



This is a Patch II type separator sheet.

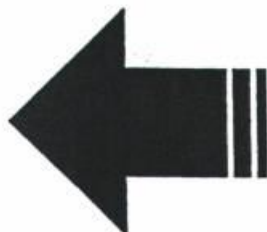
This is a Patch II type separator sheet.



Portrait Feed

New Document Follows...

Printed on 27-11-2009 9:12:42



Landscape Feed

New Document Follows...

Printed on 27-11-2009 9:12:42

Onderwerp Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

Steller Erwin Vening

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 84 42 Bijlage(n) 4

Ons kenmerk 4323255

Datum **17 APR 2014** Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 31 oktober jl. is het nieuwe businessplan door de directie van Groningen Airport Eelde (GAE) gepresenteerd aan raden en staten en zelfde dag ook aan publiek en pers. In dit Strategisch Plan "Groningen Airport Eelde, Werelden verbinden" zijn de ambitie uitgewerkt samen met een businesscase voor de komende 10 jaar. Als aandeelhouder van de NV GAE hebben wij het Strategisch Plan ontvangen samen met een aanbiedingsbrief waarin ons gevraagd wordt om in te stemmen met het plan en de geschetste ambities en groeistrategie. Ook wordt de aandeelhouders gevraagd om akkoord gaan met extra bijdragen vanuit exploitatie GAE in marketing en routedevelopment en zorg te dragen voor financiering van een routeontwikkelingsfonds, investeringen in verbetering en uitbreiding van de passagiersterminal en een nieuw onderkomen van de luchthavenbrandweer.

In het verlengde van dit Strategisch Plan is opdracht vanuit de provincies Groningen en Drenthe verstrekt voor een MKBA (Ecorys) en een Sensitiviteitsanalyse op het businessplan (EY). Dit ook in antwoord op het rapport van de Noordelijke Rekenkamer dat afgelopen november is verschenen. Gedeputeerde Staten van beide provincies hebben begin april ingestemd met het Strategisch Plan en ook een standpunt ingenomen over de vragen die voorliggen. Zij hebben middels een brief de Provinciale Staten hierover geïnformeerd. Eind maart hebben wij in een Bestuurlijk Overleg afstemming gezocht met alle aandeelhouders. Daarbij is ook gesproken over het feit dat de gemeenten logischerwijs nog geen formeel standpunt kunnen innemen gezien de recente raadsverkiezingen en de daarop volgende demissionaire periode. Wel hebben we aangegeven dat we een positieve grondhouding hebben ten opzichte van de ontwikkeling van de luchthaven en in de ambitie voor verdere groei van het luchtverkeer.

Gezien de besluitvorming door de beide provincies en de informatie die nu richting Provinciale Staten is verstrekt hebben wij gemeend er goed aan te doen ook u te informeren over het proces rond GAE. Bijgevoegd treft u de brief van de provincie

Groningen aan die zij aan Provinciale Staten hebben gestuurd inclusief de bijlagen. Het betreft hier naast het Strategisch Plan en bijbehorende brief ook de MKBA (opgesteld door Ecorys) en de Sensitiviteitsanalyse (door EY). Een soortgelijke brief is in Drenthe vastgesteld. Bespreking in de Provinciale Staten staat gepland voor mei.

Als college zijn we van plan om binnenkort inhoudelijk te spreken over de luchthaven en over het Strategisch Plan en de bijbehorende vragen een formeel standpunt in te nemen. We stellen u voor om voor de maand juni een bespreking met uw raad voor te bereiden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys





GRONINGEN
AIRPORT EELDE

Groningen Airport Eelde *Werelden verbinden*

PIJLAGE



Groningen Airport Eelde, Verbonden met Noord-Nederland



GRONINGEN
AIRPORT EELDE

Missie

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

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

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

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



Inhoudsopgave

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

GRONINGEN AIRPORT EELDE

Dynamiek

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

Samenvatting

De kern van de zaak

Met de realisatie van de faconvertoering in 2014 zijn de voorwaartse stappen voor de eerste groep van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde. Luchtvaartmaatschappijen kunnen terug de vliegvelden en nu zonder beperkingen verbouwen van de luchthaven. Voorlopig wordt de faconvertoering niet aan het passagiers in 2017 al met 4000 geprojecteerd.

Groningen Airport Eelde wil zich in de komende jaren ontwikkelen tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland. De luchthaven wordt nu nog vooral gebruikt als overstap voor vakantievluchten en charter. In dit rapport wil Groningen Airport Eelde worden geïnterpreteerd. Maar daarnaast zal de luchthaven ook ingezet worden als eindpunt van een reis met bestemming Noord-Nederland en op het ontwikkelen van routes die het bedrijfsleven belangrijke vindt, zoals Londen, Parijs of Rome. Het wordt nu nog niet aan een verandering met een hub-airlines (zoals Heathrow, München, Kloten) en het is belangrijk met een hub-airline namelijk de internationale bereikbaarheid van het Noorden, omdat Groningen Airport Eelde van de hub met een groot aantal bestemmingen in en buiten Europa wordt verbonden.

Analyses van globale en verkochte tickets in de regio laten zien dat Consulting Group 2014 geven aan dat het marktpotential in Noord-Nederland veel groter is dan het nu vertoende aantal passagiers via Groningen Airport Eelde. Ruim 6.000 passagiers reizen dagelijks vanuit of naar Noord-Nederland via andere luchthavens. Met gerichte marketing en strategische routeontwikkeling wil de luchthaven een deel van dat potentieel naar zich toe trekken. In 2017 kan het aantal vertrekkende en aankomende passagiers daardoor toenemen van naar 380.000 tot 300.000 en zou, hoewel in 2014, dank de luchthaven 600.000 passagiers te verwelkomen. Een bereikbaar met een groot aantal Europese bestemmingen laat zien dat

in de komende jaren de bereikbaarheid en het operationeel bespelen van de Nederlandse product, een groter aanbod van Groningen Airport Eelde voor de hand ligt.

Geen van het passagiersaanbod op Groningen Airport Eelde van niet-voetbalafdeling en aanpassing van de faciliteiten, werken, parkeerplaatsen en andere faciliteiten. De uitbreiding van investeringen kosten met elkaar 12 miljoen euro. Het is een belangrijke investering in het gebied van de luchthaven. Het gebied van de luchthaven wordt nu nog niet gebruikt voor andere commerciële activiteiten. Het gebied van de luchthaven wordt nu nog niet gebruikt voor andere commerciële activiteiten.

De komende jaren wordt vanuit de kasstroom en een zeer extra goed resultaat van de markt van de luchthaven en de opbouw van een goede investering in de luchthaven. Dit zorgt in eerste instantie voor een extra druk op het exploitatiebudget. De groei vertoert echter niet alleen de bereikbaarheid van Noord-Nederland, het is ook de opslag van een beter exploitatiebudget. Financiële analyses laten zien dat de te verwachte groei van het aantal passagiers vanaf 2017 een positief operationeel resultaat (EBITDA) en vanaf 2020 een positief bedrijfsresultaat (ERT) wordt bereikt.

Meer dan de afgelopen jaren is de voorlopige jaren betaald het eigen vermogen van de luchthaven momenteel € 15 miljoen. De uitbreiding is in staat de exploitatiekosten in komende jaren te dragen, hoewel van het eigen vermogen. De kosten van de luchthaven en de kasstroom kunnen echter de maatschappelijke investeringen niet dragen. Aanvullende financiering is daarvoor nodig. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden die de overheden kunnen bieden, vooral vanuit de beschikbare financiële middelen voor verbetering van de Nederlandse infrastructuur en stimulerend van de economische ontwikkeling. De luchthaven zal

voor internationale bereikbaarheid voor de vele internationaal opererende bedrijven in Noord-Nederland. Hierdoor ondersteunt Groningen Airport Eelde de internationalisering van haar aanwezige sterke economische clusters als agribusiness, water-technische, energie, Health Agency en sensor-technologie. De luchthaven is zelf ook een economische factor door de 300 banen op de luchthaven zelf en de 300 banen te maken elders in de Noordelijke regio's. En bij groei van de luchthaven neemt dit werkgelegenheidseffect zeker toe. Dit analyse van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) blijkt dat passagiers substantiële reistijdswinsten kunnen behalen als zij via Groningen Airport Eelde kunnen reizen in plaats van via Schiphol. Die reistijdswinsten vormen de belangrijkste reden van een eerste globale Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MBA) die de RUG heeft uitgevoerd. Als die baten worden afgezet tegen de exploitatiekosten van de luchthaven, dan komt daar een positief saldo uit. Investeringen van de overheden in de luchthaven zijn dus legitiem, maar ook in de komende jaren nodig.



Regionaal economisch belang

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



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

luchtvaarttoeren. De brandweer brengt de eerste actie in geval van calamiteiten en verzorgt diverse onderhoudswerkzaamheden samen met de afdeling facilitas. De brandweermedewerkers ondersteunen ook bij het betrekken van vliegtuigen en geven instructie aan andere kapers. De derde operationele afdeling, de afdeling markt, sinds april 2012 deel uit van de GKE organisatie. De andere afdelingen zijn financien, personeelszaken en marketing & communicatie. Een heel belangrijke taak van deze laatste afdeling is business development.

Vanaf de oprichting van de luchthaven was het Rijk niet aansprakelijk voor de betaling van 80% de belangrijkste aandeelhouder van de vennootschap. In 2001 heeft het Rijk echter haar financiële betrokkenheid bij alle regionale luchthavens bevestigd en haar aandeel overgedragen aan de regionale overheden. Groningen Airport Eelde ontvangt een eenmalige afkoopsumme voor toekomstige exploitatiekosten en draagt een budget voor haar verlening en het onderhoud van het vliegveld. Bij de afkoop is met de regionale aandeelhouders afgesproken dat landelijk gefinancierde LTO's een bedrag van ruim 1,1 miljoen zou worden bijgestaan in het eigen vermogen van de NV. De looptijd van de afkoop is in 2012 ten einde gekomen.

Oog voor duurzaamheid

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

Eelde een voorstandende plaats. Aansluitend voor klimaatwet, bij de uitverantwoording, grondwetgeving en veiligheid met de luchthaven als uitdrukking van respect voor interne en omgeving. Het is tevens een belangrijk element in de versterking van het maatschappelijk draagvlak van de luchthaven.

Een belangrijk onderdeel van de duurzaamheidsstrategie is de vergroening van luchthavenactiviteiten. Daartoe is onder meer samen met Protonic Breda het project Green Sustainable Airports (GSA) opgezet. Het GSA project bestaat uit internationale samenwerking processen op de luchthaven te verduurzamen, het GSA project wordt ondersteund door reorganisaties als Energy Yellow, diversiteit van Wageningen, Nationaal Ruimtevaart Laboratorium, Eurocontrol en het bedrijfsleven. Samen met andere Europese regionale luchthavens (Bremen, Kortrijk, London Southend Airport, Londen) en Billand, werkt Groningen Airport Eelde binnen GSA aan projecten die de betrouwbaarheid van nabij en omgeving verbeteren. Zo besloot het GSA initiatief tegevoerd operationele efficiency, innovatie en een groene karakter van de luchthaven, Groningen Airport Eelde heeft in dit verband de glasvluchten (Continuous Descent Approach) in februari 2012 ingevoerd als eerste regionale luchthaven in Nederland. Deze glasvluchten balansen het geluid tijdens het dalen in een gebied op 25 kilometer verwijderd van de luchthaven en verduurzamen circa 7 procent minder brandstof. Ook bij de aanleg van de nieuwe landingsbaan wordt op duurzaamheid gelet. Gebied van "Doodmas" in plaats van zand en de aanleg van een betonnen opslag van de baan zijn nieuwe duurzame toepassingen in de luchtvaart.

Samenwerking met het regionale bedrijfsleven: Route Development Forum en Fonds

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



Groninger Airport Eelde - Werelden verbinden

In het primaire marktgebied werden 1,1 miljoen meer reizigers vervoerd. Dit heeft tot een toename van de reizigersbewegingen geleid. De reizigersbewegingen zijn toegenomen met 1,1 miljoen reizigers. Dit is een toename van 11,1% ten opzichte van het voorgaande jaar. De reizigersbewegingen zijn toegenomen met 1,1 miljoen reizigers. Dit is een toename van 11,1% ten opzichte van het voorgaande jaar.

De reizigers uit de primaire marktgebieden vormen een belangrijk deel van de reizigersbewegingen. De reizigers uit de primaire marktgebieden vormen een belangrijk deel van de reizigersbewegingen. De reizigers uit de primaire marktgebieden vormen een belangrijk deel van de reizigersbewegingen.

De tabelen op de volgende pagina's geven inzicht in de reizigersbewegingen uit de verschillende marktgebieden.

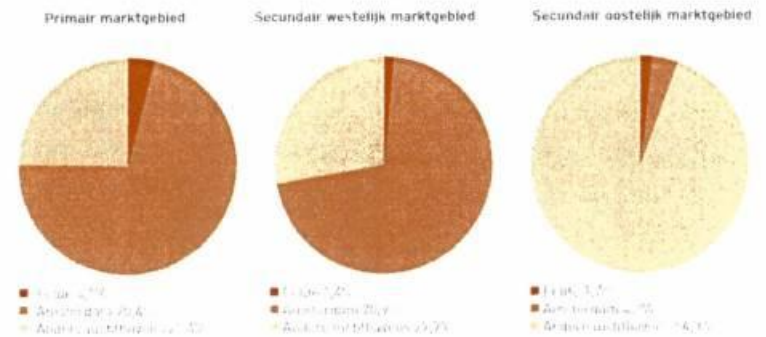
Reisbewegingen per marktgebied

Bron: Intercontinental Air Services Group

	Primair marktgebied	Westelijk secundair marktgebied	Oostelijk secundair marktgebied	Totaal
Reisbewegingen uit Groningen	1.067.700	271.000	113.800	1.452.500
Reisbewegingen uit andere luchthavens	1.561.000	1.229.000	1.241.000	4.031.000
Totaal	2.329.700	946.500	1.452.400	4.728.600

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

Bron: Intercontinental Air Services Group



Gebruik van luchthavens door reizigers uit primair marktgebied

Bron: Intercontinental Air Services Group

	Groningen	Amsterdam	Bremen	Düsseldorf	Overige	Totaal
Reisbewegingen uit Groningen	96.100	1.640.800	257.400	160.600	174.900	2.329.700
	4,1%	70,4%	11,0%	6,9%	7,5%	

Analyse vliegbewegingen uit bedrijvendatabase:



In 2015 is inkeken start gemaakt met de opbouw van een database van bedrijven die intercontinentaal aan de slag zijn meten. Bedrijven in de 11-12 landen area van Groninger Airport Eelde dragen de luchtvaart een aan. Het heeft toe en meer aan te spreken meer gebruik van te willen maken. Het is een van en naar Schiphol en andere luchthavens keert anders. Het is een goed. Deze positieve houding van hant, niet ook in de toekomst van totaal 150 bedrijven om bedrijfsrelevante data ontrent hun reisgedrag aan de luchtvaart te delen. De topsectoren Europe en Life Sciences

zijn goed vertegenwoordigd in de top van risicovolle ondernemingen. Ook de Noordelijke shippingcompagnies en scheepshouwers zorgen voor een verscheidenheid. De database verscherpt het inzicht van de marktanalyse; het maakt inzichtelijk waar het voordelig bedrijfsleven naar toe gaat, hoe frequent en wat voor soort ticket (economy of business) men koopt. Bovendien kunnen we nu onze klanten beter en kunnen we dit netwerk en de relaties delen met airlines. De database wordt in de komende jaren uitgetrokken en onderhouden.

Top 10 Europa

Rang	Bestemming	Primair marktgebied	Secundair westelijk marktgebied	Secundair oostelijk marktgebied	Totaal
1	Londen	209.600	433.500	975.000	1.418.100
2	Barcelona	81.800	137.700	352.900	572.400
3	München	61.100	250.800	275.600	587.500
4	Madrid	51.700	211.600	167.200	430.500
5	Wenen	41.200	200.000	176.200	417.400
6	Brussel/Amsterdam	40.500	170.600	167.200	378.300
7	Berlijn	35.700	167.500	147.800	351.000
8	Lissabon	35.200	160.000	117.000	312.200
9	Milano	33.600	110.900	149.000	293.500
10	Geneve	32.700	117.900	162.400	313.000

bron: Intercontinental Consulting Group

Top 10 Intercontinentaal

Rang	Bestemming	Primair marktgebied	Secundair westelijk marktgebied	Secundair oostelijk marktgebied	Totaal
1	New York	31.600	15.900	25.500	73.000
2	Calcutta	21.700	8.900	3.700	34.300
3	Bangkok	21.500	9.900	15.600	47.000
4	Hankow	15.100	5.100	2.800	23.000
5	Sydney	13.800	6.000	5.800	25.600
6	Beijing	13.200	5.700	6.300	25.200
7	Dacca	12.000	5.100	6.200	23.300
8	Hong Kong	10.200	4.300	4.500	19.000
9	Dhaka	10.000	4.100	7.000	21.100
10	Singapore	9.900	4.200	3.900	18.000

Benchmark

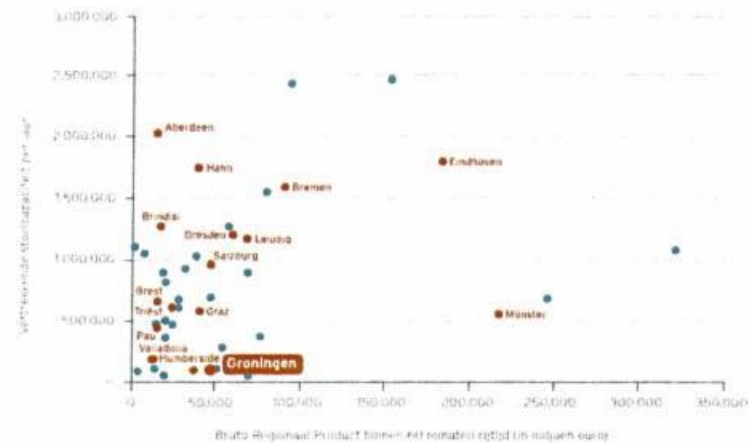
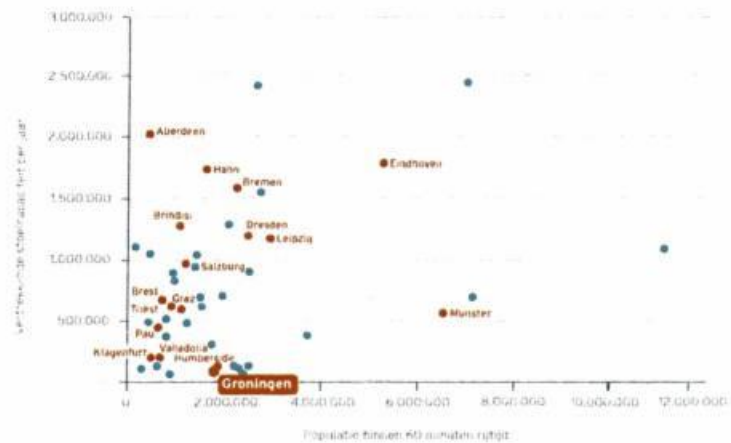
Groningen Airport Eelde vergeleken

In regionale en nationale strategische plannen en beleidsonderzoek wordt Groningen Airport Eelde vaak genoemd. Het Noord-Nederlandse vliegveld is voor vervoersvrije regio's van belang. Noord-Nederland wordt vergeleken met de regio's rond Amsterdam, Rotterdam of Eindhoven. Niet alleen Nederland is erfitoewikkelen en positieve effecten in Europa als dynamische regio met sterke steunpunten zoals hoger onderwijs, hoogtechnologisch, de creatieve sector, innovaties en kennisinfrastructuur.

Van de profielen van Groningen Airport Eelde ten opzichte van andere luchthavens te maken is een vergelijking gemaakt met 45 West-Europese regionale airports. In de vergelijking is de bereikbaarheid van de regio tot 60 minuten rijtijd vanuit de luchthavens afgezet tegen de steungraad die vanuit de regio's tot de vluchten wordt aangeboden. De regio's en vluchthavens zijn ook verdeeld op basis van het Brindis Wegomaat Product.

De grafieken op de volgende pagina's laten de positie van de vluchthavens ten opzichte van elkaar zien. Uit de vergelijking blijkt dat Groningen Airport Eelde een relatief zeer beperkt steungraad heeft. De vergelijking toont aan dat regionale vluchthavens in Europa in andere van belangrijke activiteiten, het bevorderen van de groei naar verbruikers naar de lucht van de regio's niet zijn. Hoewel Noord-Nederland op nationale schaal een minder ontwikkeld gebied is, is de regio in vergelijking met veel Europese regio's van een groot. Uit de marktanalyse blijkt duidelijk dat het marktaandeel van Groningen Airport Eelde sterk is onderaan de benchmark anders heeft deze conclusie.





Benchmark
vertrekkende stoelen/populatie
 Bron: InterVISTA Consulting
 Gebruik: Microsoft MapPoint


Benchmark vertrekkende
stoelen/Bruto Regionaal Product
 Bron: InterVISTA Consulting
 Gebruik: Microsoft MapPoint

Benchmarking catchment areas

Bron: InterVISTA Consulting
 Naam: stad database (v. 1.0) - versie 11-2004

In de tabel hieronder worden voor de beschreven 44 vliegvelden de waarden getoond van de populatie, het Bruto Regionaal Product (BRP) en het totaal inkomens. Aanvullend wordt er een lijst gegeven van de totale inkomens en de totale vertrekkende stoelen per vliegveld. Deze lijst geeft een overzicht van de totale inkomens en de totale vertrekkende stoelen per vliegveld.

Luchthavencode	Stad	Land	Populatie (60-min rijden)	Regionale BRP per inwoner* (2009)	Totaal inkomen (x miljoen Euro)	Vertrekkende stoelen (2012)	Vertr. Stoelen/Inwoner	Vertr. Stoelen / Inkomen
EBR	Edinburgh	Schotland	5,294,621	14,270	84,179	1,910,812	0,3	4,8
BRN	Brno	Tsjechië	2,167,144	43,811	94,414	1,598,548	0,7	17,9
LTZ	Luxemburg	Luxemburg	2,011,988	21,840	48,085	1,882,166	0,9	17,2
EMD	München	Duitsland	674,1407	31,744	212,127	1,761,945	0,3	1,6
GRQ	Groningen	Nederland	1,847,963	26,713	49,365	1,010,272	0,1	2,0
SZG	Zagreb	Kroatië	1,152,479	41,719	47,815	920,403	0,8	25,6
DAX	Düsseldorf	Duitsland	2,479,216	24,139	60,150	1,250,488	0,5	25,0
GRZ	Graz	Oostenrijk	1,091,110	49,871	48,114	746,777	0,7	14,4
HRV	Hamburg	Duitsland	1,861,200	20,616	48,040	1,019,989	0,5	1,2
ABZ	Aberdeen	Schotland	469,337	16,156	16,125	2,010,239	4,7	13,0
BRS	Bristol	Frankrijk	699,771	27,068	16,521	671,397	1,0	40,5
VLC	Valladolid	Spanje	350,780	20,910	14,341	811,409	0,3	11,1
PAR	Paris	Frankrijk	11,411,999	16,830	16,179	454,174	0,7	24,1
PIU	Praag	Tsjechië	1,191,110	27,410	11,497	208,280	0,4	15,3
TRN	Turin	Italië	898,000	28,250	25,327	611,990	0,7	24,5
BDS	Berlijn	Duitsland	1,062,970	16,850	17,940	1,286,167	1,2	21,7
Totaal/Gemiddeld			30.316.350	437.913	916.029	13.549.066	0,8	27,0

An aerial photograph of Groningen Airport Eelde, showing the runway, taxiway, and terminal building. A large, semi-transparent graphic of an airplane is overlaid on the image, with its wings and tail extending across the top and middle of the frame. The surrounding landscape is green and hilly.

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

Ambitie

Werelden verbinden

Groningen Airport Eelde is in 2023 de vluchthaven voor Noord-Nederland, een luchthaven die een belangrijke rol speelt in de internationale bereikbaarheid van de regio. In 2024 is Groningen Airport Eelde voor de 12-ontvangers een van de grootste en meest ontwikkelde vluchthavens voor vliegers of zakelijke reizigers op een uitgebreid aanbod van bestemmingen. Resultaat is een financieel rendabele vluchthaven die groeit van ruim 180.000 vertrekkende en aankomende passagiers in 2017 naar 300.000 in 2017 en naar 300 passagiers in 2024.

