

Aan:  
de voorzitter en leden van  
provinciale staten van Drenthe

Assen, 12 februari 2009  
Ons kenmerk 7/5.12/2009001491  
Behandeld door de heer E. Reckman (0592) 365616  
Onderwerp: Meerjarenplan Groningen Airport Eelde

Geachte voorzitter/leden,

In uw motie van 12 november 2008 hebt u besloten kennis te willen nemen van het meerjarenperspectief (visiedocument) van Groningen Airport Eelde en een eerste verkenning te willen doen van de provinciale rol bij Groningen Airport Eelde na 2013. In deze brief geven wij u de gevraagde informatie.

### **Meerjarenplan Groningen Airport Eelde**

Eind vorig jaar hebben de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde een nieuwe meerjarenraming voor de luchthaven ontvangen. Een exemplaar van dit meerjarenplan, getiteld Actualisatie businessplan Groningen Airport Eelde 2008, gaat hierbij. Het document is naar onze mening helder en geeft volgens de luchthavendirectie de meest realistische vooruitzichten. De in het rapport opgenomen ramingen lopen tot en met 2017. In dat jaar kan naar verwachting het break-evenpoint bereikt zijn. Dat gebeurt ten opzichte van het businessplan uit 2003 overigens enkele jaren later. Uitgegaan wordt van de ingebruikname van de verlengde baan in 2011. Daarnaast veronderstelt de luchthaven dat zij sterk regionaal verankerd en van nationale betekenis blijft.

### **Rol regionale economie**

Naar de mening van ons college vervult Groningen Airport Eelde een belangrijke rol in de regionale economie en derhalve moet dit ten volle worden benut. Een luchthaven maakt deel uit van de openbare infrastructuur en is als zodanig een onderwerp van overheidszorg. Uiteraard staat hier een prijs tegenover, net als bij een brug of een weg.



### **Instrumentarium overheid**

Om de luchthaven te zijner tijd, al dan niet met overheidssteun, rendabel te kunnen exploiteren moet deze wel de ruimte krijgen om te kunnen functioneren. De overheid faciliteert dit met verschillende instrumenten. Hierbij kan worden gedacht aan het helder positioneren van de luchthaven in het omgevingsbeleid, het bestemmingsplan en de regiovisie, maar ook aan een adequate bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De directie houdt zich bezig met de bedrijfsvoering en de overheid zorgt bij de luchthaven voor de faciliteiten om een goede bedrijfsvoering mogelijk te maken. Dat er tot en met 2012 elk jaar een agiostorting wordt verricht, heeft te maken met de verantwoordelijkheid die de overheden voelen voor de infrastructuur (overheidstaak) en die destijds geformaliseerd is in een tienjaarsafpraak met de rijksoverheid.

### **Bestaande afspraken**

In 2004 hebben uw staten ingestemd met een pakket afspraken tussen het rijk en de regionale aandeelhouders voor de periode 2004-2013. Daarmee zijn de kaders gesteld. De gemaakte afspraken worden door ons college uitgevoerd en wij zien op dit moment geen reden om daarin tussentijds veranderingen voor te stellen. De contracten met het rijk destijds waren helder.

### **Andere scenario's na 2013 wat betreft bestuurlijke betrokkenheid**

Uitgaande van de vorengenoemde gemaakte afspraken met het rijk, lijkt ons een scenariodiscussie rond eind 2011/begin 2012 het meest gewenste moment. Daarbij zal moeten worden uitgezocht welke financiële consequenties dat onder andere heeft. Door u kan uiteraard externe expertise worden ingehuurd voor het doen van verkenningen. Voor eventuele (scenario)verkenningen moet uiteraard rekening worden gehouden met veel aspecten, zoals ontwikkelingen rond de baanverlenging, het vrachtvervoer, de vakantiemarkt, brandstofprijzen, milieunormen, lijnvluchten, dagrandverbindingen, vliegtax en regionaal-economische ontwikkelingen. Overigens zijn de ontwikkelingen van Groningen Airport Eelde binnen de gegeven marges zeker niet slechter dan die van de andere Nederlandse regionale luchthavens.

