



Datum: 9 januari 2020

Aan: Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV

Van: Raad van Commissarissen

Betreft: **Aanbiedingsnotitie tussentijdse rapportage**

Geachte aandeelhouders,

Bijgevoegd treft u de tussentijdse rapportage aan waarin wij verslag doen naar aanleiding van onze opdracht. Deze aanbiedingsnotitie dient ter nadere duiding van de inhoud van de rapportage.

Samenvatting

Wij geloven in het toekomstperspectief van Groningen Airport Eelde. Capaciteit aan luchthaveninfrastructuur is schaars en de luchthavens van de Schiphol Groep zitten 'vol' waardoor de capaciteit van Groningen Airport Eelde waardevol is. Het breed gedragen gedachtengoed dat de Nederlandse luchthavens als één systeem dienen samen te werken om de schaarse capaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten, vormt dan ook de belangrijkste pijler voor de toekomst. De besluitvorming door het Rijk over de toekomst van de luchtvaart in de Luchtvaartnota 2020-2050 is daarvoor randvoorwaardelijk. Niet alleen de luchthavens maar ook luchtvaartmaatschappijen zijn afhankelijk van deze toekomstvisie die van grote invloed is op de luchtvaart.

Tot er een eenduidige visie is op de toekomst van de Nederlandse luchtvaart en er duidelijkheid is over de groei van Schiphol Airport en het openstellen van Lelystad Airport, komt de sector moeilijk in beweging. Luchthavens in de periferie, zoals Groningen Airport Eelde, merken dat aan hun omzet omdat luchtvaartmaatschappijen vooral bestaande schaarse capaciteit op Schiphol blijven volvliegen in de angst deze kwijt te raken. Een effect dat nog wordt versterkt door een tekort aan vliegtuigen en het faillissement van Thomas Cook. Deze zaken hebben tot gevolg dat het exploitatieresultaat van Groningen Airport Eelde gedurende enkele jaren zal verslechteren.

Het staken van de activiteiten van Groningen Airport Eelde zou betekenen dat Noord-Nederland nooit meer een internationale luchthaven zal krijgen. Er wordt dan ook gevraagd om flexibiliteit om, binnen het totale investeringsbudget tot 2026 uit het investeringsscenario dat in 2016 voor de luchthaven is vastgesteld, een periode te overbruggen tot de sector weer richting heeft en invulling aan groeiambities kan worden gegeven.

Context van het gekozen investeringsscenario

In 2016-2017 is door de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde, na verschillende studies, een aantal scenario's overwogen waaruit het scenario "Toegangspoort van het Noorden" is gekozen met een bijbehorend investeringsplan van € 46 mln voor de periode 2016 – 2026. De belangrijkste uitgangspunten van dit scenario en de invulling daarvan in de jaren 2016 – 2019, worden onderstaand toegelicht.

Hub-strategie en routefonds

In september 2016 is een start gemaakt met de route naar de hub Kopenhagen met Nordica. Vanaf maart 2018 werd door Nordica tevens de route naar de hub München gevlogen en werd de route naar Londen Southend door Stobart / Flybe driemaal daags gevlogen. Deze producten, met een hoge frequentie en aansluitingen op hub-verbindingen met een gunstige overstaptijd, waren vooral gericht op de zakelijke reiziger. De hub-strategie was daarmee in 2018 ingevuld en leverde in termen van passagiersaantallen een recordjaar op.

Het routefonds is opgericht met als doel het stimuleren van de hub- en lijnverbindingen. Zonder de inzet van het routefonds waren deze routes niet mogelijk geweest. Hoewel er uitgebreid onderzoek is gedaan naar het marktpotentieel, en de markt zich begon te ontwikkelen, ging de verdere groei te langzaam waardoor de beschikbare middelen uitgeput waren voordat de routes zelfstandig konden worden. Nordica heeft dan ook eind 2018 moeten stoppen met het vliegen van de hubs Kopenhagen en München. Londen Southend is een bestemming die nog steeds wordt gevlogen. De route naar Kopenhagen wordt sinds maart 2019 door een andere partij, met een kleiner toestel dat zich vooral op de zakelijke markt richt en zonder hulp van het routefonds, twee keer per dag gevlogen. Het wederom toevoegen van de hub München is een ambitie die in onderzoek is en ook het aanbieden van overstaptickets via een partner wordt momenteel onderzocht.

