provincie Drenthe

Statenstuk 2017-793

Toekomst Groningen Airport Eelde-Uitwerking beleidskeuze 'Investeren'

Voorgestelde behandeling:
- Statencommissie Financiën, Cultuur, Bestuur en Economie op 17 mei 2017
- Provinciale Staten op 31 mei 2017
- fatale beslisdatum: 12 juli 2017

Behandeld door de heer R.J.J. Hartsuiker, telefoonnummer (0592) 36 57 03, e-mail j.hartsuiker@drenthe.nl
Portefeuillehouder: de heer C. Bijl

Inleiding

a. Algemeen
Eind 2016 hebben Provinciale Staten van Drenthe en Groningen evenals de Raden van Assen en Groningen in meerderheid besloten de beleidsoptie 'Investeren-Toegangspoort voor Noord-Nederland' aan te wijzen als voorkeursalternatief voor de strategische ontwikkeling van Groningen Airport Eelde (hierna ook: GAE) op de middellange en lange termijn. Door de Raad van Tynaarlo is geen voorkeursalternatief aangewezen. De betrokken colleges hebben daarbij de opdracht gekregen om:
- te zoeken naar substantiële bijdragen van private en (semi)publieke derden, met als focus Noord-Nederland, die de financieringslast voor de aandeelhouders kunnen beperken;
- het voornemen om het bestuursmodel te wijzigen verder uit te werken met als insteek het aanzoeken van een externe commerciële partij voor de exploitatie van de luchthaven.

De keuze voor het voorkeursalternatief komt voort vanuit de overweging de luchthaven te beschouwen als onderdeel van de publieke basisinfrastructuur van Noord-Nederland en dat goede verbindingen, ook door de lucht, belangrijk zijn voor het vestigingsklimaat en de gewenste groei van de werkgelegenheid in Noord-Nederland.

De aandeelhouders hebben op basis van de besluitvorming door Raden en Staten een opdracht verstrekt aan UNO Bedrijfsadviseurs BV (hierna: UNO) om het bestuursmodel verder uit te werken uitgaande van het scheiden van de luchthavenexploitatie en het beheer/ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur. Bij de uitwerking zijn tevens aspecten met betrekking tot optimalisatie van het maatschappelijk rendement, mogelijkheden voor prestatiesturing en fiscaal beheer meegenomen. De heer J.C.J. Mohrmann van InterVISTAS Consulting heeft daarbij advies uitgebracht met betrekking tot het maximaal kansen bieden voor het aantrekken van een private luchthavenexploitant door middel van een concessie. Wij zijn voornemens het bestuur van GAE NV te vragen de beoogde wijziging van het bestuursmodel voor te bereiden conform het advies van UNO en een besluit voor te leggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Op grond van artikel 167, lid 4 van de Provinciewet vragen wij uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van de uitwerking van het voornemen tot wijziging van het bestuursmodel.

De afgelopen maanden hebben wij ons met onze medeaandeelhouders tevens maximaal ingespannen voor de gewenste bijdragen van derden. De heer H.D. Post, bekend van Groningen Seaports, heeft daarbij ondersteuning geboden om mogelijke bijdragen van het noordelijk bedrijfsleven in beeld te brengen. Daarnaast is aanvullend verkend welke bijdragen mogelijk zijn vanuit de Regio Groningen-Assen, de Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij (NOM) NV en de provincie Fryslân.

Op basis van de financiële en organisatorische uitwerking van het voorkeursalternatief hebben wij besloten u een voorstel aan te bieden met betrekking tot het beschikbaar stellen van een investeringsbijdrage voor de periode 2017-2026. In de toelichting op dit statenstuk hebben wij de resultaten van de organisatorische en financiële uitwerking voor u samengevat en ons voorstel voor besluitvorming nader gemotiveerd.

b. Europese aspecten
Door Nysingh Advocaten is als onderdeel van de strategische verkenning een analyse gemaakt van relevante aspecten met betrekking tot het Europese mededingingsrecht. Door

UNO Bedrijfsadviseurs BV is nogmaals op basis van advies van Nysingh Advocaten in beeld gebracht op welke wijze de specifieke financieringsmaatregelen vorm kunnen krijgen in overeenstemming met de Europese regels voor staatssteun aan luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Er is voor gekozen de financiering voor de investeringsmaatregelen onder marktconforme voorwaarden te verstrekken ofwel op basis van een Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB)-grondslag. In dit geval is er juridisch gezien geen sprake van steun en hoeven de maatregelen niet te worden gemeld bij of getoetst worden door de Europese Commissie. Dit draagt bij aan een solide en sluitende onderbouwing van de business case voor de aanvraag Luchthavenbesluit.

c. Economie/werkgelegenheid
De maatschappelijke kosten-batenanalyse die ECORYS BV heeft uitgewerkt als onderdeel van de strategische verkenning geeft aan dat de luchthaven in 2015 goed was voor circa 230 banen (185 fte). Het gaat daarbij zowel om directe als indirecte werkgelegenheid. Het uitvoeren van de beleidsoptie 'Investeren-Toegangspoort voor Noord-Nederland' kan op basis van deze analyse resulteren in een netto werkgelegenheidswinst voor het noorden die ligt tussen de 75 en 136 arbeidsplaatsen (FTE).

d. Participatie
Het voorstel dat wij u voorleggen met betrekking tot het beschikbaar stellen van een investeringsbijdrage voor GAE hebben wij in nauwe samenwerking uitgewerkt en afgestemd met het bestuur van GAE NV en onze medeaandeelhouders, te weten de provincie Groningen en de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo.

Advies

1. Kennis te nemen van de resultaten van de organisatorische en financiële uitwerking van het voorkeursalternatief 'Investeren-Toegangspoort voor Noord-Nederland' conform besluit J-13 van Provinciale Staten genomen op 14 december 2016 met betrekking tot het statenstuk 2016-769 'Toekomst Groningen Airport Eelde'.
2. Een investeringsbijdrage van € 13,8 miljoen beschikbaar te stellen ten behoeve van de vergoeding van kosten voor NEDAB in de periode 2017-2026, vermogensvorming binnen het ROF en de financiering van capaciteitsinvesteringen op basis van een kapitaalstorting in het eigen vermogen van GAE NV.
3. Het totaalbedrag van € 13,8 miljoen te dekken vanuit de Reserve investeringsagenda.
4. Een bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage GAE' in te stellen.
5. Een financiële garantstelling te verstrekken aan GAE NV ter hoogte van de investeringsbijdrage en deze ten laste te brengen van de bestemmingsreserve. Toekomstige bijdragen van private en/of (semi)publieke derden vanuit Noord-Nederland kunnen op basis van overeenstemmende besluitvorming door de gezamenlijke aandeelhouders naar rato van aandelenbezit in mindering gebracht worden op de investeringsbijdrage van de provincie Drenthe.
6. Kennis te nemen van bijlage 9 zoals ter inzage gelegd bij de griffie en de door Gedeputeerde Staten op bijlage 9 opgelegde geheimhouding te bekrachtigen voor een periode van vijf jaar.
7. Uw wensen en bedenkingen op grond van artikel 167, lid 4 van de Provinciewet kenbaar te maken ten aanzien van de uitwerking van het voornemen tot wijziging van het bestuursmodel.

Doelstelling uit de begroting

3.1.2 Versterkte (inter)nationale verbindingen over spoor, weg, water en door de lucht.

Argumenten

1.1. De financiële en organisatorische uitwerking van voorkeursalternatief 'Investeren-Toegangspoort voor Noord-Nederland' geeft invulling aan het door uw Staten op 14 december 2016 genomen besluit J-13 met betrekking tot de toekomst van de luchthaven als basis voor besluitvorming over de financiële betrokkenheid van de provincie Drenthe in de periode 2017-2020 met betrekking tot haar deelneming in GAE NV.
De voorliggende financiële en organisatorische uitwerking van het voorkeursalternatief creëert naar onze overtuiging op dit moment de maximale basis voor besluitvorming over de financiële betrokkenheid van de provincie Drenthe met betrekking tot onze deelneming in GAE NV in de periode 2017-2026. Hierdoor ontstaat een duidelijk toekomstperspectief voor de luchthaven. Een perspectief waaraan ook het bedrijfsleven binnen Noord-Nederland en andere overheden substantieel willen bijdragen. De inrichting van het nieuwe bestuursmodel schept bovendien de optimale condities voor het aantrekken van een private partij voor de luchthavenexploitatie.

2.1. Hiermee stelt u de financiële middelen beschikbaar die benodigd zijn ter dekking van de financieringsopgave voor de provincie Drenthe in de periode 2017-2026 met betrekking tot het gekozen voorkeursalternatief en bevordering van de continuïteit van de luchthaven.
De totale financieringsopgave ten behoeve van realisatie van het voorkeursalternatief is geraamd op € 46 miljoen voor de komende tien jaar. De betrokken colleges hebben gezamenlijk een maximale inspanning gepleegd om private en (semi)publieke bijdragen van derden te verwerven die de financieringsopgave voor de aandeelhouders kunnen beperken. Door de heer H.D. Post is zo concreet mogelijk de bijdrage van het noordelijk bedrijfsleven in beeld gebracht. Daarnaast is zicht op een bijdrage van uit de bijdragen NOM NV en wordt ingezet op een bijdrage vanuit de Regio Groningen-Assen. Wij verwachten dat het bedrijfsleven en andere overheden in totaal € 11,7 miljoen zullen bijdragen aan de toekomst van de luchthaven. Het definitief committeren van derden vraagt echter eerst om besluitvorming van Raden en Staten met betrekking tot het beschikbaar stellen van financiële middelen. Daarnaast is de vermogenspositie van GAE NV op basis van het exploitatieresultaat van 2016 verder afgenomen. Op basis van de exploitatieprognose voor 2017 is vastgesteld dat aandeelhouders binnen afzienbare termijn middelen beschikbaar moeten stellen om te voorkomen dat discontinuïteit optreedt in de tweede helft van het jaar. Om het gewenste toekomstperspectief voor de luchthaven te kunnen realiseren en daarmee de continuïteit op de korte en middellange termijn te kunnen waarborgen, wordt voorgesteld op basis van ons aandelenbezit van 30% een investeringsbijdrage van € 13,8 miljoen beschikbaar te stellen ten behoeve van financiering van de investeringselementen binnen het voorkeursalternatief.

3.1. Hiermee wordt voorzien in dekking binnen de provinciale begroting op basis van de Voorjaarsnota 2017.
De investeringsbijdrage kan niet worden gedekt uit bestaande budgetten. Daarom is de bijdrage opgenomen binnen de Voorjaarsnota 2017. Hoewel de kosten voor NEDAB jaarlijks worden vergoed, wordt de verplichting aan GAE NV eenmalig ten laste van de budgettaire reserves gebracht. In die zin is sprake van incidentele financiering.

4.1. *Hiermee wordt de benodigde investeringsbijdrage apart gezet van andere budgetten.*
De investeringsbijdrage zal niet gelijkmatig over de periode van tien jaar zijn verdeeld. Zo is ten aanzien van de vergoeding van NEDAB-kosten uitgegaan van een gemiddelde van € 3 miljoen per jaar, maar zal de daadwerkelijke vergoeding kunnen fluctueren. Voor het ROF en de capaciteitsinvesteringen geldt dat de middelen daadwerkelijk beschikbaar worden gesteld op het moment dat zij benodigd zijn door middel van een kapitaalstorting. Enige flexibiliteit is daarom geboden. Wij stellen daarom voor om een bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage GAE' in te stellen. Dit is nodig omdat binnen de Reserve Investeringsagenda zelf niet op deze manier wordt gewerkt. Bovendien bieden wij op deze manier een duidelijk afgebakend financieel kader voor de inzet van de investeringsbijdrage met het oog op de te verstrekken garantstelling ten behoeve van de aanvraag Luchthavenbesluit.

5.1. *Het verstrekken van een financiële garantstelling voor het totale investeringsbedrag is benodigd voor een sluitende financieel-economische onderbouwing van de aanvraag Luchthavenbesluit.*
Om de operationele continuïteit van de luchthaven voor al het verkeer te kunnen waarborgen, is voorzien dat GAE NV per december 2017 een aanvraag Luchthavenbesluit indient bij het Rijk. Daarbij is een sluitende financieel-economische onderbouwing van alle investeringselementen die ten grondslag liggen aan de businesscase vereist. Deze businesscase zal zijn gebaseerd op het voorkeursalternatief. Om de aanvraag Luchthavenbesluit in te kunnen dienen, is het noodzakelijk dat de aandeelhouders gezamenlijk garant staan voor de benodigde externe investeringsbijdrage en deze als financiële garantstelling verstrekken aan GAE NV. De betrokken colleges blijven zich inzetten om de uiteindelijke financieringslast voor de aandeelhouders te beperken door de externe bijdragen vanuit noordelijke private en (semi)publieke partijen verder te concretiseren. Het verlenen van een garantstelling doet daar niets aan af. Wij kunnen deze externe bijdragen echter slechts in mindering brengen wanneer zij definitief zijn toegezegd. Daarnaast geldt dat de mate waarin de bijdragen in mindering kunnen worden gebracht ook voor een deel afhankelijk is van afspraken met de beoogde private luchthavenexploitant binnen de concessieovereenkomst, onderhandelingen met het Rijk als het gaat om de ruimtelijke voorwaarden binnen het Luchthavenbesluit en van een mogelijke aanpassing van het bestemmingsplan. Voorgesteld wordt daarom om toekomstige bijdragen van derden op basis van besluitvorming door de gezamenlijke aandeelhouders in mindering te brengen op de investeringsbijdragen van de aandeelhouders naar rato van het aandelenbezit. Vanzelfsprekend zullen wij u op basis van de afspraken binnen het Protocol Verbonden Partijen informeren over het resultaat van onze inspanningen op dit punt.

6.1. *Hiermee wordt de geheimhouding van de aan ons vertrouwelijk verstrekte bedrijfsgegevens formeel door uw Staten bekrachtigd.*
De heer Post heeft van een aantal bedrijven intentieverklaringen ontvangen met betrekking tot de hoor hun toegezegde bijdragen. Deze verklaringen bevatten vertrouwelijk verstrekte bedrijfsgegevens en strategische bedrijfsinformatie. Om die reden hebben wij ten aanzien van deze verklaringen geheimhouding ex artikel 25, leden 2 en 4, van de Provinciewet juncto artikel 10, lid 2, sub g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) opgelegd voor een periode van vijf jaar. Wij verzoeken u deze geheimhouding in uw vergadering te bekrachtigen. De intentieverklaringen liggen voor de leden van uw Staten vanaf woensdag 3 mei 2017 tot en met 12 juli 2017 vertrouwelijk ter inzage bij de griffie.

7.1. *Verwijzend naar artikel 167, lid 4 van de Provinciewet wordt u hierbij in de gelegenheid gesteld uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van de uitwerking van het voornemen tot wijziging van het (bestuurs)model.*
Bij uw besluitvorming eind 2016 hebben wij u de mogelijkheid geboden om uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van ons voornemen de luchthaven te splitsen in een lucht-

havenontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM). Nu wij voornemens zijn deze uitwerking op basis van het advies van UNO nader te concretiseren, stellen wij u opnieuw in de gelegenheid uw wensen en bedenkingen te uiten.

Tijdsplanning

Zoals in statenstuk 2016-769 'Toekomst Groningen Airport Eelde' is vermeld, is bekrachtiging van besluitvorming over toekenning van de financiële middelen met betrekking tot de realisatie van het voorkeursalternatief voorzien bij de Voorjaarsnota 2017. Dat betekent dat besluitvorming over de financiële betrokkenheid van de provincie Drenthe bij GAE NV vanuit haar rol als aandeelhouder in de periode 2017-2026 voor de zomer van 2017 plaats heeft. Wij hebben ervoor gekozen om de formele besluitvorming over de investeringsbijdrage via een apart statenstuk voor te leggen.

Op basis van uw besluitvorming zal door de aandeelhouders een opdracht worden verstrekt aan GAE NV om de wijziging van het bestuursmodel voor te bereiden en de voorbereidingen te treffen voor het aanbesteden van de concessie voor de luchthavenexploitatie. Gestreefd wordt naar wijziging van de bestuursstructuur per 1 januari 2018 en het verlenen van de concessie per 1 januari 2019. Parallel daaraan zal door de aandeelhouders worden gewerkt aan de inrichting van het ROF. Ten slotte wordt vanuit GAE NV gewerkt aan de aanvraag van een luchthavenbesluit eind 2017.

Financiën

De investeringsbijdrage kan niet worden gedekt binnen de bestaande begroting. De dekking van de provinciale bijdrage is daarom geheel opgenomen in de Voorjaarsnota 2017. Daarin wordt voorgesteld een bedrag van € 13,8 miljoen te dekken vanuit de Reserve investeringsagenda op basis van het op dit moment voorziene kasritme zoals in de tabel hieronder weergegeven.

Bijdrage provincie Drenthe x € 1.000.000,--

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
NEDAB-kosten	1,50	0,30	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	9,00
ROF	1,50	0,50	0,50	0,50							3,00
Capaciteitsvesteringen		1,80									1,80
Totale bijdrage	3,00	2,60	1,40	1,40	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	13,80

Het totale investeringsbedrag zal worden gestort in een in te stellen bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage Groningen Airport Eelde' en worden verwerkt in de provinciale begroting. De te verstrekken garantie zal ten laste worden gebracht van deze bestemmingsreserve. Het betreft hier een specifieke garantie, zijnde een toezegging van de investeringsbijdrage aan GAE NV, met een maximum van € 13,8 miljoen. Noodzakelijk ter onderbouwing van de aanvraag Luchthavenbesluit.

De bijdrage van de provincie Drenthe is gebaseerd op het aandelenbezit van 30%. De andere aandeelhouders dragen eveneens op basis van hun bezit in termen van aandelen bij aan alle elementen van het investeringsvoorstel. De middelen voor de capaciteitsinvesteringen en het ROF zullen via een kapitaalstorting beschikbaar worden gesteld. De te vergoeden NEDAB-kosten worden jaarlijks in de

begroting opgenomen, maar slechts vergoed op basis van de werkelijk gemaakte kosten. Verantwoording van uitgaven vindt plaats via de jaarstukken van GAE NV.

De formele uitwerking van het bestuursmodel en de aanbesteding van de concessie ten behoeve van de luchthavenexploitatie zal gepaard gaan met transitiekosten. Deze kosten kunnen niet gedekt worden binnen de exploitatie van GAE NV. Door de aandeelhouders is daarom afgesproken dat zij deze kosten naar rato van het aandelenbezit dekken binnen bestaande budgetten. De exacte hoogte van de kosten is op dit moment nog niet bekend.

Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie vinden plaats op basis van de afspraken gemaakt binnen het Protocol Verbonden Partijen (statenstuk 2014-644 HERZIEN). Zoals besluitvorming in december 2016 is toegezegd, zullen wij uw Staten de eerste drie jaar actief informeren aan de hand van een rapportage met betrekking tot de voortgang bij de luchthaven. Dit zou onderdeel kunnen zijn van de toelichting op de jaarstukken. Daarnaast zullen wij u vanzelfsprekend actief informeren indien er sprake is van gewijzigde omstandigheden of bijzonderheden.

Communicatie

Het besluit van uw Staten zullen wij schriftelijk communiceren met onze medeaandeelhouders en het bestuur van GAE NV.

Bijlagen

1. UNO Bedrijfsadviseurs BV, *Strategische verkenning structuur en financiering 2017-2026*, april 2017.
2. Nysingh Advocaten, *Realisatie LEM/LOM structuur*, februari 2017.
3. Troostwijk, *waarde-advies 'Going Concern' Groningen Airport Eelde*, april 2017.
4. Deloitte Belastingadviseurs BV, *Fiscale aandachtspunten herstructurering Groningen Airport Eelde*, april 2017.
5. H.D. Post, *Tijdmachines – het aanbod van het bedrijfsleven*, april 2017.
6. InterVISTAS Consulting, *Brief van de heer J.C.J. Mohrmann*, april 2017.
7. Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij (NOM) NV, *Mogelijke financiering door NV NOM*, april 2017.
8. Groningen Airport Eelde NV*, Financieel resultaat 2016 / 2017*, april 2017.

NB: In de rapportage van UNO Bedrijfsadviseurs BV wordt verwezen naar diverse bijlagen die eerder aan uw Staten beschikbaar zijn gesteld en dus via het Stateninformatiesysteem voor u beschikbaar zijn. Wij hebben besloten deze bijlagen daarom niet nogmaals bij te voegen bij dit statenvoorstel. Het gaat dan om bijlagen behorend bij onze brief aan uw Staten van 6 oktober 2016, kenmerk 40/2.1/2016004179, met betrekking tot de strategische verkenning. Tevens betreft het de bijlagen behorende bij statenstuk 2003-89 met betrekking tot de aandelenoverdracht en baanverlenging GAE.

Ter inzage bij de Statengriffie

9. Intentieverklaringen private investeringsbijdrage Groningen Airport Eelde.

Assen, 2 mei 2017
Kenmerk: 18/2.2/2017001320

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

J.J. van Aartsen, voorzitter
mevrouw mr. A.M. van Schreven, secretaris

wa/coll.

Toekomst GAE-Uitwerking beleidskeuze 'Investeren'

1. Inleiding

Eind 2016 hebben Provinciale Staten van Groningen en Drenthe evenals de Raden van Assen en Groningen in meerderheid besloten de beleidsoptie 'Investeren-Internationale toegangspoort voor Noord-Nederland' aan te wijzen als voorkeursalternatief voor de strategische ontwikkelrichting voor GAE. Alleen de Raad van Tynaarlo heeft geen voorkeursalternatief aangewezen. Bij de keuze voor het beleidsalternatief Investeren waren belangrijke overwegingen dat wij de luchthaven beschouwen als onderdeel van de publieke basis-infrastructuur van Noord-Nederland en dat goede verbindingen, ook door de lucht, belangrijk zijn voor het vestigingsklimaat voor bedrijven en voor de gewenste groei van de werkgelegenheid in de regio. Daarnaast kunnen meer verbindingen een impuls geven aan het inkomend toerisme.

Bij de keuze voor het voorkeursalternatief zijn voor de uitwerking daarvan vanuit een meerderheid van de Raden en Staten voorwaarden gesteld. De belangrijkste daarvan waren:

1. dat de aandeelhouders zouden zoeken naar substantiële bijdragen van derden (andere overheden, regionale fondsen en het bedrijfsleven) om zo de financieringslast voor de aandeelhouders zoveel mogelijk te beperken en
2. dat het bestuursmodel (LOM/LEM) voor GAE nader uitgewerkt zou moeten worden met als insteek dat er een commerciële partij aangezocht wordt voor de exploitatie van de luchthaven.

De totale financieringsopgave voor het voorkeursalternatief is door Stratagem Strategic Research BV[1] geraamd op € 46 miljoen in tien jaar. De afgelopen maanden hebben wij ons gezamenlijk ingespannen voor de gewenste bijdragen van derden; de resultaten tot op het heden staan in dit voorstel. De heer Post, bekend als directeur van Groningen Seaports, heeft ons geholpen bij het in kaart brengen van de mogelijke bijdragen van het noordelijk bedrijfsleven.

We hebben UNO gevraagd het voorkeursalternatief uit te werken in het meest geschikte organisatiemodel, uitgaande van de scheiding tussen een LOM en een LEM. Luchthavenexpert, de heer Mohrmann van InterVISTAS Consulting hebben wij gevraagd te beoordelen of het nieuwe organisatiemodel inderdaad de meeste kansen biedt voor het succesvol aantrekken van een marktpartij voor de exploitatie. Het doel van de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief is om binnen het beschikbare budget optimale voorwaarden te scheppen voor GAE om te groeien.

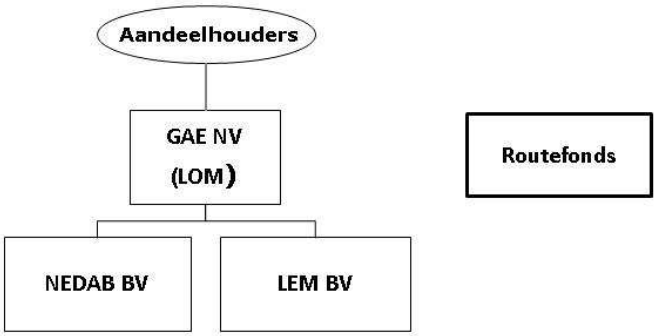
Leeswijzer

Hierna gaan wij eerst in op de nadere uitwerking van het bestuursmodel, waarbij wij ingaan op de organisatiestructuur en de governance Daarna beschrijven wij de stand van zaken rond de bijdragen van derden: andere overheden en het bedrijfsleven. Aansluitend daarop komen wij tot conclusies, inclusief financiële consequenties. Wij sluiten af met paragrafen over risicobeheersing en de planning van het vervolg.

2. Resultaten nadere uitwerking LOM-LEM

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

[1] Analyse businessmodel en exploitatiescenario's, 2016



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

De hele organisatie van LOM/NEDAB/LEM en het ROF wordt zo slank mogelijk gehouden, met zo weinig mogelijk overhead. Tevens kiezen wij voor een praktische inrichting van de governance die de organisatie in staat stelt om snel in te kunnen spelen op ontwikkelingen, maar ook voldoende waarborg biedt voor het bevorderen van een evenwicht in 'checks en balances'.

Hierna lichten wij alle onderdelen en de governance kort toe. Voor een verdere verdieping verwijzen wij naar het bijgevoegde rapport 'Strategische Verkenning, Structuur en Financiering 2017-2026' van UNO (bijlage 1) en de daaraan ten grondslag liggende adviezen van Nysingh Advocaten, Troostwijk en Deloitte Belastingadviseurs BV (bijlagen 2 tot en met 4). Ten slotte hebben wij voor u het beoordelingsadvies van de heer Mohrmann toegevoegd (bijlage 5).

2.1. LOM (GAE NV)

De LOM is de basis van de nieuwe organisatie van de luchthaven. De LOM blijft eigenaar van de gronden en gebouwen. De belangrijkste taak van de LOM is het beheren en onderhouden van de infrastructuur van de luchthaven. Daarom is de LOM ook verantwoordelijk voor de voorgenomen investeringen in de brandweervoorziening en de benodigde upgrade van de passagiersterminal.
De LOM zorgt daarnaast voor de aanbesteding van de exploitatieconcessie aan een private partij en ziet toe op de naleving daarvan door de LEM. Ook de certificering van de luchthaveninfrastructuur vormt de verantwoordelijkheid van de LOM. Verder is de LOM houder van de door het Rijk af te geven exploitatievergunning (Luchthavenbesluit). De taken en doelen van de LOM zullen verder worden uitgewerkt in een beheersovereenkomst tussen de aandeelhouders en de LOM.

Ontwikkeling van gronden en vastgoed
Een specifieke taak van de LOM is het tot ontwikkeling brengen van de grond en het vastgoed op het terrein van de luchthaven. Ervaring bij andere luchthavens leert dat dit een significante inkomstenbron kan zijn. Daar liggen kansen, zowel in de terminal (horeca en shopping) als bij de ontwikkeling van de zogenaamde 'landside' van de luchthaven: het voorterrein. Aan de 'airside' zijn er al plannen voor een zonnepark. In paragraaf 3.1 gaan wij dieper in op kansen voor bedrijvigheid op de luchthaven. Daarnaast zal bij investeringen in vastgoed, zoals de nieuwbouw van de brandweerkazerne en de upgrade van de passagiersterminal nadrukkelijk worden gekeken naar mogelijkheden om de energie-efficiency van de gebouwen te verbeteren (beter gebruik warmtestromen, gebruik ledverlichtingen, etc.) Dit levert niet alleen voordelen op in termen van besparing van exploitatiekosten, maar helpt ook mee aan het verminderen van de CO2-uitstoot vanuit de luchthaven. Mogelijkheden voor verdere bevordering

van duurzaamheid zullen ook worden meegenomen in de concessiebesprekingen met een private exploitant.

Capaciteitsinvesteringen in brandweerkazerne en passagiersterminal
Een belangrijke opgave van de LOM is het investeren in verbetering van de brandweervoorziening en een upgrade van de passagiersterminal. Het gaat om € 2,5 miljoen voor de nieuwe brandweerkazerne en € 3,45 miljoen voor de passagiersterminal. De investering in de brandweerkazerne is op korte termijn nodig, omdat de huidige kazerne niet meer voldoet. Met het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) is de afspraak gemaakt dat die nieuwbouw wordt gerealiseerd in aansluiting op de nieuwbouw die zij heeft gepleegd voor stationering van de traumaheli op de luchthaven. Hiervoor is gekozen omdat op deze wijze efficiencyvoordelen zijn te realiseren op basis van het delen van faciliteiten. GAE NV is tevens in gesprek met de Veiligheidsregio Drenthe om te bezien waar samenwerking voordelen voor beide organisaties kan opleveren.

De investering in de passagiersterminal is van belang omdat de huidige terminal niet voldoet aan de IATA-richtlijnen voor afhandeling van het vliegverkeer in de piekuren. Een upgrade in de vorm van een uitbreiding van de capaciteit en kwaliteitsverbetering is noodzakelijk om een aantrekkelijk product te kunnen bieden aan luchtvaartmaatschappijen. Ook voor een toekomstige concessienemer zal dat een belangrijke voorwaarde zijn. De investeringsbijdrage in de terminal wordt niet eerder verleend dan wanneer er zicht is op passagiersgroei en er sprake is van zicht op overeenstemming met een commerciële exploitant. Daarnaast zien wij mogelijkheden om energiekosten te verlagen en om op basis van de kwaliteitsverbetering de verdiencapaciteit te vergroten door het verblijf in de terminal aantrekkelijker te maken en meer horeca en shopping toe te voegen. Ten slotte zijn maatregelen nodig om het klimaat in de terminal bij hogere temperaturen te verbeteren.

2.2. LEM BV

De exploitatie van de luchthaven wordt na aanbesteding ondergebracht in de LEM. In eerste instantie is de LEM een 100% dochter van de LOM. De inzet is om de commerciële exploitatie in concessie te geven aan een marktpartij (of mogelijk een consortium van partijen) tegen een (marktconforme) vergoeding die een rendabele exploitatie mogelijk maakt. Op het moment dat een private partij is geselecteerd via een aanbesteding komt de LEM in handen van die partij.

De LEM is als exploitant operationeel verantwoordelijk voor het exploiteren van de aan de primaire luchtvaartfunctie verbonden luchthaveninfrastructuur. Daarbij gaat het onder meer om de landingsbanen en de passagiersterminal. De LOM stelt de infrastructuur ter beschikking aan de LEM op basis van een concessievergoeding. De LEM ontvangt van de LOM een compensatie voor gemaakte NEDAB-kosten. Afspraken met betrekking tot prestatiesturing en doelbereiking worden in een concessieovereenkomst nader uitgewerkt en vastgelegd. Uit de concessievergoeding moet de exploitatie van de LOM worden gedekt. In het kader op de volgende pagina is de wijze waarop de aanbesteding van de concessie plaats heeft nog wat nader beschreven.

