

Aan:  
de voorzitter en leden van  
provinciale staten van Drenthe

Assen, 29 november 2006  
Ons kenmerk 48/5.2/2006013972  
Behandeld door de heer E. Reckman (0592) 36 56 16  
Onderwerp: Halfjaarbericht Groningen Airport Eelde

Geachte voorzitter/leden,

Op 3 november jl. ontvingen wij het Halfjaarbericht 2006 van Groningen Airport Eelde. Het rapport dat wij u hierbij aanbieden, is goedgekeurd door de Raad van Commissarissen.

Een blik op de halfjaarcijfers die zojuist gepresenteerd zijn, met een vooruitblik op de rest van het jaar, geeft een bemoedigend beeld voor het gehele jaar 2006. In vergelijking met de cijfers uit het realistische scenario van het Businessplan 2003 ligt de luchthaven - ondanks het nog niet gerealiseerd zijn van de baanverlenging - goed op koers.

Eerder al is gebleken dat het jaar 2005 een goed jaar is geweest en dat de eerdere tegenslagen op een goede wijze waren gepareerd in combinatie met een toegenomen vertrouwen in de vliegmarkt.

Hoewel het aantal incidentele vluchten afnam, nam zowel het aantal lesvluchten als het aantal charters toe. Ook het aantal medische vluchten is toegenomen.

Ten opzichte van de begroting voor het eerste halfjaar 2006 is het tekort ruim € 220.000,- gunstiger uitgevallen. De begrote kosten voor juridische ondersteuning met betrekking tot de procedure rond de baanverlenging bij de Raad van State zullen waarschijnlijk pas in de tweede helft van dit jaar vallen en overigens in het voorjaar van 2007. Het betreft dus een verschuiving in de tijd.

Aan de inkomstenkant zijn zowel de opbrengsten uit de brandstofverkoop, de haven- en parkeeropbrengsten als de rentebaten hoger dan begroot.

Aan de uitgavenkant zijn de personeelslasten duidelijk lager uitgekomen dan gebudgetteerd, evenals de juridische advieskosten.

Weliswaar zullen in de tweede helft van dit jaar de personeelskosten toenemen door het van start gaan van twee lijndiensten (een op Stavanger en een op Schiphol en

London City) en door het ingaan van nieuwe regels voor handbagage. Deze kosten waren overigens niet voorzien in de begroting.

In hoofdstuk 8 van het bericht wordt het businessplan uit 2003 vergeleken met de nieuwste verwachtingen voor de komende jaren. Aannemende dat begin 2008 de verlengde baan in gebruik kan worden genomen en uitgaande van de huidige marktvooruitzichten, wordt in 2012 het break-evenpoint bereikt en dat is eerder dan bij de aanname van het realistische scenario uit 2003. De nu gehanteerde uitgangspunten zijn gebruikt bij de Beslissing op bezwaar en mede gebaseerd op vervoersprognoses van Buck Consultants International. Wel moeten wij ons realiseren dat de luchtvaartsector erg dynamisch is en door goed of slecht weer, aanslagen of ongelukken enorme fluctuaties te zien kan geven, waarop niet tot nauwelijks geanticipeerd kan worden.

Hierna vergelijken wij de verwachtingen uit 2003 volgens het realistische scenario met de uitkomsten zoals die zich tot nu toe hebben gemanifesteerd.

**Het realiseren van een gemiddelde jaarlijkse groei van 4% aan charterbewegingen en passagiers, gedurende de eerste vijftien jaar.**

De groei van 4% in aantallen passagiers en in vliegbewegingen is nog niet gerealiseerd. Overigens was dit een gemiddelde doelstelling over een periode van vijftien jaar, waarvan nu bijna vier jaar voorbij zijn. De terugval na het vertrek van Ryanair is snel hersteld. De verdere groei gaat nu gestaag.

**De herstart van een lijndienst op een mainport rond 2006.**

Eind oktober is een lijndienst gestart op zowel Schiphol als London City. Daarnaast is er al enige jaren een lijndienst op Aberdeen en sinds dit jaar ook een op Stavanger.

**De komst van een low-cost carrier in 2003.**

Ryanair is gekomen, maar ook weer gegaan. Als gevolg van de te korte baan kon niet bij alle weersomstandigheden veilig worden opgestegen en geland.

**Een geleidelijke ontwikkeling van het vrachtsegment, uitgaande van baanverlenging in 2005.**

Hoewel de baan nog niet verlengd is, zijn er met een bevrachter principeafspraken gemaakt die ingaan dadelijk na het afronden van de baanverlenging. Inmiddels is er nu ook al een lichte toename van het vrachtverkeer.

**De markt voor kleine luchtvaart (lesverkeer, privévluchten en kleine zakelijke vluchten) groeit gemiddeld niet.**

Tot nog toe zijn de verwachtingen uitgekomen.

**De ontwikkeling van kantoren is beperkt mogelijk bij voldoende planologische speelruimte.**

Deze mogelijkheden zijn momenteel aanwezig, zij het dat de ontwikkeling wel verband moet houden met de luchtvaart, de luchthaven of de bereikbaarheid door de lucht.

**Aan platformgebonden gronden en terreinen voor cargoactiviteiten kan tot 15.000 m<sup>2</sup> grond in erfpacht worden uitgegeven.**

Deze aanname blijft nog steeds van kracht.

Ondanks tegenvallende omstandigheden als uitstel van de baanverlenging, het vertrek van Ryanair en minder chartervluchten dan verwacht, is er wel een verbetering van het resultaat gerealiseerd. Dit is het gevolg van zowel meevallende inkomsten als het beperken van de kosten. Een verdere kostenreductie is niet goed meer mogelijk. De aandeelhouders zullen volgens afspraak nog een aantal jaren (voor het laatst in 2012) een financiële bijdrage leveren aan de luchthaven. Zoals het er nu naar uitziet - vanaf voorjaar 2008 kan de verlengde baan worden gebruikt en er doen zich geen ernstige ongelukken en aanslagen voor - wordt in 2012 het break-evenpoint bereikt.