NEDAB-bijdrage

Het financieel versterken van de exploitatie van de luchthaven door het grotendeels verleggen van de kosten van openbare veiligheid naar de regio door middel van de jaarlijkse NEDAB-bijdrage (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, in casu de kosten van brandweer en security), vormt financieel gezien het grootste deel van het investeringsscenario. De bijdrage wordt jaarlijkse uitgekeerd met ingang van 2017 en dit heeft de luchthaven in staat gesteld de security charge, onderdeel van de passagiersbelasting, te verlagen en zo naast de exploitatie ook de concurrentiepositie te versterken in lijn met het advies van Lufthansa Consulting.

Governance

In 2018 is advies ingewonnen over de voor- en nadelen van een one- en two-tier board. Alles overwegende, scharen wij ons achter het standpunt van de deskundige dat een two-tier model het best passend is bij een overheids-NV zoals Groningen Airport Eelde.

In 2018 is ook een start gemaakt met de voorbereiding van een splitsing van de onderneming in een Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een Luchthaven Exploitatiemaatschappij (LEM). In mei 2018 is een principebesluit daartoe genomen. Op basis van het uitgewerkte plan, consultatie van ervaringsdeskundigen en de verandering van het aanwezige potentieel als gevolg van marktontwikkelingen, is besloten dat het moment niet rijp was voor het uitvoeren van het plan. Ook hier speelde de onzekerheid over de toekomstige inrichting van de luchtvaart de belangrijkste rol. Het zeer recent teruggedraaien van dit model op Maastricht Aachen Airport, ondersteunt de overweging om voorlopig pas op de plaats te houden. Het inzichtelijk maken van de financiële resultaten gesplitst naar enerzijds infrastructuur en anderzijds exploitatie is wel een ambitie voor 2020.

Investeringsplannen

De investeringsplannen bevatten een financiële bijdrage voor uitbreiding van de passagiersterminal en nieuwbouw van de brandweerkazerne voor in totaal € 6,0 mln. De directe noodzaak tot uitbreiding of renovatie van de passagiersterminal is er nog niet, hoewel in de installaties van het gebouw op termijn vervangingsinvesteringen nodig zijn en bij een passagiersgroei richting 400.000 passagiers per jaar zeker uitbreiding nodig zal zijn.

De noodzaak om te investeren in de brandweerkazerne is er wel. Het huidige pand voldoet niet aan de eisen van het bouwbesluit, Arbo en milieu. De werkplek voldoet nog niet aan de eisen van het schone werken. Er zijn meerdere opties uitgewerkt voor nieuwbouw en renovatie, die onderdeel uitmaken van de begroting 2020. Als de kazerne wordt gesloten omdat er niet veilig en/of volgens de regels gewerkt kan worden, is er geen veilige situatie en kan de luchthaven niet open voor verkeer. Er is een dringende noodzaak om op korte termijn tot uitvoering van het reeds genomen investeringsbesluit te komen. Wij vinden het vanuit veiligheidsperspectief dan ook onverantwoord om de investering in de brandweerkazerne nog langer uit te stellen.

Omdat de brandweerkazerne in het meest kostenefficiënte scenario € 3,05 mln kost, bij een reeds beschikte subsidie van € 2,55 mln, stellen wij voor om ter versterking van de liquiditeit van de vennootschap een extra € 500.000 te beschikken ten laste van de middelen voor de passagiersterminal. Ten eerste omdat er deels overlap zit tussen deze twee projecten in de vorm van benodigde stallingsruimte en ten tweede omdat de noodzaak voor renovatie of uitbreiding van de passagiersterminal zich niet op korte termijn voor doet. Een alternatieve financieringsoptie kan het inzetten van aanvullende middelen zijn uit de NEDAB-bijdrage van het investeringsscenario, omdat het om een investering in het kader van de openbare veiligheid gaat.