2.3. NEDAB BV

De taken op het gebied van brandweer en security zijn zogenaamde NEDAB. De NEDAB-kosten mogen publiek worden gefinancierd zonder dat er sprake is van staatssteun. Dat gebeurt bij andere luchthavens ook al. Dit drukt de lasten voor de LEM en zorgt ook voor een gelijk speelveld met andere regionale luchthavens. Daardoor wint de luchthaven aan concurrentiekracht.

Het voorstel van UNO is deze diensten onder te brengen in een aparte BV. Dat maakt het mogelijk alle brandweer- en securitydiensten apart te administreren, zonder dat deze achteraf uit de administratie van de LEM gefilterd hoeven te worden. Dat zou ook een eventuele samenwerking met de Veiligheidsregio Drenthe kunnen vergemakkelijken.
De LEM neemt diensten af van de NEDAB BV en dient de rekening daarvan in bij de LOM. Wij gaan op basis van de strategische verkenning uit van in totaal € 30 miljoen NEDAB-kosten over een periode van tien jaar; per jaar betekent dit gemiddeld € 3 miljoen.

Aanbesteding luchthavenexploitatie
De aanbesteding van de luchthavenexploitatie zal via een openbare Europese aanbesteding moeten gebeuren om tot een marktconforme prijsstelling te komen. De LOM is hiervoor primair verantwoordelijk. Vanwege de specifieke kennis die nodig is, zal de LOM zich daarbij laten ondersteunen door een 'Raad van Advies' ter begeleiding van het aanbestedingsproces. De werving daarvoor zal in nauw overleg en afstemming geschieden met de aandeelhouders, waarbij onder meer wordt getoetst op aspecten als expertise (voornamelijk in het ontwikkelen van directe luchtvaartactiviteiten), middelen en reputatie, zodat continuïteit en kwaliteit van de exploitatie in redelijkheid geborgd zijn. Tevens zal nadrukkelijk de optie onderzocht worden waarbij de concessienemer als investeringspartner optreedt. Alleen partijen die in voldoende mate kwalificeren, zullen worden toegelaten tot de finale fase van de aanbestedingsprocedure waarin deze partijen een bieding doen op het concessiecontract. Dit contract regelt de voorwaarden die aan de exploitatie zijn verbonden en de bijdragen vanuit de LOM. De concessionaris verkrijgt gedurende de looptijd van het contract het exclusieve recht tot exploitatie van de luchthaven.
Ervaringen op andere luchthavens leren dat een dergelijke procedure inclusief voorbereiding circa achttien maanden kost. Dat betekent dat de concessie op zijn vroegst per 1 januari 2019 kan in gaan.

2.4. ROF
Voor de opstartkosten van nieuwe vliegverbindingen kan de LEM een beroep doen op het ROF. Dit fonds wordt ondergebracht in een aparte entiteit met een fondsmanager die ervoor zorgt dat aanvragen aan de hand van een duidelijk investeringskader worden getoetst. De LOM stelt dit kader op evenals het gewenste profiel van de fondsmanager en legt beide ter goedkeuring voor aan de aandeelhouders. Daarnaast heeft de fondsmanager de taak ervoor te zorgen dat het ROF gevuld wordt en blijft met bijdragen van derden Het gaat daarbij om zowel private partijen als andere overheden. Gezien deze taken moet de fondsmanager kennis hebben van financiën, luchtvaart en over een relevant netwerk beschikken binnen het noordelijk bedrijfsleven.

Uit de strategische verkenning is gebleken dat er in ieder geval € 10 miljoen in het ROF zou moeten zitten om de beoogde groei van 100.000 tot 200.000 passagiers te bereiken. Uitgangspunt is dat op businesscase-niveau sprake moet zijn van substantiële bijdragen van marktpartijen.
Mede daarom streven wij ernaar bij alle aanbestedings- en inkooponderhandelingen op en rond de luchthaven dat partijen te bewegen een financiële bijdrage te leveren aan het ROF. Zolang de bijdrage van private partijen nog niet is gerealiseerd, staan de aandeelhouders garant voor de benodigde bijdrage van € 10 miljoen.

De rechtsvorm van het ROF kan een stichting zijn, maar bijvoorbeeld ook een BV. Voorwaarde is dat het fonds bestuurlijk gescheiden is van de exploitatie (LOM/LEM) en van publieke aansturing. Aandeelhouders kunnen wel invloed uitoefenen op het investeringskader op grond waarvan de fondsmanager middelen kan toekennen. De NOM NV heeft toegezegd de beheerskosten op zich te willen nemen en het werkgeverschap te willen vervullen voor de fondsmanager (zie ook paragraaf 3.1). De personele kosten voor de fondsmanager komen echter ten laste van het fondsvermogen.

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

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

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

GAE NV blijft ook in de nieuwe situatie de verbonden partij van de overheden maar dan als LOM vanuit de nieuwe GAE NV Holding. De verantwoording aan Raden en Staten blijft evenwel gelijk en vergelijkbaar met andere verbonden partijen.
Kort samengevat vergroot het nieuwe governance-model de slagvaardigheid, terwijl de publieke verantwoording hetzelfde blijft.

3. Bijdragen van derden

3.1. Bijdrage noordelijk bedrijfsleven
Bij de besluitvorming eind 2016 is door Raden en Staten nadrukkelijk gevraagd bijdragen van het noordelijke bedrijfsleven in kaart te brengen, gezien het grote belang dat het bedrijfsleven hecht aan een goed functionerende luchthaven. De heer H.D. Post heeft op ons verzoek de eerste maanden van 2017 gesproken met noordelijke ondernemers om in kaart te brengen op welke manier zij kunnen en willen bijdragen aan de ontwikkeling van de luchthaven. Hij sprak daarbij ook met GRQ Business Network, VNO-NCW Noord en de collectieve bedrijvenverenigingen uit de stad Groningen. Partijen die ook vorig jaar al actief betrokken waren bij de luchthaven.
Uit de rapportage van de heer Post blijkt een grote betrokkenheid van het noordelijke bedrijfsleven bij de luchthaven. Ook zijn in korte tijd verschillende en kansrijke ideeën aangedragen. Deze zijn samengevat in bijgevoegd '*bidbook*' (bijlage 5). Wiju beschouwen deze rapportage als een momentopname; er zullen naar onze verwachting meer initiatieven volgen.

De heer Post heeft van een aantal bedrijven intentieverklaringen ontvangen met betrekking tot de door hen toegezegde private bijdragen. Deze verklaringen bevatten vertrouwelijk verstrekte bedrijfsgegevens en strategische bedrijfsinformatie. Om die reden hebben wij ten aanzien van deze verklaringen geheimhouding ex artikel 25, leden 2 en 4, van de Provinciewet, juncto artikel 10, lid 2, sub g, van de Wob opgelegd voor een periode van vijf jaar. De intentieverklaringen liggen voor u vertrouwelijk ter inzage bij de griffie vanaf woensdag 3 mei 2017 tot en met 12 juli 2017.
In de tabel hieronder zijn de ideeën en suggesties uit de rapportage van de heer Post samengevat.

Ideeën en suggesties uit rapportage-Post	**Opbrengst over tien jaar** (miljoenen euro's**)**	**Bestemming**
a. Vastgoed en transport: ontwikkeling bedrijvigheid op grond GAE (onder andere dronehub, recycling luchtvaartmaterieel)	€ 1,3	LOM
b. International zone: Groningen Health Hub (onder andere internationale medische zone in samenwerking met UMCG)	€ 2,0	LOM
c. Horeca & shopping: inkomsten van vertrekkende passagiers	€ 3,3	LEM/ROF
d. Lidmaatschap VIP-club (onder andere exclusieve app en *fast lane* prioriteit)	€ 2,0	ROF
e. Bijdrage ondernemers op basis van inkomend toerisme	€ PM	ROF
Totaal	**€ 8,6**	

Het voorstel om de brandweervoorziening in een bestaande hal op een ander terrein in te richten stuit op wettelijke verplichtingen en veiligheidseisen van de luchthaven.

De plannen en suggesties die de heer Post tot nu toe heeft verzameld, tellen op tot een bedrag van € 8,6 miljoen over een periode van tien jaar. Dit is nadrukkelijk een conservatieve schatting. De mogelijke bijdrage van ondernemers op basis van het aantal inkomende toeristen is daarbij nog niet meegenomen. Bij deze bedragen horen echter enkele kanttekeningen. Uit een inventarisatie van het huidige gebruik en de planologische situatie op de gronden van GAE blijkt dat sommige van de bovenstaande initiatieven nu niet in het bestemmingsplan passen. Zij passen echter wel binnen de door de gemeente Tynaarlo en provincie Drenthe opgestelde 'Ontwikkelvisie Luchthavenomgeving Groningen Airport Eelde' (2014), waarin staat dat deze partijen de ontwikkelkansen van bedrijvigheid in deze omgeving planologisch willen bevorderen, in rekenschap nemend de zorgvuldigheid die daarbij hoort vanuit hun publiekrechtelijke verantwoordelijkheden.
Een tweede punt is dat inkomsten in de terminal (vertrekkende passagiers) normaal gesproken toevallen aan de LEM. Dat betekent dat wij bij de onderhandelingen over de concessieovereenkomst moeten zien te bevorderen dat (een gedeelte van) het hierboven genoemde bedrag van € 3,3 miljoen in het ROF terecht komt.

Voor zover het gaat om grondopbrengsten, komen deze bijdragen ten goede aan de LOM. Op basis van de eerder genoemde beheersovereenkomst kunnen afspraken worden gemaakt over de uiteindelijke bestemming daarvan.
Opbrengsten die zijn gebaseerd op het lidmaatschap van de VIP-club, vertrekkende passagiers en inkomende toeristen kunnen ten goede komen aan het ROF. En natuurlijk – en minstens zo belangrijk – creëren deze initiatieven van het bedrijfsleven ook werkgelegenheid en zorgen zij ook voor nieuwe investeringen.

In aanvulling op de inspanningen van de heer Post hebben wij gesproken met de NOM NV. De NOM benadert op dit moment ondernemers voor substantiële bijdragen aan het Routeontwikkelingsfonds (ROF). Ook is de NOM bereid de kosten voor het beheer van dit fonds op zich te nemen (zie bijlage 7). Op basis van de gesprekken met de NOM verwachten wij dat het in totaal zal gaan om een bijdrage van circa € 600.000,--.

Omdat het gaat om conservatieve ramingen gaan wij uit van een verwachte opbrengst van € 8,6 miljoen als bijdrage vanuit het noordelijk bedrijfsleven. Samen met de verwachte bijdrage door en op basis van de inspanningen van de NOM rekenen wij op een totale bijdrage van het noordelijk bedrijfsleven van € 8,6 miljoen + € 0,6 miljoen = € 9,2 miljoen.

3.2. Bijdrage andere overheden

Tijdens de debatten in Raden en Staten eind 2016 over de toekomst van GAE is aangedrongen op steun van andere overheidspartijen dan alleen de huidige aandeelhouders, vooral vanuit de gedachte dat de noordelijke luchthaven door een bredere vertegenwoordiging van noordelijke overheden gesteund zou moeten worden. Wij hebben daarop gesproken met onze overheidspartners in het Noorden. Dat heeft geresulteerd in het volgende:

- wat betreft de regionale fondsen wordt ingezet op een bijdrage vanuit de Regio Groningen-Assen van € 2 miljoen tot € 3 miljoen. Een formele aanvraag bij de Regio Groningen-Assen voor een bijdrage van € 2,5 miljoen (in tien jaar) aan het ROF is in voorbereiding;
- de Veiligheidsregio Drenthe onderzoekt de mogelijkheden van efficiencymaatregelen om zo (een deel van) de niet-declarabele uren van de brandweer van GAE NV te kunnen zetten in de Veiligheidsregio op basis van win-win;
- wij hebben een brief gestuurd aan de provincie Fryslân met het verzoek een gesprek te voeren over een eventuele Friese bijdrage aan GAE.

3.3. Conclusie bijdragen van derden

De verwachte bijdragen van derden tellen op dit moment op tot een bedrag van € 11,7 miljoen over een periode van tien jaar:

- bijdrage bedrijfsleven	€ 8,6	miljoen	aan LOM, LEM en ROF
- bijdrage via NOM	€ 0,6	miljoen	ROF, incl. beheerkosten
- bijdrage RGA	€ 2,5	miljoen	aanvraag in voorbereiding
Totaal (afgerond)	€ 11,7	miljoen	

Wij blijven erop inzetten de bijdragen van derden verder te concretiseren en te vergroten. Wat betreft de bijdrage van het bedrijfsleven is dit expliciet ook een taak van de manager van het ROF. Ook de LOM heeft hierin een belangrijke taak. De heer Post onderstreept beide punten in zijn aanbevelingen.

4. Aanvraag Luchthavenbesluit bij het Rijk

De LOM (GAE NV) is verantwoordelijk voor de aanvraag van een luchthavenbesluit bij het Rijk. Daarvoor is onder meer een economische onderbouwing vereist van de te vergunnen activiteit voor de middellange termijn, in dit geval de periode 2017-2026. Uit die onderbouwing moet blijken op welke wijze is voorzien in de externe financiering van noodzakelijke investeringen en afdekking van geprognosticeerde exploitatietekorten. Het Rijk vereist een garantstelling van de aandeelhouders voor de daarvoor benodigde financiële middelen (in dit geval: € 46 miljoen) en de waarborging van de continuïteit. Deze garantstelling moet gevrijwaard zijn van ontbindende voorwaarden, zodat de financiering en daarmee de onderbouwing van de business case is gegarandeerd.
Vanwege de wettelijke bepaling dat de voor de onderbouwing gebruikte gegevens maximaal twee jaar oud mogen zijn, is het indienen van de aanvraag gepland voor het einde van dit jaar. Door GAE NV zijn de voorbereidingen daarvoor al gestart.

Naast de economische onderbouwing is een Milieueffectrapportage (MER) een belangrijk onderdeel van de aanvraag Luchthavenbesluit. Wij hechten eraan dat belanghebbenden, in het bijzonder omwonenden, daar zorgvuldig bij worden betrokken. Hiervoor is een onafhankelijk procesbegeleider aangesteld.

Aanpassing afspraken opbrengsten uit gronden en vastgoed
Wij zijn in gesprek met het Rijk over aanpassing van de huidige afspraken over de grondopbrengst van de luchthaven. Nu kan het Rijk in beginsel 80% van de grondopbrengsten afromen. Die afspraken zijn in 2003 gemaakt om te borgen dat het Rijk bij een eventuele beëindiging van de luchthaven (een deel van) haar investeringen terug zou krijgen. Daarnaast rust op (een deel van) de gronden en opstallen een hypotheek van het Rijk. Onze inzet is dat opbrengsten van de grond in zijn geheel ten goede komen aan de LOM, om zo de positie van de luchthaven verder te versterken. Het eerste gesprek dat hierover is gevoerd, ondersteunt een dergelijke mogelijkheid. De aanpassing van deze afspraken wordt meegenomen als onderdeel van het proces voor de aanvraag Luchthavenbesluit.

5. Conclusies en financiële consequenties

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

Het basismodel creëert de best mogelijke condities voor het aantrekken van een private partij voor de LEM en voor de *commerciële exploitatiekansen* van GAE. Ook omdat wij de lasten voor de LEM zo veel als mogelijk willen verlichten. UNO en InterVISTAS (brief de heer Mohrmann, bijlage 6) verwachten daarom dat wij hiermee kansrijk de markt op kunnen na een positief besluit van Raden en Staten.

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

Vorig jaar bleek al dat er binnen *het noordelijk bedrijfsleven* brede steun op gang kwam voor de luchthaven. Sinds het besluit eind 2016 over de aanwijzing van het voorkeursalternatief heeft het bedrijfsleven de luchthaven al met meerdere initiatieven ondersteund, ter waarde van ruim € 500.000,--. Uit het rapport van de heer Post blijkt de grote betrokkenheid van het bedrijfsleven opnieuw. Maar belangrijker nog: er zijn ook meerdere concrete plannen en ideeën die na uitwerking mede kunnen bijdragen aan een gezonde exploitatie van GAE NV. Daarnaast zou een deel van de door de heer Post geïnventariseerde suggesties kunnen leiden tot een gestage stroom aan inkomsten voor het ROF. Ook de NOM is bereid haar medewerking te verlenen.

De *bijdragen van andere overheden* tot nu toe onderstrepen dat het belang van een luchthaven voor de regio breed wordt gedragen.

5.2. Financiële consequenties en verdeelsleutel aandeelhouders
Uit de strategische verkenning blijkt dat voor een periode van tien jaar in totaal € 46 miljoen nodig is: € 30 miljoen voor compensatie van NEDAB-kosten, € 10 miljoen voor een ROF en € 6 miljoen voor investeringen in een nieuwe brandweervoorziening en een upgrade van de passagiersterminal.

Voor de aanvraag van een Luchthavenbesluit is het noodzakelijk dat de huidige aandeelhouders (overheden) voor een periode van tien jaar garant staan voor dit bedrag (zie hoofdstuk 4). Hieruit vloeit voort dat de aandeelhouders vooralsnog een bedrag van € 46 miljoen voor hun rekening nemen, met het perspectief dat dit later met de bijdragen van derden – op dit moment conservatief geraamd op € 11,7 miljoen – kan worden verminderd.

UNO benadrukt het belang van gezamenlijkheid van partijen in de totale investeringsopgave. Dit omdat de verschillende onderdelen van de voorgestelde nieuwe organisatiestructuur (LOM, NEDAB, LEM en ROF) niet zonder elkaar kunnen functioneren. Zonder LOM is er geen LEM, zonder ROF is er geen LEM, zonder LEM geen NEDAB, etc.
Op basis daarvan stellen wij voor het bedrag van € 46 miljoen waarvoor de aandeelhouders garant moeten staan te verdelen naar rato van het huidige aandelenbezit, waarbij iedere aandeelhouder bijdraagt aan alle elementen van het investeringsmodel. Voor de provincie Drenthe betekent dit een bijdrage van € 13,8 miljoen. In de tabel hieronder is het geprognosticeerde kasritme per aandeelhouder over de periode 2017-2026 opgenomen. Deze tabel is gebaseerd op het verlenen van een garantstelling, dus zonder aftrek van mogelijke bijdragen van derden.

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

** Bijdragen x € 1.000.000,--*

De hogere bijdrage in 2018 en 2019 heeft onder andere te maken met de vulling van het ROF en de verrekening van de kosten in 2017 tussen de provincies (die voor 2017 voorfinancieren) en de andere aandeelhouders. Als de bijdragen van derden beschikbaar komen (andere overheden en private partijen) en de luchthaven weer meer eigen vermogen heeft, kunnen wij die bijdragen naar rato verrekenen met de bijdragen van de aandeelhouders.

2017 eerste jaar van periode 2017-2026
GAE NV vraagt een luchthavenbesluit aan voor de periode 2017-2026. Voor GAE is 2017 daarmee het eerste jaar van die periode en tegelijk een overgangsjaar naar de nieuwe organisatie- en financieringsopzet. Vooruitlopend daarop is GAE NV in 2016 al gestart met een hubverbinding met Kopenhagen. Dat heeft financiële consequenties die GAE NV niet geheel kan financieren binnen de eigen Begroting 2016 en 2017. De directie en de Raad van Commissarissen van GAE NV hebben daar vorig jaar al op gewezen en u bent daar ook over geïnformeerd.
Op basis van de ontwerpbegroting voor 2017 voorziet de directie van GAE NV in 2017 een verlies van ruim € 4 miljoen (zie brief GAE NV, bijlage 8). De benodigde bijdrage van € 4 miljoen voor 2017 aan GAE is in lijn met wat wij jaarlijks mogen verwachten op basis van gemiddelde NEDAB-kosten en de gemiddelde bijdrage aan het ROF. Het past daarmee bij 2017 als eerste jaar van de periode 2017-2026 van het Luchthavenbesluit.

In verband met de liquiditeitspositie van GAE NV is het noodzakelijk dat de bijdrage compensatie van NEDAB-kosten en de bijdrage voor het ROF voor het jaar 2017 medio voor de zomer van 2017 beschikbaar komt. Bij een positief besluit van Raden en Staten over het beschikbaar stellen van de benodigde middelen voor de periode 2017-2026 zullen de provincies het bedrag voor 2017 voorfinancieren. Dat zal in 2018 worden verrekend met bijdragen van de gemeentelijke aandeelhouders.

5.3. Risico's en risicobeheersing

Met het beschikbaar stellen van middelen voor de vergoeding van NEDAB-kosten en voor de instelling van een ROF zorgen wij ervoor dat GAE zich beter kan concurreren met andere regionale luchthavens. Maar investeren is geen garantie voor succes. Bij investeren horen risico's:

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

Het is daarom noodzakelijk dat directie en toezichthouders de vinger aan de pols houden en waar nodig (en mogelijk) adequate beheersingsmaatregelen treffen.

6. Hoe verder

Hiervoor hebben wij u een nadere organisatorische en financiële uitwerking voorgelegd van het voorkeursalternatief 'Investeren-Internationale toegangspoort voor Noord-Nederland'. Bij een positief besluit van uw Staten zullen wij de financiële consequenties daarvan verwerken in de provinciale meerjarenbegroting.

Daarnaast zal verder worden gewerkt aan de uitwerking van het nieuwe bestuursmodel en de verdere invulling daarvan. De belangen van de huidige werknemers vormen daarbij een belangrijk aandachtspunt. Wij streven ernaar de nieuwe structuur op 1 januari 2018 formeel te hebben gerealiseerd op basis van besluitvorming over onder meer het wijzigen van de statuten en reglementen en de instelling van de *one-tier-board*. Verder ondersteunen wij GAE NV als het gaat om de aanvraag van het Luchthavenbesluit en de voorbereidingen voor het aanbesteden van de concessie voor de luchthavenexploitatie.
Wij zullen regelmatig bij u terugkomen om de stand van zaken en relevante ontwikkelingen te bespreken.

Transitiekosten

Nu bekend is welk organisatiemodel het beste is voor de luchthaven (LOM, NEDAB en een bij voorkeur private LEM, met daarnaast een ROF) moeten wij de volgende stap zetten: de transitie van de huidige naar de gewenste situatie. Daarvoor zullen kosten gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld voor de verdere uitwerking van de organisatieopzet (oprichting LOM, LEM, NEDAB, ROF) met een implementatieplan, maar ook voor de aanbestedingsprocedure. Wij hebben UNO Bedrijfsadviseurs BV

en InterVISTAS Consulting gevraagd een eerste raming te maken van deze kosten. Deze kosten kunnen niet worden gedragen binnen de luchthavenexploitatie. Voorzien is daarom de transitiekosten onder de aandeelhouders te verdelen naar rato van het huidige aandelenbezit vanuit bestaande programma's.

Wijziging aandelenverhoudingen
Naar aanleiding van de besprekingen in de raden van Assen en Tynaarlo eind 2016 is een wijziging van de aandelenverhoudingen aan de orde geweest. De aandeelhouders hebben afgesproken dat dit in deze fase niet opportuun is (er zijn geen kopers), maar dat dit te zijner tijd opnieuw onderwerp van bespreking zal worden.

7. Afsluiting

Sinds de besluitvorming eind 2016 zijn in korte tijd grote stappen gemaakt. Daar blijven wij mee doorgaan. Er ligt nu een heldere organisatieopzet. Het is duidelijk hoe GAE moet gaan werken. Daarmee zijn tevens optimale voorwaarden gecreëerd voor het in concessie geven van de commerciële exploitatie op basis van deelname van een private partij in de LEM. Er zijn meerdere concrete plannen die kunnen leiden tot bijdragen van het bedrijfsleven en er zijn toezeggingen van andere overheden.

Daarmee ligt er naar onze overtuiging een voor dit moment voldoende uitgewerkt plan met een duidelijk toekomstperspectief voor GAE. Maar voordat derde partijen zich zullen committeren, is nu eerst instemming en commitment nodig van Raden en Staten. Dat is bovendien ook nodig voor de aanvraag van een luchthavenbesluit.

*Ontwerp*besluit

2017-793-1

Provinciale Staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 2 mei 2017 kenmerk 18/2.2/2017001320;

gelet op het door Provinciale Staten genomen besluit J-13 op 14 december 2016 met betrekking tot het Statenstuk 2016-769 'Toekomst Groningen Airport Eelde'

gelet op de Provinciewet, artikelen 25, 158 en 167, lid 4;

BESLUITEN:

1. een investeringsbijdrage van € 13,8 miljoen beschikbaar te stellen ten behoeve van de vergoeding van kosten voor NEDAB in de periode 2017-2026, vermogensvorming binnen het ROF en de financiering van capaciteitsinvesteringen op basis van een kapitaalstorting in het eigen vermogen van GAE NV;
2. het totaalbedrag van € 13,8 miljoen te dekken vanuit de Reserve investeringsagenda;
3. een bestemmingsreserve 'Investeringsbijdrage Groningen Airport Eelde' in te stellen;
4. een financiële garantstelling te verstrekken aan GAE NV ter hoogte van de investeringsbijdrage en deze ten laste te brengen van de bestemmingsreserve. Toekomstige bijdragen van private en/of (semi)publieke derden vanuit Noord-Nederland kunnen op basis van overeenstemmende besluitvorming door de gezamenlijke aandeelhouders naar rato van aandelenbezit in mindering gebracht worden op de investeringsbijdrage van de provincie Drenthe;
5. de door Gedeputeerde Staten op bijlage 9 opgelegde geheimhouding te bekrachtigen voor een periode van vijf jaar;
6. vast te stellen in staat te zijn gesteld wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van de uitwerking van het voornemen tot wijziging van het bestuursmodel.

Assen, 31 mei 2017

Provinciale Staten voornoemd,

, griffier , voorzitter

wa/coll.

Bijlage 1

STRATEGISCHE VERKENNING
STRUCTUUR EN FINANCIERING
2017 - 2026

GRONINGEN *AIRPORT* EELDE

Auteurs
de heer J.J.M. Haverkort
de heer J.M. Nijstad
mevrouw M.J. van der Werf
de heer R. van der Wielen

Adres
UNO bedrijfsadviseurs BV
Annerweg 34
9471 KV Zuidlaren

Datum
20 april 2017

Versie
Definitief

UNO bedrijfsadviseurs

INHOUDSOPGAVE

1 SAMENVATTING 3

2 Inleiding 4

2.1 Doelstelling 4
2.2 Kaders/modelkeuze 4
2.3 Context 4
2.4 GAE 2017 6

3 Structuur 7

3.1 Luchthaven Ontwikkeling Maatschappij (LOM) 7
3.1.1 Nieuwe brandweerkazerne 9
3.1.2 Upgrade Passagiersterminal 10
3.2 Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM) 11
3.3 NEDAB 12
3.4 Routeontwikkelingsfonds 13
3.5 Governance 15

4 Financieel 17

4.1 LOM 19
4.2 LEM 20
4.3 NEDAB 20
4.4 Routeontwikkelingsfonds 20

Bijlagen:

1. Beoordeling en vertaling van de uitkomsten van de strategische verkenning naar beleidsopties voor Groningen Airport Eelde – InterVISTAS Consulting, 28 september 2016
2. Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde – passenger aviation market and transport forecast analyses, Lufthansa Consulting, Frankfurt march 2016
3. Analyse businessmodel en exploitatiescenario's, Stratagem Strategic Research, augustus 2016
4. Overeenkomst tot baanverlenging en waarde luchthaventerrein Groningen Airport Eelde, 16 december 2003
5. Troostwijk Memo waarde-advies, 7 april 2017
6. Overeenkomst tot Koop en Verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde Nv, 16 december 2003
7. Memo fiscale aandachtspunten samengevat, Deloitte, 13 maart 2017
8. Realisatie LEM/LOM-structuur, Nysingh, 16 februari 2017

1 SAMENVATTING

Dit rapport is opgesteld voor de huidige aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE) NV in opdracht van haar directie, teneinde de voorgenomen besluitvorming van de aandeelhouders tot investeren te kunnen baseren op een maakbare oplossingsrichting binnen de vooraf gestelde kaders. Deze oplossing moet leiden tot een verbetering van de beheersbaarheid en bestuurbaarheid, en moet bovendien fiscaal, juridisch, financieel en organisatorisch geen belemmeringen kennen. Bij andere luchthavens van vergelijkbare omvang is daar al ervaring mee opgedaan. In een aantal voorstudies is onderzocht wat de perspectieven zijn voor GAE en wat daarvoor de randvoorwaarden en effecten zijn.
Deze rapporten hebben als uitgangspunt gediend voor dit rapport van UNO.

Alhoewel de grondslag van die studies (opgesteld in 2016, gebaseerd op 2015) niet geheel aansluit bij de realiteit van dit moment, moet worden aangenomen dat door een nieuwe opzet en commerciële raakvlakken daarvan er een zodanige beheersing en besturing mogelijk is dat de gewenste resultaten moeten kunnen worden bereikt.

De LOM (luchthaven Onwikkelings Maatschappij) is in dit nieuwe model de eigenaar van gronden en gebouwen en primair verantwoordelijk voor de exploitatie en risicobeheersing daarvan.
De LEM (luchthaven Exploitatie Maatschappij) zal via een nader op te stellen concessie overeenkomst de exploitant en operationeel verantwoordelijke partij worden van de luchthaven. Er zal worden gezocht naar een exploitant met toegevoegde waarde voor de commerciële ontwikkeling van de luchthaven.
Teneinde de lasten van de LEM - zoveel als toegestaan - te verlichten zullen de dienstbare kosten voor brandweer en security worden gedragen door de entiteit NEDAB die daarvoor conform de Europese voorschriften een gelijkelijke bijdrage van de betrokken overheden mag ontvangen.

De ontwikkeling van de luchthaven wordt bepaald door de vluchten en verbindingen die daar tot stand kunnen worden gebracht. Het is gebruikelijk en toegestaan om daarvoor separaat een Routeontwikkelingsfonds op te zetten en te benutten. Doelstelling van de initiatief nemende overheden is daarin een substantiële bijdrage te acquireren van bedrijfsleven en /of publieke en semipublieke partijen binnen Noord-Nederland.

De alternatieve opzet en mogelijke financiering van deze luchthaven is bondig beschreven waarbij vanwege de concurrentiegevoeligheid het rapport zich beperkt tot de hoofdlijnen en bevindingen.
De rapportage mondt uit in een bestuurlijk model waarin de aandeelhouders bestuurlijk op afstand staan van de operationele besturing en bewaking middels een One-Tier-Board in de LOM. Doel is daarbij om te komen tot een slagvaardige organisatie, welke optimale kansen biedt voor het privaat exploiteren van de luchthaven. De LOM bewaakt de LEM middels een concessieovereenkomst. De LEM kan worden opgericht als er een reëel uitzicht is op een private partij die de commerciële exploitatie (deels) zal overnemen. De NEDAB-diensten kunnen worden ondergebracht in een aparte entiteit teneinde een interpretatie omtrent de herkomst en besteding te objectiveren.
Het routeontwikkelingsfonds dient afzonderlijk met kennis van zaken te worden bestuurd en beheerd en moet zo veel als mogelijk worden gevuld en aangevuld met bijdragen van private en (semi)publieke derden uit Noord-Nederland. Daartoe zal de heer H. Post met een advies komen over de mogelijke bijdragen van het bedrijfsleven.