Er is voldoende reden om de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

jk/coll.



## Halfjaarbericht 2006 Groningen Airport Eelde N.V.

### Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
- 2 Verkeer en vervoer in de eerste helft van 2006
- 3 Balans per 30 juni 2006
- 4 Winst- en verliesrekening t/m 1<sup>o</sup> halfjaar 2006
- 5 Toelichting op de balans
- 6 Toelichting op de winst- en verliesrekening
- 7 Prognose van het resultaat over 2006
- 8 Actuele meerjaren verwachting versus businessplan 2003.

## 1 INLEIDING

In dit halfjaarbericht wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling op Groningen Airport Eelde op het gebied van verkeer en vervoer en het financiële resultaat over het eerste halfjaar van 2006. Daarnaast is ook de prognose van het resultaat over het hele jaar 2006 opgenomen.

In hoofdstuk 8 wordt tegemoet gekomen aan de wens van enkele aandeelhouders om meer inzicht te geven in de effecten die de vertraging van de besluitvorming over de baanverlenging heeft op de verwachte resultaatontwikkeling op middellange termijn. Daartoe wordt het "realistische scenario" uit het businessplan van 2003 vergeleken met het meest actuele scenario voor de middellange termijn.

## 2 VERKEER EN VERVOER IN DE EERSTE HELFT VAN 2006

In het eerste halfjaar van 2006 is het aantal lijnvluchten (alleen Aberdeen) vrijwel gelijk aan vorig jaar. De aangekondigde start van de lijndiensten op Stavanger en Londen zullen er toe leiden dat het aantal vluchten de tweede helft van het jaar zal toenemen.

Het aantal chartervluchten naar vakantiebestemmingen nam toe met 5%. Het aantal incidentele chartervluchten blijft daarentegen achter bij vorig jaar. In 2005 heeft het vervoer van militairen tot een relatief groot aantal incidentele charters geleid.

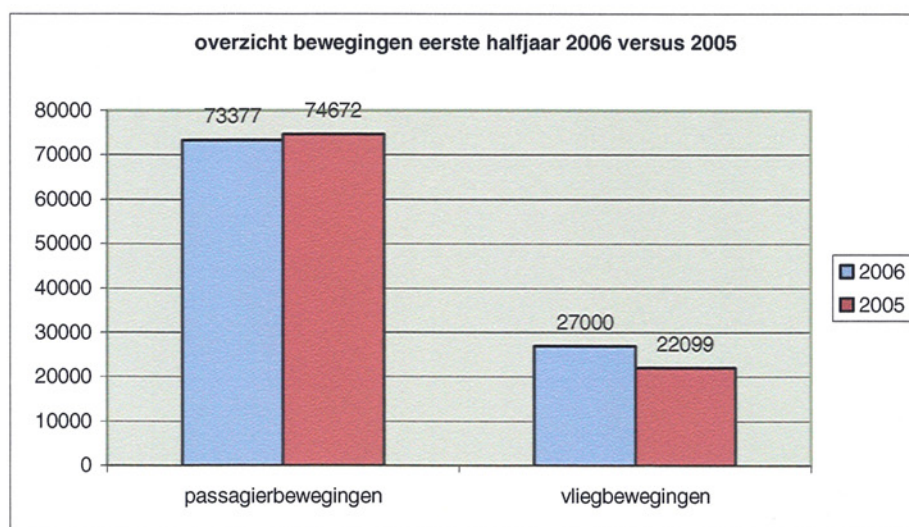
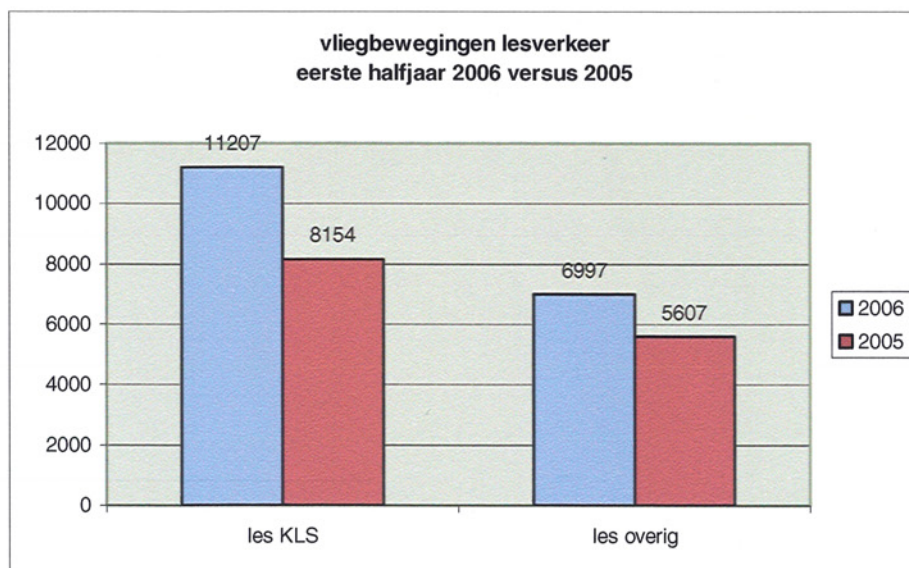
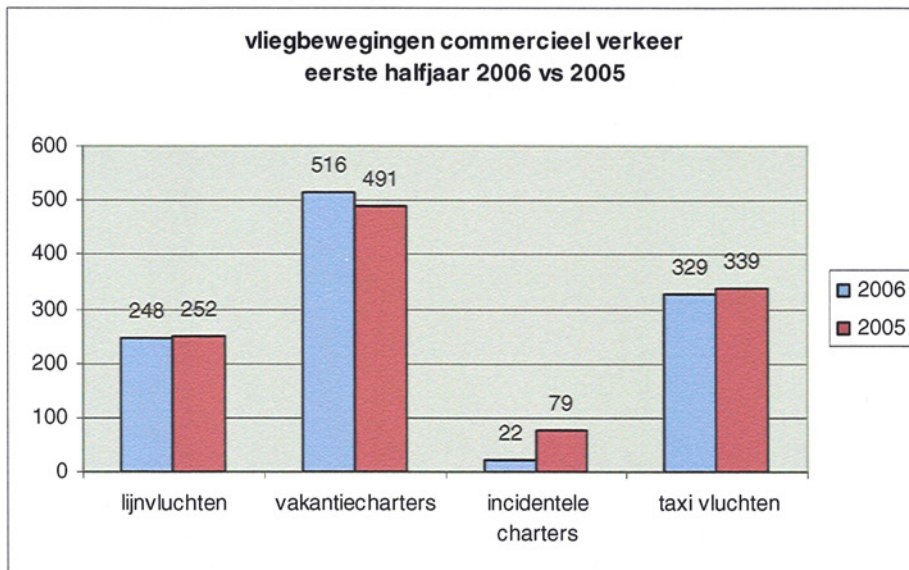
Bij de taxivluchten hebben de vaste vluchten naar Norwich een belangrijk aandeel in het totaal. Deze vlucht wordt 3 keer per week uitgevoerd door Eastern Airways.