Voor de vluchthaven staat het verbinden van land en luchtland met de rest van de wereld centraal. De vluchthaven is in 2023 uitgegroeid tot een tijd wop te denken element in het regionaal gebiedsplan en ontstaat bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland. De vluchthaven zorgt voor internationale bereikbaarheid voor de voorstedelijke regio op een gebied in Noord-Nederland. Hierdoor draagt het bij tot internationale bereikbaarheid voor de voorstedelijke regio op een gebied in Noord-Nederland. Hierdoor draagt het bij tot internationale bereikbaarheid voor de voorstedelijke regio op een gebied in Noord-Nederland. Hierdoor draagt het bij tot internationale bereikbaarheid voor de voorstedelijke regio op een gebied in Noord-Nederland.

Kansen verzilveren

Het gaat er nu om de mogelijkheden te verzilveren door het benutten van de verleende start- en landing-tanen en het aanbrengen van de marktpotentie in de regio. Er is nog sprake van modernisering van het marktpotentie, lufers laten zien dat meer dan 2000 passagiers dagelijks vanuit Noord-Nederland via andere vluchthavens reizen, Groningen Airport Eelde wil een deel

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

- een verband te realiseren met één of meerdere grote Europese lijnvervoer, waardoor Groningen Airport Eelde wordt opgenomen in een wereldwijd reizen netwerk;
- direct te "facilitate point" lijnvervoer ontwikkelen naar voor Noord-Nederland belangrijke (zakelijke) Europese bestemmingen;
- lijnvervoer van reizen aanpakken voor low-cost maatschappijen; benoemen van een specifieke vestiging van de marktpotentie in het vakantie- en chartersegment.

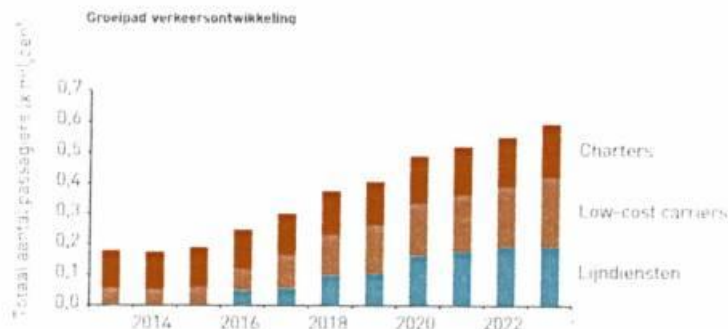
De drie-sterlingen zijn op hun best, vertaald naar vliegers, zakelijke en passagiers. Dit heeft het bovenstaande traject op voor het vervoer op Groningen Airport Eelde tot 2025.

Op de volgende pagina's schetsen we de achtergrond van deze strategieën en de rol van de markt. Het is de wereld erde kansen voor Groningen Airport Eelde, de strategie om die kansen te verzilveren en de mogelijke verkeersstromen die deze naar voren komen te plaatsen. De realisatie van de groeitelstellingen vereist een omvangrijke marketingprogramma. Zeker in het openbaar segment, waar Groningen Airport Eelde geen vaste voet aan de grond heeft.

✈ Charters

Stoelverval

Groningen Airport Eelde is sterk in het chartersegment. De baanverlenging heeft het profiel van de beperkende activiteit van de vluchthaven



opgevoeld. Meer directe vluchten, onder andere naar Turkije, zijn het resultaat. De toenemende informatievoorziening via internet en de afname van het "vaste pakketvakanties" zet echter druk op de traditionele chartervluchtmogelijkheden. Dit vraagt om een nieuw aanbod van lijnvervoer met meer via tour operators aan te bieden, maar met als doel low-cost carriers ook streven tot bestreken (via internet) te verkopen. De wintersport vluchten vanuit Groningen Airport Eelde zijn een goed voorbeeld. Op de regionale vluchthaven Eindhoven is die ontwikkeling nog veel sterker, daar zijn Transavia.com en Ryanair in een heftig concurrentiestrijd verstrekt.

Aanpak

Het veranderende speelveld vraagt een andere marktbenadering van de vluchthaven. Niet langer is de tour operator de partij die bepaalt waar en hoe veel gevingen wordt, maar neemt de vluchtmogelijkheid het over, en dus de beslissing. Prijzen en tarieven staan onder druk.

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

Ontwikkelingsprognose

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

neemt af. Daarvoor is de plaats eruit een meer hybride model waarin luchtvaartmaatschappijen zelf meer taken hebben en dus zelf meer stoeien, maar waar het publiek meer verkiest.

✈ Low-cost

Snelvold

Door de regulering en de aanscherping van de luchtvaartmarkt in Europa de afgelopen 20 jaar is de markt in structuur veranderd. Na het wegvallen van de markt voor de regionale luchtvaartmaatschappijen nu zijn er op alle luchthavens tenen de EU. Dit heeft de markt geopend voor low-cost maatschappijen als Ryanair. De low-cost carriers bieden een doorverhouding aan en zijn niet afhankelijk van grote knooppunten. Hulp worden voortdurend verdeeld op hun winstgevendheid, niet in samenhang met een lands netwerk. Dat heeft weer gezorgd voor haerpaarzen concurrentie tussen regionale luchthavens, waarbij vooral op prijs wordt geconcurreerd bij het aantrekken en ook vasthouden van reizende reizende.

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

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

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

Aanpak

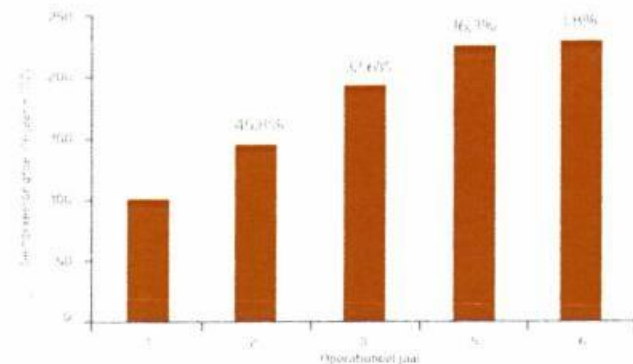
Ook in het low-cost segment zijn volle vliegtuigen de laatste marketing tool. Het on-line marketing programma helpt de groei van de routes vanuit Groningen Airport Eelde onder de aandacht van reizende reizende reizende reizende. De drie Noordelijke marktkoninkrijzen maatschappijen samen met de komst van Koopland Travel hebben de regio van Groningen Airport Eelde een impact op de markt om het toerisme in de regio te stimuleren in de regio die niet totomeren Airport Eelde worden over het gebied van dit moment met name Duitsland, Spanje.

De belangrijkste waren in de strijd voor de regio de wettelijke regels die de prijs. De maatschappijen hebben een hoge ticketprijs om te bereiken. De maatschappijen hebben alreeds een groot aantal routes waar hun kosten laag zijn. Aan luchthavens wordt een scherpe concurrentie geëist. Mede door de wetgeving in de luchtmilieuwetgeving in 2012 in Groningen Airport Eelde is staat scherp te onderhandelen.

Ontwikkelingsprognose

De figuur hierboven laat de verwachte groei van de ontwikkeling zien van Ryanair op 54 lijn vluchten in de periode 2004 tot 2009, Groningen Airport Eelde gaat uit van een groei van het bestaande low-cost vervoer met 40 procent van de de regio. Groei in de markt die low-cost vervoer in andere luchthavens laat zien. Vanaf 2015 kan weer significant groei worden gerealiseerd. Grote een Airport Eelde samen met andere carriers om ook routes vanuit de luchthaven te starten en verwacht dat in 2017 een

Gemiddelde capaciteitsontwikkeling Ryanair 2004-2009



low-cost carrier de markt kan betreden met andere vluchten per week.

✈ Lijndiensten

Snelvold

De intercontinentale routes worden gedomineerd door lokale nationale lijndiensten met hun verbindingen de wereld omhoog. Regionale Europese routes zijn in naar de grotere hubs worden door de netwerk carriers zoals KLM, Air France en Lufthansa worden beheerd en zijn tegelijkertijd met het werken van de concurrentie in de strijd met de andere airlines. Zo heeft KLM passagiers van haar netwerk wint de reizende als Bremen (DE), Hildesheim (DE), Hamburg en Southampton (GB) en heeft British Airways sinds dit jaar passagiers naar Heathrow vanuit Rotterdam (Londen), Lufthansa en haar netwerk startte dit jaar met het bieden van haar München hub vanuit Rotterdam. Een ook Turkish Airlines heeft sinds vorig jaar Ankara-Bilal Istanbul en start valend jaar 2011 dienst van Rotterdam.

Deze traditionele lijndiensten maatschappijen hebben een grote schaalvergroting doorgevoerd en gebruiken vliegtuigen met een capaciteit van maximaal 20 stoelen. "Point to point" regionale verbindingen worden vooral uitgevoerd door regionale carriers, al dan niet in samenwerking met de grote netwerk carriers.

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

Achtergrond prognose verkeersontwikkeling

jaartal	2013	2015	2017	2019	2021	2023
Totaal aantal vertrekkende passagiers	87.521	96.012	151.275	205.355	262.025	298.339
Luchtmilieu	961	1.491	299.09	54.000	90.700	117.000
Maritiem verkeer	284.894	306.505	36.362	70.000	85.300	86.622
Verkeer met luchtvaartuigen	190.267	232.007	409.954	70.983	77.973	83.262
Taksonomie	466	736	770	840	875	908
Totaal aantal aankomende passagiers	87.521	96.012	151.275	205.355	262.025	298.339
Totaal aantal passagierbewegingen	175.043	192.024	302.549	410.709	524.051	596.678

opentoren ook substantieel bestemmingsverkeer vanuit Noord-Nederland. Het bestemmingsverkeer op Londen vanuit Noord-Nederland is groot, en British Airways heeft vanaf Heathrow een eigen intercontinentaal netwerk. Het is de luchthaven de druksleutel van Europa en zijn 'Noots' schakels. München is nu vooral als eindbestemming en als overstappunt voor bestemmingen in midden, zuidoostwaarts Europa, Afrika, Azië en Oost-Europa. Naast Heathrow en München is Kopenhagen een interessante hub voor Scandinavië, Finland, de Baltische Staten, de Verenigde Staten en Azië.

Aankomst

Groningen Airport Eelde heeft naar marktgegevens en de passagiersstromen zijn en naar Noord-Nederland goed in beeld. Daarnaast is deze analyse heeft de luchthaven in samenwerking met InforVISAS, Consulting Group, een route-ontwikkelingsstrategie (ASD – Air Service Development Strategy) ontwikkeld. Kerkvliet-Verbonden zijn goed voorbereid, aan de hand waarvan wordt Groningen Airport Eelde geïntegreerd met carriers die deze verminderingen zouden kunnen krijgen. Op basis van de marktanalyse stelt Groningen Airport Eelde aan de airlines een getoetste business case op per route. Op deze manier wordt de luchtvaartmaatschappij macht verschaft in het potentieel van een nieuwe route.

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

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

de regionale overheden zullen een gezamenlijke vast moeten maken om dat deze risico's te komen.

Er zijn verschillende mogelijkheden om naar waarvoor schappen te strekken van een nieuwe route te starten, gericht op het verkleinen van het doorheen verwachte risico.

- uitbreiden of zelfs oorzaken van het risico. Er zijn verschillende voorbeelden van luchtvaartmaatschappijen die een afspraak maken met een luchtvaartmaatschappij om het financiële risico van een nieuwe route in een eerste periode, vaak 2 tot 3 jaar, over te nemen of te delen. Een overtuigend bewijs van de behoefte van de regio aan de nieuwe route; kortingen in eerste jaren;
- uitbreiden in de aanbestedingen. Het inzetten van nieuwe routes gaat vaak gepaard met aanbestedingen en aanbestedingen; samenwerking en/of

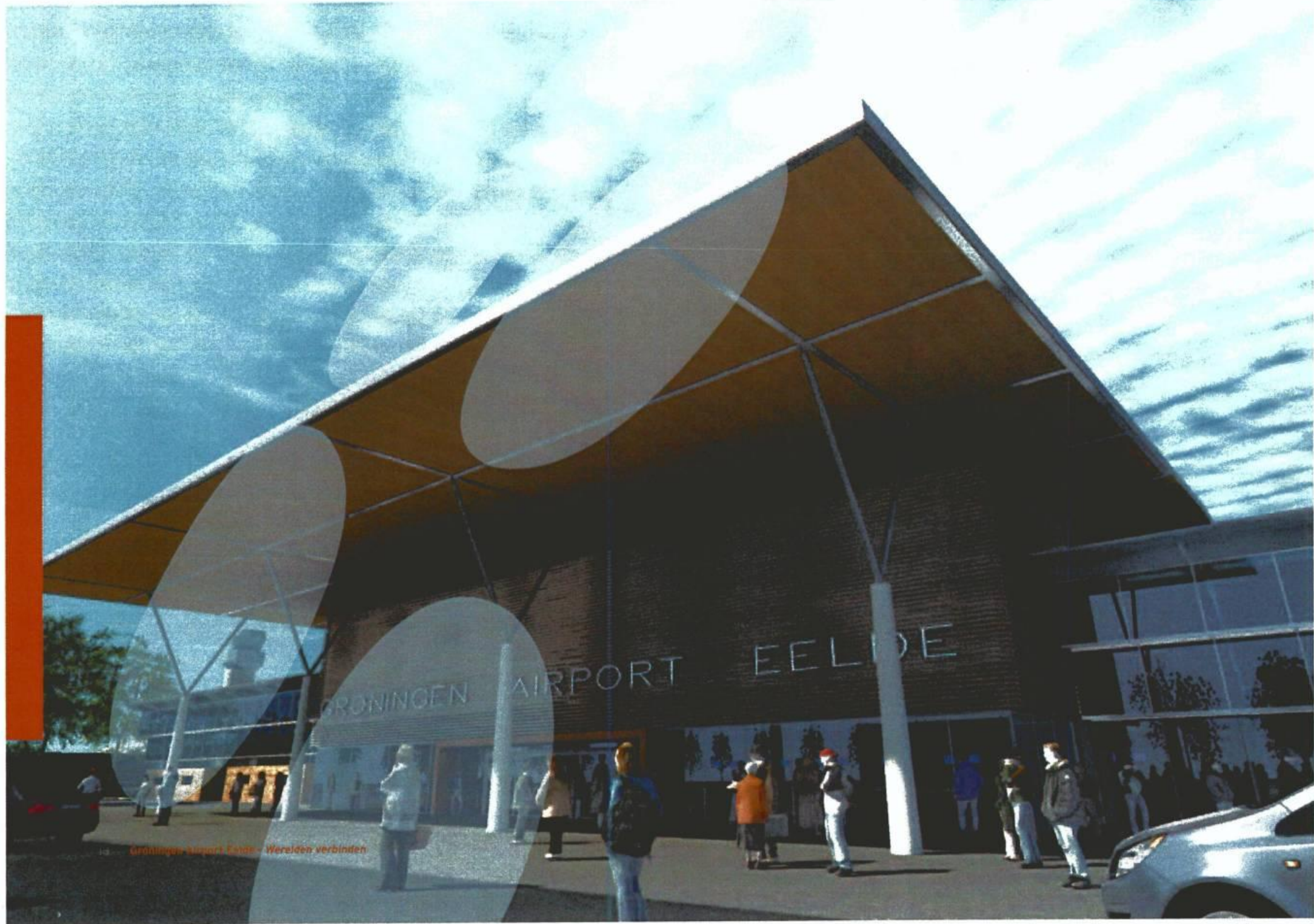
Ontwikkelingsprognose

het proces van onderzoek naar en ontzetting van een nieuwe route duurt vaak jaren. De voorbereidende fase kan een tot meerdere jaren duren. Bij start is volgt een typische punt-to-punt- van zes tot twaalf maanden, waarbij een luchtvaartmaatschappij daartoe wel een lijn lanceert.

Realistische prognose zal in 2016 de eerste dienst vanaf Groningen Airport Eelde starten naar een Europese top-10 bestemming. De verbinding is echter een combinatie van lichte en bestemmingsverkeer, gericht wordt op Kopenhagen of München. Londen staat hoog op de verlanglijst, maar Heathrow is overvol. Code-kansen zijn er voor een punt-to-punt verbinding met een van de andere Londense luchthavens, zoals Stansted of Southend. In de prognose is een eerste "standaard" verbinding voor zien in 2016 twee

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





Groningen Airport Eelde - Werelden verbinden

Ruimte voor groei

Over capaciteit en kwaliteit

Met de aanleg van de langere Start 1- en 2-landingsbaan en een nieuw platform beschikt Groningen Airport Eelde over goede en voldoende luchtvaartinfrastructuur om toekomstige groei te accommoderen. Verdere groei van het passagiersaanbod op Groningen Airport Eelde Eelde kan echter op termijn niet zonder uitbreiding en aanpassing van de terminal, wachpost, parkeervoorzieningen en andere gebouwen.

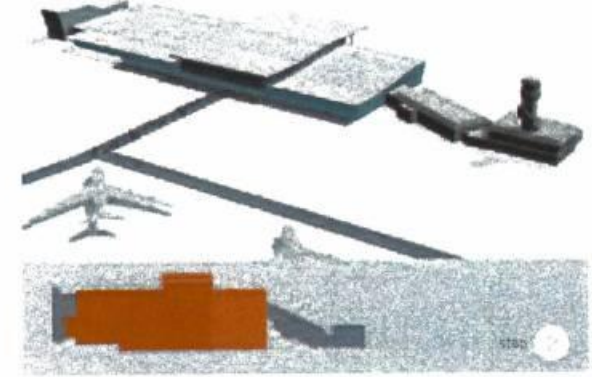
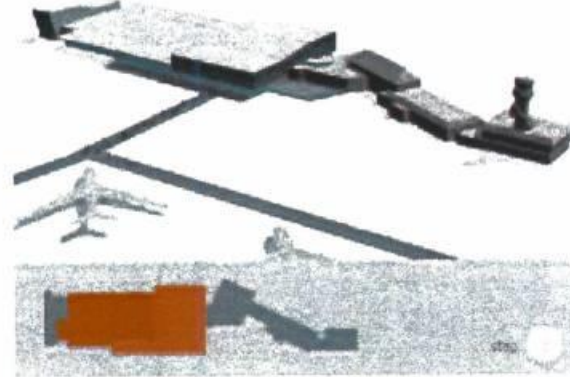
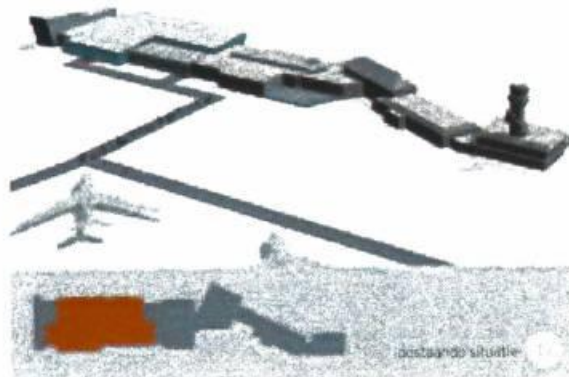
De terminal

De huidige passagiersterminal is in 2007 in gebruik genomen. Al gauw bleek de capaciteit van de terminal te beperkt was bij het pakketen de struikelblokken geworden, in 2012 is daarom met het plan om de aanpak te verbeteren. In 2012 zijn in aanloop met de toename van het aantal vluchten

kleine aanpassingen aan het gebouw gedaan om een extra securitylane in te passen en gates closer te realiseren. Ondanks de aanpassingen blijft de capaciteit van de terminal beperkt. In de zomer maanden komt het verkeer op Groningen Airport Eelde sterk pieken. De capaciteit die de luchtvaart beschikbaar heeft te hebben voor afhandeling, security en andere functies wordt bepaald door deze piekmomenten. In 2012 zijn 18.000 aankomsten en vertrekkende passagiers afgehandeld.

De capaciteit en benodigde uitbreiding van de terminal zijn geanalyseerd door NACU, Nederlandse Airport Consultants B.V. De basis van deze analyse is een uitbreidingsplan gemaakt samen met Von Rongen architecten uit Groningen. Het plan gaat uit van een tweevleedige uitbreiding van de terminal die het best past met de groei van de luchthaven.

De afbeeldingen laten zien hoe in fasen de terminal kan worden uitgebreid. De huidige terminal is gebouwd in 2007 en verbonden met het al bestaande hertex complex "Westgate". Bij de bouw in 2007 is reeds voorzien in een modulaire uitbreidingsmogelijkheid naar het zuidoosten. Dat betekent dat de bestaande betonnen waarden het hertex complex en restaurant Westgate zijn gebouwd, moet wijken. Eerst is treft dit alleen het zalen complex, in de tweede stap krijgt het restaurant een nieuwe locatie in de terminal huishouding. In stap 1 wordt de huidige structuur van het gebouw gespiegeld om een nieuwe entree te creëren. In stap 2 krijgt deze entree zijn definitieve vorm. Een aanvullende kabinen geeft het gebouw uitbreiding. In deze fase is ook de bouw gepland van een tussenterrein voor onder meer hertex en kantoren.





Ontsluiting en herinrichting voorterrein

De ruimtelijke ontwikkelingen die Groningen Airport Eelde wil realiseren op een aantal luchthavens onder de naam het hoofddoel het accommoderen van de passagiers, bereikbaarheid en gemak. Het plan dat Groningen Airport Eelde heeft gemaakt voor de herontwikkeling van het luchthaventerrein is ontwikkeld samen met het Groningse bureau Van Ringen Architecten. Op de schetsen hierboven is de inrichting van het voorterrein van de luchthaven op dit moment weergegeven. Een andere organisatie van de infrastructuur op het voorterrein van de luchthaven op een hoger plan. En ontfaakt wordt:

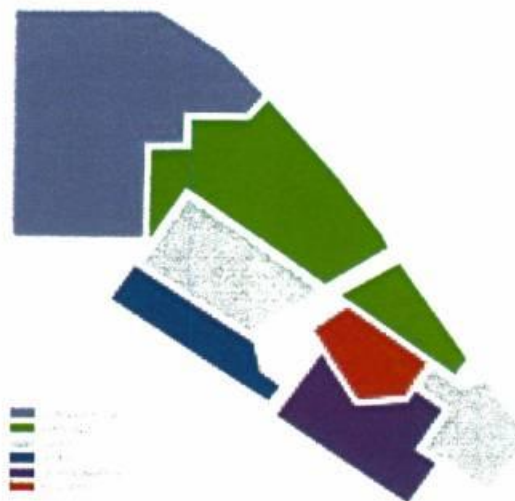
- Uitbreiding van de terminal
- Parkeerplaats op loopafstand van de terminal
- Doorstroming van verkeer, ook bij piekbelasting
- Behoud van de KLM Flight Academy in een eigen carport
- Ontwikkeling van kantoor- en bedrijfsruimten.

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

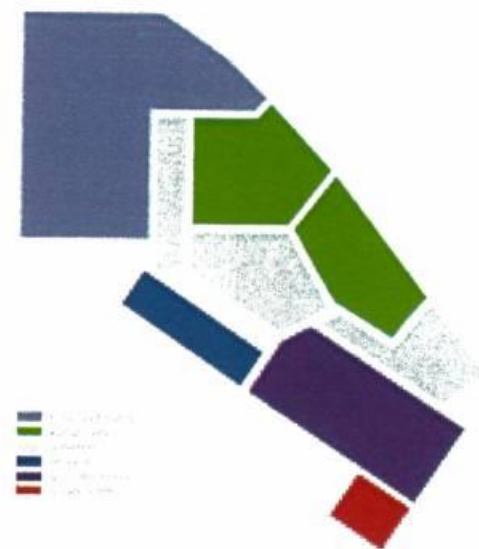
- Aankomst van een nieuwe toegangsweg die doorstroming op het voorterrein verbetert
- Constructie van een rotonde op de Burgemeester Logeweg. De proeftoegangsweg staat op deze rotonde aan.
- Aandachtig op een te realiseren Transferium Groningen Airport Eelde bij De Punt, waar openbaar vervoer en shuttlebussen op aan kunnen sluiten. In samenhang met de bouw van het transferium is in de plannen een strook voor een busbaan opgenomen.

