigd dat als daar sprake van zou zijn, zij een schadeclaim heeft wegens gederfde inkomsten en overige schade. De provincie vraagt zich af wat hierin de positie is van zowel GAE NV als de huidige aandeelhouders.
- 2.7 In de tweede plaats is de Staat met de aandeelhouders overeengekomen dat hij zijn aandelen aan de overige aandeelhouders overdraagt voor een symbolische vergoeding (hierna 'overeenkomst aandelenoverdracht'). Onderdeel van de overeenkomst aandelenoverdracht is een inspanningsverplichting over de instandhouding van GAE NV (hierna de "inspanningsverplichting"; zie: art 5.1).

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



*“5.1 Kopers zullen zich inspannen de Luchthaven in stand te houden. Kopers zullen daartoe onder meer hun privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de Luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd.”*

- 2.9 De aandeelhouders hebben in de periode 2003 tot en met 2012 een vaste kapitaalsbijdrage geleverd van € 1 miljoen per jaar in de vorm van een (agio)storting op de door hen in GAE NV gehouden aandelen. Het beleid van zowel GAE NV als de aandeelhouders is steeds (naar buiten toe) gericht geweest op continuïteit van de exploitatie van de luchthaven. Tegen de achtergrond van de met de Staat gemaakte afspraken is dat logisch. Die zagen immers op de instandhouding van de luchthaven. In overweging d. van de koopovereenkomst staat nadrukkelijk dat partijen ten doel hadden het voortbestaan van de luchthaven mogelijk te maken.
- 2.10 Uitgaande van de alternatieven B en C komt er een aantal vragen op. Met name in scenario C (“Investeren”) zullen investeringen nodig zijn voor een betere exploitatie van de terminal (commerciële motieven), maar ook vanwege veiligheidsredenen. Voorzien wordt in de bouw van een nieuwe brandweerkazerne en een upgrade van de terminal. Hiervoor zal aan GAE NV laagrentende leningen worden verstrekt. Ten slotte wordt een publiek-privaat routefonds ingesteld ter ontwikkeling van nieuwe verbindingen (aparte pot los van de exploitatie van de luchthaven).
- 2.11 Ten slotte wordt er ook gedacht aan een scenario waarbij de exploitatie van het vliegveld wordt afgesplitst van het eigendom en beheer van het vliegveld. Gedacht wordt aan het onderbrengen van de exploitatie in GAE NV en de eigendom in een aparte vennootschap (BV)<sup>1</sup>. In een dergelijke BV zouden (op termijn) ook private, commerciële partijen kunnen participeren.

### 3 Vraagstelling

- 3.1 Uitgaande van de verschillende scenario's komen bij de Provincie de volgende vragen op:

#### Inspanningsverplichting

1. Rust op grond van de inspanningsverplichting danwel anderszins op de aandeelhouders een verplichting GAE NV open te houden? Dit mede in het licht van het feit dat sprake is van een overheidsvennootschap.
2. In hoeverre staat de contractuele inspanningsverplichting in de weg aan de realisatie van de scenario's A tot en met C?

#### Contract Pase

3. Wat is de positie van GAE NV op grond van de met Pase gesloten overeenkomst?
4. In hoeverre kunnen GAE NV en de aandeelhouders door Pase aansprakelijk worden gehouden voor schade van Pase wegens de voortijdige beëindiging van de onderhoudsovereenkomst als gevolg van beëindiging (ontbinding) van GAE NV?

#### Financiering bij opschaling (scenario C)

5. Hoe kan vanuit het continueringsscenario de financiering van de te plegen investeringen in het vliegveld op staatsteunrechtelijk juiste wijze worden vormgegeven, waarbij in acht wordt genomen de Algemene Groepsvrijstellingsverordening?

<sup>1</sup> Zie voorbeeld Maastricht-Aachen Airport en LEM-LOM Vlaams Model (<http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=208>).

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



### Splitsing/herstructurering

6. Wat zijn de personele consequenties van de overgang van de exploitatie naar een aparte BV?
7. Op welke wijze zou een dergelijke overgang het beste kunnen worden vormgegeven (splitsing of anders)?
8. Met welke juridische aandachtspunten dient daarbij rekening te worden gehouden (b.v. Wet markt en overheid)?
9. Wat zijn de fiscale gevolgen van een dergelijke overgang?
10. Hoe zou de BV gestructureerd kunnen worden?

#### **4 Beantwoording**

### Inspanningsverplichting

1. *Rust op grond van de inspanningsverplichting danwel anderszins op de aandeelhouders een verplichting GAE NV open te houden (dit mede in het licht van het feit dat sprake is van een overheidsvennootschap)?*
  2. *In hoeverre staat de contractuele inspanningsverplichting in de weg aan de realisatie van de scenario's A tot en met C?*
- 4.1 Voor wat betreft de reikwijdte van de inspanningsverplichting als vermeld in artikel 5 van de Koopovereenkomst is in de eerste plaats van belang wat de inhoud van de inspanningsverplichting is en ten opzichte van wie die geldt? Zulks dient te worden bepaald aan de hand van een redelijke uitleg van artikel 5. Daarbij is niet slechts de letterlijke tekst van dit artikel van belang, maar ook de verklaringen van partijen over en weer en hetgeen zij ten dien aanzien redelijkerwijze van elkaar mochten verwachten. Maatstaf is dat de verhouding tussen partijen niet uitsluitend op een grond van een zuiver taalkundige uitleg van de bepalingen van het contract kan worden bepaald, maar dat het aankomt op de zin die partijen in de gegeven omstandigheden over en weer redelijkerwijs aan deze bepalingen mochten toekennen en op hetgeen zij te dien aanzien redelijkerwijs van elkaar mochten verwachten<sup>2</sup>.
- 4.2 Een inspanningsverplichting onderscheidt zich van een resultaatsverplichting in die zin dat de partij op wie de inspanningsverplichting rust zich redelijkerwijs moet inspannen om een bepaald resultaat te bereiken. Hij heeft zich dus niet verbonden om dat resultaat daadwerkelijk te bereiken. Een inspanningsverplichting is in die zin lastig afdwingbaar aangezien aangetoond zal moeten worden dat de betreffende partij zich onvoldoende heeft ingespannen om het resultaat te bereiken.
- 4.3 Volgens de letterlijke tekst van artikel 5 van de Koopovereenkomst hebben de huidige aandeelhouders de verplichting op zich genomen om de luchthaven in stand te houden. Deze inspanningsverplichting is niet in tijd beperkt. In de considerans van de Koopovereenkomst is de luchthaven gedefinieerd als "de door de vennootschap gedreven luchthaven". De inspanningsverplichting heeft dus betrekking op de luchthaven (het "object") en niet zozeer GAE NV (ook al verzorgt GAE NV wel de exploitatie van de luchthaven). Kortom, gelet op de letterlijke tekst van artikel 5 dienen de aandeelhouders zich in te spannen om de luchthaven in stand te houden en niet zozeer de vennootschap. De inspanningsverplichting is in die zin dus ruimer dan een eerste lezing van artikel 5

<sup>2</sup> Zie HR 13 maart 1981, NJ 1981, 635, Haviltex.

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



doet vermoeden. Dat zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat de aandeelhouders in geval van beëindiging van GAE NV (de vennootschap) toch nog inspanningen moeten verrichten om het voortbestaan van de luchthaven mogelijk te maken, bijvoorbeeld in het kader van een doorstart.

- 4.4 Ervan uitgaande dat de luchthaven (het object) en niet GAE NV onderwerp van de inspanningsverplichting is, is het de vraag welke inspanningen precies van de aandeelhouders verwacht mogen worden om de luchthaven in stand te houden. In artikel 5.1 is gepoogd dit enigszins te concretiseren door de link te leggen naar het gebruik van privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden. De aandeelhouders dienen hun privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden zodanig aan te wenden dat het voortbestaan van de luchthaven zoveel mogelijk wordt bevorderd, maar echt veel handvatten biedt de tekst van het artikel nu ook weer niet.
- 4.5 Aangezien de inspanningsverplichting is opgenomen in de Koopovereenkomst die is gesloten tussen enerzijds de aandeelhouders als kopers en anderzijds de Staat als verkoper is naar onze mening de meest voor de hand liggende uitleg van artikel 5 dat de aandeelhouders de inspanningsverplichting zijn aangegaan ten opzichte van de Staat en niet ten opzichte van elkaar. Wij gaan ervan uit dat de Staat bedoeld heeft zijn belang in GAE NV en daarmee zijn publieke verantwoordelijkheid ten aanzien van het in stand houden van de luchthaven over te dragen aan de huidige aandeelhouders en in dat kader bedongen heeft dat de huidige aandeelhouders al hetgeen doen dat redelijkerwijze van hen verwacht mag worden om de luchthaven op een verantwoorde wijze open te houden. Daartoe zullen zij hun (privaatrechtelijke) aandeelhoudersbevoegdheden en hun publiekrechtelijke bevoegdheden zodanig behoren in te zetten dat het voortbestaan zoveel als mogelijk wordt bevorderd. Niet duidelijk wordt om welke bevoegdheden het nu precies gaat. Bij de privaatrechtelijke bevoegdheden kan gedacht worden aan de aandeelhoudersbevoegdheden die de aandeelhouders hebben.
- 4.6 De inspanningsverplichting houdt ons inziens niet in dat de aandeelhouders de exploitatieverliezen van GAE NV tot in lengte van dagen dienen aan te zuiveren, zeker niet als die verliezen tot een onaanvaardbaar niveau oplopen, maar het betekent ons inziens wel dat de aandeelhouders niet van het één op het andere moment kunnen aansturen op een beëindiging van de luchthaven.

### *Resumerend*

- 4.7 Onze conclusie is dan ook dat, alhoewel in artikel 5 niet op concrete wijze staat beschreven welke inspanningen de aandeelhouders moeten leveren, zij zich tot op zekere hoogte als aandeelhouders en overigens als decentrale overheden moeten inspannen om de luchthaven open te houden. Dat is geen heel harde en afdwingbare verplichting, maar juist van een overheid mag verwacht worden dat zij zich niet voetstoots aan een dergelijke inspanningsverplichting onttrekt. Concreet komt dat tot uitdrukking bij het gebruik maken van privaatrechtelijke aandeelhoudersbevoegdheden. Daarbij gaat het met name om de wijze waarop de aandeelhouders in het kader van besluitvorming op aandeelhoudersniveau hun stem op de door hen gehouden aandelen in GAE NV uitbrengen (het stemmen voor of tegen een bepaald besluit stemmen, of het zich onthouden van stemmen). Van de aandeelhouders mag verwacht worden dat zij besluiten nemen die bevorderlijk zijn voor het voortbestaan van de luchthaven.

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



- 4.8 De inspanningsverplichting kan daarnaast zo uitgelegd worden dat indien de aandeelhouders besluiten de luchthaven niet meer via GAE NV te willen voortzetten, zij wel moeten beoordelen welke alternatieven er zijn om de luchthaven in welke vorm dan ook voor te zetten, bijvoorbeeld door één of meer derden. Sluiting en het anders bestemmen van de luchthavenlocatie is dan niet direct aan de orde.
- 4.9 De inspanningsverplichting gaat ons inzien niet zo ver dat van de aandeelhouders verwacht mag worden dat zij in financiële zin steeds bijspringen om ervoor te zorgen dat de luchthaven hoe dan ook open blijft. Dat past ook niet bij een rol als aandeelhouder. Indien de aandeelhouders daardoor onredelijk hoge financiële vergoedingen moeten verstrekken die maatschappelijk ook niet goed meer zijn te verantwoorden, dan zouden de aandeelhouders kunnen besluiten GAE NV te beëindigen. Artikel 5 roept naar onze mening niet de verplichting voor aandeelhouders in het leven om in financiële zin bij te dragen. Op aandeelhouders rust wettelijk gezien enkel de verplichting om hun aandelen vol te storten, hetgeen naar wij aannemen reeds is gebeurd. Het gaat dan nog om aanvullende financiële verplichtingen, welke de aandeelhouders op vrijwillige wijze moeten aangaan (bijzondere omstandigheden daargelaten). Die aanvullende afspraken zijn in het verleden gemaakt, maar, zo leiden wij uit de ter beschikking gestelde stukken af, in 2013 geëindigd. Een aandeelhoudersbesluit tot herkapitalisatie van de vennootschap maakt dit niet anders, tenzij de aandeelhouders hebben afgesproken dat een dergelijk aandeelhoudersbesluit voor individuele aandeelhouders de verplichting tot kapitalisatie in het leven roept. Ervan uitgaande dat een dergelijke afspraak niet is gemaakt, zal een aandeelhoudersbesluit tot kapitalisatie van GAE NV voor individuele aandeelhouders niet een verplichting tot herkapitalisatie in het leven roepen.
- 4.10 Alles overziend gaat van de inspanningsverplichting de luchthaven in stand te houden dus nog steeds een zekere werking uit. Dat vereist bij alternatief A ("Afbouw") overleg met het Rijk aangezien GAE is aangewezen als een luchthaven van nationale betekenis en het voor GAE geldende luchtvaartbesluit bij algemene maatregel van bestuur is genomen. Voor de alternatieven B en C ("Continueren" respectievelijk "Investeren") betekent dit dat een keuze daarvoor in lijn ligt met de contractuele verplichtingen van de aandeelhouders.

### Contract Pase

#### *3. Wat is de positie van GAE NV op grond van de met Pase gesloten overeenkomst?*

- 4.11 Het gaat hierbij om de financiële gevolgen in verband met een voortijdige beëindiging van de overeenkomst. GAE NV mag de overeenkomst tussentijds beëindigen, dus voor de in de overeenkomst bedoelde overdrachtsdatum, in geval zich een in de overeenkomst genoemde beëindigingsgrond of een tekortkoming aan de zijde van Pase voordoet (zie artikelen 8.1 en 8.2 van de overeenkomst). Deze gevallen doen zich thans niet voor. Wel mag GAE NV de overeenkomst op grond van artikel 8.4 op elk willekeurig moment beëindigen tegen een door haar aangegeven datum, maar moet dan wel een vergoeding betalen als bepaald in bijlage 4 van de overeenkomst. Dat is een vrij ingewikkelde vergoedingsregeling. Ons komt voor dat die vergoeding aanzienlijk zal zijn.

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



- 4.12 Wij gaan er dan ook vanuit dat een beëindiging van de overeenkomst met Pase ingegeven door een besluit de luchthaven niet langer te exploiteren tot aanzienlijke financiële verplichtingen voor GAE NV zal leiden. Dit zijn verplichtingen die GAE NV zonder steun van de aandeelhouders niet zal kunnen voldoen. In dat geval dienen de aandeelhouders bij te storten, indien zij een faillissement van GAE NV willen voorkomen.
- 4.13 Indien aandeelhouders een vennootschap willen ontbinden, waarvan de schulden de baten overtreffen, dan dient de in de statuten aangewezen vereffenaar van het vermogen van de vennootschap verplicht het faillissement aan te vragen, tenzij alle (bekende) schuldeisers instemmen met vereffening buiten faillissement. Er dient dus serieus met een faillissementsscenario rekening te worden gehouden indien de aandeelhouders niet het deel van de schulden van GAE NV voor hun rekening willen nemen dat GAE NV zelf niet uit eigen middelen kan voldoen.
- 4. In hoeverre kunnen GAE NV en de aandeelhouders door Pase aansprakelijk worden gehouden voor schade van Pase wegens de voortijdige beëindiging van de onderhoudsovereenkomst als gevolg van sluiting van GAE NV?*
- 4.14 Wettelijk gezien is een aandeelhouder slechts verplicht zijn aandelen vol te storten, dat wil zeggen om het nominale bedrag op de aandelen te storten. Daarnaast kan een aandeelhouder zich op vrijwillige wijze verbinden jegens de vennootschap of voor verplichtingen van de vennootschap (bijvoorbeeld als borg of hoofdelijk schuldenaar).
- 4.15 De aandeelhouders zijn geen partij bij de overeenkomst met Pase. Uit die overeenkomst vloeien voor de aandeelhouders dus ook geen (financiële) verplichtingen voort. Vraag is vervolgens wel wat de positie van de aandeelhouders van GAE NV is indien GAE NV haar verplichtingen jegens Pase niet meer nakomt. Kunnen zij dan op grond van een onrechtmatige daad jegens Pase aansprakelijk worden gehouden? Hiervoor zijn verschillende varianten denkbaar.
- 4.16 Van een schending van een zorgplicht jegens Pase zal naar onze inschatting geen sprake zijn, alleen al niet vanwege het feit dat de overeenkomst met Pase niet werd aangegaan op een moment dat GAE NV onvoldoende middelen had om alle crediteuren te voldoen. Voor de aandeelhouders bestond op dat moment dus geen aanleiding om Pase te behoeden voor schade. Bovendien is het maar de vraag of de aandeelhouders de mogelijkheid hebben om zich intensief met het beleid van GAE NV te bemoeien in die zin dat zij het in hun macht hebben schuldeisers te behoeden voor schade. Een dergelijke ingrijpmacht is eerder aan de orde in geval alle aandelen in één hand zijn.
- 4.17 Het zou wel kunnen zijn dat de aandeelhouders tijdens de aanbestedingsprocedure de indruk hebben gewekt dat de luchthaven gedurende de contractperiode open zou blijven en dat Pase onder meer via het onderhoud nog een bepaalde inkomsten zou realiseren. Wij kunnen ons voorstellen dat Pase daarvan bij het aangaan van de overeenkomst is uitgegaan en dat zij haar financiële voorstel daar op heeft gebaseerd. Indien Pase daar gerechtvaardigd op mocht vertrouwen dan is het volgens ons goed voorstelbaar dat indien de aandeelhouders mochten besluiten om tot sluiting van de luchthaven over te gaan voordat de contractperiode is verstreken, de schade die Pase daardoor lijdt (o.m. de overeengekomen vergoeding in geval van een beëindiging op grond van artikel 4 van de overeenkomst) zullen moeten vergoeden.



## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



### Financiering bij opschaling (scenario C)

5. Hoe kan vanuit het continueringsscenario de financiering van de te plegen investeringen in het vliegveld op staatsteunrechtelijk juiste wijze worden vormgegeven, waarbij in acht wordt genomen de Algemene Groepsvrijstellingsverordening?

### Beoordelingskader overheidsbijdragen in investeringen en exploitatie

- 4.18 Staatssteun kan zich in verband met luchthavens op drie niveaus voordoen: op dat van de luchthaveninfrastructuur of andere voorzieningen zelf, op dat van de exploitant en op dat van de gebruikers. In de beoordeling wordt een onderscheid gemaakt in investeringssteun (steun voor investeringen in materiële en immateriële activa) en exploitatiesteun (kort gezegd: afdekking van exploitatietekorten).
- 4.19 Het is vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie van de EU dat investeringen in luchthaveninfrastructuur op zichzelf reeds steun vormen wanneer de overheid in die infrastructuur investeert (tenzij er een marktconform rendement op die investering gemaakt kan worden, hetgeen in de praktijk doorgaans niet het geval is). Hetzelfde geldt wanneer de overheid investeert in andere voorzieningen dan die worden gerekend tot de luchthaveninfrastructuur.
- 4.20 Van een steunmaatregel is *geen* sprake indien de overheid bijdraagt in de kosten van niet-economische activiteiten van de onderneming. Dergelijke niet-economische activiteiten (in jargon aangeduid als: niet-economische diensten van algemeen belang – NEDAB). Deze kosten kunnen zowel investeringen in NEDAB-voorzieningen betreffen als (jaarlijkse) bijdragen in de NEDAB-kosten.
- 4.21 Wanneer sprake is van een steunmaatregel<sup>3</sup>, moet deze worden aangemeld bij de Europese Commissie voordat zij mag worden uitgevoerd, tenzij er een uitzondering bestaat op de aanmeldverplichting. Een dergelijke uitzondering geldt als de steun voldoet aan de voorwaarden van EU-Verordening 651/2014 (de Algemene Groepsvrijstellingsverordening, hierna: AGVV).
- 4.22 Moet de steun worden aangemeld, dan zal zij primair worden getoetst aan de Richtsnoeren voor steun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (hierna: Richtsnoeren), maar dit is afhankelijk van de aard van de gesteunde activiteiten.

### Investeringen in de passagiersterminal

- 4.23 Naar wij hebben begrepen betreffen de investeringen in de passagiersterminal een upgrade en uitbreiding ervan om met het huidige en ingeschatte toekomstige aantal vlieg- en passagiersbewegingen in de piekuren te voldoen aan het door IATA geadviseerde Level of Service Optimum. In verband hiermee zou een uitbreiding nodig zijn van de voorhal, wachtruimten, paspoortcontrole, airside toiletten, paspoort controle aankomst, reclaim ruimte en BHS ruimte. Tegelijkertijd is met de uitbreiding voorzien in een kwaliteitsverbetering van de passagiersterminal.

<sup>3</sup> Wij laten hier vooralsnog buiten beschouwing de mogelijkheden van de minimis steun, gezien de verwachte hoogte van de investeringen.

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



- 4.24 De eerste vraag die zal moeten worden beantwoord is of de investeringen in de terminal gezien mogen worden als investeringen in luchthaveninfrastructuur. De Richtsoeren definiëren als 'luchthaveninfrastructuur':
- “infrastructuur en uitrusting voor het ter beschikking stellen van luchthavendiensten door de luchthaven aan luchtvaartmaatschappijen en de diverse dienstverrichters, met inbegrip van start- en landingsbanen, terminals, platforms, taxibanen, gecentraliseerde grondafhandelingsinfrastructuur en alle andere voorzieningen die de luchthavendiensten rechtstreeks ondersteunen, doch met uitsluiting van infrastructuur en uitrusting die in hoofdzaak noodzakelijk is voor het uitoefenen van niet-luchtvaartgebonden activiteiten, zoals parkeerruimten en parkeergarages, winkels en restaurants.”*
- 4.25 Op het eerste gezicht kunnen de uitbreidingen van de terminal worden gezien als uitbreidingen van luchthaveninfrastructuur.
- 4.26 De AGVV kent thans nog geen specifieke vrijstelling voor steun aan luchthaveninfrastructuur. Investerings in luchthaveninfrastructuur vallen *niet* onder de categorie lokale infrastructuur, als bedoeld in artikel 56, lid 1, AGVV, aangezien artikel 56, lid 2, AGVV expliciet bepaalt dat de vrijstelling voor investeringen in lokale infrastructuur niet van toepassing is op luchthaveninfrastructuur en haveninfrastructuur.
- 4.27 Hoewel de gemeente Tynaarlo een steunregio betreft, vallen de investeringen niet onder het hoofdstuk van regionale investerings- en exploitatiesteun, aangezien investeringen in luchthaveninfrastructuur daarvan zijn uitgesloten (artikel 13, sub a, in samenhang met artikel 2, lid 45, AGVV). GAE kwalificeert evenmin als klein of middelgrote onderneming (KMO), gezien het feit dat de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen elk meer dan 25% van de aandelen houden.<sup>4</sup> De steun valt derhalve niet te scharen onder de mogelijkheden die de AGVV geeft voor KMO-steun.<sup>5</sup>
- 4.28 Dit betekent *niet* dat steun niet toegestaan is, maar wel dat de steun vooraf gemeld zou moeten worden bij de Europese Commissie.
- 4.29 Momenteel is er echter een wijziging van de AGVV in voorbereiding die ook steun aan luchthaveninfrastructuur van voorafgaande aanmelding vrijstelt. GAE zou onder de voorgestelde vrijstelling vallen. Volgens het voorstel zou de steun 75% van de in aanmerking komende kosten voor luchthavens met een gemiddelde passagiersstroom van maximaal 1 miljoen passagiers mogen bedragen. Wanneer wij uitgaan van een lening tegen een lage rente, is het aannemelijk dat onder dit percentage gebleven wordt.
- 4.30 Nu het voorstel nog niet is opgenomen in de AGVV en ook niet bekend is wanneer dat gaat gebeuren is formeel een aanmelding nog steeds noodzakelijk. Mogelijk kunnen we dat wel met een verkorte procedure doen, gezien de ontwerpregeling. Wanneer wij aangeven dat de steun voldoet aan de randvoorwaarden zoals geformuleerd in het voorstel van de Commissie, ligt een versnelde afhandeling voor de hand.
- 4.31 Wanneer we aansluiten bij het genoemde voorstel zou dus 75% van de in aanmerking te nemen kosten van de investeringen in de terminal door de overheden aan steun verstrekt kunnen worden.<sup>6</sup> Die 75% betreft de steunintensiteit. De andere 25% kan onder

<sup>4</sup> Wanneer slechts één van deze overheden meer dan 25% van de aandelen zou houden, zou reeds niet worden voldaan aan de eisen om GAE als KMO te kwalificeren.

<sup>5</sup> De steun valt reeds op het eerste gezicht niet onder andere categorieën van de AGVV. Deze worden derhalve niet besproken.

<sup>6</sup> Waarbij dan weer de bijdragen (voor 100%) in investeringen ten behoeve van NEDAB-voorzieningen buiten beschouwingen gelaten mogen worden, omdat deze geen steunmaatregel vormen.

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



marktconforme voorwaarden worden verstrekt. Vindt financiering plaats door middel van een lening tegen lage (lagere dan marktconforme) rente, dan betreft het steunelement het verschil tussen de marktrente en de gehanteerde rente (rekening houdend met alle omstandigheden die bepalend zijn voor de marktrente<sup>7</sup>). Op het eerste gezicht moet de maximale steunintensiteit van 75% dan toereikend zijn.<sup>8</sup> Een subsidie à fonds perdu tot ten hoogste 75% van de in aanmerking te nemen kosten zou overigens onder het genoemde voorstel ook mogelijk zijn.

### Eventuele investeringen in overige (niet-luchtvaartgebonden) infrastructuur

- 4.32 Zouden er ook nog investeringen gedaan moeten worden in niet-luchtvaartgebonden infrastructuur (ten behoeve van andere commerciële diensten verricht voor luchtvaartmaatschappijen of andere gebruikers van de luchthaven, zoals ondersteunende diensten voor passagiers, expediteurs of andere dienstverrichters, het verhuren van kantoren en winkels, parkeerruimten of parkeergarages en hotels) dan vallen die *niet* onder de hierboven genoemde luchtvaartgebonden-activiteiten.
- 4.33 Investeringen in gebouwen die niet als luchthaveninfrastructuur zijn aan te merken, vallen mogelijk onder de categorie van lokale infrastructuur. Daaronder wordt immers gevat infrastructuur “die op het lokale niveau bijdraagt tot het verbeteren van het ondernemings- en consumentenklimaat en het moderniseren en ontwikkelen van de industriële basis” (artikel 56, lid 1, AGVV). Wel geldt als voorwaarde dat de voorzieningen aan belangstellende partijen op open, transparante en niet-discriminerende basis beschikbaar worden gesteld. De prijs die voor het gebruik of de verkoop van de infrastructuur wordt berekend, dient overeen te stemmen met ‘de marktprijs’ (artikel 56, lid 3, AGVV). Dit betekent dat de ter beschikking stelling van ruimtes in de terminal zal moeten plaatsvinden via een open, transparante en niet-discriminerende en niet zonder meer onderhands kan plaatsvinden.
- 4.34 Voorts geldt in het kader van artikel 56 AGVV als voorwaarde dat iedere concessie of iedere andere vorm van toewijzing aan *een derde* om de infrastructuur te exploiteren, op open, transparante en niet-discriminerende basis plaatsvindt, rekening houdende met de geldende aanbestedingsregels. Te verdedigen is dat GAE geen ‘derde’ is ten opzichte van de steunverlenende overheden, zodat deze laatste voorwaarde niet van toepassing is. Wordt de exploitatie (te zijner tijd) bij een private partij neergelegd, dan dient dan bekeken te worden op welke wijze die private partij moet worden geselecteerd.
- 4.35 Wanneer aan de eisen van artikel 56 AGVV wordt voldaan, kan aldus steun worden verleend voor niet-luchtvaartgebonden infrastructuur.