Het lesverkeer nam in de eerste helft van het jaar met ongeveer een derde toe. Bij de KLM Flight Academy betreft het een tijdelijke extra hoeveelheid vluchten die in de eerste maanden van het jaar zijn uitgevoerd, maar voor de overige lesvluchten wordt verwacht dat de groei structureel is, mede door de uitbreiding van de capaciteit bij de Dutch Flight Academy en de vestiging van Stella Aviation op GAE.

Het totale aantal passagiersbewegingen bleef iets onder dat van vorig jaar en kwam uit op 73.377. Het verschil met 2005 wordt geheel verklaard uit het groter aantal incidentele chartervluchten in 2005 (bijna 5000 passagierbewegingen).

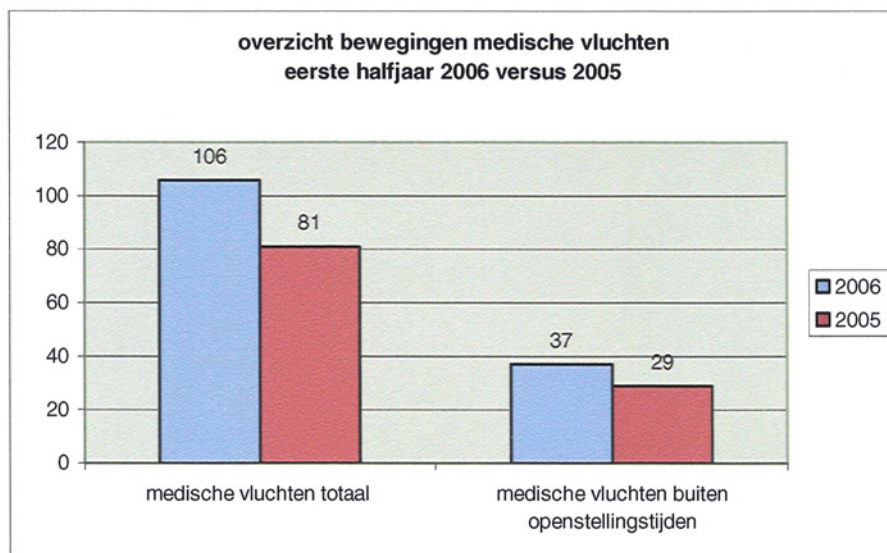
Het totale aantal vliegbewegingen steeg door de toename van het lesverkeer tot 27.000.

In de volgende grafieken worden deze ontwikkelingen van de vervoerscijfers nog eens geïllustreerd.



Naast een rol in het handelsverkeer en het lesverkeer vervult de luchthaven ook een belangrijke rol bij de uitvoering van medische vluchten. In de meeste gevallen betreft dit vervoer van donororganen.

In de eerste helft van 2006 zijn er op Groningen Airport Eelde 106 bewegingen uitgevoerd om medische redenen, waarvan er 37 plaatsvonden buiten de openstellingstijden. In 2005 waren het in totaal 81 bewegingen, waarvan er 29 buiten de openstellingstijden plaatsvonden. Ook bij de vluchten buiten de reguliere openstellingstijden zijn er medewerkers van de brandweer, havendienst en verkeersleiding aanwezig.



### 3. BALANS PER 30 JUNI 2006

bedragen in euro's

	30 juni 2006		1 januari 2006
<b>Vaste activa</b>			
<b>Materiële vaste activa</b>			
Bedrijfsgebouwen en –terreinen	4.809.560		4.948.822
Installaties	2.316.861		2.520.400
Andere vaste bedrijfsmiddelen	2.299.267		2.387.366
In uitvoering en vooruitbetaald	<u>5.220.720</u>		<u>4.832.230</u>
	14.646.408		14.688.818
<b>Financiële vaste activa</b>			
Deelneming	<u>1</u>	<b>14.646.409</b>	<u>1</u>
			<b>14.688.819</b>
<b>Vlottende activa</b>			
Vorraden	120.443		130.817
Vorderingen	937.112		670.189
Liquide middelen	<u>21.664.667</u>		<u>21.373.289</u>
		<b>22.722.222</b>	<b>22.174.295</b>
		<b><u>37.368.631</u></b>	<b><u>36.863.114</u></b>



BALANS PER 30 JUNI 2006

bedragen in euro's

	30 juni 2006		1 januari 2006
<b>Eigen Vermogen</b>			
Opgevraagd en gestort kapitaal	4.174.778		4.174.778
Reserve Materiële Vaste Activa	1.049.679		1.189.497
Algemene Reserve	<u>7.975.194</u>		<u>7.465.963</u>
		<b>13.199.651</b>	<b>12.830.238</b>
<b>Voorzieningen</b>			
Voorziening groot onderhoud	594.349		584.469
Voorziening vervroegde uittreding	<u>89.260</u>		<u>89.260</u>
		<b>683.609</b>	<b>673.729</b>
<b>Langlopende Schulden</b>			
Overlopende passiva (vooruit ontvangen investeringsbijdragen)	<u>22.405.036</u>		<u>22.209.837</u>
		<b>22.405.036</b>	<b>22.209.837</b>
<b>Kortlopende Schulden</b>			
Handelscrediteuren	160.262		276.449
Investeringscrediteuren	65.577		58.396
Overige schulden	<u>854.496</u>		<u>814.465</u>
		<b>1.080.335</b>	<b>1.149.310</b>
		<b><u>37.368.631</u></b>	<b><u>36.863.114</u></b>

.