Alle aspecten in ogenschouw genomen en rekening houdend met de commerciële kansen voor exploitatie, de bereidheid om beheersmaatregelen in te voeren voor kosten en investeringen alsmede eventuele overschotten uit het routeontwikkelingsfonds, kunnen de totale geplande operationele activiteiten met de geraamde € 46 mln. (a fonds perdu) worden gerealiseerd.

2 Inleiding

2.1 Doelstelling

Dit rapport is opgesteld voor de huidige aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE) NV in opdracht van haar directie, teneinde de voorgenomen besluitvorming van de aandeelhouders tot investeren te kunnen baseren op een maakbare oplossingsrichting binnen de vooraf gestelde kaders. Die kaders zijn weergegeven in verkennende rapporten en onderzoeken. Deze rapporten zijn door UNO bedrijfsadviseurs niet gevalideerd, maar hebben als vertrekpunt gediend voor deze opdracht.

2.2 Kaders/modelkeuze

UNO bedrijfsadviseurs heeft haar opdracht begin januari ontvangen.
De opdrachtgever verzoekt daarin om de uitwerking van een basisvariant die onder meer is gebaseerd op de rapportage van InterVISTAS[1].
Deze basisvariant bestaat kortgezegd uit een gesepareerde luchthavenbeheer/-ontwikkeling en luchthavenexploitatie in combinatie met een Routeontwikkelingsfonds.
Deze beoogde structuur wordt reeds elders toegepast bij andere luchthavens van vergelijkbare omvang en biedt kansen voor commerciële exploitatie van de luchthaven, participatie door marktpartijen en maakt bovendien risicospreiding mogelijk bij mogelijke tegenvallers.

Dit rapport bevat een volledige uitwerking en beoordeling van de basisvariant waarin de mogelijkheid tot participatie door of samenwerking met andere partijen per onderdeel wordt beschreven. De plusvarianten zijn verwerkt als denkbare mogelijkheden in de beschrijving van de basisvariant.

In het voorliggende besturingsmodel is onderscheid gemaakt in een *LOM* (Luchthaven Ontwikkeling Maatschappij) en een *LEM* (Luchthaven Exploitatie Maatschappij).
Tevens spelen de Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (kortweg aangeduid als '*NEDAB*') een belangrijke rol. Met inachtneming van de Europese Regelgeving daaromtrent is het mogelijk dat deze kosten van brandweer en security ten laste kunnen worden gebracht van de publieke bijdrage.
Ten slotte dient te worden gekeken naar de beschikbaarheid, inrichting en aanwending van een *Routeontwikkelingsfonds* waarmee de aanloopkosten en marketingkosten van nieuwe verbindingen (tijdelijk) kunnen worden gecompenseerd. Daarbij zal een maximale inspanning moeten worden verricht om zowel publieke als private partijen te betrekken bij dit fonds.
Het onderzoek naar de bereidheid van regionale bedrijven en maatschappelijke organisaties om deel te nemen is geen onderdeel van de verstrekte opdracht aan UNO. Wel dient de bestuursstructuur maximale bruikbaarheid/geschiktheid te bieden voor dergelijke verbanden en samenwerkingen.

2.3 Context

De aandeelhouders zijn in 2003 bij de koop van de aandelen van GAE NV tegen een symbolisch bedrag van de Staat der Nederlanden, de juridische verplichting aangegaan om zich te zullen inspannen – middels aanwending van hun privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden – het voortbestaan van deze luchthaven zoveel als mogelijk te bevorderen. In relatie tot de investering in de baanverlenging zijn Rijk en GAE NV voorts overeengekomen dat realisatie van een waardestijging van de onroerende zaken voor een afgesproken deel toekomt aan de Staat der Nederlanden.

[1] Beoordeling en vertaling van de uitkomsten van de strategische verkenning naar beleidsopties voor Groningen Airport Eelde - InterVISTAS Consulting 28 september 2016

Groningen Airport Eelde NV dient voorts binnen afzienbare termijn (voorzien eind 2017) een aanvraag Luchthavenbesluit in te dienen bij het Rijk.

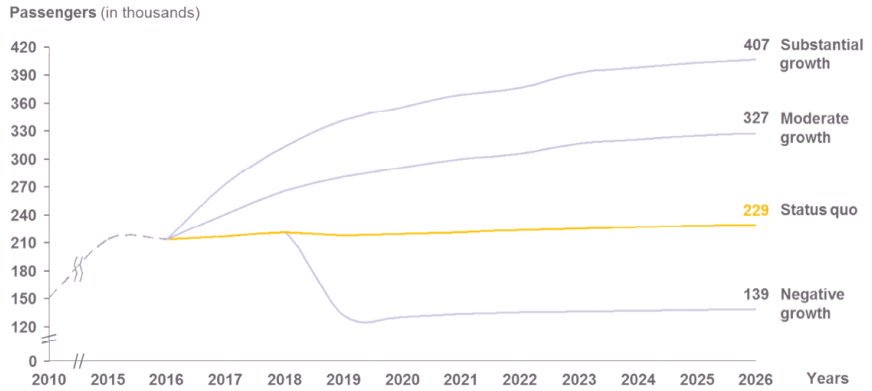
Deze kaders voor de opdracht aan UNO zijn aangereikt in de reeds genoemde verkennende rapporten en onderzoeken die in opdracht van de aandeelhouders in 2016 zijn uitgevoerd naar het ontwikkelperspectief van GAE NV .
Op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken en rapporten hebben aandeelhouders in meerderheid besloten tot een verdieping en optimalisatie van het businessmodel te willen komen alvorens zij definitieve toestemming voor financiële steun willen geven.

Uitgangspunten daartoe vormden de drie beleidsalternatieven :

- *afbouwen*
- *continueren*
- *investeren.*

Lufthansa Consulting [2] heeft daartoe vier realistische scenario's opgesteld voor de ontwikkeling van de passagiersaantallen.

Figuur 1 - Verkeersscenario's



Bron: Lufthansa Consulting (2016)
Nota Bene: hier is gemodelleerd vanaf 2016 omdat slechts t/m 2015 gerealiseerde exploitatiecijfers beschikbaar waren.

Lufthansa Consulting concludeert dat met gerichte aanpak en voldoende middelen het *moderate growth scenario* de meest reële prognose is. Voor die conclusie houdt Lufthansa Consulting rekening met de toenemende concurrentie van Lelystad Airport. Lelystad Airport wordt een concurrent *met uitzondering van het hub feeder segment*. Bovendien verwacht Lufthansa Consulting dat andere chartermaatschappijen (zoals Corendon, TUI) de mogelijke verplaatsing van Transavia naar Lelystad gaan compenseren/opvangen.

[2] Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde – Passenger aviation market and transport forecast analyses, Frankfurt march 2016

Stratagem Strategic Research heeft middels haar rapportage[3] een financiële projectie gemaakt van de vier scenario's.
In aanvulling op de reeds genoemde rapportages zijn voor de onderbouwing van de voorgenomen besluitvorming tevens de volgende studies verricht:

- Ecorys Nederland BV , *MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde*, Rotterdam, september 2016
- Berenschot Consulting, Groningen Airport Eelde – *onderzoek naar maatschappelijke en economische meerwaarde*, Utrecht, mei 2016
- Nysingh Advocaten, *memo referentie 222032/JL*, Zwolle, september 2016
- NOM & VNO-NCW Noord, *ondernemersconsultatie Groningen Airport Eelde*, Groningen, augustus 2016

Aandeelhouders hebben op basis van deze rapporten en adviezen gekozen voor het beleidsalternatief *investeren*.
De financieringsopgave daarvan behelst een bedrag van € 46 mln., bestaande uit € 30 mln. NEDAB-kosten, ca. € 6 mln. investeringen in brandweerkazerne en passagiersterminal en € 10 mln. in een routeontwikkelingsfonds. De financiële projecties zijn gemaakt op een tijdspanne van 10 jaar, geheel conform de eisen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt aan de onderbouwing van een luchthavenbesluit.

2.4 GAE 2017

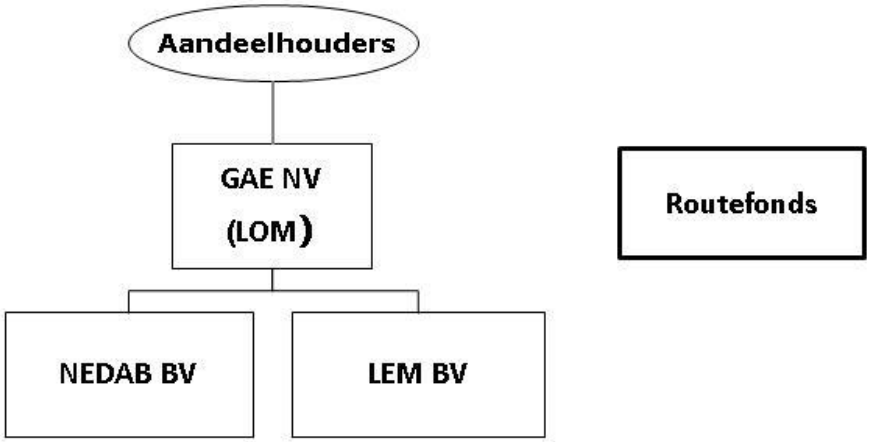
De recente toename van vliegtuigpassagiers in de markt is onmiskenbaar, echter GAE heeft daar in 2016 onvoldoende van kunnen profiteren. In het segment *Vakantievluchten* zijn in 2016 ten gevolge van negatieve reisadviezen en onveilige landen een aantal van haar bestemmingen komen te vervallen.
De aanloopkosten voor alternatieve bestemmingen en investeringen in *toegangspoort Noorden,* de NEDAB-kosten, alsmede de tegenvallende passagiersaantallen in 2016, maken dat Groningen Airport Eelde in 2017 volledig zal interen op haar liquide middelen en financiële reserves.
Onderzoek naar deze ontwikkeling en effecten is in een separate rapportage opgeleverd door UNO bedrijfsadviseurs aan GAE NV.

Uitgangspunt voor besluitvorming op basis van dit rapport dient te zijn dat het totale gebudgetteerde verlies van 2017 geheel en verantwoord moet worden gecompenseerd, zodat de vennootschap het scenario van investeren en bouwen aan de 'toegangspoort voor het Noorden', met een gezonde en robuuste eigen vermogenspositie zal kunnen aanvangen.
Hierbij kan worden gedacht aan een prompte vergoeding van de NEDAB-kosten 2017 alsmede een bijdrage uit het routeontwikkelingsfonds in het kader van de kosten die in dat jaar zijn gemaakt voor de nieuwe verbinding naar Kopenhagen.
Een positieve besluitvorming daaromtrent moet medio 2017 zijn afgerond om te voorkomen dat er discontinuïteit optreedt in het tweede halfjaar.

[3] Analyse businessmodel en exploitatiescenario's, Stratagem Strategic Research, augustus 2016

3 Structuur

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de basisvariant van een vernieuwde structuur van Groningen Airport Eelde is opgebouwd en kan functioneren. Met name de flexibiliteit van dit model, de mogelijkheid tot connectie met private partijen en de risicospreiding maakt het tot een basisvariant waarop per onderdeel zal worden aangegeven wat de essentie is. Daarvoor zijn externe deskundigen geraadpleegd.



Aan de hand van dit schema zullen achtereenvolgens de onderdelen en hun samenhang afzonderlijk worden toegelicht.
Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de rol van de aandeelhouders, de beoogde wijze van besturing (governance) alsmede de randvoorwaarden.

3.1 Luchthaven Ontwikkeling Maatschappij (LOM)

In algemene zin zal de LOM de juridische en economische eigenaar zijn van alle gronden en gebouwen die thans reeds eigendom zijn van GAE NV. De huidige GAE NV kan in deze structuur als LOM dienen. Voordeel is dat er dan geen overdracht van onroerende activa hoeft plaats te vinden en dus geen overdrachtsbelasting hoeft te worden betaald.

De primaire taak van de LOM is het zelfstandig beheer van haar bezit. Het beheer houdt in dat het Luchthavenbesluit op de LOM wordt afgegeven en LOM daardoor vergunninghouder is en de uiteindelijke risico-eigenaar. Door zoveel als mogelijk taken en lasten bij de LOM te laten rusten, kan de last van de LEM worden verlicht en daarmee de kans op commerciële exploitatie worden bevorderd.

Belangrijke taken van de LOM zijn:
- invulling geven aan de publieke inspanningsverplichtingen ten aanzien van de luchthaveninstandhouding
- groot onderhoud;
- investeringen;
- verzekeringen;
- zakelijke lasten:
- beheer concessiecontract (rapportages, verzekeringen, onderhoud etc.);
- beheer van (niet)-commercieel vastgoed/gebiedsontwikkeling;
- beheer van belangen aandeelhouders en toezicht houden op LEM/NEDAB;
- verbinding vormen tussen aandeelhouders en LEM/NEDAB.

De LOM zal – doorgaans op aangeven van de exploitant (LEM) - telkens de investeringen en renovaties met betrekking tot het onroerend goed dienen uit te voeren die noodzakelijk zijn voor een verantwoorde exploitatie en instandhouding van de luchthaven.

De gebruikelijke interface tussen LOM en LEM is een concessieovereenkomst waarin gedetailleerd dient te worden voorgeschreven hoe de LEM dient om te gaan met de bezittingen van de LOM en met de exploitatie van de luchthaven.

> De LOM bij een luchthaven van vergelijkbare omvang heeft een behoorlijke taak aan het controleren, beheren en naleven van de concessieovereenkomst met de LEM. Deze kostenverhogende maatregel is zinvol zodra er perspectief is voor een commerciële exploitant.

De LOM is bovendien de beoogde ontvanger en verstrekker van de NEDAB-gelden. De verstrekking daarvan vindt plaats op basis van een door de LEM/NEDAB periodiek af te geven kostenoverzicht dat een goedkeurende accountsverklaring behoeft alvorens het bedrag door de LOM ter beschikking kan worden gesteld.

De LOM heeft de mogelijkheid om commerciële grondexploitatie te ontwikkelen die in het licht van de Europese Regelgeving dient te worden afgewogen. De commerciële grondexploitatie zal zich ontwikkelen in de niet-luchthaven gebonden infrastructuur (ook wel “landside” genoemd). Indien er uitzicht is op commerciële partijen die geïnteresseerd zijn in het deelnemen in deze commerciële exploitatie wordt geadviseerd deze gronden in een aparte entiteit (BV) onder te brengen.

Exploitatiesteun is in beginsel niet mogelijk, tenzij vooraf aangemeld en het voldoet aan de beperkte ruimte onder de richtsnoeren waarin maximaal 10 jaar (rekenend vanaf 4 april 2014) exploitatiesteun kan worden gegeven. Goedkeuring zal alleen worden verkregen als er een duidelijk en stevig onderbouwd plan ligt waaruit blijkt dat de luchthaven vanaf 2024 zonder steun zal kunnen functioneren. In de voorliggende propositie is echter geen sprake van exploitatiesteun.

Opbrengsten/inkomsten van LOM zullen bij commerciële exploitatie bestaan uit de marktconforme verhuur van de dienstbare activa aan gebruikers, erfpachtopbrengsten, concessievergoedingen en eventueel management vergoedingen.
Gelet op de vigerende contractsbepalingen (artikel 4) met het Rijk[4] wordt thans tot 80% van grondexploitatie afgeroomd ten gunste van het Rijk. Daarvan is pas sprake indien de gronden worden overgedragen of daarop een beperkt recht wordt gevestigd. Zowel Troostwijk als Nysingh hebben dit als markant risico aangemerkt in de uitwerkingen van hun deelrapportages voor dit onderzoek. (Zie bijlagen.)

De commerciële boekwaarde van de gronden en gebouwen die in bezit zijn van GAE NV bedraagt volgens de boekhouding per ultimo 2016 € 5,4 mln.
De WOZ-waarde bedraagt in 2016 € 23 mln.
De marktwaarde going concern ligt volgens het waarde-advies Troostwijk Taxaties [5] voor de complexwaarde tussen de € 3,9 mln. en € 6,5 mln. en voor de omliggende gronden die los kunnen worden gezien van de luchthaven tussen de € 1 mln. en € 1,2 mln., rekening houdend met de voorliggende plannen en perspectieven.

Troostwijk is een volgens Europese Richtlijnen gecertificeerde partij om tot een dergelijk waarde-advies te komen.

[4] Overeenkomst tot Baanverlenging en Waarde Luchthaventerrein Groningen Airport Eelde NV, 16 december 2003
[5] Troostwijk Memo waarde-advies, 7 april 2017

Toekomstige opties
Ingeval een van de aandeelhouders of de aandeelhouders in gezamenlijkheid bereid zouden zijn de ondergrond van de LOM te verwerven of te laten verwerven zonder tussenkomst, tegen gelijktijdige uitgifte van erfpacht aan de LOM, dan zou – afhankelijk van de bedrijfseconomische grondwaarde en de hoogte van de canon – de LOM middelen ter beschikking kunnen krijgen voor investeringen, beheerstaken en mogelijke vermogensversterking.

Het construct met erfpacht stelt de pachtgever in staat het risico van verlies van eigendom bij discontinuïteit te voorkomen. Dit alles is echter alleen mogelijk na overeenstemming met het Rijk in relatie tot de overeenkomsten uit 2003 en de vormgeving van deze maatregelen binnen de kaders van het Europese mededingingsrecht.

Indien de luchthaven zich verder ontwikkelt volgens de voorspellingen van Lufthansa Consulting, kan het op termijn interessant zijn de commerciële gronden (*landside*) in een gelieerde vennootschap onder te brengen. Momenteel is die optie nog niet verder uitgewerkt.
In de LOM zullen zich altijd de *airside*-vaste activa bevinden.

De LOM zal initiatiefnemer en eigenaar zijn van de beoogde investeringen. Onderstaand staan twee uitbreidings-/vervangingsinvesteringen nader toegelicht.

3.1.1 Nieuwe brandweerkazerne

In de toekomstplannen die behoren bij het gekozen scenario 'investeren' is reeds voorzien dat er zo spoedig mogelijk een nieuwe brandweerkazerne op het luchthaventerrein moet worden gebouwd aangezien het huidige onderkomen niet voldoet aan de gestelde eisen.
GAE heeft ontwerpen laten maken en kostenramingen die zijn afgestemd met de aandeelhouders. In de voorliggende plannen die als uitgangspunt dienen van dit rapport is uitgegaan van een investeringsbegroting van € 2,55 mln. exclusief BTW.
De LOM zal de opdrachtgever en eigenaar worden van dit object. In de kostenraming is uitgegaan van de minimale vereisten ten aanzien van de klasse 5 kwalificatie die GAE thans voert.
Bekostiging van deze nieuwe brandweerkazerne kan geheel - mits nauwkeurig toegewezen - worden bezien als NEDAB-gerelateerde capaciteitsinvestering (Nysingh, september 2016).

De luchthaven gebonden activiteiten op het gebied van luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandweer en activiteiten om de burgerluchtvaart te beveiligen 'tegen wederrechtelijke daden' en de investering met betrekking tot de infrastructuur en de uitrusting die nodig is om deze activiteiten te verrichten, worden doorgaans geacht namelijk geen economisch karakter te hebben. Overheidsfinanciering van deze luchthaven gebonden veiligheids-voorzieningen worden daarmee niet gekwalificeerd als staatssteun.
De LOM kan deze faciliteiten op haar beurt derhalve niet commercieel exploiteren of tegen marktconforme tarieven verhuren tenzij dat op de NEDAB-kosten in mindering wordt gebracht.

3.1.2 Upgrade Passagiersterminal

In diezelfde toekomstplannen van Lufthansa Consulting en InterVISTAS is de voorwaardenscheppende behoefte gesignaleerd naar een upgrade en beperkte uitbreiding van de bestaande aankomst- en vertrekterminal. In de voorliggende plannen is daarvoor een bouwsom van ca. € 3,45 mln. exclusief BTW opgenomen.

In deze terminal zal meer ruimte zijn voor de doorstroom en bagagehandling van een te voorziene toenemende stroom passagiers. In de piek moet de terminal geschikt zijn om de handling en doorgang van passagiers van zowel een aankomend als vertrekkend vliegtuig te kunnen huisvesten. Bovendien zou er meer hospitality en commercie kunnen plaatsvinden in een verbeterde terminal.

De middelen die benodigd zijn voor deze luchthaveninfrastructuur kunnen in meest ideale vorm als eigen vermogen worden verschaft. Een alternatief daartoe vormt een marktconforme lening. Dit brengt echter met zich mee dat de aflossing en rente daarvan moet worden voldaan uit de kasstroom.
In deze rapportage wordt uitgegaan van een storting in het Eigen Vermogen van de LOM dat louter kan worden aangewend als capaciteitsinvestering. Dit vereist echter een objectieve onderbouwing dat er sprake is van een marktconform rendement van de investering middels kapitaalstorting in de terminal.
Het waarde-advies van Troostwijk geeft aan dat de commerciële waarde van luchthaven-gebonden investeringen zal toenemen mits de passagiersaantallen toenemen. Uit het waarde-advies van Troostwijk valt tevens af te lezen dat reeds gedane investeringen op de Luchthaven momenteel een ‘onrendabele top’ kennen. Dit houdt in dat een commerciële partij in dit stadium van de ontwikkeling van de luchthaven, hoogstwaarschijnlijk niet het risico van een investering als ontwikkelaar in de LOM zal aanvaarden. In een dergelijke situatie dienen de aandeelhouders de noodzakelijk geachte investering te financieren.

De upgrade van de Passagiersterminal is namelijk een van de pijlers van de optie Investeren – internationale toegangspoort van het Noorden is.

Indien geen sprake is van een marktconforme investering dient de investering te worden bekostigd middels een lening tegen marktconforme rente of een vergoeding op basis van in het verleden nog niet gecompenseerde NEDAB-kosten. Daarmee kunnen rente- en aflossingsverplichtingen alsnog worden vermeden.

Een additionele mogelijkheid dient zich aan ingeval aandeelhouders bereid zijn de ondergrond van de luchthaven in eigendom van de LOM te willen verwerven, tegen gelijktijdige uitgifte in marktconforme erfpacht met een jaarlijkse canon. Dan kan de verkoper (GAE/LOM) van de aldus ontvangen middelen eveneens haar investeringen en ontwikkeling bekostigen. Ook hiervoor geldt dat de jaarlijkse canon alsdan uit de kasstroom moet worden voldaan.

De investeringen in de terminal moeten worden gezien als steun ten behoeve van luchthaveninfrastructuur.
Er dient bovendien onderscheid te worden gemaakt in terminal-investeringen die betrekking hebben op luchtvaart gebonden functies en niet-luchtvaart gebonden functies.
Overheidsbijdragen die worden aangewend voor luchthaveninfrastructuur moeten op het eerste gezicht worden gemeld bij de Europese Commissie. Gelet op het feit dat de Europese Commissie voornemens is de zogenaamde Algemene Groepsvrijstellingsverordening aldus te wijzigen dat dergelijke overheidsbijdragen voor wat betreft GAE niet meer voor of bij de Europese Commissie ter goedkeuring moeten worden voorgelegd, kan met de Europese Commissie worden bekeken of een meldingsprocedure versneld kan worden doorlopen. Melding zal naar verwachting nog wel nodig zijn, omdat daadwerkelijk wijziging van de Algemene Groepsvrijstelling op korte termijn nog niet lijkt plaats te vinden. Deze regeling stelt voor om 75% van de in

aanmerking komende kosten voor luchthavens met een gemiddelde passagiersstroom van maximaal 1 miljoen passagiers als geoorloofde steun te beschouwen. Die 75% betreft de steunintensiteit.

3.2 Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM)

In geval kan worden voorzien dat een commerciële marktpartij de exploitatie gaat voeren van GAE, is het raadzaam daartoe een LEM op te richten. Thans is dat het voornemen.

De LEM zal derhalve een zelfstandige entiteit zijn die - tot de inschakeling van een externe commerciële partij - eerst een 100% dochteronderneming zal zijn van de LOM, waarvan de aandelen geheel of gedeeltelijk kunnen worden vervreemd aan een commerciële partij.

De LEM moet op haar beurt een aantal vergunningen/licenties verkrijgen als noodzakelijke aanvulling op de vergunning (luchthavenbesluit) van de LOM. Het betreft o.a. een certificering van veiligheidsmanagementsystemen met strikte functionele eisen. EASA (European Aviation Safety Agency) behelst de Europese veiligheidsregelgeving voor luchthavens die in 2017 de nationale regelgeving vervangt. De EASA vereist het behalen van een certificaat voor 31-12-17.
De LEM zal in dat kader beschikking dienen te hebben over geschikt en gekwalificeerd equipment. LEM wordt verondersteld daarvan de juridische eigenaar te zijn/worden.

De LEM is de werkgever van eigen en ingeleend personeel en voert derhalve het operationeel beheer en is operationeel verantwoordelijk.
Alle dienstbare activa staan derhalve ter beschikking aan het operationeel management.

Binnen de LEM dienen door functiescheiding de relevante verantwoordelijkheden te worden gescheiden. Afgezien van een eindverantwoordelijke leidinggevende dient de zorg voor veiligheid en betrouwbaarheid afzonderlijk te worden gewaarborgd.
Onder verantwoordelijkheid van de LEM worden de brandweer en securitydiensten ingehuurd/verzorgd; de eisen zijn strak.

> Ten aanzien van de brandweerlieden is het een vereiste dat men operationeel binnen drie minuten aan het begin of einde van een airstrip kan zijn voor ieder aankomend of vertrekkend (passagiers) vliegtuig.
> Eelde is categorie 5 gekwalificeerd en kan desgewenst opschalen naar 7. Deze vereiste maakt dat er een minimaal aantal gecertificeerde en operationeel inzetbare commandanten/instructeurs aanwezig moet zijn en derhalve doorgaans op de loonlijst staan bij de NEDAB. De overige brandweerlieden mogen actief zijn met andere taken op de luchthaven mits deze taken zich ervoor lenen om zonder schade tijdelijk te kunnen worden onderbroken ingeval inzet of aanwezigheid voor hun primaire taken is vereist.

De LEM kan op eigen initiatief aanpalende commerciële activiteiten verrichten, al of niet in daartoe op te richten joint ventures (bijvoorbeeld met een pakkettendienst of een touroperator). Het is evenwel de keuze aan de concessiegever (LOM) of daar toestemming voor wordt gegeven. De concessiegever zal erop moeten toezien dat het om commerciële baten gaat en is verantwoordelijk voor risicobeheersing.

Doelstelling is om de lasten van de LEM middels LOM en NEDAB zoveel als toegestaan te verlichten om daarmee de commerciële exploitatiekansen te vergroten. Een toename van de NEDAB-kosten zal overigens niet leiden tot een lastenverlichting bij de LEM.

3.3 NEDAB

Brandweer en securitydiensten worden aangemerkt als NEDAB (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang). In de beoogde structuur is hiervoor een aparte gelijknamige entiteit op gericht. Dit stelt de LEM in staat om deze typische overheidstaken te laten verrichten door deze entiteit, inclusief de zorg voor de functionele geschiktheid van de betrokken functionarissen.

De overwegingen van de experts in ogenschouw genomen, is uitgegaan van een separate vennootschap waarin NEDAB-diensten worden aangeboden aan de LEM.
Dit houdt in dat alle specifieke brandweer- en securitydiensten alsmede de daaraan verbonden kosten separaat worden geadministreerd en op detailniveau moeten kunnen worden beoordeeld zonder dat ze uit de administratie van de LEM moeten worden gefilterd en zonder dat de eventuele exploitant van de LEM risico loopt.

Vooralsnog is de minimale eis dat NEDAB-kosten door de LEM (als operationeel management) voorzien van goedkeurende accountants-verklaring periodiek worden ingediend bij de LOM. Dit maakt het mogelijk voor de publieke partijen om pro rata parte de beoogde bijdrage in deze kosten via de LOM te kunnen voldoen.
Gebruikelijk is dat deze kosten maandelijks worden bevoorschot. Kosten die niet als NEDAB mogen worden aangemerkt zullen worden doorbelast aan de LEM.
De aandeelhouders houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse bekostiging van maximaal € 3 mln.

Aangezien de NEDAB-kosten benodigd zijn voor de exploitatie van de luchthaven, wordt uitgegaan van BTW belaste prestaties. Deloitte adviseert daaromtrent vooraf met de Belastingdienst afstemming te laten plaatsvinden voordat de beoogde fiscale eenheid wordt verbroken als de LEM door een derde wordt overgenomen..

NEDAB zal in dat kader beschikking dienen te hebben over geschikt en gekwalificeerd equipment. NEDAB wordt verondersteld daarvan de juridische eigenaar te zijn/worden.
NEDAB is de werkgever van eigen en ingeleend personeel maar de LEM voert het operationeel beheer en is operationeel eindverantwoordelijk.

In hoofdstuk 3 zal de onderbouwing worden gegeven van deze NEDAB-kosten in de meerjarenraming.

3.4 Routeontwikkelingsfonds

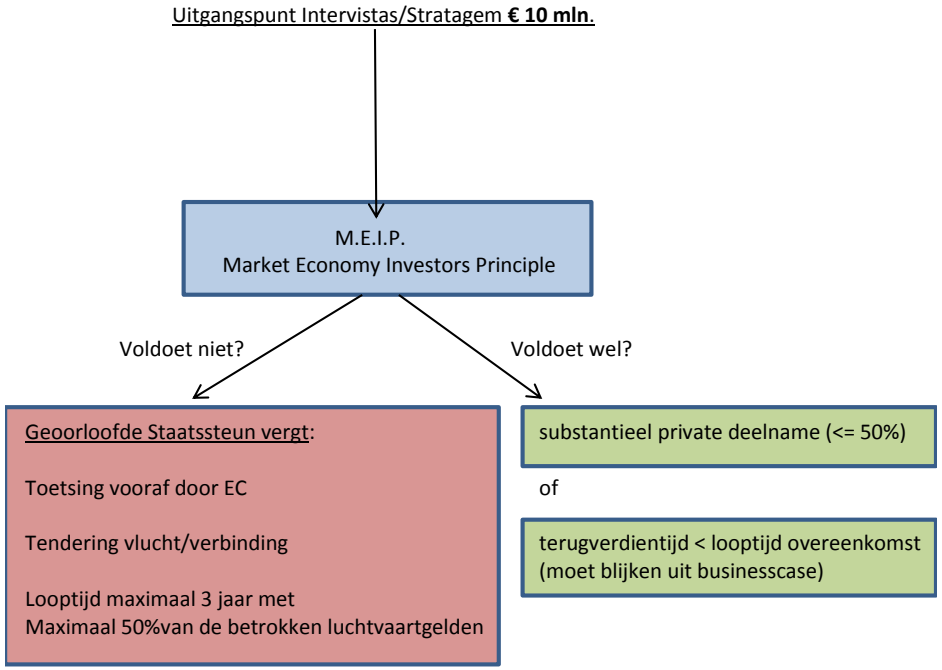
Het Routeontwikkelingsfonds is een beproefd middel om de aanloop- en marketingkosten van in aanvang onrendabele nieuwe verbindingen van luchtvaartmaatschappijen te compenseren. Uitgangspunt voor de aandeelhouders is dat hier voor hen maximaal € 10 mln. voor de periode 2017-2026mee is gemoeid, ten behoeve van realisatie vaneen passagierstoename van 100.000-200.000passagiers, hetgeen strookt met de randvoorwaarden die Lufthansa Consulting heeft gesteld aan het ontwikkelen van het verkozen beleidsalternatief.