### Investeringen in huisvesting luchthavenbrandweer

- 4.36 Op een luchthaven worden activiteiten zoals luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandweer en activiteiten om de burgerluchtvaart te beveiligen “tegen wederrechtelijke daden”, en de investering met betrekking tot de infrastructuur en de uitrusting die nodig is om deze activiteiten te verrichten, doorgaans geacht geen economisch karakter te hebben.<sup>9</sup> Overheidsfinanciering van deze luchtvaartgebonden veiligheidsvoorzieningen kwalificeert daarmee niet als staatssteun. Dat betekent dat niet alleen de investering in

<sup>7</sup> Wij adviseren daar in een later stadium graag nader over.

<sup>8</sup> Wij wijzen er wel op dat wanneer een lening wordt verstrekt, maar alle omstandigheden erop wijzen dat terugbetaling van de lening onwaarschijnlijk is, het gehele leningbedrag als steun zal worden aangemerkt.

<sup>9</sup> Mededeling van de Europese Commissie inzake Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, PbEU2014, C99.

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



de hiervoor benodigde infrastructuur geen staatssteun vormt, maar ook de jaarlijkse vergoeding van de kosten die met het uitoefenen van deze taken gemoeid zijn. Deze kosten kunnen dan ook vergoed worden zonder in strijd met de staatssteunregels te handelen. Hierdoor kunnen de visit costs dus verlaagd worden zonder dat sprake is van staatssteun.

### Exploitatiesteun

- 4.37 Exploitatiesteun (het al dan niet gedeeltelijk afdekken van jaarlijkse tekorten) is in beginsel niet mogelijk.<sup>10</sup> Onder de Richtsnoeren is er echter enige ruimte om tijdelijk (gedurende maximaal 10 jaar, rekenend vanaf 4 april 2014) exploitatiesteun te geven.
- 4.38 Wil de Commissie toestemming geven voor tijdelijke exploitatiesteun, dan moet deze beperkt zijn tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden.
- 4.39 Bovendien moet het ondernemingsplan van de luchthaven de route uitzetten om tegen het eind van de overgangperiode (4 april 2024) te komen tot volledige dekking van de exploitatiekosten. De essentiële parameters van dit ondernemingsplan maken integrerend deel uit van de verenigbaarheidsbeoordeling van de Commissie. Exploitatiesteun dient vooraf bij de Commissie aangemeld te worden.
- 4.40 Wel kunnen de jaarlijkse exploitatielasten enigszins worden teruggebracht door de kosten voor activiteiten die mogen worden gerekend tot de overheidstaken (zie hierboven) niet voor rekening van de luchthaven te laten komen. Een vergoeding van dergelijke kosten vormt geen steunmaatregel en derhalve ook geen exploitatiesteun.

### Route Ontwikkelingsfonds

- 4.41 Met behulp van gelden uit het Route Ontwikkelingsfonds worden incentives gegeven aan carriers om verbindingen met GAE te maken. Met deze middelen worden bijvoorbeeld aanloopverliezen van de carriers gedekt en wordt bijgedragen in de marketingkosten.
- 4.42 De Richtsnoeren maken aanloopsteun voor nieuwe verbindingen beperkt mogelijk. Dergelijke aanloopsteun mag gedurende maximaal drie jaar tot 50% van de luchthavengelden voor een route dekken. De in aanmerking komende kosten zijn de luchthavengelden ten aanzien van de route. Wanneer meer wordt toegekend dan genoemd maximum bedrag vergt dat een zeer goede motivering, omdat de Commissie in beginsel niet afwijkt van de Richtsnoeren.
- 4.43 Wanneer het fonds onder gelijke voorwaarden wordt gevuld door private partijen (die dan kennelijk ook een bepaald rendement op hun deelname in het fonds verwachten, al was het maar indirect door aantrekkende activiteiten, dan valt te betoogen dat deelname in het fonds ook door de overheid onder marktconforme voorwaarden gebeurt en dan niet als steun beschouwd wordt. Daar waar het fonds meer het karakter heeft van promotie van Noord-Nederland als zakelijke en toeristische bestemming kan voorts betoogd worden dat het fonds niet alleen ten goede komt aan GAE en derhalve 'steun' niet volledig aan GAE kan worden toegerekend. Dit is van belang met het genoemde percentage van 50%.

<sup>10</sup> Onder 'exploitatiesteun' wordt dan niet verstaan de vergoeding voor jaarlijkse kosten van veiligheidsvoorzieningen, omdat, zoals hierboven besproken, deze niet als economische activiteiten worden aangemerkt.

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



### Wet Markt & Overheid

- 4.44 De luchthaven wordt thans geëxploiteerd door een vennootschap waarvan de aandelen worden gehouden door overheden. Daarmee kwalificeert de luchthaven als overheidsonderneming in de zin van artikel 25g Mw. Artikel 25j Mw vergt dat overheden overheidsondernemingen niet bevoordelen. Van bevoordeling is (onder andere) sprake indien die overheden voor economische activiteiten niet de integrale kosten in rekening brengen bij de overheidsonderneming. Die verplichting bestaat echter niet als de bevoordeling een steunmaatregel in de zin van artikel 107, lid 1 VWEU vormt.
- 4.45 Hierboven is aangegeven dat een aantal elementen in de (mogelijke) financiering waarschijnlijk steun vormen. Ten aanzien van die elementen waarbij de financiering geen staatssteun vormt (de non-economische activiteiten, zoals, kort gezegd, beveiliging), zijn de verplichtingen van artikel 25j Mw evenmin van toepassing aangezien de overheid niet verplicht is voor non-economische activiteiten de integrale kosten in rekening te brengen (overigens tenzij dergelijke kosten wel aan andere, vergelijkbare partijen in rekening worden gebracht, in welk geval dan overigens ook al snel sprake zal zijn van staatssteun en om die reden de verplichting van art. 25j Mw weer toepassing mist).
- 4.46 De Wet markt en overheid legt geen verplichting op aan overheidsondernemingen. GAE zelf is derhalve *op grond van de Wet Markt & Overheid* niet verplicht de integrale kosten aan de gebruikers (of eventueel een private exploitant) in rekening te brengen. De staatssteunregels vergen echter van GAE dat zij een marktconforme prijs vraagt voor diensten die zij ten behoeve van gebruikers verricht (luchthaventarieven, huur enz.). Doet zij dat niet dan kan sprake zijn van door GAE verleende steun; GAE kan namelijk als door overheden beheerste onderneming zowel *steunontvanger* als *steunverlener* zijn.

### Conclusie staatssteunrechtelijke beoordeling

- 4.47 Gezien de mogelijkheden voor de vergoeding van investeringen in NEDAB-voorzieningen en van de jaarlijkse NEDAB-kosten zonder dat sprake is van staatssteun, gezien de mogelijkheden om steun te verlenen voor investeringen in luchtvaartgebonden infrastructuur en gezien de (zeer) beperkte mogelijkheden voor (langdurige) exploitatiesteun, heeft naar ons oordeel vanuit staatssteunperspectief het beleidsalternatief 'investeren' een goede juridische basis, terwijl die basis voor het beleidsalternatief 'continueren' in elk geval op de langere termijn ontbreekt, wanneer de noodzakelijke steun verder reikt dan de bekostiging van NEDAB-activiteiten.

### Splitsing/herstructurering

#### *6. Wat zijn de personele consequenties van de overgang van de exploitatie naar een aparte BV?*

- 4.48 Wij gaan ervan uit dat de werknemers die ten behoeve van de activiteiten van GAE NV werkzaam zijn, in dienst zijn bij GAE NV en dat er dus geen personen worden gedetacheerd door bijvoorbeeld de aandeelhouders.
- 4.49 Hoofddregel is dat de werknemers de activiteit waarin zij in de hoofdzaak werkzaam zijn volgen. De wet spreekt over de overgang van een economische eenheid, een geheel van georganiseerde middelen (mensen en/of bedrijfsmiddelen) bestemd voor een economische activiteit, die haar identiteit behoudt (zie artikel 7:662 lid 2 sub a en b BW). Er is dan sprake van overgang van onderneming als bedoeld in artikel 7:663 BW ten

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



gevolge waarvan de rechten en verplichtingen die voortvloeien uit arbeidsovereenkomsten die zijn gesloten met de werknemers die ten behoeve van die economische activiteit werkzaam zijn, automatisch over naar de entiteit die de activiteit overneemt. Deze bepaling is van dwingend recht, zodat de overdragende en de overnemende partij niet contractueel een andere regeling overeen kunnen komen.

- 4.50 Als vuistregel wordt wel gehanteerd een activiteit waaraan de betrokken werknemer meer dan 50% van zijn tijd besteedt. Bijzonder punt van aandacht hierbij vormen bijvoorbeeld stafafdelingen. Personen die werkzaam zijn op een bepaalde stafafdeling besteden dan niet alleen tijd aan de activiteit die overgaat, maar ook aan andere activiteiten. Per geval zal dan moeten worden bekeken of een werknemer in hoofdzaak werkzaam is ten behoeve van de over te dragen activiteit.
- 4.51 Wij gaan ervan uit dat in het scenario waarbij de exploitatie van de luchthaven wordt afgesplitst naar een aparte BV het de bedoeling is dat alle bedrijfsmiddelen en alle betrokken werknemers mee over dienen te gaan naar die BV. Alhoewel wij nog niet alle ins and outs van een dergelijke afsplitsing hebben onderzocht, is de kans zeer groot dat een dergelijke afsplitsing kan worden beschouwd als een overgang van onderneming waardoor het de rechten en verplichtingen uit de arbeidsovereenkomsten van de betrokken werknemers automatisch overgaan op de BV die de exploitatie overneemt. Pensioenrechten vormen in dit verband altijd een bijzonder punt van aandacht. Dat vergt altijd een afzonderlijke specifieke beoordeling.

### *7. Op welke wijze zou een dergelijke overgang het beste kunnen worden vormgegeven (splitsing of anders)?*

- 4.52 Een zogenaamde juridische afsplitsing vormt in het algemeen een goede herstructureringsmogelijkheid en lijkt in dit geval voor de hand te liggen om een andere structuur te realiseren. De afsplitsing is de rechtshandeling waarbij het vermogen of een gedeelte daarvan van de splitsende rechtspersoon (de NV) onder algemene titel wordt verkregen door een rechtspersoon die aandelen toekent aan de aandeelhouders van de splitsende rechtspersoon. Het voordeel van een dergelijke afsplitsing is dat de over te dragen vermogensbestanddelen door het passeren van de splitsingsakte automatisch naar de verkrijgende rechtspersoon overgaan zonder dat verder nog aanvullende formaliteiten nodig zijn. Te zijner tijd zal geïventariseerd moeten worden welke activa en passiva behoren tot de exploitatieactiviteit.
- 4.53 Een alternatief voor een splitsing vormt de overdracht van de vermogensbestanddelen onder bijzondere titel (koop). Daarvoor geldt dat ieder vermogensbestanddeel afzonderlijk moet worden overgedragen (zaken, vorderingen, contracten, schulden, etc.). Zo stelt de wet voor de overdracht van een vordering als voorwaarde het ondertekenen van een cessieakte en mededeling van de cessie aan de schuldenaar, en voor de overdracht van een contract een ondertekende akte en de medewerking van de betreffende contractuele wederpartij. Als niet aan alle formaliteiten is voldaan, dan is van overdracht van het betreffende vermogensbestanddeel geen sprake. Al met al een stuk complexer dan een afsplitsing, waarbij voor de overdracht één notariële akte voldoende is.
- 4.54 Aangezien er door de splitsing vermogensverschuivingen plaatsvinden, hetgeen van invloed kan zijn op de positie van derden (crediteuren, contractspartijen), is de splitsing een met waarborgen omklede procedure. Zo moet van de splitsing aankondiging worden

## Bijlage 9 - Memo GAE Nysingh Juridische Aspecten



gedaan in een landelijk verspreid dagblad en hebben crediteuren gedurende een bepaalde periode de mogelijkheid verzet aan te tekenen tegen de voorgenomen splitsing. In de praktijk wordt van die verzetmogelijkheid weinig gebruik gemaakt, vaak al vanwege het feit dat crediteuren ondanks de aankondiging in een landelijk verspreid dagblad niet op de hoogte zijn van de voorgenomen splitsing. In de praktijk verloopt een splitsing dan ook zonder al te veel problemen.

*8. Met welke juridische aandachtspunten dient daarbij rekening te worden gehouden (b.v. Wet markt en overheid)?*

- 4.55 De gevolgen van de Wet markt en overheid zijn hiervoor bij de beantwoording van vraag 5 aan de orde gekomen.

*9. Wat zijn de fiscale gevolgen van een dergelijke overgang?*

- 4.56 De fiscale gevolgen van een afsplitsing zullen te zijner tijd door een fiscalist in kaart moeten worden gebracht. Wat wij wel kunnen opmerken is dat een splitsing over het algemeen fiscaal gefaciliteerd wordt aangezien het bij uitstek een goed herstructureringsmiddel vormt, dit vanwege het feit dat vermogen onder algemene titel overgaat. Dit is ook door de wetgever onderkend.

*10. Hoe zou de BV gestructureerd kunnen worden?*

- 4.57 In eerste instantie kunnen de huidige aandeelhouders van GAE NV eveneens aandeelhouders van de BV worden. Zoals hiervoor is opgemerkt dienen in geval van een splitsing aandelen door de BV te worden uitgereikt aan de aandeelhouders van GAE NV. Op termijn zouden dan derden als aandeelhouder tot de BV kunnen toetreden. Dit zouden partijen kunnen zijn die nu al commerciële activiteiten op de luchthaven ontplooiën.
- 4.58 Een punt van aandacht bij een dergelijk gespreid aandelenbezit is de verdeling van de zeggenschapsrechten en de financiële rechten tussen de aandeelhouders en wie het bestuur over de BV gaat vormen. Uitgangspunt is dat aan aandelen zowel zeggenschapsrechten als financiële rechten verbonden zijn. Onder het BV-recht is het mogelijk om die rechten te scheiden. Zo is het mogelijk om aan bepaalde aandelen alleen zeggenschapsrechten te verbinden of alleen financiële rechten. Ook kunnen aan bepaalde aandelen specifieke zeggenschapsrechten worden verbonden, zoals de benoeming van een bestuurder.
- 4.59 Voor wat betreft de juridische structuur zou ook nog gedacht kunnen worden aan een holdingstructuur. In de holding zou het vastgoed kunnen worden ondergebracht en de exploitatieactiviteiten zouden kunnen uitzakken naar een nieuw op te richten BV waarin de holding deelneemt. De BV hangt in dat geval niet naast de NV maar onder de NV. Die holding zou de huidige NV kunnen zijn, met als gevolg dat de huidige aandeelhouder dan op indirecte wijze in de BV participeren. In die BV zouden dan de hiervoor bedoelde derde partijen kunnen participeren.

## Bijlage 10 - Brief Ondernemersconsultatie GAE - NOM + VNO-NCW



De aandeelhouders van Groningen Airport Eelde  
p/a de provincie Drenthe  
Postbus 122  
9400 AC ASSEN

Groningen, 16 augustus 2016  
Onze ref.: 201608161158-GL/mw  
Betreft: Ondernemersconsultatie Groningen Airport Eelde

**N.V. NOM**  
Investerings- en  
Ontwikkelingsmaatschappij  
voor Noord-Nederland

Correspondentieadres  
Postbus 424  
9700 AK Groningen

Bezoekadres  
Paterswoldseweg 810  
9728 BM Groningen

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van de strategische verkenning die de vijf aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V. uitvoeren naar de toekomstperspectieven voor Groningen Airport Eelde is aan N.V. NOM en VNO-NCW Noord gevraagd om het draagvlak voor de regionale luchthaven onder bedrijven en andere belanghebbende organisaties inzichtelijk te maken.

Tijdens een viertal Ronde-tafel bijeenkomsten is met ondernemers en andere vertegenwoordigers van bedrijven en organisaties gesproken over de betekenis en het belang van de luchthaven voor het bedrijfsleven. Daarnaast hebben ook individuele gesprekken plaatsgevonden om de gevonden beelden te toetsen en hiaten in te vullen. In totaal hebben ruim veertig personen een inbreng geleverd op basis waarvan deze brief is geschreven.

Benadrukt wordt dat de NOM en VNO-NCW Noord niet pretenderen met deze aanpak een geheel compleet beeld neer te zetten. De NOM en VNO-NCW Noord geven op voorhand geen oordeel over de geschetste beelden en ideeën van de deelnemers. Wel geeft het een representatief beeld over de beleving van de luchthaven als asset voor de regio, gezien door de ogen van ondernemers.

### **Een luchthaven is infrastructuur die bijdraagt aan een internationaal imago en daarmee van belang voor bedrijfsleven en kennisinstellingen.**

Alle bedrijven en organisaties die in een internationale setting actief zijn, benadrukken dat een luchthaven de regio een internationaal imago geeft en de regio aansluit op de wereld. Voor bedrijven met een buitenlandse moeder verkleint het de afstand naar het besliscentrum en vergroot het daarmee het belang van de vestiging binnen het concern. Ook als vestigingsfactor voor internationale bedrijven kan een luchthaven met internationale verbindingen het verschil maken. Recent moest de NOM ervaren dat de noordelijke regio, onder meer vanwege het ontbreken van internationale vluchten, van de shortlist voor een groot bedrijf viel.

Tel. 050 - 521 44 44  
Fax 050 - 521 44 00  
E-mail: [info@nom.nl](mailto:info@nom.nl)  
Internet: [www.nom.nl](http://www.nom.nl)  
KvK Groningen nr. 02032331  
Rabobank  
IBAN: NL71RABO0348358369  
BIC: RABONL2U  
BTW nr. NL8045.21.086.B.01



## Bijlage 10 - Brief Ondernemersconsultatie GAE - NOM + VNO-NCW

Voor kennisinstellingen (met name RUG en UMCG) geldt dat zowel het aantal internationale studenten (voor een aantal opleidingen al meer dan 15%), als docenten (nu al circa 10% van het totaal) toeneemt en ook de drempel voor onderzoekcontacten met universiteiten elders op de wereld door de aanwezigheid van de luchthaven verlaagd wordt. Door verbreding van het netwerk van internationale verbindingen wordt die functie versterkt. Daarmee wordt de luchthaven gezien als een belangrijke (economische) infrastructuur, die de regio als geheel belangrijke sociaaleconomische en maatschappelijke baten oplevert. Ook de belangrijke positie van het UMCG op het gebied van orgaantransplantaties hangt samen met de aanwezigheid van de luchthaven.

### De luchthaven als draaischijf voor de regio

De keuze in reismogelijkheden is in de afgelopen decennia gegroeid en ook zijn er meer vervoerders op de verschillende verbindingen bijgekomen. Voor verbindingen vanaf/via GAE geldt in het algemeen dat het totaalpakket op ieder moment voldoende aantrekkelijk moet zijn ten opzichte van alternatieven. Daarbij wordt opgemerkt dat met name bedrijven meer naar het totaal zullen kijken dan naar de ticketprijzen alleen, dus een reële meerprijs voor de vliegpreis zal minder een belemmering zijn.

De verwachting is dat de onlangs (maar na de bijeenkomsten) aangekondigde verbinding naar Kopenhagen een goede (eerste) invulling van ontsluiting naar/via een hub is. De aankondiging is door een groot aantal bedrijven met enthousiasme ontvangen, onder meer met een paginagrote advertentie in het Dagblad van het Noorden. Tijdens de bijeenkomsten zijn meer interessante overstapluchthavens/bestemmingen genoemd, behalve Amsterdam onder meer Frankfurt en München.

Door de NOM is met een luchtvaartmaatschappij gesproken die kleinschalige lijndiensten en PSO-verbindingen (Public Service Obligation ofwel een openbaar vervoerconcessie) exploiteert. Om de mogelijke aansluiting en op bestaande verbindingen te optimaliseren is de suggestie gedaan de openingstijden van de luchthaven te verruimen. Idealiter zou de luchthaven opengesteld moeten zijn van 5.00 tot 24.00 uur.

### Hoe wordt vliegen vanaf GAE aantrekkelijker?

In de bijeenkomsten is ook gesproken over de ontsluiting van de luchthaven. Daar waar reizigers die vanuit de eigen regio (voor het gemak noemen we dat de 'greater Noord-Nederland area') vertrekken, voor hun aansluitende vervoer vooraf en achteraf, vooral gebruik maken van hun eigen auto, zullen gasten van elders hier niet over vervoer beschikken. Voor reizigers is het belangrijk dat verschillende vervoersmodaliteiten op hun luchthaven van aankomst beschikbaar zijn om hun mobiliteit te regelen. Dit is overigens niet anders dan de reizigers (ook die vanuit deze regio) dat elders verwachten. Om van Eelde een succesvolle aankomstluchthaven te maken, moeten dergelijke basisvoorzieningen aanwezig zijn.

Als privaat initiatief is rond de David Bowie-expositie in Groningen een rechtstreekse buslijn tussen GAE en het Groninger Museum/Groningen Hoofdstation opgezet, die tot het eind van de expositie heeft gereden. Na de 'Bowie-bus' is het OV-bureau voornemens vanaf 2017 een rechtstreekse verbinding met station Groningen in de dienstregeling op te nemen.

Als alternatief voor een reguliere bus, zou ook kunnen worden gedacht aan een airportliner die de luchthaven verbindt met de stations van Groningen en Assen en hotels in de regio. Een airportliner hoeft overigens ook alleen maar aanwezig te zijn aansluitend aan aankomende of vertrekkende vluchten (feeders). Zeker in een situatie waarin het aantal lijnbestemmingen overzichtelijk is, kunnen maatwerkoplossingen worden uitgewerkt. Onder het bedrijfsleven is belangstelling gebleken aan zo'n initiatief mee te werken.

In ieder geval is het wenselijk om vliegen via GAE en gebruik maken van de faciliteiten op GAE extra aantrekkelijk te maken. Tijdens de bijeenkomsten werden door de deelnemers verscheidene ideeën aangereikt. De algemene lijn is dat de aan de reiziger geboden service onderscheidend moet zijn. Het gaat daarbij om service aan de reiziger die soms verder gaat dan de vliegreis zelf. Ook partners op en om de luchthaven spelen daar een rol in, waardoor de componenten op elkaar zullen moeten worden afgestemd.

### Onbekend maakt onbemind

Door verschillende ondernemers werd geopperd dat GAE een imago probleem heeft. De indruk bestaat dat veel bedrijven onbekend zijn met de mogelijkheden die de luchthaven kan bieden. Er is een breed gedragen gevoel dat dat zou moeten veranderen. De luchthaven wordt gezien als infrastructuur die langs een aantal invalshoeken bijdraagt aan en deel uitmaakt van de Noord-Nederlandse economie. Om deze reden zou er een gemeenschappelijk gevoel moeten ontstaan dat 'de luchthaven van ons allemaal is'.

Duidelijk is dat oplossingen hiervoor voor een belangrijk deel buiten de invloedssfeer van de luchthaven liggen. Er werd in twee bijeenkomsten zelfs gesproken over een noodzaak het 'noordelijk chauvinisme' te activeren. Ook andere partijen zouden moeten worden verbonden aan het realiseren van oplossingen, waarbij onder meer de NOM, de werkgeversorganisaties en de marketingorganisaties als belangrijke actoren werden genoemd.

### Additionele activiteiten op en rond de luchthaven

In de bijeenkomsten leidde het gesprek steeds tot de conclusie dat op alle luchthavens die er toe doen ook aanpalende bedrijfsactiviteiten zijn, naast het vliegbedrijf. Natuurlijk zijn er al enkele bedrijven actief, maar er is naar het gevoel van de deelnemers meer mogelijk op en rond de luchthaven. Een luchthaven is meer dan een vertrek- en eindpunt voor personenvervoer. GAE is immers ook een bedrijventerrein met een belangrijke asset: ontsluiting door de lucht. Ook in de nu gehouden sessies zijn verschillende mogelijkheden genoemd om de bedrijfsmogelijkheden beter en breder te benutten en daarmee activiteiten aan te jagen die de rentabiliteit van de luchthaven verbeteren. Genoemde activiteiten betreffen: goederenvervoer (vracht en pakketten), opleidingen (verkeersvlieger, vliegtuigonderhoud, proeftuin voor duurzaamheid, exploitatie van vastgoed). Een andere activiteit waarvoor in het buitenland een markt ontstaat, is klein charterverkeer. Een voorbeeld in het buitenland is Flyvictor.com. Het Noord-Nederlandse Winged Dutchman Aero Service is een bedrijf dat in Nederland dergelijke diensten aanbiedt. Er zijn voorzichtige plannen om dit soort dienstverlening, tezamen met het onlangs op GAE gevestigde bedrijf JetLounge, verder te ontwikkelen. Daarbij kan ook worden gedacht aan het poolen/time sharing van één of meer vliegtuigen in een groep van gebruikers. Ook werd geopperd om een 'Uber voor vliegen' te maken. Iets dergelijks bestaat overigens al onder de naam Skyüber.

### De luchthaven als aanjager voor de regio als attractie

Binnen de regio moet worden nagedacht over 'Bestemming Noord-Nederland': de regio aantrekkelijk maken voor internationale toeristen, bijvoorbeeld aan de hand van niches zoals het werelderfgoed, maar ook bekende festiviteiten verbinden met de regio. Zo staat Groningen hoog op het lijstje met aantrekkelijke steden. Dus het is geenszins nodig valse bescheidenheid aan de dag te leggen. Het Groninger Museum is wereldwijd erkend en herkend; het Drents Museum had de afgelopen jaren ook aansprekende exposities.

Het beeld leeft dat de noordelijke marketingorganisaties zich met betrekking tot inkomend toerisme, voornamelijk op Nederland en de direct omliggende landen richten (in het bijzonder Duitsland).

Er gebeurt weinig om het Noord-Nederlandse toeristische aanbod in andere landen te profileren. Daar lijkt een kip en ei situatie te zijn ontstaan: omdat er weinig toeristen uit andere landen komen, is daarvoor weinig aandacht. Omdat er weinig aandacht is voor het buitenland, worden daar vandaan weinig toeristen aangetrokken. De overtuiging is dat de noordelijke marketingorganisaties meer de handen ineen moeten slaan rond inkomend toerisme, en een nadrukkelijker rol moeten pakken.

De toeristische sector blijkt maar matig ingericht op toeristen uit andere landen. Er zijn natuurlijk positieve uitzonderingen, maar in het algemeen lijkt dat voor verbetering vatbaar. Vanuit het buitenland zijn er sterke geluiden dat de regio Noord-Nederland als bestemming slecht vindbaar is op internet en dat de informatie voor buitenlanders beperkt is. De deelnemers denken dat de regio daarmee (economische) kansen laat liggen, kansen die ook aan de luchthaven kunnen bijdragen en waarbij de luchthaven een belangrijke rol kan spelen.

Inkomend toerisme, onder meer vanuit China wordt als kansrijk gezien. Het NBTC heeft het over een tsunami van Chinezen die Amsterdam bezoeken en zoekt kansen om andere gebieden in Nederland onder de aandacht te brengen. Een aansluiting op een hub met verbindingen met China zou kansen kunnen bieden om Nederland/Amsterdam vanuit het noorden te bezoeken. China is een te groot land om als geheel te benaderen, dus concentratie op één of enkele regio's verdient de voorkeur. Enkele partijen uit Noord-Nederland hebben contacten met het Nederlandse Consulaat in Chongqing:

- De ondernemers van het initiatief 'Quest for China' die in 2015 die regio hebben bezocht;
- Rabobank Meppel-Staphorst-Steenwijkerland die samen met de gemeente Meppel en Hogeschool Windesheim in Zwolle een plan aan het uitwerken is gericht op Chinezen die Giethoorn bezoeken.