De uitwerking van de locatieplan is in landelijk open gebied met los worden gezien van de omgeving. Voor het gebied rond Groningen Airport Eelde, heeft de gemeente in het gebied is de landbouw en de landbouwgebieden in Leide/Waterswalde voortdurend met het gebied van de Drentse Aa. De landbouw neemt steeds de overhand en bij andere plaats in het terrein zijn er voor de terminal kan dit bevestigd worden. Het draait bij aan de toekomst, behoud en uitbreiding van het gebied, maar ook van de kwaliteit en de waarde van Groningen Airport Eelde.

In de projectplan is te zien dat er is een gebied met het aantal ruimtes en structuren die, dat wel een centrale plek voor de toekomstige ontwikkeling op het vliefterrein. Het past bestaande gebouwen, maar ook realisatie van het terrein van de RMIT (RMIT Academy) bevinden zich de oude gebouwen van de Rijksuniversiteit, een schieding van architect E. J. M. Gijssels (van de RMIT van de 19e eeuw) samen met de vliegveld met een monumentaal overblijfsel. De staat van de gebouwen is echter slecht en gaat door de leegstand verder achteruit. De RMIT gebouwen krijgen door de bestemming een prominente positie in het plan, worden de staat van onderhoud van de gebouwen omgekeerd, samen met het aanpakken van de grondstruikel worden de bestaande gebouwen een deel van het centrale plan voor de terminal. Het voormalige rymschiedinggebouw is te zien het uitbreiden en geeft aan DSM (na het vliegveld) een nieuwe toekomst.



Situatie nu (2013)



Situatie toekomst (2023)



Grainings Airport Dieren. Werelden verbinden.



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

Exploitatie

De broek ophouden

De groeiambitie van Groningen Airport Eelde heeft twee belangen. De verbeterde bereikbaarheid door de lucht heeft naast commerciële kansen voor de regio. Voor de maatschappij is juist nodig om een beter financieel resultaat te bewerkstelligen. Dit behoud van het aantal vluchten en passagiers leidt tot een toename van de operationele opbrengsten. De operationele kosten stijgen naar verhouding minder omdat er sprake is van schaalvoordelen. Het operationeel resultaat zal tegenwoordig ook verbeteren en tot een positieve EBITDA leiden.

Opbrengsten

Opbrengsten havenvelden

De netto-opbrengsten van de luchtvaart worden voor een groot deel door de landerij op de havenvelden in 2012 naar 73 procent. De havenvelden bestaan uit landingsveld, passagierssterfting, securityheffing en afhandelingsovereenkomsten. Toekomstig zal het aantal vluchten en leveringskosten uit havenvelden op.

De gemiddelde opbrengsten per passagier staan onder druk van de toenemende concurrentie tussen regionale luchtvaartmaatschappijen. Het de landerij ontwikkeling om te gaan zijn is onzeker. Om een beter beeld te krijgen van de opbrengsten uit havenvelden is een analyse gemaakt van de gemiddelde opbrengsten per havenvelden per vertrekkende passagier voor een aantal luchtvaartmaatschappijen. Daarbij is gekeken naar zowel luchtvaartmaatschappijen die gedomineerd worden door low cost carriers (Ryan Air, Wizz Air, EasyJet, en Eurowings), en luchtvaartmaatschappijen met een relatief laag tot gemiddeld capaciteitsaandeel van low cost carriers (KLM, Transavia, Norwegian). De figuur rechts laat zien dat naarmate het aandeel van de low cost carriers toeneemt, de gemiddelde havenvelden per vertrekkende passagier lager zijn.

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

De strategische Airport Eelde heeft een marktsegment voor maatschappijen gemaakt van de ontwikkeling van real estate en marktconforme havenvelden in een voor de passagiers. Het hiermee wordt gegeven visie beeldt uit dat luchtvaartmaatschappijen met een groot aandeel low cost carriers lagere gemiddelde havenvelden per vertrekkende passagier realiseren. De grote verschillen die door de low cost maatschappijen worden gecreëerd worden veroorzaakt door de lage prijs. Deze factoren zijn onderscheidend dat voor low cost vervoer van een relatief laag tarief wordt worden uitgegeven.

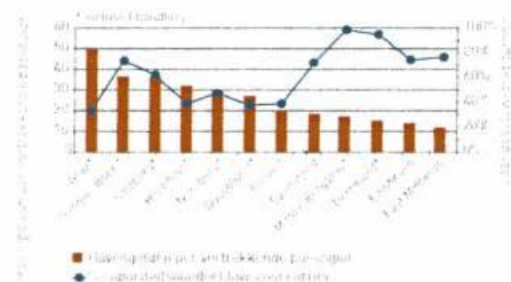
Financiering van de concurrentie met low cost carriers, welke een hoge maatschappijen aanbesteding van kosten en verbetering van efficiëntie. Het is te zien dat een meer focus op de low cost maatschappijen op havenvelden worden ontwikkelen naar in een andere richting.

De gemiddelde opbrengst uit havenvelden daalt van € 40 per vertrekkende passagier in 2013 naar € 29 in 2024.

Commerciële opbrengsten

Naast havenvelden heeft de luchtvaart verschillende vormen van commerciële inkomsten: vertielpopbrengsten, zowel in de terminal als op het luchthavenverrein, opbrengsten uit erfpacht, concessieopbrengsten, gecombineerd door het restaurant, aankoop van vliegkarts, brandstof en parkeer, die laatste levert de grootste bijdrage aan de commerciële opbrengsten. Met het toegenomen van het aantal passagiers zullen de parkeeropbrengsten in absolute zin stijgen.

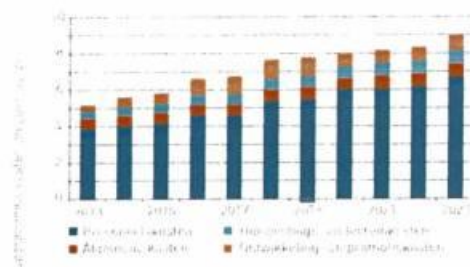
Opbrengsten Havenvelden



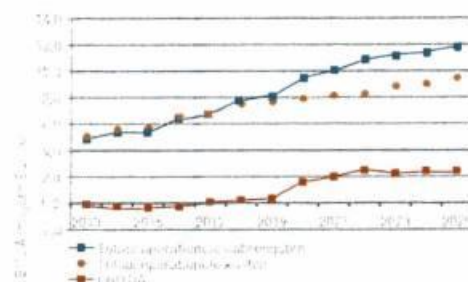
Commerciële opbrengsten



Operationele Kosten



EBITDA



Links: Operationele kosten

De operationele kosten nemen toe van 4,5 miljoen in 2014 tot 8,5 miljoen in 2023. Dit is voornamelijk te wijten aan de toename van de personeelskosten, die de belangrijkste kostenpost zijn. Daarnaast zijn er ook toename in de overige vaste kosten en afschrijving op materiële vaste activa.

Links: EBITDA

De operationele bijdragen over de periode 2014-2023 zijn positief, met een stijging van 3,5 miljoen in 2014 tot 7,5 miljoen in 2023. Dit is voornamelijk te wijten aan de toename van de operationele bijdragen, die de belangrijkste kostenpost zijn.

Operationeel resultaat

In de grafiek EBITDA zie je dat de operationele bijdragen en operationele kosten samen goed zijn. De operationele bijdragen in marketing leiden de komende jaren tot een sterke daling van het resultaat. In 2016, verbeterd het operationele resultaat, onder meer door de verwachte kosten van een nieuw type dienst. Vanaf 2017, als ongeveer 40.000 passagiers afgehandeld worden, heeft de luchtvaartverzekering de operationele kosten te dekken. Dat blijft zo in de jaren daarna. Vanaf 2020 wordt een positief resultaat (EBIT) behaald. De operationele kosten nemen toe tot naar € 8,9 miljoen in 2023 (2022: naar € 5,3 miljoen). De operationele bijdragen nemen toe tot € 11,3 miljoen in 2023 (2022: € 7,9 miljoen).

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

Winst- & verliesrekening

(bedragen in '000 euro)

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
Bedrijfsopbrengsten						
Verkoopinkomen	22.065	17.24	2.219	5.708	2.271	6.164
Verkoop van vastgoed en andere activa	241	258	689	952	1.124	118
Overige opbrengsten	0	36	190	264	385	21
Overige operationele opbrengsten	2.690	295	395	1.128	1.461	1.022
Verrekenbare bedrijfsopbrengsten	25.006	17.923	3.493	8.052	5.241	7.325
Bedrijfskosten						
Overnamekosten	3.600	4.851	5.572	5.454	6.024	6.650
Administratieve kosten (inclusief subsidietoelagen)	997	643	750	774	431	599
Overige bedrijfskosten	1.500	1.602	1.347	2.122	2.391	2.261
Bedrijfskosten (inclusief subsidietoelagen)	6.100	7.100	7.669	8.350	8.846	9.510
Verrekenbare bedrijfskosten	6.100	7.100	7.669	8.350	8.846	9.510
EBITDA	18.906	10.823	(4.176)	(2.298)	(3.605)	(2.185)
EBIT	12.806	3.723	(1.481)	(1.034)	(2.220)	(1.789)
EBITDA operationele vaste activa	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
EBITDA	13.806	4.723	(3.481)	(1.034)	(1.220)	(789)
EBT	12.806	3.723	(1.481)	(1.034)	(2.220)	(1.789)
EBITDA	13.806	4.723	(3.481)	(1.034)	(1.220)	(789)
EBT	12.806	3.723	(1.481)	(1.034)	(2.220)	(1.789)

Balans

(bedragen in 1000 euro) in de balans zijn allen uitbreidingsinvesteringen verwerkt

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
ACTIVA						
Materiële vaste activa						
Roerend vastgoed en terreinen	4.836	4.957	4.994	4.38	4.298	4.386
Lokaalactiva	395	403	285	255	337	345
Werktuigen, apparatuur en gereedschap	2.339	2.191	2.490	435	1.051	1.059
De uitbreiding en accommodatie	0	761	100	765	1.407	0
	7.570	7.806	7.869	4.843	7.053	6.800
Financiële vaste activa						
Deelneming	0	0	0	0	0	0
	7.570	7.806	7.869	4.843	7.053	6.800
Vlottende activa						
Bankrekeningen	231	235	219	300	411	450
Opdrachten	19	268	968	1.884	1.677	1.606
Te betalen belastingen	2.997	3.905	4.954	2.183	1.389	6.633
	3.247	4.408	6.141	4.367	3.477	8.689
Totale activa	16.319	14.714	13.380	12.478	14.555	18.384
PASSIVA						
Eigen vermogen						
Op de balans op de balansdatum	4.175	4.175	4.175	4.175	4.175	4.175
Opbrengsten	4.791	2.927	1.204	446	1.453	1.396
Afschrijvingen	714	714	714	714	714	714
	9.680	7.816	6.093	5.335	6.342	6.285
Langlopende schulden						
Leningen	0	0	0	0	0	0
Kortlopende schulden						
Schulden aan handelspartijen	40	385	435	230	305	571
Schulden aan investeringssubsidies	63	21	6	74	6	65
Overige schulden	950	765	1.000	1.405	1.000	1.000
	1,053	1,171	1,501	1,709	1,311	1,636
Totale activa	16.319	14.714	13.380	12.478	14.555	18.384



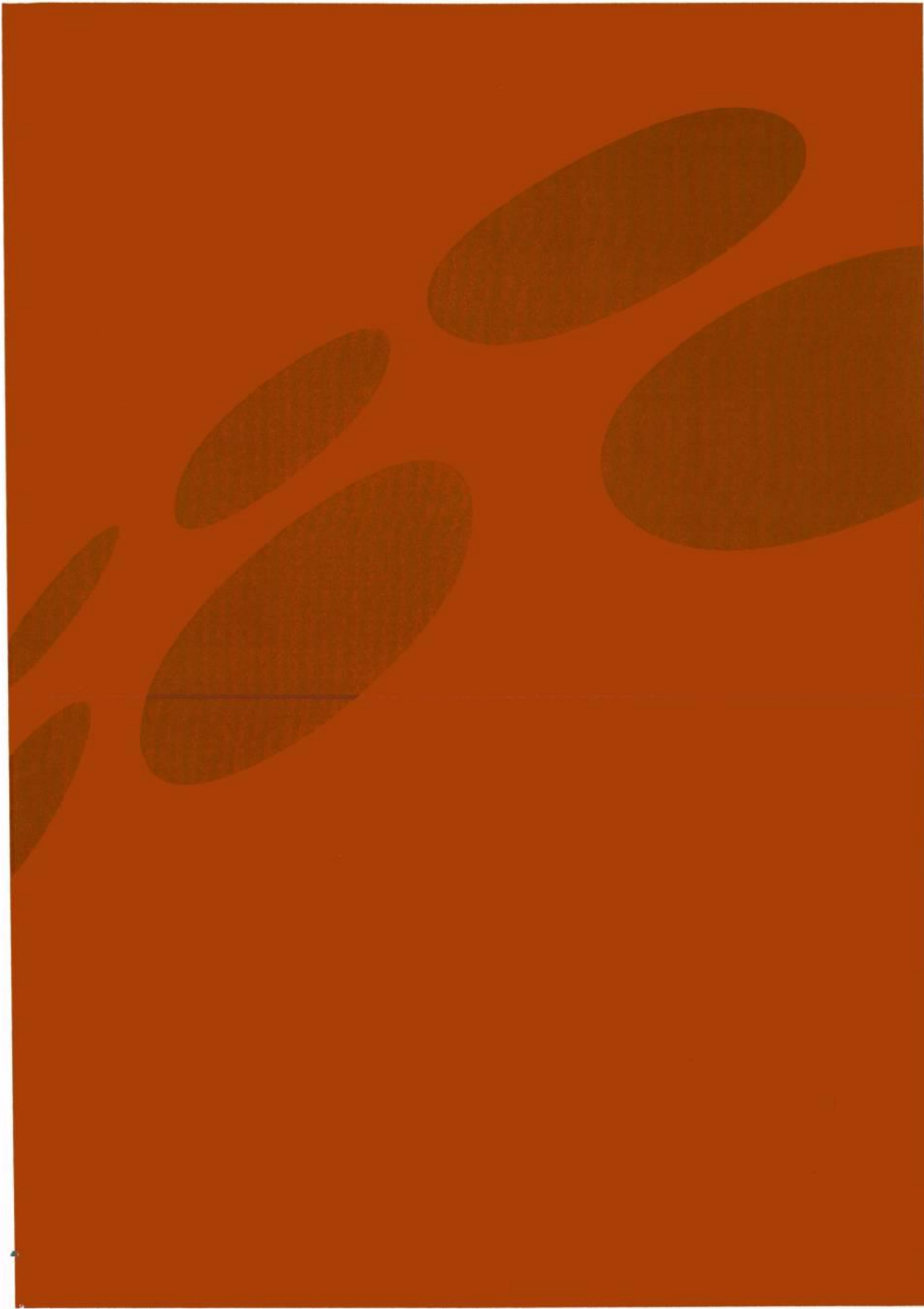


Met de Aanbestedingen wordt anderszins niet te verstaan de andere aanbestedingen. Het wordt niet mogelijk geacht naar de mogelijkheden die de contractovereenkomsten bieden, voortvloeit uit de beschikbare financiële instrumenten en voor vertalen van de financiële uitkomst van de contracten van de economische ontwikkeling.

In een eerste globale Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) die door de Rijksoverheid is uitgevoerd, is uitgegaan van de maatschappelijke kosten van de aanpak van de exploitatiekosten. Dit kan een positief uitkomst zijn, positieve MKBA score geeft aan dat het voor de overheid om een maatschappelijk redelijke investering is.

De investeringen van de overheid in de luchthaven zijn anderszins, maar ook in de komende jaren wordt er nog meer Airport Eelde met de focus op ontwikkeling van de luchthaven en vaker, maar van het project wordt voor verbetering van het exploitatie resultaat en stelt de luchthaven op termijn in staat om de uitbreidingsmogelijkheden te financieren.







GRONINGEN AIRPORT EELDE

Uitgave Groningen Airport Eelde © oktober 2013

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

Vormgeving

Iris Spijker, StudioSpijker Groningen

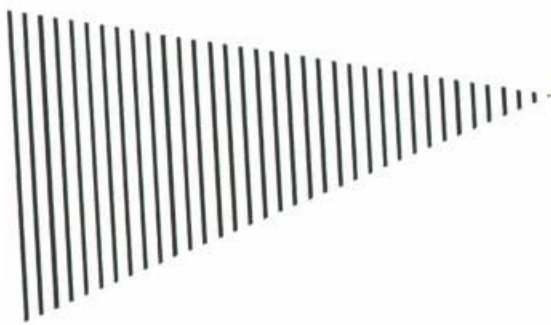
Contact

Groningen Airport Eelde

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

www.groningenairport.nl

Analyse businessplan Groningen Airport Eelde
13 februari 2014
~~Strikt vertrouwelijk~~



Strikt vertrouwelijk

13 februari 2014

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

Geachte heer Postma,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De structuur van dit rapport is als volgt:

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

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

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

Hoogachtend,

EY Transaction Advisory Services

namens deze



Patrick Boertien
Partner



Jan Kreijkes
Senior Manager

Inhoudsopgave

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

Introductie

Introductie en opdracht

Groningen Airport Eelde



GRONINGEN AIRPORT EELDE

- ▶ GAE vervult een belangrijke rol in het (charter) vakantieverkeer vanuit Noord-Nederland. Daarnaast onderhoudt Ryanair momenteel lijnvluchten naar Girona en Mallorca en is GAE sinds de vijftiger jaren een belangrijke basis voor lesverkeer (o.a. de KLM Flight Academy is op GAE gevestigd). Verder verwerkt de luchthaven allerhande vluchten met een incidenteel karakter.
- ▶ In 2013 registreerde de luchthaven in totaal ruim 200.000 passagiersbewegingen en circa 44.000 vliegbewegingen. Er waren ultimo 2013 circa 48 fulltime medewerkers (FTE) in dienst bij GAE.
- ▶ Momenteel zijn er 4 maatschappijen actief op GAE, die gezamenlijk 10 bestemmingen bedienen.

Huidige status maatschappijen en bestemmingen

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

Bron: Managementinformatie GAE januari 2014

Introductie

Groningen Airport Eelde

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

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

Context van het businessplan

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

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

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

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

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

Introductie en opdracht

Gebruikte informatie

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

Gebruikte documenten

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

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

Oprichting EY TAS en reikwijdte werkzaamheden

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

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

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

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

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

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

Introductie en opdracht

Beperking van de reikwijdte

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

Managementsamenvatting

1. Algemeen
2. Conclusies

Managementsamenvatting (1)

Businessplan

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

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

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

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

Assumpties

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

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

Beknopt overzicht businessplan

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

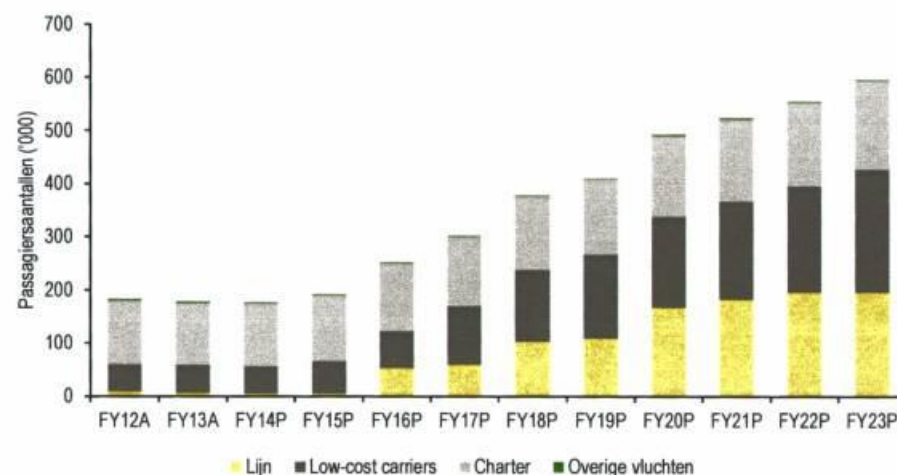
Bron: Jaarrekening 2012 - LE 2013 & businessplan GAE

* FY13LE betreft de meest recente verwachting ('latest estimate') van GAE. Deze cijfers wijken licht af van de in het businessplan opgenomen bedragen.

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

Overzicht ontwikkeling passagiersbewegingen

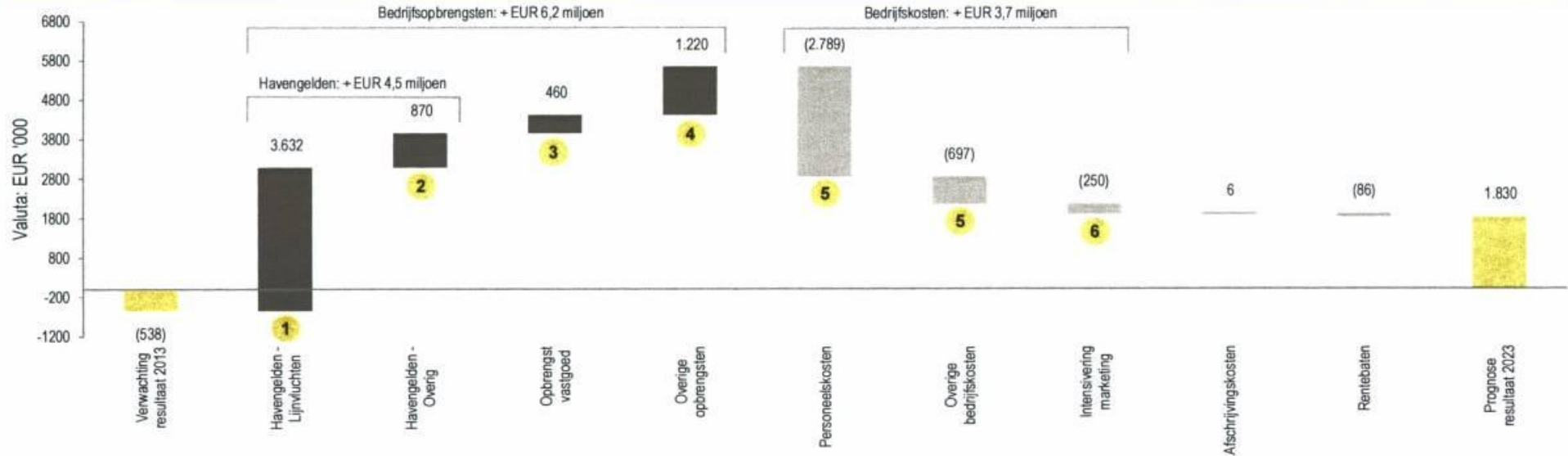
Bron: Managementinformatie



Managementsamenvatting (2)

De geprognosticeerde resultaatverbetering tussen 2013 en 2023 nader verklaard

- 1** De introductie van nieuwe lijnvluchten in 2016, 2018 en 2020 zal naar verwachting leiden tot circa EUR 3,6 miljoen aan havengelden. Management verwacht in 2023 circa 200.000 passagiersbewegingen als gevolg van lijnvluchten.
- 2** Het businessplan veronderstelt een groei in low-cost opbrengsten door een toename van het aantal Ryanair vluchten per week van circa 2 in 2013 naar 9 in 2023. Tevens zal een tweede low-cost maatschappij gecontracteerd worden in 2017 (low-cost passagiers 2023: circa 230.000). Tegenover deze stijging staat een lichte daling van de charteropbrengsten. Een verwachte stijging van het aantal chartervluchten (2013: circa 10 - 2023: 12) en verbeterde bezettingsgraden (2013: circa 62% - 2023: 72%) kunnen de verwachte daling in tarieven niet geheel compenseren (charter passagiers 2023: circa 165.000). Opbrengsten uit overige havengelden worden verder verondersteld te stijgen door een herstel van het aantal lesvluchten (relatief laag in
- 3** Opbrengsten vastgoed stijgen voornamelijk door contractuele huurverhogingen (inflatiecorrecties), alsmede huuroopbrengsten door verhuur van additionele m2 na het realiseren van uitbreidingen van de terminal.