4 WINST- & VERLIESREKENING T/M HET 1<sup>E</sup> HALFJAAR 2006

bedragen in euro's

<b>OPBRENGSTEN</b>	<b><u>2006</u></b>	<b><u>budget 2006</u></b>	<b><u>2005</u></b>
Bedragen in Euro's			
Havengelden	1.138.767	1.098.890	1.110.083
Gebouwen en terreinen	283.031	295.500	293.206
Opbrengst verkopen	700.552	490.680	485.911
Overige bedrijfsopbrengsten	176.988	184.840	155.078
<b>Totale opbrengsten</b>	<b><u>2.299.338</u></b>	<b><u>2.069.910</u></b>	<b><u>2.044.278</u></b>
<b>LASTEN</b>	<b><u>2006</u></b>	<b><u>budget 2006</u></b>	<b><u>2005</u></b>
Inkoopwaarde verkopen	614.864	432.400	407.467
Personeelskosten:	1.221.093	1.289.750	1.144.471
overige bedrijfskosten:			
huisvest/terreinkosten	232.047	235.935	242.871
algemene kosten	302.633	401.750	297.609
afschrijvingen:	364.728	368.000	343.494
rente	-78.286	-75.000	-91.542
<b>Totale bedrijfslasten Inclusief rente</b>	<b><u>2.657.079</u></b>	<b><u>2.652.835</u></b>	<b><u>2.344.370</u></b>
<b>Saldo tekort</b>	<b><u>357.741</u></b>	<b><u>582.925</u></b>	<b><u>300.092</u></b>

Het tekort is ten laste gebracht van de algemene reserve.

## 5 TOELICHTING OP DE BALANS

### **Vaste Activa**

#### **Materiële vaste activa**

In de periode t/m juni 2006 zijn de volgende investeringen gerealiseerd:

Inventarissen:	€	56.540
Tractie:		11.510
In Uitvoering en vooruitbetaald:		
Gebouwen en terreinen:		
Project baanverlenging/afwatering		275.290
Diversen		<u>118.597</u>
Totaal materiële vaste activa:	€	<u>461.937</u>

### **Viottende Activa**

#### **Vorderingen**

De vorderingen per 30 juni 2006 betroffen de volgende:

Handelsdebiteuren	579.104
Saldo Belastingen	23.977
Diverse vorderingen:	<u>334.031</u>
Totaal	€ <u>937.112</u>

#### **Liquide middelen**

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de uitstaande liquide middelen van de vennootschap en het budget baanverlenging.

Baanverlenging	15.000.000
Groningen Airport Eelde	<u>6.700.000</u>
	€ 21.700.000

De rentebaten over het saldo voorschot baanverlenging worden rechtstreeks bijgeboekt bij het budget voor baanverlenging op de balans; de rentebaten over de liquide middelen van GAE worden toegevoegd aan het halfjaarresultaat via de winst- en verliesrekening.

### Algemene reserve

In de periode t/m juni 2006 kent deze reserve het volgende verloop:

Saldo per 1 januari 2006	€	7.465.963
Af: resultaat		357.741
Bij: dotatie aandeelhouders (boekjaar 2006)		<u>866.972</u>
Saldo per 30 juni 2006	€	<u>7.975.194</u>

Aan de algemene reserve wordt de jaarlijkse dotatie van de aandeelhouders toegevoegd, terwijl het exploitatie tekort daarop in mindering wordt gebracht.

### Voorziening groot onderhoud

Het verloop is als volgt:

Saldo per 1 januari 2006		€	584.469
Bij: dotatie t/m juni	€ 25.000		
Af: uitgaven t/m juni	<u>15.120</u>		
			<u>9.880</u>
Saldo per 30 juni 2006		€	<u>594.349</u>

### Langlopende schulden

#### Overlopende passiva

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Vooruit ontvangen subsidie project afwatering	€ 2.722.682	€ 2.722.682
Vooruit ontvangen subsidie project baanverlenging	- 18.620.000	- 18.620.000
Rentetoerekening project baanverlenging	<u>- 1.062.354</u>	<u>867.155</u>
Totaal per 30 juni 2006	<u>€ 22.405.036</u>	<u>€ 22.209.837</u>

## **Kortlopende schulden**

### **Overige schulden**

Deze post is als volgt samengesteld:

saldo af te dragen ATC heffingen	€	66.863
reservering verlofsaldi		79.807
reservering vakantietoeslag		35.810
betalingen onderweg		96.528
diverse vooruit ontvangen posten		112.126
fpu/wachtgeldverplichtingen		95.987
controle-/advieskosten		96.376
nog te betalen huur		7.085
gemeentelijke belastingen		9.270
diverse verzekeringen		25.000
inleen personeel beveiliging		55.000
inkoop AV-gas		30.120
energiekosten		24.600
overige		<u>119.924</u>
Totaal per 30 juni 2006	<b>€</b>	<b><u>854.496</u></b>

## 6. TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING EERSTE HALFJAAR 2006

### Begroting

De begroting 2006 is op 19 december 2005 in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besproken en vastgesteld.