Een andere invulling van de 'Bestemming Noord-Nederland' zijn grotere internationale congressen. Om deze te kunnen hosten geldt een ongeschreven regel dat er een luchthaven binnen een reisafstand van maximaal een uur moet zijn. Zonder luchthaven is de regio voor congressen onaantrekkelijk. Deze observaties worden gedeeld door de kennisinstellingen, die door de jaren heen vele malen hebben aangegeven dat de afstand tot Schiphol belemmerend is bij de organisatie van grotere wetenschappelijke congressen.

Ook lijken er goede kansen om de luchthaven als toegangspoort voor grotere events te positioneren. waarbij kan worden gedacht aan onder meer de Dutch TT, Eurosonic/Noorderslag, Leeuwarden Culturele hoofdstad 2018 en exposities in het Groninger Museum en het Drents Museum.

### Conclusies en volgende stappen

Met de NOM en VNO-NCW Noord zijn bedrijven en kennisinstellingen van mening dat GAE als regionale luchthaven met een internationaal bestemmingsnetwerk belangrijk is voor de economische ontwikkeling van de regio. Het verdwijnen van de luchthaven en/of haar rol in de internationale bereikbaarheid remt de ontwikkelingspotentie en zal de regio op achterstand zetten. Deze positieve houding vanuit de regio is een extra stimulans om bestaande zaken te versterken en nieuwe activiteiten aan te jagen. De wens is er en ideeën zijn er ook.

Het merendeel van de geopperde suggesties is in de afgelopen jaren al eens opgeborreld en veelal in schoonheid gestrand: soms vanwege belemmeringen in het bestemmingsplan, soms omdat niemand zich probleem eigenaar voelde, of moest concluderen dat er een veel grotere groep van actoren ook zou moeten meebewegen. Men zag zichzelf daartoe niet in staat om de doorbraak te forceren of had daar domweg de tijd en middelen niet voor.

## Bijlage 10 - Brief Ondernemersconsultatie GAE - NOM + VNO-NCW

5

201608161158-GL/mw

Ondernemers met goede ideeën nemen tot nu toe nog een afwachtende houding aan omdat de randvoorwaarden en de toekomst van Groningen Airport Eelde voortdurend ter discussie worden gesteld. Toch ontbreekt het niet aan de wil om mee te helpen en (deel)verantwoordelijkheid te dragen. Er leeft bij veel partijen een houding van 'hak knopen door en kom in actie!' Aan de publieke kant ligt de verantwoordelijkheid om binnen vast te stellen kaders de toekomst voor de luchthaven vast te leggen. Dat gaat verder dan alleen financiële aspecten, maar betreft ook zaken als openingstijden, bestemmingen van bedrijventerreinen, een adequate infrastructurele ontsluiting en voorzieningen.

Veel deelnemers hebben aangegeven dat business development van een luchthaven verder gaat dan het ontwikkelen van vliegverbindingen. Hiervoor is tot nu toe naar mening van de aanwezigen te weinig aandacht geweest.

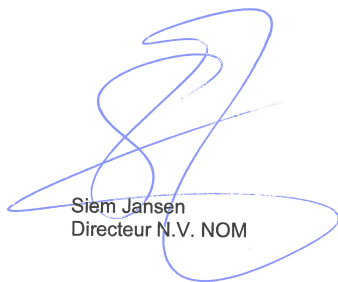
De NOM en VNO-NCW Noord pleiten voor een samenwerkingsmodel waarbinnen business development in een breder kader wordt uitgewerkt. Belangrijk is dat hierbij alle stakeholders, zowel publiek als privaat worden betrokken en dat voor de uitwerking een nader te bepalen partij verantwoordelijk wordt gemaakt. Met een schuin oog kan worden gekeken naar hoe in het verleden Groningen Seaports een omslag heeft gemaakt.

De NOM en VNO-NCW Noord denken dat het goed is om deze suggesties snel op te pakken en ze tot een goed en werkend geheel te smeden. De NOM is bereid om deze handschoen op te pakken en hieraan invulling te geven. De drie noordelijke provincies hebben onlangs een aanzienlijk belang in de NOM gekregen, wat deze inzet rechtvaardigt. Er zullen in dat geval afspraken moeten worden gemaakt hoe deze in het NOM-werkplan te vervlechten.

Ook VNO-NCW Noord is bereid haar organiserend vermogen in te zetten binnen de hiervoor geschetste kaders.

Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst te zijn geweest en extra aandachtspunten te hebben aangedragen die het belang van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland voor het bedrijfsleven en kennisinstellingen beargumenteren.

Met vriendelijke groet,



Siem Jansen  
Directeur N.V. NOM



Lambert Zwiers  
Directeur VNO-NCW Noord



GRONINGEN  
AIRPORT EELDE

# Jaarverslag 2015



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015





## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Inhoudsopgave

Raad van Commissarissen	3
Directie en Aandeelhouders	5
Bericht van de Raad van Commissarissen	6
Van de directie	8
Jaarrekening 2015	20



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Raad van Commissarissen

#### **Prof. dr. H.G. Sol, voorzitter**

Geboren: 11 augustus 1951

Functie: Hoogleraar Business and ICT en Founding dean

Faculteit Economie en Bedrijfskunde, Rijksuniversiteit Groningen

Nevenfuncties: voorzitter Stichting PAO Informatica, voorzitter Stichting Informatica Congressen, PBLQ hoogleraar, directeur Sol Information Management B.V.

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 26-06-2007 en herbenoemd tot 26-06-2017

#### **Mr. O.P.M. van den Brink**

Geboren: 13 mei 1954

Functie: Vennoot Custommanagement Interim Directeuren

Nevenfuncties: Lid Raad van Advies Hogeschool TIO, Voorzitter Raad van Advies Transparant Sound Technology, bestuurslid Stichting Kostverloren

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 20-09-2010 en herbenoemd tot 20-09-2018

#### **J.H. Mosselman**

Geboren: 30 november 1950

Functie: managing director SolFly BV, Baselex BV, partner NEX Studio BV

Nevenfuncties: lid Geschillencommissie Reizen, rijksgecommitteerde Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer, lid sectorraad Hogeschool InHolland, diverse adviseurschappen

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 18-09-2003 en afgetreden op 18-09-2015



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### **Drs. F.C.A. Jaspers**

Geboren: 21 april 1950

Functie: Adviseur en Toezichthouder (zelfstandig gevestigd)

Nevenfuncties: Voorzitter Sociaal Economische Raad Noord-Nederland (SER-NN), Lid Aufsichtsrat Universitätsklinikum Carl Gustav Carus Dresden/ Technischen Universität Dresden, Voorzitter bestuur Stichting Platform Groningen Architectuur en Stedenbouw (GRAS) te Groningen, Voorzitter Raad van Toezicht Slingeland Ziekenhuis Doetinchem, Adviserend lid bestuur Stichting Maggie Centers Nederland te Groningen

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 15-10-2012 tot 15-10-2016

### **Mw. E. Lindeman QC**

Geboren: 8 februari 1960

Functie: : Raad van Bestuur Medisch Spectrum Twente

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Commissarissen Accolade, Lid Raad van Commissarissen PC Hoofd Groep

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 25-11-2013 tot 25-11-2017

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Directie en Aandeelhouders

#### Directie

Ir. J.M. van de Kreeke

#### Aandeelhouders

Provincie Groningen

Provincie Drenthe

Gemeente Groningen

Gemeente Assen

Gemeente Tynaarlo



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Bericht van de Raad van Commissarissen

#### Samenstelling van de Raad van Commissarissen

Na een zittingsperiode van 12 jaar is per 18 september 2015 de heer J.H. Mosselman teruggetreden als lid van de Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde. De heer Mosselman heeft zijn gehele zittingstermijn vooral veel oog gehad voor de commerciële kanten van de luchthaven. Wij zijn de heer Mosselman veel dank verschuldigd voor zijn inzet en constructieve bijdrage in het belang van de vennootschap. Op 26 juni 2015 verliep de tweede zittingstermijn van prof. dr .H.G. Sol, voorzitter van de Raad van Commissarissen. De aandeelhouders hebben besloten de benoeming van de heer Sol te continueren tot er een nieuwe voorzitter is benoemd, maar uiterlijk tot 26 juni 2017.

#### Werkzaamheden van de Raad in 2015

De Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde heeft in het verslagjaar vijf keer vergaderd in het bijzijn van de directie. Daarin zijn de lopende operationele en financiële ontwikkelingen een steeds terugkerend agenda punt. Eenmaal heeft de Raad het functioneren van de Raad en dat van de individuele leden besproken. De Raad heeft uitgesproken dat, met het oog op zich aandienende vacatures binnen de Raad, met de aandeelhouders in goed overleg getracht zal worden spoedig in de vacatures te voorzien. Naast de reguliere vergaderingen hadden de commissarissen frequent formeel en informeel contact met de directie om zaken te bespreken of om de directie te adviseren over diverse onderwerpen. Ook met de aandeelhouders is in het verslagjaar een aantal keren informeel over actuele zaken van gedachten gewisseld.

Belangrijk onderwerp in de vergaderingen van de Raad met de directie vormt de actuele ontwikkeling van het luchtverkeer en in het bijzonder de ontwikkeling van nieuwe diensten op Groningen Airport Eelde. De Raad steunt de inspanningen van de directie om een verbinding met een hub-luchthaven te realiseren, waarbij financiële garantstellingen noodzakelijk zijn. De Raad heeft ook de voortgang besproken van de plannen voor de ontwikkeling van Lelystad Airport tot low-cost luchthaven. Dit beleid, gesteund door de Nederlandse overheid, legt een grote druk op de tarieven van andere (regionale) luchthavens en kan de ontwikkeling bemoeilijken van nieuwe bestemmingen in het low-cost segment en het vakantiechartersegment op Groningen Airport Eelde. In het proces om tot besluitvorming te komen over het in 2014 uitgesproken voornemen van de Staatssecretaris de kosten van de plaatselijke luchtverkeersleiding af te wentelen op de regionale luchthavens of de regionale overheid, is besloten een marktverkenning uit te voeren met het doel vast te kunnen stellen of het op een andere wijze organiseren van de plaatselijke luchtverkeersleiding tot lagere kosten kan leiden. De uitkomst van deze verkenning wordt met belangstelling afgewacht.

Al voor de zomer hebben de aandeelhouders besloten om een strategische verkenning uit te voeren naar het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven op middellange termijn. De Raad van Commissarissen is verheugd dat de aandeelhouders zich nu op korte termijn zullen uitspreken over het eerder al door de Raad ingenomen en met de aandeelhouders gedeelde standpunt dat zij zorg dienen te blijven dragen voor voldoende liquiditeit en solvabiliteit van de vennootschap in de toekomst.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



Het exploitatietekort over 2016 zal naar verwachting ruim € 1,2 miljoen bedragen. De Raad heeft zich bij de bespreking over de begroting 2016 gebogen over de ontwikkeling van de liquiditeit van de vennootschap en daarbij een ondergrens voor de liquiditeit van de vennootschap vastgesteld ter grootte van € 2,4 miljoen. Hoewel zich de eerste paar jaar geen liquiditeitstekorten zullen voordoen heeft de Raad de risico's voor deze situatie op langere termijn nadrukkelijk onder de aandacht van de aandeelhouders gebracht en hen gewezen op de noodzaak tijdig de nodige maatregelen te treffen om liquiditeitsproblemen te voorkomen.

### **Corporate Governance**

De Raad van Commissarissen en directie hebben uitgesproken de beginselen van de Nederlandse Corporate Governance Code te onderschrijven, aangepast aan de structuur en aard van de vennootschap. In afwijking van de Code vormt de Raad de auditcommissie. De Raad van Commissarissen kent een remuneratiecommissie, welke de werkgeversrol vervult ten opzichte van de directeur. De vennootschap kent geen klokkenluidersregeling, maar wel een regeling vertrouwenspersoon. De Raad van Commissarissen heeft in 2014 een Reglement Raad van Commissarissen Groningen Airport Eelde N.V. vastgesteld.

### **Pré-advies bij de jaarrekening**

Het door de directie opgestelde jaarverslag met de jaarrekening, voorzien van een accountantsverslag en controleverklaring, is op 31 maart 2016 uitvoerig door de Raad van Commissarissen met de directie en de externe accountant besproken. De jaarrekening is gecontroleerd en goedgekeurd door De Jong en Laan accountants.

De Raad van Commissarissen heeft met genoegen vastgesteld dat het aantal passagiers dat van de luchthaven gebruik heeft gemaakt met ruim 10% is toegenomen tot ruim 220.000. Nog niet eerder is dit aantal gehaald. Tegenvallend was de verdere daling van het lesverkeer. Het bedrijfsresultaat van de vennootschap is over 2015 uitgekomen op een tekort van € 975.560. Het tekort komt ten laste van de algemene reserve. De Raad legt de jaarrekening ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 31 mei 2016. Tevens stelt de Raad voor om decharge te verlenen aan de directie voor het gevoerde beleid en aan de leden van de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

Tenslotte spreekt de Raad van Commissarissen aan de directeur en medewerkers haar dank uit voor hun inzet en betrokkenheid en de vele werkzaamheden die in het verslagjaar zijn verricht.

Namens de Raad van Commissarissen,

Prof. dr. Henk. G. Sol

Voorzitter

28 april 2016

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Van de Directie



Groningen Airport Eelde NV heeft als kernactiviteit de uitoefening van het luchtvaartbedrijf, meer in het bijzonder de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van het aangewezen luchtvaartterrein. De luchthaven is onderdeel van de Noordelijke infrastructuur en van belang voor de internationale bereikbaarheid van dit landsdeel. De luchthaven heeft als doelstelling de regio luchtverbindingen te bieden met andere regio's zowel in Europa als intercontinentaal. Om dit doel te verwezenlijken, wordt hard gewerkt aan het tot stand brengen van lijndiensten met Europese luchthavens waarvan er tenminste een als hub-luchthaven fungeert. Door een frequente verbinding met een hub worden doorverbindingen met een groot aantal Europese en intercontinentale luchthavens mogelijk. Dit is niet alleen van betekenis voor de Noordelijke zakelijke of leisure reiziger, maar minstens zo belangrijk is dat buitenlandse relaties of vakantiegangers dit landsdeel door de lucht kunnen bereiken.

*De verbinding met Londen Southend Airport welke in juni 2014 is gestart heeft inmiddels een aandeel buitenlandse passagiers van bijna 40%. Deze lijndienstverbinding maakte het mogelijk dat Noordelijk partners uit de toeristenbranche en de luchtvaartmaatschappij Flybe rond de Bowie-tentoonstelling in het Groninger Museum arrangementen hebben ontwikkeld voor bezoekers uit Engeland.*

Naast de geregelde passagiersvluchten zijn er diverse andere gebruikers van de luchthaveninfrastructuur. Van betekenis is ook de General Aviation, dat onder meer het lesverkeer, zakelijke (taxi)vluchten en incidentele charters omvat. Niet in de laatste plaats faciliteert Groningen Airport Eelde ook zogenaamde vluchten van maatschappelijk belang. Belangrijk daarbinnen zijn de transplantatievluchten en de vluchten van de traumahelikopter van het UMCG.

Het beheer en de exploitatie van de luchthaven brengen uiteenlopende investeringen met zich mee. Het realiseren van nieuwe verbindingen vraagt om risicokapitaal. Het borgen van de veilige vluchtafhandeling noopt tot investeringen in securityapparatuur en safety-equipment. Een groeiend aantal passagiers vraagt om verbeteringen in de terminal. En last but not least heeft de brandweerorganisatie dringend een nieuw onderkomen nodig.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



Voorstellen van de directie om te kunnen overgaan tot de investering in een nieuw brandweergebouw waren aanleiding voor de aandeelhouders van de vennootschap om - voordat ingestemd wordt met deze investering - zich nader te beraden over de financiering van de toekomstige activiteiten van de luchthaven. Daarvoor hebben aandeelhouders besloten eerst een strategische verkenning naar het toekomstperspectief van de luchthaven te laten uitvoeren, die 'heldere en objectieve beslisinformatie' moet opleveren. Het betreft een integrale verkenning van kansen en bedreigingen voor de ontwikkeling van de luchthaven en mogelijkheden voor optimalisatie van het bedrijfsmodel. Daarbij worden ook betrokken de ontwikkeling van Lelystad Airport en de ontwikkelingen op het gebied van het rijksbeleid ten aanzien van de bekostiging van de luchtverkeersleiding. Aandeelhouders verwachten medio 2016 besluiten te nemen over de toekomst en de toekomstige financiering van de luchthaven.

### **Business development**

Het tot stand brengen van nieuwe verbindingen met andere luchthavens vormt de kern van de strategie van Groningen Airport Eelde. Voorwaarde voor de start van een nieuwe verbinding is in de eerste plaats dat de uitvoerende luchtvaartmaatschappij overtuigd kan worden van de kansen in de markt. Maar ook het kunnen bieden van financiële ondersteuning is een noodzakelijke voorwaarde om met succes partijen voor nieuwe verbindingen aan de luchthaven te kunnen binden. Een ontwikkeling die voor vrijwel alle regionale luchthavens geldt. Het verlenen van aanloop kortingen op de havengelden en risicoparticipatie, dikwijls via een route ontwikkelingsfonds, zijn daarvoor in heel Europa gebruikelijke instrumenten. Een andere tendens is dat de luchthavens steeds meer een belangrijke rol krijgen in de marketing van nieuwe verbindingen. Groningen Airport Eelde was in 2015 met meerdere luchtvaartmaatschappijen in gesprek over een hub-verbinding. Het heeft nog geen concreet resultaat opgeleverd, maar deze gesprekken zijn begin 2016 geïntensiveerd.

Het aantal passagiers (inclusief transit-passagiers) nam ten opzichte van 2014 toe met ruim 16%. Dit is voor een deel gerealiseerd door de start eind 2014 van de vluchten op Lanzarote en de in 2015 gestarte nieuwe bestemming Bodrum van Corendon. De aangekondigde nieuwe bestemming Egypte is echter niet van start gegaan als gevolg van de grote politieke onrust in die regio.

In 2014 zijn de verbindingen met Gdansk en Londen gestart. Deze hebben in 2015 een stabiel beeld laten zien. De dienst op Londen is uitgebreid van 6 naar 8 keer per week om beter te kunnen inspelen op vragen uit de markt.

Opvallende vluchten in het segment incidentele charters vormde het vervoer van Noorse gedetineerden die in Veenhuizen hun straf gaan uitzitten. Ook in 2016 zullen dergelijke vluchten met enige regelmaat gebruik maken van Groningen Airport Eelde.

Ir. J.M. van de Kreeke  
Directeur  
28 april 2016

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Een nieuw passagiersrecord.

Door deze ontwikkelingen nam het totaal aantal passagiers in 2015 toe met ruim 10% ten opzichte van 2014 en bereikte een record in de geschiedenis van de luchthaven: ruim 220.000 passagiersbewegingen konden worden genoteerd.



### Een verdere afname van het aantal vliegbewegingen.

Het aantal vliegbewegingen nam opnieuw af, in 2015 met bijna 40% ten opzichte van 2014, voornamelijk als gevolg van het feit dat het aantal lesvluchten meer dan gehalveerd is.

De ontwikkeling van de passagiersaantallen en vliegbewegingen worden hieronder voor de jaren 2012 tot en met 2015 voor de belangrijkste segmenten weergegeven.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Ontwikkeling in vliegverkeer

	2012	2013	2014	2015
<b>Passagiersbewegingen</b>				
<b>Totaal</b>	208.669	201.721	199.646	220.652
<b>Charter</b>	144.082	138.598	134.724	157.065
<b>Lijn</b>	60.812	59.918	60.760	55.904
<b>Overig</b>	3.775	3.205	4.162	7.683
<b>Vliegbewegingen</b>				
<b>Totaal</b>	46.418	43.836	38.951	23.466
<b>Charter</b>	1.089	1.021	1.025	1.232
<b>Lijn</b>	798	478	704	860
<b>Les</b>	32.557	31.808	26.922	11.669
<b>Overig</b>	11.974	10.529	10.300	9.705

### Milieuaspecten

De communicatie over de milieuaspecten die samenhangen met het uitoefenen van de luchthavenactiviteiten en de maatregelen naar aanleiding van de baanverlenging vindt onder andere plaats met vertegenwoordigers van milieuorganisaties en de gemeente Tynaarlo.

De luchthaven bereept met IVN Eelde-Paterswolde en de gemeente Tynaarlo een rapportage op basis van het met de gemeente Tynaarlo afgesproken monitoringsplan voor het beheer van de flora- en fauna maatregelen in het kader van de baanverlenging.

*In de monitoring over 2015 is vastgesteld dat in alle aangelegde poelen (stepstones) amfibieën en waterinsecten voorkomen. Enkele verbeteringen zijn aangebracht in de doorgangen onder de Burgemeester Legroweg en in de vleermuiskelder. Op meerdere percelen is bloemrijke mengselingezaaid.*

De luchthaven neemt deel aan het structurele overleg van het Meldingenloket vliegverkeer GAE van de Stichting Ondersteuning Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (SOCROLE). Omwonenden die hinder ondervinden van vliegverkeer kunnen daar hun melding doorgeven. Ook de provincies Groningen en Drenthe participeren in dit overleg. De meldingen worden conform het daarvoor vastgestelde reglement afgehandeld.

Bij de aanleg van de baanverlenging zijn een aantal innovatieve duurzamere ontwerpen voor de verharding en verlichting toegepast. Na intensieve monitoring kan worden vastgesteld dat de effecten positief zijn en dat zeker wat betreft de verlichting Groningen Airport Eelde een voorbeeldproject is voor andere luchthavens.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Operationele bedrijfsvoering

De operationele afdelingen van de luchthaven, de havendienst, brandweer, afhandeling en facilities staan garant voor een veilige en efficiënte vluchtafhandeling. De medewerkers zijn daarvoor goed opgeleid en oefenen geregeld. De diverse audits op het veiligheidsmanagementsysteem en het securityproces van de luchthaven zijn goed doorlopen. De brandweer wordt geregeld onderworpen aan een opkomsttest, waarbij de uitruktijd gemeten tussen een alarmering en de plaats van een (gefingerd) incident niet meer dan 3 minuten mag zijn. Een waarde die de luchthavenbrandweer steeds weet te halen.

Ook in 2015 is de luchthaven weer uitgerukt bij alarmeringen, zij het dat het voorzorgsalarmeringen betrof en het dus niet ging om werkelijke incidenten. In 2015 is om die reden de brandweer 3 keer uitgerukt. Aanzienlijk minder vaak dan in vorige jaren. In 2014 is 12 keer een inzet gedaan. Het sterk afgenomen aantal lesbewegingen is een belangrijke verklaring voor deze afname van het aantal inzetten.

Een bijzondere inzet voor de luchthavenbrandweer was het blussen van een brand in de serverruimte van het havendienstgebouw op 19 mei 2015. Een brand in een airco heeft vrijwel alle systemen die in de ruimte aanwezig waren vernield, waardoor de meeste operationele besturingssystemen zoals voor de baanverlichting, de toegangscontrole, het parkeren en de alarmering niet meer werkten. Ook de ICT middelen, de telefooncentrale en bekabeling bleek onherstelbaar beschadigd. De snelle inzet van de luchthavenbrandweer heeft grotere schade kunnen voorkomen. De waarde van back-up systemen en noodprocedures zijn weer aangetoond, want het operationele proces heeft vrijwel geen beperkingen ondervonden.

Nadat Groningen Airport Eelde in 2014 en 2015 al voorloper was in goede samenwerking met de Luchtverkeersleiding Nederland LVNL bij de introductie van naderingen via zogenaamde glijvluchten en een Europees proefproject op het gebied van GPS-navigatie, is eind 2015 begonnen met een proefproject voor toren verkeersleidingdiensten op afstand (Remote Tower Control).

*De Luchtverkeersleiding Nederland en Groningen Airport Eelde gaan samen met nog enkele partners een proef doen met toren verkeersleiding op afstand (remote tower control). Op de toren in Eelde worden camera's geplaatst waarmee het hele vliegveld kan worden overzien. Op Schiphol zal getest worden of daar de verkeersleidingstaken kunnen worden uitgevoerd op basis van deze beelden.*

De afhandeling werd in de zomer geconfronteerd met grote piekbelasting doordat meerdere vluchten vrijwel gelijktijdig moesten worden afgehandeld. Dit kwam vooral tot uiting in de vertrekhal waar veel passagiers gelijktijdig aanwezig waren en op hun instapmoment moesten wachten. Ter verbetering van die situatie is een tijdelijke uitbouw bij de terminal geplaatst en zijn enkele tijdelijke klimaatverbeteringsmaatregelen getroffen. Dankzij een flexibele inzet van personeel en materieel was de "on time performance" van de handling-afdeling in 2015 weer uitstekend.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Personeel en organisatie

De grote verschillen in het gebruik van de luchthaven in het zomer- en winterseizoen en de verschillen tussen dagen en piekmomenten op de dag vraagt veel flexibiliteit en inzet van het personeel van de luchthaven. Dat wordt nog versterkt door de uiteenlopende taken per afdeling en de dynamiek die het luchthavenbedrijf in zich heeft. Het management van de luchthaven is de medewerkers zeer erkentelijk voor deze inzet en flexibiliteit die steeds weer wordt getoond. Voor de piekmomenten wordt ook vaak een beroep gedaan op oproepkrachten vooral bij de handling-afdeling, maar ook bij de brandweer. De securitytaken worden onder verantwoordelijkheid van de luchthaven uitgevoerd door medewerkers van Securitas.



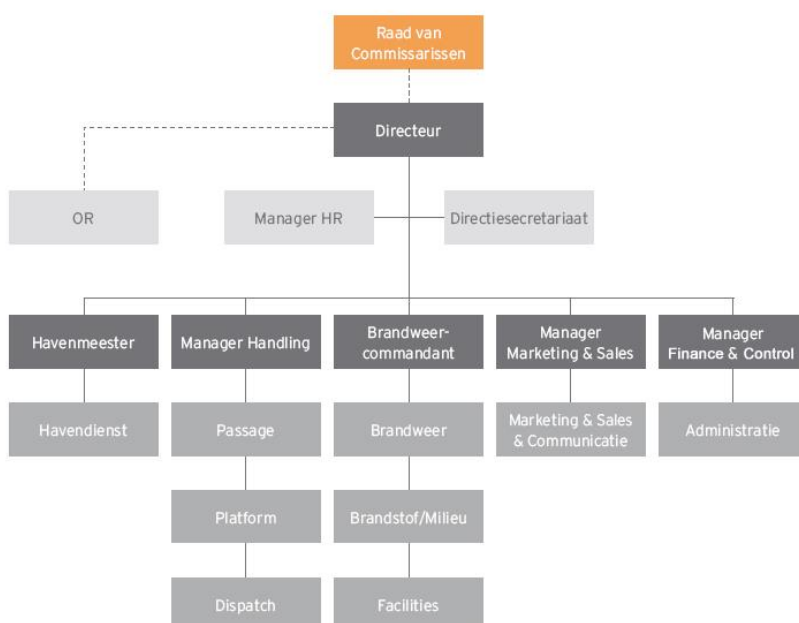
## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Ondernemingsraad

In 2015 heeft de OR 4 keer een formeel overleg gehad met de directie, waarvan één keer met een afvaardiging van de Raad van Commissarissen. In het overleg met de directie werd onder andere gesproken over de voorbereidingen op een nieuwe CAO, leeftijdsfase bewust personeelsbeleid en de financiële situatie van de luchthaven.