- 4** Hogere overige opbrengsten zijn met name gerelateerd aan additionele parkeerinkomsten (EUR 0,9 miljoen) door een stijging van het passagiersaantal. Tevens zal een toename in het aantal vliegbewegingen leiden tot extra inkomsten m.b.t. brandstof.
- 5** De personeelskosten stijgen als gevolg van groei in FTEs van 48 in 2013 naar 71 in 2023 (met name door operationele FTEs, zoals brandweer en havendienst). Overige bedrijfskosten stijgen door inflatiecorrectie en verhoging van het reguliere marketingbudget.
- 6** Management geeft aan dat een intensivering van marketingactiviteiten noodzakelijk is om de groei van de luchthaven te stimuleren. Vanaf 2014 zal jaarlijks EUR 250k aan additionele marketing plaatsvinden.

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

Managementsamenvatting (3)

Key drivers groei

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

Key drivers havengelden 2013 - 2023

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

Bron: Managementinformatie

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

In het businessplan is verondersteld dat:

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

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

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

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

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

Uitbreidingsinvesteringen

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

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

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

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

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

Managementsamenvatting (4)

Financieringsbehoefte

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

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

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

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

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

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

Financieringsmogelijkheden

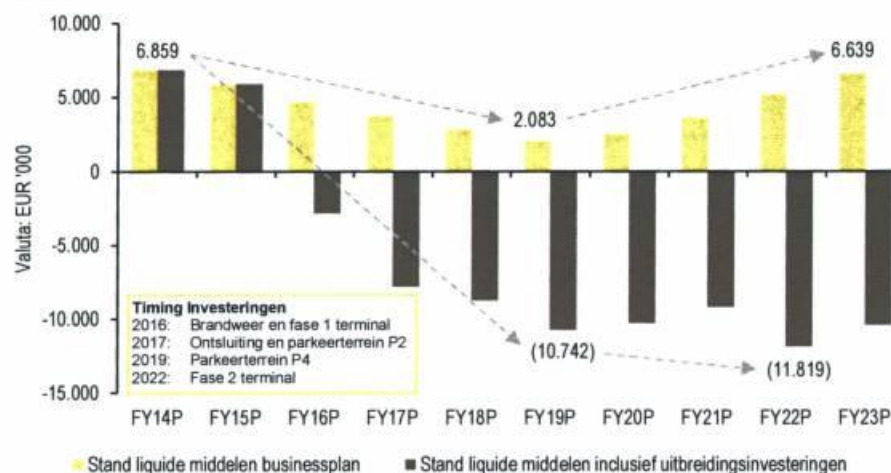
In het businessplan gaat GAE ervan uit dat de luchthaven zelf de geprognosticeerde exploitatietekorten (tot en met 2019) voor haar rekening zal nemen en dat met betrekking tot de uitbreidingsinvesteringen (in ieder geval fase 1) met de aandeelhouders gezocht moet worden naar de juiste financieringsopties.

Hierbij valt te denken aan:

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

Stand liquide middelen 2014-2023 inclusief en exclusief uitbreidingsinvesteringen

Bron: Businessplan GAE



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

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

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

Managementsamenvatting (5)

Risico's ten aanzien van het businessplan

Inleiding

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

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

Geïdentificeerde risico's

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

Aanbodpotentie

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

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

Lelystad Airport en Twente Airport Enschede

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

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

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

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

Kosten luchtverkeersleiding (LVL)

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

Route Development Fonds

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

Managementsamenvatting (6)

Belangrijkste gevoeligheden

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

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

Lijnvluchten

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

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

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

Low-cost

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

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

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

Tarieven

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

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

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

Bezettingsgraad en passagiersaantallen

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

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

Conclusies

Conclusies

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

Businessplan

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

Inleiding op businessplan

Entree terminal Groningen Airport Eelde

Bron: GAE



Inleiding

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

Opbouw van het businessplan

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

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

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

Onderliggend rekenmodel

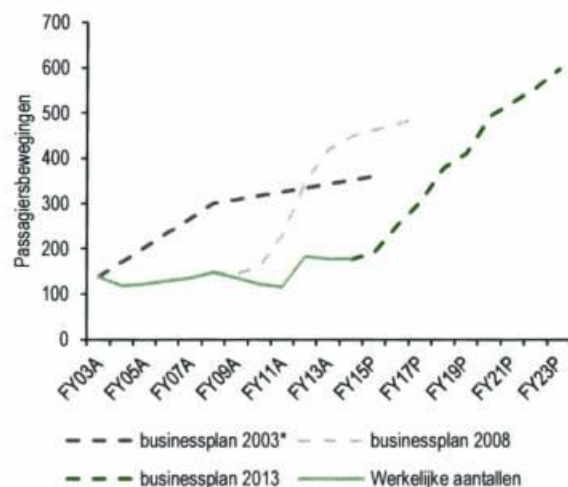
Bij de totstandkoming van het businessplan en de hierin opgenomen financiële prognoses heeft GAE gebruik gemaakt van een excel-model. Dit excel-model is ook de basis geweest voor de totstandkoming van het businessplan van 2008. De huidige versie van het model is qua structuur en mate van diepgang deels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

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

Inleiding op businessplan

Passagiersprognoses

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



*Plan 2003 is gebaseerd op grafiek in rapport Noordelijke Rekenkamer

Historische plannen

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

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

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

Overzicht resultaten 2012-2023

Resultaten 2011-2023

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

Bron: Jaarrekening 2012, LE 2013 & Businessplan GAE

* 2013 LE betreft de meest recente verwachting (latest estimate) van GAE

** In 2011 en 2012 zijn overige kosten en opbrengsten gesplitst aan brandstofverkoop en gesaldeerd

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

Historische gebeurtenissen

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

in 2014 zal gaan starten met zomervluchten op Antalya.

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

Geprognosticeerde ontwikkelingen

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

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

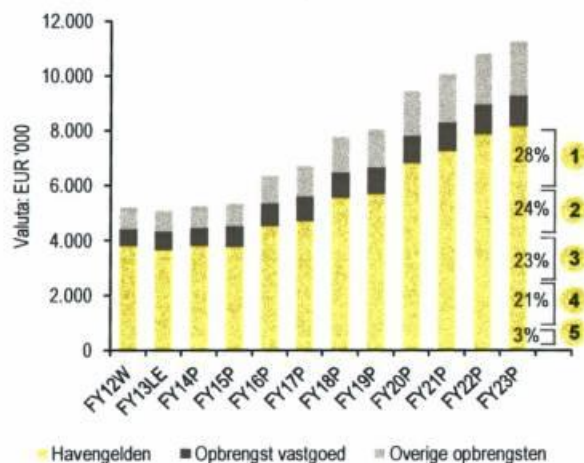
Management geeft aan dat de geprognosticeerde groei niet plaats kan vinden zonder een uitbreiding van de terminal, aanpassing van de voorzieningen van de luchthaven en additionele marketing inspanningen.

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

Analyse opbrengsten

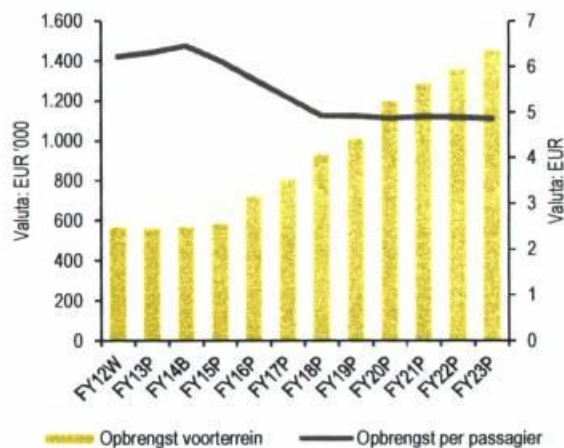
Uitsplitsing opbrengsten

Bron: Jaarrekening 2012, latest estimate 2013 & Businessplan GAE



Parkeerinkomsten

Bron: Jaarrekening 2012, LE 2013 & businessplan GAE



Analyse opbrengsten

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

Havengelden

De havengelden bestaan uit:

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

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

Vastgoed

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

Naast jaarlijkse inflatiecorrecties wordt de verwachte stijging in vastgoedopbrengsten (van EUR 660k in 2013 naar EUR 1,1 miljoen in 2023) voornamelijk verklaard door de uitbreidingsplannen van GAE. Per 2023 is in het businessplan verondersteld dat circa 650 m2 aan additionele ruimten in de nieuwe terminal verhuurd kan worden.

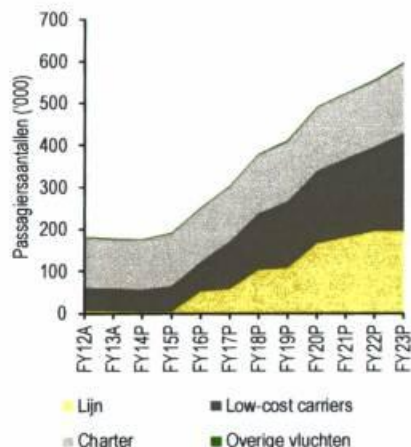
Overige opbrengsten

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

Analyse havengelden

Passagiersbewegingen

Bron: Managementinformatie & businessplan GAE



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

Havengelden

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

Ontwikkeling havengelden 2012-2023

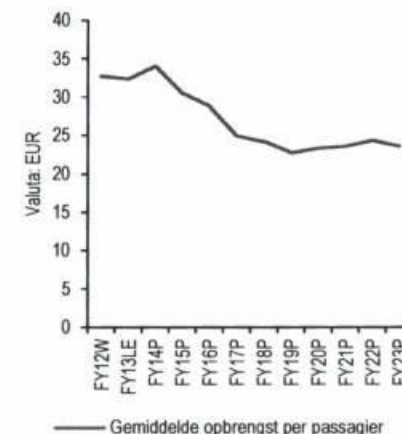
Valuta: EUR '000	FY12A	FY13LE	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY20P	FY23P	
Lijnvluchten	1	167	103	92	85	939	1.065	3.088	3.735	
low-cost en charters	2	2.794	2.750	2.897	2.823	2.674	2.683	2.638	3.268	
Lesvluchten	3	308	323	332	352	367	388	401	461	
Overige vluchten	4	351	313	321	344	376	399	467	492	
Overige havengelden		164	171	171	176	180	184	195	206	
Totaal havengelden		3.785	3.661	3.814	3.779	4.535	4.719	5.565	6.829	8.163

Bron: Managementinformatie & businessplan GAE

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

Gemiddelde havenopbrengsten per passagier

Bron: Managementinformatie



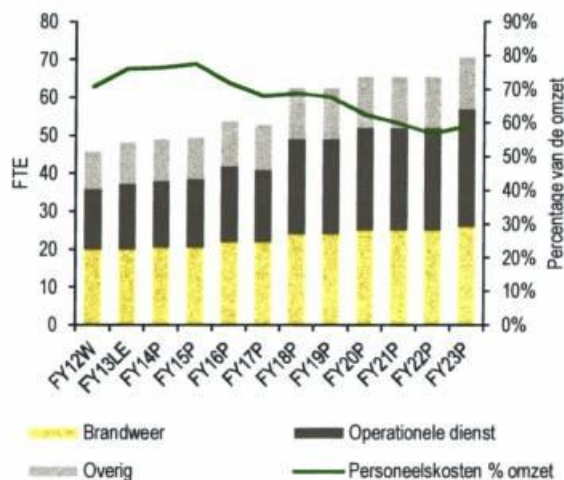
Bovenstaande grafiek toont de geprognosticeerde gemiddelde havenopbrengsten per passagier. De gemiddelde opbrengst laat een daling zien van circa EUR 32,- in 2013 naar EUR 24 in 2023. Deze daling wordt met name veroorzaakt door:

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

Analyse kosten

FTE ontwikkeling

Bron: Managementinformatie & businessplan GAE



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

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

Analyse van de kosten

Operationele kosten 2012-2023

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

Bron: Jaarrekening 2012, telfest estimatie 2013 & businessplan GAE

Personeelskosten

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

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

Overige bedrijfskosten

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

Analyse kosten

Route Development Forum en Fonds

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

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

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

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

Intensivering marketing

De intensivering van marketingkosten bestaat uit twee onderdelen:

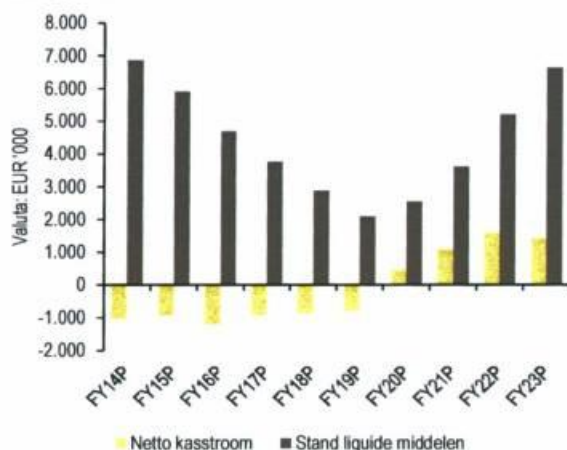
- 1 Verhoging marketingbudget: Management heeft de aandeelhouders verzocht om het jaarlijkse marketingbudget te verhogen met EUR 250k om de naamsbekendheid (met name in het secundaire marktgebied) van de luchthaven te vergroten en het huidige bestemmingenaanbod beter te kunnen promoten. Vooruitlopend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

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

Liquiditeitsontwikkeling

Netto kasstroom en stand liquide middelen 2014-2023

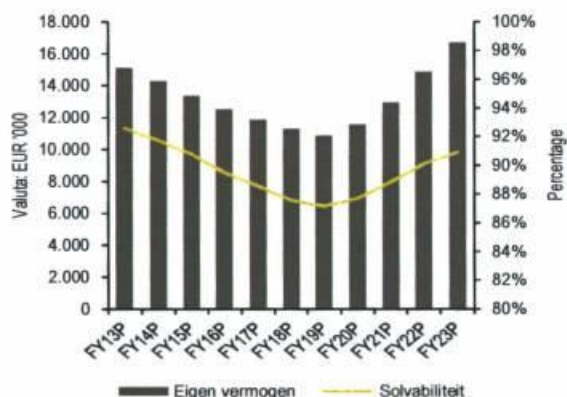
Bron: Businessplan GAE



NB: 2013 ontbreekt in deze grafiek. I.v.m. de verspreidende werking van de investering in de baanverlenging.

Eigen vermogen en solvabiliteit 2013-2023

Bron: Businessplan GAE



Liquiditeits- en solvabiliteitsontwikkeling

Ontwikkeling liquide middelen 2013-2023

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

Bron: Businessplan GAE

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

Liquiditeit

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

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

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

Solvabiliteit

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

Specificatie uitbreidingsinvesteringen

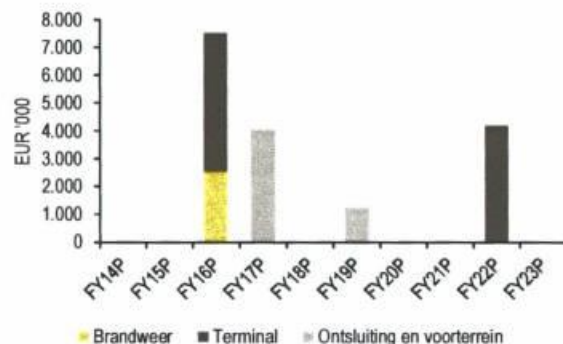
Investerings

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

Bron: Strategisch plan GAE

Investerings door de tijd

Bron: Strategisch plan GAE



Uitbreidingsinvesteringen

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

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

Fase I – brandweer en uitbreiding

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

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

Fase II

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

High level analyse van uitbreidingsinvesteringen

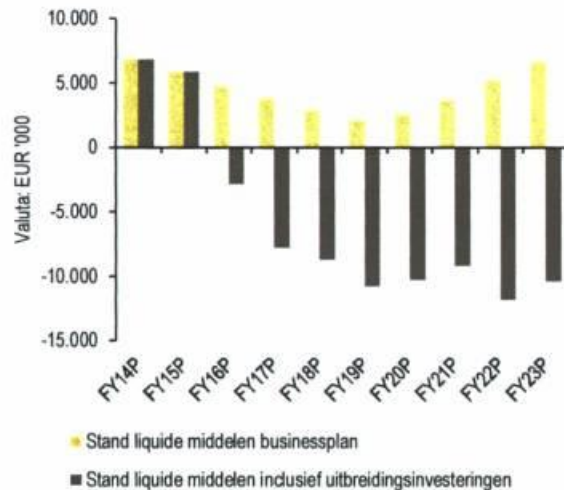
Inschatting van de uitbreidingsinvesteringen

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

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

Ontwikkeling liquiditeit incl. en excl. uitbreidingsinvesteringen

Bron: businessplan GAE



Inschatting van uitbreidingsinvesteringen

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

Financieringswijze

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

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

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

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

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

Risico's en gevoeligheden

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

Inleiding

Risico's en gevoelheden

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

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

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

Overzicht geïdentificeerde risico's

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

Overzicht geïdentificeerde risico's

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

Overzicht geïdentificeerde risico's

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

Overzicht geïdentificeerde risico's

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

Overzicht belangrijkste gevoeligheden

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

Overzicht belangrijkste gevoeligheden

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

Overzicht belangrijkste gevoeligheden

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

Overzicht belangrijkste gevoeligheden

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

Appendices

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

Begroting 2014 vs. businessplan 2014

Begroting 2014 versus businessplan 2014

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

Bron: Begroting 2014 & businessplan GAE

* FY14P staat voor de prognose volgens businessplan

** FY14B staat voor de door management opgestelde begroting 2014

Vershil begroting 2014 ten opzichte van businessplan 2014

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

Opbrengsten

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

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

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

Kosten

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

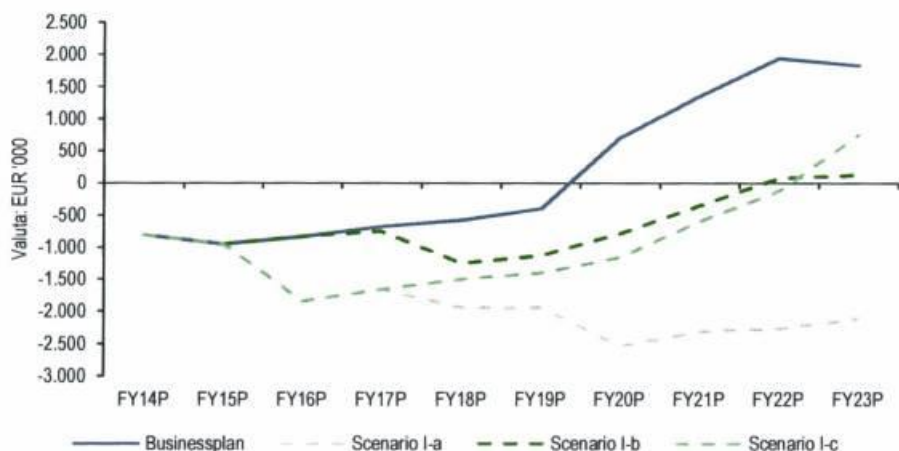
- ▶ stopzetten van de 'opstart' marketing voor de Corendon vluchten, dit wordt niet meer nodig geacht;
- ▶ het wegvallen van de Ryanair vlucht naar Bergamo, waardoor er een lijn minder is om reclame voor te maken; en
- ▶ GAE zal zich meer focussen op het internet medium en minder gebruik maken van de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

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

Scenarioanalyse – Uitwerking lijnvluchten

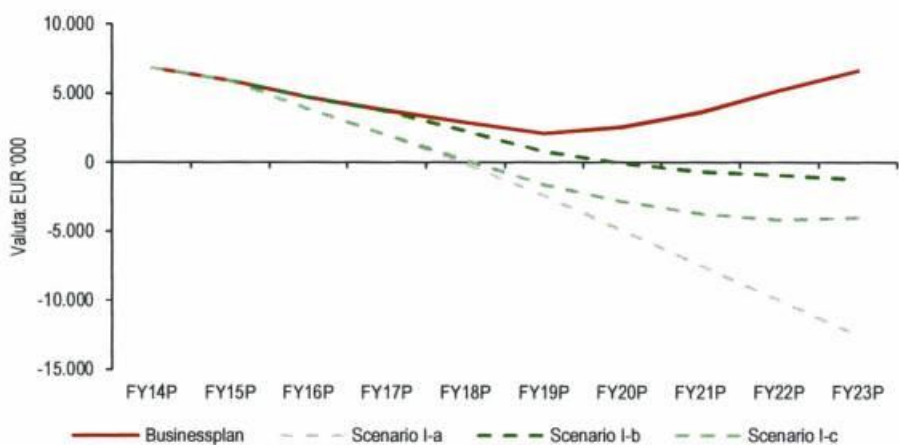
Lijnvluchten – Netto resultaatontwikkeling businessplan en deelscenario's

Bron: Managementinformatie



Lijnvluchten - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en deelscenario's

Bron: Managementinformatie



Scenario I - ontwikkeling van lijnvluchten

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

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

Deelscenario's

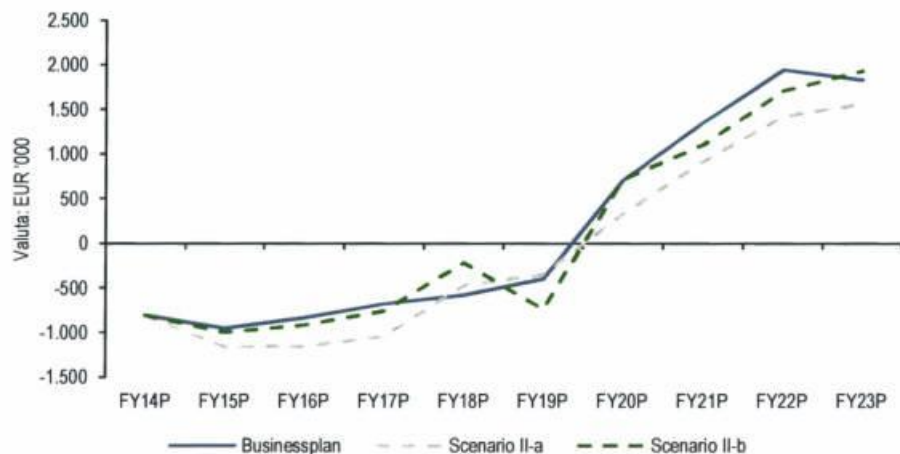
Op basis van analyse van de ontvangen informatie hebben wij de volgende deelscenario's laten doorrekenen (ceteris paribus):

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

Scenarioanalyse – Uitwerking low-cost carriers

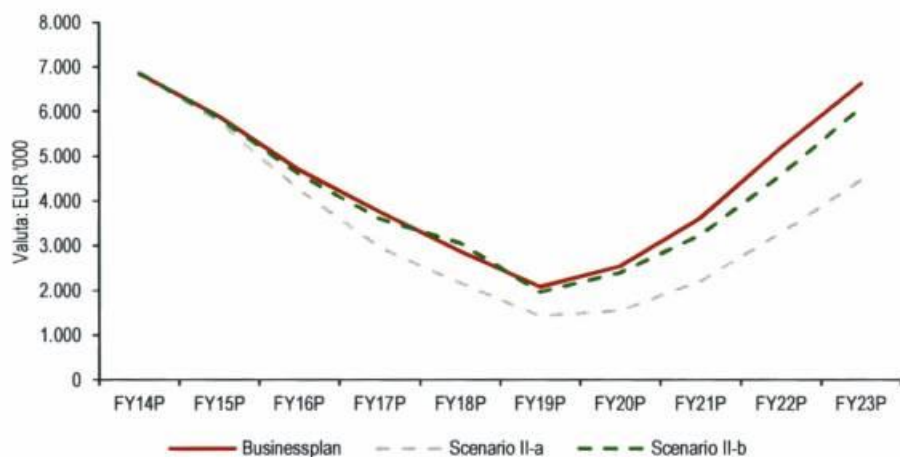
Low-cost - Netto resultaatontwikkeling businessplan en deelscenario's

Bron: Managementinformatie



Low-cost - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en deelscenario's

Bron: Managementinformatie



Scenario II - ontwikkeling van low-cost maatschappijen

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

Deelscenario's

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

- In het zomerseizoen van 2012 heeft Ryanair drie nieuwe routes gelanceerd. De Ryanair vlucht naar Marseille is in 2013 vervangen voor een vlucht naar Girona. De vlucht naar Bergamo is inmiddels vervallen. GAE geeft aan dat de resultaten van de wintervlucht naar Bergamo onvoldoende waren en Ryanair te weinig capaciteit heeft om de zomervlucht te continueren. In scenario II-a hebben wij een 'worst case' scenario laten uitrekenen waarbij Ryanair haar activiteiten per direct volledig zal staken (wegvallen van circa 54.000 passagiersbewegingen i.p.v. doorgroeien naar 145.000). Wij merken hierbij op dat in dit scenario de komst van de tweede low-cost carrier wel in ogenschouw genomen is (circa 85.000 passagiersbewegingen in 2023). In dit scenario blijft het break-even punt 2020 en is de liquiditeit in 2023 circa EUR 2,2 miljoen lager dan businessplan.
- Een belangrijke reden voor het staken van de zomervluchten naar Bergamo lijkt het gebrek aan vliegtuigcapaciteit van Ryanair te zijn. De capaciteit van de huidige vloot biedt slechts zeer beperkt ruimte voor groei. Er zijn 175 nieuwe toestellen in bestelling, die naar verwachting pas vanaf 2015 worden geleverd. Scenario II-b maakt inzichtelijk wat de gevolgen zijn voor GAE wanneer de verwachte groei van het low-cost segment, als gevolg van het capaciteitsprobleem, twee jaar later wordt ingezet. Wij merken hierbij op dat in dit scenario verwacht wordt dat ook de komst van de tweede low-cost carrier met twee jaar uitgesteld zal worden. Het aantal low-cost passagiers zal in 2023 uitkomen op circa 187.000, wat in lijn is met de beschreven verwachtingen in het SEO rapport (180.000). Uit deze analyse blijkt dat de impact van een dergelijke vertraging beperkt is.