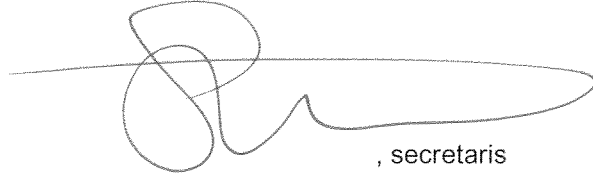
### **Tot slot**

In een conjunctuurgevoelige sector als de luchtvaart is het lastig een aantal jaren vooruit te kijken. De leiding van de luchthaven heeft een meerjarenplan gemaakt voor het te voeren beleid. Dat plan is een zo realistisch mogelijke verwachting van de toekomstige ontwikkelingen. Wij zien dan ook geen argumenten voor een wijziging van het gevoerde beleid. Als u, in tegenstelling tot onze overtuiging, de mening bent toegedaan dat de provincie Drenthe een andere relatie moet gaan onderhouden met Groningen Airport Eelde is het aan u hiervoor stappen te ondernemen.

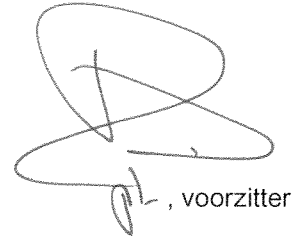
U hebt in de motie verzocht om input voor een eerste verkenning van de provinciale rol ten aanzien van Groningen Airport Eelde na 2013. Aan de hand van de Actualisatie businessplan Groningen Airport Eelde 2008 hopen wij u daarvoor van voldoende informatie te hebben voorzien.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):  
jk/coll.

## Actualisatie businessplan Groningen Airport Eelde 2008



Groningen Airport Eelde  
December 2008

## 1. Inleiding

In de luchtvaartsector is de businessplanning en -ontwikkeling naast marktontwikkelingen sterk afhankelijk van politieke besluitvorming, regelgeving en procedures. De maatschappelijke aspecten van luchtvaart brengen dat onvermijdelijk met zich mee.

Voor Groningen Airport Eelde speelt dat vooral bij de besluitvorming rond de voorgenomen baanverlenging. Jaar in jaar uit blijkt de besluitvorming weer uitgesteld te worden.

Maar ook de uitkomsten van actuele discussies kunnen bepalend zijn voor de toekomstige ontwikkelingskansen van de luchthaven. De Luchtvaartnota die begin 2009 door het Kabinet wordt vastgesteld zal ingaan op de rol die de regionale luchthavens naast de mainport Schiphol kunnen spelen. Daarbij is onder meer de vraag aan de orde of de rem op de groei van Schiphol, die in het kader van de "Alderstafel" met de stakeholders van Schiphol wordt voorgestaan, op de regionale luchthavens afgehandeld kan worden.

Maar naast deze zware bestuurlijke besluiten hebben ook belastingmaatregelen, security-maatregelen (al dan niet in Europees verband) en milieuregels hun effecten op de ontwikkelingskansen van de luchtvaart in Nederland. Vliegbelasting (eventueel nog "vergroend"), strenge veiligheidsvoorschriften en de invoering van een Europees emissie handel systeem (ETS) zijn voorbeelden van actuele ontwikkelingen die op de marktontwikkelingen en de kosten van de bedrijfsvoering een grote doorwerking hebben. Redenen om het businessmodel van Groningen Airport Eelde te actualiseren.

In deze notitie wordt kort ingegaan op de belangrijkste marktkansen die er zijn en de koers die de directie, gesteund door de Raad van Commissarissen, op basis daarvan de komende jaren wil volgen. De uitgangspunten zijn vertaald in een meerjaren financieel overzicht. De conclusie is dat een kostendekkende exploitatie na baanverlenging in het verschiet ligt. De luchthaven kan daarbij haar rol voor de bereikbaarheid van de regio en daarmee de economische ontwikkeling waarmaken.

Feit blijft echter dat onder de geschetste onzekere omstandigheden, nog eens versterkt door de snel om zich heen grijpende economische recessie, ieder businessplan met onzekerheden omgeven zal zijn. De doorwerking van het Rijksbeleid, uitspraak rond de staatssteun-kwestie, het zijn allemaal zaken die mogelijk bijstelling van de plannen noodzakelijk maken. Deze actualisatie van het businessplan geeft een herkenbare koers aan, maar heeft wel het karakter van een momentopname.

In deze notitie komen de volgende zaken aan de orde.

In hoofdstuk 2 wordt weergegeven wat de actuele stand van zaken is van de verkeers- en vervoersontwikkeling op de luchthaven en de ontwikkeling van de financiële resultaten tot en met 2008.