### Organogram



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



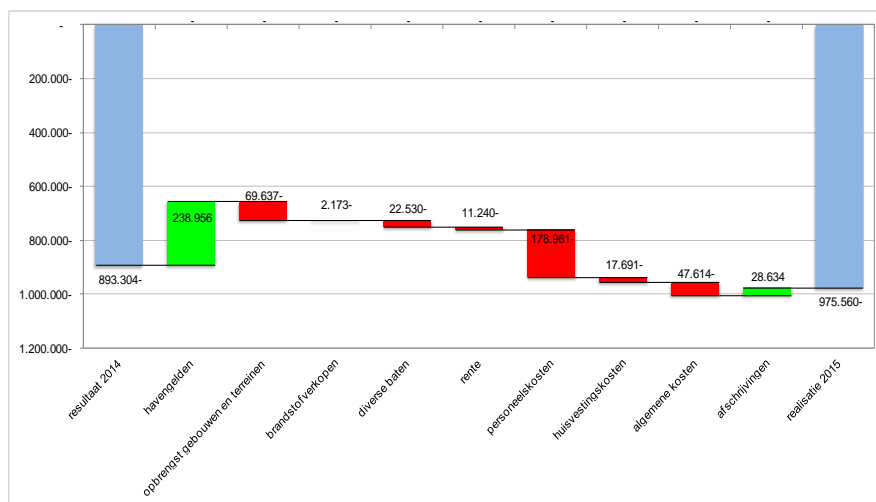
### Financieel

#### Exploitatie

Het aantal passagiers nam in 2015 met ruim 10% toe. Dat heeft geleid tot hogere opbrengsten uit passagiersgedreven baten zoals passagiersbelasting en securityheffing, maar ook de parkeeropbrengsten en opbrengst uit brandstofverkoop van passagiersvliegtuigen namen daardoor toe. De opbrengsten uit overig vliegverkeer bleven echter achter bij vorige jaren. De opbrengsten uit lesverkeer daalden opnieuw en ook de daarmee verbonden opbrengst uit brandstofverkoop aan dit segment. Ook de opbrengst uit landingsgelden van militair verkeer dat Groningen Airport aan deed, is sterk gedaald. De opbrengsten uit verhuur en pacht bleven achter ten opzichte van 2014. In totaliteit bedroegen de netto baten 2014 afgerond € 5.098.000, deze liepen op tot € 5.243.000 in 2015.

De personeelskosten vormen veruit de grootste kostenpost van de luchthaven. Voor een groot deel zijn deze kosten vast en daarnaast zijn ze afhankelijk van het verkeersaanbod en de spreiding over de dag dat het verkeer van de luchthaven gebruik maakt. De personeelskosten namen toe van afgerond € 4.030.000 in 2014 tot € 4.209.000 in 2015. Hierdoor en door een toename van de algemene kosten stegen in 2015 de bedrijfslasten van € 5.991.000 in 2014 tot € 6.219.000.

Het exploitatietekort over 2015 bedraagt € 975.560. Het exploitatietekort over 2014 was € 893.304. Het tekort komt ten laste van de algemene reserve. In onderstaande grafiek worden voor de kosten- en opbrengstencategorieën de verschillen tussen de resultaten van 2014 en 2015 getoond.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### *Investerings*

In totaal is in 2014 voor een bedrag van € 733.274 geïnvesteerd in materiële vaste activa. Een niet voorziene investering betrof de aanschaf van een Explosive Trace Device (ETD), apparatuur voor het detecteren van sporen van explosieven, als gevolg van nieuwe maatregelen die door de nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid zijn afgekondigd. Hiermee is een bedrag gemoeid van circa € 40.000; in 2016 zal een vergelijkbare investering moeten volgen.

Voor de operationele afdelingen zijn in het verslagjaar onder meer een vliegtuigtrap, een stroefheidsmeter voor de landingsbaan, een auto en brandweermaterieel aangekocht. Daarnaast is geïnvesteerd in vernieuwing en uitbreiding van het betaald parkeersysteem en in een nieuw luchthaven informatiesysteem. De brand in de serverruimte op 19 mei heeft een aanzienlijke schade veroorzaakt. Niet alleen in diverse ICT en besturingssystemen, maar ook luchtbehandeling en plafonds moesten worden vervangen. De kosten zijn volledig door de verzekeraar vergoed. Ten aanzien van een aantal ICT-onderdelen is ervoor gekozen deze niet te vervangen, maar "in the cloud" te gaan werken.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### *Risico's*

In 2013 heeft de directie van de luchthaven in het strategisch plan "*Werelden verbinden*" de doelstellingen voor de eerste jaren aan de aandeelhouders gepresenteerd. Groei door meer passagiersvluchten vormt de kern van de strategie. Van grote betekenis is daarbij het realiseren van een verbinding met een hub-luchthaven. Dit vraagt om een financieel commitment van de luchthaven en/of regio in de vorm van een risicoafdekking. Indien de route wordt gerealiseerd maar niet tot het verwachte resultaat leidt, impliceert dat een financieel risico voor Groningen Airport Eelde.

De vluchtelingencrisis en de politieke situatie in Turkije zijn voor veel mensen aanleiding om hun vakantiebestemming niet in deze regio te kiezen. Het aantal vluchten voor deze bestemmingen staat daarmee onder druk. Griekenland en Turkije zijn voor Groningen Airport Eelde belangrijke bestemmingen. Het niet uitvoeren van vluchten zal direct gevolgen hebben voor de omzet van de luchthaven.

De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad tot low-cost luchthaven door Schiphol komt dichterbij. In het businessplan van Lelystad Airport staat te lezen dat de ontwikkeling vooral door het hanteren van lage luchthaventarieven gestimuleerd zal worden. Onvermijdelijk heeft dat gevolgen voor de toch al onder druk staande tarieven op de regionale luchthavens, met alle risico's voor het verdienmodel van deze luchthavens.

In "*Werelden verbinden*" is vastgesteld dat de luchthaven zeker de eerste jaren niet uit eigen middelen de financiering kan dragen voor investeringen in de terminal en de herinrichting van het voorterrein, evenmin voor de nieuwbouw van de brandweerkazerne. De directie hecht veel belang aan de verplaatsing van de brandweerkazerne; indien toch niet tot nieuwbouw wordt overgegaan, zal er wel in de huidige onderkomens geïnvesteerd moeten worden om die aan te passen aan de huidige regelgeving op het gebied van Arbo en Milieu.

Er is nog geen duidelijkheid over het voornemen van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu om te komen tot een herziening van de bekostiging van de toren-verkeersleiding op regionale luchthavens. In de huidige systematiek, het "One Group of Airports" systeem (OGA) worden de totale kosten van verkeersleiding op alle Nederlandse luchthavens gezamenlijk bekostigd uit heffingen die worden betaald door het luchtverkeer dat gebruik maakt van het Nederlandse luchtruim. Op de regionale luchthavens zijn de opbrengsten uit die gemiddelde heffingen onvoldoende om de toe te rekenen kosten van lokale verkeersleiding te dekken. De staatssecretaris van I&M heeft in 2014 gezegd het onwenselijk te vinden dat de gebruikers van Schiphol op deze manier "meebetalen" aan de kosten van luchtverkeersdienstverlening op bijvoorbeeld Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Het is voor de regionale luchthavens onmogelijk deze kosten te verhalen op hun gebruikers, waardoor deze dreigen te worden afgewenteld op de regionale overheid/belastingbetalers. Eind 2015 is gestart met een marktverkenning, die antwoord moet geven op de vraag of de kosten kunnen worden gereduceerd, onder meer door eventueel andere marktpartijen voor deze dienstverlening in te schakelen. In het voorjaar van 2016 worden daarvan de uitkomsten verwacht, waarna besluitvorming in de Tweede Kamer kan worden vervolgd.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### *Blik op de toekomst*

Er wordt veel waarde gehecht aan het tot stand brengen van een verbinding met een hub-luchthaven. Kopenhagen is daarvoor het meest in beeld. In het strategisch plan “*Werelden verbinden*” is een dergelijke lijndienst in 2016 voorzien. Gesprekken daarover met enkele luchtvaartmaatschappijen zijn volop gaande; uitdaging daarbij is het vinden van voldoende afdekking van aanloopverliezen en risico's.

De ontwikkeling van het vakantiechartersegment is onzeker. De politieke ontwikkelingen leiden tot andere keuzes van de consument en onzeker is of het aanbod op Groningen Airport Eelde daarop voldoende snel wordt aangepast. Daarbij komt dat de traditionele charterluchtvaartmaatschappijen zich heroriënteren op hun rol in dit segment.

De plannen voor het plaatsen van zonnepanelen op het luchtvaartterrein nemen steeds concretere vorm aan. Groenleven Zonneparken Nederland heeft bij de gemeente Tynaarlo een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor 77.000 panelen die op 20 ha kunnen worden geplaatst en daarmee in de behoefte kunnen voorzien van 5500 huishoudens.

Het Mobiel Medisch Team (de traumaheli) van het UMCG vestigt zich in de eerste helft van 2016 op Groningen Airport Eelde. De helikopter zal ook 's nachts ingezet kunnen worden. Deze uitbreiding van helikopterbewegingen buiten de reguliere openstelling worden nadrukkelijk betrokken bij de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit, waarvoor in de loop van 2016 de procedures worden gestart. Een van de onderdelen daarbij is het opstellen van een Milieu effect rapportage. De nachtelijke inzet van de traumaheli vormt daarbij een belangrijke aspect.

De aandeelhouders van de vennootschap hebben voor 2016 ingestemd met investeringen in materiële vaste activa van totaal € 387.000. Deze worden uit eigen middelen gefinancierd.

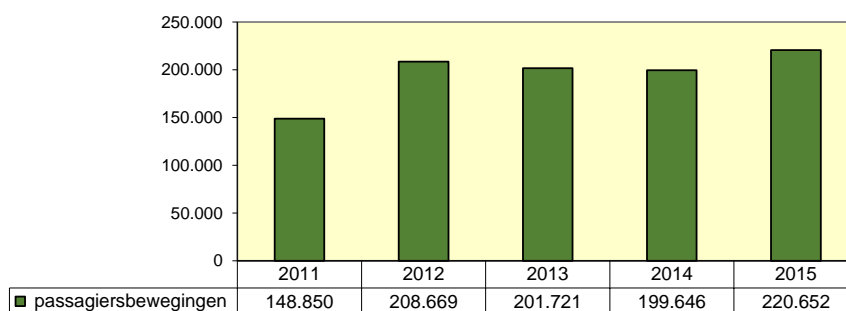
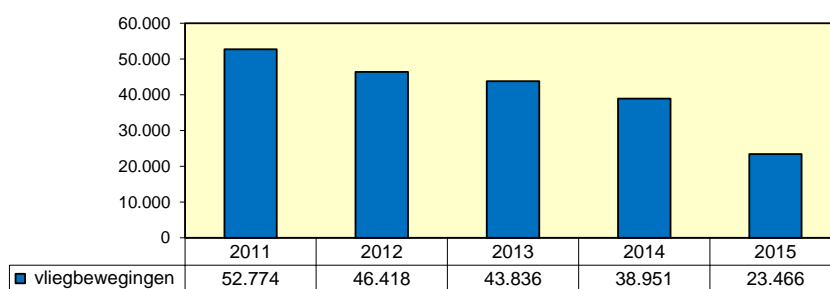


18

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Meerjarenoverzicht Groningen Airport Eelde



Bedragen x 1.000 euro	2011	2012	2013	2014	2015
havengelden	2.787	3.785	3.644	3.607	3.846
overige baten	<u>1.357</u>	<u>1.456</u>	<u>1.447</u>	<u>1.491</u>	<u>1.397</u>
netto baten	4.144	5.241	5.091	5.098	5.243
personeelskosten	2.975	3.705	3.832	4.030	4.209
overige lasten	<u>1.756</u>	<u>1.957</u>	<u>1.751</u>	<u>1.961</u>	<u>2.010</u>
lasten	4.731	5.662	5.583	5.991	6.219
<b>resultaat</b>	<b>-587</b>	<b>-421</b>	<b>-492</b>	<b>-893</b>	<b>-976</b>



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### JAARREKENING 2015

Bestaande uit:

- Balans
- Winst- en verliesrekening
- Kasstroomoverzicht
- Toelichtingen

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### BALANS NA RESULTAATBESTEMMING 2015

Bedragen in euro's

Stand per 31 december	2015	2014
<b>Vaste activa</b>		
ref.		
<b>1. Materiële vaste activa</b>		
Bedrijfsgebouwen en –terreinen	5.601.561	5.761.389
Installaties	563.508	439.832
Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.861.776	1.939.345
In uitvoering en vooruitbetaald	<u>197.098</u>	<u>182.307</u>
	8.223.943	8.322.873
<b>2. Financiële vaste activa</b>		
Vooruit betaalde kosten	280.798	191.296
DBFM-overeenkomst	<u>280.798</u>	<u>91.089</u>
	<b>8.504.741</b>	<b>8.514.169</b>
<b>Vlottende activa</b>		
<b>3. Overige voorraden</b>	113.050	109.640
<b>4. Vorderingen</b>	878.183	685.382
<b>5. Liquide middelen</b>	<u>7.140.962</u>	<u>8.588.032</u>
	<b>8.132.195</b>	<b>9.383.054</b>
	<b><u>16.636.936</u></b>	<b><u>17.897.223</u></b>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



Stand per 31 december		2015	2014
<b>Eigen vermogen</b>			
ref.			
6.	Opgevraagd en gestort kapitaal	4.140.000	4.140.000
7.	Agio	7.147.035	7.147.035
8.	Overige reserves	<u>1.898.552</u>	<u>2.874.112</u>
		<b>13.185.587</b>	<b>14.161.147</b>
<b>Langlopende schulden</b>			
9.	Overlopende passiva (ontvangen investeringsbijdragen)	68.331	68.331
10.	DBFM-overeenkomst	<u>2.165.674</u>	<u>2.449.926</u>
		<b>2.234.005</b>	<b>2.518.257</b>
<b>Kortlopende schulden</b>			
	DBFM-overeenkomst	361.231	357.875
	Crediteuren	215.489	195.868
11.	Overige schulden	<u>640.624</u>	<u>664.076</u>
		<b>1.217.344</b>	<b>1.217.819</b>
		<u><b>16.636.936</b></u>	<u><b>17.897.223</b></u>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### WINST- & VERLIESREKENING OVER 2015

Bedragen in euro's

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
<b>Omzet</b>		
ref.		
12. Havengelden	3.845.972	3.607.015
13. Opbrengst gebouwen en terreinen	573.144	642.781
14. Brandstof verkopen	181.746	183.919
15. Overige bedrijfsopbrengsten	<u>641.983</u>	<u>664.514</u>
Som der bedrijfsopbrengsten	<b>5.242.845</b>	<b>5.098.229</b>
<b>Bedrijfslasten</b>		
16. Personeelskosten	4.208.719	4.029.758
17. Afschrijvingskosten	608.241	636.875
18. Overige bedrijfskosten	<u>1.557.963</u>	<u>1.492.658</u>
Som der bedrijfslasten	<u><b>6.374.923</b></u>	<u><b>6.159.291</b></u>
<b>Bedrijfsresultaat</b>	<b>-1.132.078</b>	<b>-1.061.062</b>
Rente	<u>156.518</u>	<u>167.758</u>
<b>Resultaat</b>	<u><u><b>-975.560</b></u></u>	<u><u><b>-893.304</b></u></u>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### KASSTROOMOVERZICHT 2015

Bedragen x 1.000 euro

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>		
ref.		
Bedrijfsresultaat	-1.132	-1.061
Aanpassingen voor:		
17. Afschrijvingen	<u>608</u>	<u>637</u>
	608	637
Veranderingen in het werkkapitaal:		
3. Voorraden	-3	-1
4. Vorderingen	-62	-101
Kortlopende schulden	<u>-285</u>	<u>-141</u>
	<u>-350</u>	<u>-243</u>
<b><u>Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten</u></b>	<b><u>-874</u></b>	<b><u>-667</u></b>
<b><u>Ontvangen rente</u></b>	<b><u>22</u></b>	<b><u>42</u></b>
<b><u>Kasstroom uit operationele activiteiten</u></b>	<b><u>-852</u></b>	<b><u>-625</u></b>
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		
Investerings/desinvesterings in materiële vaste activa	<u>-607</u>	<u>-598</u>
<b><u>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</u></b>	<b><u>-607</u></b>	<b><u>-598</u></b>
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>		
Ontvangen rente	<u>12</u>	<u>13</u>
<b><u>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</u></b>	<b><u>12</u></b>	<b><u>13</u></b>
5. <b><u>Afname geldmiddelen</u></b>	<b><u>-1.447</u></b>	<b><u>-1.210</u></b>
Het verloop van de geldmiddelen is als volgt:		
Stand per 1 januari	8.588	9.798
Mutatie boekjaar	<u>-1.447</u>	<u>-1.210</u>
<b>Stand per 31 december</b>	<b>7.141</b>	<b>8.588</b>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### TOELICHTING ALGEMEEN

#### Activiteiten

Groningen Airport Eelde N.V. heeft tot doel de uitoefening van het luchtvaartbedrijf, waaronder met name begrepen zijn de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van het als zodanig aangewezen luchtvaartterrein.

#### Vestigingsadres

Groningen Airport Eelde N.V. is gevestigd op de Machlaan 14a te Eelde en heeft als statutaire vestigingsplaats Groningen.

#### Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de directie van Groningen Airport Eelde zich over verschillende zaken een oordeel vormt, en dat de directie schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in artikel 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de desbetreffende jaarrekeningposten.

#### Verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van Groningen Airport Eelde N.V. en nauwe verwanten zijn verbonden partijen.

Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

#### Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van interest zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten, behoudens de ontvangen interest uit hoofde van de vooruit ontvangen subsidie voor de baanverlenging, welke zijn opgenomen als kasstroom uit financieringsactiviteiten.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Algemene grondslagen

#### Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving, die uitgegeven zijn door de Raad voor de Jaarverslaggeving. Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs onder aftrek van cumulatieve afschrijvingen. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs. In de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn referenties opgenomen. Met deze referenties wordt verwezen naar de toelichting.

#### Vergelijking met voorgaand jaar

De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar.

#### Leasing

##### Operationele leasing

Bij Groningen Airport Eelde N.V. kunnen er leasecontracten bestaan waarbij een groot deel van de voor- en nadelen die aan de eigendom verbonden zijn, niet bij Groningen Airport Eelde N.V. ligt. Deze leasecontracten worden verantwoord als operationele leasing. Verplichtingen uit hoofde van operationele leasing worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de winst- en verliesrekening over de looptijd van het contract.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Grondslagen voor waardering van activa en passiva

#### Materiële vaste activa

Bedrijfsgebouwen en -terreinen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte toekomstige gebruiksduur. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Er wordt rekening gehouden met de bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht. Voor de vaststelling of voor een materieel vast actief sprake is van een bijzondere waardevermindering wordt verwezen naar de passage "Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa" op de volgende pagina.

Overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen. De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschaffingskosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten.

De kosten groot onderhoud worden geactiveerd op basis van de componentenbenadering.

Subsidies op investeringen worden, op het moment dat de subsidie definitief is toegekend, in mindering gebracht op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben. Indien grond gekocht is met opstellen, met de intentie de opstellen te slopen of teniet te laten gaan en vervolgens op de grond nieuwbouw te realiseren, dan maken de eventuele boekwaarde van de opstellen en de gemaakte sloopkosten deel uit van de verkrijgingsprijs van de grond.

#### Financiële vaste activa

##### Deelnemingen

Deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend worden gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode (netto vermogenswaarde). Wanneer 20% of meer van de stemrechten uitgebracht kan worden, wordt ervan uitgegaan dat er invloed van betekenis is.

De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor deze jaarrekening; voor deelnemingen waarvan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn voor aanpassing aan deze grondslagen, wordt uitgegaan van de waarderinggrondslagen van de desbetreffende deelneming.

Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Indien en voor zover Groningen Airport Eelde N.V. in deze situatie geheel of gedeeltelijk instaat voor de schulden van de deelneming, dan wel het stellige voornemen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt hiervoor een voorziening getroffen. De eerste waardering van gekochte deelnemingen is gebaseerd op de reële waarde van de identificeerbare activa en passiva op het moment van acquisitie. Voor de vervolgwaardering worden de grondslagen toegepast die gelden voor deze jaarrekening, uitgaande van de waarden bij eerste waardering.

##### Vooruitbetaalde kosten

Voor het uitvoeren van (groot) onderhoud wordt periodiek aan de gecontracteerde aannemerscombinatie een overeengekomen bedrag betaald. Deze kosten worden als vooruitbetaalde kosten verantwoord tot het moment van uitvoering.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



Op moment van uitvoering van werkzaamheden worden deze kosten in geval van groot onderhoud geactiveerd of in geval van klein onderhoud in de exploitatie verantwoord.

### **Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa**

Groningen Airport Eelde N.V. beoordeelt op iedere balansdatum of er aanwijzingen zijn dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief vastgesteld. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Indien wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden verantwoord is, niet meer bestaat of is afgenomen, dan wordt de toegenomen boekwaarde van de desbetreffende activa niet hoger gesteld dan de boekwaarde die bepaald zou zijn indien geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verantwoord.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### **Flottende activa**

#### **Overige voorraden**

##### **Overige voorraden voor gebruik en verkoop**

De overige voorraden grond- en hulpstoffen worden gewaardeerd op verkrijgingsprijzen onder toepassing van de FIFO-methode ("first in, first out") of lagere opbrengstwaarde. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. Bij de bepaling van de opbrengstwaarde wordt rekening gehouden met de incourantheid van de voorraden.

##### **Vorderingen**

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Handelsvorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

#### **Liquide middelen**

Liquide middelen bestaan uit kas, banktegoeden en deposito's met een looptijd korter dan twaalf maanden. Rekening-courantschulden bij banken zijn opgenomen onder schulden aan kredietinstellingen onder kortlopende schulden. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

#### **Eigen vermogen**

Indien Groningen Airport Eelde N.V. eigen aandelen inkoopt, wordt de verkrijgingsprijs van de ingekochte aandelen in mindering gebracht op de overige reserves, of op andere reserves mits de statuten dit toestaan, totdat deze aandelen worden ingetrokken of worden verkocht. Indien ingekochte aandelen worden verkocht, komt de opbrengst uit verkoop ten gunste van de overige reserves of andere reserves in het eigen vermogen. De opbrengst komt ten gunste van de reserve waarop eerder de inkoop van deze aandelen in mindering is gebracht (RJ 240.215). Kosten die direct samenhangen met de inkoop, verkoop en/of uitgifte van nieuwe aandelen worden rechtstreeks ten laste gebracht van het eigen vermogen.

#### **Schulden**

Schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten. Het verschil tussen de bepaalde boekwaarde en de uiteindelijke aflossingswaarde wordt op basis van de effectieve rente gedurende de geschatte looptijd van de schulden in de winst- en verliesrekening als interestlast verwerkt.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Grondslagen voor bepaling van het resultaat

#### Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en de kosten en andere lasten over het jaar. De opbrengsten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.

#### Opbrengstverantwoording

##### Verkoop van goederen

Opbrengsten uit de verkoop van goederen worden verwerkt zodra alle belangrijke rechten en risico's met betrekking tot de eigendom van de goederen zijn overgedragen aan de koper.

##### Verlenen van diensten

Verantwoording van opbrengsten uit de levering van diensten geschiedt naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten.

##### Overige bedrijfsopbrengsten

Overige bedrijfsopbrengsten bestaan voornamelijk uit de gerealiseerde parkeeropbrengsten van het voorterrein.

#### Personeelsbeloningen

##### Periodiek betaalbare beloningen

Lonen, salarissen en sociale lasten worden op grond van de arbeidsvoorwaarden verwerkt in de winst- en verliesrekening voor zover ze verschuldigd zijn aan werknemers.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### **Pensioenen**

Groningen Airport Eelde heeft alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord. Voor de pensioenregeling in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen welke afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP. Groningen Airport Eelde heeft in geval van een tekort bij dit bedrijfstakpensioenfonds geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen in het geval van een tekort, anders dan hogere toekomstige premies.

### **Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa**

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Over terreinen wordt niet afgeschreven. Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast. Boekwinsten en -verliezen uit de incidentele verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

### **Overheidssubsidies**

Exploitatiesubsidies worden als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt of opbrengsten zijn gederfd, of wanneer een gesubsidieerd exploitatietekort zich heeft voorgedaan. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen.

Subsidies met betrekking tot investeringen in materiële vaste activa worden in mindering gebracht op het desbetreffende actief en als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winst- en verliesrekening.

### **Financiële baten en lasten**

#### **Rentebaten en rentelasten**

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op de ontvangen leningen.

### **Belastingen**

Groningen Airport Eelde NV is niet vennootschapsbelastingplichtig en daarom is geen vennootschapsbelasting in de jaarrekening opgenomen.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### TOELICHTING OP DE BALANS

#### 1. Vaste activa

##### Materiële vaste activa

Bedragen in euro's	Bedrijfs- gebouwen/ terreinen	Installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Activa in uitvoering	Totaal
<b>Stand per 01.01.2015</b>					
Actuele waarde/ aanschaffingswaarde	43.239.903	9.898.325	5.911.174	182.307	59.231.619
Subsidies	<u>-26.866.502</u>	<u>-2.513.226</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>-29.379.728</u>
	16.373.401	7.385.009	5.911.174	182.307	29.851.891
Cum. afschrijvingen	-13.084.106	--7.342.857	-3.971.829	0	-24.398.792
Cum. vrijval subsidies	<u>2.472.094</u>	<u>397.680</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>2.869.774</u>
<b>Boekwaarde</b>	<b><u>5.761.389</u></b>	<b><u>439.832</u></b>	<b><u>1.939.345</u></b>	<b><u>187.307</u></b>	<b><u>8.322.873</u></b>
<b>Mutaties in de boekwaarde</b>					
Investeringen	17.437	83.365	259.905	372.567	733.274
Subsidies	<u>-8.215</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>-8.215</u>
	9.222	83.365	259.905	372.567	725.059
Overboekingen	26.476	156.966	13.250	-357.775	-161.083
Desinvestering activa	0	0	-80.740	0	-80.740
Desinvestering afschrijving	0	0	26.075	0	26.075
Afrondingen			1	-1	
Afschrijvingen	-905.458	-174.579	-296.060	0	-1.376.097
Vrijval subsidies	<u>709.932</u>	<u>57.924</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>767.856</u>
	<b><u>-159.828</u></b>	<b><u>123.676</u></b>	<b><u>-77.569</u></b>	<b><u>14.791</u></b>	<b><u>-98.930</u></b>
<b>Stand per 31.12.2015</b>					
Actuele waarde/ aanschaffingswaarde	43.283.816	10.138.566	6.103.590	197.098	59.723.070
Subsidies	<u>-26.874.717</u>	<u>-2.513.226</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>-29.387.943</u>
	16.409.099	7.625.340	6.103.590	197.098	30.335.127
Cum. afschrijvingen	-13.989.564	-7.517.436	-4.241.814	0	-25.748.814
Cum. vrijval subsidies	<u>3.182.026</u>	<u>455.604</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>3.637.630</u>
<b>Boekwaarde</b>	<b><u>5.601.561</u></b>	<b><u>563.508</u></b>	<b><u>1.861.776</u></b>	<b><u>197.098</u></b>	<b><u>8.223.943</u></b>

De materiële vaste activa worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van de verwachte gebruiksduur. Dit leidt tot onderstaande afschrijvingstermijnen:

Bedrijfsgebouwen en –terreinen	3 - 40 jaar
Installaties	3 - 30 jaar
Andere vaste bedrijfsmiddelen	3 - 25 jaar

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



In 2013 zijn de baanverlenging en de vernieuwing van de afwatering en riolering in gebruik genomen. In het verslagjaar is de subsidie voorwaardelijk vastgesteld door het Ministerie, deze voorwaarde heeft betrekking op het feit dat een deel van de subsidie betrekking heeft op nog te betalen kosten, welke uit hoofde van de DBFM-overeenkomst periode worden betaald aan de aannemerscombinatie. Omdat wij van mening zijn dat er sprake is van voldoende zekerheid dat aan de gestelde voorwaarde van de subsidie wordt voldaan is de volledige subsidie in mindering gebracht op de materiële vaste activa.