De aandeelhouders hebben bovendien de voorwaarde gesteld dat moet worden gestreefd naar een substantiële bijdrage in het Routeontwikkelingsfonds door derden zoals het bedrijfsleven of andere regionale overheden en (semi)publieke derden.
Deze voorwaarde is ingegeven door de constatering van Nysingh (memo 2016) dat ingeval er sprake is van een Market Economy Investor Principle (MEIP) een toetsing vooraf door de Europese Commissie en tevens tendering kan worden vermeden.

Ook als het fonds eerst geheel is gevuld met overheidsmiddelen hoeft geen sprake te zijn van ongeoorloofde steun mits is geborgd dat het fonds alleen investeert in het opzetten van lijnen waaruit de vanuit het fonds verrichte investering binnen de contractstermijn kan worden terugverdiend. In dat geval behoeft er geen toetsing vooraf door de Commissie plaats te vinden.

Ondanks dat streeft de aandeelhouder naar een substantiële private funding. Bijdragen vanuit overheden of overheidsbedrijven worden niet aangemerkt als privaat geld.

Schematisch werkt het als volgt:



Gelet op de aanwending van de middelen vereist het Routeontwikkelingsfonds een prompte beschikbaarheid van liquide middelen. De beheerder van het Routeontwikkelingsfonds dient te waken over een zo gelijkmatig mogelijke en gerechtvaardigde inzet van deze middelen.

Thans neemt GAE NV haar deel van de kosten voor ontwikkeling van een hub naar Kopenhagen voor haar rekening. De betrokken airline Nordica neemt haar deel van de aanloopkosten/ondernemersrisico voor haar rekening.
Er is over gesproken dat GAE met terugwerkende kracht het beoogde Routeontwikkelingsfonds met inachtneming van de regels zou kunnen aanwenden voor de kosten van de hub naar Kopenhagen, daarvoor dienen de

liquide middelen uiterlijk per 1september 2017 wel daadwerkelijk beschikbaar te zijn.

De kosten van de luchthaven bestaan uit een feitelijk bijdrage in geld (geen korting maar een bijdrage) aan de airline in de kosten van de eerste onrendabele vluchten, ook wel genoemd de *Air Start Up Aid*. Een eigen bijdrage/aanloopverlies van de airline zelf valt niet te karakteriseren als particuliere bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds.

In de kern moet het Routeontwikkelingsfonds functioneren als een soort van gesepareerd deposito waarbij de aanwending van deze gelden dient te worden geautoriseerd door een externe deskundige partij middels een reglement. De LEM kan verzoeken om financiële bijdragen uit dit fonds middels het indienen van individuele business cases.

Het Routeontwikkelingsfonds dient een separate rechtspersoon te zijn waarin kennis omtrent financiën, luchtvaart en het belang voor het noordelijk bedrijfsleven aanwezig is. Alle rechtsvormen zijn denkbaar zolang het fonds maar bestuurlijk volstrekt gesepareerd is van de exploitatie.
Nysingh benadrukt dat fondsbeheer waarschijnlijk zal moeten worden aanbesteed en niet zondermeer onderhands kan worden gegund.

In aanloop naar de totstandkoming van dit fonds is genoemd dat een functionaris van bijvoorbeeld de Noordelijke Ontwikkeling Maatschappij (NOM) een beherende rol kan vervullen alsmede een commerciële rol met betrekking tot de werving van particuliere aanwas van het fonds voor zijn/haar rekening kan nemen.
Men zou in het algemeen als voorwaarde in overige aanbesteding- en inkooponderhandelingen kunnen meenemen dat partijen waarmee zaken wordt gedaan een bijdrage moeten leveren aan het routefonds, vanuit de gedachte dat het voor alle belanghebbende partijen van belang is om een zo groot mogelijke stroom aan passagiers te ontwikkelen. Dit mag echter niet ten koste gaan van de commerciële belangen van de LEM.

In de voorliggende rapportage van Lufthansa Consulting is de route naar Kopenhagen - die reeds in 2016 is aangevangen - het eerste project dat vanuit het Routeontwikkelingsfonds zou moeten worden ondersteund.

Indien er vooreerst geen marktpartijen worden gevonden die een daadwerkelijk financiële bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds leveren, moeten de publieke partijen zich zolang garant stellen voor het bedrag dat wordt beoogd te worden ingevuld door derden. De beschikbaarheid van het gehele fonds is namelijk een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het alternatief ‘toegangspoort voor het Noorden’, zoals dat door InterVISTAS is beschreven.

3.5 Governance

Momenteel zijn de aandelen van Groningen Airport Eelde NV als volgt verdeeld ten gevolge van de overname van de aandelen van Het Rijk[6]:

	aandelen	%
provincie Groningen	2.208	30%
provincie Drenthe	2.208	30%
gemeente Groningen	1.914	26%
gemeente Assen	736	10%
gemeente Tynaarlo	294	4%
	7.360	100%

Het betreft gewone aandelen zonder onderscheidende bevoegdheden en voorrechten. Dientengevolge is het stemrecht congruent aan het bezit.

Ieder van de aandeelhouders heeft te maken met een eigen beleid. Het is doorgaans de statutair vereiste meerderheid die bepalend is voor de besluiten die zijn voorbehouden aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA). Ingeval aandeelhoudersbelangen gaan wijzigen en/of aandeelhouders in andere verhouding financieel betrokken raken bij een of meerdere organisatieonderdelen, dan dient men bij de herstructurering acht te slaan op het voorkomen van mogelijke belangenverstrengeling.

In de beoogde structuur wordt ervan uitgegaan dat de huidige naamloze vennootschap als LOM zal worden aangemerkt.

[6] Overeenkomst tot Koop en Verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV, 16 december 2003

In praktische zin opereert de LOM zelfstandig maar feitelijk in nauwe afstemming met – of gedelegeerd namens – de publieke aandeelhouders van de LOM.

Gelet op de beoogde opzet van de LOM als beheers- en ontwikkelings-maatschappij en toezichthouder op de LEM, is een frequente bestuurlijke afstemming met de aandeelhouders te verwachten. Het is daarom een overweging in de LOM een zgn. ‘one-tier-board’ aan te stellen.
Dit is een aan de aandeelhouder(s) gelieerde bestuurder met verregaande bevoegdheden die wordt geflankeerd door toezichthouders. Deze board kan bestaan uit een executive directeur en twee non-executive directeuren die mede de toezichthoudende rol vervullen.

> Een one-tier-board is een controlerend en uitvoerend Angelsaksisch beleidsinstrument dat steeds vaker wordt ingezet in plaats van een stichtingsbestuur of een directie geflankeerd door een Raad van Commissarissen. In situaties waarbij meerdere aandeelhouders met verschillende belangen controle wensen te houden op de gang van zaken is de benoeming van een one-tier-board beproefd. De benoeming vereist vertrouwen en mandaat van de aandeelhouders in zowel de executive als non-executive bestuurders.
> Een one-tier-board resulteert in kortere communicatielijnen, snelheid van besluitvorming en gebundelde kennis van zaken.
> In dat opzicht is de one-tier-board even goed maar juist in dit geval vooral efficiënter dan een traditionele Raad van Commissarissen.

In de voorgestelde opzet bestuurt de one-tier-board de LOM.
Deze inspanning wordt geacht te kunnen worden bespaard in de LEM ingeval daar de contacten met de aandeelhouders en het beheer van terreinen en gebouwen komt te vervallen.

Deze bestuurder is concessiegever en voert toezicht uit op de LEM. Tevens controleert deze bestuurder de door NEDAB geleverde diensten alvorens deze worden bevoorschot/betaald door de aandeelhouders aan LEM/NEDAB.

De LEM wordt bestuurd door een algemeen directeur die operationeel en statutair verantwoordelijk is voor LEM en NEDAB en bovendien concessienemer is.

Het Routeontwikkelingsfonds wordt separaat beheerd en bestuurd. De kosten daarvan drukken niet op de LOM of de LEM.

4 Financieel

In dit hoofdstuk worden de financiële aspecten van de voorgenomen investering door de aandeelhouders belicht.

Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de opdracht aan UNO is onder meer de meerjarenraming die is opgesteld door Stratagem[7] op basis van het voorliggende verkeersscenario *Moderate Growth* binnen het beleidsalternatief 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden'.

Deze rapportage van Stratagem betreft een meerjarenraming die zich volledig richt op de resultatenrekening. De projectie van Stratagem resulteert in de totaalberekening van een *operationele kasstroom* waarmee kapitaalslasten, aflossingen, werkkapitaalmutaties en investeringen dienen te worden betaald.

De operationele kasstroom vanuit de rapportage van Stratagem bedraagt ca. € 14.200K. Indien deze kasstroom daadwerkelijk wordt gerealiseerd kunnen daarmee alle thans door GAE NV te voorziene vervangingsinvesteringen ruimschoots worden gepleegd.
De realisatie van deze kasstroom is echter onderhevig aan meevallende en tegenvallende ontwikkelingen die in meer of minder mate beïnvloedbaar zijn. De kostenstructuur van GAE NV in haar huidige vorm sluit niet aan op de projectie die Stratagem voor het beoogde scenario heeft gemaakt. Onderstaand volgt een weergave van de thans bekende feiten daaromtrent. Een rechtlijnige extrapolatie daarvan valt voor de komende tien jaar niet zondermeer te maken.

[7] Analyse businessmodel en exploitatiescenario's, Stratagem Strategic Research, augustus 2016

Stuurvariabelen in de exploitatie

Op basis van de realisatie van nieuwe verbindingen en de meest recente ontwikkelingen kan er bij een aantal kostensoorten sprake zijn van beheersrisico's :

- De personeelskosten zijn de laatste jaren bij GAE gestegen. Deze kostenstijging betreft voornamelijk de inleen van arbeidskrachten voor handling en security. Dit is volgens de directie een direct gevolg van de toegenomen werkzaamheden bij het verzorgen van vluchten van en naar Kopenhagen. Thans bedraagt de stijging ca. € 410K ten opzichte van de meerjarenraming. Een rechtlijnige extrapolatie is niet zondermeer te maken. Het verdient gerichte aandacht of deze kosten beter in verhouding kunnen worden gebracht van de omzet.

- Financiële resultaten: als gevolg van dalende rentevoeten en de afname van de liquide middelen vallen de rentebaten uit het verleden weg. Dit veroorzaakt een lagere kasstroom van ca. € 80K per jaar.

- De kosten van onderhoud blijken ca. € 80K per jaar hoger uit te vallen (systematiek van gedeeltelijk activeren onderhoudskosten is gecorrigeerd, deze kosten worden nu ten laste van het resultaat gebracht). Tezamen met thans hogere huisvestingslasten is nu een kostenstijging te voorzien van ca. € 120K per jaar ten opzichte van de eerdere raming.

- In de voorliggende meerjarenraming is uitgegaan van jaarlijkse NEDAB kosten van gemiddeld ca. € 3.000K. Een door GAE recent uitgevoerde hernieuwde berekening geeft aan dat de thans voor declaratie in aanmerking komende NEDAB-kosten dat niveau nog niet hebben bereikt. Thans is maximaal € 2.780K onder die noemer te brengen. Ingeval de NEDAB kosten verder zullen toenemen als gevolg van gewijzigde omstandigheden of voorschriften, zullen de te declareren kosten

uiteraard stijgen. Zolang deze kosten de komende 10 jaren binnen de € 30 miljoen blijven heeft dit geen consequenties voor het operationele resultaat van de LEM.

Afgezien van genoemde risico's zijn er ook positieve aspecten.
De begrote omzetstijging in de komende 10 jaar is slechts ca.€ 350K(stijging 7,8%) terwijl daarin een toename van de passagiersaantallen is voorzien van 210.000 oplopend naar 327.000 (+56%). Dit impliceert dat in de begrotingen voor de komende 10 jaar is uitgegaan van een forse daling van het tarief per passagier. Alhoewel de passagiersaantallen in 2017 door de ontwikkelingen in 2016 nog achterblijven op de voorliggende meerjarenraming, ligt de omzetverwachting voor de komende jaren zo goed als op het niveau van de raming.

In de meerjarenraming is geen rekening gehouden met de commerciële kansen omdat het resultaat hiervan onzeker is (zie rapportage Harm Post). Hiermede zouden belangrijke verbeteringen aan de opbrengstzijde kunnen worden gerealiseerd, die navenante positieve effecten op de kasstromen zullen hebben.

Ingeval aan de opbrengstzijde geen nadere verbeteringen kunnen worden gevonden en de stijgende trends van de genoemde kostensoorten structureel blijken te zijn én er tevens geen verdere kostenbeheersing en/of efficiency-verbetering mogelijk is, dan zal de operationele kasstroom over 10 jaren gerekend substantieel lager uitvallen.

Om te komen tot een vaststelling van de te verwachten totale liquiditeitsontwikkeling zal tevens moeten worden bezien hoe de balansposten zich gedurende de 10 komende jaren zullen ontwikkelen. De posten die het hier betreft zijn de ontwikkeling van het werkkapitaal, de aflossingen en de vervangingsinvesteringen:

- Werkkapitaal: gelet op de redelijk beperkte groei die aan de opbrengst zijde wordt voorzien, zullen de te verwachten mutaties in het werkkapitaal te verwaarlozen zijn.

- De aflossingen die gedurende de komende 10 jaren moeten worden gedaan bedragen op bestaand DBFM-contract € 1.958K.

- De vervangingsinvesteringen, die thans door GAE voor de komende 10 jaren worden voorzien bedragen minimaal ca. € 6.400K.

Indien door beheersmaatregelen toe te passen op de nieuwe organisatiestructuur de operationele kasstroom wordt gerealiseerd die door Stratagem is berekend, kunnen deze investeringen worden gerealiseerd.

Mocht de terminal alsnog worden gefinancierd middels een lening in plaats van de geprefereerde vermogensstorting, dan dient uit de operationele kasstroom alsnog de rente & aflossing van die lening te worden betaald, waardoor de ruimte voor herinvesteringen navenant zal afnemen

Alle voornoemde aspecten in ogenschouw nemende, daarbij rekening houdend met de commerciële kansen voor exploitatie, de bereidheid om beheersmaatregelen in te voeren voor kosten en investeringen alsmede eventuele overschotten uit het routeontwikkelingsfonds, kunnen de totale geplande operationele activiteiten met de geraamde € 46 mln. (a fonds perdu) worden gerealiseerd.

Het voortdurend bewaken van de lange termijn ontwikkelingen is van groot belang om de ontwikkeling van kosten en noodzaak van vervangingsinvesteringen te kunnen beheersen of te beperken.

Overigens zijn in de raming en risicoafweging mogelijke gevolgen voortvloeiend uit de verbetering van infrastructuur toegangswegen en openbaar vervoer (een van de speerpunten gebiedsontwikkeling) niet meegenomen. Te denken valt hierbij aan investeringen in het parkeerterrein en derving van parkeergelden.

In de memo van Deloitte[8] staan de fiscale overwegingen ten aanzien van wijziging tot de voorgestelde structuur. Samengevat komt het erop neer dat zolang de LOM/LEM/NEDAB gezamenlijk een fiscale eenheid vormen er geen risico's zijn die van invloed kunnen zijn op de berekeningen.
Zodra de LEM geheel of gedeeltelijk in andere handen komt wordt op dat punt de eenheid verbroken en dient de te volgen werkwijze inzake BTW, VPB en mogelijke sancties omtrent overdrachtsbelasting vooraf te worden afgestemd met de Belastingdienst. Vooralsnog zijn daarin met de huidige aannames geen problemen te voorzien maar de feitelijkheid dient op dat moment te worden beoordeeld om dat te kunnen vaststellen.

Een opsplitsing van de geconsolideerde exploitatierekeningen van Stratagem over de 3 beoogde entiteiten geeft, op basis van het *moderate growth secenario*, het volgende beeld.

[8] Memo fiscale aandachtspunten samengevat, Deloitte, maart 2017

4.1 LOM

In de LOM worden vooreerst bij aanvang geen ontvangsten verondersteld, anders dan een nader te bepalen concessie-bijdrage die door de LEM dient te worden voldaan. Een concessievergoeding vanuit de LEM zou ca. € 600K per jaar moeten bedragen om het resultaat break even te krijgen. Zoals blijkt uit de exploitatiebegrotingen van de LEM heeft deze meer dan voldoende ruimte om middels een concessievergoeding deze kosten te compenseren.

Ingeval de benodigde middelen (Terminal € 3.450K en Kazerne € 2.550K) via een emissie van extra aandelen als eigen vermogen worden gestort in de LOM houden de aandelen hun waarde, ligt de beheersfunctie geheel in de LOM en verkrijgt de LOM een robuust eigen vermogen.

4.2 LEM

In de LEM zal de gehele commerciële exploitatie zich voltrekken.
Het eerste jaar 2018 wordt uitgegaan van een omzet van € 4.509K welke geleidelijk zal oplopen naar een omzet van € 4.783K in 2027.

De exploitatie zal winstgevend zijn met een gemiddelde EBIT van € 1.300K. Zoals eerder opgemerkt is daarvan een concessievergoeding van ca. € 600K realiseerbaar.
Het is weliswaar een overweging om een deel van de concessievergoeding in verband te brengen met de passagiersaantallen zodat er voor de LOM ook een positief resultaat kan ontstaan bij toenemende passagiersaantallen.

4.3 NEDAB

De in de NEDAB entiteit gemaakte kosten die voor declaratie in aanmerking komen, zullen integraal worden vergoed. De niet voor declaratie in aanmerking komende kosten zullen worden doorbelast aan de LEM.

De jaarlijkse resultaten van de NEDAB-entiteit zullen dus vermoedelijk nihil bedragen.

4.4 Routeontwikkelingsfonds

In deze entiteit moet zich bij aanvang een startkapitaal van € 10 mln. bevinden dat beschikbaar staat voor (tijdelijke) financiële steun aan de LEM tot het ontwikkelen en starten van nieuwe vluchten. Aangezien de exacte bijdrage van private partijen en/of (semi)publieke derden bij de start van het fonds nog onzeker zal zijn en het genoemde bedrag toch beschikbaar moet zijn om het gekozen scenario te kunnen doen slagen, is het een overweging dat € 5 mln. wordt gestort als eigen vermogen en € 5 mln. als agio.
Zodra er een bijdrage van private partijen en/of (semi)publieke derden wordt ontvangen, kan deze als agio pro rata worden uitgekeerd aan de aandeelhouders. Mocht de particuliere bijdrage de agio overstijgen dan kunnen aandeelhouders besluiten de helft daarvan opnieuw te storten als aanvullend aandelenkapitaal en de andere helft opnieuw als agio. Op deze wijze zou het fonds een langere werkingstijd of intensievere functie kunnen verwerven.

De private bijdragen van bedrijfsleven en/of (semi) publieke derden binnen Noord-Nederland worden geacquireerd door de heer H. Post.
Het is een overweging om bij alle tenders of onderhandse aanbestedingen door de LOM/LEM een storting te bedingen ten bate van het Routeontwikkelingsfonds.

bedrijfsadviseurs

(088) 506 1000
info@uno-advies.nl
www.uno-advies.nl

Vestigingen te Amsterdam en Zuidlaren

Wij zijn experts in bijzondere bedrijfssituaties

✔ Innovatief ✔ Betrokken ✔ Vertrouwd

Bijlage 2

nysingh advocaten-notarissen

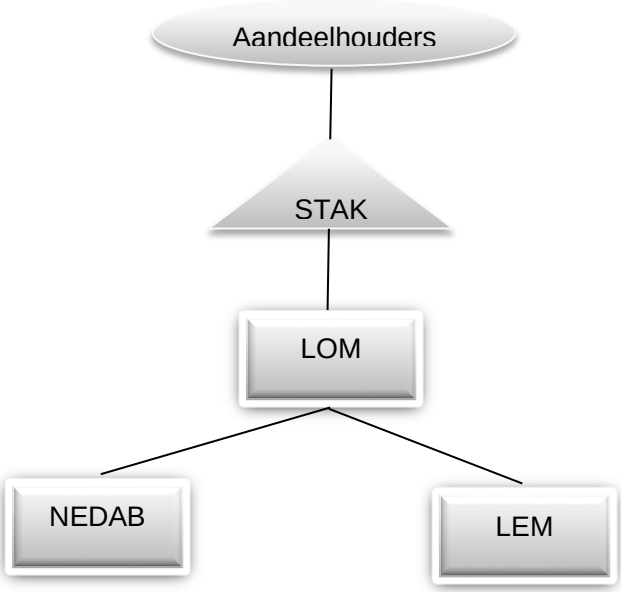
Memo

Van : Joris de Leur
Aan : Roelof van der Wielen (Uno Bedrijfsadviseurs)
Datum : 11 april 2017
Betreft : Realisatie LEM/LOM structuur
Referentie : 225340/JL

---

1. Structuur

1.1. Uitgaande van een scheiding van de exploitatieactiviteiten, de infrastructuur, de zogenaamde niet economische diensten van algemeen belang ("NEDAB") en de eventuele participatie van derden in de exploitatie van de luchthaven, of onderdelen daarvan, kan gedacht worden aan de volgende structuur:



1.2. In deze structuur zal Groningen Airport Eelde N.V. ("GAE") als Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij ("LOM") fungeren waarin voornamelijk de infrastructuur is ondergebracht. De exploitatieactiviteiten zullen worden ondergebracht in een aparte vennootschap, de Luchthaven Exploitatiemaatschappij ("LEM"). In het kader van verantwoording van de kosten en opbrengsten die verband houden met de NEDAB-activiteiten en op termijn een eventuele vervreemding daarvan, kunnen deze worden ondergebracht in een aparte vennootschap, die gemakshalve is aangeduid als NEDAB. Indien gewenst kunnen tussen de verschillende vennootschappen fiscale eenheden worden aangegaan.

1.3. In de geschetste structuur wordt uitgegaan van een BV-model, in ieder geval voor wat betreft de NEDAB en de LOM. Met ingang van 1 oktober 2012 is het BV-recht aanzienlijk vereenvoudigd. Zo zijn de regels van kapitaal- en vermogensbescherming afgeschaft, waaronder het minimumkapitaal van € 18.000, en zijn de regels met betrekking tot het doen van uitkeringen aanzienlijk versoepeld. Verder is het bij de BV mogelijk om in de statuten te bepalen dat een ander orgaan het bestuur concrete instructies mag geven, welke instructies het bestuur dient op te volgen tenzij het belang van de vennootschap zich daartegen verzet. Een dergelijke instructiebevoegdheid kan ook in de statuten van een naamloze vennootschap (NV) worden opgenomen, zij het dat dergelijke instructies alleen algemeen van aard kunnen zijn. Met het oog op de mogelijkheden die het huidige BV-recht biedt zou in deze structuur ook de rechtsvorm van GAE kunnen worden gewijzigd in een besloten vennootschap.

1.4. Optioneel is het oprichten van een stichting administratiekantoor (“STAK”), die de aandelen ten titel van beheer voor de aandeelhouders zal houden en certificaten daarvan zal uitreiken aan de huidige aandeelhouders. Een dergelijke certificering leidt ertoe dat de STAK en de aan de aandelen in de LOM verbonden zeggenschapsrechten zal uitoefenen en dat de aan de aandelen verbonden economische rechten toekomen aan de certificaathouders (de huidige aandeelhouders). De STAK zal dan ook gehouden zijn om ontvangen dividenden één op één uit te keren aan de certificaathouders. Of een dergelijke certificeringsconstructie gewenst is, is afhankelijk van de vraag of de aandeelhouders de uitoefening van de aan de aandelen verbonden zeggenschapsrechten willen overlaten aan het bestuur van de STAK of dat zij daar zelf voor verantwoordelijk voor willen blijven.

1.5. Het is de vraag op welke wijze private partijen zouden willen participeren in de exploitatieactiviteiten van de LEM. Indien zij willen participeren in de exploitatieactiviteiten als geheel, dan ligt participatie in de LEM voor de hand. Indien private partijen de exploitatie in zijn geheel zouden willen overnemen, dan zouden zij ook alle aandelen in de LEM kunnen overnemen. Indien een private partij slechts in een bepaalde activiteit zou willen participeren (dus niet in het geheel) dan zou dat kunnen worden gerealiseerd door de betreffende activiteit onder te brengen in een special purpose vehicle (SPV) die speciaal voor dat doel wordt opgericht.

2. Governance (bestuur en toezicht)

2.1. De governance valt uiteen in bestuur en toezicht. Er zijn verschillende governancemodellen denkbaar.

2.2. Voor wat betreft de directievoering kan gedacht worden aan een centrale directievoering door de directie van de LOM over de activiteiten van de LOM, de LEM en NEDAB tezamen. De LOM zou in dat bestuursmodel kunnen fungeren als bestuurder van de LEM en NEDAB. Een alternatief is een afzonderlijke directie voor de LEM, al dan niet op termijn. Het bestuur dient zijn taak op autonome wijze uit te voeren met inachtneming van bijvoorbeeld de hiervoor bedoelde aan een ander orgaan toegekende instructiebevoegdheid of interne goedkeuringsregelingen.

2.3. Het toezicht kan in de hierboven geschetste structuur voorlopig ongewijzigd blijven. De raad van commissarissen is reeds ingesteld bij GAE, welke vennootschap in de hiervoor geschetste structuur een holdingfunctie zal blijven vervullen. Het toezicht van de raad van

commissarissen van GAE wordt geacht zich ook uit te strekken tot de NEDAB en de LEM. Op termijn, afhankelijk van de participatie van derden in de exploitatieactiviteiten, zou ook een afzonderlijke raad van commissarissen bij de LEM kunnen worden ingesteld.

2.4. Alternatief voor een raad van commissarissen is een zogenaamde one tier board (OTB). In dat model maken zowel uitvoerende als niet-uitvoerende bestuurders deel uit van het bestuur. De niet-uitvoerende bestuurders zijn binnen het bestuur belast met de toezichtstaak. Volgens de wet dient de voorzitter van het bestuur te zijn een niet-uitvoerende bestuurder. In geval van een OTB is er geen apart toezichthoudend orgaan meer. De OTB is een bestuursmodel dat in het buitenland wel wordt toegepast en is met ingang van 1 januari 2013 ook in Nederland mogelijk. Het is voornamelijk bedoeld om Nederland internationaal meer in de pas te laten lopen met in het buitenland gangbare bestuursmodellen.

2.5. De niet-uitvoerende bestuurder is niet in alle opzichten gelijk te stellen met een commissaris. Voornaamste verschil is dat de niet-uitvoerende bestuurders in tegenstelling tot commissarissen deel uitmaken van het bestuur. Uitgangspunt is dat tot de taak van een bestuurder behoren alle taken die niet op grond van de wet, de statuten of een reglement aan één of meer andere bestuurders zijn toebedeeld. Juist bij een OTB is een dergelijke taakverdeling punt van aandacht. Alle taken die niet specifiek aan de uitvoerende bestuurders zijn toebedeeld behoren tot de taak van iedere bestuurder (dus ook de niet-uitvoerende bestuurders). Dat betekent dat een niet-uitvoerende bestuurder deel dient te nemen aan besluitvorming die verband houdt kwesties die tot zijn takenpakket behoren.

2.6. Van taakuitoefening dient onderscheiden te worden de verantwoordelijkheid van bestuurders. Uitgangspunt daarbij is collegialiteit van bestuur, hetgeen betekent dat iedere bestuurder verantwoordelijkheid draagt voor de algemene gang van zaken. Iedere bestuurder is hoofdelijk aansprakelijk voor de gevolgen van onbehoorlijk bestuur, tenzij een individuele bestuurder weet aan te tonen dat hij voldoende maatregelen heeft getroffen om de gevolgen van onbehoorlijk bestuur af te wenden (individuele disculpatie). Bij die individuele disculpatie kan rekening worden gehouden met een taakverdeling die binnen het bestuur is gemaakt. Het voorgaande geldt dus ook voor niet-uitvoerende bestuurders. Kortom, ook in termen van verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid is een taakverdeling van belang. Daarbij dient wel bedacht te worden dat een taakverdeling individuele bestuurders (i) niet zonder meer ontheft van verantwoordelijkheid voor algemene zaken, zoals het financiële en strategische beleid, kwesties die samenhangen met risicobeleid en overnames die voor de identiteit van de betreffende vennootschap van belang zijn, en (ii) een taakverdeling niet een garantie biedt voor individuele disculpatie. Het is maar de vraag of een bestuurder zich kan disculperen indien hij weet dat een andere bestuurder aan wie een bepaalde taak is toebedeeld die taak op niet op behoorlijke wijze uitvoert en vervolgens verzuimt in te grijpen.

3. Realisatie structuur

3.1. De hierboven geschetste structuur kan op verschillende wijzen worden gerealiseerd. Hierna zullen deze mogelijkheden kort worden toegelicht.

(a) Afsplitsing

3.2. Afsplitsing is de rechtshandeling waarbij een deel van het vermogen van GAE wordt verkregen door de LEM en NEDAB. De LEM en NEDAB zullen ter gelegenheid van de afsplitsing door GAE worden opgericht. Daarmee gaan de vermogensbestanddelen die behoren tot respectievelijk de exploitatie- en NEDAB-activiteiten onder algemene titel over naar respectievelijk de LEM en NEDAB. Onder algemene titel wil zeggen dat voor de overgang van de vermogensbestanddelen niet de afzonderlijke leveringsvereisten in acht hoeven te worden genomen. De activa en passiva gaan allemaal over door het passeren van de notariële splitsingsakte.

3.3. Bij de splitsing dienen wel enkele formaliteiten in acht te worden genomen. Zo dient er een splitsingsvoorstel met toelichting te worden opgesteld, waaruit blijkt welke activa en passiva overgaan naar de LEM en NEDAB. Deze stukken dienen bij het handelsregister van de Kamer van Koophandel te worden gedeponeerd. Van die deponering wordt aankondiging gedaan in een landelijk verspreid dagblad. Vanaf het moment van deze aankondiging hebben crediteuren van GAE gedurende één maand de mogelijkheid om verzet tegen de afsplitsing aan te tekenen. In de praktijk wordt van dit recht weinig gebruik gemaakt. Nadat deze formaliteiten zijn vervuld kan de splitsingsakte worden gepasseerd waardoor de activa en passiva overgaan naar de LEM en NEDAB.