In hoofdstuk 3 wordt kort stilgestaan bij de ontwikkelingen in de luchtvaart, gevolgd door de markttrends waar Groningen Airport Eelde rekening mee houdt. Dit wordt afgesloten met een overzicht van de daarop gebaseerde vervoersprognose voor de komende jaren.

De financiële vertaling van de ontwikkelingen wordt in hoofdstuk 4 weergegeven aan de hand van een meerjaren winst- en verliesrekening en balans. Ook wordt inzicht gegeven in de belangrijkste investeringen die de komende jaren nodig zijn.

In hoofdstuk 5 worden de belangrijkste uitgangspunten en randvoorwaarden benoemd die aan de resultaten ten grondslag liggen.

De notitie sluit af met enkele conclusies.

## 2. Ontwikkelingen in verkeer en vervoer en financieel resultaat tot 2008

Het jaar 2008 is een record jaar in de geschiedenis van Groningen Airport Eelde.

Het aantal passagierbewegingen komt uit rond de 190.000. Een duidelijke verhoging van het oude record uit het jaar 2003, toen er ruim 178.000 passagierbewegingen werden geregistreerd.

Het aantal vliegbewegingen is voor het vierde achtereenvolgende jaar toegenomen en komt ruim boven de 60.000 bewegingen. Dit betreft in hoofdzaak (ca 80%) lesverkeer van de op de luchthaven gevestigde opleidingscentra voor verkeersvlieger.

Ook in financieel opzicht is 2008 een goed jaar. Het exploitatietekort komt naar verwachting uit op circa € 536.000.

De ontwikkeling van de passagiersaantallen is in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1: Aantal aankomende en vertrekkende passagiers GAE, 1997-2008

Jaar	Totaal aantal passagiers	Passagiers op lijndiensten	Passagiers op chartervluchten (exclusief transit)	Transit passagiers op charters	Overige passagiers
1997	86.779	25.990	47.275	4.893	8.621
1998	113.199	27.110	67.149	10.380	8.560
1999	110.059	6.187	83.952	11.888	8.032
2000	112.367	1.200	83.380	20.711	7.076
2001	132.155	2.160	97.298	24.009	8.688
2002	148.291	3.277	104.311	33.852	6.851
2003	177.851	41.849	96.137	32.802	7.063
2004	155.534	30.816	88.896	30.567	5.255
2005	162.875	10.910	103.255	34.592	14.118
2006	166.240	13.874	111.269	30.711	10.386
2007	172.401	18.820	113.959	31.398	8.224
2008 *)	190.000	12.000	132.000	37.000	9.000

\*) prognose

Bron: GAE

Uit deze tabel komt naar voren dat het merendeel van de afgehandelde passagiers vakantiegangers zijn die gebruik maken van chartervluchten. Daarbij is sprake van een duidelijke groei in de loop der jaren.

Het aantal lijndienstpassagiers vertoont een minder stabiele ontwikkeling. De jaren 2003 en 2004 springen er uit. In de periode mei 2003 tot mei 2004 heeft Ryanair een dagelijkse vlucht op Londen uitgevoerd.

Met betrekking tot de charterpassagiers geeft onderstaande tabel een beeld van de sterk regionale functie van GAE. Het merendeel van de passagiers – ruim 90% – komt uit de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Voor lijndienst passagiers is de situatie niet anders.

Tabel 2: Herkomst van vertrekkende charterpassagiers in 2007.