### 2. Financiële vaste activa

#### Vooruit betaalde kosten DBFM-overeenkomst

Dit betreft de betaling op grond van de DBFM-overeenkomst voor uit te voeren onderhoud tijdens de contractperiode voor de baanverlenging en de riolering. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden zullen bij de uitvoering de kosten in geval van groot onderhoud worden geactiveerd en in geval van klein onderhoud in de exploitatie worden verantwoord.

Deze post is als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	191.296
Betalingen	125.502
Uitgevoerd onderhoud	<u>-36.000</u>
<b>Stand per 31 december</b>	<b><u>€ 280.798</u></b>

#### Flottende activa

### 3. Overige voorraden

De voorraden betreffen met name oliën, blusstoffen, gladheidsbestrijdingsmiddelen, onderhoudsmaterialen, promotie artikelen en toegangspassen en vormen samen een waarde van € 113.050.

### 4. Vorderingen

Deze post betreft vorderingen met een looptijd korter dan 1 jaar en is als volgt samengesteld:

<b>Per 31 december</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Handelsdebiteuren	402.910	379.338
Belasting	88.836	118.576
Overige vorderingen	91.160	22.794
Rente	<u>295.277</u>	<u>164.674</u>
	<b><u>€ 878.183</u></b>	<b><u>€ 685.382</u></b>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### 5. Liquide middelen

Het betreft de volgende banksaldi:

Per 31 december	2015	2014
- Abn Amro	48.139	5.633
- ING Bank	0	38.161
- Rabobank	7.089.591	8.544.376
- Kas, kruisposten	<u>3.232</u>	<u>-138</u>
	<b><u>€ 7.140.962</u></b>	<b><u>€ 8.588.032</u></b>

Deze saldi betreffen in hoofdzaak spaarsaldi en deposito's waarvan de looptijd ultimo 2015 korter is dan 12 maanden. De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde en staan voor € 5.692.654 ter vrije beschikking aan de onderneming. Voor € 1.448.308 betreft dit vooruit ontvangen subsidies, hetgeen niet ter vrije beschikking aan de onderneming staat.

### Eigen vermogen

#### 6. Opgevraagd en gestort kapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bestaat uit 12.000 aandelen à € 450 nominaal. Hiervan zijn 9200 aandelen geplaatst

Per 31 december	2015
Maatschappelijk kapitaal	5.400.000
In portefeuille	<u>1.260.000</u>
<b>Opgevraagd en gestort kapitaal</b>	<b><u>€ 4.140.000</u></b>

De verdeling van het opgevraagd en gestort kapitaal is als volgt:

Per 31 december	2015	
Provincie Groningen	1.242.000	30%
Provincie Drenthe	1.242.000	30%
Gemeente Groningen	1.076.400	26%
Gemeente Assen	414.000	10%
Gemeente Tynaarlo	<u>165.600</u>	<u>4%</u>
	<b><u>€ 4.140.000</u></b>	<b><u>100%</u></b>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### 7. Agio

Groningen Airport Eelde ontving van de Aandeelhouders tot en met het jaar 2012 een agiostorting.

### 8. Overige reserves

In 2015 kende deze reserve het volgende verloop:

	2015	2014
Stand per 1 januari	2.874.112	3.767.416
Af: Resultaat	<u>-975.560</u>	<u>-893.304</u>
<b>Stand per 31 december</b>	<b><u>€ 1.898.552</u></b>	<b><u>€ 2.874.112</u></b>

### Langlopende schulden

### 9. Overlopende passiva

Dit bedrag van € 68.331 betreft het saldo vooruit ontvangen subsidie project afwatering.

### 10. DBFM-overeenkomst

	2015	2014
Stand per 1 januari	2.807.801	3.093.635
Dotatie	0	0
Indexatie tot en met 2013	0	0
Betalingen	<u>-280.896</u>	<u>-285.834</u>
	2.526.905	2.807.801
Verplichting op korte termijn	<u>-361.231</u>	<u>-357.875</u>
<b>Stand per 31 december</b>	<b><u>€ 2.165.674</u></b>	<b><u>€ 2.449.926</u></b>

Met de aannemerscombinatie PASE is overeengekomen dat gedurende 10 jaar na realisatie van de projecten baanverlenging en riolering een deel van de bouwsom per kwartaal zal worden voldaan.

Voor zover het hier een looptijd heeft van meer dan een jaar zijn deze verplichtingen opgenomen als langlopende verplichting DBFM-overeenkomst, prijspeil 2014. De kwartaalbedragen worden geïndexeerd.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Kortlopende schulden

Ten aanzien van de kortlopende schulden dient vermeld te worden dat alle kortlopende schulden een looptijd korter dan een jaar hebben.

### 11. Overige schulden

Deze post is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2015	2014
Energie kosten	26.914	32.316
Advies-, controlekosten/verzekeringen	18.272	16.644
Onderhoud/contracten	18.732	6.078
Marketing	20.299	0
Inleen personeel beveiliging/overig	29.257	23.937
Salarissen, overige personeelskosten	691	9.155
Vooruit ontvangen posten	6.404	6.765
Vakantietoeslag en verlofrechten	278.527	265.707
Nog af te dragen premies sociale verzekeringen/belasting	215.203	184.094
Vooruit ontvangen bijdrage project GSA	0	89.111
Overige	<u>26.325</u>	<u>30.269</u>
	<b><u>€ 640.624</u></b>	<b><u>€ 664.076</u></b>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

De vennootschap heeft zich ten behoeve van de Staat verbonden met het recht van eerste hypotheek met pandrecht op de percelen grond en infrastructuur die samen het luchtvaartterrein vormen, tot een bedrag van € 18.620.000, tot zekerheid voor de voldoening van al hetgeen de vennootschap verschuldigd mocht blijken te zijn uit hoofde van de op 5 december 2003 gesloten overeenkomst inzake de kosten van de baanverlenging en waarde van het luchtvaartterrein.

In deze overeenkomst is onder meer bepaald dat bij een functiewijziging of vervreemding van luchthaveninfrastructuur en vastgoed een percentage van de marktwaarde verschuldigd is aan de Staat.

Naast de verplichting om de resterende betalingen voor de uitvoering van de werken periodiek af te rekenen is met de aannemer combinatie PASE overeengekomen om periodiek een betaling te doen voor (groot) onderhoud van de uitgevoerde werken gedurende de contractperiode van 10 jaar na oplevering. Hiermee is een bedrag gemoeid van in totaal € 957.325.

Deze betalingen worden jaarlijks geïndexeerd.

Verplichting < 1 jaar	€	154.407
Verplichting 1-5 jaar	€	494.104
Verplichting > 5 jaar	€	<u>308.814</u>
<b>Totaal</b>	<b>€</b>	<b>957.325</b>

### Operationele Leasing

Op balansdatum werden er door vennootschap zeven auto's geleased, met een resterende looptijd van 2,5 tot 60 maanden en een leaseverplichting van in totaal € 223.061.

Lease verplichtingen < 1 jaar	€	69.454
Lease verplichtingen 1-5 jaar	€	153.607

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING

#### 12. Havengelden

Deze post is als volgt samengesteld:

	2015	2014
Landingsgelden	1.147.879	1.180.227
Passagiersvergoeding	1.063.322	975.578
Security charge	747.638	671.168
Handling	750.947	616.422
Overige havengelden	<u>136.186</u>	<u>163.620</u>
	<b><u>€ 3.845.972</u></b>	<b><u>€ 3.607.015</u></b>

#### 13. Opbrengst gebouwen en terreinen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2015	2014
Opbrengst gebouwen	269.370	290.501
Opbrengst terreinen	223.240	262.501
Concessies	<u>80.534</u>	<u>89.779</u>
	<b><u>€ 573.144</u></b>	<b><u>€ 642.781</u></b>

#### 14. Brandstof verkopen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2015	2014
Fee Jet-A1 leveringen	170.951	160.634
Fee Av-gas leveringen	<u>10.795</u>	<u>23.285</u>
	<b><u>€ 181.746</u></b>	<b><u>€ 183.919</u></b>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### 15. Overige bedrijfsopbrengsten

Deze post is als volgt samengesteld:

	2015	2014
Opbrengst uit dienstverlening aan derden	74.430	85.941
Opbrengst voorterrein	513.937	499.125
Doorberekende administratiekosten	5.298	7.975
Opbrengst vrachtdiensten	19.004	22.034
Diverse baten	<u>29.314</u>	<u>49.439</u>
	<b>€ 641.983</b>	<b>€ 664.514</b>

### 16. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten luidt als volgt:

	2015	2014
Salarissen	2.856.994	2.714.482
Pensioen lasten	332.606	369.131
Sociale lasten	<u>434.099</u>	<u>454.708</u>
	3.623.699	3.538.321
Inleen security personeel	491.785	379.927
Overige personeelskosten	<u>93.235</u>	<u>111.510</u>
	<b>€ 4.208.719</b>	<b>€ 4.029.758</b>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



Op 31 december 2015 waren er 58 werknemers in dienst bij de vennootschap, dat waren er 61 per 31 december 2014. Over het boekjaar ging het gemiddeld om de volgende fte's:

	2015	2014
operationele diensten	34,0	34,3
overig personeel	<u>14,5</u>	<u>13,6</u>
	<b><u>48,5</u></b>	<b><u>47,9</u></b>

Er zijn geen werknemers buiten Nederland werkzaam.

### 17. Afschrijvingskosten

In 2015 is een bedrag van € 608.241 aan afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie gekomen. Dit bedrag is als volgt toe te lichten:

	2015	2014
Afschrijving op:		
Gebouwen en terreinen	905.458	938.463
Installaties	174.579	169.341
Overige duurzame bedrijfsmiddelen	<u>296.060</u>	<u>296.927</u>
Totaal	1.376.097	1.404.731
Vrijval subsidies	<u>767.856</u>	<u>767.856</u>
Afschrijving ten laste van het boekjaar	<b>€ 608.241</b>	<b>€ 636.875</b>

### 18. Overige bedrijfskosten

In deze post wordt onderscheid gemaakt in:

	2015	2014
Huisvesting- en terreinkosten:		
- assuranties en belastingen	137.439	137.370
- onderhoud gebouwen/terreinen	257.073	230.679
- overige	<u>99.733</u>	<u>108.505</u>
	494.245	476.554
Algemene kosten:		
- ontwikkeling- en promotiekosten	343.627	372.972
- advieskosten	130.533	96.921
- overige	<u>589.558</u>	<u>546.211</u>
	<u>1.063.718</u>	<u>1.016.104</u>
Totaal	<b>€ 1.557.963</b>	<b>€ 1.492.658</b>

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



Eelde, 28 april 2016

Voor de jaarrekening 2015:

### **Raad van Commissarissen**

prof. dr. H.G. Sol, voorzitter

mr. O.P.M. van den Brink

drs. F.C.A. Jaspers

mw. E. Lindeman QC

dhr. H. Mosselman (afgetreden per 18-09-2015)

### **Directie**

ir. J.M. van de Kreeke

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Overige gegevens

#### Statutaire regeling omtrent bestemming resultaat

##### Winstbestemming

1. De winst is ter beschikking van de algemene vergadering, met dien verstande dat reservering zal plaats hebben, tenzij de algemene vergadering anders besluit.
2. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover het eigen vermogen groter is dan het gestorte kapitaal en opgevraagde deel van het kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
3. Uitkering van winst geschiedt na de vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
4. De vennootschap mag tussentijds slechts uitkeringen doen, indien de gang van zaken dit toestaat en aan het vereiste van lid 2 is voldaan.
5. Aan de vennootschap vindt geen winstuitkering op eigen aandelen plaats.
6. De algemene vergadering kan besluiten dat dividend anders dan in geld wordt uitgekeerd.

Het over 2015 gerealiseerde verlies van € 975.560 wordt onttrokken aan de overige reserves.

#### Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben na balansdatum geen gebeurtenissen plaatsgevonden welke vermeld dienen te worden.

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de algemene vergadering van Groningen Airport Eelde N.V.

#### Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2015 van Groningen Airport Eelde N.V. te Groningen gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2015 en de winst- & verliesrekening over 2015 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

#### Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het directieverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

#### Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door het bestuur van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



### **Oordeel betreffende de jaarrekening**

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van Groningen Airport Eelde N.V. per 31 december 2015 en van het resultaat over 2015 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

### **Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen**

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het directieverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het directieverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Assen, 28 april 2016

De Jong & Laan Accountants B.V.

origineel getekend door R.R. Ogink RA

## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



## Bijlage 11 - GAE NV Jaarstukken 2015



**Tekst**  
Groningen Airport Eelde N.V.

**Fotografie**  
Jos Schuurman en  
Kas van Zonneveld

**Groningen Airport Eelde**  
Machlaan 14a  
9761 TK EELDE

Postadres:  
Postbus 50  
9765 ZH PATERSWOLDE

Telefoon: 050 - 309 7070



## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...



GRONINGEN AIRPORT EELDE

Aan Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV:  
Provincie Groningen, Provincie Drenthe,  
Gemeente Groningen, Gemeente Tynaarlo,  
Gemeente Assen

Datum 27 september 2016  
Ons kenmerk TB/16.AvA.066  
Telefoon 050 – 3097001  
Betreft Ontwikkeling verkeer en vervoer en financieel resultaat

Geachte Aandeelhouder,

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: NLI5RAB00113050763  
BIC: RABONL2U

KvK Drenthe H04049842  
BTW NL 003186635 B 01

Zoals wij u hebben toegezegd informeren wij u middels bijgevoegde notitie over de ontwikkeling van het verkeer en vervoer en het financieel resultaat over de eerste helft van 2016. Op basis van de ontwikkelingen van het eerste halfjaar is ook een prognose opgenomen van het verwachte resultaat en de ontwikkeling van de liquiditeit van de vennootschap over het hele boekjaar 2016. De halfjaarcijfers en de prognose zijn op 14 september 2016 besproken met de Raad van Commissarissen.

Door politieke spanningen in Griekenland en Turkije is het aanbod van vakantiebestemmingen in 2016 afgenomen. Het tekort over het eerste halfjaar is daardoor groter dan gebudgetteerd. Dat werkt ook door in de exploitatie- en liquiditeitsprognose voor het hele boekjaar 2016.

Met ingang van 19 september jl. voert de Estse luchtvaartmaatschappij Nordica twee keer per dag op werkdagen en op zondag een lijndienst uit tussen Groningen Airport Eelde en Kopenhagen. Via Kopenhagen is Groningen Airport Eelde nu verbonden met het netwerk van SAS en de Star Alliance. Met het tot stand komen van deze verbinding is een belangrijke doelstelling uit het strategisch plan *Werelden verbinden* uit 2013 gerealiseerd. Daar was voorzien in 2016 een eerste hub-verbinding tot stand te brengen om daarmee de regio voor zowel uitgaande als inkomende passagiers een betere connectiviteit door de lucht te bieden. In *Werelden verbinden* is ook voorzien dat een dergelijke verbinding de nodige financiële ondersteuning vereist. Met Nordica is een revolving vorm van financiering overeengekomen ter overbrugging van de aanloopverliezen voor een beperkte periode. Vanuit het Route Development Fonds wordt een bijdrage beschikbaar gesteld voor de marketing van deze lijndienst.

**Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...**

## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...



Ultimo 2016 neemt de vrije liquiditeit naar verwachting af tot € 3,4 miljoen. Daarbij is een mogelijke kasstroom uit financiering van de aanloopverliezen van de Kopenhagen verbinding niet meegerekend. In de loop van 2017 zal het niveau van de vrije liquiditeit van de vennootschap dalen tot onder de door directie en Raad van Commissarissen vastgestelde ondergrens van € 2,4 miljoen. Dit betekent overigens niet dat zich in 2017 een acuut liquiditeitstekort zal voordoen. Directie, Raad van Commissarissen en Aandeelhouders zullen zich moeten inspannen om met een goede synchronisatie de besluitvorming over de toekomst van de luchthaven enerzijds, en de begroting 2017 anderzijds op elkaar af te stemmen.

Met vriendelijke groet,  
Groningen Airport Eelde nv



J.M. van de Kreeke  
Directeur

**Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...**



## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...

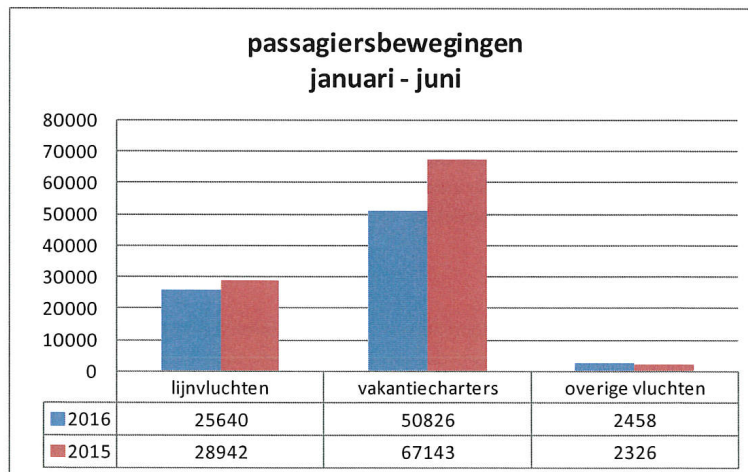


GRONINGEN AIRPORT EELDE

### Halfjaarcijfers 2016

#### Ontwikkelingen verkeer en vervoer eerste halfjaar van 2016

In de eerste 6 maanden van 2016 telde Groningen Airport Eelde 78.924 passagiers. Dezelfde periode 2015 waren dat er 98.411, een afname van ongeveer 20%. De afname is voor wat betreft de lijndiensten het gevolg van het beëindigen van de wintersportvluchten van Transavia naar Innsbruck en Salzburg. Bij de vakantiecharters is het verminderde aanbod van bestemmingen vooral het gevolg van politieke ontwikkelingen. Zo wordt er niet meer gevlogen op Kos en minder op Antalya en is recent de charterserie naar Bodrum beëindigd. Dit leidt tot onderstaand overzicht van de passagiersbewegingen.

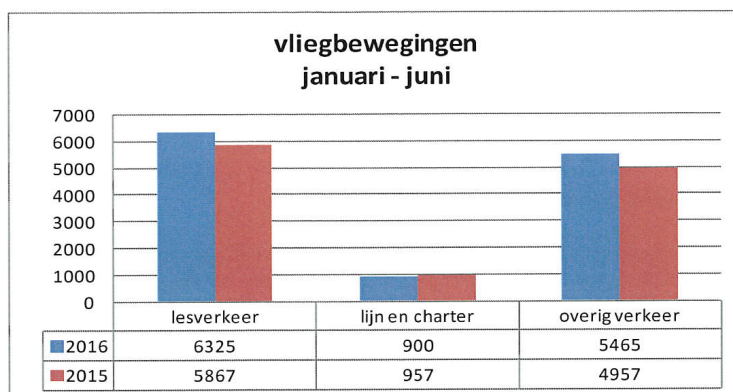


In het eerste kwartaal van 2016 bleef het aantal lesbewegingen nog achter bij dezelfde periode in 2015. Het tweede kwartaal is, door toename van het aantal lesvluchten van de KLM Luchtvaartschool, het aantal bewegingen weer toegenomen. Dit jaar werden er in de eerste 6 maanden 6.325 lesbewegingen geregistreerd, in 2015 waren het 5.867 lesbewegingen. Het totaal aantal bewegingen nam toe van 11.781 in het eerste halfjaar van 2015 tot 12.690 in het eerste halfjaar van 2016.



## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...

Van de overige vluchten vormt het aantal privévluchten het grootste deel. Ook dit segment vertoonde in de eerste 6 maanden een stijging. Dit aantal nam toe van 3.201 in 2015 tot 3.792 in 2016. Inspanningen om het klein verkeer te stimuleren, zoals de organisatie van een Fly In, lijken vruchten af te werpen.



### Ontwikkelingen vastgoed eerste halfjaar van 2016

#### *Herontwikkeling monumentale gebouwen Rijksluchtvaartschool*

In april dit jaar zijn de voormalige panden van de Rijksluchtvaartschool in eigendom overgegaan van de KLM-Luchtvaartschool naar de provincie Drenthe. De provincie heeft de Nationale Maatschappij tot Behoud, Ontwikkeling en Exploitatie van Industrieel erfgoed BOEI in de arm genomen om de renovatie van dit provinciaal monument te begeleiden en de opstallen te herontwikkelen tot kantoor en bedrijfsruimte.

#### *Nieuwe vestigingen*

In april heeft de overdracht van de "Koop-hangar" aan de Ambulancedienst UMCG plaatsgevonden. Het pand wordt verbouwd ten behoeve van de Ambulancedienst en de traumahelikopter van het UMCG. Volgens de planning zal in oktober 2016 de heli permanent worden gestationeerd op de luchthaven.

De hangar met kantoorruimte van de in 2014 failliet verklaarde Stella Aviation Academy is per 1 september 2016 verkocht aan de handelsonderneming Hoofdstad OG BV, welke de hangar gaat gebruiken voor stalling van een eigen vliegtuig en ontvangstruimte. Daarmee komt een eind aan de leegstand van dit pand. Op de luchthaven is sinds juni 2016 een nieuwe vliegschool, EFTC (European Flight Training Center) gevestigd. Tijdelijk wordt ruimte gehuurd onder de verkeerstoren, maar het ligt in de bedoeling dat deze nieuwe opleiding ruimte zal huren bij de nieuwe eigenaar van de Stella-hangar. Na het faillissement van Stella en de beëindiging van de activiteiten van Dutch Flight Academy is er naast de KLM-Luchtvaartschool dus weer een tweede opleidingscentrum op Groningen Airport Eelde gevestigd.

### Exploitatieresultaat eerste halfjaar van 2016

## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...

De winst en verliesrekening over het eerste halfjaar wordt hieronder weergegeven en toegelicht.

	jan - juni 2016	<b>budget</b> jan - juni 2016	jan - juni 2015
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>			
Havengelden	1.476.257	1.704.673	1.694.836
Opbrengst gebouwen/terreinen	265.039	281.650	286.468
Opbrengst brandstof verkopen	69.354	79.800	84.661
Overige bedrijfsopbrengsten	<u>258.150</u>	<u>321.825</u>	<u>280.426</u>
<b>Totale bedrijfsopbrengsten</b>	<b>2.068.800</b>	<b>2.387.948</b>	<b>2.346.391</b>
<b>Bedrijfslasten</b>			
Personeelskosten	2.111.461	2.146.789	2.101.740
Overige bedrijfskosten:	722.424	739.915	737.274
Afschrijvingskosten	<u>310.507</u>	<u>325.745</u>	<u>298.587</u>
<b>Totale bedrijfslasten</b>	<b>3.144.392</b>	<b>3.212.449</b>	<b>3.137.601</b>
Rentebaten	<u>52.888</u>	<u>64.700</u>	<u>76.560</u>
<b>EBITDA</b>	<b>-765.085</b>	<b>-498.756</b>	<b>-492.623</b>
<b>EBT</b>	<b>-1.022.704</b>	<b>-759.801</b>	<b>-714.650</b>

De afname van het aanbod vakantievluchten heeft sterk op het resultaat doorgewerkt. Een geringer vluchtaanbod en dus minder passagiers leidt tot lagere opbrengsten uit havengelden, maar ook de daarmee samenhangende opbrengsten als parkeeropbrengsten, brandstofverkopen en horecaconcessie staan daardoor onder druk. Het tekort is daardoor opgelopen.

Het resultaat (EBT) over de eerste 6 maanden van 2016 bedraagt - € 1.022.704; dat is een ongeveer € 263.000 groter tekort dan het gebudgetteerde tekort van € 759.801 en ongeveer € 308.000 groter dan het gerealiseerde tekort van € 714.650 over het eerste halfjaar van 2015.

### Opbrengsten

De totale opbrengst uit havengelden is in het eerste halfjaar 2016 uitgekomen op € 1.476.257. Dat is ruim € 228.000 lager dan gebudgetteerd en ook ruim € 218.000 lager dan gerealiseerd in het eerste halfjaar van 2015. De daling in het chartersegment werkt hierbij door in alle onderdelen van de havengelden: de landingsgelden, de passagiersheffingen en de vergoeding voor de afhandeling.

De opbrengst uit gebouwen en terreinen bedraagt € 265.039, dat is ongeveer € 16.500 lager dan het budget en ruim € 21.000 lager dan in de vergelijkbare periode van 2015.

De opbrengst uit brandstofverkopen is € 69.353 en blijft daarmee ongeveer € 10.500 achter bij het gebudgetteerde bedrag en ruim € 15.000 bij de gerealiseerde opbrengst in dezelfde periode in 2015.

De opbrengst uit de parkeerterreinen valt onder de overige bedrijfsopbrengsten en was in het eerste halfjaar 2016 € 175.424. Dat is bijna € 88.500 lager dan het gebudgetteerde bedrag en bijna € 37.000 lager dan de opbrengst in het eerste halfjaar van 2015.

### Kosten

## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...

De personeelskosten zijn in de eerste 6 maanden van het jaar ruim € 35.000 lager dan gebudgetteerd en circa € 10.000 hoger dan in 2015. De totale personeelskosten kwamen uit op € 2.111.461. De kosten voor inleen van security-personeel maken hiervan ook deel uit. Deze bedroegen in de eerste helft van dit jaar ruim € 234.000.

De overige bedrijfskosten zijn uitgekomen op € 722.424 en zijn daarmee ongeveer € 17.500 lager dan gebudgetteerd en ongeveer € 15.000 lager dan de gerealiseerde kosten in 2015. De uitgaven voor huisvesting- en terreinkosten zijn lager uitgekomen, terwijl de uitgaven voor algemene kosten wat hoger zijn dan gebudgetteerd. Dit betreft vooral de uitgaven voor ontwikkeling en promotie.

De afschrijvingskosten zijn bijna € 15.000 lager dan gebudgetteerd; ze bedragen over de eerste 6 maanden € 310.507.

### Investeringsen

Aan materiële vaste activa is in de eerste 6 maanden van 2016 voor een bedrag van € 193.389 besteed. De belangrijkste investeringen betreffen de aankoop van een lift voor het aan boord brengen van passagiers met beperkte mobiliteit en een investering in security-apparatuur. Daarnaast is geïnvesteerd in ICT en brandweer- en handlingmaterieel.

### Prognose 2016

In de begroting 2016 is een tekort voorzien van € 1.226.000. Al voor de start van het zomerseizoen is bekend geworden dat de vluchten naar Kos en een aantal vluchten naar Antalya niet worden uitgevoerd als gevolg van internationale politieke ontwikkelingen zoals de vluchtelingencrisis. Nadien is bekend gemaakt dat ook de tweewekelijkse vluchten naar het Turkse Bodrum niet worden gecontinueerd vanwege afnemende vraag als gevolg van de politieke instabiliteit in Turkije. Ook dat leidt onvermijdelijk tot minder passagiers en lagere opbrengsten dan begroot.

Deze tegenvallende ontwikkelingen kunnen niet op korte termijn worden gecompenseerd.

Daarentegen is een positieve ontwikkeling de aankondiging van de hub-verbinding met Kopenhagen. Dit is een belangrijke stap in de ambities van de luchthaven om de connectiviteit van de regio met de rest van de wereld te verbeteren. De vluchten in de ochtend en avond vragen extra personele inzet, terwijl de in de aanloop nog beperkte aantallen passagiers vooralsnog niet tot een beter bedrijfsresultaat leiden.