Gevoeligheidsanalyse - Passagiersbewegingen

Gevoeligheid I - ontwikkeling van de passagiersbewegingen

De belangrijkste variabele in het opgestelde rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het businessplan is het aantal passagiersbewegingen (circa 600.000 in 2023). Dit aantal is gebaseerd op de verschillende assumpties ten aanzien van de categorieën opbrengststromen (lijnvluchten, low-cost carriers, charters, etc.).

Gedurende onze werkzaamheden zijn een aantal risico's geïdentificeerd waarvan de exacte (financiële) impact op de activiteiten van GAE (nog) onduidelijk is. Voorbeelden van deze risico's zijn:

- ▶ De ontwikkeling van Lelystad Airport, dat aangewezen is om in de toekomst het niet mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol te accommoderen. Tevens stelt SEO in haar rapport dat Ryanair reeds interesse heeft getoond voor het uitbreiden van de bestemmingsportfolio met Lelystad Airport.
- ▶ In 2013 tekenden het consortium Reggeborgh/Aviapartner een overeenkomst voor de exploitatie van de voormalige vliegbasis Twente als burgerluchthaven. Op basis van publieke informatie blijkt dat Ryanair (en Arkefly) in het verleden diverse malen belangstelling hebben getoond om vluchten te starten vanaf Enschede Airport Twente.

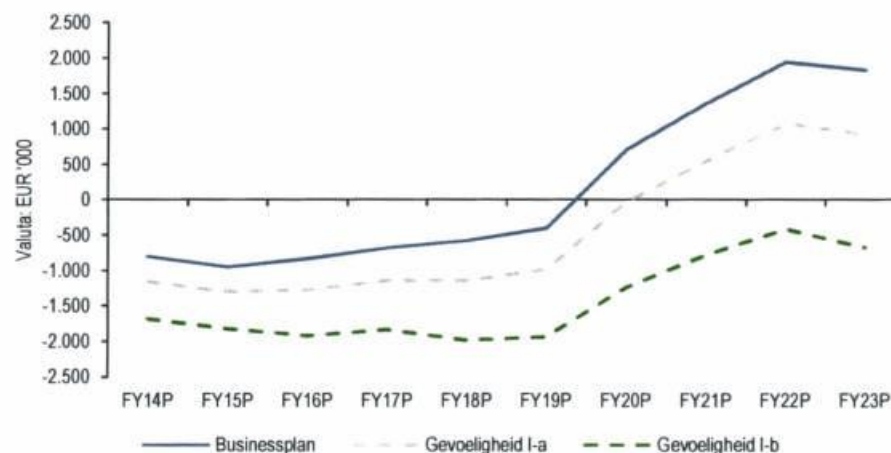
Gevoeligheden

Om inzicht te verschaffen in de gevolgen van teruglopende passagiersaantallen op de exploitatie en liquiditeit van GAE hebben wij door GAE een tweetal gevoeligheden door laten rekenen.

- a) Een scenario waarbij de passagiersaantallen 10% lager zijn dan verondersteld in het businessplan. De resultaten tot 2023 zijn dan gemiddeld EUR 0,6 miljoen per jaar lager dan de resultaten conform businessplan.
- b) Een scenario waarbij de passagiersaantallen 25% lager zijn dan verondersteld in het businessplan. De resultaten tot 2023 zijn dan gemiddeld EUR 1,6 miljoen lager dan de resultaten conform businessplan. De financieringsbehoefte neemt in dat geval toe tot EUR 9 miljoen in 2023. Een verdere verlaging van de passagiersaantallen zal een significante impact op de financieringsbehoefte hebben.

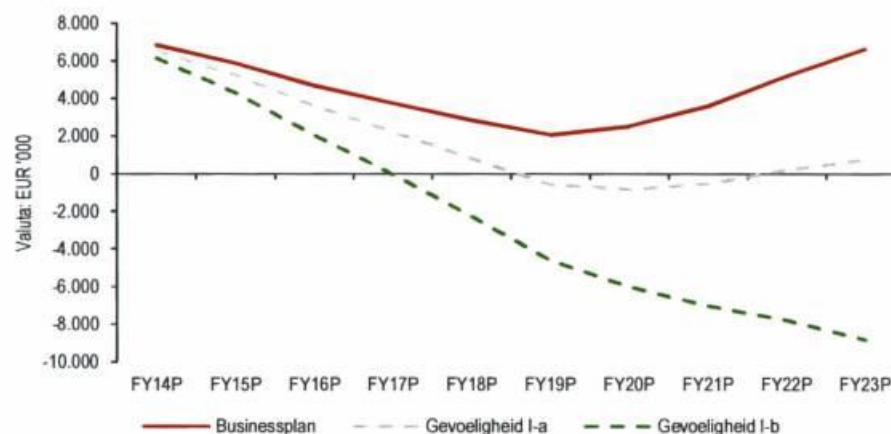
Passagiersbeweging - Netto resultaatontwikkeling businessplan en gevoeligheden

bron: Managementinformatie



Passagiersbeweging - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en gevoeligheden

bron: Managementinformatie



Gevoeligheidsanalyse - Tariefstelling

Gevoeligheid II - Ontwikkeling van de tarieven

In het opgestelde rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het businessplan worden de passagiersbewegingen vermenigvuldigd met de gemiddelde opbrengst per passagier. Deze gemiddelde opbrengst per passagier wordt bepaald door de tarieven die de luchthaven rekent voor de verschillende deelactiviteiten, zoals landingsgelden, handling en security.

Gevoeligheden

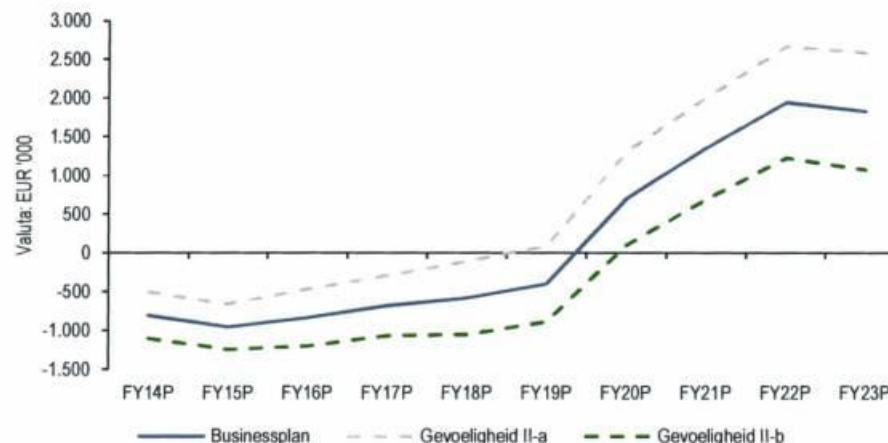
Om het effect van stijgingen en dalingen op de tarieven inzichtelijk te maken hebben wij GAE gevraagd de impact van zowel een 10% stijging (gevoeligheid II-a) als een 10% daling (gevoeligheid II-b) door te rekenen in het model.

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat een mutatie in de tarieven significante impact heeft op de financiële resultaten.

- 10% hogere tarieven leidt ertoe dat het break-even punt een jaar eerder (2019) dan geprognosticeerd wordt bereikt.
- 10% lagere tarieven leidt ertoe dat het break-even punt een jaar later (2020) wordt bereikt. De liquide middelen blijven in dit scenario achter bij de prognose en bewegen zich rond de nullijn.

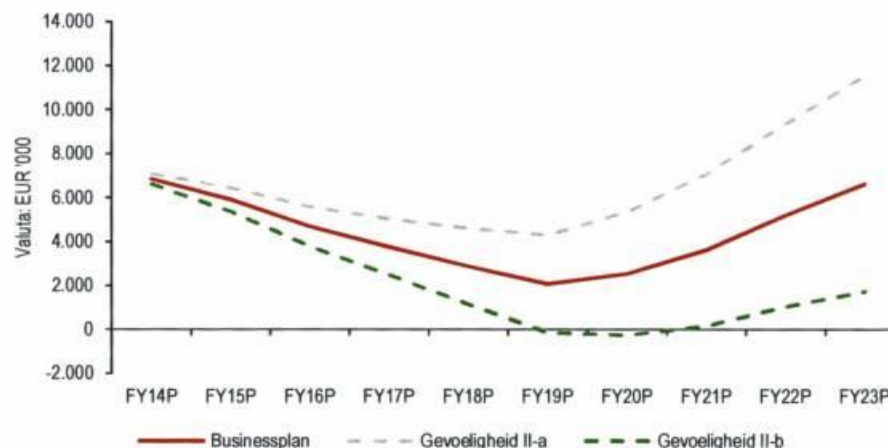
Tarieven - Netto resultaatontwikkeling businessplan en gevoeligheden

Bron: Managementinformatie



Tarieven - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en gevoeligheden

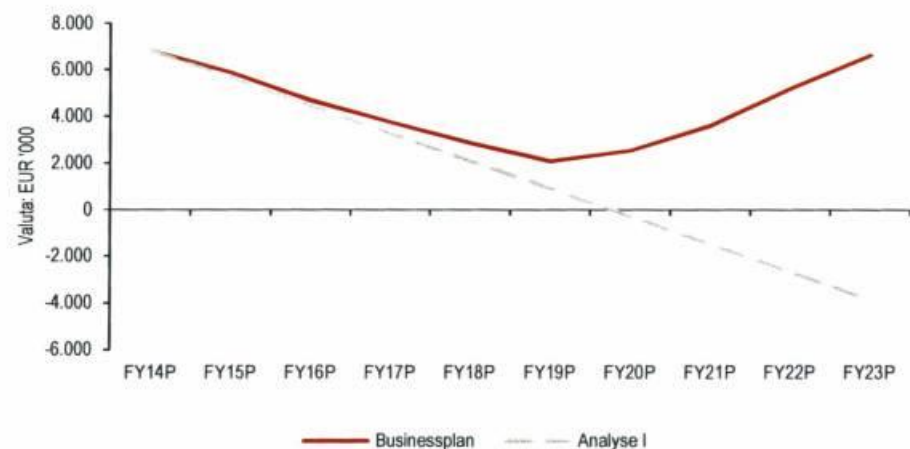
Bron: Managementinformatie



Overige analyses

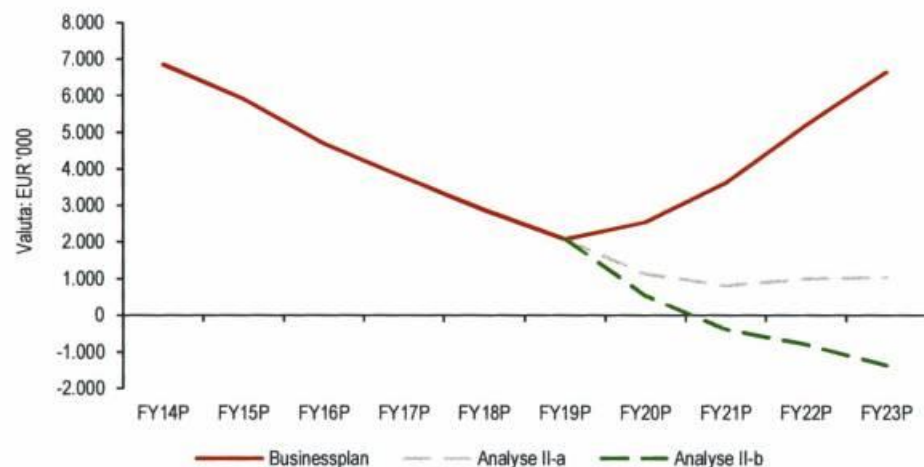
Analyse I - Liquiditeitsontwikkeling begroting 2014 gecontinueerd

Bron: Managementinformatie



Analyse II - Liquiditeitsontwikkeling luchtverkeersleiding

Bron: Managementinformatie



Analyse I - Begroting 2014 gecontinueerd

De begroting voor 2014 geeft een gefundeerd beeld van de te verwachten resultaten voor het huidige boekjaar. In de begroting is dan ook rekening gehouden met (i) het staken van de Ryanair vlucht naar Bergamo (circa 20.000 passagiersbewegingen), (ii) het staken van de Transavia chartervluchten naar Dalaman en Málaga en (iii) de additionele Arkefly vluchten naar Antalya.

Analyse I in de bovenste grafiek geeft inzicht in de liquiditeitspositie van GAE indien de toekomstige financiële resultaten gelijk blijven aan het budget 2014 (EBITDA ad minus EUR 442k). Hierbij zijn de investeringen, mutatie werkkapitaal en rentebaten voor de periode 2015 - 2023 gelijk verondersteld aan de in het businessplan opgenomen bedragen voor 2014.

De grafiek geeft weer dat in dit geval de stand liquide middelen per eind 2020 negatief zal zijn en de totale financieringsbehoefte oploopt tot EUR 3,8 miljoen in 2023.

Analyse II - Luchtverkeersleiding

Uit gesprekken met management en het rapport van SEO blijkt dat de luchtverkeersleiding (LVL) op GAE niet kostendekkend is. Het loslaten van de OGA-systematiek (gezamenlijk budget voor geheel Nederland) zal mogelijk leiden tot kostenstijgingen voor regionale luchthavens vanaf 2020.

De verwachting van management is dat de kosten voor de verkeersleiding ook buiten de exploitatie van GAE blijven in de periode na 2020. Tevens geeft management aan dat het huidige kostenniveau wordt ingeschat op circa EUR 1,4 miljoen. De mogelijke gevolgen van deze additionele kosten op de liquiditeit van GAE zijn weergegeven in analyse II-a. Hieruit blijkt dat, indien het businessplan gerealiseerd wordt, deze additionele kosten door de luchthaven gedragen kunnen worden.

Uit analyse II-b blijkt dat als de kosten van de LVL EUR 2 miljoen bedragen (inschatting SEO) dit tot gevolg heeft dat de stand liquide middelen negatief zal zijn vanaf 2021.

Getekende opdrachtbevestiging



Ernst & Young Transaktion Advisory Services
 Gedeputeerde Staten
 t.a.v. de heer R. Postma
 Postbus 610
 9700 AP GRONINGEN

Ernst & Young
 Transaktion Advisory Services
 t.a.v. de heer R. Postma
 Postbus 610
 9700 AP GRONINGEN

PERSOONLIJK/VERTROUWELIJK

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

Zwolle, 18 december 2013

PB/TdG/13308

Betreft: **Analyse businessplan Groningen Airport Eelde**

Geachte heer Postma,

In deze brief en de bijbehorende bijlagen zetten wij de voorwaarden uiteen waaronder Ernst & Young Transaktion Advisory Services aan Provincie Groningen (hierna: "de cliënt") de diensten, zoals onderstaand omschreven (hierna: "de dienstverlening") in het kader van uw algehele evaluatie van het businessplan Groningen Airport Eelde (hierna: "GAE") (hierna: "de evaluatie"), zal leveren.

De dienstverlening

Hierna hebben wij uw voornaamste doelstellingen opgenomen in verband met de evaluatie, en de uitwerking van de opdracht in deelopdrachten, waarin begrepen de hoofdlijnen van de werkzaamheden die wij zullen uitvoeren, zoals wij die hebben begrepen naar aanleiding van bespreking met u. Tenzij onze opdracht in een later stadium schriftelijk wordt gewijzigd, zijn onze werkzaamheden beperkt tot hierna vermelde.

Doel van de opdracht

Het doel van de analyse is tweeledig:

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

Ernst & Young Transaktion Advisory Services is een registratiekantoor van Ernst & Young Accountants LLP. Dit is een volledig rechtspersoonlijkheidsopponent voor het Verenigd Koninkrijk met registratienummer OC200508. Ernst & Young Transaktion Advisory Services wordt als een partner geregistreerd als een zelfstandige onderneming van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is een partner geregistreerd in de Europese Publiek Recht 1, nummer 081792. Ernst & Young Transaktion heeft een kantoorvestiging aan Storey's Way 2017 22 Rotterdam, Nederland en is aangesloten bij de Federatie van Nederlandse Belastingadviseurs (FNB) en de Nederlandse Vereniging van Accountants (NVA).



2

Uitwerking van de opdracht in deelopdrachten

Op basis van uw bovengenoemde doelstellingen, heeft u de volgende deelopdrachten geformuleerd:

- Het inzichtelijk maken van de aannames uit het businessplan. Hierbij dient tevens aangegeven te worden wat de basis/onderbouwing is van de veronderstellingen.
- Analyse van de wijze waarop de geprognosticeerde groeicijfers zijn vertaald in de winst- en verliesrekening, balans en kasstroomoverzicht.
- Analyse van de huidige liquiditeits- en solvabiliteitspositie van de luchthaven en de ontwikkeling binnen de planperiode.
- Naar aanleiding van de initiële analyse van het businessplan zullen EY en Provincie Groningen de geïdentificeerde (financiële) risico's voor de aandeelhouders afstemmen. Provincie Groningen zal besluiten van welke risico's het wenselijk is het effect op de liquiditeits- en solvabiliteitspositie te kwantificeren. EY zal omtrent de mogelijkheid van het kwantificeren overleggen met GAE.
- Indien de voorgenomen uitbreidingsinvesteringen voor rekening zouden plaatsvinden van GAE, welke middelen heeft zij daarvoor beschikbaar en welke middelen zou zij daarvoor (extern) moeten aantrekken.

Reikwijdte van de werkzaamheden

Wij voeren de opdracht uit in overeenstemming met COS 5500N (transactiegerelateerde adviesdiensten) van de NBA (Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants). De door ons uit te voeren werkzaamheden zijn voornamelijk inventariserend en analyserend van aard en zijn gericht op de aan ons verstrekte gegevens, informatie en verklaringen. Deze analyserende werkzaamheden worden uitgevoerd teneinde voor de onderhavige evaluatie relevante (financiële) risico's vast te stellen. Onze werkzaamheden strekken zich niet uit tot een onderzoek naar de getrouwheid van de aan ons verstrekte informatie. De in het kader van de werkzaamheden verkregen informatie en de in het rapport opgenomen informatie wordt niet een accountantscontrole en/of beoordeling onderworpen in overeenstemming met 'Stramien voor assurance-opdrachten'. Onze dienstverlening is niet aan te merken als een assurance of een aan assurance verwante opdracht.

Onze dienstverlening omvat een onderzoek naar toekomstgerichte financiële informatie. Deze informatie heeft betrekking op gebeurtenissen en acties die zich nog niet hebben voorgedaan en zich wellicht ook nooit zullen voordoen. Hoewel er wel gegevens aanwezig kunnen zijn ter onderbouwing van de veronderstellingen, waarop de toekomstgerichte financiële informatie is gebaseerd, zijn dergelijke gegevens in het algemeen eveneens toekomstgericht en derhalve speculatief van aard in tegenstelling tot de gegevens die normaliter beschikbaar zijn met betrekking tot retrospectief gerichte financiële informatie. Wij zijn daarom niet in staat een oordeel uit te spreken of de uitkomsten zoals weergegeven in de toekomstgerichte financiële informatie daadwerkelijk behaald zullen worden.

In het kader van onze opdracht bespreken wij op basis van de bij onze werkzaamheden verkregen informatie zaken die u behulpzaam kunnen zijn bij uw evaluatie. Wij adviseren u evenwel niet omtrent het wel of niet doen van investeringen, verstrekken van financiering, subsidies en/of garanties. Met betrekking tot dergelijke zaken dient u af te gaan op uw eigen oordeelsvorming en/of op de advisering van anderen.

Mogelijk besluit u, naarmate de opdracht vordert, tot wijziging van de reikwijdte van onze werkzaamheden. In voorkomende gevallen bespreken wij dergelijke zaken met u en worden eventuele wijzigingen in de reikwijdte van onze werkzaamheden schriftelijk tussen ons overeengekomen.

Getekende opdrachtbevestiging



3

Beschikbaarheid

Voor het kunnen uitvoeren van onze werkzaamheden dient het navolgende in acht genomen te worden:

- Wij dienen in de gelegenheid te zijn om gedurende de onderzoeksperiode meerdere malen gesprekken te voeren met relevante leden van het (financiële) management van de luchthaven. Wij zullen daarvoor vooral verzoeken indienen.
- Door ons gestelde schriftelijke vragen zullen zo snel mogelijk door GAE worden beantwoord, zodat geen vertraging in de voortgang van het onderzoek optreedt.
- GAE geeft ons inzage in alle onderliggende documentatie van het businessplan, zowel de historische- als toekomstgerichte gegevens, inclusief de daarbij behorende veronderstellingen. De documentatie omvat – naast de informatie opgesteld door GAE zelf – ook documentatie die door derden is opgesteld ten behoeve van het businessplan. Indien wij dat voor ons onderzoek noodzakelijk achten, zal GAE ons de gelegenheid geven om ook met die derden gesprekken te voeren. Wij zullen op verzoek kopieën (op papier danwel elektronisch) ontvangen van documenten/bestanden.
- Ten behoeve van de door u gevraagde sensitiviteitsanalyse is het van belang, dat GAE haar medewerking verleend aan het kwantificeren van risico's, indien en voorzover dat tot nu toe nog niet is gedaan.

Rapportage

Onze rapportage is gebaseerd op zaken die in het kader van de overeengekomen reikwijdte van onze werkzaamheden naar voren komen. Mochten ons evenwel zaken ter kennis komen die buiten de overeengekomen reikwijdte vallen, doch die wij van belang achten met betrekking tot uw beoordeling van de transactie, dan zullen wij deze onder uw aandacht brengen.

Ons schriftelijke rapport zal bestaan uit een samenvatting van onze voornaamste bevindingen en conclusies, alsmede een beschrijving van de belangrijkste door ons gemaakte analyses. Wij zullen een conceptversie van ons rapport aan de directie van GAE overleggen ten einde de bevestiging te verkrijgen van de feiten en van de meningen die in het rapport aan het management worden toegeschreven.

Om uw bevestiging te verkrijgen dat alle zaken die binnen de overeengekomen reikwijdte vallen in ons rapport naar uw tevredenheid worden belicht, overleggen wij u een conceptversie van ons rapport waarop u commentaar kunt leveren, alvorens het rapport in zijn definitieve vorm uit te brengen.

Teamleiding

Het onderzoek zal worden uitgevoerd onder eindverantwoordelijkheid van drs. F.M.P. (Patrick) Boertien, partner Ernst & Young Transaction Advisory Services.

Naar wij begrijpen, is onze voornaamste contactpersoon bij de Provincie Groningen de heer R. Postma, senior beleidsmedewerker Economie, Cultuur & Projectfinanciering, die de algehele verantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van uw verplichtingen krachtens deze overeenkomst en voor de afstemming met ons waar het gaat om de uitvoering van onze dienstverlening.