3.4. Een voordeel van de hiervoor beschreven afsplitsing vormt de relatief eenvoudige overgang van activa en passiva door het passeren van de splitsingsakte zonder dat hiervoor nog aanvullende leveringsvereisten in acht hoeven te worden. Nadeel van de afsplitsing is dat GAE nog wel in zekere mate aansprakelijk blijft voor verplichtingen die zijn overgegaan naar de LEM en NEDAB (zie artikel 2:334t BW). Zo blijft GAE kort gezegd aansprakelijk financiële verplichtingen tot de waarde van het vermogen dat GAE bij de afsplitsing heeft behouden. GAE is vanzelfsprekend niet aansprakelijk voor verplichtingen die door de LEM en NEDAB na de afsplitsing worden aangegaan.

(b) Inbreng op aandelen

3.5. Een andere mogelijkheid is het door GAE oprichten van de LEM en NEDAB en het bij oprichting inbrengen van activa en passiva behorende tot de verschillende activiteiten op de aandelen in de LEM en NEDAB. Hierbij dienen enkele wettelijke voorwaarden in acht te worden genomen, namelijk een beschrijving van hetgeen wordt ingebracht met vermelding van de daaraan toegekende waarde en van de toegepaste waarderingsmethoden (zie artikel 2:204a BW). Door de inbreng op aandelen ontstaan er geen schuldverhoudingen tussen enerzijds GAE en anderzijds de LEM en NEDAB.

3.6. In tegenstelling tot de afsplitsing is deze vorm van overdracht van activa en passiva een overdracht onder bijzondere titel. Voor elk vermogensbestanddeel dient het daarvoor geldende leveringsvereiste in acht te worden genomen. Zo worden roerende zaken geleverd door de verkrijger de feitelijke macht daarover te verschaffen, dienen onroerende zaken door middel van een notariële akte te worden geleverd, is voor contractsoverneming een onderhandse akte nodig en medewerking van de contractuele

wederpartij en is voor schuldoverneming een onderhandse akte nodig en toestemming van de schuldeiser. Indien een leveringsvereiste niet in acht wordt genomen, gaat het betreffende vermogensbestanddeel niet over.

3.7. Nadeel van een overdracht onder bijzondere titel is dat de uitvoering complexer is dan de overgang onder algemene titel aangezien voor alle afzonderlijke activa en passiva de daarvoor geldende leveringsvereisten in acht moeten worden genomen. Indien derde partijen geen medewerking of toestemming verlenen blijven de betreffende (contractuele) verplichtingen achter in de LOM. Ook kan het zijn dat de betreffende partijen aan de medewerking dan wel toestemming voorwaarden verbinden, zoals het mede-aansprakelijk blijven van GAE voor de betrokken verplichtingen. Voordeel van de overdracht onder bijzondere titel is wel dat indien de medewerking of toestemming wel onvoorwaardelijk wordt verleend de betrokken verplichtingen overgaan naar de LEM en NEDAB en de aansprakelijkheid van GAE daarvoor eindigt.

(c) Verkoop en levering

3.8. GAE zou er ook voor kunnen kiezen om activa en passiva te verkopen en te leveren aan de LEM en NEDAB. De LEM en NEDAB dienen de daarvoor verschuldigde koopprijzen aan GAE te voldoen. Indien zij daar niet toe in staat zijn, zullen de LEM en NEDAB de koopprijzen schuldig blijven. In tegenstelling tot de inbreng op aandelen als beschreven onder (b) kunnen hierdoor dus wel schuldverhoudingen ontstaan. Vraag is of dat wenselijk is.

3.9. De koop/verkoop is net als de inbreng op aandelen een overdracht onder bijzondere titel, zodat ook hiervoor de in alinea 3.7 genoemde voor- en nadelen gelden.

4. Werknemers

4.1. De werknemers vormen bij de overgang van de exploitatie- en NEDAB-activiteiten naar de LEM en NEDAB een afzonderlijk punt van aandacht. Ervan uitgaande dat het de bedoeling is om de werknemers die werkzaam zijn ten behoeve van respectievelijk de exploitatie- en NEDAB-activiteiten meer over dienen te gaan naar respectievelijk de LEM en NEDAB, dient beoordeeld te worden of de overdracht van ieder afzonderlijke activiteit kwalificeert als een “overgang van onderneming” in de zin van artikel 7:662 BW.

4.2. Wanneer sprake is van overgang van (een deel van de) onderneming, worden de in de over te dragen onderneming werkzame werknemers “beschermd”. Alleen deze werknemers gaan van rechtswege mee over op de verkrijger. Kort gezegd, betekent dit dat alle rechten en verplichtingen, die ten tijde van de overgang voor de werkgever voortvloeien uit een arbeidsovereenkomst met de in de onderneming werkzame werknemers, van rechtswege overgaan op de verkrijger.

4.3. Kort gezegd is sprake van overgang van onderneming indien een zelfstandige economische eenheid in het kader van contractuele betrekkingen met behoud van identiteit wordt overgedragen. Indien dit laatste het geval is, treden de voor deze onderneming werkzame werknemers van rechtswege (“automatisch”) en met gelijkblijvende arbeidsvoorwaarden in dienst van de verkrijger.

4.4. In verband met het voorgaande is het van belang om vast te stellen of de exploitatieactiviteiten en de NEDAB-activiteiten ieder afzonderlijk kwalificeert als een “economische eenheid”, die in het kader van contractuele betrekkingen met behoud van identiteit worden overgedragen. Voor het antwoord op die vraag zijn alle feiten en omstandigheden rondom de voorgenomen overdracht van essentieel belang.

4.5. Over het algemeen gaan slechts die werknemers mee over naar de verkrijger, die feitelijk uitsluitend of in hoofdzaak werkzaam zijn voor het gedeelte van de onderneming dat wordt overgedragen. Dit laatste is niet letterlijk in de wet of rechtspraak bepaald, maar zo wordt in de praktijk de rechtspraak op dit punt uitgelegd. Dit betekent dat werknemers, die niet uitsluitend of in hoofdzaak werkzaam zijn voor het over te dragen gedeelte van de onderneming, over het algemeen dus niet van rechtswege worden geacht over te gaan op de verkrijger en achterblijven bij de vervreemder.

4.6. De invulling van de term “uitsluitend” of “in hoofdzaak” is subjectief. Zo volgt uit de rechtspraak niet wanneer een werknemer uitsluitend of in hoofdzaak werkzaam is voor de over te dragen onderneming, wil deze bescherming kunnen ontlenen aan de regels van overgang van onderneming: is daarvoor voldoende dat een werknemer feitelijk voor de helft of meer van zijn activiteiten werkzaam is voor het over te dragen onderdeel of moet de werknemer (bijvoorbeeld) voor 75% of 100% van zijn “tijd” werkzaam zijn voor het over te dragen onderdeel?

4.7. Voor werknemers, die voor een deel van hun activiteiten werkzaam zijn bij een over te dragen onderdeel, moet zoals gezegd aan de hand van de feiten worden vastgesteld of zij door overgang van onderneming mee overgaan. Dit zal met name bij stafmedewerkers die werken ten behoeve van verschillende activiteiten niet altijd even makkelijk zijn vast te stellen.

4.8. Voor zover werknemers niet automatisch overgaan, kan er natuurlijk altijd voor gekozen worden om de verkrijger bestaande arbeidsovereenkomsten bij wijze van contractsoverneming over te laten nemen dan wel nieuwe arbeidsovereenkomsten te laten sluiten. Daarvoor is dan wel de medewerking van iedere afzonderlijke werknemer nodig.

Bijlage 3

TROOSTWIJK

Memo

Aan	Groningen Airport Eelde N.V.
T.a.v.	de heer J.M. van de Kreeke
Per e-mail	m.vdkreeke@gae.nl
Van	ing. S.J. Koning RT drs V.C.A.M. Schmutzer MBA ir. J. Kleemans MRE
Inzake	waarde-advies 'Going Concern' Groningen Airport Eelde
Datum	7 april 2017
Ref.	229618.001

Achtergrond

Als onderdeel van een strategische verkenning naar toekomstige (bedrijfseconomische) ontwikkelscenario's voor Groningen Airport Eelde, is er bij de aandeelhouders behoefte om inzicht te verkrijgen in de marktwaarde van de registergoederen gelegen op het terrein van de luchthaven. Dienovereenkomstig is Troostwijk gevraagd een waarde-advies hieromtrent uit te brengen. In dit memo wordt het waarde-advies nader uitgewerkt. Aangezien het waarderen van het onroerend goed op een luchthaven zeer specifiek te noemen is, wordt eerst aangegeven welke aanpak wij hiervoor gekozen hebben. Vervolgens wordt achtereenvolgens ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten, de marktsituatie en wordt aangegeven hoe we tot een marktconforme rendementseis (discontovoet) zijn gekomen. Het advies wordt afgesloten met een uiteenzetting over de waarde.

Aanpak en uitgangspunten

De marktwaarde van de afzonderlijke onroerende zaken op de luchthaven, die op dit moment economisch niet rendabel is, kan niet anders worden bezien dan vanuit hun functie voor de luchthaven als geheel. Om die reden is de marktwaarde van de registergoederen gewaardeerd als een samenstel van registergoederen die bedrijfsmatig worden geëxploiteerd als luchthaven. De individuele gebouwen zijn immers beperkt zelfstandig vruchtdragend.
Anders gezegd: Zonder het vliegveld is het bestaansrecht van ieder individueel gebouw op deze locatie zeer beperkt en daarmee het kasstroom genererende vermogen van de gebouwen ook. Ook de gebouwen en terreinen die nu verhuurd worden zijn in gebruik bij organisaties die zich aan de luchthaven hebben verbonden, waardoor hiervoor hetzelfde geldt.
Bijkomende redenen voor de geschetste aanpak, is dat de luchthaven als voorziening in bedrijf moet worden gehouden. Ten slotte is het bestemmingsplan dusdanig beperkend 'luchthaven gebonden', dat een andere aanwending ook niet als realistisch wordt geacht. Hierbij komt dat het object is gelegen nabij de dorpskern van Eelde en omgeven is door weilanden. De intrinsieke potentie is hierdoor beperkt te noemen. Een waardering van de gronden waarbij wordt uitgegaan van een andere bestemming is derhalve niet aan de orde.

Methodiek

Aangezien het meest waarschijnlijke scenario in de komende maanden door strategische keuzes aan verandering onderhevig kan zijn, is in overleg besloten om onze analyse niet uit te voeren in de vorm van een taxatie, maar in de vorm van een waarde-advies. Voordeel van een dergelijk advies is dat de implicaties op de waarde van het onroerend goed, bij wijzigende beleidsmatige keuzes, inzichtelijk zijn door een doorrekening van verschillende scenario`s. Indien noodzakelijk of wenselijk, kan er in een later stadium alsnog een taxatierapport worden opgesteld op basis van het alsdan meest waarschijnlijke scenario.

De bepaling van de marktwaarde is gebaseerd op verdiscontering van de vrije geldstromen die naar redelijke verwachting binnen de afzonderlijke scenario's door middel van de bedrijfsmatige exploitatie van de zaak kunnen worden

gerealiseerd. Op de contante waarde worden zowel eventuele initiële investeringen als de waarde van de voor de exploitatie van belang zijnde bestaande roerende activa in mindering gebracht. Zoals eerder aangegeven is een individuele waardering van gebouwen op dit moment niet mogelijk en moet worden gesproken van een zogenaamde 'complexwaarde' op basis van te verwachten kasstromen van het totale complex.

Uitgangspunten
Bij het opstellen van de prognoses van de vrije geldstromen zijn wij, mede op verzoek van opdrachtgever, uitgegaan van de data, de bevindingen en conclusies uit de reeds beschikbare onderzoeksrapporten. In een eerder stadium zijn voor genoemde verkenning diverse onderzoeksrapporten opgesteld door derden inzake de toekomstige marktpositie en exploitatiemogelijkheden. De rapporten zijn opgesteld door Lufthansa Consulting en Stratagem. Door Intervistas zijn beide onderzoeken samengevat, beoordeeld en binnen de actuele markt – en beleidscontext geplaatst.

Overige uitgangspunten voor de waardering:

1. Om een gelijk speelveld te creëren met andere regionale luchthavens zullen de kosten van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) worden gedragen door de overheid (marktconformiteit) en zijn deze derhalve niet meegenomen in de waardering. Tot deze diensten behoren onder meer de brandweer en veiligheidsdiensten.
2. De kosten voor de nieuwe brandweerkazerne ter hoogte van € 2.550.000,-, alsmede investeringen in brandweer- en veiligheidsmaterieel zullen geen onderdeel uitmaken van de lopende exploitatie. Het betreft vervangingsinvesteringen met een NEDAP-grondslag.
3. Voor een verdere groei van het aantal vluchten en passagiers is een ontwikkeling van nieuwe bestemmingen onontbeerlijk. Als middel om luchtvaartmaatschappijen deze verbindingen op te laten zetten, is het in de regel noodzakelijk om te participeren in vermarktingskosten en in de risico's van opstartverliezen. Er wordt bij de waardering van uit gegaan dat extern een fonds ter beschikking zal komen van € 10 miljoen voor het werven van nieuwe bestemmingen ('routenfonds'). Kosten voor dit routenfonds zijn buiten deze waardering gehouden.
4. Er zal € 3.450.000,- worden geïnvesteerd in een uitbreiding van de passagiershal met circa 900 m^2. Deze investering is inclusief de benodigde machines, installaties en inventaris.
5. Er wordt vanuit gegaan dat de landingsrechten en luchthavenbelastingen aanzienlijk zullen dalen conform gerefereerde rapporten.
6. Aangezien het een waardering van vaste activa betreft, is geabstraheerd van financiering met vreemd vermogen. Dit is gebruikelijk bij waarderingen van onroerend goed.
7. Ten aanzien van de herinvesteringen is uitgegaan van een gemiddeld investeringsbedrag over de beschouwde periode.

Alle voornoemde herinvesteringen zijn zoals aangegeven geschoond voor uitgaven aan NEDAB gerelateerde activa. Als bovengenoemde uitgangspunten wijzigen, heeft dit een impact op de afgegeven waardering.

Marktschets

Groningen Airport Eelde is volgens de Wet luchtvaart van nationale betekenis. De positie van luchthavens van nationale betekenis is volgens de Luchtvaartnota (2009) te relateren aan de faciliteiten om groot handelsverkeer te ontvangen. Deze luchthavens leveren verder een bijdrage aan de internationale bereikbaarheid van Nederland en van stedelijke netwerken. In de visie van het Rijk heeft de luchthaven de ruimte om zich verder te ontwikkelen als luchthaven die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van met name Noord-Nederland. De luchthaven draagt daarmee bij aan de regionale

gebiedsontwikkeling, het voorzien in de vraag naar vakantiebestemmingen vanaf Eelde en behoud van opleidingscentrum voor verkeersvliegers (o.a. door aanwezigheid van luchtverkeersleiding). De luchthaven speelt geen rol in het nationale capaciteitsvraagstuk in relatie tot de overloop van internationaal burgerluchtverkeer van Schiphol.

Scenario`s
De markt voor groot commercieel verkeer voor de luchthaven is door Lufthansa Consultancy onderzocht op basis van een analyse van de vraag binnen het marktgebied, de positie van bestaande en potentiele concurrenten en een detailanalyse van potentiele routes voor de luchthaven. In de routeanalyse zijn drie kansrijke marktsegmenten geanalyseerd: zomervakanties, City trips en 'hub feeder' verbindingen. Hierbij zijn vier toekomstige verkeersscenario's voor Groningen Airport Eelde ontwikkeld, waarbij voorspellingen worden gedaan over toekomstige aantallen te verwachten passagiers en vliegtuigbewegingen op Groningen Airport Eelde. De scenario's betreffen: negative growth, status quo, moderate – en substantial growth.
De scenario's zijn gebaseerd op verschillen in de ontwikkeling van het routenetwerk van Groningen Airport Eelde. Wat betreft lijndiensten gaat het om het ontwikkelen van verbindingen met een hub (Kopenhagen, München) en het aantrekken van low cost diensten. Het chartersegment is daarbij veelal de constante factor.

Door Stratagem zijn, naast andere aspecten, bovenstaande scenario's gebruikt bij hun prognoses en analyses van het businessmodel bij drie beleidsalternatieven. De drie beleidsalternatieven zijn: afbouwen, continueren en investeren.

In het kader van de opdracht aan Troostwijk zijn wij in onze berekeningen en analyses uitgegaan van het beleidsalternatief investeren. Vertaald naar de scenario's zoals beschreven door Lufthansa Consulting betekent dit dat wij de scenario's Moderate Growth en Substantial Growth hebben gewaardeerd. Hiernaast hebben wij ter vergelijking en benchmarking ook een beschouwing gemaakt van het scenario Status Quo with investment.

Korte omschrijving registergoederen

Het vliegveld behelst een grondpositie van in totaal 188 hectare 64 are en 90 centiare die, op een aantal percelen na, in volle eigendom zijn bij Groningen Airport Eelde N.V. Deze percelen maken onomstotelijk onderdeel uit van de luchthaven (het complex). Het complex wordt ook ingekaderd in de overeenkomst baanverlenging uit 2003 (zie bijlage 5 en 6 van het genoemde document).
Er zijn twaalf percelen in eigendom belast met erfpacht o.a. ten behoeve van de Regionale Ambulance Voorziening UMCG, KLM Luchtvaartschool, Noord Nederlandse Aero Club Eelde, etc. Eén perceel is in eigendom belast met opstal (Eelde D 5082) ten behoeve van zendmasten. De totale omvang van de percelen in erfpacht en met een recht van opstal bedraagt 110.273 m².
Een deel van de gebouwen wordt veelal verhuurd aan partijen die services verlenen voor de luchthaven en voor de gebouwen die zijn gebouwd op de gronden die zijn uitgegeven in erfpacht wordt een canon ontvangen. Het totaal van de opbrengsten die met de gebouwen, gronden en zendmasten wordt gerealiseerd bedroeg in 2016 € 559.869,- per jaar. Deze kasstromen zijn meegenomen in de waardering.

De in eigendom zijnde gebouwen, met een totaal metrage van ca. 11.400 m², op het complex betreffen onder andere een kantoorgebouw met verkeerstoren, het stationsgebouw met kantoren, het passage gebouw, een hotel met bar-restaurant, parkeerterreinen en een aantal kleinere gebouwen voor de technische voorzieningen en materieel.

Bij voortzetting van de exploitatie zal er op korte termijn dienen te worden geïnvesteerd in met name de terminal en het gebouw voor de brandweer. De

kosten voor het gebouw van de brandweer zullen worden gedragen door derden (overheid) en zijn niet in de waardering begrepen. Kosten voor veiligheid en beveiliging worden immers gezien als overheidsdiensten en maken derhalve geen onderdeel uit van de lopende exploitatie.
Voor de uitbreiding van de terminal met 900 m² wordt een investering voorzien van € 3.450.000,- (inclusief machines en installaties).

Naast genoemde percelen zijn er in de loop der tijd een aantal percelen agrarische grond aangekocht (ten behoeve van strategische en uitbreidingsdoeleinden). Dit behelst een totaaloppervlak van 30 hectare 24 are en 50 centiare. Voor een overzicht van alle percelen wordt verwezen naar bijlage 4.
In onze opinie behoren laatst genoemde agrarische percelen niet per definitie tot het complex. Deze gronden kunnen zelfstandig worden gezien als vruchtdragend en dienen derhalve separaat te worden gewaardeerd. Wel kunnen deze gronden van grote strategische waarde zijn bij een mogelijke verkoop aan een investeerder (strategische overwegingen).

Gehanteerde disconteringsvoet

Het rendement dat verschaffers van eigen vermogen vereisen, is een functie van het rendement dat behaald kan worden op risicovrije investeringen en het risico dat aan de onderneming kan worden toegekend. Als risicovrije investering wordt doorgaans gerefereerd aan langjarige staatsobligaties. 10-jarige staatsobligaties bewegen thans rond de 0,9%. Vanwege de kredietcrisis en het daaropvolgende monetaire beleid doet zich de situatie voor van een combinatie van lage rentes en een terughoudend geldverschaffingsbeleid van banken. Vanwege de overeenkomende anomalieën op de kapitaalmarkt hanteren wij een corporate risico opslag van 2%. Een premie voor het ondernemersrisico wordt hier aan toegevoegd.

Opbouw corporate risico opslag:

Obligaties corporates	
investment grade	3,37%
high yield	7,67%
US treasury 10 y	1,77%
Opslag corporates	2,03%

Voor de gemiddelde marktpremie voor Nederland is uitgegaan van 6,5%. Conform het Capital Asset Pricing Model wordt een opslag voor marktrisico verkregen door voornoemde gemiddelde marktpremie te vermenigvuldigen voor de activa-Bèta van de branche. Deze laatste is bepaald met referentie aan luchthaven exploitatie ondernemingen. Op grond van een vergelijking van bèta's van beursgenoteerde bedrijven zoals hieronder genoemd, concluderen wij tot een bèta van 0,54 en overeenkomstig een premie voor het marktrisico van 3,5%.

Berekening gemiddelde bèta voor luchthavens:

Berekening Bèta	beta equity	VV/EV	beta asset
Japan Airlport Terminal	1,40	49%	0,94
AENA	0,42	30%	0,32
Flughafen Zurich	0,82	46%	0,56
Wien	0,43	16%	0,37
Fraport	1,04	101%	0,52
Average			0,54

Wij verwachten dat kopers en aandeelhouders van een onderneming als het onderhavige typisch zal bestaan uit hogere of lagere overheden, dan wel veelal beursgenoteerde ondernemingen die meerdere luchthavens exploiteren. Daarmee zijn de uiteindelijke houders van de stukken meer dan voldoende in staat tot het 'hedgen' van specifieke risico's door middel van het spreiden van

de portefeuille. Overeenkomstig is geen rekening gehouden met de specifieke risico's en is er geen sprake van een opslag voor deze.

In onderstaand overzicht wordt de uiteindelijke opbouw van de disconteringsvoet weergegeven:

Disconteringsvoet		
NL, lange rente	0,91%	
opslag corporates	2,03%	
marktopslag		6,50%
beta		0,54
opslag voor marktrisico	3,52%	
opslag kleinschaligheid		
discountrate (assets)	6,46%	

Wij concluderen tot een disconteringsvoet van 6,5% (afgerond).

Waardeberekening

Aan de hand van de drie scenario's is voor ieder van deze een contante waarde van de activiteit berekend. De contante waarde is verminderd met de aanvangsinvestering en met de waarde van de roerende zaken. Als waarde van de roerende zaken is aangesloten bij de boekwaarde per 31 december 2015.
De uitgebreide berekeningen per scenario zijn als bijlage toegevoegd.

Onderstaand overzicht geeft de marktwaarde weer van de registergoederen voor elk der scenario's:

Scenario	Marktwaarde k.k. (afgerond)
Status Quo	-3.350.000
Moderate Growth	2.550.000
Substantial Growth	9.675.000

Welk scenario uiteindelijk werkelijkheid zal worden is naast marktontwikkelingen ook afhankelijk van strategische keuzes die in de komende maanden worden gemaakt door opdrachtgever. Daarnaast is rekening gehouden met de vlieggeneigdheid in het kernverzorgingsgebied zoals tot uiting komt onder meer in de studie van Lufthansa Consulting[1].

In het zicht van het bovenstaande schatten wij de kansen op het zich realiseren van de verschillende scenario's theoretisch als volgt in:

Scenario	Marktwaarde k.k. (afgerond)	Weging	
Status Quo	-3.350.000	0%	20%
Moderate Growth	2.550.000	45%	45%
Substantial Growth	9.675.000	55%	35%
Marktwaarde gewogen k.k. (afgerond)		6.470.000	3.860.000

Overeenkomstig komen wij tot een indicatie van de marktwaarde van de registergoederen van het complex binnen een bandbreedte van € 3.860.000,- en € 6.470.000,- kosten koper.

[1] Zie bij voorbeeld figuur "top 10 destinations" in het rapport van Lufthansa Consulting op. Cit.blz. 44

Gronden niet behorende tot het 'complex'
De mogelijke en los van de luchthaven te realiseren opbrengst van de percelen agrarische grond worden geraamd binnen een bandbreedte van € 3,50 tot € 3,80 per m². Derhalve komen wij op basis van de eerder genoemde 302.450 m² tot een geraamde marktwaarde voor deze additionele gronden binnen een bandbreedte van € 1.060.000,- en € 1.150.000,- (afgerond).

Bijlage I: Status Quo Scenario

Status quo	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Omzet uit exploitatie	4.016.981	3.609.187	3.561.288	3.591.431	3.603.686	3.615.677	3.627.722	3.638.809	3.647.991
NEDAB	2.843.945	2.829.044	2.788.097	2.767.104	2.745.444	2.723.481	2.701.401	2.678.631	2.654.658
Subsidie marktinvesteringen									
Totaal omzet	6.860.927	6.438.231	6.349.385	6.358.536	6.349.130	6.339.158	6.329.123	6.317.439	6.302.649
exploitatielasten	5.680.189	5.687.983	5.681.103	5.685.564	5.689.730	5.693.807	5.697.902	5.701.672	5.704.794
Kosten garanties, promotiekoste, sitekosten									
EBITDA	1.180.738	750.248	668.282	672.972	659.400	645.351	631.221	615.768	597.855
afschrijving	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814
Resultaat voor belasting	377.924	52.566-	134.532-	129.842-	143.414-	157.463-	171.593-	187.046-	204.959-
vpb	94.481	13.142-	33.633-	32.461-	35.854-	39.366-	42.898-	46.762-	51.240-
netto resultaat	283.443	39.425-	100.899-	97.382-	107.561-	118.097-	128.695-	140.285-	153.719-
cash-flow	1.086.257	763.389	701.915	705.432	695.253	684.717	674.119	662.529	649.095
herinvestering	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000
Free cash-flow	**526.257**	**203.389**	**141.915**	**145.432**	**135.253**	**124.717**	**114.119**	**102.529**	**89.095**

Herinvesteringen (gemiddeld prognose Stratagem)	560.000
periode	30
k:	6,5%
Waarde FCF	1.314.224
restwaarde	441.908
Waarde cash-flows	1.756.132
investering	3.450.000
Roerende zaken (op basis balans 2015)	1.861.776
Waarde OG kk	**3.344.914-**

Bijlage II: Moderate Growth scenario

Moderate growth	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Omzet uit exploitatie	4.508.548	4.245.583	4.341.910	4.452.413	4.549.898	4.584.716	4.683.807	4.712.186	4.756.117	4.782.627
NEDAB	2.938.976	3.007.076	3.033.891	3.041.495	3.045.241	3.033.326	3.041.935	3.025.293	3.006.683	2.983.217
Subsidie marktinvesteringen										
Totaal omzet	7.447.524	7.252.659	7.375.801	7.493.908	7.595.139	7.618.042	7.725.743	7.737.479	7.762.800	7.765.844
exploitatielasten	5.887.424	6.019.653	6.052.404	6.228.981	6.249.585	6.261.423	6.362.809	6.372.457	6.458.223	6.464.101
Kosten garanties, promotiekoste, sitekosten										
EBITDA	1.560.100	1.233.006	1.323.397	1.264.927	1.345.554	1.356.618	1.362.934	1.365.022	1.304.576	1.301.742
afschrijving	717.814	717.814	717.814	717.814	717.814	717.814	717.814	717.814	717.814	717.814
Resultaat voor belasting	842.286	515.192	605.583	547.113	627.740	638.804	645.120	647.208	586.762	583.928
vpb	210.572	128.798	151.396	136.778	156.935	159.701	161.280	161.802	146.691	145.982
netto resultaat	631.715	386.394	454.187	410.335	470.805	479.103	483.840	485.406	440.072	437.946
cash-flow	1.349.529	1.104.208	1.172.001	1.128.149	1.188.619	1.196.917	1.201.654	1.203.220	1.157.886	1.155.760
herinvestering	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000
Free cash-flow	**789.529**	**544.208**	**612.001**	**568.149**	**628.619**	**636.917**	**641.654**	**643.220**	**597.886**	**595.760**

Herinvesteringen (gemiddeld prognose Stratagem)	560.000	
periode	30	
k:	6,5%	
Waarde FCF	4.522.896	
restwaarde	3.497.021	
Waarde cash-flows	8.019.917	
investering	3.450.000	
Roerende zaken (op basis balans 2015)	1.861.776	
Waarde OG	2.708.141	
transactiekosten	160.501	6,30%
Waarde OG kk	**2.547.640**	

Bijlage III: Substantial Growth scenario

Substantial growth	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Omzet uit exploitatie	5.273.855	5.028.363	5.225.087	5.377.521	5.519.257	5.567.088	5.711.311	5.749.816	5.812.346	5.848.862
NEDAB	3.066.906	3.192.751	3.269.345	3.291.122	3.307.355	3.300.209	3.323.892	3.309.951	3.293.498	3.269.869
Subsidie marktinvesteringen										
Totaal omzet	8.340.760	8.221.114	8.494.432	8.668.642	8.826.612	8.867.297	9.035.203	9.059.766	9.105.845	9.118.732
exploitatielasten	6.113.019	6.355.633	6.572.016	6.681.047	6.787.526	6.803.788	6.915.815	6.928.907	6.940.761	7.025.574
Kosten garanties, promotiekoste, sitekosten										
EBITDA	2.227.742	1.865.481	1.922.416	1.987.596	2.039.087	2.063.509	2.119.388	2.130.859	2.165.083	2.093.158
afschrijving	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814	802.814
Resultaat voor belasting	1.424.928	1.062.667	1.119.602	1.184.782	1.236.273	1.260.695	1.316.574	1.328.045	1.362.269	1.290.344
vpb	356.232	265.667	279.900	296.195	309.068	315.174	329.143	332.011	340.567	322.586
netto resultaat	1.068.696	797.001	839.701	888.586	927.205	945.522	987.430	996.034	1.021.702	967.758
cash-flow	1.871.510	1.599.815	1.642.515	1.691.400	1.730.019	1.748.336	1.790.244	1.798.848	1.824.516	1.770.572
herinvestering	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000	560.000
Free cash-flow	**1.311.510**	**1.039.815**	**1.082.515**	**1.131.400**	**1.170.019**	**1.188.336**	**1.230.244**	**1.238.848**	**1.264.516**	**1.210.572**

Herinvesteringen (gemiddeld prognose Strataş	560.000	
periode	30	
k:	6,5%	
Waarde FCF	8.494.781	
restwaarde	7.105.869	
Waarde cash-flows	15.600.651	
investering	3.450.000	
Roerende zaken (op basis balans 2015)	1.861.776	
Waarde OG	10.288.875	
transactiekosten	609.783	6,30%
Waarde OG kk	**9.679.092**	

Bijlage IV: kadastraal overzicht

Kadastrale Gemeente	sectie	nummer	eigendom	erfpacht/ opstal	opmerkingen
Eelde	D	4232	345		
Eelde	D	4245	194		
Eelde	D	5499	1.421		
Eelde	D	5502	36		
Eelde	D	5500	114		
Eelde	D	5082		93	opstal
Eelde	D	5083	564		
Eelde	D	5501	1.307.277		
Eelde	D	4822	2.485		
Eelde	D	4594	122		
Eelde	D	4981	4.717		
Eelde	D	4777	6.325		
Eelde	D	2902	1.027		
Eelde	D	4246	63		
Eelde	D	5468		15.404	erfpacht
Eelde	D	4601		186	erfpacht
Eelde	D	4595		1545	erfpacht
Eelde	D	4593		2.225	erfpacht
Eelde	D	4971		1.932	erfpacht
Eelde	D	4901		9.945	erfpacht
Eelde	D	4997		488	erfpacht
Eelde	D	4998		2.685	erfpacht
Eelde	D	5470		5.769	erfpacht
Eelde	D	5471		67.233	erfpacht
Eelde	D	5380		2.280	erfpacht
Eelde	C	1846	1.000		
Eelde	C	1850	7.320		

Eelde	C	2299	33.345		
Eelde	D	2890	25.710		
Eelde	D	2905	24.030		
Eelde	D	3864	290		
Eelde	D	3926	45		
Eelde	D	3935	4.853		
Eelde	D	4997		488	erfpacht
Eelde	D	5472	620		
Eelde	D	5467	3.596		
Eelde	G	250	3.023		
Eelde	G	252	1.300		
Vries	E	2618	317.935		
Vries	T	19	7.920		
Vries	T	26	540		
Vries	T	29	4.110		
Vries	T	30	16.390		
Vries	T	35	2.280		
Vries	T	1209	65.780		
Vries	T	1278	36.560		
Vries	T	1279	27.190		
Vries	T	1280	2.360		
Vries	T	1387	10.370		
Vries	T	1388	2.430		
Vries	T	1389	44.090		
Vries	T	1390	4.730		
Vries	T	3162	28.800		
Vries	T	3165	7.500		
Vries	T	3166	23.440		
Vries	T	3294	1.250		
Vries	T	3328	31.000		

Vries	T	3358	2.860		
Vries	Y	312	350		
Vries	Y	319	730		
Vries	Y	321	145		
Vries	Y	378	7.730		
Vries	Y	382	2.355		
Totalen			2.078.667	110.273	2.188.940

Bijlage 4

Deloitte Belastingadviseurs B.V.
Eemsgolaan 15
9727 DW Groningen
Postbus 980
9700 AZ Groningen
Nederland

Tel: 088 288 2888
Fax: 088 288 9868
www.deloitte.nl
Beconnummer 308857

Memo

Behandeld door:
mr. O.H.F.M. Schrijver

Datum:
21 april 2017

Aan:
De heer J.M. van de Kreeke

Ons kenmerk:
3114512480/2017.04.21

Onderwerp:
Fiscale aandachtspunten herstructurering Groningen Airport Eelde

Geachte heer Van de Kreeke,

In dit memo vragen wij uw aandacht voor de fiscale aandachtspunten ten aanzien van de voorgenomen herstructurering van Groningen Airport Eelde N.V. (hierna te noemen: GAE). Hierbij richten wij ons op de belangrijkste aandachtspunten met betrekking tot de vennootschapsbelasting, de omzetbelasting en de overdrachtsbelasting.