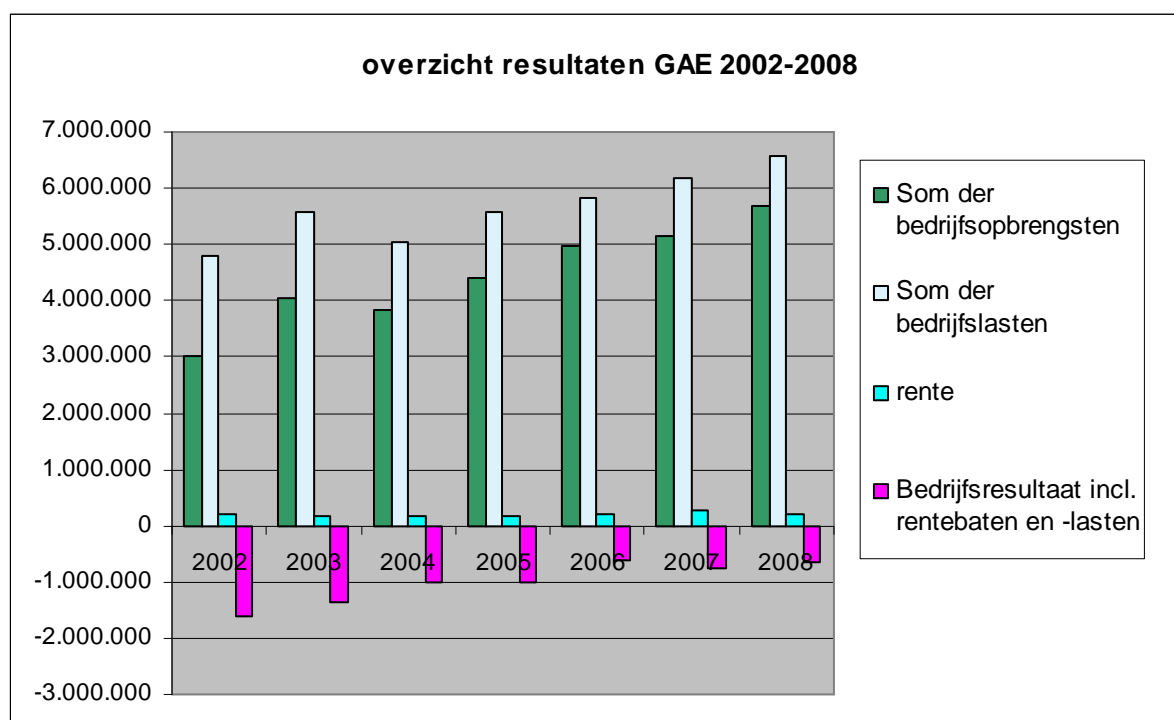
Herkomst	Aantal	Aandeel (%)
Groningen	27.301	47,9
Friesland	9.024	15,8
Drenthe	16.963	29,7
Overijssel	1.828	3,2
Flevoland	571	1,0
Overig	1.371	2,4
Totaal	57.115	100,0

Bron: GAE

De ontwikkeling van het financiële resultaat over de afgelopen periode wordt voor de periode 2002 tot en met 2008 weergegeven, waarbij voor 2008 de begrote bedragen zijn opgenomen.

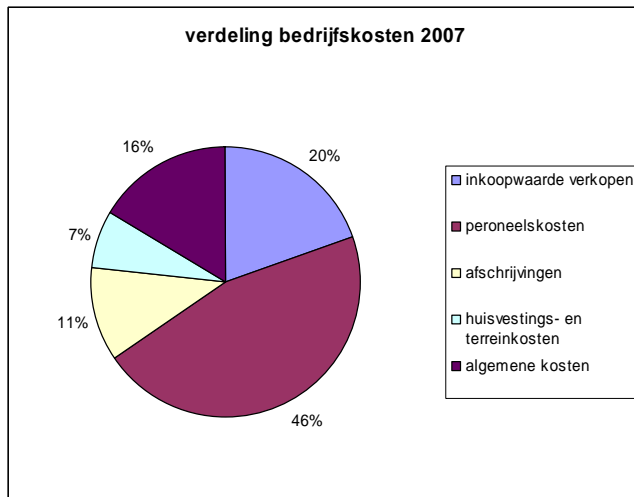
Grafiek 1: Overzicht resultaten 2002 - 2008

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Som der bedrijfsopbrengsten	2.997.565	4.052.675	3.844.279	4.398.152	4.979.075	5.146.770	5.698.000
Som der bedrijfslasten	4.800.181	5.582.269	5.026.377	5.594.279	5.811.202	6.176.669	6.556.000
rente	<u>193.437</u>	<u>179.583</u>	<u>179.672</u>	<u>173.968</u>	<u>204.188</u>	<u>286.939</u>	<u>200.000</u>
Bedrijfsresultaat incl. rentebaten en -lasten	-1.609.179	-1.350.011	-1.002.426	-1.022.159	-627.939	-742.960	-658.000