Om deze verbinding mogelijk te maken heeft de luchthaven met de luchtvaartmaatschappij afspraken gemaakt over de financiering van de aanloopverliezen. De afspraken zijn in een overeenkomst vastgelegd die loopt tot eind oktober 2018. De bijdrage van Groningen Airport Eelde is daarin gemaximeerd. Naar verwachting zullen de passagiersaantallen na de start geleidelijk toenemen en in de loop van 2017 het niveau bereiken dat de verbinding rendabel wordt. Dit impliceert dat de bijdrage van Groningen Airport Eelde in de aanloopverliezen, en daarmee het beslag op liquide middelen, in de periode eind 2016 en begin 2017 het grootst zal zijn. Het revolverende karakter van de overeenkomst houdt in dat de luchthaven, na in de eerste fase te hebben bijgedragen in de aanloopverliezen, bij een positief resultaat een aandeel in de opbrengst ontvangt.

## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...

Deze financiële afspraken met de luchtvaartmaatschappij zijn gebaseerd op een aparte businesscase, waardoor de garantstelling los staat van de normale bedrijfsvoering. In onderstaande tabel met de forecast voor het lopende boekjaar is de garantstelling dan ook buiten beschouwing gelaten. De forecast voor heel 2016 toont een tekort van € 1.697.000. Dat is € 471.000 meer dan het begrote tekort van € 1.226.000.

In het volgend overzicht wordt de forecast voor het boekjaar 2016 weergegeven.

	forecast 2016	begroting 2016	resultaten 2015
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>			
Havengelden	3.235.000	3.726.000	3.845.972
Opbrengst gebouwen/terreinen	570.000	576.000	573.144
opbrengst verkopen	168.000	180.000	181.746
Overige bedrijfsopbrengsten	<u>680.000</u>	<u>665.000</u>	<u>641.983</u>
<b>Totale bedrijfsopbrengsten</b>	<b>4.653.000</b>	<b>5.147.000</b>	<b>5.242.845</b>
<b>Bedrijfslasten</b>			
Personeelskosten	4.344.000	4.366.000	4.208.719
Overige bedrijfskosten:	1.408.000	1.447.000	1.557.936
Afschrijvingskosten	<u>621.000</u>	<u>638.000</u>	<u>608.241</u>
<b>Totale bedrijfslasten</b>	<b>6.373.000</b>	<b>6.451.000</b>	<b>6.374.923</b>
Rentebaten	<u>58.000</u>	<u>78.000</u>	<u>156.518</u>
<b>Totale bedrijfslasten inclusief rente</b>	<b>6.356.000</b>	<b>6.373.000</b>	<b>6.218.405</b>
<b>Saldo</b>	<b>-1.697.000</b>	<b>-1.226.000</b>	<b>-975.560</b>

De belangrijkste afwijkingen van deze prognose ten opzichte van de vastgestelde begroting 2016 worden hierna toegelicht.

### Opbrengsten

De thans gebudgetteerde opbrengst uit havengelden is € 491.000 lager dan die uit de vastgestelde begroting 2016. De begrote, maar niet uitgevoerde vluchten naar Kos, Antalya en Bodrum zijn hier debet aan. Als gevolg van het wegvallen van de zomerbestemmingen zal het verwachte aantal passagiersbewegingen dalen tot ongeveer 175.000.

De havengelden uit de overige segmenten ontwikkelen zich over het algemeen in lijn met de begroting. Alleen het militair verkeer en het lesverkeer van niet op GAE gevestigde vliegscholen blijft wat achter bij de ramingen.

Bij de opbrengst uit gebouwen en terreinen zal de concessievergoeding voor de horeca lager uitkomen dan begroot. Daar staat tegenover dat met ingang van 1 september de Stella hangar een nieuwe eigenaar heeft zodat er weer erfpachtbaten kunnen worden ontvangen.

De daling in de opbrengst uit brandstofverkopen heeft eveneens te maken met een daling in verband met de terugval in vakantievluchten.

De overige bedrijfsopbrengsten bestaan voor een groot deel uit de opbrengsten uit parkeerterreinen. De parkeeropbrengsten zullen, als gevolg van de afname van het aantal passagiers ook lager zijn dan begroot. Daar staan hogere opbrengsten uit werk voor derden tegenover.

## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...

### Kosten

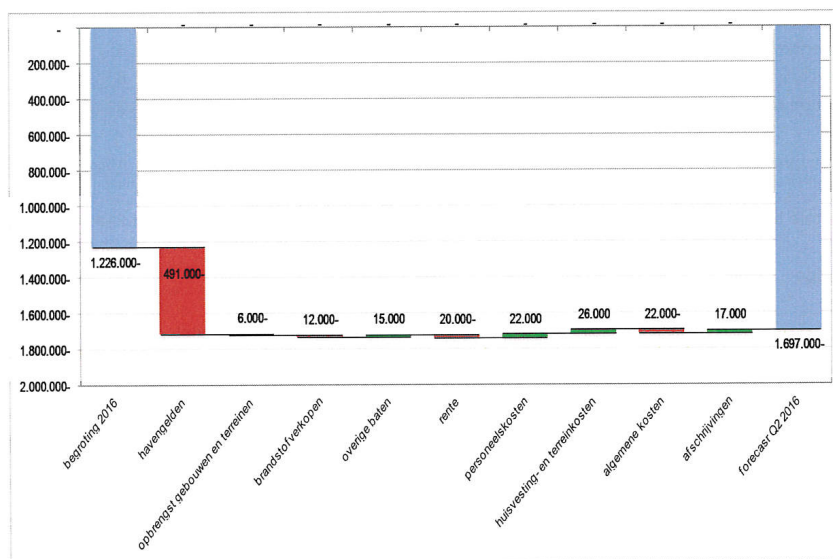
De daling van het aantal vakantievluchten werkt door in een daling van de personeelskosten. Omdat de gestopte vluchten voor een groot deel min of meer samenvallen met vluchten die nog worden uitgevoerd, is de besparing echter beperkt. De dagrandverbinding op Kopenhagen vraagt om extra inzet van security-, brandweer- en afhandelingspersoneel. Per saldo wordt verwacht dat de personeelskosten € 22.000 lager uitkomen dan begroot.

Onder de overige bedrijfskosten zullen, zoals thans voorzien, de kosten voor ontwikkeling en promotie als gevolg van de Kopenhagen-vluchten € 50.000 hoger uitkomen dan begroot. Ook de kosten voor externe adviezen zijn hoger, mede als gevolg van de kosten voor juridisch advies. De overige begrotingsposten die tot deze groep worden gerekend, komen op of onder het begrote budget uit.

De afschrijvingskosten zullen wat lager uitkomen doordat de investering in een (tweedehands) ambulift lager is dan begroot en enkele investeringen zijn uitgesteld.

De begrote rentebaten blijken niet te worden gerealiseerd door de verder gedaalde rente op spaartegoeden.

In de volgende grafiek worden de belangrijkste geprognosticeerde afwijkingen ten opzichte van het begrote resultaat weergegeven.



### Ontwikkeling van de liquiditeit

Uit de gepresenteerde forecast blijkt een verwachte omzetzdaling uit havengelden van bijna € 500.000, voornamelijk als gevolg van het feit dat er minder vakantievluchten worden uitgevoerd dan bij het opstellen van de begroting kon worden voorzien. De omzetzdaling heeft uiteraard consequenties voor de liquiditeitspositie. Bij de begroting 2016 was de volgende liquiditeitsprognose gepresenteerd (x € 1.000), zie linker kolom in onderstaande tabel. Ultimo 2016 was een saldo van € 6,1 miljoen aan liquide middelen begroot.

## Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...

De vrije liquiditeit, waarbij de langlopende verplichting aan de aannemer voor de aanleg van de baanverlenging wordt 'gereserveerd', neemt in dat overzicht af tot € 3.865.000. De rechterkolom toont de prognose voor het boekjaar 2016 op basis van de resultaten van de eerste 6 maanden en rekening houdend met de actuele ontwikkelingen. Daaruit blijkt dat GAE ultimo 2016 nog € 5,6 miljoen in kas zal hebben, nog zonder de kasstroom die het gevolg is van de garantstelling voor de aanloopverliezen van de verbinding met Kopenhagen. De 'vrije liquiditeit' bedraagt dan €3,4 miljoen.

<u>Prognose kasstroomoverzicht 2016</u>	<u>begroting</u>	<u>halfjaarrapportage</u>
<b>stand liquide middelen per 1 januari 2016</b>	<b>7.158</b>	<b>7.158</b>
kasstroom uit operationele activiteiten	-588	-1.076
kasstroom uit investeringsactiviteiten	<u>-471</u>	<u>-425</u>
mutaties boekjaar	-1.059	-1.501
garantiebijdrage lijndienst Kopenhagen	<u>        </u>	<u>pm</u>
<b>stand liquide middelen per 31 december 2016</b>	<b>6.099</b>	<b>5.657</b>
verplichting DBFM overeenkomst	<u>-2.234</u>	<u>-2.234</u>
<b>vrije liquiditeit</b>	<b>3.865</b>	<b>3.423</b>

Voor 2017 zal, bij min of meer ongewijzigde omstandigheden ten opzichte van 2016, de uitgaande kasstroom voor operationele en investeringsactiviteiten € 1,5 tot € 2 miljoen euro bedragen. De 'vrije liquiditeit' van de luchthaven daalt in 2017 daardoor tot onder de door directie en Raad van Commissarissen vastgestelde ondergrens van € 2,4 miljoen.

In *Werelden verbinden* heeft GAE bovendien aangegeven € 1 miljoen uit eigen financiële reserves vrij te maken voor een garantiefonds voor de ontwikkeling van nieuwe lijndiensten. De nieuwe route naar Kopenhagen doet een beroep op dit fonds en daarmee op de liquide middelen van de vennootschap, waardoor de ondergrens van de vrije liquiditeit sneller wordt bereikt.

Deze ondergrens is vastgesteld om tijdig en in overleg met de aandeelhouders afdoende maatregelen te kunnen nemen. Het is duidelijk dat in 2017 zich nog geen acuut liquiditeitstekort zal voordoen, maar dat voorzieningen dienen te worden getroffen om de continuïteit te garanderen.

Bij het opstellen van de begroting voor 2017 zal de liquiditeitsontwikkeling voor 2017 concreet in beeld gebracht worden. De besluitvorming over de toekomstige financiering van de luchthaven zal eind 2016 plaatsvinden. Directie, Raad van Commissarissen en Aandeelhouders zullen zich moeten inspannen om met een goede synchronisatie de besluitvorming over de toekomst van de luchthaven enerzijds, en de begroting 2017 anderzijds op elkaar af te stemmen.

**Bijlage 12 - Brief GAE 27-9 Ontwikkelingen verkeer en financie...**



## Bijlage 13 Leeswijzer

### Bijlage 13: Leeswijzer

#### Strategische Verkenning Toekomst Groningen Airport Eelde

Voor u liggen de onderzoeken die in het kader van de Strategische Verkenning naar het toekomstperspectief van Groningen Airport Eelde (GAE) zijn gemaakt. De onderzoeken hebben geresulteerd in een drietal beleidsopties die voorliggen ter besluitvorming door de aandeelhouders. Het betreft op hoofdlijnen: *afbouwen* naar een recreatieve luchthaven zonder passagiersverkeer, *continueren* van een minimale exploitatiebijdrage of *investeren* in groei van het passagiersvervoer op de luchthaven. In dat laatste geval worden de taken voor veiligheid en beveiliging publiek bekostigd en worden middelen beschikbaar gesteld voor een routefonds en investeringen in de nieuwbouw van de brandweerkazerne en een verbetering en vergroting van de passagiersterminal.

In *bijlage 1* geeft het rapport van Intervistas een overall view waarin een samenvatting wordt gegeven van de rapporten en een beoordeling binnen de actuele beleid- en marktcontext. De notitie op hoofdlijnen geeft de vertaling in de drie beleidsopties en verwijst voor de gedetailleerde uitwerking naar de bijgevoegde rapporten.

*Bijlage 2 t/m 5* zijn de rapporten van Lufthansa. Zij hebben een analyse gemaakt van de markt voor passagiersluchtvaart. In deze marktanalyse hebben ze gekeken naar het primaire marktgebied voor GAE, de positie van bestaande en potentieel nieuwe concurrenten en hebben ze nieuwe kansrijke marktsegmenten geanalyseerd. Deze uitkomsten hebben ze vertaald in vier mogelijke verkeersscenario's waarbij ze concluderen dat het moderate growth scenario de meest realistische verkeersprognose is. *Bijlage 2* is het eindverslag in het Engels en in *bijlage 3* de Engelse versie van de managementrapportage. Wij hebben het eindverslag en de managementrapportage vertaald in het Nederlands. Deze vindt u respectievelijk in *bijlage 4* en *5*.

*Bijlage 6* geeft de analyse van het business model weer van GAE NV, waarbij is gekeken naar de exploitatie, de service en het bestuursmodel. Op basis van de verkeersprognoses die voortkomen uit het Lufthansa rapport zijn in dit onderzoek via een simulatiemodel de kosten en baten doorberekend zodat in de toekomst wordt gekeken hoe de exploitatie van GAE NV zich kan ontwikkelen.

*Bijlage 7* gaat over de maatschappelijke meerwaarde van de luchthaven voor Noord-Nederland en welke potentiële mogelijkheden er op de markt zijn op het gebied van general aviation. Het onderzoek vervolgd met het advies te focussen op een aantal kansrijke thema's die aansluiten bij de sterke punten van het Noorden en de maatschappelijke en economische opgaven.

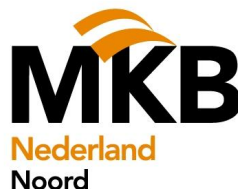
In *bijlage 8* vindt u de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) gebaseerd op de beleidsopties afbouwen, continueren (= het 0-scenario) en investeren. Deze analyse brengt de maatschappelijke gevolgen in beeld in termen van welvaartsverlies en winst.

*Bijlage 9* geeft het juridisch kader weer waarin verschillende vragen zijn beantwoord.

In *bijlage 10* geven de NOM en VNO-NCW met hun brief weer dat een regionale luchthaven (met een internationale hubverbinding) van belang is voor de economische ontwikkeling in de regio.

*Bijlage 11 en 12* zijn het jaarverslag van GAE 2015 en berichtgeving van directie en Raad van Commissarissen als het gaat om de actuele ontwikkeling verkeer en vervoer in relatie tot het financiële resultaat van GAE NV.





Aan de leden van College van B&W en Gemeenteraad van Groningen

Groningen, 24 oktober 2016

**Betreft: Reactie op Strategische Verkenning Toekomst Groningen Airport Eelde**

L.S.,

Via deze weg maken ondernemersorganisaties VNO-NCW Noord en MKB Noord gebruik van de gelegenheid om hun visies kenbaar te maken op de Strategische Verkenning over de Toekomst van Groningen Airport Eelde.

Onze conclusie is dat wij kiezen voor beleidsalternatief 3 **'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden'**. Onze keuze hiervoor onderbouwen wij analoog naar de 'Gouden Cirkel' van Simon Sinek (Waarom? Hoe? Wat?).

**Waarom?**

De ambitie van VNO-NCW Noord en MKB Noord is om binnen Noord-Nederland een bovengemiddelde economische groei te realiseren. Dit vraagt niet alleen een bovengemiddelde inspanning van bedrijven om te innoveren en te investeren, maar ook van de publieke partijen om te zorgen voor de juiste randvoorwaarden en een goed vestigingsklimaat. Het rapport van Berenschot onderbouwt waarom en hoe de regionale luchthaven van economische en maatschappelijke meerwaarde voor de regio Noord-Nederland is. Niet alleen in de theorie, maar juist ook uit de praktijk – uit de mede door ons georganiseerde ondernemersconsultaties – blijkt duidelijk dat ondernemers een verdere groei van de luchthaven nodig vinden en voor mogelijk houden. We verwijzen hierbij naar de brief van VNO-NCW Noord en NOM van 16-8-2016.

Uit de voorliggende rapporten blijkt overduidelijk dat beleidsalternatief 3 het best past in onze ambitie in Noord-Nederland de komende jaren een bovengemiddelde economische groei te realiseren.

**Hoe?**

In de rapporten worden de diverse beleidsalternatieven verder uitgewerkt, hiermee wordt een belangrijk deel van de hoe-vraag reeds beantwoord. Toch willen wij nog even stilstaan bij een aantal fundamentele keuzes.

**VNO-NCW Noord**  
Postbus 132  
9700 AC Groningen  
Telefoon 050 5343844

**MKB-Noord**  
Postbus 983  
9700 AZ Groningen  
Telefoon 050 5275757

## Ingekomen stukken - Nr. 49 brief aan BW en gemeenteraad Groningen inzake ...

Wij herkennen ons in de investeringen in de luchthavenfaciliteiten (ontvangsthal, brandweer etc.) die genoemd worden om in scenario 3 tot een zo hoog mogelijk rendement te komen. Uit de ondernemersconsultaties kwam ook scherp naar voren dat er ook moet worden geïnvesteerd in de ontsluiting van het vliegveld en de marketing.

VNO-NCW Noord en MKB Noord zijn van mening dat de opgaven op en rondom de luchthaven over drie partijen verdeeld moeten worden: een luchthaven ontwikkelmaatschappij (LOM), een luchthaven exploitatie maatschappij (LEM) en een organisatie die zich gaat bezig houden met business development. De in de rapporten voorgestelde scheiding tussen een ontwikkelmaatschappij en een exploitatie maatschappij kunnen wij ondersteunen. Elders in Nederland en Europa zien we dit model ook. Dit maakt de discussie over maatschappelijke kosten (basisinfrastructuur) en commerciële belangen veel transparanter. De LOM geeft de publieke en maatschappelijke taken weer en hoort vanzelfsprekend bij de overheid thuis. Voor een LEM zouden wij ons kunnen voorstellen dat de aandeelhouders dit niet in eigen beheer zouden willen houden, maar proberen dit aan te besteden aan een marktpartij.

Aanvullend op de LOM en de LEM zien wij graag dat een partij zich bezig houdt met business development van de luchthaven gebonden en luchthaven gerelateerde bedrijvigheid. Deze opdracht ligt momenteel niet bij de luchthavendirectie. Analooq aan het advies dat onze organisaties schreven (samen met NOM) naar aanleiding van de ondernemersconsultaties willen wij pleiten voor een aparte focus op business development. Dat vraagt om een samenwerkingsmodel waarbinnen business development in een breder kader wordt uitgewerkt. Belangrijk is dat hierbij alle stakeholders, zowel publiek als privaat, worden betrokken en dat voor de uitwerking een nader te bepalen partij verantwoordelijk wordt gemaakt. Het rapport van Berenschot biedt hiervoor al goede inzichten, welke tot uitvoer kunnen worden gebracht.

Wij benadrukken het belang om de keuze voor een beleidsalternatief te maken voor een periode van minimaal tien jaar. Dit biedt een goede basis voor derden om te investeren in luchthaven gebonden of luchthaven gerelateerde bedrijvigheid. Onzekerheid is funest voor het investeringsklimaat.

Vanzelfsprekend moet er in de governance structuur ruimte komen om binnen de kaders van het beleidsalternatief naar bevind van zaken bij te sturen. Wat ons betreft is het echter een no-go om binnen de periode van tien jaar de strategische doelstelling van het gekozen beleidsalternatief te verlaten.

### **Wat?**

De uitkomst van deze strategische keuze voor Beleidsalternatief 3 is dat Noord-Nederland beter wordt aangesloten aan een steeds internationaler wordende wereld. De luchthaven is dan een integraal onderdeel van een internationaal netwerk. Hierbij ligt de focus minder op alleen uitgaand vliegverkeer, maar zijn er ook kansen gegrepen met betrekking tot het inkomend vliegverkeer.

De rapporten wijzen uit dat dit een positieve invloed op het resultaat van de luchthavenexploitatie zal hebben, waarbij het een illusie is om te veronderstellen dat de publieke kosten zullen kunnen worden betaald uit het positieve resultaat van de exploitatie. De publieke investeringen vinden hun rendement in de economische en maatschappelijke baten zoals uit de diverse rapporten helder blijkt.

## Ingekomen stukken - Nr. 49 brief aan BW en gemeenteraad Groningen inzake ...

### Conclusie

VNO-NCW Noord en MKB Noord kiezen dus voor beleidsalternatief 3 '**Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden**' en roepen u op om ook deze keuze te maken.

Wij zijn daarnaast bereid samen met andere private partners en in nauwe afstemming met publieke partijen onze invloed en organiserend vermogen in te zetten om dit beleidsalternatief tot een succes te maken.

Met vriendelijke groet,



Lambert Zwiers,  
Directeur VNO-NCW MKB-Noord

Cc

- College van B&W en gemeenteraad van Assen
- College van B&W en gemeenteraad van Tynaarlo

## Ingekomen stukken - Nr. 2 Ontwikkelingen airport Groningen-Eelde - dhr. Hinders

**Esther Dallinga**

---

**Van:** Raad  
**Onderwerp:** FW: ontwikkelingen airport Groningen-Eelde

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: herman [mailto:hh.hinders@home.nl]  
Verzonden: woensdag 26 oktober 2016 10:47  
Aan: Raad <Raad@groningen.nl>  
Onderwerp: ontwikkelingen airport Groningen-Eelde

Geachte leden van de gemeenteraad,

Naast alle negatieve reacties over de toekomst van airport Groningen-Eelde, w.o. VOLE, want die helpt het noorden ook niet vooruit, ben ik als geboren groninger en al vanaf de jaren '70 woonachtig in drenthe, bijzonder verheugd over de aandacht inzake de verdere ontwikkeling van het enige vliegveld in het noorden middels noodzakelijke investeringen.

Ik hoop echter dat het hier niet bij blijft.

Laat de landelijke, provinciale en gemeentelijke politiek met het bedrijfsleven de ontwikkeling van het gehele noorden op middellange en lange termijn in ogenschouw nemen. Het een kan niet los gezien worden van het ander.

Randstedelijk gebied loopt vol.

Het is nu de kans om een toekomstvisie te ontwikkelen voor een noordelijk stedelijk gebied Groningen-Leeuwarden-Assen met uitlopen naar Drachten, Veendam en Delfzijl, waarbij het vliegveld een zeer belangrijke factor is.

De infrastructuur mbt openbaar vervoer (bv hoge snelheidslijn en uitbreiding spoorlijnen), bereikbaarheid, verdubbeling van wegen en verdere ontwikkeling van de Eemshaven is van cruciaal belang. Het noorden heeft een fantastische, interessante en belangrijke achterland w.o. Duitsland, Polen, Scandinavische landen en de Baltische Staten.

Als de overheden hiervoor de voorwaarden scheppen, dan zou dit kunnen betekenen dat grotere (innovatieve-) bedrijven zich hier dan vestigen. Hierdoor zijn hogere opgeleiden minder geneigd om naar het westen te vertrekken, wat nu het geval is.

Economisch gezien is het een impuls om heel veel werkgelegenheid te creëren en te behouden. Heel belangrijk voor het noorden.

Sociaal gezien is dit voor heel veel inwoners ook van zeer groot belang. Ik zou zeggen: Politiek en bedrijfsleven zet hierop in want dit is een niet te missen kans. De miljarden in Brussel liggen klaar, maar deze worden niet of nauwelijks gebruikt.

Kijk over de schouders heen en blijf niet hangen in partijpolitieke en/of persoonlijke belangen.

Voorkom ook het instellen van vele stuurgroepen, commissie of werkgroepen, want dat geeft alleen maar vertraging en wordt hiermee alleen maar aangegeven dat men iets niet wil of wil uitstellen.

GA ER VOOR, WANT DIT IS EEN NIET TE MISSEN KANS. Het noorden zal helemaal opbloeien zowel economisch, sociaal en cultureel. Ook voor de

## Ingekomen stukken - Nr. 2 Ontwikkelingen airport Groningen-Eelde - dhr. Hinders






individuele inwoner zal dit een persoonlijke ontwikkeling geven.  
LEVE HET VLEGVELD AIRPORT GRONINGEN-EELDE EN HET HELE NOORDELIJK GEBIED.

PS.

1. Een zelfde brief is verzonden aan: Prov. Groningen en Drenthe en de gemeenteraden van Groningen, Assen en Tynaarlo;
2. Wat verdwijnt komt niet weer terug;
3. De beste adviezen zijn vaak de ongevraagde, maar daar wordt zo weinig naar geluisterd.