De hoofdlijnen van onze bevindingen zijn reeds opgenomen in de rapportage “Strategische verkenning – Structuur en financiering, 2018 – 2027”, zoals opgesteld door UNO Bedrijfsadviseurs. Deze hoofdlijnen herhalen wij hieronder in hoofdstuk 2, in de zogenaamde ‘managementsamenvatting’. Zoals ook aangegeven in de hiervoor bedoelde rapportage, treft u in dit memorandum de nadere onderbouwing van deze managementsamenvatting aan.

Dit memo is als volgt ingedeeld:
1. Inleiding en uitgangspunten
2. Managementsamenvatting
3. Fiscale openingsbalans
4. Aspecten met betrekking tot eventuele overdracht van het vastgoed
5. Bereiken van de beoogde structuur (mogelijke fiscaal-juridische vormgeving, inclusief eventuele latere participatie door derden)
6. Overige fiscale aandachtspunten (o.a. subsidies en routestimuleringsfonds)
7. Tot slot

Deloitte Belastingadviseurs B.V. is ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel te Rotterdam onder nummer 24362840.

Member of
Deloitte Touche Tohmatsu Limited

1. Inleiding en uitgangspunten

Wij zijn benaderd door de heer Haverkort en mevrouw Van der Werf van UNO Bedrijfsadviseurs, in het kader van de strategische verkenning rond het business model en de structuur van GAE. Deze verkenning richt zich met name op het scenario waarin de luchthavenexploitatie gescheiden wordt van het beheer en de ontwikkeling van de infrastructuur. Op vrijdag 3 februari jongstleden heeft er een 'brainstormsessie' plaatsgevonden, waarbij Deloitte aanwezig was. Vervolgens is gevolg gegeven aan deze sessie, en hebben wij een notitie ontvangen waarin een voorstel werd gedaan voor de nieuwe structuur. In deze notitie zijn tevens diverse openstaande vragen voor de verscheidene ingeschakelde adviseurs opgenomen. Met betrekking tot de fiscaliteit zijn daarbij de volgende vragen gesteld:

- Kan er in de LOM fiscaal tot 50% van de WOZ-waarde worden afgeschreven, of slechts tot 100% van de WOZ-waarde?

- Is het mogelijk om de overige activa tegen boekwaarden over te dragen?

- Wat zijn de consequenties als er een andere aandeelhouder in de LEM komt?

In dit memo gaan wij nader op bovenstaande vragen in, en behandelen wij tevens enkele overige (fiscale) aandachtspunten bij de voorgenomen herstructurering. Daartoe hebben wij ons gebaseerd op de volgende informatie:

- Notitie met betrekking tot de structuur, d.d. 6 februari 2017
- Financiële analyse GAE - diverse scenario's (pre-conceptcijfers, opgesteld door UNO Bedrijfsadviseurs)
- Diverse stukken met betrekking tot GAE, zoals verstuurd door mevrouw Van der Werf van UNO Bedrijfsadviseurs op 9 februari 2017
- Memo van Nysingh advocaten-notarissen inzake de realisatie van de LEM/LOM-structuur, d.d. 16 februari 2017
- Documenten in de Dropbox
- Rapportage Strategische verkenning – Structuur en financiering, 2018 – 2027 (in concept), zoals opgesteld door UNO Bedrijfsadviseurs

Op basis van deze informatie zijn we uitgegaan van de volgende feiten en omstandigheden:

<u>Uitgangspunten structuur</u>

- GAE is momenteel een naamloze vennootschap, waarvan de aandelen in bezit zijn van de provincies Groningen en Drenthe (beide 30%) en de gemeenten Groningen (26%), Assen (10%) en Tynaarlo (4%). Over het jaar 2016 is nog geen fiscaal resultaat berekend, maar afgaande op het commerciële verlies dat in 2016 is geleden, gaan wij ervan uit dat ook het fiscale resultaat in 2016 negatief is.

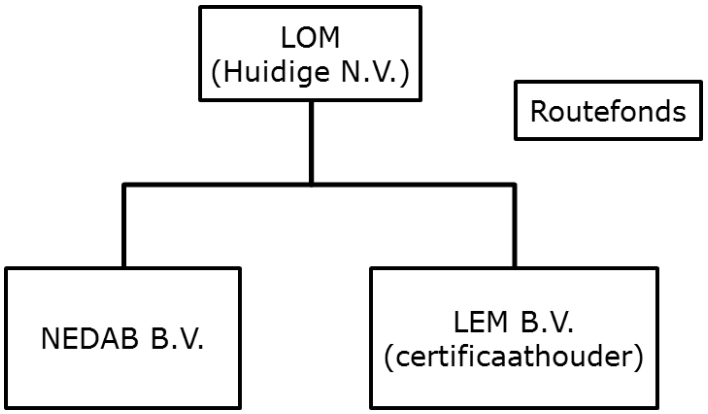
- Volgens de notitie met betrekking tot de structuur is GAE van plan om de huidige NV op te splitsen naar diverse entiteiten. Wij hebben naar aanleiding van telefonisch overleg met mevrouw Van der Werf begrepen dat het daarbij de bedoeling is om te werken met twee deelnemingen in de vorm van een besloten vennootschap, die gehouden worden door de huidige NV. Ook het memo van Nysingh advocaten-notarissen van 16 februari 2017 gaat uit van twee deelnemingen, die in de vorm van een besloten vennootschap worden gedreven. In het vervolg van dit memo gaan wij er derhalve van uit, dat de huidige entiteit de rechtsvorm van naamloze vennootschap blijft behouden, en dat nieuwe op te richten entiteiten de rechtsvorm van een besloten vennootschap krijgen.

- Na de herstructurering zal GAE dan waarschijnlijk komen te bestaan uit de volgende entiteiten:
  - een Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij (LOM) in de vorm van een naamloze vennootschap (de huidige Groningen Airport Eelde N.V.). In de LOM worden grond en opstallen ondergebracht. De CEO is vanuit de LOM verantwoordelijk voor het bestuur van GAE. Vanuit de LOM worden huur- en managementkosten op grond van marktconforme afspraken doorbelast aan de andere onderdelen van GAE. Het zou een optie kunnen zijn dat de LOM uit financieringsoverwegingen onroerende zaken verkoopt aan de deelnemende gemeenten of provincies, en aansluitend deze onroerende zaken pacht. Indien dit het geval is, kunnen we dit nader uitwerken.
  - een Luchthaven Exploitatiemaatschappij (LEM) in de vorm van een besloten vennootschap. In de LEM worden diverse diensten ondergebracht, zoals Marketing & Sales, Business development, Finance, Handling, Havendienst, Facility, en de Tankdienst. Mogelijk zal de LEM beschikken over het bijbehorende equipment, waarbij valt te denken aan: onroerend goed, voertuigen, en andere materiële vast activa. Vanuit de LEM worden kosten doorbelast aan de andere onderdelen van GAE, voor zover deze kosten ten behoeve van dat andere onderdeel gemaakt worden; en
  - een besloten vennootschap, waarin de niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB-activiteiten) worden ondergebracht, zoals de brandweer, beveiliging (security), en HRM/ administratie. Vanuit de NEDAB-entiteit vindt een doorbelasting van kosten plaats aan de andere onderdelen van GAE, voor zover deze kosten door die andere onderdelen worden gemaakt, op basis van de bestede uren. Daarnaast wordt een prestatiecontract gesloten tussen de LEM en de NEDAB-entiteit.

- De intentie bestaat dat een marktpartij zal participeren in de LEM. Op dit moment is niet bekend op welke termijn deze marktpartij zal participeren en wat het belang zal worden.

- In de structuur wordt een Routestimuleringsfonds opgericht. Vanuit dit fonds worden bijdragen betaald om vliegroutes rendabel te kunnen maken. Het Routestimuleringsfonds wordt daarbij gefinancierd door een deel van de overschotten die met de luchtvaartexploitatie worden behaald te reserveren. Wij begrijpen dat er nog geen besluit is genomen over de rechtsvorm van het Routestimuleringsfonds. De samenhang tussen het Routestimuleringsfonds en de overige entiteiten in de structuur dient nog nader bepaald te worden.

Schematisch is de voorlopig voorgenomen structuur als volgt weer te geven:



Uitgangspunten vastgoed

- Uit de voorlopige indeling van activiteiten in de diverse entiteiten maken wij op dat alle vastgoed bij de LOM wordt ondergebracht, en daarmee achterblijft in de bestaande NV. Het vastgoed wordt verder door middel van verhuur aan de overige onderdelen van GAE beschikbaar gesteld. Hiervoor zal een zakelijke huurprijs berekend worden.

- Tevens wordt een alternatief overwogen waarbij het vastgoed niet volledig in LOM N.V. wordt ondergebracht, maar waarbij functionele gebouwen ten dele worden overgedragen naar de entiteit waar de desbetreffende functies worden uitgevoerd. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan de volgende verdeling van het vastgoed over de entiteiten:
  - **LOM N.V.**: het management wordt in de LOM ondergebracht, en vanuit de LOM wordt tevens de ontwikkeling van de luchthaven uitgevoerd. De activa die bij deze werkzaamheden horen, zijn bijvoorbeeld: kantoorruimte, (onbebouwde) terreinen, toegangswegen, het waterleidingnet/de riolering, de start- en landingsbanen en de verkeerstoren;
  - **LEM B.V.**: de exploitatie van de luchthaven wordt in de LEM ondergebracht. De activa die bij deze werkzaamheden horen, zijn bijvoorbeeld: de passagehal, het restaurant, en het stationsgebouw;
  - **NEDAB B.V.**: hierin worden de diensten van niet-algemeen economisch belang ondergebracht. De activa die hierbij horen, zijn: het brandweergebouw, en bijvoorbeeld (een gedeelte van) de kantoorruimte.

- Voor GAE is momenteel nog geen fiscale openingsbalans opgesteld. Op de fiscale openingsbalans per 1 januari 2016 dienen de activa, waaronder het vastgoed, in de regel tegen de waarde in het economische verkeer te worden opgenomen. Wij gaan ervan uit dat de bovengenoemde transacties, waaronder de mogelijke overdracht van het vastgoed, in 2017 zullen plaatsvinden. Omdat de fiscale boekwaarden ten tijde van de transactie(s) daardoor nagenoeg gelijk zullen zijn aan de waarden in het economische verkeer (afgezien van de afschrijvingen en waardeveranderingen, die naar verwachting van relatief geringe omvang zullen zijn), gaan wij ervan uit dat aangesloten kan worden bij de fiscale boekwaarden. Het gevolg hiervan is dat ten tijde van de transacties in 2017 geen stille reserves worden gerealiseerd.

In het vervolg van dit memo hanteren wij het uitgangspunt dat het vastgoed in de LOM wordt ondergebracht. Daar waar dit relevant is voor de fiscale gevolgen, behandelen wij kort de aandachtspunten bij de variant waarin het vastgoed over de verschillende entiteiten wordt verdeeld, waarbij wij de bovenstaande verdeling als uitgangspunt hanteren.

2. Managementsamenvatting

Openingsbalans

Voor GAE wordt momenteel de fiscale openingsbalans opgesteld. Op de fiscale openingsbalans per 1 januari 2016 dienen de activa, waaronder het vastgoed, in de regel tegen de waarde in het economische verkeer te worden opgenomen. Voor de fiscale openingsbalans is het van belang om een zo hoog mogelijke waarde te kunnen krijgen. Dit levert, indien wordt voldaan aan de fiscale voorwaarden, afschrijvingspotentieel op bij materiële vast activa.

De transacties, waaronder de feitelijke herstructurering en de mogelijke overdracht van het vastgoed, zullen in 2017 plaatsvinden. Wij achten het verdedigbaar dat in de periode tussen 1 januari 2016 en het moment van de transacties in 2017 geen stille reserves worden gerealiseerd. Daarbij gaan wij ervan uit dat de waarde bij de transacties gelijk is aan de fiscale boekwaarde.

Onafhankelijk van de vraag waar de materiële vaste activa daadwerkelijk worden ondergebracht, wordt aangenomen dat de materiële vaste activa kunnen worden gecategoriseerd in luchtzijdige activa enerzijds en niet-luchtzijdige activa anderzijds. Voorts wordt aangenomen dat deze categorisering mede bepalend zal zijn voor de waardering op de fiscale openingsbalans, conform de lijn die de Belastingdienst in het verleden in vergelijkbare trajecten bij luchthavens heeft getoond. In die situaties is voor de luchtzijdige activa aangesloten bij de bedrijfseconomische boekwaarde, en bestond de mogelijkheid om de niet-luchtzijdige activa te taxeren, wat mogelijk tot een hogere waarde kan leiden. Dit zal verder in overleg met de taxateur moeten worden bepaald.

Afschrijvingen

Voor gebouwen kent de fiscale wetgeving een afschrijvingsbeperking. Bij gebouwen voor eigen gebruik kan afschrijving plaatsvinden tot 50% van de WOZ-waarde van het gebouw. Hierbij wordt opgemerkt dat indien een deel van het pand wordt verhuurd aan een derde, de afschrijvingsbeperking tot op 100% van de WOZ-waarde geldt.

Op gebouwen die bij de LOM in bezit zijn en door de LOM zelf worden gebruikt, kan op de gebruikelijke wijze tot 50% van de WOZ-waarde worden afgeschreven. Gebouwen die door LEM in gebruik worden genomen, kunnen door LOM ter beschikking worden gesteld, zonder dat dit direct gevolgen heeft voor de afschrijvings-mogelijkheden, zolang er sprake is van verbondenheid tussen LOM en LEM. Van verbondenheid is sprake bij een aandelenbelang van ten minste een derde in het andere lichaam.

In het kader van de afschrijvingsmogelijkheden verdient het aanbeveling om de WOZ-waarden van de gebouwen aan een kritische blik te onderwerpen.

Bereiken beoogde structuur

De beoogde structuur kan bereikt worden door een gedeelte van het vermogen van de huidige NV af te splitsen. Deze afsplitsing kan plaatsvinden zonder dat direct vennootschapsbelasting verschuldigd is over de afgesplitste/vervreemde vermogensbestanddelen, door toepassing van fiscale faciliteiten.

Door de afsplitsing gaan er diverse activa/passiva over naar de nieuwe entiteiten. In bepaalde gevallen kan deze overgang plaatsvinden zonder dat hiervoor btw berekend hoeft te worden over de ontvangen vergoeding, bijvoorbeeld wanneer sprake is van een zogeheten ‘activa/passiva’ transactie, of wanneer de levering plaatsvindt binnen een fiscale eenheid btw.

In de situatie dat (de eigendom van) het vastgoed na de ontwikkeling ervan toch deels overgaat naar de LEM en/of NEDAB, zal nader moeten worden vastgesteld of de verbouwwerkzaamheden zo ingrijpend zijn dat voor de btw sprake is van de ‘vervaardiging van een nieuwe onroerende zaak’. Indien dat het geval is, dan is terzake van de levering ervan btw verschuldigd, en is een vrijstelling overdrachtsbelasting van toepassing (mits de vergoeding ten minste gelijk is aan de kostprijs van de onroerende zaak). Ingeval er geen sprake is van een nieuwe onroerende zaak, is in beginsel overdrachtsbelasting verschuldigd.

Het vormen van een fiscale eenheid vpb tussen twee of meerdere entiteiten is in bepaalde omstandigheden aan te bevelen. Dit hangt onder andere af van de eventuele latere participatie door derden. Door een fiscale eenheid vpb te vormen, kunnen vermogensbestanddelen geruisloos worden overgedragen, en kunnen verliezen onderling worden verrekend. Een eventuele latere verbreking van de fiscale eenheid kan nog wel gevolgen hebben voor de verliesverrekeningsmogelijkheden en/of de fiscale winst, in het geval dat er vermogensbestanddelen zijn overgedragen.

In de beoogde situatie zal de LOM het vastgoed ontwikkelen en beheren. De LOM krijgt dan btw op de ontwikkelings- en onderhoudskosten in rekening gebracht van de aannemer. Deze btw kan uitsluitend in aftrek gebracht worden indien en voor zover de LOM (dan wel de fiscale eenheid btw) het vastgoed gebruikt voor btw-belaste prestaties. Als er geen fiscale eenheid btw is, dan is het essentieel dat de LOM het vastgoed met btw ter beschikking stelt aan de LEM. In de op te stellen overeenkomsten tussen de entiteiten dient hiermee rekening te worden gehouden.

In de situatie dat (de eigendom van) het vastgoed volledig achterblijft bij de LOM, is de ‘optie btw-belaste verhuur’ hiervoor de meest voor de hand liggende mogelijkheid. Voorwaarde voor deze optie is dat de LEM het vastgoed voor ten minste 90% gebruikt voor btw-belaste prestaties. Opteren voor btw-belaste verhuur is niet noodzakelijk in geval van een fiscale eenheid btw tussen LOM, LEM en NEDAB.

Het uitgangspunt is dat bij de herstructurering de btw aftrekbaar zal zijn en niet kostenverhogend hoeft te werken. Indien en voor zover de verkrijgende entiteiten toch beperkt worden in de btw-aftrek, bieden de ‘overgang algemeenheid van goederen’ en/of een fiscale eenheid btw hiervoor wellicht goede alternatieven. Vooral de onderling op te stellen contracten en de subsidies vanuit de deelnemende provincies/gemeenten en eventuele onbelaste bijdragen vanuit het Routestimuleringsfonds zijn hierbij een aandachtspunt.

Participatie in de LEM door derden

De latere participatie door derden kan onder meer tot gevolg hebben dat gevormde fiscale eenheden vpb en/of btw worden verbroken.

Dit kan tot gevolg hebben dat bepaalde sanctiebepalingen in werking treden, indien bijvoorbeeld gebruik is gemaakt van de fiscale splitsingsfaciliteit. Deze sancties treden in werking omdat de vervreemding van aandelen, die kort volgt op het verlenen van de fiscale faciliteit, het vermoeden opwekt dat zakelijke overwegingen ontbreken. Het is wel mogelijk om tegenbewijs te leveren.

Indien er vermogensbestanddelen binnen de fiscale eenheid vpb zijn overgedragen, kan dit tevens tot een sanctie leiden, die de fiscale winst verhoogt. Indien bij de herstructurering vastgoed is overgedragen waarbij een vrijstelling is geclaimd voor de overdrachtsbelasting, dan kan alsnog overdrachtsbelasting verschuldigd zijn als de situatie binnen drie jaar na overdracht wijzigt.

Indien er op het moment van de herstructurering van kan worden uitgegaan dat de waarde in het economische verkeer gelijk is aan de fiscale boekwaarden van de activa en passiva die zijn betrokken, dan leidt dit voor de vennootschapsbelasting hoogstwaarschijnlijk niet tot een heffing.

Subsidies/vergoedingen

Binnen de structuur worden in de toekomst bijdragen ontvangen voor NEDAB-kosten, en mogelijk ook voor de bouw van de nieuwe brandweerkazerne en de vernieuwde passagiersterminal.

Subsidies dienen voor de vennootschapsbelasting over het algemeen als opbrengst te worden verantwoord. Fiscaal moeten investeringssubsidies, net als de commerciële verwerkingswijze, in mindering worden gebracht op de geactiveerde investering waarop zij betrekking hebben. Dit leidt tot een lager afschrijvingspotentieel. In geval van een exploitatiesubsidie wordt deze verstrekking als bate geboekt, ter bestrijding van gemaakte kosten. Overwogen kan worden om bijdragen niet meer te verstrekken als een (investerings- of exploitatie)subsidie, maar als een formele of informele kapitaalstorting. Op deze wijze hoeven de subsidies niet in mindering te worden gebracht op het te investeren activum, waardoor fiscaal een hoger afschrijvingspotentieel ontstaat, dan wel als bate ter bestrijding van kosten.

Subsidies kunnen belast zijn met btw, indien deze een vergoeding vormen voor een prestatie aan de subsidiegever en/of aan derden. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als de subsidie rechtstreeks verband houdt met een prestatie die de subsidieontvanger hiervoor verricht, of als de subsidie rechtstreeks van invloed is op de prijs die aan derden wordt berekend. Dat hoeft niet nadelig te zijn, indien de subsidiegever de aan hem in rekening te brengen btw in aftrek kan brengen of kan claimen bij het Btw-Compensatiefonds. Of een subsidie belast is met btw, hangt vooral af van de subsidievoorwaarden.

Routestimuleringsfonds

De gedachte gaat er naar uit om het Routestimuleringsfonds onder te brengen in een stichting. Voor de vennootschapsbelasting is een stichting belastingplichtig indien een (actieve) onderneming wordt gedreven. Onze eerste inschatting is dat dit niet het geval is. Daarnaast is de kwalificatie van afdrachten aan het fonds van belang. Vooralsnog zijn wij van mening dat een afdracht aan dit fonds voor de vennootschapsbelasting aftrekbare kosten betreft.

Voor de btw zien we vooralsnog geen aanleiding het Routestimuleringsfonds in de heffing te betrekken, omdat dit fonds geen prestaties tegen vergoeding gaat verrichten. Mocht dit anders (komen te) liggen, dan is het goed de btw-impact hiervan nader te onderzoeken.

Afstemming met de Belastingdienst

De beoogde herstructurering van GAE brengt diverse fiscale vraagstukken met zich mee. Om gebruik te kunnen maken van bepaalde wettelijke fiscale faciliteiten, die de directe heffing van vennootschapsbelasting, omzetbelasting of overdrachtsbelasting af- dan wel uitstellen, dient in sommige gevallen een verzoek bij de Belastingdienst te worden ingediend. Om fiscale onzekerheden in de openingsbalans per 1 januari 2016 en ten aanzien van de voorgenomen herstructurering voor alle heffingsmiddelen te voorkomen, adviseren wij afstemming te zoeken met de Belastingdienst op de volgende punten:

- De fiscale openingsbalans per 1 januari 2016. De mogelijkheid om op de fiscale openingsbalans onderscheid te maken tussen luchtzijdige en niet-luchtzijdige activa en, indien dit kan, de verschillen in de te hanteren waarderingsgrondslagen.

- Toepassing van fiscale faciliteiten, voor de vennootschapsbelasting, de omzetbelasting en de overdrachtsbelasting bij de overgang van vermogensbestanddelen in het kader van een afsplitsing.

- De mogelijkheid om vermogensbestanddelen tegen fiscale boekwaarden over te dragen.
- Het uitblijven van sancties c.q. terugname van fiscale faciliteiten bij de eventuele latere participatie door private partijen.
- Het structureren van de subsidiestroom in een (in)formele kapitaalstorting.
- Het veiligstellen van de btw-aftrek bij de LOM, de LEM en de NEDAB, in samenhang met de te ontvangen subsidies en onbelaste bijdragen vanuit het Routestimuleringsfonds.
- Fiscale behandeling van het Routestimuleringsfonds voor de vennootschapsbelasting en de btw, inclusief de betalingen aan het Routestimuleringsfonds.

Mede op basis van deze punten wordt aanbevolen om de casus proactief aan de Belastingdienst voor te leggen, en overeenstemming te bereiken over het geheel aan fiscale gevolgen. Een dergelijk afstemmingstraject wordt doorgaans geïnitieerd door de belastingplichtige in de vorm van een brief, waarna mogelijk enkele bijeenkomsten met de Belastingdienst nodig zullen zijn om overeenstemming te bereiken.

3. Fiscale openingsbalans

Door de invoering van de Wet modernisering vennootschapsbelastingplicht overheidsondernemingen worden bepaalde overheidsondernemingen vanaf 1 januari 2016 belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting. Hierdoor dient een fiscale openingsbalans te worden opgesteld per 1 januari 2016. De waardering van vermogensbestanddelen op de openingsbalans is van belang, omdat deze waardering uiteindelijk van invloed is op bijvoorbeeld de afschrijvingslasten, en op het verkoopresultaat bij latere vervreemding van een vermogensbestanddeel.

Als uitgangspunt geldt dat activa tegen de waarde in het economische verkeer dienen te worden opgenomen op de openingsbalans. Momenteel zijn wij bezig met het opstellen van de openingsbalans voor GAE, waarvoor wij diverse stukken hebben ontvangen. Op basis van de ontvangen stukken nemen wij aan dat de materiële vaste activa kunnen worden gecategoriseerd in luchtzijdige activa enerzijds en niet-luchtzijdige activa anderzijds. Voorts wordt aangenomen dat deze categorisering mede bepalend zal zijn voor de waardering op de fiscale openingsbalans, conform de lijn die de Belastingdienst in het verleden in vergelijkbare trajecten bij luchthavens heeft getoond. In die situaties is bij de luchtzijdige activa aangesloten bij de bedrijfseconomische boekwaarde, en bestond de mogelijkheid om de niet-luchtzijdige activa te taxeren, wat mogelijk tot een hogere waarde kan leiden. Wij bevelen aan om deze mogelijkheden tot hogere waardering van de niet-luchtzijdige activa in overleg met de taxateur nader te laten onderzoeken.

Alvorens wij de definitieve fiscale openingsbalans(en) kunnen opstellen, dient aldus onder andere inzichtelijk te zijn wat de waarde in het economische verkeer is van de diverse vermogensbestanddelen. Zoals afgesproken, zullen wij u op een later moment separaat een conceptopstelling van de fiscale openingsbalans doen toekomen, waarin wij nader ingaan op de toe te passen waarderingsgrondslagen per activum.

4. Aspecten met betrekking tot eventuele overdracht van het vastgoed

Zoals wij onder de uitgangspunten hebben opgenomen, gaan wij er in dit memo in beginsel van uit dat het vastgoed en de overige activa achterblijven bij de LOM. Omdat tevens het alternatief aan bod is gekomen waarbij het vastgoed wel naar de LEM en/of de NEDAB overgaat, willen wij tevens de fiscale aandachtspunten met betrekking tot deze mogelijke overdracht aan bod laten komen. Daarbij gaan wij ervan uit dat de eventuele overdracht van het vastgoed in 2017, tegelijkertijd met het opzetten van de beoogde structuur, zal plaatsvinden. Als alternatief is het ook mogelijk om het vastgoed op een later moment over te dragen, bijvoorbeeld binnen de fiscale eenheid.

4.1 Mogelijke overdracht van het vastgoed binnen de structuur

Vennootschapsbelasting

Vermogensbestanddelen kunnen zowel binnen als buiten de fiscale eenheid vpb worden overgedragen. De verkopende entiteit (in dit geval de LOM) realiseert doorgaans een resultaat, bestaande uit het verschil tussen de verkoopprijs en de fiscale boekwaarde ten tijde van de verkoop, verminderd met eventuele verkoopkosten. De verkrijgende partij (de LEM en/of de NEDAB) waardeert de verkregen vermogensbestanddelen op de verkoopprijs, vermeerderd met eventuele aankoopkosten.

Overigens dient de verkoopprijs in beginsel zakelijk te zijn (gelijk aan de waarde in het economische verkeer van het vermogensbestanddeel). Indien een vermogensbestanddeel echter tegen een lagere, niet-zakelijke prijs wordt overgedragen, dan kan een uitdeling of informele kapitaalstorting worden geconstateerd, zodat alsnog verkoopwinst of -verlies in aanmerking genomen dient te worden. Binnen de fiscale eenheid komt dit niet tot uitdrukking, maar buiten de fiscale eenheid wel.

Het voordeel van overdracht binnen de fiscale eenheid vpb is dat een eventueel verkoopresultaat niet in de fiscale winst valt, en aldus niet belast wordt. Zoals wij in paragraaf 3.2 hebben beschreven, kan het resultaat evenwel alsnog tot de winst worden gerekend, indien de fiscale eenheid tussen de koper en de verkoper binnen een bepaalde periode wordt verbroken, mits de activa stille reserves bevatten.