Terugblik 2016-2019

Het investeringsscenario waartoe besloten is, is niet losgelaten. De veranderende marktomstandigheden en verschillende andere externe ontwikkelingen hebben geleid tot nieuwe inzichten, waardoor niet alle verwachte vruchten van het scenario zijn geplukt. Het jaar 2017 werd met een positief resultaat afgesloten en het jaar 2018 was een recordjaar voor wat het aantal vervoerde passagiers betrof. Het potentieel achter het investeringsscenario is daarmee duidelijk gemaakt, zij het dat dit alleen met een forse inspanning vanuit het Routefonds mogelijk bleek. De rol van de luchthaven in de regionale economie is ook nog steeds stevig verankerd als het gaat om werkgelegenheid. Diverse ondernemingen op het luchthaventerrein zijn uitgebreid, er is nieuwbouw gepleegd door een ondernemer, er is een zonnepark gerealiseerd en er is belangstelling van bedrijven om zich te vestigen. Bestaande hangaars en kantooruimte voor verhuur zijn 'vol'.

De Koninklijke Luchtvaart School is sinds de jaren '50 van de vorige eeuw op Groningen Airport Eelde gevestigd en groeit stevig in 2020. Zij haalt een deel van de opleiding uit het buitenland naar Groningen Airport Eelde terug en integreert er ook de activiteiten van de Martinair Flight Academy die van Lelystad afkomstig is. Er verhuizen daardoor arbeidsplaatsen naar Noord-Nederland en de positie van Groningen Airport Eelde als de nationale opleidingsluchthaven voor verkeersvliegers wordt nog verder versterkt.

Herijking investeringsscenario

Toekomstige herijking van het bestaande investeringsscenario dient plaats te vinden op basis van de uitgewerkte rol van Groningen Airport Eelde binnen het nationale systeem van luchthavens. Het ontlasten van Schiphol Airport in haar rol als hub van wereldformaat is waarschijnlijk een belangrijk uitgangspunt van de systeemgedachte. Dat kan door regionale luchthavens zoveel mogelijk de zogenaamde point-to-point vraag (directe verbindingen zonder overstap) vanuit de eigen regio te laten bedienen. Vanuit het duurzaamheidsaspect is dat onderdeel van het gedachtengoed van de Luchtvaartnota, omdat hiermee ook het zogenaamde voor- en na-verkeer wordt beperkt. Vanuit het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde reizen namelijk iedere dag ongeveer 6.000 passagiers naar Schiphol Airport en andere Nederlandse luchthavens.

Overigens is er geen reden om aan te nemen dat luchthavens binnen een systeem een dusdanig gespecialiseerde rol krijgen dat er geen ruimte zou bestaan voor het invullen van regionale belangen binnen of naast deze rol. In tegendeel: het bedienen van de eigen regio staat voorop. De Nederlandse Vereniging van Luchthavens, die de systeemgedachte propageert, stelt dan ook: "luchthavens moeten uitgroeien tot maatschappelijke knooppunten, waarde genererend, ingebed in hun regionale context". Voor Groningen Airport Eelde betekent dat een brede rol: naast charterverkeer ook lijndiensten en zo mogelijk hub-vluchten. Ook de General Aviation, de kleine luchtvaart, heeft blijvend een belangrijke rol op Groningen Airport Eelde. In dat kader is de rol als opleidingsluchthaven belangrijk, tezamen met de maatschappelijke vluchten: de traumahelikopter, militaire en politievluchten, medische vluchten, et cetera. En er is ruimte voor duurzame ontwikkeling en innovatie, waarvan de op Groningen Airport Eelde gevestigde DroneHub een bestaand voorbeeld is.