4

Tijdschema

Onderstaand volgt het tijdschema zoals wij zijn overeengekomen:

2 - 3 januari	kick-off met management van GAE, doornemen van de hoofdlijnen van het businessplan en het onderliggende financiële model en het verkrijgen van alle onderliggende documentatie
6 - 10 januari	bestuderen van de verkregen informatie
13 - 16 januari	nadere analyses, stellen van verduidelijkende vragen, verkrijgen van aanvullende informatie. Afstemming met Provincie Groningen van risico's die begrepen worden in de sensitiviteitsanalyse
17 - 22 januari	diepte interviews en mondelinge afstemming van belangrijke bevindingen met management van GAE
23 - 27 januari	vervaardigen concept rapportage
28 - 29 januari	afstemmen concept rapportage met management van GAE
30 januari	oplevering concept rapportage aan Provincie Groningen, waarop u commentaar kunt leveren, alvorens het rapport in zijn definitieve vorm uit te brengen.

Mocht het waarschijnlijk lijken dat zich belangrijke vertraging ten opzichte van bovenstaand tijdschema voordoet, dan zullen wij u zo snel als praktisch haalbaar is op de hoogte stellen en met u overleggen over de consequenties.

Honorarium

Provincie Groningen verbindt zich tot betaling van ons honorarium voor de dienstverlening. De overige regelingen met betrekking tot ons honorarium zullen in een afzonderlijke brief worden overeengekomen.

Algemene Voorwaarden

In de in bijlage 2 bijgesloten Algemene Voorwaarden zijn ons beider verplichtingen nader uiteengezet en, samen met deze opdrachtbrief en eventuele andere bijlagen, vormen zij de gehele overeenkomst tussen ons met betrekking tot onze opdracht. In geval van tegenstrijdigheid, inconsequenties of dubbelzinnigheid, prevaleren de bepalingen in onderstaande volgorde:

- 1 De opdrachtbrief;
- 1 Bijlage 1, Algemene Voorwaarden;
- 2 Eventuele andere bijlagen.

Steunen op de inhoud van het rapport door andere GAE aandeelhouders

In het geval dat u ons verzoekt verantwoordelijkheid voor ons rapport te aanvaarden jegens de andere aandeelhouders in Groningen Airport Eelde, zijn wij daartoe bereid indien de andere aandeelhouders met ons een verklaring overeenkomen, waarin wij er mee instemmen dat zij op de inhoud van ons rapport mogen steunen in de vorm zoals bijgesloten in bijlage 2. U erkent en stemt ermee in dat in het geval dat een dergelijke overeenkomst wordt aangegaan, onze aansprakelijkheidsbeperkingen ingevolge het in deze opdrachtbrief bepaalde gelden jegens de gedraasende van deze opdrachtbrief alsmede jegens alle andere aandeelhouders waarmee de instemmingsverklaring wordt overeengekomen.

Getekende opdrachtbevestiging



5

Instemming en akkoordverklaring

Indien deze brief een juiste weergave vormt van de voorwaarden waaronder u ons uw opdracht wenst te verstrekken, verzoeken wij u de bijgeloten kopie namens Provincie Groningen te ondertekenen en aan ons te retourneren.

Na afronding van onze werkzaamheden zouden wij graag uw mening vernemen omtrent de opdracht en eventuele andere indrukken die u heeft van onze dienstverlening. Hiermee kunnen wij onze standaard handhaven en eventuele kansen voor verbeteringen wederzijds benutten.

Hoogachtend,
Ernst & Young Transaction Advisory Services.

F.M.P. Boertien
Partner

Bijlagen:

- 1 Algemene Voorwaarden
- 2 Conceptversie instemmingsverklaring aangaande het steunen op de inhoud van ons rapport



6

Hierbij bevestigen wij de ontvangst van deze brief en stemmen wij in met de daarin opgenomen voorwaarden voor de opdracht:

Handtekening
namens Provincie Groningen

Naam: M. [Handwritten Name]

Functie: [Handwritten Title]

Datum: 19 december 2013

Getekende opdrachtbevestiging



Bijlage 1

Algemene voorwaarden

Onze relatie met u

1. Wij zullen de opdracht (de Diensten) uitvoeren in overeenstemming met de toepasselijke (beroeps)regulering en helpen bij of krachtens de wet van ons wordt gesteld. U zult de daaruit voortvloeiende verplichtingen steeds volledig respecteren. Onder beroepsregulering wordt verstaan "de relevante gedrags- en beroepsregels van de bij de uitvoering van de opdracht betrokken (besluitende van) members/partners, bestuurders, werknemers en/of ingeschakelde derden, zoals de regels van bijvoorbeeld organisaties als NBA, NOREA, NOB en/of RB".
2. Wij zijn lid van het wereldwijde netwerk van EY-firmen ("EY-firmen"), die ieder voor zich op zichzelf staande juridische entiteiten zijn.
3. Wij zullen de Diensten aan u verraken als zelfstandig opdrachtnemer en niet als uw werknemer, agent, partner of in de vorm van een joint venture. Partijen zijn op geen enkele wijze gemachtigd, gemachtigd of bevoegd om de wederzijds te binden, tenzij anders overeengekomen.
4. Het is ons toegestaan om gedeelten van de Diensten uit te besteden aan andere EY-firmen, alomede aan andere dienstverleners, die evenwel direct contact niet u hebben. Niettemin zullen alleen wij jegens u verantwoordelijk zijn voor de Rapporten (zoals gedefinieerd in artikel 11), de uitvoering van de Diensten en de overige verplichtingen op grond van deze Overeenkomst.
5. Wij zullen in verband met de Diensten geen managementverantwoordelijkheden aanvaarden. Wij zijn niet verantwoordelijk voor het gebruik en/of de implementatie van de uitkomsten van de Diensten.

Uw verantwoordelijkheden

6. U dient het toezicht op de Diensten aan een daartoe gekwalificeerd persoon op te dragen. U bent verantwoordelijk voor alle managementbeslissingen met betrekking tot de Diensten, het gebruik en/of de implementatie van de uitkomsten van de Diensten, alomede voor het bepalen of de Diensten geschikt zijn voor het door u beoogde doel.

General terms and conditions

Our Relationship with You

1. We will perform the services (the Services) in accordance with applicable professional regulations and the requirements to which we are subject by or pursuant to law. You shall at all times respect in full the obligations ensuing therefrom for us. Professional regulations means "the relevant rules of conduct and professional rules applying to the (persons of) members/partners, directors, employees and/or third parties involved in performing the engagement, for example the rules of such organizations as NBA, NOREA, NOB and/or RB".
2. We are a member of the global network of EY firms ("EY Firm"), each of which is a separate legal entity.
3. We will provide the Services to you as an independent contractor and not as your employee, agent, partner or joint venture. Neither you nor we have any right, power or authority to bind the other, unless agreed otherwise.
4. We may subcontract portions of the Services to other EY Firms, as well as to other service providers, who may deal with you directly. Nevertheless, we alone will be responsible to you for the Reports (as defined in section 11), the performance of the Services and our other obligations under this Agreement.
5. We will not assume any management responsibilities in connection with the Services. We will not be responsible for the use or implementation of the output of the Services.

Your Responsibilities

6. You shall assign a qualified person to oversee the Services. You are responsible for all management decisions relating to the Services, the use or implementation of the output of the Services and for determining whether the Services are appropriate for your purposes.



2
Bijlage 1

7. U dient ons onverwijld de informatie, (hulp)middelen en assistentie (waaronder toegang tot beschreven systemen) (zouden en mensen te (laten) verschaffen die wij noodzakelijk voor de uitvoering van de Diensten nodig hebben.
8. Voor zover u bekend, is alle door of namens u versnelde informatie ("Clientinformatie") in alle opzichten juist en volledig. De versnelling aan ons van Clientinformatie zal geen inbreuk vormen op het auteursrecht of enig ander recht van een derde.
9. Wij mogen vertrouwen op de aan ons ter beschikking gestelde Clientinformatie en wij hebben tenzij uitdrukkelijk anders overeengekomen, geen verantwoordelijkheid on-dere te beoordelen of te verifiëren.
10. U bent verantwoordelijk voor naleving door uw personeel van uw verplichtingen op grond van deze Overeenkomst.

Onze Rapporten

11. Alle informatie, adviezen, aanbevelingen en andere inhoud van rapporten, presentaties of overige mededelingen die wij op grond van deze Overeenkomst verschaffen (de Rapporten) anders dan Clientinformatie, zijn uitsluitend bestemd voor uw interne gebruik (in overeenstemming met het doel van de betreffende Diensten).
12. Het is u niet toegestaan om een Rapport (dan wel enig gedeelte of een samenvatting van een Rapport) extern te openbaren (met inbegrip van de openbaarmaking aan met u geassocieerde entiteiten), of in verband met de Diensten naar ons of een andere EY-firma te verwijzen, anders dan:
 - a. aan uw advocaten (met inachtneming van deze openbaarmakingsbeperkingen), die het Rapport uitsluitend mogen beoordelen om u te adviseren over de Diensten;
 - b. voor zover vereist op grond van de wet (waaronder u ons - treden en voor zover toegestaan - onverwijld zult verifiëren);
 - c. aan andere personen (waaronder de met u geassocieerde entiteiten) met onze voorafgaande schriftelijke toestemming, die dit uitsluitend mogen gebruiken op de wijze zoals reeds door ons in onze toestemming is omschreven;
 - d. voor zover het Rapport Fiscaal Advies bevat, zoals uiteengezet in artikel 13.

Indien het u is toegestaan om een Rapport openbaar te maken, is het niet toegestaan om het Rapport aan te

7. You shall provide (or cause others to provide) to us promptly, the information, resources and assistance (including access to records, systems, premises and people) that we reasonably require to perform the Services.
8. To the best of your knowledge, all information provided by you or on your behalf ("Client information") will be accurate and complete in all material respects. The provision of Client information to us will not infringe any copyright or other third-party rights.
9. We will rely on Client information made available to us and unless we expressly agree otherwise, will have no responsibility to evaluate or verify it.
10. You shall be responsible for your personnel's compliance with your obligations under this Agreement.

Our Reports

11. Any information, advice, recommendations or other content of any reports, presentations or other communications we provide under this Agreement (Reports), other than Client information, are for your internal use only (consistent with the purpose of the particular Services).
12. You may not disclose a Report (or any portion or summary of a Report) externally (including to your affiliates), or refer to us or to any other EY Firm in connection with the Services, except:
 - a. to your lawyers (subject to these disclosure restrictions), who may review it only in connection with advice relating to the Services;
 - b. to the extent, and for the purposes, required by law (and you will promptly notify us of such legal requirements to the extent you are permitted to do so);
 - c. to other persons (including your affiliates) with our prior written consent, who may use it only as we have specified in our consent; or
 - d. to the extent it contains Tax Advice, as set forth in section 13.

If you are permitted to disclose a Report, you shall not alter, edit or modify it from the form we provided.

An affiliate of an entity (for the purpose of this Agreement) shall mean "an entity or individual that controls, is controlled by, or is under common control with, the first entity," and



Getekende opdrachtbevestiging

3
Bijlage 1

passen, te redigeren of te wijzigen.

Onder een getekende entiteit zal (in het kader van deze Overeenkomst) worden verstaan 'een rechts- of natuurlijke persoon die de controle heeft over, gecontroleerd wordt door of onder gemeenschappelijke controle staat met de eerste entiteit', waarbij onder controle wordt verstaan 'de mogelijkheid om het beleid of de activiteiten van een entiteit te sturen, zij het ingevolge een overeenkomst, het houden van een aandelenbelang of anderszins'.

- 13 Het is u uitsluitend toegestaan om een Rapport (dat wel enig deel daarvan) aan wie dan ook openbaar te maken voor zover dat betrekking heeft op belastingaangelegenheden, waaronder belastingadvies, fiscale opties, belastingaangiften of de fiscale behandeling of fiscale constructie van een transactie waar de Diensten betrekking op hebben (Fiscaal Advies). Met uitzondering van de Belastingdienst dient u degenen aan wie u Fiscaal Advies ter beschikking stelt, erop te wijzen dat zij daar, voor welk doel dan ook, zonder onze voorafgaande schriftelijke toestemming geen rechten aan kunnen ontleenen.
- 14 Het is u toegestaan om uit onze Rapporten, onze overzichten, berekeningen en/of tabellen die gebaseerd zijn op Clientinformatie over te nemen in uw eigen documenten, maar voor onze aanbevelingen, conclusies of bevindingen geldt dat zulke niet is toegestaan. U bent verantwoordelijk voor de inhoud van zulke documenten en het is u niet toegestaan om in verband daarmee samen naar ons dan wel een andere EY-erna te verwijzen.
- 15 Het is u niet toegestaan om op een concept-Rapport te vertrouwen. Wij zijn niet verplicht om een reeds definitief Rapport aan te passen aan omstandigheden of gebeurtenissen waarmee wij bekend worden of die zich voordoen na levering van het Rapport.

Aansprakelijkheid

- 16 Wij zijn aansprakelijk jegens u (en eventuele anderen ten behoeve waarvan Diensten worden verleend) voor schade, hetzij op grond van wanprestatie dan wel onrechtmatige daad, hetzij op grond van de wet of anderszins, bestaande uit winstderving dan wel enige andere indirecte schade, tot maximaal één van de in sub a en b van artikel 17 vermelde bedragen, ongeacht de mogelijke voorzetsbaarheid van een dergelijk verlies of schade.

control means 'the ability to direct the policies or operations of an entity, whether by contract, ownership or equity interests, or otherwise'

- 13 You may disclose to anyone a Report (or any portion thereof) solely to the extent that it relates to tax matters, including tax advice, tax opinions, tax returns, or the tax treatment or tax structure of any transaction to which the Services relate (Tax Advice). With the exception of tax authorities, you shall inform those to whom you disclose Tax Advice that they may not rely on it for any purpose without our prior written consent.

- 14 You may incorporate into documents that you intend to use our summaries, calculations or tables based on Client information contained in a Report, but not our recommendations, conclusions or findings. You must assume sole responsibility for the contents of those documents and you must not externally refer to us or any other EY Firm in connection with them.

- 15 You may not rely on any draft Report. We shall not be required to update any final Report for circumstances of which we become aware, or events occurring, after its delivery.

Limitations

- 16 We will not be liable in respect of you (or any parties for whom Services are provided) for loss or damage either on the basis of non-performance or on the basis of a wrongful act (unlawful act) and either by law or otherwise, for any amount pertaining to loss of profit or any other consequential damage in connection with claims arising out of this Agreement or otherwise relating to the Services, in excess of one of the amounts specified in paragraphs a and b of section 17 below, regardless of whether such loss or damage could have been foreseen.

4
Bijlage 1

- 17 Wij zijn aansprakelijk jegens u (en eventuele anderen ten behoeve waarvan Diensten worden verleend) voor schade, hetzij op grond van wanprestatie dan wel onrechtmatige daad, hetzij op grond van de wet of anderszins, inclusief de schade als bedoeld in artikel 16, tot maximaal één van de in sub a en b van dit artikel 17 vermelde bedragen.

- a Ingeval van een belastingadviesopdracht, driemaal het aan u gefactureerde bedrag van het honorarium voor de betreffende opdracht met een maximum van € 300.000.
- b Ingeval van alle overige (advies)opdrachten, driemaal het in het kader van de betreffende opdracht aan u gefactureerde bedrag van het honorarium voor de opdracht. Ingeval van een opdracht met een doorlooptijd van meer dan zes maanden is de aansprakelijkheid beperkt tot maximaal driemaal het honorarium dat in het kader van de desbetreffende opdracht in de zes maanden voorafgaande aan de schadeveroorzakende gebeurtenis aan u is gefactureerd.

- 18 Indien wij jegens u (dan wel jegens anderen ten behoeve waarvan Diensten worden verleend) op grond van deze Overeenkomst of anderszins in verband met de Diensten aansprakelijk zijn voor schade waaraan ook andere personen hebben bijgedragen, dan zijn wij niet hoofdelijk maar maximaal voor een gelijk deel met die anderen aansprakelijk. Onze aansprakelijkheid is in ieder geval beperkt tot dat gedeelte van de totale schade dat bijbehoeft aan ons valt toe te rekenen, gebaseerd op de mate waarin de aan ons toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen. Een eventuele uitsluiting of beperking van de aansprakelijkheid door overige aansprakelijke (rechts)personen laat het voorgaande onverlet, evenals het feit dat een vordering tot vergoeding van schade wordt geschorst of niet gelyk kan worden. Ook indien de schade door overtuigen, de ontbinding of het falissement van een andere aansprakelijke (rechts)persoon of welke andere oorzaak dan ook niet langer over alle aansprakelijke (rechts)personen kan worden ontleend, is onze aansprakelijkheid beperkt tot dat gedeelte van de totale schade dat bijbehoeft aan ons valt toe te rekenen.

- 19 Alle vorderingsrechten met betrekking tot de Diensten of anderszins uit deze Overeenkomst voortvloeiend, dienen binnen een jaar na de datum waarop u zich van het aan de vordering ten grondslag liggende probleem bewust werd of redelijkerwijs bewust had kunnen zijn, te worden ingediend.

- 17 We will not be liable in respect of you (or any other parties for whom Services are provided) for loss or damage, either on the basis of non-performance or on the basis of a wrongful act (unlawful act) and either by law or otherwise, for any damage, including the damages as referred to in section 16, in excess of one of the amounts specified in paragraphs a and b of this section 17.

- a In the case of an engagement for tax advisory services, three times the amount of the fees for which you have been invoiced in respect of the engagement concerned, with a maximum of EUR 300,000.
- b In the case of all other engagements, three times the amount of the fees for which you have been invoiced in respect of the engagement concerned. In the case of an engagement covering a period of more than six months, liability will be limited to a maximum of three times the amount of fees for which you were invoiced in respect of the engagement concerned in the six months prior to the event causing the damage.

- 18 If we are liable to you (or any other parties for whom Services are provided) under this Agreement or otherwise in connection with the Services, for loss or damage to which any other persons have also contributed, our liability to you shall be several, and not joint, with such others, for no more than fair shares. Our liability will in any case be limited to that part of the total loss and damage that may reasonably be attributed to us, based on our contribution to the loss and damage relative to the others' contributions. Any exclusion or limitation of liability by any other legal entities held liable or individuals, or the fact that a claim for damages is settled or cannot be collected, will not affect the foregoing. Even if the damage can no longer be apportioned among all liable legal entities or persons due to the decease, dissolution or bankruptcy of any other liable legal entity or person, or any other reason whatsoever, our liability will be limited to that part of the total damage that may reasonably be attributed to us.

- 19 You shall make any claim relating to the Services or otherwise under this Agreement no later than one year after the date on which you became aware or may reasonably be expected to have become aware of the problem underlying such claim.

Getekende opdrachtbevestiging



Building a better
working world

20. De in de artikelen 17 en 18 neergelegde beperkingen zijn niet van toepassing op schade die is veroorzaakt door onze wijziging of grove schuld of voor zover deze bij wet of beroepsregulering verboden zijn.
21. U zult uw eventuele vorderings- en schadeclaims met betrekking tot de Diensten of anderszins voortvloeiend uit deze Overeenkomst, uitsluitend uitsluitend tegen ons en niet tegen een andere EY-firma, dan wel tegen one of its onderaannemers, (directeuren van) members, aandelhouders, directeuren, functionarissen, partners of werknemers (EY-personen). Alle Diensten worden met toestemming van de artikelen 7:403 lid 2, 7:404, 7:407 lid 2 en 7:408 van het Burgerlijk Wetboek, uitsluitend door ons aanvaard en uitgevoerd.

Vrijwaring

22. Voor zover op grond van de toepasselijke wetgeving en/of de van toepassing zijnde beroepsregulering is toegestaan, dient u ons, de andere EY-firma's en de EY-personen te vrijwaren voor alle vorderingen van derden (waaronder met u gekoerde entiteiten en uw professionele adviseurs) en de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheden, schade, schadevergoedingen, kosten en onkosten (waaronder redelijke externe en interne kosten van rechtsbijstand) die voortvloeien uit het gebruik door een derde van of het door een derde vertrouwen op een Rapport (waaronder Fiscaal Advies) dat is gepubliceerd aan deze derde door of namens u of op uw verzoek. Deze verplichting geldt niet indien wij dit door de derde vertrouwen op het Rapport expliciet schriftelijk hebben goedgekeurd.

Intellectuele eigendomsrechten

23. Tijdens de uitvoering van de Diensten kunnen wij gebruikmaken van gegevens, software, tekeningen, (gebruiks)modellen, gereedschap, systemen, overige methodologieën en know-how (het Materiaal) die onze eigendom zijn. Niettegenstaande de levering van Rapporten, behouden wij alle intellectuele eigendomsrechten op het Materiaal (waaronder eventuele schetsen of tekeningen van de Diensten) ontwikkeld vóór het begin van de uitvoering van de Diensten en op alle in verband met de Diensten samengestelde dossiers (doch niet de daarin weergegeven Clientinformatie).
24. Na betaling voor de Diensten is het u toegestaan om gebruik te maken van het in de Rapporten vervat Materiaal, alsnede - zoals op grond van deze Overeenkomst toegestaan - van de Rapporten zelf.

5
Bijlage 1

20. The limitations in sections 17 and 18 will not apply to any losses or damages caused by our intentional act or omission or gross negligence or to the extent prohibited by applicable law or professional regulations.
21. You may not make a claim or bring proceedings relating to the Services or otherwise under this Agreement against any other EY Firm or our or its subcontractors, members, shareholders, directors, officers, partners, principals or employees (EY Persons). You shall make any claim or bring proceedings only against us. All Services will be accepted and performed exclusively by us setting aside sections 403 paragraph 2, 404, 407 paragraph 2, and 408 of Book 7 of the Dutch Civil Code (Burgerlijk Wetboek).

Indemnity

22. To the fullest extent permitted by applicable law and professional regulations, you shall indemnify us, the other EY Firm and the EY Persons against any and all claims by third parties (including your affiliates and professional advisors) and resulting liabilities, losses, damages, costs and expenses (including reasonable external and internal costs of legal assistance) arising out of the third party's use of or reliance on any Report (including Tax Advice) disclosed to it by or through you or on your request. You shall have no obligation hereunder to the extent that we have specifically authorized, in writing, the third party's reliance on the Report.

Intellectual Property Rights

23. We may use data, software, designs, utilities, tools, models, systems and other methodologies and know-how (the Materials) that we own in performing the Services. Notwithstanding the delivery of any Reports, we retain all intellectual property rights in the Materials (including any improvements or knowledge developed while performing the Services), and in any working papers compiled in connection with the Services (but not Client Information reflected in them).
24. Upon payment for the Services, you may use any Materials included in the Reports, as well as the Reports themselves as permitted by this Agreement.