De activa kunnen tegen boekwaarden worden overgedragen, bijvoorbeeld wanneer de boekwaarde gelijk is aan de waarde in het economische verkeer. Indien de boekwaarde en de waarde in het economische verkeer van elkaar verschillen, en het vermogensbestanddeel desalniettemin tegen de boekwaarde wordt overgedragen, dan zal een kapitaalstorting of uitdeling geconstateerd worden. Overigens merken wij hierbij op dat de verkoop tegen een zakelijke prijs – indien deze hoger is dan de boekwaarde – niet direct de liquiditeitspositie van de verkrijger hoeft te beïnvloeden. Indien de koopsom wordt schuldig gebleven, is er geen directe impact op de liquiditeit. Wel dient een zakelijke rente berekend te worden over deze vordering/schuld.

Btw

In de situatie dat (de eigendom van) het vastgoed na de ontwikkeling ervan toch deels overgaat naar de LEM en/of NEDAB, zal nader moeten worden vastgesteld of de verbouwwerkzaamheden zo ingrijpend zijn dat voor de btw sprake is van de ‘vervaardiging van een nieuwe onroerende zaak’. Indien dat het geval is, is bij de levering ervan btw verschuldigd, en is een vrijstelling overdrachtsbelasting van toepassing (mits de vergoeding ten minste gelijk is aan de kostprijs van de onroerende zaak).

Ingeval er geen sprake is van een nieuwe onroerende zaak, dan is in beginsel overdrachtsbelasting verschuldigd. Voor de uitwerking daarvan verwijzen wij naar het onderdeel 'Overdrachtsbelasting' hieronder.

Overdrachtsbelasting

Ingeval in het kader van de herstructurering wel (deels) vastgoed overgaat naar de LEM en/of NEDAB, is hierover in beginsel 6% overdrachtsbelasting verschuldigd. Deze wordt geheven over de koopsom, dan wel de waarde van het vastgoed als deze hoger is.

Onder voorwaarden kan heffing van overdrachtsbelasting op grond van een specifieke vrijstelling achterwege blijven, indien de overdracht van het vastgoed plaatsvindt in het kader van de hiervoor genoemde 'afsplitsing'.

De vrijstelling kan met terugwerkende kracht vervallen indien – kort gezegd – de situatie binnen drie jaren na de herstructurering wordt gewijzigd. Gedurende deze periode dient het vastgoed in de verkrijgende BV/NV te blijven, en mogen er geen aandelen van de verkrijgende BV/NV aan niet nauw verbonden partijen worden overgedragen.

De voorwaarden van deze vrijstelling zijn afhankelijk van de precieze wijze van herstructureren. Wij werken deze te zijner tijd graag verder uit.

4.2 Afschrijvingsmogelijkheden

In de fiscale wetgeving zijn bepalingen opgenomen die de mogelijkheid om af te schrijven op gebouwen begrenzen, afhankelijk van de wijze waarop het gebouw in gebruik wordt genomen. De boekwaarde van een gebouw mag door een afschrijving niet onder de bodemwaarde uitkomen. De bodemwaarde is gelijk aan 100% van de WOZ-waarde van het gebouw, indien het gebouw ter belegging (lees: verhuur aan derden) wordt gehouden, en gelijk aan 50% van de WOZ-waarde indien het gebouw in eigen gebruik is. Indien de gebouwen van GAE in het kader van de nieuwe structuur in verschillende entiteiten worden ondergebracht, dient aldus te worden vastgesteld welke bodemwaarde van toepassing is.

De wetgeving wijst gebouwen die bestemd zijn om hoofdzakelijk ter beschikking te worden gesteld *aan een ander dan een met de belastingplichtige verbonden persoon of lichaam* aan als gebouwen ter belegging. Alle andere gebouwen worden aangemerkt als gebouwen in eigen gebruik. Van een verbonden lichaam is sprake bij een aandelenbezit van een derde of meer. Dit heeft tot gevolg dat het voor de afschrijvingsmogelijkheden in de veronderstelde structuur geen verschil maakt of de gebouwen die binnen GAE in gebruik zijn, volledig in de LOM worden ondergebracht, of dat zij aan de verschillende bedrijfsonderdelen worden overgedragen. De gebouwen kunnen in beide gevallen tot 50% van de WOZ-waarde worden afgeschreven. Dit is ongeacht het antwoord op de vraag of er sprake is van een fiscale eenheid of niet. Een eventuele latere participatie door een derde kan er eventueel wel toe leiden dat niet langer sprake is van een verbonden lichaam. Dit is het geval indien meer dan twee derde van de aandelen wordt overgedragen, of indien het belang van de LOM daalt onder een derde, door bijvoorbeeld een aandelenemissie.

Wel kan het zo zijn dat in de variant waarin geen fiscale eenheid vpb wordt gevormd, een bepaalde entiteit zelfstandig gezien te weinig winst maakt om de afschrijvingslasten te effectueren. Dit kan een overweging zijn bij de keuze om het vastgoed al dan niet over te dragen, of bij de keuze om al dan niet een fiscale eenheid vpb te vormen.

Wij merken hierbij op dat indien een pand gedeeltelijk aan een derde (niet-verbonden lichaam) wordt verhuurd, er voor dat gedeelte wél tot maximaal 100% van de WOZ-waarde kan worden afgeschreven. Op de gebouwen die bij de LOM in bezit zijn en door de LOM zelf in gebruik worden genomen, kan op de gebruikelijke wijze tot 50% van de WOZ-waarde worden afgeschreven.

5. Bereiken van de beoogde structuur

Op 16 februari jl. ontvingen wij het door Nysingh advocaten-notarissen opgestelde memo inzake de realisatie van de LEM/LOM-structuur. Hierin gaat Nysingh in op de diverse wijzen waarop de beoogde structuur kan worden bereikt. Het betreft de varianten afsplitsing, inbreng op aandelen, en verkoop en levering van activa en passiva. Met betrekking tot deze drie wijzen merkt Nysingh op dat bij de variant 'afsplitsing' een overdracht onder algemene titel plaatsvindt, terwijl de overdracht bij de andere twee varianten onder bijzondere titel plaatsvindt. Dit heeft vooral gevolgen voor de leveringsvereisten voor activa en passiva. Het uitvoeren van een afsplitsing is daardoor eenvoudiger dan de overige genoemde varianten. Alhoewel elke variant voor- en nadelen kent, lijkt de voorkeur bij de afsplitsing te liggen. Wij gaan in het vervolg nader in op de gevolgen bij de variant afsplitsing, maar kunnen desgewenst eventuele afwijkende gevolgen bij de overige twee varianten nader voor u in kaart brengen.

5.1 Fiscale gevolgen juridische afsplitsing

In deze paragraaf gaan wij nader in op de fiscale gevolgen van de variant 'afsplitsing', toegespitst op de aspecten voor de vpb, de omzetbelasting (btw) en de overdrachtsbelasting. Overigens zijn wij ons ervan bewust dat nog niet volledig vaststaat dat de herstructurering via afsplitsing zal plaatsvinden, en dat hierover nog nader onderzoek plaatsvindt.

Bij de vorm 'afsplitsing' zal de huidige NV (GAE) blijven bestaan. Een deel van het vermogen van GAE zal onder algemene titel overgaan op een of meerdere nieuwe entiteiten, die ter gelegenheid van de afsplitsing zullen worden opgericht.

Formele aspecten afsplitsing

Voor de vorm 'afsplitsing' is vereist dat de nieuwe entiteiten de juridische vorm van een besloten of naamloze vennootschap krijgen. Verder dienen enkele formele stappen te worden gezet. Het bestuur dient ten eerste een besluit tot splitsing te nemen, en dit besluit dient tezamen met recente jaarrekeningen, jaarverslagen en eventuele tussentijdse vermogensopstellingen te worden ingediend bij de Kamer van Koophandel. De bij de splitsing betrokken partijen dienen de splitsing aan te kondigen in een landelijk dagblad. Ook moet de Algemene Vergadering hiermee instemmen en een splitsingsbesluit nemen. Uiteindelijk kan de splitsing worden ingeschreven in het handelsregister.

Fiscale aspecten afsplitsing

<u>Vennootschapsbelasting</u>

Door de splitsing ontstaat een belastbaar feit voor de vennootschapsbelasting, omdat sprake is van een zogenoemde 'vervreemding'. Ter voorkoming van heffing van vennootschapsbelasting hierover op het moment van splitsing, kan gebruikgemaakt worden van de splitsingsfaciliteit. Om van deze faciliteit gebruik te kunnen maken, mag de splitsing niet gericht zijn op het ontgaan of uitstellen van belastingheffing.

Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien zakelijke overwegingen ontbreken, zoals herstructurering of rationalisering van de actieve werkzaamheden. In de situatie van GAE voorzien wij geen problemen om aannemelijk te kunnen maken dat zakelijke overwegingen ten grondslag liggen aan het splitsingsvoornemen. Voor de zekerheid kan de Belastingdienst gevraagd worden om de situatie te beoordelen, en een beschikking af te geven waaruit blijkt dat de splitsing niet gericht is op het ontgaan of uitstellen van belastingheffing.

Het uitgangspunt is dat de afsplitsing geruisloos, oftewel zonder heffing van vennootschapsbelasting, kan plaatsvinden. In sommige situaties dient echter te worden voldaan aan de zogenaamde 'standaardvoorwaarden', alvorens de afsplitsing geruisloos kan plaatsvinden. Een van deze situaties betreft het geval waarin de belastingplichtige over voorwaarts verrekenbare verliezen beschikt. Aangezien wij ervan uitgaan dat in 2016 een fiscaal verlies wordt behaald, zal GAE in het jaar 2017 over voorwaarts verrekenbare verliezen beschikken. De vraag of aan de standaardvoorwaarden wordt voldaan, dient te worden voorgelegd aan de Belastingdienst. In dezelfde brief kan de gehele casus worden voorgelegd, zodat tegelijkertijd afstemming bereikt kan worden over 1) de aanwezigheid van zakelijke overwegingen; en 2) de veronderstelling dat aan de standaardvoorwaarden wordt voldaan.

Let op: in bepaalde gevallen kan er alsnog vennootschapsbelasting worden geheven, bijvoorbeeld wanneer aandelen in de gesplitste rechtspersoon (lees: GAE N.V.) of de verkrijgende rechtspersoon (lees: LEM B.V. of NEDAB B.V.) binnen drie jaar na de splitsing worden vervreemd. In dat geval wordt aangenomen dat er sprake is van niet-zakelijke overwegingen. Het is aan de inspecteur om aan te tonen dat zakelijke overwegingen ontbreken. Indien hij daarin slaagt, bestaat er nog wel een mogelijkheid om tegenbewijs te leveren, waaruit blijkt dat de afsplitsing niet in overwegende mate is gericht op het ontgaan of uitstellen van belastingheffing. Overigens wordt dit laatste beoordeeld op het moment van afsplitsing.

<u>Omzetbelasting (btw)</u>

Door de afsplitsing gaan er diverse activa/passiva over aan de nieuwe entiteiten. Welke dit precies zijn, staat thans nog niet vast. Indien en voor zover er activa (en/of passiva) vanuit de huidige NV, c.q. de LOM worden overgedragen aan de nieuwe entiteiten, dient over de hiervoor ontvangen vergoeding btw te worden berekend.

Hierop zijn de volgende uitzonderingen denkbaar:

- Indien sprake is van een zogeheten 'activa/passiva' transactie, waarbij een (zelfstandig deel van een) onderneming wordt overgedragen én die onderneming wordt door de verkrijger voortgezet, dan is sprake van een zogeheten 'overgang van algemeenheid van goederen'. In dat geval is geen btw verschuldigd over de levering van de activa/passiva. Daarnaast treedt de verkrijgende partij met betrekking tot deze activa/passiva in fiscaal opzicht in de plaats van de leverancier, en gaan bijvoorbeeld ook eventuele herzieningstermijnen op hem over.

- Levering binnen de fiscale eenheid btw. Onderlinge prestaties tussen de onderdelen van een fiscale eenheid btw worden gezien als 'interne' prestaties, en blijven buiten de btw-heffing. Een fiscale eenheid btw dient niet te worden verward met een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting. Van een fiscale eenheid btw is sprake indien twee of meer btw-ondernemers zowel organisatorisch, economisch als financieel met elkaar zijn verweven. De onderdelen van een fiscale eenheid btw zijn wel hoofdelijk aansprakelijk voor de btw-schulden van de fiscale eenheid btw die tijdens de periode van de fiscale eenheid btw zijn ontstaan (zie ook hierna onder "fiscaal-juridische vormgeving").

Overdrachtsbelasting

Heffing van overdrachtsbelasting doet zich voor bij de verkrijging van vastgoed (onroerende zaken en/of rechten daarop). Omdat in beginsel alle vastgoed in de nieuwe structuur achterblijft bij de bestaande GAE N.V. (de LOM), is geen sprake van heffing van overdrachtsbelasting. Ingeval er in het kader van de herstructurering wel (deels) vastgoed overgaat naar de LEM en/of NEDAB, is in beginsel wel overdrachtsbelasting verschuldigd (6% over de koopsom, dan wel de waarde van het vastgoed als deze hoger is). In paragraaf 4.1 zijn wij hier nader op ingegaan.

5.2 Fiscaal-juridische vormgeving / gevolgen participatie door derden

Zodra de splitsing eenmaal is gerealiseerd, kan de structuur fiscaal verder worden geoptimaliseerd.

Hieronder beschrijven wij op hoofdlijnen de eventuele mogelijkheden voor deze optimalisatie. Hierbij wordt tevens aandacht geschonken aan de situatie waarin een derde partij op een later moment participeert.

Vennootschapsbelasting

Hierbij kan overwegen worden om een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting (fiscale eenheid vpb) op te richten tussen twee van of alle drie de entiteiten. Er zijn diverse voorwaarden verbonden aan het kunnen vormen van een fiscale eenheid vpb. Daarnaast dient de mogelijke latere participatie door een derde partij hierbij in acht te worden genomen.

Fiscale eenheid vpb

Een fiscale eenheid vpb heeft enkele voordelen. Zo worden transacties tussen entiteiten die een fiscale eenheid vpb vormen niet waargenomen. Er hoeft maar één aangifte vennootschapsbelasting voor de fiscale eenheid te worden ingediend, in plaats van separate aangiften per entiteit. Voorts kunnen winsten en verliezen onderling worden verrekend – althans voor zover deze tijdens de fiscale eenheid vpb zijn ontstaan. Indien bijvoorbeeld de drie entiteiten (LOM, LEM, en NEDAB) gedurende de fiscale eenheid in een bepaald jaar resultaten behalen van respectievelijk -/- 50 (verlies), 55 (winst) en 0, hoeft in dat jaar slechts over 5 belasting te worden betaald.

Vereisten voor het vormen van een fiscale eenheid vpb

De voornaamste eis voor het kunnen vormen van een fiscale eenheid vpb is het bezitsvereiste. Dit bezitsvereiste houdt onder andere in dat de beoogde moedermaatschappij ten minste 95% van de economische en juridische eigendom van de aandelen in de beoogde dochtermaatschappij(en) in bezit heeft. Daarnaast dienen alle te voegen entiteiten dezelfde boekjaren te hanteren, dezelfde regels voor de winstbepaling te hanteren, en in Nederland gevestigd te zijn. Een fiscale eenheid vpb kan worden gevormd door een verzoek in te dienen bij de Belastingdienst, met een terugwerkende kracht van ten hoogste drie maanden. Indien sprake is van een afsplitsing met terugwerkende kracht naar het begin van het jaar, gelden er soepelere regels, en kan de fiscale eenheid ingaan op het moment van afsplitsing.

Verbreken van de fiscale eenheid vpb

Een eenmaal gevormde fiscale eenheid vpb kan op een later moment weer worden ontbonden. Dit kan op verzoek van de belastingplichtige, of van rechtswege, doordat niet langer wordt voldaan aan de voorwaarden voor de fiscale eenheid vpb. Vanwege het bezitsvereiste kan de fiscale eenheid vpb bijvoorbeeld verbroken worden doordat de aandelen in een in de fiscale eenheid vpb opgenomen entiteit worden vervreemd aan een derde partij, of doordat nieuwe aandelen worden uitgegeven aan een derde partij, waardoor GAE N.V. (de LOM) minder dan de vereiste 95% van de aandelen in LEM B.V. bezit.

Een verbreking van de fiscale eenheid vpb kan gevolgen hebben voor de verliesverrekeningsmogelijkheden. Daarnaast kent de Wet op de vennootschapsbelasting een sanctiebepaling, die een vervreemding constateert en deze in de heffing betrekt indien vermogensbestanddelen heen en weer zijn verschoven en kort daarop de fiscale eenheid vpb wordt verbroken.

Indien er derhalve toch voor wordt gekozen om vermogensbestanddelen over te dragen aan de LEM en/of de NEDAB, dan is het van belang om in de gaten te houden of de sanctiebepaling al dan niet in werking zou kunnen treden. Daarbij merken wij op dat de sanctiebepalingen vooral opkomen indien de overgedragen vermogensbestanddelen stille reserves bevatten.

Zie in dit verband ook paragraaf 4.1. Tot slot zullen de interne transacties nadrukkelijker in beeld komen bij een verbreking van de fiscale eenheid, aangezien dan onderlinge transacties weer ‘zichtbaar’ worden voor de Belastingdienst.

Vennootschap onder firma

Zoals hiervoor is opgemerkt, bestaat er een risico dat een eventuele fiscale eenheid vpb wordt verbroken bij latere participatie door een derde partij. Dit ongewenste gevolg zou voorkomen kunnen worden door gebruik te maken van een alternatieve structuur, waarbij een samenwerkingsverband wordt aangegaan met de private partij(en), in de vorm van een vennootschap onder firma (vof). De fiscale eenheid vpb brengt dan een gedeelte van de werkzaamheden onder in de vof. Deze overgang van werkzaamheden en/of vermogensbestanddelen kan mogelijk wel leiden tot de heffing van vennootschapsbelasting. Indien ook onroerende zaken in het samenwerkingsverband zouden worden ingebracht, zou voor deze overgang een beroep gedaan kunnen worden op een vrijstelling voor de overdrachtsbelasting. Zodra er meer duidelijkheid bestaat over de samenwerking met derde partijen, kunnen wij de diverse mogelijkheden voor u uitwerken.

<u>Btw</u>

Algemeen

Wij gaan ervan uit dat GAE met de exploitatie van de luchthaven uitsluitend btw-belaste prestaties verricht, en dus btw berekent over de vergoedingen die zij ontvangt (waaronder vooral de havengelden, brandstofverkopen en parkeergelden). Daarvan uitgaande is de btw op de toerekenbare kosten volledig aftrekbaar.

De btw-aftrek kan worden beperkt indien en voor zover geen sprake is van btw-belaste prestaties. Hierbij kan worden gedacht aan situaties waarin: een btw-vrijstelling van toepassing is (bijvoorbeeld de verhuur van vastgoed, tenzij wordt geopteerd voor btw-belaste verhuur), onbelaste subsidies worden ontvangen, of prestaties om niet (zonder vergoeding) worden verricht. Het verdient aanbeveling om, voordat de herstructurering en ontwikkeling van het vastgoed gaan plaatsvinden, nader te onderzoeken of, c.q. in welke mate, van een beperking van btw-aftrek sprake is. Wellicht kan in die situatie de btw-aftrek worden geoptimaliseerd.

In het kader van de Vennootschapsbelasting is hiervoor aangegeven dat voor de onderlinge prestaties - tussen LOM, LEM en NEDAB - zakelijke tarieven moeten worden gehanteerd. Voor de btw houdt dit in dat daarover in beginsel btw moet worden berekend. Die btw zal in beginsel bij de afnemende entiteit aftrekbaar zijn. Btw-heffing in deze kan worden voorkomen indien sprake is van een fiscale eenheid btw (zie ook hiervoor). Een fiscale eenheid btw heeft als voordeel dat onderling niet met btw hoeft te worden gerekend, wat vooral administratief eenvoudiger is. De onderdelen van een fiscale eenheid btw zijn wel hoofdelijk aansprakelijk voor de btw-schulden van de fiscale eenheid btw die tijdens de periode van de fiscale eenheid btw zijn ontstaan.

Daarnaast merken wij nog het volgende op. In het geval een derde (mede-)aandeelhouder in de LEM wordt, kan het zijn dat niet langer wordt voldaan aan de voorwaarden voor een fiscale eenheid btw met de LOM en NEDAB. Dat zal in ieder geval zo zijn indien de LOM niet langer een meerderheidsbelang in de LEM houdt.

De gevolgen van de eventuele mogelijkheden van een fiscale eenheid btw werken wij in een later stadium graag voor u uit.

Ontwikkeling van het vastgoed

In de beoogde situatie zal de LOM het vastgoed ontwikkelen en beheren. De LOM geeft hiertoe opdracht aan de aannemer, en krijgt aldus de btw op de ontwikkelingskosten in rekening gebracht.

De LOM kan die btw uitsluitend in aftrek brengen indien en voor zover de LOM het vastgoed gebruikt voor btw-belaste prestaties. Omdat de (btw-belaste) exploitatie van de luchthaven wordt ondergebracht in de LEM, is het daarom van belang dat de LOM het vastgoed met btw ter beschikking stelt aan de LEM.

In de situatie dat (de eigendom van) het vastgoed volledig achterblijft bij de LOM, is de ‘optie btw-belaste verhuur’ hiervoor de meest voor de hand liggende mogelijkheid. Daaraan is onder meer de voorwaarde verbonden dat de LEM het vastgoed voor ten minste 90% gebruikt voor btw-belaste prestaties. Indien sprake is of zou kunnen zijn van aftrekbeperking bij de LEM (zie hiervoor onder ‘algemeen’), dan vernemen we dit graag, om zo mogelijk eventuele alternatieven met u te onderzoeken. Tot slot merken wij hierbij op dat, in geval van een fiscale eenheid btw tussen LOM, LEM en NEDAB, uiteraard niet hoeft te worden geopteerd voor btw-belaste verhuur. Voor de btw-aftrek op de ontwikkelingskosten is dan wel van belang dat de fiscale eenheid btw het vastgoed zoveel mogelijk gebruikt voor btw-belaste prestaties.

6. Overige fiscale aandachtspunten

6.1 Subsidies

Vennootschapsbelasting

Uit de financiële gegevens die wij ontvingen, maken wij op dat er sprake is van diverse subsidiestromen bij GAE. Zo blijkt dat er investeringssubsidies worden geactiveerd die betrekking hebben op de passagehal, het opstelplatform, het voorterrein, de (rij)banen, en de riolering. Voor de vennootschapsbelasting dienen subsidies over het algemeen als opbrengst te worden verantwoord, en subsidies behoren tot de totaalwinst van de onderneming. Fiscaal kunnen investeringssubsidies, net als bij de commerciële verwerkingswijze, in mindering worden gebracht op de geactiveerde investering waar zij betrekking op hebben. Dit leidt vervolgens tot een lager afschrijvingspotentieel.

Overwogen kan worden om bijdragen niet meer te verstrekken als een investeringssubsidie, maar als een (formele) kapitaalstorting. De bijdragen verhogen het eigen vermogen, waarmee vervolgens de investeringen kunnen worden gepleegd. Op deze wijze hoeven de subsidies niet in mindering te worden gebracht op het te investeren activum. Hierdoor ontstaat fiscaal een hoger afschrijvingspotentieel, dat vervolgens de fiscale winst kan drukken.

Om dit te kunnen bewerkstelligen, moet aan de kant van de subsidieverstrekkers worden bekeken of dit mogelijk is op basis van de geldende wet- en regelgeving.

Btw

Subsidies kunnen belast zijn met btw, indien deze een vergoeding vormen voor een prestatie aan de subsidiegever en/of aan derden. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als de subsidie rechtstreeks verband houdt met een prestatie die de subsidieontvanger hiervoor verricht, of als de subsidie rechtstreeks van invloed is op de prijs die aan derden wordt berekend. Dat hoeft niet nadelig te zijn, indien de subsidiegever de aan hem in rekening te brengen btw in aftrek kan brengen of kan claimen bij het Btw-Compensatiefonds. Of een subsidie belast is met btw, hangt vooral af van de subsidievoorwaarden. Deze beoordelen we graag op de btw-technische aspecten. Daarbij kunnen we uiteraard tevens beoordelen of eventuele btw op de subsidie aftrekbaar of compensabel is voor de subsidieverstrekker.

6.2 Routestimuleringsfonds

Wij begrijpen dat momenteel wordt gesproken over de vormgeving van het Routestimuleringsfonds, waarbij het fonds in een rechtspersoon, een stichting, wordt ondergebracht. Voor de vennootschapsbelasting is een stichting belastingplichtig indien een (actieve) onderneming wordt gedreven. Op basis van de ons ter beschikking staande gegevens, is onze eerste inschatting dat de activiteiten en werkzaamheden die in het Routestimuleringsfonds ondergebracht zouden worden, niet als het drijven van een (actieve) onderneming zullen worden aangemerkt. Het lijkt meer op een organisatie die gelden int, en deze doorgeeft zonder verdere toevoeging van waarde.

Verder is voor het Routestimuleringsfonds van belang hoe de afdrachten - van bijvoorbeeld de LOM of de LEM - aan het fonds moeten worden aangemerkt. Wij zijn van mening dat deze bijdragen moeten worden getypeerd als ‘bedrijfskosten’, en dat ze daarmee aftrekbaar af. Wellicht dat de Belastingdienst van mening is dat het hier gaat om een reservering van (eventuele) winsten, en bij betaling om de uitkering daarvan. In dat geval zou de Belastingdienst deze bedragen als niet aftrekbaar kunnen aanmerken. Wij verwachten overigens niet dat de Belastingdienst dit standpunt zal innemen.

Voor de btw zien we vooralsnog geen aanleiding te veronderstellen dat het Routestimuleringsfonds in de heffing wordt betrokken, omdat dit fonds geen prestaties tegen vergoeding gaat verrichten. In het geval dat het Routestimuleringsfonds toch anders wordt ingericht, of in het geval dat na verloop van tijd alsnog prestaties tegen vergoeding verricht gaan worden, is het aan te bevelen om een nader onderzoek uit te voeren naar de mogelijke gevolgen hiervan op het gebied van de btw.

7. Tot slot

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u naar aanleiding van het vorenstaande aanvullende vragen en/of opmerkingen hebben, dan vernemen wij dat graag. Voor vragen met betrekking tot de vennootschapsbelasting kunt u contact opnemen met de heer Olav Schrijver (tel: 088 288 4653). Voor vragen met betrekking tot de btw en de overdrachtsbelasting kunt u contact opnemen met de heer Martijn Poortman (tel: 088 288 0821).

Met vriendelijke groet,

Deloitte Belastingadviseurs B.V.

b/a

drs. H.J. Binnema

mr. O.H.F.M. Schrijver

Bijlage 5

GRONINGEN SEAPORTS

Ons kenmerk: HDP/YWO
Onderwerp: Begeleidende brief GAE over aanbod bedrijfsleven

Aan de Aandeelhouders van
Groningen Airport Eelde
Postbus 50
9765 ZH PATERSWOLDE

Delfzijl, 24 april 2017

Geachte Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde,

Met veel motivatie heb ik de afgelopen vier maanden gewerkt aan 'het aanbod van het bedrijfsleven' voor Groningen Airport Eelde.

Eigenlijk deelden alle ondernemers die ik in die korte tijd sprak de opvatting dat de luchthaven een 'must' is voor de economische ontwikkeling van het Noorden van ons land, zeker als het gaat om de vestiging van internationale bedrijven. Bovendien doen zich in het pakketvervoer ontwikkelingen voor waarin de luchthaven een spilfunctie kan vervullen. Naast de voorgenomen forse investeringen van de vijf aandeelhouders, moet er daarom ook een serieus en concreet aanbod liggen van het bedrijfsleven. Dat onderschrijven de leidende ondernemersvereniging in het Noorden.

Alle ondernemers die ik gesproken heb, willen wel investeren in en rond de luchthaven als de aandeelhouders daar ook toe besluiten. De meest concrete treft u aan in bijgevoegd 'aanbod'.

Wat opviel was dat geen enkele ondernemer rechtstreeks geld wil steken in een routedevelopmentfund. Ondernemers willen investeren in/of rond de luchthaven. Risicodragend investeren. Of 'om niet' diensten aanbieden die tot hun core-business behoren. Flink wat ondernemers hebben dat trouwens al gedaan. Als we de investeringen van Bos&Bos Catering in restaurant Bites&Flights optellen bij de commerciële waarde van de hacketon van Mark Vletter's Voys en de acties van GRQ Network, komen we al gauw op een bedrag van een half miljoen euro wat sinds het najaar vorig jaar door het bedrijfsleven in de luchthaven is gestoken.

De ondernemers willen het momentum graag vasthouden en vragen ruimte voor het realiseren van hun plannen. Reden waarom ik een eerste gesprek heb gevoerd met de gemeente Tynaarlo over het bestemmingsplantechnisch mogelijk maken van de bedrijfsmatige activiteiten die ik tegen ben gekomen.

In slechts vier maanden tijd ben ik tot bijgevoegd aanbod gekomen. En er borrelt meer. Om het bedrijfsleven betrokken te houden en plannen tot wasdom te laten komen, is het zaak de luchthaven blijvend actief in beeld te brengen. Ik ben graag bereid daar ook de komende maanden een bijdrage aan te leveren.

Met gevleugelde luchthavengroet,

GRONINGEN SEAPORTS NV

Harm D. Post
Directeur

Port Authority Delfzijl/Eemshaven
Handelskade Oost 1 • P.O. Box 20004 • 9930 PA Delfzijl • The Netherlands
Portnumber: 1001
phone +31 (0)596 64 04 00 • fax +31 (0)596 63 04 64 • info@groningen-seaports.com • www.groningen-seaports.com
ABN-AMRO Bank 57.16.20.604 • IBAN: NL 10 ABNA 0571.6206.04 • BIC: ABNANL2A
Rabobank 30.63.73.025 • IBAN: NL 85 RABO 0306.3730.25 • BIC: RABONL2U • V.A.T. nr. NL 85 28 93 048 B 01 • KvK nr. 58141057

Groningen Seaports is Ecoports gecertificeerd

tijdmachines

het aanbod van
het bedrijfsleven

tijd machines

tijdmachines

Stel je voor hoe klein de wereld was toen er nog geen treinen, auto's en vliegtuigen waren.

Als je het had gemaakt, had je een paard. En als je echt avontuurlijk was, ontdekte je de wereld per zeilschip. Vliegen was een onbereikbare droom voor de mensheid.

Zolang we nog geen hyperloops hebben is het vliegtuig de snelste manier om de wereld te ontdekken en te veroveren. Dankzij vliegen ligt de wereld aan je voeten. En vliegen wordt steeds toegankelijker en persoonlijker.