Bij de verdeling van het jaarbudget over de maanden is voor een aantal begrotingsposten rekening gehouden met seizoenschommelingen, of is rekening gehouden met het te verwachten inkomsten-/uitgavenpatroon in de tijd.

### Resultaat

In vergelijking met het gebudgetteerde tekort over de eerste helft van 2006 is het tekort meegevallen. De periode t/m juni 2006 laat een tekort zien van € 357.741. Begroot was een tekort van € 582.925; een positief verschil dus van ruim € 224.000. In vergelijking met 2005 is het resultaat echter slechter. In 2005 bedroeg het tekort t/m juni € 300.092; een nadeliger resultaat derhalve van ruim € 57.000.

De afwijking ten opzichte van het budget is voornamelijk het gevolg van het feit dat hoge incidentele uitgaven voor juridische ondersteuning en advieskosten zijn geraamd, terwijl die in de eerste 6 maanden nog maar beperkt zijn uitgegeven. De verwachting is echter dat nu de fase van verweer voor de Raad van State procedure is aangebroken, deze kosten zullen oplopen.

### Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten zijn bijna € 230.000 hoger dan gebudgetteerd. Vergeleken met de eerste 6 maanden van 2005 zijn de bedrijfsopbrengsten met ruim € 255.000 toegenomen. Deze toename wordt voor een groot deel verklaard uit de toename van de omzet uit brandstofverkoop, met name van Av-gas. Zowel meer afzet door meer verkeer als de prijsstijgingen dragen daar aan bij.

In 2006 is in het eerste halfjaar 1.638.000 liter Jet A1 verkocht, in 2005 was dat met 1.381.000 liter beduidend minder.

Het aantal liter verkochte Av-gas (brandstof voor kleine vliegtuigen) is toegenomen van circa 248.000 liter tot circa 321.000 liter. Dit is vooral te danken aan de toename van het aantal lesvluchten in het eerste halfjaar.

De opbrengst uit havengelden is iets hoger dan vorig jaar. Vorig jaar waren deze baten gunstig beïnvloed door de militaire charters die in mei en juni de luchthaven aandeden. Dit jaar valt het op dat het lesverkeer weer flink in aantal is toegenomen. Het aantal passagierbewegingen loopt 2 % achter bij vorig jaar; het aantal vliegbewegingen is daarentegen 22% hoger.

De overige bedrijfsopbrengsten worden voornamelijk gevormd door de opbrengsten uit het parkeerterrein. Ten opzichte van 2005 is er sprake van een toename van parkeeropbrengsten van ongeveer 12 %, van € 130.205 tot € 146.184.

De rentebaten zijn voor de periode t/m juni begroot op € 75.000. De opbrengsten zijn daar met ruim € 3.000 boven uit gekomen. Vorig jaar waren deze baten ruim € 91.000.

#### Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn in totaal ruim € 7.000 hoger dan begroot, en ruim € 299.000 hoger dan vorig jaar in dezelfde periode.

Ook hier geldt dat de inkoopwaarde van de brandstofverkoop belangrijk afwijkt van de begrote bedragen en de gerealiseerde inkoopwaarde van vorig jaar. Zie ook de toelichting bij de verkoop.

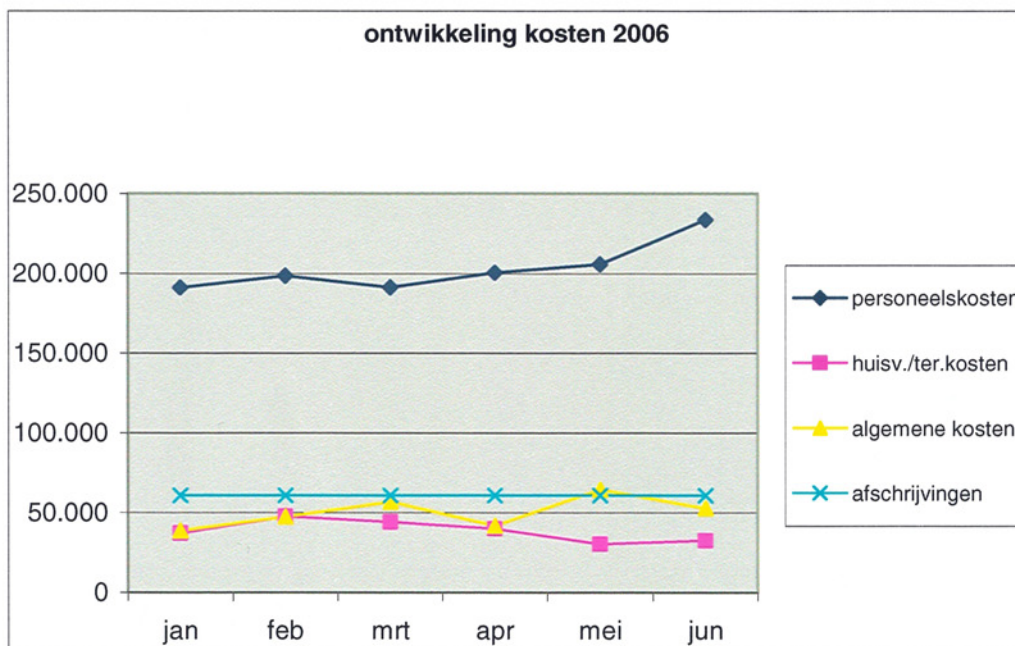
De personeelskosten zijn ongeveer 6,5% hoger dan over dezelfde periode vorig jaar, een verschil van bijna € 79.000. De personeelskosten zijn wel geringer dan gebudgetteerd, vooral door de tot nog toe beperkt gebleven uitgaven aan overige personeelskosten.