Building a better
working world

Geheimhouding

25. Tenzij anderszins goorloofd op grond van deze Overeenkomst, is het partijen niet toegestaan om de inhoud van deze Overeenkomst aan derden openbaar te maken. Dit geldt ook voor door, of namens, de andere partij verzamelde informatie (het zijnde Fiscaal Advies) die redelijkerwijs als vertrouwelijk en/of anderszins aan de andere partij behandeld dient te worden. Het is ieder van ons echter wel toegestaan om dergelijke informatie openbaar te maken, indien deze:
- a. anders dan op grond van de niet-nakoming van deze Overeenkomst algemeen bekend is of bekend wordt;
 - b. nadien door de ontvanger wordt ontvangen van een derde die, voor zover de ontvanger bekend is, met betrekking tot de informatie jegens de openstaande partij geen geheimhoudingsverplichting draagt;
 - c. ten tijde van openbaarmaking reeds aan de ontvanger bekend was of anderszins openbaar werd gemaakt;
 - d. voor zover noodzakelijk, openbaar wordt gemaakt teneinde de uit deze Overeenkomst voortvloeiende rechten van de ontvanger af te dwingen;
 - e. op grond van de toepasselijke wetgeving, de rechtsorde of beroepsregulering openbaar moet worden gemaakt;
 - f. noodzakelijk is ingeval de ontvanger namens zichzelf optreedt in een lucht-, straf- of civiele procedure waarin dergelijke informatie of materiaal van belang is.
26. Het is ieder van ons toegestaan om gebruik te maken van elektronische media om te corresponderen of informatie te verzenden, waarbij zodanig gebruik op zich geen schending van de geheimhoudingsplichten op grond van deze Overeenkomst vormt.
27. Tenzij zults op grond van de toepasselijke wetgeving verboden is, is het ons toegestaan om Clientinformatie openbaar te maken aan en te delen met andere EY-firma's, EY-personen en derden die namens ons diensten verlenen, die deze Clientinformatie vervolgens mogen verzamelen, gebruiken, overdragen, opslaan of anderszins bewerken (gemeenschappelijk Verwerken) in de verschillende landen waarin zij actief zijn voor zover de verleners die verband houden met de verlening van de Diensten, teneinde te voldoen aan toezichtverplichtingen en/of de onafhankelijkheid te waarborgen of belangverstrengeling te voorkomen, dan wel ten behoeve van kwaliteits-, risicobeheer- en/of financieel-administratieve doeleinden en/of de verlening van overige onderstaande diensten van administratieve en IT-aard (gemeenschappelijk de Verwerkingsdoelzaken). Wij zijn jegens u verantwoordelijk voor de geheimhouding van

6
Bijlage 1

Confidentiality

25. Except as otherwise permitted by this Agreement, neither of us may disclose to third parties the contents of this Agreement or any information (other than Tax Advice) provided by or on behalf of the other that ought reasonably to be treated as confidential and/or proprietary. Either of us may, however, disclose such information to the extent that it:
- a. is or becomes public other than through a breach of this Agreement;
 - b. is subsequently received by the recipient from a third party who, to the recipient's knowledge, owes no obligation of confidentiality to the disclosing party with respect to that information;
 - c. was known to the recipient at the time of disclosure or is thereafter created independently;
 - d. is disclosed as necessary to enforce the recipient's rights under the Agreement;
 - e. must be disclosed under applicable law, legal process or professional regulations; or
 - f. is necessary in case the recipient acts on its own behalf in disciplinary, criminal or civil proceedings to which such information or material may be relevant.
26. Either of us may use electronic media to correspond or transmit information and such use will not in itself constitute a breach of any confidentiality obligations under this Agreement.
27. Unless prohibited by applicable law, we may disclose Client information to other EY Firms, EY Persons and third parties providing services on our behalf who may collect, use, transfer, store or otherwise process it (collectively Process) in the various jurisdictions in which they operate for purposes related to the provision of the Services, to comply with regulatory requirements, to check conflicts, for quality, risk management or financial accounting purposes and/or for the provision of other administrative and IT support services (collectively Process Purposes). We shall be responsible to you for maintaining the confidentiality of Client Information. We will maintain working papers containing copies of relevant documents. These working papers are our property.

Getekende opdrachtbevestiging

7
Bijlage 1

Clientinformatie Wij houden een werkdoeler aan met daarin kopieën van relevante stukken, welke doeler ons agendum is.

- 28 Met betrekking tot alle Diensten, indien de regelgeving lokale de onafhankelijkheid van accountants van de U.S. Securities and Exchange Commission op de relatie tussen u dan wel de aan u gekende entiteiten enerzijds en een EY-entiteit anderzijds, van toepassing is, staat u er, vanaf de datum van deze Overeenkomst, naar beste weten voor in dat u noch de met u gekende entiteiten mondeling of schriftelijk met een andere adviseur is overeengekomen om uw mogelijkheid te beperken om een wie dan ook de fiscale behandeling of fiscale constructie openbaar te maken van een transactie waar de Diensten betrekking op hebben. Een dergelijke overeenkomst zou afbreuk kunnen doen aan de onafhankelijkheid van een EY-entiteit ten aanzien van uw (accountants)controle of die van de met u gekende entiteiten, dan wel specifieke fiscale toelichtingen ten aanzien van de beperkingen veroorzaken. U gaat er dan ook mee akkoord dat de gevolgen van een dergelijke overeenkomst voor uw rekening komen.

Gegevensbescherming

- 29 Hierbij geeft u uitdrukkelijk uw toestemming dat, ten behoeve van de Verwerkingsdoelenden als bedoeld in artikel 27, wij en andere EY-entiteiten, EY-personeel en derden die namens ons diensten verlenen Clientinformatie die met individuele personen in verband kan worden gebracht (Persoonsgegevens) mogen Verwerken in de verschillende landen waarin wij en zij actief zijn (de EY-kantoorlocaties worden opgesomd op www.ey.com). Wij zullen de Persoonsgegevens in overeenstemming met de toepasselijke wet- en beroepsregulering, met inbegrip van (maar niet beperkt tot) de Wet bescherming persoonsgegevens, Verwerken. Wij zullen van iedere dienstverlener die namens ons Persoonsgegevens Verwerkt, verlangen dat hij aan deze vereisten voldoet.
- 30 U garandeert dat u bovengrd bent om in verband met de uitvoering van de Diensten de Persoonsgegevens aan ons te verschaffen, en dat de aan ons verstrekte Persoonsgegevens in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving zijn Verwerkt.

- 28 With respect to any Services, if U.S. Securities and Exchange Commission auditor independence regulations apply to the relationship between you or any of your associated entities and any EY Firm, you represent, to the best of your knowledge, as of the date of this Agreement, that neither you nor any of your affiliates has agreed, either orally or in writing, with any other advisor to restrict your ability to disclose to anyone the tax treatment or tax structure of any transaction to which the Services relate. An agreement of this kind could impair an EY Firm's independence as to your audit or that of any of your affiliates, or require specific tax disclosures as to those restrictions. Accordingly, you agree that the impact of any such agreement is your responsibility.

Data Protection

- 29 You hereby explicitly give your consent, for the Process Purposes referred to in section 27 above, that we and other EY Firms, EY Persons and third parties providing services on our behalf may Process Client Information that can be linked to specific individuals (Personal Data) in various jurisdictions in which we and any of them operate (EY office locations are listed at www.ey.com). We will Process the Personal Data in accordance with applicable law and professional regulations, including (without limitation) the Dutch Data Protection Act (Wet bescherming persoonsgegevens). We will require any service provider that Processes Personal Data on our behalf to adhere to such requirements.

- 30 You warrant that you have the authority to provide the Personal Data to us in connection with the performance of the Services and that the Personal Data provided to us has been Processed in accordance with applicable law.

8
Bijlage 1

Honoraria en onkosten algemeen

- 31 U dient - zoals nader in de Begeleiders brief dan wel de van toepassing zijnde Statement of Work is gewoefwoord - onze professionele honoraria en specifieke onkosten in verband met de Diensten te voldoen. U dient tevens overige redelijke, lipare de uitvoering van de Diensten gemakke onkosten aan ons te vergoeden. Onze honoraria zijn exclusief ten aanzien van de Diensten opgelegde douanerechten of heffingen, die u alle daart te voldoen (met uitzondering van de over onze winst geheven belastingen). Tenzij anders overeengekomen in de betreffende Statement of Work, zal betaling geschieden binnen veertien dagen na factuurdatum van elke factuur.

- 32 Wij zijn gerechtigd aanvullende honoraria in rekening te brengen, indien gebeurtenissen die buiten onze macht liggen (waaronder enig handelen of nalaten uwerzijds) onze mogelijkheid aantasten om de Diensten uit te voeren zoals deze oorspronkelijk gepland waren, of indien u aanvullende werkzaamheden van ons verlangt.

- 33 Indien wij op grond van de toepasselijke wetgeving, juridische procedures of een overheidsaanzakele verplicht zijn om met betrekking tot de Diensten of deze Overeenkomst informatie te verstrekken of partners (personeel) als getuige te laten optreden, dan dient u aan ons alle professionele win en onkosten (waaronder redelijke externe en interne kosten van rechtsbijstand) te vergoeden die zijn besteed e.g. gemaakt om aan het verzoek tegemoet te komen, tenzij wij partij zijn bij de procedure of het onderzoek van het onderzoek zijn.

Overmacht

- 34 Geen van partijen is aansprakelijk voor de niet-nakoming van deze Overeenkomst (met uitzondering van betalingsverplichtingen) die is veroorzaakt door omstandigheden die buiten hun redelijke macht liggen.

Duur en beëindiging

- 35 Deze Overeenkomst is van toepassing op de Diensten om het even wanneer deze zijn verleend (waaronder vóór de datum van deze Overeenkomst).

- 36 Deze Overeenkomst eindigt bij voltooiing van de Diensten. Het is ledar van ons toegestaan om deze Overeenkomst dan wel bepaalde Diensten tussentijds op te zeggen met nachtneming van een schriftelijke overlegging van dertig dagen. Daarnaast is het ons toegestaan om deze Overeenkomst dan wel bepaalde Diensten schriftelijk met

Fees and Expenses Generally

- 31 You shall pay our professional fees and specific expenses in connection with the Services as detailed in the Cover Letter or applicable Statement of Work. You shall also reimburse us for other reasonable expenses incurred in performing the Services. Our fees are exclusive of taxes or similar charges, as well as customs, duties or tariffs imposed in respect of the Services, all of which you shall pay (other than taxes imposed on our income generally). Unless otherwise set forth in the applicable Statement of Work, payment is due within 14 days after the Invoice date of each of our Invoices.

- 32 We may charge additional professional fees if events beyond our control (including your acts or omissions) affect our ability to perform the Services as originally planned or if you ask us to perform additional tasks.

- 33 If we are required by applicable law, legal process or government action to produce information or personnel as witnesses with respect to the Services or this Agreement, you shall reimburse us for any professional time and expenses (including reasonable external and internal legal costs) incurred to respond to the request, unless we are a party to the proceeding or the subject of the investigation.

Force Majeure

- 34 Neither you nor we shall be liable for breach of this Agreement (other than payment obligations) caused by circumstances beyond your or our reasonable control.

Term and Termination

- 35 This Agreement applies to the Services whenever performed (including before the date of this Agreement).

- 36 This Agreement shall terminate on the completion of the Services. Either of us may terminate it, or any particular Services, earlier upon thirty days prior written notice to the other. In addition, we may terminate this Agreement, or any particular Services, immediately upon written notice to you if we reasonably determine that we can no longer provide the

Getekende opdrachtbevestiging



Building a better
working world

9

Bijlage 1

onmiddellijke ingang te beëindigen, indien wij in redelijkheid en bereidheid vaststellen dat wij niet meer in staat zijn om de Diensten in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving of de van toepassing zijnde gedrags- en beroepsregels of onafhankelijkheidsredenen te verlenen, tenzij wij in staat zijn om deze Overeenkomst met u op afdoende wijze aan te passen.

37 U dient ons te betalen voor alle onderhanden werk, reeds uitgevoerde Diensten en door ons gemaakte onkosten tot en met de datum van beëindiging van deze Overeenkomst.

38 Onze wederzijdse uit deze Overeenkomst voortvloeiende geheimhoudingsplichten blijven voor een periode van tien jaar na beëindiging van deze Overeenkomst van kracht. De overige bepalingen van deze Overeenkomst die partijen na de beëindiging daarvan rechten of verplichtingen verschaffen, blijven na de beëindiging van deze Overeenkomst voor onbepaalde tijd van kracht.

Toepasselijk recht en geschillenbeslechting

39 Deze Overeenkomst, alsmede alle (met-contractuele) aangelegenheden of verplichtingen voortvloeiend uit deze Overeenkomst en de Diensten, worden beheerst door en dienen te worden uitgelogt in overeenstemming met Nederlands recht.

40 Tenzij uitdrukkelijk anders overeengekomen in de Regelgedragsbrief of de toepasselijke Statement of Work zijn alle geschillen met betrekking tot deze Overeenkomst en/of de Diensten onderworpen aan de exclusieve bevoegdheid van de rechter te Rotterdam, waaraan ieder van ons zich ten behoeve van deze Overeenkomst zal onderwerpen.

Overige bepalingen

41 Deze Overeenkomst omvat de gehele tussen ons gesloten overeenkomst met betrekking tot de Diensten en andere zaken die daarin geregeld worden, en vervangt alle eerdere overeenkomsten, afspraken en toezeggingen die hiermee verband houden, met inbegrip van enige eerder overeengekomen geheimhoudingsovereenkomsten.

Services either in accordance with applicable law or regulatory or professional obligations or for independence reasons, unless we have been able to properly amend the Agreement with you.

37 You shall pay us for all work in progress, Services already performed and expenses incurred by us up to and including the effective date of the termination of this Agreement.

38 Our respective confidentiality obligations under this Agreement shall continue for a period of ten years following the termination of this Agreement. The other provisions of this Agreement that give either of us rights or obligations beyond its termination shall continue indefinitely following the termination of this Agreement.

Governing Law and Dispute Resolution

39 This Agreement, and any non-contractual matters or obligations arising out of this Agreement or the Services, shall be governed by, and construed in accordance with Dutch law.

40 Except as otherwise expressly provided in the Cover Letter or in the applicable Statement of Work, any dispute relating to this Agreement or the Services shall be subject to the exclusive jurisdiction of the court in Rotterdam, to which each of us agrees to submit for these purposes.

Miscellaneous

41 This Agreement constitutes the entire agreement between us as to the Services and the other matters it covers, and supersedes all prior agreements, understandings and representations with respect thereto, including any confidentiality agreements previously delivered.



Building a better
working world

10

Bijlage 1

42 Het is partijen toegestaan om deze Overeenkomst (met inbegrip van Statements of Work) alsmede alle aanpassingen daerop elektronisch te ondertekenen. Tevens is het ieder van ons toegestaan om een ander exemplaar van hetzelfde document te ondertekenen. Wijzigingen op deze Overeenkomst en/of op enige Statement of Work op grond van deze Overeenkomst dienen door ons beiden schriftelijk overeen te worden gekomen.

43 Beide partijen verklaaren dat degene die deze Overeenkomst alsmede een Statement of Work op grond van deze Overeenkomst ondertekent, uitdrukkelijk bevoegd is om deze te ondertekenen en daarmee han aan de voorwaarden daarvan te binden. U verklaart dat u geleverde entiteiten en alle anderen voor wie Diensten worden verricht gebonden zijn aan de voorwaarden van deze Overeenkomst en de toepasselijke Statement of Work.

44 U gaat erin akkoord dat het ons en de andere EY-firm's is toegestaan om het inachtnemen van onze gedrags- en beroepsregels voor andere cliënten, waaronder uw consumenten, werkzaamheden te verrichten.

45 Het is geen van ons toegestaan om onze rechten, verplichtingen of voorstellen op grond van deze Overeenkomst op enige wijze over te dragen.

46 Indien blijkt dat enige bepaling van deze Overeenkomst (geheel of gedeeltelijk) onwettig, ongedwgd of anderszins onafdwingbaar is, dan blijven de overige bepalingen volledig van kracht.

47 Indien er sprake is van strijdigheid tussen bepalingen in verschillende onderdelen van deze Overeenkomst, dan zullen die onderdelen als volgt prevaleren (tenzij uitdrukkelijk anderszins is overeengekomen):

- de Regelgedragsbrief;
- de toepasselijke Statement of Work en eventuele bijlagen daartoe;
- deze Algemene voorwaarden;
- overige bijlagen bij deze Overeenkomst.

48 Het is geen van partijen toegestaan om de naam, logo's of handelsmerk van de andere partij in het openbaar te gebruiken of daarmee te vereenzelvigen zonder voorafgaande instemming van de andere partij, met dien verstande dat het ons is toegestaan uw naam te gebruiken om u te identificeren als een van onze cliënten.

42 Both of us may execute this Agreement (including Statements of Work), as well as any modifications to it by electronic means and each of us may sign a different copy of the same document. Both of us must agree in writing to modifications of this Agreement or any Statement of Work hereunder.

43 Each of us represents that the person signing this Agreement and any Statement of Work hereunder on his behalf is expressly authorized to execute them and to bind you and each of us to their terms. You represent that your affiliates and any others for whom Services are performed shall be bound by the terms of this Agreement and the applicable Statement of Work.

44 You agree that we and the other EY Firms may, subject to professional obligations, act for other clients, including your competitors.

45 Neither of us may assign any of our rights, obligations or claims under this Agreement.

46 If any provision of the Agreement (in whole or part) is held to be illegal, invalid or otherwise unenforceable, the other provisions shall remain in full force and effect.

47 If there is any inconsistency between provisions in different parts of this Agreement, those parts shall have precedence as follows (unless expressly agreed otherwise):

- The Cover letter,
- the applicable Statement of Work and any annexes thereto,
- these General terms and conditions, and
- other annexes to this Agreement.

48 Neither of us may use or reference the other's name, logo or trademark without its prior written consent, provided that we may use your name publicly to identify you as a client.

Getekende opdrachtbevestiging



11

Bijlage 1

49 De bepalingen in de artikelen 16 tot en met 19 alsmede artikel 21 en de bepalingen van de artikelen 22, 27, 29 en 44 zijn mede bedoeld ten behoeve van de andere EY-firma's en EY-persoonen, die hier dan ook een beroep op kunnen doen.

49 The limitations in sections 16 through 19 and section 21 and the provisions of sections 22, 27, 29 and 44 are intended to apply to the other EY Firms and all EY Persons, who shall be entitled to enforce them.

50 Indien wij bij u op locatie werkzaamheden verrichten, draagt u zorg voor een geschikte werkplek, die voldoet aan de Arbeidswet en de beleidsregels opgenomen in de Arbeidsaanpak inzake Kantoren en Werkplek van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Kantoren en Werkplek) en de Beleidsregels inzake Kantoren en Werkplek.

50 If we carry out work at your premises, you shall provide a suitable workstation that complies with the provisions of the Dutch Working Conditions Act (Arbo-wet) and the policy rules contained in the Working Conditions Information Sheets (Arbeidsaanpak) of the Dutch Ministry of Social Affairs and Employment regarding Offices and Computer Workstations (Kantoren en Werkplek) and Workstations (Kantoren en Werkplek).

In the event of any dispute in the interpretation of any of these conditions, the official Dutch language version will prevail.

October 2013/October 2013

EY | Assurance | Tax | Transactions | Advisory

Over EY

EY is wereldwijd toonaangevend op het gebied van assurance, tax, transactions en advisory. Juridische en notariële dienstverlening wordt in een strategische alliantie met Ernst & Young Belastingadviseurs LLP verzorgd door Holland Van Gijzen Advocaten en Notarissen LLP. Onze 167.000 mensen delen wereldwijd dezelfde waarden en staan voor kwaliteit. Wij maken het verschil door onze mensen, onze cliënten en de samenleving te helpen hun mogelijkheden optimaal te benutten.

Waar sprake is van EY wordt de wereldwijde organisatie van lidfirma's van Ernst & Young Global Limited bedoeld, die elk een aparte rechtspersoon zijn. Ernst & Young Global Limited is een UK company limited by guarantee en verleent zelf geen diensten aan cliënten.

Voor meer informatie over onze organisatie, kijk op www.ey.com.

© 2014 EYGM Limited
Alle rechten voorbehouden



MKBA Groningen Airport Eelde

Eindrapport

Opdrachtgever: Provincie Drenthe

Rotterdam, 19 maart 2014



MKBA Groningen Airport Eelde

Eindrapport

Opdrachtgever: Provincie Drenthe

Rotterdam, 19 Maart 2014

Over Ecorys

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

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

ECORYS Nederland BV
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Inhoudsopgave

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

Inhoudsopgave

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

Samenvatting

Inleiding

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

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

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

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

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

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

Rapportage Noordelijke Rekenkamer

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

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

Behoeftte aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse

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

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

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

Deze onderzoeksvraag staat centraal bij het opstellen van de MKBA. Op verzoek van de opdrachtgever zijn de prognoses van SEO¹ als verkeersprognoses voor GAE gebruikt.

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

Alternatieven

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

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

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

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

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

In de MKBA worden daarom de volgende beleidsalternatieven gehanteerd:

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

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

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

Effecten en uitkomsten

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

- Investeringskosten

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

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

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

Conclusies

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

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

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

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

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

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

Beleidsalternatief 2 is het sluiten van de luchthaven per 2016. Kenmerkend voor dit beleidsalternatief is dat de grote investeringen (baanverlenging en 10 jaar storting in het agiofonds) reeds gedaan zijn, en hiermee 'verzonken' zijn. Uit onze analyse blijkt dat sluiting van de luchthaven tot een negatief MKBA saldo leidt, wat betekent dat dit een welvaartsverlies is voor de Noord-Nederlandse samenleving. In geval van sluiting is er sprake van een reistijdverlies voor passagiers die dan via een alternatieve luchthaven moeten reizen die verder weg ligt dan Groningen airport Eelde. Tevens betekent sluiting een verlies van werkgelegenheid. Ervan uitgaande dat zonder sluiting in het nulalternatief de luchthaven gematigd groeit, en dus ook de werkgelegenheid meegroeit, zou sluiting leiden tot op termijn een verlies van maximaal circa 420 directe en indirecte voltijds arbeidsplaatsen. Hier tegenover staat een afname van geluidhinder en emissies. Ten slotte geldt dat in het sluiten scenario de positieve kasstroom van de exploitant (exclusief afschrijvingen²³) beëindigd wordt. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het geval van het SEO lage scenario (dus een lagere groei van het aantal passagiers) deze conclusies blijven staan.

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

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

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

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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

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

Inzet op groei: strategisch plan 'Werelden Verbinden'

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

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

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

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

Onderzoek Noordelijke Rekenkamer

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

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

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

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

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

Ecorys heeft hiervoor een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Hierbij worden de kosten en baten voor Noord-Nederland in kaart gebracht, volgens de meest recent geldende methodieken en richtlijnen, conform de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)⁴, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen⁵ en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden⁶.

Wat is een MKBA?

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

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

1.2 Onderzoeksvraag

Kort samengevat stellen de eigenaren zich de vraag:

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

Deze onderzoeksvraag staat centraal bij het opstellen van de MKBA. Op verzoek van de opdrachtgever zijn de prognoses van SEO⁷ als verkeersprognoses voor GAE gebruikt.

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

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

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

⁷ SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan, September 2013.

1.3 Leeswijzer

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

2 Probleemanalyse en oplossingsrichtingen

2.1 Probleemanalyse

Inleiding

In 2013 waren er op GAE 43.836 vliegbewegingen en 201.721 passagiers⁸. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat Transavia en Ryanair met ingang van het zomerseizoen van 2014 drie vluchten vanaf GAE gaan schrappen⁹. Daartegenover staat dat ArkeFly in het zomerseizoen van 2014 twee keer per week naar Antalya gaat vliegen.

De directe aanleiding voor de gevraagde MKBA ligt in het verzoek van het bestuur van GAE NV om, in eerste instantie, zorg te dragen voor een publieke investeringsbijdrage in faciliteiten op de luchthaven van € 7,5 miljoen aangevuld met een bijdrage in een risicofonds voor routeontwikkeling van € 1 miljoen. Dit maakt een totaal van € 8,5 miljoen. De begrote investeringen in faciliteiten op de luchthaven betreffen de realisatie van een nieuwe brandweerkazerne en uitbreiding van de passagiersterminal met circa 2.000 m². Om te besluiten over deze extra publieke investering is inzicht in het maatschappelijke effecten van deze investering gewenst.

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

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

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

Probleemanalyse

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

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

⁸ GAE NV (2014). Statistieken 2013.

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

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

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

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

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

2.2 Het nulalternatief

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

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

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

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

2.3 Oplossingsrichtingen en beleidsalternatieven

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

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

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

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

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

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

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

Verschillende scenario's

Op verzoek van de opdrachtgever worden de drie groeiscenario's van SEO gebruikt¹⁰:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 2.2 De beleidsalternatieven, scenario's en inzichten

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

2.4 Gevoeligheidsanalyses

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

3 Beschouwde effecten

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

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

Tabel 3.1 Overzicht belangrijkste effecten

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

3.1 Algemene aannames

Scope van het onderzoek

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

Wat zijn de aanvullende kosten en baten op nationaal niveau?

Vergeleken met een MKBA op niveau van Noord-Nederland zijn er aanvullende reistijdwinsten en effecten voor het reiscomfort voor reizigers uit de rest van Nederland. Daarnaast zijn er werkgelegenheidseffecten voor de rest van Nederland en zijn er ook externe effecten op het gebied van CO₂, NO_x en geluid. Deze effecten kunnen tegengesteld zijn aan het effect voor Noord-Nederland. Ter illustratie: in beleidsalternatief 2, leidt sluiting van de luchthaven tot minder geluidhinder voor de regio rondom de luchthaven. Indien reizigers via andere luchthavens elders in Nederland reizen, en daar dus meer vluchten plaatsvinden, vindt daar dus meer geluidshinder plaats.

Wat zijn de aanvullende kosten en baten op internationaal niveau?