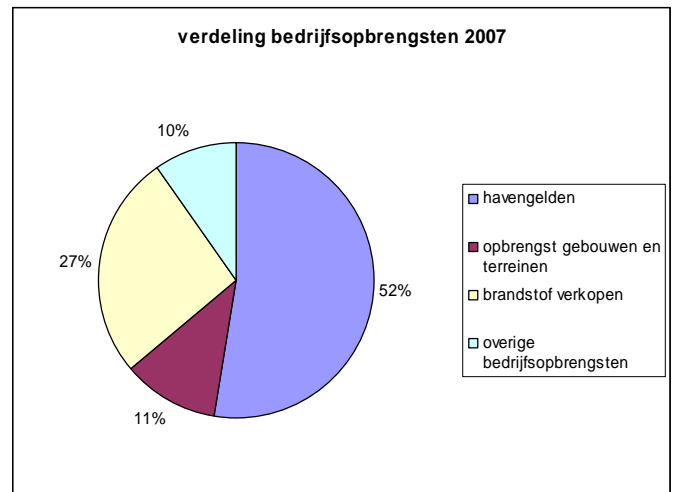


De verdeling van de bedrijfskosten en opbrengsten is in onderstaande grafieken procentueel weergegeven.

Grafiek 2: Verdeling bedrijfskosten 2007



Grafiek 3: Verdeling bedrijfsopbrengsten 2007



Het is duidelijk dat de personeelskosten de grootste kostenpost vormen en de havengelden de grootste opbrengstenpost.

Deze verdelingen geven ook inzicht in de kwetsbaarheid bij marktschommelingen of een snel verslechterende conjunctuur. Het grootste deel van de kosten zijn min of meer vaste kosten, terwijl veruit het grootste deel van de opbrengsten uit variabele componenten bestaat.



### **3. Ontwikkelingen in de luchtvaart en markttrends.**

#### 3.1 Luchthavenontwikkelingen in Nederland en Noord-West Duistland

Onderstaand wordt allereerst een korte schets gegeven van de recente ontwikkeling van de Nederlandse regionale luchthavens en de Duitse luchthaven Bremen.

##### *Eindhoven Airport*

Eindhoven Airport is sinds eind 2006 de eerste regionale luchthaven van Nederland geworden. De groei van het aantal passagiers is vooral te danken aan de (op)komst van de low cost luchtvaartmaatschappijen (ook Transavia.com valt hier onder, er staan 2 toestellen gestationeerd). In 2007 werden in Eindhoven 1.530.000 passagierbewegingen geregistreerd.

##### *Rotterdam Airport*

Rotterdam Airport is de tweede regionale luchthaven van Nederland. De luchthaven kampt met beperkte geluidsruijme en kan hierdoor nauwelijks groeien. De luchthaven profileert zich steeds meer als zakelijke luchthaven en richt zich steeds meer op lijndiensten met een zakelijk karakter. Rotterdam is ook (naast Eindhoven) een belangrijke basis voor Transavia.com. Hier staan 3 toestellen gestationeerd. Rotterdam telde in 2007 bijna 1.150.000 passagierbewegingen.

##### *Maastricht*

Maastricht Aachen Airport heeft op passagegebied een aantal moeilijke jaren achter de rug. De luchthaven is gelegen in een regio met veel concurrenten (o.a. Luik, Wheeze, Eindhoven). Er zijn in de loop der jaren heel wat lijndiensten gestaakt (o.a. Volare Web met vluchten naar Milaan, EasyJet met vluchten naar Berlijn). Dit jaar maakte KLM bekend op 29 oktober te stoppen met de laatst overgebleven binnenlandse lijndienst naar Schiphol (3 keer per dag). De komst van Ryanair op 2 januari 2007 bracht weer enig herstel. Momenteel voert Ryanair vluchten uit naar Gerona en Valencia; onzeker is of deze in 2009 worden gecontinueerd. De luchthaven richt zich meer en meer op cargo. In 2007 groeide het cargovolume met 5% tot 81.000 ton. In 2007 telde Maastricht 160.000 passagierbewegingen.

##### *Twente*

De huidige vliegbasis wordt op dit moment niet meer gebruikt voor vliegverkeer. Onlangs mislukte de aanbesteding voor de exploitatie van de Twentse luchthaven voor de komende drie jaar. Maar op dit moment is het nog steeds niet duidelijk of de sluiting definitief is. Op 14 november 2008 maakte het ministerie van Financiën bekend dat er gesproken wordt met potentiële kandidaten voor een permanente openstelling.

##### *Lelystad*

Lelystad is ook bezig met een baanverlengingsprocedure waarvoor een aanwijzingsbesluit door de minister moet worden genomen. Lelystad voelt zicht gesterkt door de uitkomsten van de Alderstafel waarin een prominente rol voor Lelystad wordt weggelegd voor het ontlasten van Schiphol. Lelystad heeft op dit moment geen geregelde passagiersdiensten.