Eigenlijk zijn treinen, auto's en vliegtuigen tijdmachines. Je beperkt je reistijd drastisch. Van Rond de Wereld In Tachtig Dagen naar even een afspraak in Londen, Kopenhagen of Gdansk, een romantisch weekendje in Rome, naar verre familie in Canada of een vakantie in Nieuw-Zeeland.

En niet te vergeten: vlieg naar de Wadden, Stad Groningen, de Drentse heide of de Friese meren, want bovenal is ons doel meer bezoekers te verleiden naar onze regio te komen en hier hun geld uit te geven.

Harm D. Post
April 2017 <<<

tijd
tijd machines

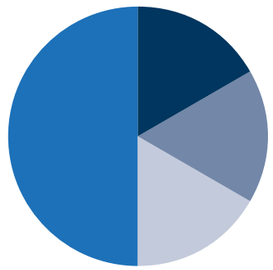
is geld. **tijd** vliegt.

Tijd is geld en tijd vliegt, en vliegtuigen zijn dus tijdmachines.

Bedrijven en organisaties uit onze regio vliegen graag via Groningen Airport Eelde. Internationale bedrijven vestigen zich maar wat graag in onze regio. Als er maar een luchthaven is. Het minste dat we kunnen doen is ons committeren aan vliegen via ons eigen vliegveld. Als onze luchthaven ons tijd en geld bespaart, zouden we gek zijn om een andere luchthaven te gebruiken. Exploitatie van vluchten is een kwestie van volume: vraag en aanbod.
En dit is ons aanbod:

Groning

Inkomsten van een vliegveld



tijd machines

Airport **Eelde**

Het bedrijfsleven uit de Top Of Holland regio schaart zich achter ons eigen vliegveld. Als regio die de wereld wil veroveren, kunnen we niet zonder onze eigen tijdmachines.

We willen onze klanten kunnen ontvangen en we willen onze relaties kunnen bezoeken: comfortabel, snel en goedkoop. Als we daarbij kunnen helpen, dan staan we er, dan vliegen we vooraan.

Als wereldondernemers weten we: geen enkel vliegveld kan zichzelf bedruipen met alleen landingsinkomsten.
Geld vliegt niet: geld rolt.

Bijna de helft van de inkomsten van een vliegveld is niet-luchtvaartgerelateerd. Meer dan een derde van de niet-luchtvaartgerelateerde inkomsten van een vliegveld komt uit winkels en horeca. Nog eens een derde komt uit parkeren en vervoersdiensten.

De rest komt voornamelijk uit exploitatie van vastgoed en zakelijke diensten.

Ondernemers ondernemen. Om ondernemers rendement te kunnen bieden is een ruim bestemmingsplan vereist. Ze steken hun geld in zaken waar ze zelf rendement uit kunnen halen. Dat betekent dat we geen geld in routedevelopmentfondsen steken maar meer dan bereid zijn te handelen met ons vliegveld, en als het vliegveld kansen ziet om inkomsten in dit fonds te steken, waardoor de positie van de regio en dus de ondernemers wordt versterkt zien ondernemers dit als win-win.

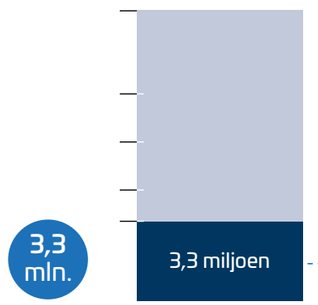
Ons vliegveld heeft wind mee nodig: een straalstroom aan zakelijke plannen. Deze plannen:

- Luchtvaartgerelateerd
- Winkels en horeca
- Parkeren en vervoersdiensten
- Exploitatie van vastgoed en zakelijke diensten.

horeca

"Gastvrijheid is onze kernwaarde. Als je reizigers gastvrij bedient, zijn ze bereid vaker te komen en meer uit te geven. Het lijkt me fantastisch om ons eigen vliegveld naar dat niveau te tillen." – Renske Bos, Bos&Bos Catering

Tot nu toe opgeleverd t.b.v. horeca



&shopping

Hoe meer wij via Groningen Airport Eelde vliegen, hoe meer vluchten rendabel worden en hoe meer bestemmingen ons vliegveld kan realiseren

Uitgaande van 75.000 vertrekkende passagiers per jaar, wordt € 1,- in 2018, € 3,- in 2019 en € 5,- vanaf 2020 gegarandeerd door betrokken ondernemers. Samen maakt dat 3,3 miljoen euro.

Een groep regionale topbedrijven wil grote vrijheid om in de aankomst- en vertrekhal te investeren. We verleiden mensen. Neem nog even een drankje, haal wat eten voor onderweg. Doe een health-test. Koop wat leuks voor je kinderen. Neem een bosje bloemen mee voor je geliefde.

We verleiden bezoekers tot het bezoeken van de regio: neem een hotel, bezoek de Wadden, ga uit eten en ga op stap in Stad Groningen. Of we kunnen je naar Amsterdam brengen, want dat ligt zo dichtbij. De toeristische sector krijgt ruim baan om te adverteren.

Als je toch moet wachten, loop dan even onze winkels binnen. Mode, beauty- en uxeartikelen horen bij vliegen.

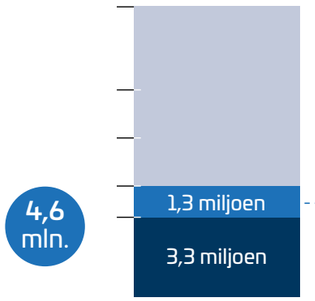
Vlieg een keer naar een internationale bestemming en je kan zelfs taxfree winkelen. Wie weet verleiden we mensen uit andere Europese steden voor een vluchtje Groningen Airport Eelde om hier een dagje te shoppen.

vastgoe

"We see opportunities for real estate development around Groningen Airport Eelde because globally, non-aviation related revenues are booming."

– Rory Bertram, Breadstone

Tot nu toe opgeleverd t.b.v. vastgoed & transport



ed & transport

Grappig dat vliegvelden eigenlijk het meeste geld verdienen aan dingen die juist heel erg vast zitten aan de grond.

Geven vanaf 2019 een halve hectare per jaar uit tegen een erfpachtprijs van € 6,- per m²/jaar. Tot het maximum van 3 hectare is uitgegeven. Over de planperiode levert dat, zonder indexering overigens, 1,3 miljoen euro op.

Groningen Airport Eelde gaat het bestaande vastgoed verhuren aan bedrijven die het vliegveld ondersteunen met hun activiteiten. Met een concurrerende prijs per vierkante meter trekken we bedrijven aan die de luchtvaartindustrie helpen moderniseren.

Vastgoedondernemers uit de regio en van buiten de regio zijn zeer geïnteresseerd om in gebouwen en terreinen van Groningen Airport Eelde te investeren. Dit vereist een flexibeler bestemmingsplan. Een van de grootste inkomstenbronnen voor vliegvelden is het meeverdienen aan parkeergelden, busvervoer, taxi's en autoverhuur. We wassen zelfs je auto.

Reken op ons dat we afspraken gaan maken over slimme nieuwe diensten en verdienmodellen met vervoerders.

new

"De komende 20 jaren zullen wereldwijd 12.000 vliegtuigen worden afgeschreven. Omdat voor ons alles waarde heeft, willen wij graag een aircraft recycling bedrijf op ons vliegveld vestigen." – Jan Lucas Oldenburger, Virol Recycling Groep

tijd machines

business

Luchtvracht was tot op heden een vergeten markt, maar hier liggen grote kansen. Groningen Airport Eelde wordt een Logistieke Hub.

De komende tien jaren zal de wereld van logistiek bovendien drastisch veranderen. Internationale toonaangevende bedrijven proberen nu al drones uit voor vervoer naar eindbestemmingen.

Groningen Airport Eelde wordt een DroneHub zodat deze en vele andere bedrijven hun producten via vliegtuig en wegen kunnen aanleveren en fijnmazig verder kunnen distribueren via drones door onze regio.

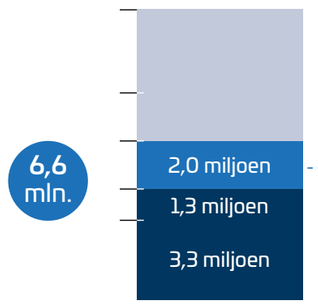
Een duurzaam vliegveld faciliteert bedrijven om luchtvaartmaterieel te recyclen. Er is enorme potentie en interesse om afgeschreven vliegtuigen te strippen en onderdelen te hergebruiken. In motoren zit veel waarde, en de hoogwaardige onderdelen van vliegtuigen zijn voor tal van industrieën interessant.

internatio

"Wij willen duizenden mensen met een arbeidsbeperking inzetten voor het maken van hulpgoederen voor crisisgebieden in de hele wereld. Het zou fantastisch zijn om ons vliegveld als uitvalsbasis te gaan gebruiken."

– Drewes Wildeman, sociaal ondernemer/voorzitter Stichting 'Door Mensen Hier Voor Mensen Daar'

Tot nu toe opgeleverd t.b.v. inkomend toerisme



naZone

Soms is de wereld geen veilige thuishaven.
Wij zijn dan je vluchthaven.

Samen met het UMCG gaan we de *Groningen Health and Safety Hub* bouwen, wat Groningen Airport Eelde onderdeel maakt van een internationaal medisch ecosysteem.

In het verlengde hiervan ligt er een enorme kans om wereldwijd medicijnen te verhandelen. Deze grijpen we met twee handen aan.

Gezondheidsorganisaties vanuit de hele wereld hebben behoefte om vanuit meerdere bases de wereld te kunnen voorzien van noodhulp en noodgoederen. Groningen Airport Eelde is de ideale luchthaven voor zowel het huisvesten van de coördinatie als opslag hiervan.

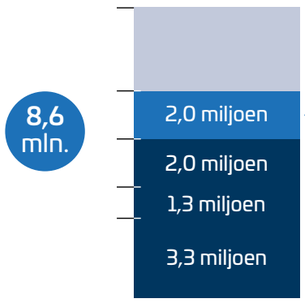
Healthhub van 2 hectare vanaf 2020 à € 6,- per m² en een 'Rampenhub' van dezelfde omvang leveren € 960.000,- euro op. Provisie op internationale mediciinenhandel en andere commerciële activiteiten ruim een miljoen. Opgeteld gaat de International Zone jaarlijks 2 miljoen euro opleveren.

digitaliser

"Mensen vergeten vaak hoeveel tijd ze kwijt zijn aan reizen, parkeren, security en wachten op Schiphol. Hoe mooi zou het zijn als je met een handige app zou kunnen vergelijken hoe je sneller en mogelijk zelfs goedkoper via ons vliegveld reist?"

– Ben Woldring, Bencom Group

Tot nu toe opgeleverd t.b.v. digitalisering



tijd machines

"Groningen is een vaak nog onbekende parel voor internationale toeristen. Als hotelondernemer juich ik toe dat ons vliegveld ons gaat helpen de stad meer op de kaart te zetten." – Albert Jan Postma, Hampshire City Hotel

Ben Woldring biedt aan om de mogelijkheden voor de lancering van een onafhankelijke vergelijkings-app te onderzoeken, waarmee reizigers zien hoeveel tijd en geld ze besparen via Groningen Airport Eelde.

Na creatie van prioritylane en lanceren vergelijkingsapp betalen 2000 'vrienden van Groningen Airport Eelde' € 100,- per jaar voor gebruik. Samen goed voor 2 miljoen euro.

Voor maar € 100,- per jaar word je lid van onze VIP-club. Daarmee steun je niet alleen ons vliegveld en krijg je niet alleen onbeperkt toegang tot een exclusieve app die je van alle informatie voorziet, maar je krijgt ook fast lane prioriteit en geniet van onze VIP-services. Door de diverse netwerkorganisaties aan te sluiten verwachten we 2.000 leden. Dit levert het vliegveld dus € 200.000,- per jaar op.

Natuurlijk moet een vliegveld snelheid en een concurrerend tarief bieden. Niets is zo ergerlijk als lang moeten wachten en lang moeten reizen, en dan ook nog tegen hoge kosten.

Maar het gaat ook om comfort. Zelfs ervaren reizigers kennen reisstress: heb ik de goede spullen wel bij me? Waar is mijn koffer? Hoe laat moet ik er zijn? Waar check ik in? Voldoe ik aan de veiligheidsmaatregelen? Waar is de gate? Heb ik nog tijd voor een koffie?

Digitalisering kan al deze informatie op een prettige manier persoonlijk overbrengen. We willen het meest servicegerichte en comfortabele vliegveld worden, dankzij innovatieve digitalisering.

Tegelijkertijd kun je dankzij digitalisering informatie verzamelen over reizigerspatronen, en reizigers daarmee verleiden tot aankopen. Nog in 2017 wordt er een systeem ontwikkeld dat exacte inzage geeft in het inkomende toerisme. In ruil voor de extra omzet die ons vliegveld horeca en hotelondernemers in de stad Groningen levert, is een aanbrengfee van 20% reëel. We verwachten hiermee € 200.000,- per jaar te kunnen genereren.

bran

Tot nu toe opgeleverd t.b.v. brandweer

12,1 mln.

- 3,5 miljoen
- 2,0 miljoen
- 2,0 miljoen
- 1,3 miljoen
- 3,3 miljoen

dweer

Zoals een vliegtuigmaatschappij elke overbodige gram bespaart, besparen wij elke overbodige euro.

Door te huren bij een nabijgelegen ondernemer is een investering in een brandweerkazerne van 3,5 miljoen euro niet nodig.

Een nieuwe brandweerkazerne kost kapitalen, die we liever in innovatie en economische groei steken. Samen met ondernemers richten we een volledig nieuwe kazerne anders in, die binnen de gestelde tijd ter plekke kan zijn en voldoet aan de certificering. Dit scheelt de aandeelhouders 3-4 miljoen euro. Bovendien komt de huidige ruimte van de brandweer dan vrij voor commerciële exploitatie.

“Industrie volgt infrastructuur.“

Harm D. Post, Groningen Seaports/Haven Lauwersoog

Reageren op dit bidbook?

Mail: hd.post@groningen-seaports.com

Bijlage 6

InterVISTAS
a company of Royal HaskoningDHV

Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV
p/a provincie Drenthe
de heer C. Bijl
Postbus 122
9400 AC Assen

Den Haag 20 april 2017

Geachte heer Bijl,

Op verzoek van de aandeelhouders van GAE zijn mij verschillende vragen voorgelegd ten aanzien van de rapportage "Strategische verkenning Structuur en Financiering 2017-2026 Groningen Airport Eelde" van UNO Bedrijfsadviseurs, 19 april 2017. Bijgaand ontvangt u mijn reactie op deze vragen.

1. UNO heeft een nieuwe organisatiestructuur uitgewerkt met een LOM BV, een NEDAB BV, een LEM BV en een routefonds. Voorgesteld wordt LEM BV pas op te richten bij reëel zicht op een commerciële exploitant. U heeft deskundige inbreng geleverd aan deze voorstellen. Bent u van mening dat de door UNO voorgestelde structuur een passend organisatie-perspectief is voor Groningen Airport Eelde en dat deze structuur maximale ruimte laat voor een commerciële exploitatie?

Mijn reactie op deze eerste vraag is dat de door UNO voorgestelde structuur (een LOM BV, een NEDAB BV, een LEM BV en een routefonds) een consistente uitwerking is van de structuur die destijds is aanbevolen in de "Strategische Verkenning naar Beleidsopties voor de Luchthaven Groningen Eelde". Deze structuur geeft maximale ruimte voor een commerciële exploitatie door de LEM BV.

Zoals door UNO is aangegeven is randvoorwaardelijk voor een commerciële exploitatie dat er zekerheid is over de volledige financiering van:

- NEDAB kosten € 30 mln voor de komende 10 jaar (exclusief mogelijke BTW verrekking ten gevolge van de thans door UNO voorgestelde BV vorm).
- Route ontwikkelingsfonds van € 10 mln een randvoorwaarden voor het verkozen beleidsalternatief.
- De investering in een nieuwe brandweerkazerne en een verbetering van de Terminal van 6 mln exclusief BTW.

Ten aanzien van de vraag of deze structuur de ruimte laat voor een commerciële exploitatie trekt UNO, op basis van hun analyse, de volgende conclusie:

> "In de LEM zal de gehele commerciële exploitatie zich voltrekken. […] De exploitatie zal winstgevend zijn…"

Ten aanzien van de structuur is ook het volgende van belang voor het bieden van maximale ruimte voor een commerciële exploitatie:

> “De LOM zal - doorgaans op aangeven van de exploitant (LEM) - telkens de investeringen en renovaties met betrekking tot het onroerend goed dienen uit te voeren die noodzakelijk zijn voor een verantwoorde exploitatie en instandhouding van de luchthaven.”

Ter verduidelijking wil ik opmerken dat de commerciële activiteiten de luchtvaartactiviteiten zijn, maar ook de gehele commerciële exploitatie van de terminal (winkels en restaurant), parkeerterreinen, reclame en dergelijke.

2. Bent u van mening dat er commerciële partijen in de (internationale) markt zijn die zullen inschrijven bij een aanbesteding van de commerciële exploitatie van de luchtvaart-activiteiten binnen deze structuur?

Mijn reactie op deze vraag is dat - indien voldaan wordt aan de randvoorwaarden zoals gesteld in vraag 1 - het mijn verwachting is dat commerciële partijen in de (internationale) markt zullen inschrijven bij een aanbesteding van de commerciële exploitatie van de luchtvaart-activiteiten. Deze verwachting spreek ik uit op basis van mijn internationale ervaring en kennis van deze markt

3. Onder welke condities en op welk moment kan de zoektocht naar commerciële partijen starten?

UNO rapporteert als volgt:

> “Uit het waarde-advies van Troostwijk valt af te lezen dat reeds gedane investeringen op de Luchthaven momenteel een ‘onrendabele top’ kennen. Dit houdt in dat een commerciële partij in dit stadium van de ontwikkeling van de luchthaven, hoogstwaarschijnlijk niet het risico van een investering als ontwikkelaar in de LOM zal aanvaarden”.

Door UNO wordt voorgesteld de LEM BV op te richten als een zelfstandige entiteit zijn die - tot de inschakeling van een externe commerciële partij - een 100% dochteronderneming zal zijn van de LOM, waarvan daarna de aandelen geheel of gedeeltelijk kunnen worden vervreemd aan een commerciële partij.

Dit is naar mijn mening de juiste benadering daar er, vooruitlopend op een private participatie in de LEM, over de benodigde vergunningen/licenties beschikt moet worden en over de mogelijke nadelige fiscale gevolgen van een private participatie (BTW, VPB en mogelijke overdrachtsbelasting) duidelijkheid moet bestaan.

Het is dan ook niet wenselijk te starten met een zoektocht naar commerciële partijen voordat de aandeelhouders de beslissingen hebben genomen die garanderen dat het perspectief ‘Internationale toegangspoort’ geeffectueerd kan worden. Het moge duidelijk zijn dat participatie door commerciële partijen pas dan aan de orde is als met zekerheid een onderneming met een winstgevend perspectief kan worden gepresenteerd.

De negatieve exploitatie van GAE NV moet door NEDAB, Routefonds en bij voorkeur gerealiseerde investeringen en herstructurering , omgebogen worden tot een positief renderende LEM. Deze kan vervolgens met vertrouwen aan commerciële partijen worden aangeboden.

Let wel, GAE heeft in het verleden bij de aanleg van de baanverlenging, lessen geleerd ten aanzien van langdurige goedkeuringsprocedures in bij de Europese Commissie. Mijn dringend advies is dan ook de herstructurering en financiering zodanig vorm te geven dat deze voldoet aan de MEIP

principes zodat voor de gehele transformatie en financiering geen melding bij, laat staan goedkeuring van, de Europese Commissie behoeft.

Tot slot, UNO constateert dat er eind 2016 een cijfermatige afwijking is ontstaan tussen de 2015 grondslag van de eerder uitgevoerde studie van Stratagem en de realiteit van dit moment. Terecht merkt UNO op dat een realisatie

> "onderhevig (is) aan meevallende en tegenvallende ontwikkelingen die in meer of minder mate beïnvloedbaar zijn" en dat een "een rechtlijnige extrapolatie daarvan valt voor de komende tien jaar niet zondermeer te maken" is.

UNO constateert verder dat de prognose uitgaat van een beperkte omzet groei, dat deze in lijn is met de studie van Stratagem en dat er mogelijk nog te benutten commerciële kansen zijn. Ook geeft UNO aan dat de NEDAB kosten voldoende begroot zijn om bij toenemende eisen mogelijke kostenstijgingen op te kunnen vangen. Ik ben het met UNO eens dat de stijgende personeelskosten beter in verhouding gebracht moeten worden tot de omzet. UNO constateert dat de LEM winstgevend zijn en dat alle aspecten in ogenschouw nemende

> "kunnen de totale geplande operationele activiteiten met de geraamde € 46 mln. (a fonds perdu) worden gerealiseerd".

Wanneer u nog vragen heeft, kunt u altijd contact met mij opnemen

Hoogachtend

JCJ Mohrmann
Executive Vice President
InterVISTAS

Bijlage 7

NOM
INVESTEREN IN ONTWIKKELING

N.V. NOM
Investerings- en Ontwikkelingsmaatschappij voor Noord-Nederland

Correspondentieadres
Postbus 424
9700 AK Groningen

Bezoekadres
Paterswoldseweg 810
9728 BM Groningen

Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV
p/a Provincie Drenthe
de heer E. Knoll
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Groningen, 18 april 2017
Onze ref.: 20170418141600SJgh
Betreft: mogelijke financiering door NV NOM

Mijne heren,

Een volwaardige internationale luchthaven als Groningen Airport Eelde (GAE) zien wij als een belangrijke pijler van een sterke Noordelijke economie. Vanuit haar opdracht levert de NOM graag een bijdrage aan de ontwikkeling van GAE. In de afgelopen jaren hebben we al de nodige tijd en aandacht aan de luchthaven besteed en wij denken dat we op de volgende wijze een additionele bijdrage kunnen leveren om de positie van GAE te versterken:

- Wij willen met een positieve grondhouding onderzoek doen naar een mogelijke financiering van een nog op te richten Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM);
- Wij zijn bereid voor een nog op te zetten Route Ontwikkelings Fonds ten behoeve van Groningen Airport Eelde NV alle back-office activiteiten uit te voeren, gebruikmakend van de expertise die we daarvoor hebben vanuit het beheer van andere fondsen. We passen dit in binnen onze reguliere werkzaamheden.
- Momenteel benaderen wij al actief ondernemers om substantiële middelen uit het bedrijfsleven los te trekken ten behoeve van het nieuwe routeontwikkelingsfonds. Ook kunnen wij de acquisitie van fondsen in de toekomst faciliteren.
- Wij zijn als NOM ook mede verantwoordelijk voor de acquisitie van nieuwe (buitenlandse) bedrijven. Ook daarin zullen wij GAE expliciet meenemen. Dat betekent dat we de luchthaven en de terreinen daaromheen waar mogelijk meenemen in bestaande proposities en waar nodig ook nieuwe proposities zullen ontwikkelen. Wij zijn er van overtuigd dat dit tot nieuwe kansen zal leiden, zoals die zich ook in het verleden hebben voorgedaan.

Tel. 050 - 521 44 44
E-mail: info@nom.nl
Internet: www.nom.nl
KvK Groningen nr. 02032331
Rabobank
IBAN: NL71RABO0348358369
BIC: RABONL2U
BTW nr. NL8045.21.086.B.01

Ten aanzien van de mogelijke financiering van de LEM door NOM geldt dat een en ander onder voorbehoud is van overeenstemming over de voorwaarden van deze financiering, een nog uit te voeren due dilligence, een positief advies van de Investment commissie en goedkeuring door zowel de directie als de Raad van Commissarissen van de NOM, het bereiken van definitieve overeenstemming over een schriftelijke participatie- en aandeelhoudersovereenkomst en eventueel benodigde toestemming van NMa of andere mededingingsrechtelijke instellingen.

Wij gaan er van uit u middels deze brief voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

Siem Jansen
Directeur NV NOM

Bijlage 8

GRONINGEN *AIRPORT* EELDE

Aan Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV
Provincie Groningen, Provincie Drenthe,
Gemeente Groningen, Gemeente Tynaarlo,
Gemeente Assen

Datum 20 april 2017
Ons kenmerk MvK/TB/17.dir.044
Telefoon 050 - 3097001
Betreft Financieel resultaat 2016 / 2017

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

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

E info@gae.nl

www.gae.nl

Rabobank: 1130.50.763
IBAN: NL15RABO0113050763
BIC: RABONL2U

KvK Drenthe H04049842
BTW NL 003186635 B 01

Geachte Aandeelhouder,

Nu de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde aan de vooravond van de definitieve besluitvorming over de toekomst van de luchthaven staan, wil ik u graag informeren over de actuele financiële ontwikkelingen van de vennootschap. Eerst wordt kort verslag gedaan van het voorlopig financieel resultaat 2016, met dien verstande dat de jaarrekening over 2016 nog niet is vastgesteld. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de financiële kaders voor 2017.

Resultaat 2016

Het aantal passagiers over 2016 kwam uit op 180.399, wat 18% lager was dan in 2015. Het aantal vakantievluchten liep met 25% terug als gevolg van de verslechterde politieke situatie in Turkije en de vluchtelingencrisis in Griekenland.

Een positieve ontwikkeling is dat sinds medio september 2016 door Nordica, in samenwerking met de SAS, op doordeweekse dagen twee retourvluchten en op zondag één retourvlucht CPH – GRQ worden uitgevoerd. Via het netwerk van SAS heeft Noord-Nederland daarmee goede verbindingen met verschillende Europese en intercontinentale bestemmingen. Dit is een belangrijke opsteker voor de toekomst. De bijdrage in de aanloopkosten van deze nieuwe route is ten laste gebracht van het resultaat van 2016.

Door de lagere omzet, deze bijdrage en overige opstartkosten kwam het resultaat over 2016 uit op afgerond € 2.365.000 negatief. Navolgend is de winst- en verliesrekening over 2016 opgenomen, evenals ter vergelijk die van 2015.

Bedragen in euro's

	2016	2015
Omzet		
Havengelden	3.198.805	3.845.972
Opbrengst gebouwen en terreinen	563.125	573.144
Brandstof verkopen	154.698	181.746
Overige bedrijfsopbrengsten	669.388	641.983
Som der bedrijfsopbrengsten	**4.586.016**	**5.242.845**
Bedrijfslasten		
Personeelskosten	4.354.353	4.208.719
Afschrijvingskosten	604.191	608.241
Overige bedrijfskosten	2.047.690	1.557.963
Som der bedrijfslasten	**7.006.234**	**6.374.923**
Bedrijfsresultaat	**-2.420.218**	**-1.132.078**
Rente	55.671	156.518
Resultaat	**-2.364.547**	**-975.560**

Enkele posten worden navolgend toegelicht;

- De ten opzichte van 2015 afgenomen havengelden en brandstofverkopen hangen direct samen met het lagere aantal vluchten en passagiers. De post havengelden bestaat voornamelijk uit landingsgelden, passagiersvergoeding, security charge en handling.
- De personeelskosten namen voornamelijk toe als gevolg van de inleen van extra security personeel.
- De overige bedrijfskosten namen toe als gevolg van ontwikkelings- en promotiekosten. Dit zijn voor het overgrote deel de kosten die samenhangen met de routeontwikkeling van de nieuwe verbinding met Kopenhagen. Het ging om een bedrag van afgerond € 580.000.

Het jaar 2016 werd afgesloten met een liquiditeitssaldo van afgerond € 5.423.000, waarvan € 4.274.000 ter vrije beschikking staat aan de onderneming. Een bedrag van € 1.159.000 staat als vooruit ontvangen subsidie voor de baanverlenging op een geblokkeerde rekening.

Financiële kaders 2017

De besluitvorming door de aandeelhouders over de toekomst van de luchthaven, op basis van drie gepresenteerde beleidsalternatieven uit de strategische verkenning, heeft eind 2016 in de Raden en Staten plaatsgevonden. Op korte termijn krijgt dit een definitief vervolg. Omdat daarop niet kon worden vooruitgelopen is voor 2017 nog geen exploitatie- en investeringsbegroting vastgesteld. Voor 2017 wordt vooralsnog gewerkt met een voorlopig budget dat is opgesteld op basis van het huidige beleid, rekening houdend met ontwikkelingen in de markt. Dit resulteert in een verwacht tekort van € 2.535.000, waarbij nog een bijdrage van de luchthaven aan routeontwikkeling (in 2017 geschat op bijna € 1.300.000) en de kosten voor het aanvragen van het luchthavenbesluit (nader vast te stellen, maar vooralsnog geraamd op € 250.000) moeten worden opgeteld. Indien deze kosten volledig voor rekening van de luchthaven blijven zal het verlies kunnen oplopen tot ruim € 4 miljoen.

Kort samengevat ziet deze voorlopige exploitatie (exclusief de bijdrage voor routeontwikkeling en de kosten voor het luchthavenbesluit) er uit als volgt:

Bedragen in euro's

	2017
Omzet	
Havengelden	3.218.000
Opbrengst gebouwen en terreinen	562.000
Opbrengst brandstofleveringen	167.000
Overige baten	583.000
Som der bedrijfsopbrengsten	**4.440.000**
Bedrijfslasten	
Personeelskosten	4.801.000
Afschrijvingen	639.000
Huisvesting- en terreinkosten	541.000
Algemene kosten	1.002.000
Som der bedrijfslasten	**6.983.000**
Rentebaten	8.000
Exploitatieresultaat	**-2.535.000**

De opbrengst uit havengelden is gebaseerd op een verwacht aantal passagiers-bewegingen van circa 208.000 (een toename van 15%) en een verwacht aantal vliegbewegingen van circa 28.000, waarvan ruim 3.300 handelsverkeer

Voor 2017 wordt aan investeringen in materiële vaste activa vooralsnog een bedrag van € 350.000 geraamd. De belangrijkste geraamde uitgaven betreffen bouwkundige verbeteringen aan de horeca, vervanging van afhandeling-equipment, brandweermaterieel en safety-equipment.

Zoals vermeld, bedroeg de liquiditeit van de vennootschap per ultimo 2016 afgerond € 5.423.000. Bij een resultaatontwikkeling zoals hierboven weergegeven, de bijdragen aan de routeontwikkeling en het luchthavenbesluit en rekening houdend met de geblokkeerde vooruit ontvangen subsidie voor baanverlenging, zal Groningen Airport Eelde in de tweede helft van 2017 volledig interen op haar liquiditeit en financiële reserves. Bijdragen van de aandeelhouders voor routeontwikkeling en de kosten die de luchthaven maakt voor zogenaamde NEDAB kosten (niet economische diensten van algemeen belang zoals brandweer en security), zijn noodzakelijk om te voorkomen dat er discontinuïteit optreedt in het tweede halfjaar van 2017.

Met vriendelijke groet,
Groningen Airport Eelde nv

J.M. van de Kreeke
Directeur