Vergeleken met een MKBA op nationaal niveau zijn er aanvullende reistijdwinsten en effecten voor het reiscomfort voor reizigers uit Duitsland. Daarnaast zijn er aanvullende werkgelegenheidseffecten voor Duitsland en zijn er ook aanvullende externe effecten op het gebied van CO₂, NO_x en geluid.

Discountvoet

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

In Nederland wordt een risicovrije discountvoet van 2,5 procent voorgeschreven, in combinatie met een project specifieke opslag. Indien deze laatste niet bekend is, wordt hiervoor standaard 3 procent gehanteerd. De gehanteerde discountvoet zal dan 5,5% bedragen¹¹.

Prijspeil

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

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

BTW

De investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten worden daarnaast weergegeven als marktprijzen, dus inclusief BTW. Als BTW-percentages wordt 17,5% gehanteerd¹².

Reistijdwaardering

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

Overige kengetallen

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

Zichtperiode

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

¹¹ Ministerie van Financiën (2007). Actualisatie van de discountvoet.

¹² CPB (2011), de BTW in kosten-batenanalyses.

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

3.2 Directe effecten

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

3.2.1 Effecten voor de exploitant

Effect op het exploitatiesaldo

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

Zoals in de recente CPB/PBL richtlijn voor MKBA's (2013)¹³ en onderliggende werkwijzer¹⁴ wordt aangegeven, kan een dergelijke exploitatieanalyse niet integraal worden overgenomen in de MKBA. Belangrijke noodzakelijke bewerkingen zijn:

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

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

In onderstaande tabel wordt de netto contante waarde van het exploitatieresultaat voor elk van de drie beleidsalternatieven gepresenteerd, waarbij bovenstaande correcties zijn toegepast op de cijfers voor het SEO midden scenario. De mogelijke extra kosten van de luchtverkeersleiding zitten hier niet bij¹⁵.

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

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

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

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

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

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

Kosten nulalternatief

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

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

Kosten beleidsalternatieven 1a en 1b

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Een belangrijke baten van de aanwezigheid van GAE is de besparing in reistijd en –kosten voor Noord-Nederlanders. Wanneer GAE er niet zou zijn, moeten zij namelijk gebruik maken van een andere luchthaven, bijvoorbeeld Schiphol. Om deze besparing te kunnen bepalen, moet worden achterhaald wat de extra reistijd is van Noord-Nederlanders wanneer zij gebruik zouden maken van een alternatieve luchthaven. Daarnaast moet rekening gehouden worden met enkele factoren. Elhorst noemt in een eerdere studie¹⁷ onder andere:

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

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

Vervolgens hebben we het aantal reizigers per jaar over de verschillende gemeenten verdeeld.

Volgens het InterVISTAS rapport¹⁸ is het primaire marktgebied rondom GAE als volgt verdeeld:

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

¹⁶ CPB (2011), de BTW in kosten-batenanalyses.

¹⁷ Paul Elhorst (2013), De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland volgens SEO scenario's

¹⁸ InterVISTAS Consulting Group (2013), Groningen Airport Eelde; Air Service Development Strategy.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁹ Bron: KiM (2012). De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem.

- Voor de reizigers die naar Schiphol reizen, is een extra reistijd van 15 minuten genomen voor het vervoer van de parkeerplaats naar de terminal;
- Voor de reizigers die vanaf Schiphol reizen, is aangenomen dat de negatieve effecten als gevolg van de extra looptijd voor reizigers van de vertrekhal naar de gate kan worden gecompenseerd door de positieve effecten voor reizigers als gevolg van de aanwezigheid van vele (belastingvrije) winkels en andere faciliteiten op Schiphol;
- Er is onderscheid gemaakt in reistijdwaaarding voor zakelijke en niet-zakelijke reizigers;
- Het aandeel van reizigers dat in het geheel afziet van het doen van vliegvlagen bij het sluiten van GAE, waarbij hun reistijdverlies volgens de rule of half²⁰ wordt meegenomen.

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

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

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

In de bepaling van de reistijd en –kosten is geen rekening gehouden met een effect op de reisbetrouwbaarheid. In principe kan worden verondersteld dat er rondom Schiphol meer congestie is en dus een hogere onzekerheid dat een reiziger op tijd aan komt op de bestemming. Aan de andere kant adviseert Schiphol ook om ruim van te voren aanwezig te zijn, zodat een reiziger minder risico loopt op het missen van de vlucht. Wel zou je effecten voor de extra wachttijd voor reizigers kunnen veronderstellen, maar zoals al eerder gemeld, vinden veel reizigers het ook aantrekkelijk om op Schiphol te zijn, vanwege de vele aanwezige faciliteiten. Daarnaast ontbreekt volgens de publicatie van het KiM inzake de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden goede informatie over de effecten van beleidsmaatregelen op de betrouwbaarheid van reistijden²¹. Daardoor adviseert KiM om betrouwbaarheidseffecten in andere projecten dan wegenprojecten niet mee te nemen.

Tot slot is er een effect op het comfort voor de reiziger. Wanneer de gevraagde investering wordt gedaan, wordt de luchthaventerminal uitgebreid. De International Air Transport Association (IATA) heeft normen opgesteld voor wachttijden en andere kwaliteitscriteria van luchthaventerminals²². Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de volgende categorieën, waarbij IATA aanneemt dat een luchthaventerminal minimaal aan kwaliteitsnorm C moet voldoen.

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

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

²² IATA (2004). Airport Development Reference Manual, 9th

Tabel 3.4 IATA Level of Service

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

Uit een onderzoek dat NACO heeft uitgevoerd in opdracht van het bestuur van GAE NV²³, kan worden geconcludeerd dat de huidige terminal van GAE momenteel ontoereikend is voor toekomstige passagiersaantallen, volgens de IATA kwaliteitsnormen. Er is sprake van ontbrekende capaciteit in alle belangrijke processen voor het afhandelen van passagiersaantallen volgens een eerder gemaakte prognose door het bestuur van GAE NV voor het jaar 2021²⁴. In dat geval is er sprake van een piekbelasting van 5 vertrekkende (leisure) vluchten per uur, wat neerkomt op 677 passagiers. Om in dat geval te voldoen aan de kwaliteitsnormen van IATA, zal een investering moeten worden gedaan zoals voorgesteld in alternatief 1a. In het geval van alternatief 2 is er geen effect, aangezien wordt aangenomen dat reizigers dan gebruik gaan maken van een luchthaven waarvan de terminal wel aan de kwaliteitsnormen van IATA voldoet.

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

Tabel 3.5 Comforteffect

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

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

3.2.3 Effecten voor de traumaheli

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

²³ NACO (2012). Groningen Airport Eelde, update stationsgebouwwontwikkelingsplan, November 2012..

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

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

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

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

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

3.2.5 *Overige directe effecten*

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

3.3 Indirecte effecten

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

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

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

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

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

3.3.1 Directe werkgelegenheidseffecten (bruto)

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

Tabel 3.6 Overzicht directe werkgelegenheidseffecten diverse luchthavenstudies

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

Momenteel is de luchthaven met 205.000 passagiers in 2013 goed voor circa 350 banen (270 fte²⁵). Circa 165 banen (120 fte) betreft directe luchthavengebonden activiteiten die nodig zijn om de passagiersstromen te kunnen accommoderen. Daarnaast telt de luchthaven circa 145 banen (120 fte) als indirecte/afgeleide werkgelegenheid. Denk hierbij aan schoonmaakactiviteiten, reisbureaus of verwante activiteiten zoals (privé) rondvluchten of opleidingen waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven een belangrijke randvoorwaarde is. Tot slot is ook een bouwbedrijf gevestigd op de luchthaven, dit bedrijf heeft geen directe relatie met de luchthaven, maar is vaak mee opgenomen in de totaaloverzichten in andere rapportages (betreft circa 40 banen/32 fte).

Gaan we uit van de huidige directe werkgelegenheid ten opzichte van het aantal passagiers, dan zien we dat GAE momenteel opereert voor omgerekend 570 fte per miljoen passagiers in 2013²⁶. Dit is een situatie waarin geen sprake is van vrachtvervoer en ook richting 2030 is geen vrachtvervoer vanaf GAE voorzien. In verhouding tot de eerder gepresenteerde studies is de aanname over GAE conservatief te noemen, maar wel realistisch. Dit uitgangspunt hanteren we dan ook in de verdere berekeningen.

De vraag is in hoeverre groei van het aantal passagiers richting 2030 ook leidt tot een lineaire groei van het aantal fte of dat er schaalvoordelen kunnen optreden. Door schaalvoordelen zou bij een toenemend aantal passagiers een kleiner aantal arbeidsplaatsen gegenereerd worden. SEO²⁷ constateert dat het echter ook goed mogelijk is dat een toenemend aantal passagiers ook kan leiden tot een toenemend aantal aanvullende activiteiten en daardoor juist extra werkgelegenheid per miljoen passagiers gecreëerd wordt. Schaalvoordelen lijken zich vooral sterk te manifesteren in de beginfase van een luchthaven, hetgeen ook aannemelijk is gezien de benodigde basisvoorzieningen ongeacht de verkeersomvang. Doordat GAE al langer bestaat en er onduidelijk is of er sprake zal zijn van schaalvoordelen of juist een toename van het aantal fte per miljoen passagiers richting 2030 veronderstellen we hier dat de groei van het aantal fte lineair zal zijn. Met andere woorden, in 2030 gaan we nog steeds uit van 570 fte per miljoen passagiers.

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

- Directe werkgelegenheid: 570 FTE per miljoen WLU/PAX²⁸
- Indirecte werkgelegenheid – achterwaarts (bij toeleveranciers) : 285 FTE per miljoen WLU/PAX
- Indirecte werkgelegenheid – voorwaarts (werkgelegenheid als gevolg van zich vestigende bedrijven die de luchthaven als locatiefactor zien): 450 FTE per miljoen WLU/PAX

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

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

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

²⁶ Alleen de directe werkgelegenheid is meegenomen.

²⁷ SEO, Langere baan, meer werk?, 2006

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

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

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

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

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

3.3.2 Indirecte werkgelegenheidseffecten (bruto)

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

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

Doorwerking indirecte effecten als gevolg van passagiersstromen

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

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

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

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

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

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

Indirecte effecten via de input-output analyse

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

Om dit type effecten te kunnen bepalen maken we gebruik van de meest recente interregionale input-output tabel voor de provincie Drenthe, zoals ook toegepast door professor J.P. Elhorst van de RUG²⁹. De werkgelegenheidsmultiplier van de luchtvaartsector voor de regio Drenthe bedraagt 1,75³⁰, dit is het effect voor geheel Nederland. Dus iedere directe baan op de luchthaven levert 0,75 indirecte banen op in de rest van Nederland. Uitgaande van de gepresenteerde directe effecten in Tabel 3.7 bedraagt het indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffect in zichtjaar 2030 op basis van het input-output model IRIOS 155 fte in het nulalternatief.

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

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

Conclusie

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

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

³⁰ GAE ligt op Drents grondgebied

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

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

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

3.3.3 Netto werkgelegenheidseffecten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.4 Doorwerking arbeidsmarkteffecten in de MKBA

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

Arbeidsmarkteffect als gevolg van een toename van het aantal passagiers

Hogere baankans

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

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

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

Gezien het nog zwakke herstel van de economie en het na-ijleffect van de recessie op de arbeidsmarkt zal de noordelijke werkloosheid volgend jaar verder stijgen, naar circa 10% in Drenthe, 11% in Friesland en 12% in Groningen, hoger dan nationaal (9,5%)³¹. Het UWV³² en ook de SER Noord-Nederland³³ verwachten dat het aantal werklozen zal toenemen, ondanks dat er sprake is van een lichte economische groei. Bedrijven kunnen deze groei in eerste instantie opvangen met de bestaande banen (door groei van de arbeidsproductiviteit). Verwacht wordt dat de beroepsbevolking blijft groeien met als gevolg dat de arbeidsmarkt wordt gekenmerkt door een afnemende vraag naar arbeid en een toenemend aanbod aan arbeid. Met de kennis dat meerdere gebieden in Noord-Nederland ook nog eens een krimpregio vormen, verwachten we dat er sprake zal zijn van structurele werkloosheid in de zichtperiode van de studie.

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

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

Beter banenaanbod

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

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

³¹ Regiovisie Noord-Nederland ING Economisch Bureau, Oktober 2013

³² UWV Arbeidsmarktprognose 2013-2014

³³ Tussentijds advies Arbeidsmarkt Noord-Nederland SER Noord-Nederland, 2012

Tabel 3.13 Uitgangspunten beroepsniveau, herkomst, loonstijging bij nieuwe baan

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

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

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

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

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

Tabel 3.14 Arbeidsmarkteffect beleidsalternatief 1b

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

Arbeidsmarkteffect als gevolg van sluiting van de luchthaven

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

- Bij sluiting van de luchthaven zal een deel van de voormalige werknemers in een uitkering terecht komen en een deel zal een nieuwe baan vinden. In onderstaande tabel is dit per opleidingsniveau weergegeven.
- Een werknemer krijgt in plaats van een salaris nu een uitkering en meer vrije tijd. Het verlies aan inkomen (bruto loon) wordt deels gecompenseerd door meer vrije tijd. Het betreft echter ongewenste vrije tijd, je bent immers niet vrijwillig werkloos; daarmee veronderstellen we dat de waarde van vrije tijd 30% minder waard is dan in een situatie dat iemand van werkloos zijn naar een baan gaat (vrije tijd = netto bijstandsuitkering).
- Een deel van de werknemers zal (direct) een nieuwe baan vinden, maar zal door de gedwongen verandering van baan en de mogelijk mindere match tussen de kwaliteiten van de werknemers en wat de nieuwe baan eist (gevolg: verminderde productiviteit) 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 hogeropgeleiden). Dit effect nemen we hier niet mee omdat dit naar verwachting om een hele kleine groep zal gaan.

Tabel 3.15 Vertrek van werknemers

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

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

Tabel 3.16 Arbeidsmarkteffect beleidsalternatief sluiting

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

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

3.3.5 *Uitstralingseffecten*

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

Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat

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

Effect op woonklimaat

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

Katalysator voor (andere) investeringen in onroerend goed

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

Bijdrage aan vitale regio

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

3.4 Externe effecten

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

Om hier een oordeel over te geven, worden de volgende effecten meegenomen: fijnstof/stikstof, geluid, externe veiligheid en verstoring. Over het algemeen kan worden gezegd dat bij het niet hebben van een luchthaven, dit een positief effect heeft op de externe effecten en dat bij het doen van de gevraagde investering en dus een verdere groei van GAE, dit een negatief effect heeft op de externe effecten. CO₂ emissies zijn niet meegenomen in deze analyse. Immers, de MKBA heeft als scope Noord-Nederland, terwijl de uitstoot van CO₂ neerslaat op nationaal niveau of zelfs mondiaal niveau.

Adecs heeft in 2009 een actualisatie gemaakt van de berekeningen voor luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid als gevolg van de baanverlenging³⁴. Bureau Waardenburg heeft in 2009 effecten op de groene wetgeving in kaart gebracht als gevolg van de baanverlenging³⁵. Deze uitkomsten zullen wij als basis nemen. In het kader van de baanverlenging heeft er veel natuurcompensatie plaatsgevonden. We hebben bij Adecs extra informatie met betrekking tot fijnstof/stikstof opgevraagd, om zo ook de effecten voor verdere groei en voor sluiting te kunnen berekenen. Vervolgens hebben we met kengetallen kwantitatief waar mogelijk de effecten voor Noord-Nederland meegenomen en waar dat niet lukte, een kwalitatieve duiding gegeven.

3.4.1 Fijnstof/stikstof

Wat betreft fijnstof en stikstof (PM₁₀/NO_x) heeft Adecs ons de volgende gegevens verstrekt, op basis van 69.097 vliegbewegingen (prognose 2015).

Tabel 3.17 Totale hoeveelheid stikstof en fijnstof als gevolg van GAE

	Stikstof (NO _x)	Fijnstof (PM ₁₀)
Totaal luchtvaart (ton)	35,61	1,19
Overige luchthavenbronnen (ton)	0,19	0,01

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

³⁴ Adecs (2009). Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

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

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

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

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

3.4.2 Geluid

Wat betreft geluid heeft Adecs³⁶ de volgende inschatting gemaakt, op basis van 69.097 vliegbewegingen (prognose 2015³⁷).

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

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

Bovenstaande tabel geeft weer wat de hinder is voor woningen in de 48 dB contour en in de 56 dB contour. Bovenstaande waarden in de tabel zijn niet cumulatief. Dat betekent dat de hoeveelheid huizen in de 48 dB(A) contour niet die woningen bevat die ook in de 56 dB(A) contour liggen. Vervolgens dient dit aantal gehinderde woningen te worden vertaald naar monetaire waarden voor de kosten-batenanalyse. Een van de manieren is het hanteren van een daling van de woningwaarde als proxy indicator om geluidhinder te waarderen. Deze methodiek is veelvuldig toegepast. Uit de literatuur volgt een range van 0,6 tot 1 procent daling van de woningwaarde per 1 dB toename van de geluidshinder³⁸. Deze waarde geldt voor geluid dat boven een bepaalde drempelwaarde uitkomt. Immers, er is altijd een bepaalde hoeveelheid achtergrondgeluid aanwezig in de omgeving. Internationaal wordt veelal uitgegaan van een drempelwaarde van 55 dB(A)³⁹ of zelfs 60 dB(A)⁴⁰. Echter, hierbij wordt geen recht gedaan aan het feit ook beneden deze drempelwaarde er sprake van geluidhinder is⁴¹. 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 CPB⁴². In deze studie hanteert het CPB een drempelwaarde van 45 dB(A). Daarnaast gaat het CPB uit van een waardedaling van 0,8% per dB(A). Dit ligt in het midden van voornoemde range uit de internationale literatuur. Voor de kostenbatenanalyse wordt gewerkt met

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

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

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

³⁹ GRA (2006)

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

⁴¹ GRA (2006)

⁴² CPB (2006). Geluidsnormen voor Schiphol. Een welvaartseconomische benadering. CPB document 116.

deze CPB cijfers. Dit is ook toegepast in de MKBA voor Schiphol bij uitplaatsing van luchtverkeer naar Eindhoven en Lelystad⁴³ en de KBA Luchthaven Twente⁴⁴. Het effect is meegenomen als eenmalig effect.

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

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

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

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

3.4.3 Verkeersveiligheid

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

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

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

3.4.4 Externe veiligheid

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

Tabel 3.21 Effecten op externe veiligheid, ten opzichte van nulalternatief

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

⁴⁴ Ecorys (2009). KBA Luchthaven Twente.

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

3.4.5 Verstoring

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

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

In een recenter onderzoek, uitgevoerd door Bureau Bakker⁴⁵ wordt beschreven dat er mogelijk een lichte verstoring voor vogels optreedt als gevolg van vliegbewegingen, met name door grote vliegtuigen. Ook deze effecten zullen als volgt kwalitatief worden meegenomen.

Tabel 3.22 Effecten op verstoring, ten opzichte van nulalternatief

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

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

4 Uitkomst MKBA

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

Tabel 4.1 Uitkomsten MKBA

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

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

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

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

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

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

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

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

5 Gevoeligheidsanalyses

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

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

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

5.1 SEO Laag scenario

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

Tabel 5.1 Gevoeligheidsanalyse SEO Laag

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

5.2 SEO Hoog scenario

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

Tabel 5.2 Gevoeligheidsanalyse SEO Hoog

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

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

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

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

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

5.4 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief sluiting

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

Tabel 5.4 Gevoeligheidsanalyse 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief sluiting

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

6 Conclusies

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bijlage

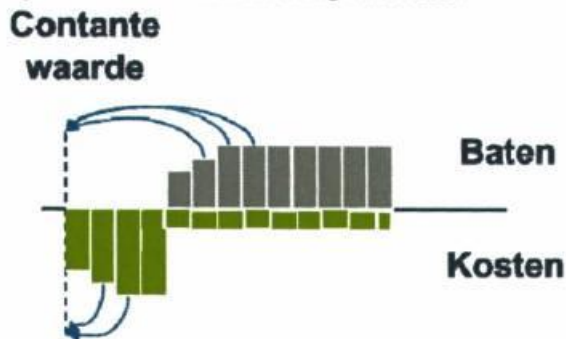
Toelichting MKBA

Wat is een MKBA?

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

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

Figuur 6.1 Verdiscontering van effecten

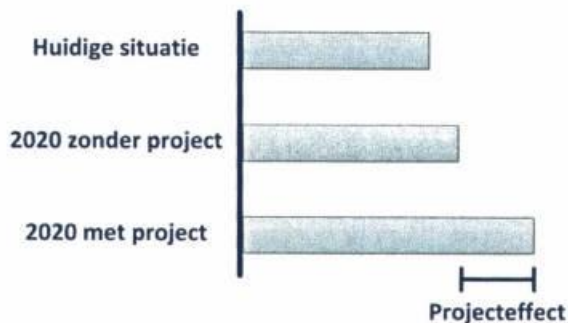


Bron: Ecorys

Projecteffecten

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

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



Bron: Ecorys

Effecten met marktprijzen en zonder marktprijzen

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

Op deze wijze kunnen zoveel mogelijk effecten in dezelfde eenheid (Euro's) worden uitgedrukt. Effecten waarvoor helemaal geen waarderingsmethode voorhanden is zullen waar mogelijk in fysieke termen worden beschreven, en als kwalitatieve post meegenomen worden in de afweging. Voor de MKBA wordt rekening gehouden met de meest recent geldende methodieken en richtlijnen, conform de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur⁴⁸, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen⁴⁹, de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse van CPB/PBL⁵⁰ en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden⁵¹.

Kosten en baten voor alle partijen

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

Over een lange reeks van jaren

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

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

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

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

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

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

Beschrijving SEO-scenario's

Op expliciet verzoek van de opdrachtgever is de MKBA gebaseerd op de verkeersprognoses van SEO⁵². Hierbij gaat het om de volgende drie scenario's:

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

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

SEO Laag: Lelystad ontwikkelt zich

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

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

SEO Midden: Business as usual

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

⁵² SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan.

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

SEO Hoog: Ryanair breidt uit

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

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

Benodigde vierkante meter per passagier volgens IATA kwaliteitsnormen

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

*% van de ruimte die wordt gebruikt

GAE procestijden volgens IATA kwaliteitsnormen

Proces	Proces- en wachttijd	Min/pax	Pax/unit/hour
Check-in	Procestijd leisure	1	60
	Procestijd business	1,5	40
	Max. wachttijd	10	
Security	Procestijd	0,5	120
	Max. wachttijd leisure	10	
	Max. wachttijd business	5	
Paspoortcontrole	Procestijd	0,3	
	Max. wachttijd	5	
Bagage claim	Passagier/m1 bagageband	5	
Douane	Procestijd	2	
	Max. wachttijd	5	
	Gecontroleerde pax	100%	

Gevoeligheidsanalyse SEO Laag

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

Gevoeligheidsanalyse SEO Hoog

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

Gevoeligheidsanalyse 10 jaar 3,5% extra groei

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

Gevoeligheidsanalyse 10 jaar extra effect bij beleidsalternatief sluiting

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



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas

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



GRONINGEN AIRPORT EELDE

Aan Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde nv

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

Geachte Aandeelhouder van Groningen Airport Eelde,

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

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

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: NL15RAB00113050763
BIC: RABONL2U

KvK Drenthe H04049842
BTW NL 003186635 B 01

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

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



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

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

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

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

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



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

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

Met vriendelijke groet,
Groningen Airport Eelde nv

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

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

Aan Provinciale Staten

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

Geachte dames en heren,

1. Samenvatting

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

2. Doel en wettelijke grondslag

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

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

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

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

3. Procesbeschrijving en planning

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

4. Begroting

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

5. Inspraak/participatie

Niet van toepassing

6. Nadere toelichting

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

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

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

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

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

Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde NV

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

Strategisch plan Groningen Airport Eelde

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

Maatschappelijke kosten-baten analyse

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

Sensitiviteitsanalyse

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

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

Standpunten hoofdlijnen strategisch plan

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

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

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

Standpunt voorgestelde investeringen

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

Verbetering en uitbreiding passagiersterminal

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

Nieuwbouw brandweerkazerne

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

Investering in marketing en routeontwikkeling voor lijndiensten

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

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

7. Geheimhouding

Niet van toepassing

8. Afsluiting

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.

Bijlagen:

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