Naast het passagiersvervoer zijn er ook andere economische activiteiten op een luchthaven die in het kader van de systeemgedachte voor herverdeling in aanmerking komen. Bijvoorbeeld activiteiten op het gebied van onderhoud en reparatie of goederenoverslag. Er is potentieel voor vastgoedontwikkeling want ook hier heeft Groningen Airport Eelde nog ruimte waar andere luchthavens die niet hebben. Het vestigen van meer bedrijven versterkt de economische positie van de luchthaven en levert een bijdrage aan economie en werkgelegenheid.

Inzet middelen investeringsscenario

Het gekozen investeringsscenario omvat een totaalplaatje van € 46,0 mln, dat als volgt is verdeeld:

(in € mln)	Scenario	Besteed	Beschikbaar
		2017-2019	2020-2026
NEDAB	30,0	8,5	21,5
Routefonds	10,0	7,0	3,0
Vastgoed	6,0	0,0	6,0
Totaal	46,0	15,5	30,5

Naar verwachting is het resultaat op de exploitatie van de luchthaven de komende jaren negatief, wat een financiële overbrugging vergt tot er duidelijkheid is over de systeemgedachte en het potentieel daarvan benut kan worden. Hoewel de duur van de periode van overbrugging afhankelijk is van meerdere externe factoren en marktontwikkelingen, moet in eerste instantie met een periode van 2 tot 4 jaar rekening worden gehouden. Deze overbrugging vraagt om flexibiliteit van de inzet van middelen binnen het totaal aan middelen van het investeringsscenario. De flexibiliteit kan bijvoorbeeld gevonden worden in het tijdelijk zwaarder leunen op NEDAB-bijdragen voor zowel exploitatie als investeringen om zo de liquiditeit te versterken. Binnen het totaal begrote bedrag voor NEDAB wordt dan een timing van de inzet van deze middelen gehanteerd die het zwaartepunt op komende jaren legt, binnen de door de EU toegestane grenzen voor steun.

Binnen de investeringen in vastgoed werd rekening gehouden met een bedrag van € 3,45 mln voor renovatie of uitbreiding van de passagiersterminal en € 2,55 mln voor de brandweerkazerne. Voor de brandweerkazerne is reeds een subsidiebeschikking afgegeven voor dit bedrag, waarvan wij voorstellen dat bedrag te verhogen met € 500.000 tot aan het investeringsbedrag. Wij benadrukken nog eens het onverantwoord te vinden vanuit het oogpunt van veiligheid om de investering in de brandweerkazerne nog langer uit te stellen.

Rol interim directeur

De heer Bart Schmeink is voorgedragen om te benoemen tot directeur van Groningen Airport Eelde. Voor een periode van 6 tot 9 maanden geeft hij op interim basis vorm en leiding aan de transitie van de luchthaven. Ondertussen is ook de zoektocht naar een definitieve invulling van de functie van directeur reeds gestart.

Het formuleren van lange termijn doelstellingen en het voorbereiden en sturing geven aan de transitie naar de toekomstige luchthaven begint met het borgen van de continuïteit van de onderneming in de meest brede zin. Ook het klaar maken voor de toekomst van de organisatie en het daartoe inrichten van een efficiënte en effectieve organisatiestructuur en luchthavenmanagement, maken deel uit van deze transitie.

Het nader uitwerken van het toekomstig strategisch perspectief van Groningen Airport Eelde, in de context van de Luchtvaartnota 2020-2050 inclusief het gedachtengoed van de systeemgedachte, is één van de belangrijkste taken van de interim directeur. De belangrijkste landelijke stakeholders daarbij zijn de beleidsbepalers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van het Ministerie van Financiën, naast de directie van de Schiphol Groep en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens. Het verzilveren van de relevantie van de luchthaven voor de regio en het inbedden ervan in de totale regionale infrastructuur, maakt onderdeel uit van de te formuleren toekomstvisie.