Met vriendelijke groeten,

Dhr. H.H. Hinders  
De Brinken 1  
7843 RC Erm



# Informatiebijeenkomst Toekomst Groningen Airport Eelde

Groningen, 24 oktober 2016

- Meer dan 25 jaar ervaring in de luchtvaartsector
- Van 1989 – 2001 gewerkt voor de Schiphol Groep
- Geeft leiding aan de implementatie van complexe projecten en het vormgeven en tot stand brengen van publiek-private transacties
- Airport Strategy Advisor
- Recente projecten:
  - Lithuania Airports Concession: Team Leader / Transaction Advisor
  - Suriname: Airport Sector specialist
  - Teheran International Airport (IKAC): Transaction Advisor
  - Maastricht Aachen Airport Concession: Team Leader / Transaction Advisor
  - Twente Airport Concession: Team Leader / Transaction Advisor

**Hans Mohrmann**

***Executive Vice President***  
**InterVISTAS Consulting**



**Strategische Verkenning gebaseerd op onafhankelijk extern onderzoek:**

- Een analyse van de **luchtvaartmarkt** en in het bijzonder het passagierspotentieel (door Lufthansa Consulting GmbH);
- Een analyse van het **bestuurs- en exploitatiemodel** van GAE NV (door Strategem Group)
- Een verkenning naar de **maatschappelijk toegevoegde waarde** van de luchthaven voor Noord-Nederland en kansen om die te vergroten en te verdiepen (door Berenschot Consulting)
- Een **maatschappelijke kosten- en batenanalyse** (door ECORYS Nederland BV)

**In aanvulling:**

- NOM en VNO-NCW Noord is gevraagd het **draagvlak** voor de luchthaven onder bedrijven en andere belanghebbende organisaties inzichtelijk te maken
- Nysingh Advocaten is gevraagd **juridisch** advies op te stellen betreffende aspecten vanuit het ondernemings- en het Europese mededingingsrecht



**Strategische context:**

- Focus op de **ontwikkeling en exploitatie van de luchthaveninfrastructuur** en daarmee verbonden vastgoed en terreinen van Groningen Airport Eelde NV
- Een **Luchthavenbesluit** (actualisatie exploitatievergunning) is nodig op basis van de Wet luchtvaart: Rijk vereist een **garantie** van de aandeelhouders omtrent dekking van eventuele exploitatieverliezen en investeringen voor **ten minste 10 jaar** (op basis van een gedragen en geactualiseerde business case)
- De **vrije liquiditeit** (vrij besteedbare middelen) van Groningen Airport Eelde NV bereikt in 2017 de **kritische ondergrens** van € 2,4 miljoen
- Er moeten op korte termijn **investeringen** worden gedaan in de **brandweervoorziening** en de **passagiersterminal** om aan wettelijke dan wel markttechnische normen te voldoen
- In 2018 wordt verwacht dat **Lelystad Airport** operationeel zal worden op het gebied van het aanbieden van low cost en charter vluchten. Deze **concurrent** raakt de kern van de huidige marktsegmenten van Groningen Airport Eelde in **38,7%** van het **primaire marktgebied**

### Optie 1 – Klein vliegveld

- Geen commerciële vluchten meer (referentie: Teuge Airport)
- Financiële bijdrage: minimaal € 9,6 miljoen
- Netto verlies van 138 arbeidsplaatsen in Noord-Nederland
- Toename reistijdverliezen passagiers
- Afname exploitatietekorten (over 10 jaar verlies van € 2 miljoen)
- Afname geluidshinder en emissies
- Negatief effect noordelijk vestigingsklimaat
- Maatschappelijk effect: € 89 miljoen negatief
- Kan op termijn leiden tot *sluiting*



### Optie 2 – Vakantievluchten

- Minder commerciële vluchten als gevolg van toename concurrentie
- Vakantiecharters en beperkt aantal lijnvluchten blijft de kern
- Financiële bijdrage: € 28,5 miljoen
- Netto verlies van 69 arbeidsplaatsen in Noord-Nederland
- Toename reistijdverliezen passagiers
- Toename exploitatiekosten (over 10 jaar verlies van € 27 miljoen)
- Geringe afname geluidshinder en emissies
- Maatschappelijk effect: € 51 miljoen negatief



### Optie 3 – Toegangspoort Noorden

- Meer commerciële vluchten als gevolg van actieve marktstrategie
- Naast vakantie charters ook hub feeder en low cost vluchten (stedentrips)
- Financiële bijdrage: € 46 miljoen
- Netto winst van 75 tot 136 arbeidsplaatsen in Noord-Nederland
- Reistijdwinst passagiers
- Positieve exploitatie-effecten (over 10 jaar winst van € 8 tot 14 miljoen)
- Geringe toename geluidshinder en emissies
- Positief effect noordelijk vestigingsklimaat
- Maatschappelijk effect: € 30 - 54 miljoen positief

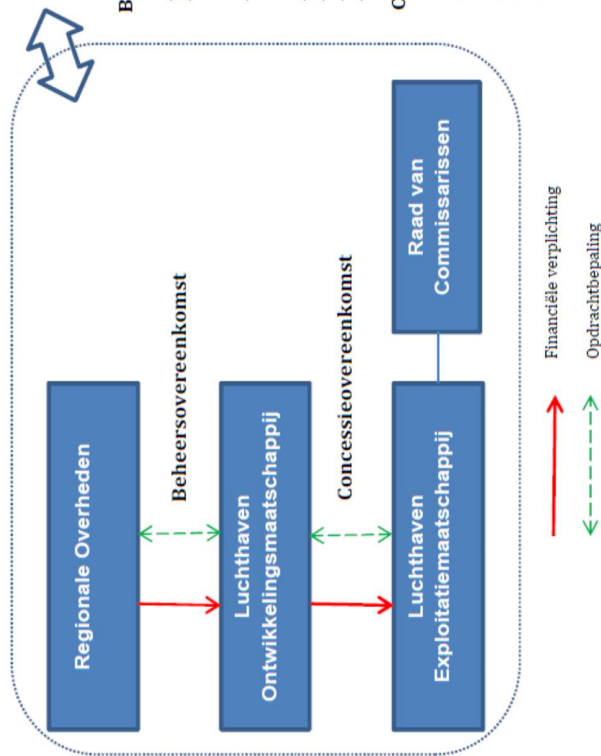


### Eventuele keuze voor groei vereist een andere aanpak:

- Meer **sturing** op **maatschappelijk rendement** en **prestaties** dan enkel op kosten met een focus op de middellange termijn
- Forse **verlaging** van de **luchthaventarieven** naar **marktconform niveau**
- Publieke bekostiging van brandweer en security (Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang) buiten de luchthavenexploitatie
- Meer aandacht voor **business development** en vergroting **marktregie** door de opzet van een **Foreign Visitors Fund**
- Aanbod van een **excellente luchthaveninfrastructuur** die voldoet aan de wettelijke en markttechnische normen: investering in brandweervoorziening en passagiersterminal
- Versterking om gebruik te maken van de diensten van Groningen Airport Eelde **inzet regionaal bedrijfsleven**

### Langdurige collectieve steun vanuit de regio voor de luchthaven

Indirecte sturing via LEM-LOM kan daarbij helpen...



**Externe actoren:**

- Rijk (bevoegd gezag)
- ILT
- ICAO
- EU - Dg Competitie

**Beheersovereenkomst:**

- Eigendom terreinen en activa
- Instandhouding en beheer huidige/toekomstige gecertificeerde basisluchthaveninfrastructuur
- Beheer en ontwikkeling vastgoed en gronden niet primair verbonden aan de luchthavenfunctie
- Beheer 'Foreign Visitors Fund'
- Vergoeding NEDAB
- Bewaking prestatieafspraken LEM
- Integratie met omgeving

**Concessieovereenkomst:**

- Exploitatie luchthaveninfrastructuur
- Aansturing diensten luchtvaartveiligheid en beveiliging
- Routeontwikkeling en grondafhandeling
- Reguler onderhoud en operaties
- Financiële verantwoording NEDAB

### Panelleden - Onderzoekers






- Hans Mohrmann – *InterVISTAS Consulting BV*
- Peter Weinberger – *Lufthansa Consulting GmbH*
- Gerik ten Berge – *Stratagem Group BV*
- Robert Piers – *ECORYS Nederland BV*
- Cees Dekker – *Nysingh Advocaten-Notarissen*
- Gerben van den Berg – *Berenschot Consulting*



## Planning Besluitvormingsproces

	Provincie Drenthe	Provincie Groningen	Gemeente Groningen	Gemeente Assen	Gemeente Tynaarlo
Opiniërende discussie in raad/staten	Woensdag 26 oktober Cie. FCBE	Woensdag 26 oktober Cie. MEE	Dinsdag 1 november Cie. W&I		
Einde publieksconsultatie via site			Zondag 6 november		
Commissiebehandeling	Wo. 30 november	Wo. 30 november	Wo. 14 december	Do. 8 december	Di. 22 november
Besluitvorming Raad/PS	Wo. 14 december	Wo. 14 december	Wo. 21 december	Do. 22 december	Di. 6/22 december





# Informatiebijeenkomst Toekomst Groningen Airport Eelde

Groningen, 24 oktober 2016

# Investeren in GRQ loont !

Groningen, 24 oktober 2016

Marco de Jong, voorzitter GRQ Business Network



## GRQ Business Network

- GRQ = luchthavencode Groningen Airport Eelde (GAE)
- Leden: ondernemers die achter GRQ staan
- Denktank voor versterken en ontplooiën GRQ
- Stichting zonder winstoogmerk
- Ervaren bestuur bestaat uit...



# Bestuur GRQ Business Network



Johan Lindemulder, oud bankier ABN Amro/ Mees Pierson



Haskia Kramer, directeur eigenaar Inter Noord Reizen



Marco de Jong, eigenaar theFactor.e, voorzitter Noordelijke Online Ondernemers, mede-oprichter Grow Ventures





Waarom ik mezelf inzet voor GAE?

# Het GRQ Manifesto

## Manifesto GRQ Business Network

Wij noorderlingen zijn trots. Trots op wie we zijn en op de regio waarin we wonen en werken. Deze trots uiten we op onze eigen kenmerkende manier: niet met veel woorden, maar gewoon doen.

Ook op ons rijke zakelijk leven mogen we trots zijn. In veel sectoren zijn we sterk vertegenwoordigd met vooruitstrevende bedrijven en organisaties. Er liggen volop kansen op gebied van healthy ageing, energie, jachtbouw, onze agrarische en online sector en uiteraard toerisme.

Belangrijke voorwaarden voor succesvol zaken doen, zijn uitstekende voorzieningen, een goede infrastructuur en intensief netwerken. 'Economische ontwikkeling volgt infrastructuur' is een veel gehoorde en bewezen uitspraak. Hiervoor is het essentieel dat ons vliegveld behouden blijft. Want via Groningen Airport Eelde gaat er een wereld aan mogelijkheden open voor zakelijk Noord-Nederland.

Vanuit deze noordelijke trots en mentaliteit scharen noordelijke ondernemers zich achter Groningen Airport Eelde.

Door deel te nemen aan GRQ Business Network maak je kenbaar hoe belangrijk jij de bereikbaarheid van Noord-Nederland vindt. En als ondernemers onderling versterk je elkaar bij het zaken doen.

GRQ Business Network is overigens niet een initiatief van Groningen Airport Eelde, maar van ondernemers. Van ondernemers, voor ondernemers.

Groningen, 26 september 2016



## GRQ kiest voor scenario 'investeren':

- Omdat dat een gunstig rendementsperspectief heeft (zie rapporten)
- Omdat het een vitaal onderdeel is van de Noordelijke economie
- Omdat de luchtvaart een groeisector is
- Omdat het een aantal innovaties kan versnellen
- Omdat Noord Nederland dan mee blijft tellen als regio
- Omdat een groeiend deel van de bevolking wil vliegen zonder lange heen- of terugreis



## Belang voor ondernemers

- Aantal bedrijven zijn afhankelijk van de GRQ
- Groot indirect belang: ecosysteem van het Noorden verdient een sterke luchthaven
- Mogelijke cargo-hub en plek voor innovatie
- Versterken cq aanknopen van bilaterale internationale relaties
- Aantrekkingskracht nieuwe bedrijven





## Concrete plannen vanuit GRQ Business Network

- Organiseren van bilaterale events met ondernemers op de belangrijkste bestemmingen
- Op onderdelen meedenken:
  - Marketing ondersteunen
  - Meer bestemmingen helpen ontwikkelen
  - Toeristische mogelijkheden beter uitnutten
  - Over mogelijkheden vastgoed op GRQ



## Hoog tijd om:

- Lange termijn positief commitment vanuit de politiek te geven
- Daarmee basis voor veel meer commerciële ontwikkelingen
- Van GAE een sterker knooppunt van bedrijvigheid en logistiek te maken.
- Te profiteren van de groei in de luchtvaart



# Vragen / discussie?

**DAGBLAD NOORDEN**  
21 oktober 2016, pag. 2

**'Ik doe de deur niet dicht op Eelde'**

**INTERVIEW**  
Pieter Smit kwint Oostvaardert op de vliegveld van Eelde. Hij wil de deur niet dicht op Eelde. Hij wil de deur niet dicht op Eelde.



**Newsdesk Pieter Smit**  
Pieter Smit is de voorzitter van de Provinciale Staten van Noord-Nederland. Hij is ook de voorzitter van de Provinciale Staten van Noord-Nederland.

**'Friesland moet zich aansluiten bij vlieg van de infrastructuur**  
het baanonderhoud. En Schiphol Rijk betaald. Verder vindt de provincie Friesland een aandeelhouder. Het is ook in heel Noord-Nederland. De aanhouders bepalen later dit jaar de toekomst van Eelde. Drie opties liggen op tafel: niet meer investeren, investeren of fors investeren. Smit gaat voor het laatste. Als de luchthaven sluit, dan ben je die definitief kwijt. Dat is zonde voor Noord-Nederland." pagina 27

**DAGBLAD NOORDEN**  
21 oktober 2016, pag. 2

**'Friesland moet zich aansluiten bij vlieg van de infrastructuur**  
het baanonderhoud. En Schiphol Rijk betaald. Verder vindt de provincie Friesland een aandeelhouder. Het is ook in heel Noord-Nederland. De aanhouders bepalen later dit jaar de toekomst van Eelde. Drie opties liggen op tafel: niet meer investeren, investeren of fors investeren. Smit gaat voor het laatste. Als de luchthaven sluit, dan ben je die definitief kwijt. Dat is zonde voor Noord-Nederland." pagina 27



**WINSCHOTEN/EELDE** De Veiligheidsregio's (VHR) Groningen, Drenthe en Friesland moeten meebetalen aan de luchthavenbrandweer van Groningen Airport Eelde.

**'Ondernemers zijn aan zet op Eelde'**  
BOMMELEN  
GROENEN Het noordelijk gebied van Groningen Airport Eelde is een gebied met veel mogelijkheden. Ondernemers zijn aan zet op Eelde. Het is ook in heel Noord-Nederland. De aanhouders bepalen later dit jaar de toekomst van Eelde. Drie opties liggen op tafel: niet meer investeren, investeren of fors investeren. Smit gaat voor het laatste. Als de luchthaven sluit, dan ben je die definitief kwijt. Dat is zonde voor Noord-Nederland." pagina 27

## Bijlage - Uittreksel verslag FV 20151014 - GAE

### Uittreksel verslag F&V 14 oktober 2015

#### **B.1.d. NV Groningen Airport Eelde**

##### **Dhr. Wonink (D66):**

- Betwijfelt hoe realistisch de prognoses zijn van een verdriedubbeling in 2023. Is er sprake van een roze bril?
- Ziet een Catch-22-situatie ontstaan doordat Eelde investeringen wil om groei te bereiken en de aandeelhouders groei willen zien alvorens te investeren. Hoe wordt dat doorbroken?
- Informeert naar de concurrentie van Bremen als er een snelle treinverbinding komt.
- Verzoekt het college de spin-off-effecten te actualiseren. Hoe staan bedrijven als Google en IBM tegenover het vliegveld?
- Is blij dat investeringen in marketing tot groei en behoud van maatschappijen lijken te leiden.

##### **Mw. Koebrugge (VVD):**

- Sluit zich grotendeels aan bij D66.
- Gaat graag de discussie aan in hoeverre vliegen een vorm van openbaar vervoer is, wat geld kost.
- Ondersteunt dat de investeringen en baanverlenging eerst wat moeten opleveren.
- Vraagt zich af of de prognoses waargemaakt worden, mede gezien de kritiek van EY.
- Bezoekt een dance-event op Twente Airport. Zijn evenementen hier een mogelijkheid?

##### **Dhr. Van den Anker (Student en Stad):**

- Blijft het vliegveld risicovol vinden en vraagt zich af of de groei blijft.
- Vreest dat het vliegveld niet rendabel zal worden gezien de kritiek van EY, de concurrentie van Lelystad, de kosten voor luchtverkeersleiding, de passagiersaantallen en bezetting van vliegtuigen.
- Wil net als de VVD zo snel mogelijk een discussie starten of het vliegveld al dan niet op eigen benen moet staan om te voorkomen die beslissing onder druk te moeten nemen.
- Informeert of de provincie Drenthe ook bijdraagt aan marketing.

##### **Dhr. Van der Glas (GroenLinks):**

- Blijft bij zijn standpunt over het vliegveld en wijst op de risico's. De concurrentie neemt toe.
- Vraagt zich af wat er gebeurt wanneer er volgend jaar weer geld bij moet.

##### **Mw. Bloemhoff (PvdA):**

- Steunt het college in het voornemen geen nieuwe investeringen te willen doen.
- Vindt het verschil tussen rooskleurige ambities en risico's groot, zoals de toenemende concurrentie, de mogelijke kosten voor luchtverkeersleiding en het aantal vliegbewegingen.
- Begrijpt het belang van werkgelegenheid, maar heeft ernstige twijfels over het vliegveld als openbaarvervoerverbinding. Misschien is een strategiewijziging nodig.
- Vraagt of er meer oefenvluchten mogelijk zijn nu grote maatschappijen wegblijven.

##### **Dhr. De Greef (SP):**

- Vindt dat het vliegveld zichzelf moet kunnen bedruipen en is tegen investeringen zonder groei.

##### **Dhr. Bolle (CDA):**

- Vindt de term 'rooskleurig' een understatement voor de prognoses.
- Vraagt of het college met de Raad van Commissarissen vindt dat liquiditeit en solvabiliteit een taak van de aandeelhouders is. Wat zijn hiervan de financiële consequenties?
- Verwacht niet dat het organiseren van feesten toegevoegde waarde zal hebben, maar is er niet principieel op tegen.
- Ziet als enige mogelijkheid rendabel te worden dat het aantal vluchten en passagiers stijgt.

##### **Dhr. Koopmans (ChristenUnie):**

- Ziet net als bij NV Euroborg zorgwekkende negatieve resultaten en veel onzekerheden.
- Vraagt of het standpunt dat het vliegveld zichzelf moet bedruipen betekent dat niet voldaan zal worden aan het financieringsverzoek aan alle aandeelhouders van 2,9 miljoen euro.
- Steunt het starten van een bredere discussie of vliegen een vorm van openbaar vervoer moet

## Bijlage - Uittreksel verslag FV 20151014 - GAE

zijn.

### **Dhr. Van Zoelen (PvdD):**

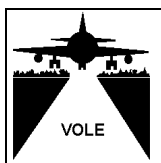
- Ziet meer risico's van concurrentie, luchtverkeersleidingskosten en schade voor natuur en milieu dan maatschappelijke voordelen.
- Sluit zich aan bij de VVD dat alternatieve bestemmingen een mooie invulling kunnen zijn.
- Vraagt hoe het college omgaat met het spanningsveld tussen de verantwoordelijkheid voor liquiditeit en solvabiliteit en anderzijds de onwil van de meerderheid van de raad om geld te investeren.
- Roept op tot een CO<sub>2</sub>-compensatieregeling, zoals bij Eindhoven.

### **Dhr. Sijbolts (Stadspartij):**

- Ziet wel veel voordelen, maar is bezorgd over de stagnerende ontwikkeling.
- Is blij dat er een busverbinding is, al zijn er wel veel haltes onderweg.
- Vraagt of het college actie onderneemt richting het Rijk wat betreft het doorberekenen van luchtverkeersleidingskosten.
- Vindt het verstandig pas te investeren in de terminal en de brandweerkazerne als de prognoses worden waargemaakt.
- Is bezorgd of de noodzaak van een vliegveld wel blijft bestaan wanneer steeds meer rendabele vluchten geschrapt worden en de verbinding met de wereld juist afneemt.
- Is benieuwd welke obstakels KLM ziet om Eelde rechtstreeks met Schiphol te verbinden.

### **Wethouder Van Keulen (VVD):**

- Wil net als andere aandeelhouders pas investeren als het aantal passagiers groeit, maar beaamt dat een Catch-22-situatie voorkomen moet worden.
- Vindt het een ongezonde situatie dat voor investeringsbudget telkens naar de aandeelhouders wordt gekeken en voerde hier indringende gesprekken over met de Raad van Commissarissen.
- Stelt dat de governance heeft gewerkt, aangezien de Raad van Commissarissen zelf opmerkt dat de bedrijfsvoering niet verantwoord is vanwege het interen op eigen vermogen. Er is geen zicht op een positieve exploitatie op korte termijn.
- Verwacht begin 2016 een stuk te leveren voor een bredere discussie in raden en Staten over de toekomst van het vliegveld. De spin-off zal hierin ook geactualiseerd worden.
- Merkt op dat de Tweede Kamer de staatssecretaris opdracht gaf eerst een fatsoenlijke businesscase te presenteren voor de luchtverkeersleiding. Het voorstel van de Schipholgroep zou tot onverantwoord hoge kosten leiden voor Eelde en Maastricht. De aandeelhouders roerden zich achter de schermen.
- Heeft de bijdrage voor marketing nog achter de hand op een rekening, omdat andere aandeelhouders nog geen bijdrage hebben gedaan.
- Vindt ook dat de busverbinding nog beter kan.
- Vindt een roze bril te ver gaan, omdat de aantallen redelijk op schema liggen, maar wil de fundamentele discussie aan over de wenselijkheid van het vliegveld en wat dat waard is.



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

## Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

*'voor de kwaliteit van de leefomgeving'*

Aan de Raden en Staten van de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde

Glimmen/Onnen, 25-10-2016

Betreft: **'strategische verkenning' toekomst luchthaven Eelde**

Geachte Raads-Statenleden,

Op 24-10-'16 gaf VOLE een presentatie over de 'strategische verkenning' met als motto: "Geef Eelde een kans, onder voorwaarden". De presentatie (zie [www.vole.nl](http://www.vole.nl)) was beknopt. Daarom willen wij u met deze brief uitvoeriger informeren over onze bevindingen m.b.t. de rapporten en voorgelegde beleidskeuzes.

### **Samenvatting:**

- De centrale vraag: hoe weeg je de uitgaven uit gemeenschapsgeld voor het vliegveld af tegen andere maatschappelijke bestedingen, komt niet goed in beeld. De rapporten bevatten daarvoor geen objectieve ondersteunende informatie. Ze wijzen sterk in de richting van het 'scenario investeren';
- De vraag naar de proportionaliteit wordt niet beantwoord. Wat kost de instandhouding van de luchthaven in verhouding tot het aantal gebruikers en het belang daarvan;
- De prognoses zijn gebaseerd op 'marktkansen'. Het is 'wensdenken'. De kans dat Eelde terug valt is groter dan dat dit aantal wordt gehaald;
- Het grootste risico (dat van de 13 charters per week er 9 een tussenlanding maken) wordt genegeerd. Deze 9 worden zonder twijfel naar Lelystad verplaatst en zijn samen goed voor de helft van alle passagiers op Eelde;
- De rapporten zijn niet objectief. Ze focussen op de kosten/baten voor een beperkte groep, de 3,5 % van de noorderlingen die van Eelde vliegt;
- Als de MKBA wordt gecorrigeerd voor de gesignaleerde tekortkomingen is de uitkomst voor de scenario's 1 en 2 positief;
- De waarschuwingen die in de rapporten staan zijn in de samenvatting (Intervistas) weggelaten;

## Ingekomen stukken - Nr. 08 brief aan Provinciale Staten 25-10-2016 Strategische ...

- De evaluatie en aanbevelingen van de Noordelijke Rekenkamer wordt genegeerd;
- De betekenis voor het bedrijfsleven en de noordelijke economie wordt herhaaldelijk genoemd, maar nergens gekwantificeerd;
- De kosten van luchtverkeersleiding à 2 miljoen per jaar zijn in alle rapporten genegeerd.
- Er is geen haast. Er is nog 3.4 miljoen liquide per 1-1-2017<sup>1</sup>. Pas medio 2018 beschikt u over de informatie die u moet hebben om een verantwoord besluit over de periode na 2018.

### Observaties algemeen:

- De rapporten sturen aan op een besluit waarbij de aandeelhouders een blanco cheque zonder einddatum uitschrijven. Er wordt veel nadruk gelegd op de haast die geboden is;
- Er wordt gesteld dat in 2017 een nieuw luchthavenbesluit moet worden genomen waarbij een economische zekerheid voor tenminste 10 jaar is vereist <sup>2</sup>. Die zekerheid zou er dan uit bestaan dat de aandeelhouders zich voor 10 jaar garant stellen voor 46 miljoen (ex kosten luchtverkeersleiding). De termijn die in de wet staat (november 2014) is een 'termijn van orde'. Er staan geen sancties op het overschrijden van de termijn. Daarom kon GAE de aanvraag voor het luchthavenbesluit voor zich uitschuiven. Het Rijk kan onmogelijk nu een besluit van de aandeelhouders verlangen omdat 'Den Haag' ook wel weet dat de toekomst van Eelde pas na opening van Lelystad kan worden beoordeeld;
- Het besluit door de aandeelhouders (en het luchthavenbesluit) kan zonder probleem worden uitgesteld tot er meer duidelijkheid is over de toekomst van Eelde. Die toekomst kan pas met enige zekerheid worden voorspeld als de effecten van de opening van Lelystad bekend zijn:
  - o Verdwijnen de charters die nu een tussenlanding maken? Dat is 50% van alle passagiers.<sup>3</sup>
  - o Trekt Transavia zich helemaal terug? Dan het aantal passagiers met 70%. Er blijven dan nog 40 à 60.000 passagiersbewegingen over als Kopenhagen een succes wordt, wat vooralsnog niet zeker is;
  - o Vanaf wanneer worden de kosten van de luchtverkeersleiding door berekend?;
- Er is in de rapporten geen relatie gelegd tussen de kosten en het gebruik van de luchthaven. Scenario investeren gaat uit van 46 miljoen in 10 jaar. Dat wordt 60

<sup>1</sup> bron GAE

<sup>2</sup> Zie InterVistas blz. 9.: "Door het bevoegd gezag wordt druk uitgeoefend op GAE om spoedig een aanvraag voor luchthavenbesluit in te dienen. Het Rijk vereist daarbij een duidelijke economische onderbouwing ... voor een periode van ten minste 10 jaren".

<sup>3</sup> Van de 13 chartervluchten per week die er nu nog zijn in de zomer, maken er 9 een tussenlanding. Dat kost behalve een uur extra ook extra brandstof en landingsrechten. Het is zeer waarschijnlijk dat de charters met tussenlanding verplaatst worden naar Lelystad. Een aanzienlijke besparing in een sterk concurrerende markt. De maatschappijen pikken hun klanten bijna net zo makkelijk op in Lelystad. Het reistijdverlies naar Lelystad telt nauwelijks, want de passagiers zijn net zo snel op hun eindbestemming omdat de tussenlanding vervalt.

miljoen als de kosten van de luchtverkeersleiding in rekening worden gebracht. Het aantal passagiers kan ook dalen tot 50.000 of minder. De overheidsbijdrage aan een ticket is nu € 50.<sup>4</sup> Bij scenario investeren loopt dit op tot € 80 <sup>5</sup> bij gelijk blijvend passagiers aantal en € 160 <sup>6</sup> als de charters met tussenlanding verplaatst worden.

- De lijn naar Kopenhagen werd mogelijk door een subsidie van 1 miljoen van GAE. Nu staat München boven aan het verlanglijstje. De onderbouwing van de haalbaarheid hiervan is zwak;
- Een grondige analyse van het mislukken van de topbestemmingen Barcelona en Milaan ontbreekt. De vorige GAE-directeur zei daarover: *“Als Barcelona niet lukt, kunnen we Eelde opgeven.”* Waarom zou München nu wel lukken als de topbestemmingen Barcelona en Milaan mislukten?;
- Er is geen evaluatie waarom de baanverlenging niet heeft gebracht wat werd beloofd;
- Sluiting van het vliegveld is niet onderzocht. De maatschappelijke baten zouden weleens verrassend kunnen zijn, alleen al vanwege de waarde van de terreinen (240 ha) op een zeer strategisch locatie;
- Er worden impliciete keuzes gemaakt om bij de gewenste uitkomst te belanden;

### Observaties m.b.t. rapporten

- De rapporten nemen elkaars resultaten over, waarbij steeds de optimistische informatie prevaleert en de minder gunstige informatie sneuvelt;
- Lufthansa en Ecorys laten in de hoofdrapporten waarschuwingen horen. In de samenvattingen en in het Intervistas rapport zijn de waarschuwingen weggelaten:
  - *“risico’s dankzij nieuwe strategie hoofdklant Transavia <sup>7</sup>.*
  - *“Geen directe causaliteit tussen investeringen en de groei naar 407.000passagiers<sup>8</sup>.*
  - *“Lijn op Londen heeft onvoldoende bezetting om het vol te houden<sup>9</sup>;*
  - *“het is onzeker dat de investering middels het Foreign Visitors Fund (meetbaar) leidt tot meer passagiers<sup>10</sup>”*
  - *“Het staat echter allerminst vast of dit alternatief (investeren) werkelijk zal uitmonden in ruim 400.000 passagiers op jaarbasis<sup>11</sup>”*
- De scenario’s zijn zo gekozen dat er een sterk zwart-wit beeld uitkomt;
- De maatschappelijke kosten zijn overtrokken en berekend over 25 jaar. (zie hiervoor bijlage 1). De prognoses zijn voor 10 jaar;

<sup>4</sup> Exploitatietekort 2016 is 1,7 miljoen (bron GAE), kosten luchtverkeersleiding 2 miljoen. Aantal passagiers dit jaar 75.000 (150.000 bewegingen). Subsidie per ticket: 3,7 mln./75.000= €50 euro.

<sup>5</sup> Scenario investeren 46 miljoen (incl. luchtverkeersleiding 60 mln.) over 10 jaar. 6 mln./75.000= €80

<sup>6</sup> Als de charters met tussenlanding verplaatst worden halveert het aantal passagiersbeweging (75.000 bewegingen) en zijn er 37.500 passagiers. 6 mln / 37.500= 160 euro.