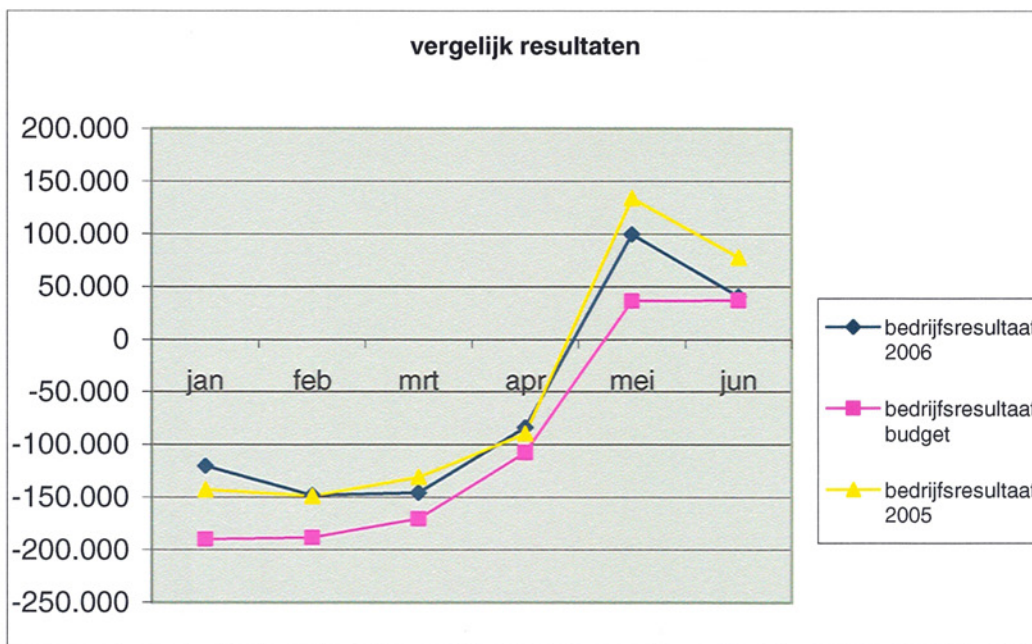
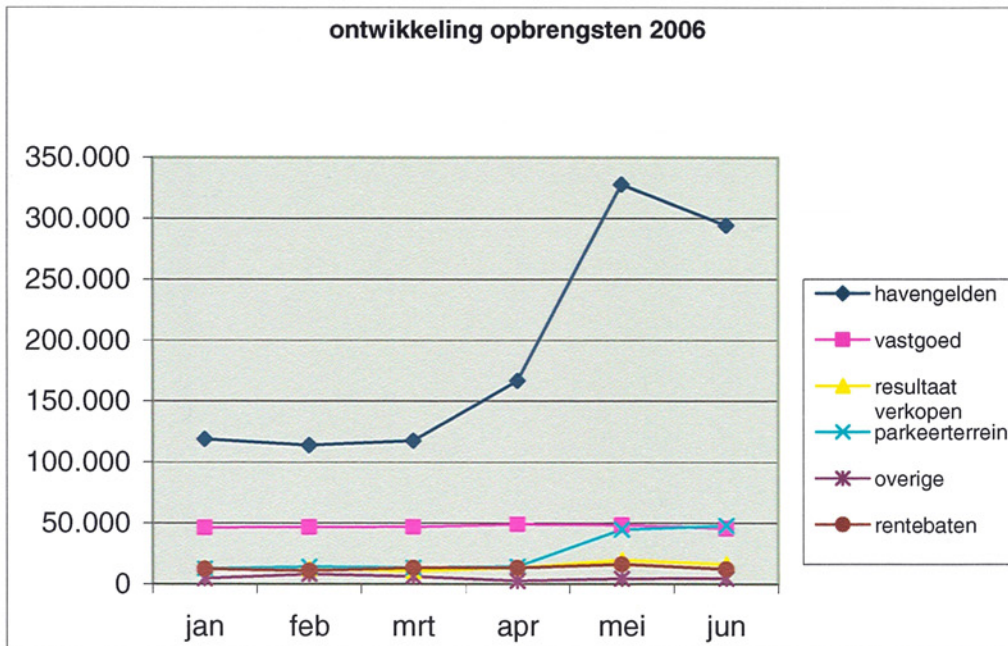
Bij de overige bedrijfskosten zijn de totale huisvesting- en terreinkosten iets lager uitgekomen dan gebudgetteerd en ten opzichte van 2005. Alleen de energiekosten zijn duidelijk hoger dan verwacht, voornamelijk als gevolg van prijsstijgingen.

De algemene kosten zijn ongeveer € 99.000 lager dan gebudgetteerd en zijn uitgekomen op het niveau van vorig jaar. In de begroting was rekening gehouden met hoge uitgaven aan advieskosten. Deze zijn nog niet gerealiseerd.

#### Overzicht ontwikkeling kosten, opbrengsten en resultaat naar periode.

Voor een beeld van de ontwikkeling van de kosten, de opbrengsten en het resultaat over de eerste 6 maanden worden deze onderstaand in een drietal grafieken weergegeven.







## 7. PROGNOSE VAN HET RESULTAAT OVER 2006

In onderstaand overzicht staat in de laatste kolom de prognose voor het resultaat over het lopende boekjaar 2006, naast de begrote bedragen voor dit jaar en de gerealiseerde bedragen in de vorige 2 boekjaren.

Uit het overzicht blijkt dat het tekort naar verwachting op ongeveer € 726.000 zal uitkomen, terwijl een tekort van € 876.000 is begroot. Het tekort in 2005 bedroeg € 752.518. De belangrijkste afwijkingen ten opzichte van de vastgestelde begroting 2006 worden hier kort toegelicht.

### Lasten

De inkoopwaarde van de brandstofverkopen (Av-gas) zal hoger uitkomen dan gebudgetteerd door de toename van het klein verkeer, met name lesverkeer in de eerste helft van dit jaar. Ook spelen de hoge brandstofprijzen daarbij een rol.