<sup>7</sup> Lufthansa blz. 32

<sup>8</sup> Ecorys blz. 18

<sup>9</sup> Lufthansa blz. 72

<sup>10</sup> Ecorys blz. 47

<sup>11</sup> Ecorys blz. 48



## Ingekomen stukken - Nr. 08 brief aan Provinciale Staten 25-10-2016 Strategische ...

- Bij het Lufthansa rapport valt op:
  - o Dat het status-quo scenario uitgaat van 229.500 passagiers. Dat is 50% te hoog want de status quo –de bestaande toestand- is 150.000 passagiers dit jaar;
  - o Lufthansa noemt wel de risico's van Lelystad, maar niet het grootste risico: Van de 13 charters per week maken er 9 een tussenlanding. Deze 9 worden zonder twijfel naar Lelystad verplaatst. Deze 9 alleen zijn samen goed voor de helft van alle passagiers op Eelde;
  - o De Lufthansa-prognose van 407.000 passagiers is boter zacht. Nog zachter dan de prognose voor de baanverlenging van Buck in 2009;
  - o Het is gebaseerd op 'marktkansen'. Het is 'wensdenken' dat we ook zagen bij de baanverlenging. De kans dat Eelde terug valt is groter dan dat dit aantal wordt gehaald;
  - o Dit jaar daalt het aantal passagiers met 18%. Lufthansa gaat uit van stijging;
- De MKBA van Ecorys is gebaseerd op ongenueanceerde aannames m.b.t. reistijdverlies. Hierdoor is de MKBA uitkomst van scenario's 1 en 2 negatief. Corrigeer je het reistijdverlies voor deze 'nuances' dan is het nog maar 6 miljoen (i.p.v.86 miljoen), berekend over 25 jaar, ofwel 2½ ton per jaar (zie bijlage 1);
- De MKBA is gebaseerd op ongenueanceerde aannames m.b.t. en arbeidsmarkteffecten. Gerekend is met kengetallen. Bij concreet tellen van de arbeidsplaatsen kom je aanzienlijk lager uit. Een deel van het personeel zoals luchtverkeersleiding, douane, marechaussee rouleert nu langs 'duty stations'. Voor hen verandert er niets. De kosten voor afvloeiing van het personeel (3,5 mln.) zijn gebaseerd op 51 FTE. De helft hiervan (o.a. brandweer) kan zonder veel kosten worden opgenomen door de regionale korpsen<sup>12</sup>
- Per saldo gaan er geen arbeidsplaatsen verloren want mensen gaan niet minder vliegen. Ze worden verplaatst met name naar Lelystad. Corrigeer je de MKBA voor de foute aannames m.b.t. reistijdverlies en arbeidsmarkteffecten, dan slaat het MKBA saldo van de scenario's 1 en 2 om van verlies in maatschappelijke winst;
- De saldi van de MKBA zijn fictieve bedragen. De kosten of baten slaan fictief neer bij de burgers die gebruik maken van GAE. Dat is 3,5 % van de bevolking in het Noorden. De kosten die de aandeelhouders maken zijn echt geld en worden opgebracht door de hele bevolking;
- De MKBA lijkt een hefboom, een substituuat voor een rationele onderbouwing: *"Stop er maar veel geld in, dat komt wel terug als maatschappelijke baten. Niets doen kost meer"*;
- Bij sluiting zou 240 ha beschikbaar komen voor herontwikkeling. Het arbeidsmarkteffect en de economische impuls die hiervan uitgaat is niet berekend. Soesterberg is een voorbeeld van een transformatie waar substantieel werkgelegenheid en economische meerwaarde is gecreëerd;
- De gevolgen van de opening van Lelystad mei 2018 worden onderschat. Ryanair en Transavia gaan naar Lelystad. Transavia trekt zich waarschijnlijk terug van Eelde vanwege de tussenlandingen. Behalve een uur extra, kost dat ook extra kerosine en landingsrechten. Lelystad biedt straks een ruime keuze uit bestemmingen en

<sup>12</sup> Uitspraak van gedeputeerde Brouns

## Ingekomen stukken - Nr. 08 brief aan Provinciale Staten 25-10-2016 Strategische ...

vertrektijden. O'Brien van Ryanair zegt daarover: *"13 à 14 vluchten per dag is een lachertje. We zouden nu al 60 vluchten per dag vanaf Lelystad kunnen uitvoeren"*;

- De strategisch verkenning gaat voorbij aan het feit dat 96% van de vluchten door noordelingen niet via Eelde gaan. Het middel (vliegveld) wordt uitvergroet. Het doel (hoe krijg je de reiziger zo snel en efficiënt mogelijk op de bestemming, tegen de minste kosten) raakt op de achtergrond. Vanuit dat perspectief is Lelystad geen bedreiging voor het noorden. Het is een substantiële verbetering voor de noorderlingen, want op korte afstand ontstaat een zeer groot aanbod in bestemmingen en vertrektijden. Voor veel vluchten waarvoor men nu naar Schiphol of Dusseldorf reist, kan men straks op Lelystad terecht;
- De rapporten overtuigen niet wat betreft de vraag hoeveel passagiers en na 2018 nog via Eelde vliegen. Lufthansa beweert dat het gat dat Transavia slaat wordt opgevuld door andere maatschappijen. Maar de onderbouwing ontbreekt. De logica ontbreekt, want andere maatschappijen kunnen moeilijk concurreren als ze een tussenlanding moeten maken. En dat is nodig om de toestellen op Eelde vol krijgen<sup>13</sup>;
- In het rapport van Berenschot en de brief van NOM/VNO worden de 'kansrijke mogelijkheden' en het draagvlak in de regio bejubelt. Men gaat er aan voorbij dat de instellingen en bedrijven onvoldoende vliegen om lijnvluchten te exploiteren. De lijn naar Kopenhagen bestaat dankzij de subsidie van 1 miljoen. Hoe lang kun je daarmee doorgaan? Het is geenszins duidelijk of deze lijn levensvatbaar is. De luchthaven heeft een lange geschiedenis met lijnen die weer stopten nadat de aanloopsubsidie afliep<sup>14</sup>;
- Nergens in de rapporten staat een kwantificering van de economische betekenis of de betekenis voor het bedrijfsleven;
- De 'business development' zoals bepleit door VNO/NCW en NOM kan ook zonder een keuze uit de scenario's worden opgestart;
- Voorbijgegaan wordt aan het onderzoek door de Noordelijke Rekenkamer in 2013. De rekenkamer schreef over de betekenis voor economie en bedrijfsleven:
  - o *"Provincies beriepen zich steeds op gedateerde en rooskleurige toekomstverwachtingen en negeerden de economische realiteit"*;
  - o *"De regionaal-economische effecten van de luchthaven zijn beperkt."*
  - o *"Er wordt voorbij gegaan aan de economische realiteit. Door het wegvallen van het zakelijk vliegverkeer heeft de luchthaven een beperkte functie bij het aantrekken van bedrijven."*
  - o De voorzitter van de Rekenkamer voegde daaraan toe: *"het belang voor bedrijven hebben wij niet kunnen aantonen"*
- De kosten van luchtverkeersleiding à 2 miljoen per jaar zijn onder het kleed geveegd. Hier lijkt sprake van het 'Model Maastricht': *"Niet over praten. Als de Staten eenmaal*

<sup>13</sup> Deze zwakte van Eelde is toegenomen omdat er meer tussenlandingen zijn dan in het verleden.

<sup>14</sup> Lijnen die stopten:  
2013: Corfu, Rhodos, Aberdeen  
2014: Dalaman, Malaga, Barcelona, Marseille  
2015: Girona, Mallorca, Milaan, Corfu  
2016: Antalya, Bodrun, Kos, Salzburg, Innsbruck, Tenerife

## Ingekomen stukken - Nr. 08 brief aan Provinciale Staten 25-10-2016 Strategische ...

*hebben besloten te investeren kunnen ze niet meer terug. De luchtverkeersleiding moeten ze dan ook wel betalen”;*

### **Onze advies aan de aandeelhouders:**

- De rapporten geven geen antwoord op de politieke vraag die voorligt? De vraag is ons inziens:
  - o Wat is de maatschappelijke rechtvaardiging van de besteding van zoveel belastinggeld?
  - o Moeten we vakantiegangers subsidiëren?
  - o Kan het zakelijk verkeer (dat uiterst beperkt is) zoveel gemeenschapsgeld rechtvaardigen?
  - o Kan de economische betekenis of de betekenis voor het bedrijfsleven (beide niet gekwantificeerd) zoveel gemeenschapsgeld rechtvaardigen?
- Doe geen investeringen die waardeloos zijn als het onverhoopt tegen zit. Een brandweerkazerne en vertrekhal geven geen passagier extra;
- Geef GAE de kans om nieuwe lijnverbindingen aan te trekken. Stel daarvoor een budget beschikbaar, maar evalueer de voortgang jaarlijks;
- Er is geen haast. Er is nog 3.4 miljoen liquide per 1-1-2017<sup>15</sup>. De liquiditeit is voldoende tot eind 2018. Raden en Staten hebben tot medio 2018 de tijd voor een beslissing over de toekomst van GAE;

Laat u niet opjagen. Pas medio 2018 heeft u de informatie die u minimaal moet hebben voor een verantwoord besluit over de periode na 2018:

- Hoeveel vluchten naar Lelystad zijn verplaatst?;
- Hoeveel passagiers heeft Eelde dan nog?;
- Is de lijn Kopenhagen nog in de lucht?;
- Is de lijn op Londen er nog?;
- Zijn er bestemmingen op Eelde zijn bijgekomen?;
- Wat de rekening is van de luchtverkeersleiding?.

Op deze vragen geven de rapporten geen antwoorden. De onzekerheden over de toekomst van de luchthaven zijn door de rapporten niet weggenomen. De rapporten zijn eenzijdig, optimistisch en onderschatten de risico's. Er is alle aanleiding om een second-opinion te laten opstellen.

Graag bereid tot een toelichting,

Hoogachtend,

Namens de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde  
Jan Wittenberg  
(voorzitter)

---

<sup>15</sup> bron GAE

## Bijlage 1

MKBA Ecorys:

De MKBA uitkomst is het resultaat van berekeningen waarbij de variaties bij een groot aantal aannames worden uitgedrukt in geld. Verreweg de grootste kosten/baten ontstaan door de verschillen in de reistijden bij de verschillende scenario's. De reistijd winst/verlies is – ondermeer- gebaseerd op de volgende variabelen:

- aantal reizigers,
- afstand tot de luchthaven,
- keuze van de luchthaven,
- percentage zakenreizigers,
- kosten per reis uur zakelijk/ vakantie, etc.

De aannames hebben ieder een bandbreedte. Je kunt iets hoog of laag inschatten. De grootste afwijkingen ontstaan echter door het negeren van relevante aspecten, zoals de tussenlandingen of verkeerde aannames. Zo gaat Ecorys er van uit dat bij het verplaatsen van de vakantievluchten van Eelde de reizigers naar Schiphol gaan (46%) of Düsseldorf (21%). Maar de vakantievluchten die van Eelde verdwijnen zullen straks in Lelystad worden aangeboden. Hierdoor is het door Ecorys berekende reistijdverlies 45% te hoog. Hieronder een overzicht van de foute aannames door Ecorys:

- Er geen rekening is gehouden met de tussenlandingen. Het berekende reistijdverlies is hierdoor 50% te hoog;
- 45% van de passagiers van Eelde woont net zo dicht bij Lelystad. Zij hebben dus geen reistijdverlies. Het berekende reistijdverlies hierdoor 45 % te hoog;
- Gerekend is met de afstand tot Schiphol (46%), Düsseldorf (21%), etc. De vluchten die op Eelde vervallen worden straks aangeboden op Lelystad. Hierdoor berekende reistijdverlies 45% te hoog;
- Het status-quo scenario -overgenomen van Lufthansa- is 50 % te hoog. Het reistijdverlies is daardoor 22% te hoog;
- Gerekend is met 20% zakenreizigers, maar dat is nog geen 2%. Kosten reistijdverlies hierdoor wederom veel te hoog;

Bij de MKBA in 2014 werden vergelijkbare misrekeningen gemaakt. Wij hebben Ecorys daarop gewezen en kregen als antwoord dat alles volgens de OEI-richtlijn zou zijn uitgerekend. Dat het berekende reistijdverlies 50% te hoog ten gevolge van de tussenlandingen werd door Ecorys afgedaan met de mededeling dat deze tussenlandingen in de toekomst zullen verdwijnen.

Ook weigert Ecorys te erkennen dat de passagierscijfers van GAE 35% te hoog zijn ten opzichte van de CBS cijfers. Het verschil ontstaat doordat GAE de transitpassagiers meetelt, bijvoorbeeld de passagiers die al Eindhoven zijn ingestapt. Hierdoor ontstaat de absurde misrekening waarbij reistijdverlies wordt berekend van mensen die elders zijn ingestapt.

Corrigeer je het door Ecorys berekende reistijdverlies (86 miljoen) voor bovengenoemde foute aannames dan is het nog maar 6 miljoen. Dat is berekend over 25 jaar, ofwel 2½ ton per jaar. Dit is fictief geld dat niet werkelijk wordt uitgegeven of bespaard. Het zijn kosten/baten voor de mensen die van Eelde vliegen. Dat is minder dan 4% van de noordelingen.

Het geld dat de overheid in de luchthaven steekt is daarin tegen wel echt geld dat is opgebracht door de belastingbetaler en dat niet aan andere dingen kan worden uitgegeven.

Bij de berekening van de arbeidsmarkteffecten maakt Ecorys vergelijkbare misrekeningen. Per saldo gaan er geen arbeidsplaatsen verloren want mensen gaan niet minder vliegen. Ze worden deels verplaatst met name naar Lelystad. Corrigeer je de MKBA voor de foute aannames m.b.t. reistijdverlies en arbeidsmarkteffecten, dan slaat het MKBA saldo van de scenario's 1 en 2 om van verlies in maatschappelijke winst;

Ingekomen stukken - Nr. 08 brief aan Provinciale Staten 25-10-2016 Strategische ...

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016

### Presentatie van VOLE op de informatiebijeenkomst over de toekomst van luchthaven Eelde op 24 oktober in MartiniPlaza

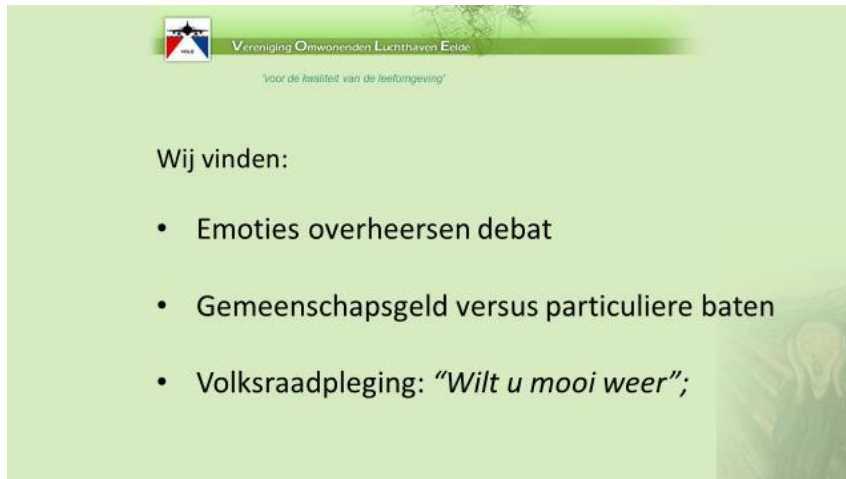


1. Geef Eelde een kans. Deze uitspraak had u misschien niet verwacht van VOLE. Maar wij zijn niet tegen het vliegveld. Wij dragen informatie aan gebaseerd op 30 jaar nauwe betrokkenheid. Wij hebben veel kennis opgebouwd. De politiek beslist hoe het verder moet en onder welke voorwaarden.



2. Dank voor de uitnodiging om onze bevindingen met u delen. Ons belang is een prettige leefomgeving met weinig geluidsoverlast. We hebben de rapporten bestudeerd. En ja... we zijn kritisch.

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



Wij vinden:

- Dat de emoties rond het vliegveld de besluitvorming in het verleden te veel hebben gestuurd. Dat dreigt nu weer te gebeuren;
  - belastinggeld voor het vliegveld moet worden afgewogen tegen andere overheidsbestedingen. Niet het nut voor een beperkte groep –de 4% die vanaf Eelde vliegt- moet zwaar wegen, maar het nut voor de hele samenleving;
  - De drie scenario's en de 'volksraadpleging' sturen de besluitvorming in één richting.;
  - De volksraadpleging is hetzelfde als vragen: "Wilt u mooi weer";
  - Met deze scenario's wordt de politiek in een fuik gedreven;
  - Sluiting van het vliegveld is niet onderzocht. De baten zouden weleens vele malen hoger kunnen zijn dan doorgaan;
  - Er wordt om geld gevraagd zonder voorwaarden
-

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



3. Onze boodschap aan Raden en Staten is:

- Er is geen haast. Er is nog 3,4 miljoen in kas. De liquiditeit zou volgens de Raad van Commissarissen in 2017 het '*vastgestelde minimumniveau*' bereiken. Raden en Staten hebben een andere verantwoordelijkheid. De liquiditeit is voldoende tot eind 2018. Medio 2018 beslissen is op tijd. Maar het vliegveld heeft natuurlijk liever een blanco cheque zonder einddatum en graag een beetje snel. Dat snappen we.
- Onze boodschap is:  
Bekijk medio 2018 hoe de vlag erbij hangt. Ik kom hierop terug. Eerst iets over de onderzoeken.  
-----



## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



#### 4. Wat vindt VOLE van de rapporten?

Ze zijn zeer uitputtend, maar niet altijd goed te volgen. Ik noem enkele tekortkomingen:

- De scenario's zijn zo gekozen dat er een sterk zwart-wit beeld uitkomt;
- De risico's worden wel benoemd, maar blijven onderbelicht, met name Lelystad;
- Een grondige analyse van het mislukken van de topbestemmingen Barcelona en Milaan ontbreekt;
- Waarom zou München wel lukken als de topbestemmingen Barcelona en Milaan mislukten?;
- Er is geen evaluatie waarom de baanverlenging niet heeft gebracht wat werd beloofd;
- De prognoses zijn boterzacht. Nog zachter dan de prognose voor de baanverlenging van Buck in 2009;
- Er worden impliciete keuzes gemaakt om bij de gewenste uitkomst te belanden.

-----

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



5. Bij het Lufthansa rapport valt op:

- Dat het status-quo scenario uitgaat van 230.000 passagiers. Dat is 50% te hoog want de status quo –de bestaande toestand- is 150.000 passagiers dit jaar;
- Lufthansa noemt niet het grootste risico: Dat van de 13 charters per week er 9 een tussenlanding maken. Deze 9 worden zonder twijfel naar Lelystad verplaatst. Deze 9 zijn samen goed voor de helft van alle passagiers op Eelde;
- De Lufthansa-prognose van 407.000 passagiers is gebaseerd op 'marktkansen'. Het is 'wensdenken' dat we ook zagen bij de baanverenging. De kans dat de prognose niet gehaald wordt is groter dan dat die wel wordt gehaald;
- Dit jaar daalt het aantal passagiers met bijna 20%. Lufthansa gaat uit van stijging.

-----

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



6. Hoofdredacteur Sybersma vergelijkt de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (de MKBA) van Ecorys met de goochelkunsten van Hans Klok.  
De MKBA kan ons ook niet overtuigen:



**Foute aannames :**

- Tussenlandingen
- Afstand tot Schiphol
- Status-quo scenario 50 % te hoog
- Zakenreizigers hooguit 2%

**Na correctie: maatschappelijke winst**

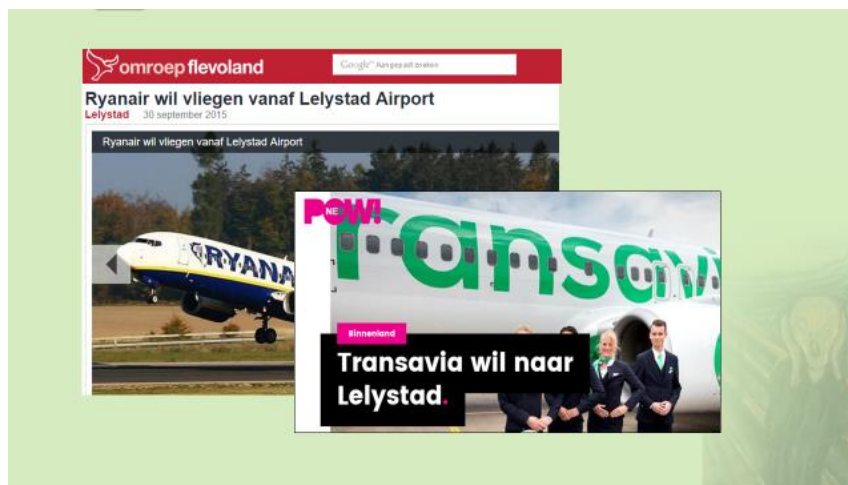
- Er is geen rekening gehouden met de tussenlandingen. Daarmee halveert de MKBA uitkomst;
- Gerekend is met de afstand tot Schiphol en Dusseldorf i.p.v. Lelystad. Wederom een halvering van de uitkomst;
- 45% van de passagiers van Eelde woont net zo dicht bij Lelystad. Zij hebben dus geen reistijdverlies;
- Het status-quo scenario is 50 % te hoog;

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016

- Gerekend is met 20% zakenreizigers, maar dat is hooguit 2%.

Corrigeer je het reistijdverlies voor deze foute aannames dan kost het geen 86 miljoen, maar minder dan 6. Ofwel 1 ½ ton per jaar. Het openhouden van Eelde kost 5 miljoen per jaar. De berekening van de arbeidsmarkteffecten gaat eveneens mank door foute aannames.

Na correctie van de foute aannames, is het MKBA saldo van de scenario's 1 en 2 geen verlies maar maatschappelijke winst.



7. Mei 2018 gaat Lelystad open. De gevolgen worden onderschat. Ryanair en Transavia gaan naar Lelystad. Transavia trekt zich waarschijnlijk terug van Eelde vanwege de tussenlandingen. Behalve een uur extra, kost dat ook extra brandstof en landingsrechten. Lelystad biedt straks een ruime keuze uit bestemmingen en vertrektijden. Ryanair zegt dat ze 60 vluchten per dag vanaf Lelystad kunnen uitvoeren.

De vraag is dan: wat blijft er nog over op Eelde? Lufthansa beweert dat het gat dat Transavia slaat wordt opgevuld door andere maatschappijen. Maar de onderbouwing ontbreekt. De logica ontbreekt, want andere maatschappijen kunnen moeilijk concurreren als ze een tussenlanding moeten maken. En de tussenlanding is nodig om de toestellen op Eelde vol krijgen.

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



8. Lufthansa, Ecorys: Ze geven ons modellen, simulaties en scenario's. Maar wat is de politieke vraag die voorligt? De vraag zou kunnen zijn:
- Wat is de maatschappelijke rechtvaardiging van zoveel belastinggeld naar het vliegveld?
  - Moeten we vakantiegangers subsidiëren?
  - Wat is proportioneel?. Wat zijn de kosten in verhouding tot het aantal gebruikers en het belang daarvan. Nu zit er 50 euro subsidie op iedere ticket, Dat loopt op tot 80 euro bij scenario 'investeren' en als het tegen zit wordt het een subsidie van 160 euro op iedere ticket. Is dit nog proportioneel?
  - Nergens vinden we hoeveel zakelijk verkeer er werkelijk is. Kan dat dan zoveel belastinggeld rechtvaardigen?
  - Nergens staat een kwantificering van de economische betekenis of de betekenis voor het bedrijfsleven. Wel rooskleurige prognoses en vergezichten over 'kansrijke' mogelijkheden.

-----

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



9. De Noordelijke Rekenkamer zei daarover in 2013:

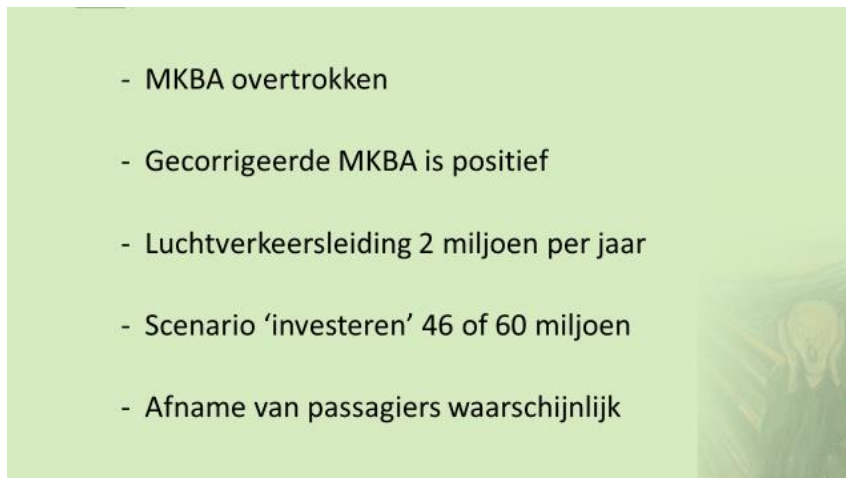
- “Provincies beriepen zich steeds op gedateerde en rooskleurige toekomstverwachtingen en negeerden de economische realiteit”;
- “De regionaal-economische effecten van de luchthaven zijn beperkt.”;
- “Er wordt voorbij gegaan aan de economische realiteit. Door het wegvallen van het zakelijk vliegverkeer heeft de luchthaven een beperkte functie bij het aantrekken van bedrijven.”
- De voorzitter van de Rekenkamer voegde daaraan toe: “het belang voor bedrijven hebben wij niet kunnen aantonen”  
-----

## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



De MKBA lijkt een hefboom, een substituuat voor een rationele onderbouwing. De media kopten gewillig: "Sluiting Eelde, duurste optie". Maar het ligt toch iets genuanceerder:

-----



- De maatschappelijke kosten zijn overtrokken en berekend over 25 jaar;
- Als je de MKBA corrigeert voor de tekortkomingen, is het saldo voor scenario 1 en 2 positief;
- De kosten luchtverkeersleiding à 2 miljoen zijn onder het kleed verdwenen. Dat is het 'Model Maastricht': "Niet over praten. Als de Staten eenmaal hebben besloten te



## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016

*investeren kunnen ze niet meer terug. De luchtverkeersleiding moeten ze dan ook wel betalen”;*

- Het scenario 'investeren' kost 46 miljoen in 10 jaar. Als je de kosten luchtverkeersleiding meetelt is het 60 miljoen en het wordt meer als het tegen zit;
- Is er dan nog een weg terug?
- De uitkomst van scenario 'investeren' is ongewis, maar je bent wel veel belastinggeld kwijt. Zowel Lufthansa als Ecorys zeggen dat investeren geen garantie is voor passagiers groei;

-----



10. Tenslotte ons advies:

- Doe geen investeringen die waardeloos zijn als het onverhoopt tegen zit. Een brandweerkazerne / vertrekhal geven geen passagier extra;
- Bewaakt de proportionaliteit;
- Geef GAE de kans om lijnverbindingen aan te trekken. Geef daarvoor een budget, evalueer de voortgang jaarlijks, maar ga geen verplichtingen aan tot na 2018;

-----



## Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016



- Laat u niet opjagen. Er is geen haast. Er is nog €3,4 miljoen in kas. Genoeg tot eind 2018. Dan weet u wat u minimaal moet weten om een verantwoord besluit te nemen voor de periode na 2018:
  - Hoeveel vluchten zijn naar Lelystad zijn verplaatst?;
  - Hoeveel passagiers heeft Eelde dan nog?;
  - Is de lijn Kopenhagen en Londen nog in de lucht?;
  - Zijn er bestemmingen op Eelde zijn bijgekomen?;
  - Wat de rekening is van de luchtverkeersleiding?.
- Op deze vragen geven de rapporten geen antwoord.



Als Eelde nog een kans moet krijgen, dan onder strikte voorwaarden.

**Bijlage - Presentatie met tekst VOLE op informatiebijeenkomst 24-10-2016**