Bij de personeelskosten komen de kosten van salarissen en sociale lasten van het vaste personeelsbestand naar verwachting ongeveer uit op het gebudgetteerde bedrag. De overige personeelskosten komen aanzienlijk lager uit omdat er minder besteed hoefde te worden aan opleiding en oefening. De kosten van inleen van security-personeel worden iets hoger door de start van de nieuwe lijndiensten.

Bij de huisvesting- en terreinkosten wordt gerekend op hogere kosten voor onderhoud van de gebouwen (voornamelijk het gevolg van de tijdelijke uitbreiding van de terminal) en op hogere energiekosten; de kosten van assuranties komen naar verwachting wel lager uit dan gebudgetteerd; de premie van de aansprakelijkheidsverzekering is lager uitgekomen door uitbreiding van de pool van deelnemende luchthavens.

De prognose van de algemene kosten en dan met name de kosten van externe adviseurs is nog onzeker. In de begroting was rekening gehouden met een hoog bedrag voor kosten van juridische ondersteuning bij de procedure baanverlenging, in het bijzonder voor voorbereiden van de zitting. Naar het zich laat aanzien zal de zitting begin volgend jaar plaatsvinden en is niet het hele daarvoor geraamde budget dit jaar benodigd.

De hogere kosten voor promotie en ontwikkeling hebben te maken met extra niet gebudgetteerde kosten voor de promotie van nieuwe lijndiensten op Stavanger en Londen.

### Baten

De opbrengsten van de havengelden komen naar verwachting iets lager uit dan gebudgetteerd.

In het begin van het jaar bleek de vakantiemarkt onzeker. Vooral de Turkse bestemmingen werden veel minder geboekt dan verwacht, hetgeen tot gevolg had dat enkele aangekondigde vluchten vanaf Eelde niet zijn uitgevoerd. Ook de bezetting bleef voor de Turkse bestemmingen die wel worden gevlogen achter bij de verwachting. Dat leidt tot een bijstelling van de prognoses voor wat betreft de opbrengsten uit passagiersbelasting en securityheffing.

De start van de lijndienst naar Stavanger is in het resultaat meegenomen. De vlucht wordt 3 keer per week uitgevoerd vanaf medio september met een Dornier 238 (31 stoelen). Tevens is rekening gehouden met de start van een dagelijkse vlucht op Londen City via Amsterdam met ingang van 30 oktober 2006. Deze dienst wordt gevlogen met een F50 (50 stoelen)

Het lesverkeer is de eerste 6 maanden sterk toegenomen, vooral door veel extra vluchten van de KLM Flight Academy. Er was bij de KLM sprake van een inhaalslag. De tweede helft van het jaar zal het aantal vluchten weer ongeveer op het niveau van vorig jaar zijn. Met de vestiging van Stella Aviation en de groei van Dutch Flight Academy zal over het hele jaar het aantal lesvluchten naar verwachting ruim boven dat van vorig jaar liggen.

De opbrengst uit brandstofverkoop zal hoger zijn dan gebudgetteerd (evenals de inkoopwaarde) door meer afzet van Av-gas als gevolg van meer klein (les)verkeer en hogere brandstofprijzen. De afzet van Jet-A1 (brandstof voor de grote luchtvaart) zal eveneens toenemen.

Bedragen in Euro's	WERKELIJK 2004 €	WERKELIJK 2005 €	BEGROTING 2006 €	FORECAST BEGROTING 2006 €
<b>Bedrijfslasten</b>				
Inkoopwaarde verkopen	824.270	952.219	900.000	1.210.000
Personeelskosten				
Salarissen/soc.lasten	1.962.426	2.009.453	2.073.000	2.076.000
Overige personeelskosten	75.999	105.989	138.500	81.500
Inleen security	335.735	313.309	370.000	390.000
	<u>2.374.160</u>	<u>2.428.751</u>	<u>2.581.500</u>	<u>2.547.500</u>
Afschrijvingen	668.307	686.088	736.000	730.000
Huisvestings- en terreinkosten	463.537	439.083	461.000	459.000
Algemene kosten	695.240	812.861	795.000	729.500
Som der bedrijfslasten	5.025.514	5.319.002	5.473.500	5.676.000
Rentelasten/rentebaten	<u>-179.673</u>	<u>-173.968</u>	<u>-150.000</u>	<u>-162.000</u>
Totale rentelasten/baten	<u>-179.673</u>	<u>-173.968</u>	<u>-150.000</u>	<u>-162.000</u>
<b>TOTALE LASTEN</b>	<b><u>4.845.841</u></b>	<b><u>5.145.034</u></b>	<b><u>5.323.500</u></b>	<b><u>5.514.000</u></b>
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>				
Havengelden	1.955.286	2.318.522	2.451.000	2.443.000
Opbrengst Gebouwen/ Terreinen	577.728	563.486	591.000	575.000
Overige Bedrijfsopbrengsten				
Brandstofverkopen	956.741	1.118.700	1.023.000	1.367.000
Doorberekende overhead	24.529	26.549	26.000	27.000
Overige baten	329.172	365.259	365.500	376.000
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b><u>3.843.456</u></b>	<b><u>4.392.516</u></b>	<b><u>4.456.500</u></b>	<b><u>4.788.000</u></b>
TOTALE LASTEN	4.845.841	5.145.034	5.323.500	5.514.000
<b>NADELIG RESULTAAT</b>	<b><u>1.002.385</u></b>	<b><u>752.518</u></b>	<b><u>867.000</u></b>	<b><u>726.000</u></b>

## 8. ACTUELE MEERJAREN VERWACHTING VERSUS BUSINESSPLAN 2003

De definitieve besluitvorming rond de baanverlenging laat langer op zich wachten dan na de uitspraak van de Raad van State eind 2003 werd voorzien. Momenteel wordt verwacht dat in de eerste helft van 2007 de nieuwe uitspraak zal plaatshebben, waarna op zijn vroegst eind 2007 met de aanleg van de baanverlenging kan worden begonnen.

### Nieuwe vervoerprognoses.

Omdat ten tijde van het nemen van het oorspronkelijke Aanwijzingsbesluit nog het jaar 2005 als tijdshorizon was gehanteerd zijn er ten behoeve van de nieuwe Beslissing op Bezwaar van het Rijk nieuwe vervoerprognoses opgesteld. Daarbij is het jaar 2015 als horizon gekozen. Deze gegevens vormen de basis voor de vast te stellen geluidscontouren en de berekening van de overige met de verlenging samenhangende milieueffecten. Tevens zijn deze verkeer- en vervoersprognoses gebruikt om de economische effecten te beschrijven en dan met name de werkgelegenheidseffecten. Het bureau Buck Consultants International heeft daarover een rapport opgesteld. De rapportage vormde tegelijkertijd een validatie van de gehanteerde verkeer- en vervoerprognoses.

De laatste jaren is de luchtvaart sterk in beweging. De luchtvaart groeit en traditionele patronen worden mede door de opkomst van de low cost carriers losgelaten, dikwijls ten voordele van de regionale luchthavens die daar op kunnen inspelen.

Zo heeft Eindhoven inmiddels een goede positie verworven op de markt van Low Cost Carrier Ryanair (meer dan 1 miljoen passagiers). En Maastricht Aachen Airport timmert aan de weg met luchtvracht. Wekelijks landen er op Maastricht diverse Boeing 747's uit Turkije, Maleisië en Kenia.

Dat Groningen Airport Eelde nog niet van deze ontwikkelingen heeft kunnen profiteren is een van de consequenties van de trage besluitvorming rond het Aanwijzingsbesluit.

De dynamiek in de luchtvaart maakt het moeilijk om voor de langere termijn voorspellingen te doen over de marktgroei en resultaten. Om toch zo goed mogelijk ontwikkelingen en daarmee samenhangende scenario's te kunnen berekenen is een nieuw businessmodel opgesteld, waarmee gedetailleerder en flexibeler voorspellingen kunnen worden gedaan voor de middellange termijn. Het blijven echter marktinschattingen, die van jaar tot jaar zullen veranderen.

### De uitkomsten van het "realistische scenario" uit het Businessplan 2003.

Hier worden allereerst de aannames en uitkomsten van wat het "realistische scenario" is genoemd uit het businessplan van 2003 in herinnering geroepen.

Dit plan was opgezet als actualisering van het businessplan voor de afkoop uit december 2001 en diende onder meer als achtergrondstuk voor de besluitvorming over de aandelenoverdracht van het Rijk naar de regio en de daaraan gerelateerde jaarlijkse kapitaalbijdrage van de aandeelhouders.

De volgende aannames zijn destijds gehanteerd: Realisatie van de baanverlenging in 2005. Start in 2006 van een low cost dienst (100.000 passagierbewegingen) en start in 2003 van een lijndienst op Amsterdam. Groei van vakantie-charterseries en traditionele lijndiensten van 4% per jaar. Bescheiden vracht-ontwikkelingen tot uiteindelijk zo'n 750 bewegingen per jaar in 2015.

De uitkomst van dit scenario was dat er in 2015 ongeveer 361.000 passagierbewegingen worden gerealiseerd en het aantal vliegbewegingen ongeveer 61.500 zal zijn. Break-even situatie wordt in dit scenario bereikt in 2015.

#### De uitkomsten van de actuele vervoersprognoses en marktinzichten.

Om inzicht te geven in de resultaten van de actuele verwachtingen is in de eerste plaats doorgerekend wat de resultaten zijn van de ontwikkeling van de luchthaven volgens een lijn die grotendeels overeenkomt met de bij de Beslissing op Bezwaar gehanteerde en door Buck Consultants International gevalideerde vervoersprognoses.

De belangrijkste marktvoorspellingen hierbij zijn: komst van 3 Low Cost bestemmingen; gematigde ontwikkeling van luchtvracht; realisatie van 4 point to point lijndiensten, waaronder een op Schiphol. Met dit scenario zou er in 2015 op Groningen Airport Eelde een aantal van ongeveer 650.000 passagierbewegingen gehaald worden en bijna 60.000 vliegbewegingen. Het financieel resultaat zou in 2011-2012 naar break-even kunnen gaan.

De actuele ontwikkelingen worden regelmatig beoordeeld en in kansen of bedreigingen voor Groningen Airport Eelde vertaald. Indien daar aanleiding voor is worden aanpassingen van de aannames in het businessmodel aangebracht en doorgerekend op de effecten daarvan.

Op basis van de meest actuele marktinzichten voor Groningen Airport Eelde verwacht het management van de luchthaven dat de luchtvrachtmarkt mogelijk meer kansen biedt dan tot nu toe aangenomen; de low cost markt zal daarentegen steeds concurrerender worden, zeker nu Bremen zich lijkt te ontpoppen tot een basis van Ryanair. De verwachtingen voor de luchtvracht zijn in de meeste recente voorspellingen en inzichten wat naar boven bijgesteld. Daarentegen zijn de verwachtingen voor de Low Cost Carriers neerwaarts bijgesteld (ongeveer op het niveau van het Businessplan uit 2003), terwijl de verwachtingen van de point to point lijndiensten zijn gehandhaafd. Door deze aanpassingen zal het aantal passagierbewegingen bereikt kunnen worden van circa 480.000.

Break-even kan op basis van deze verwachtingen in 2012-2013 bereikt worden.

#### Conclusie:

Verder uitstel van de beslissing tot baanverlenging maakt het moeilijker de marktkansen die zich nu nog voordoen te benutten en afstel zal betekenen dat geen van bovengenoemde scenario's mogelijk wordt.

De conclusie uit bovenstaande is echter ook, dat ondanks de vertraging in de baanverlenging van ten minste 2 jaar en nu uitgaande van definitieve besluitvorming in 2007 en ingebruikname in de loop van 2008, een kostendekkende exploitatie binnen de oorspronkelijk gestelde termijn (2015) gerealiseerd kan worden.