Behalve de Nederlandse luchthavens blijken de buitenlandse luchthavens net over de grens zich in toenemende mate te richten op de Nederlandse reiziger. Voor Groningen Airport Eelde is vooral Bremen in toenemende mate een concurrent.

## *Bremen*

Nadat Bremen in 2006 een moeilijk jaar achter de rug had vanwege het wegvallen van een aantal chartervluchten naar Spanje en Portugal (daling charterpassagiers met 13,5% t.o.v. 2005) bracht de komst van Ryanair in maart 2007 de luchthaven weer de nodige groei in passagiersaantallen. Ten opzichte van 2006 groeide de luchthaven met ruim 31% in passagiers. Deze lijn zet zich gestaag voort. Tot en met augustus 2008 vervoerde de luchthaven al bijna 20% meer passagiers als in dezelfde periode het jaar daarvoor. Het aantal passagierbewegingen in Bremen in 2007 was ruim 2.232.000.

### 3.2 Internationale ontwikkelingen

Data van het International Air Transport Association (IATA) en de Association of European Airlines (AEA) laten de laatste jaren gezonde groeicijfers zien in het internationaal passagiersverkeer. In 2007 werd voor het derde opeenvolgende jaar een groei bewerkstelligd: in 2007 was die groei 4,4% in passagiersaantallen.

Voor 2008 heeft de IATA haar groeivoorspelling naar beneden bijgesteld vanwege o.a. de hoge olieprijs. In september werd voor het eerst een terugval in de vervoerscijfers bekend gemaakt. Het internationale passagiersvervoer is in september 2008 lager uitgevallen dan in september 2007. Dat maakte de brancheorganisatie IATA op vrijdag 24 oktober bekend. Het is voor het eerst sinds de uitbraak van SARS in 2003 dat luchtvaartmaatschappijen minder passagiers vervoeren dan een jaar eerder. De terugval bedroeg 2,9 procent, terwijl het vrachtvervoer zelfs met 7,7 procent slonk. Gemiddeld noteerden luchtvaartmaatschappijen in september een bezettingsgraad van 74,8 procent. Dat is 4,4 procentpunt minder dan een jaar eerder.

De verwachtingen voor de middellange termijn voor de Europese luchtvaartsector waren voor het uitbreken van de kredietcrisis nog positief en optimistisch. IATA rekende toen met 5% groei per jaar op de middellange termijn voor Europa tegen een wereldwijde groei van 5,1%. Recente prognoses na het invallen van de kredietcrisis en de sterke schommelingen in de kosten van brandstof zijn nog niet gepubliceerd.

Net zoals 2006 was ook 2007 een goed jaar voor de Europese luchthavens. In totaal maakten de Europese luchthavens een groei in passagiersaantallen van 7,5% groei door (wereldwijd ligt dit gemiddelde op 7,4%).

De laatste paar jaar laten juist de kleinere luchthavens (< 5 mln passagiers) de sterkste groeicijfers zien. De belangrijkste reden voor deze groei zijn de komst van low cost / no frills carriers. In 2007 groeide deze groep luchthavens gemiddeld 7,1 % en in 2006 10,4%.

### 3.3 Verwachte ontwikkeling van de luchthaven Schiphol

Voor de Nederlandse luchthavens zijn de verwachte ontwikkelingen van Schiphol van grote betekenis. Een commissie onder leiding van de heer H. Alders (de "Alderstafel") heeft zich gebogen over de consequenties van de groei van het luchtverkeer voor Schiphol. Zelfs bij een aanvankelijke gemiddelde groei verwachting van 2-3 % per jaar ontstaat er rond 2020 een marktvaart van circa 600.000 vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol. Tegen de achtergrond van invoering van vliegbelasting en de hoge brandstofprijzen is door de luchtvaartsector de groeiprognose bijgesteld tot 575.000 tot 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Vastgesteld is dat binnen de huidige milieugrenzen rond Schiphol deze marktvaart niet op Schiphol geaccommodeerd kan worden.

Daarom wordt een selectief beleid voor Schiphol bepleit waarbij een groei tot maximaal 510.000 bewegingen acceptabel wordt geacht.

Dat betekent dat circa 70.000 vliegbewegingen niet op Schiphol kunnen worden geacommodeerd. Hier kunnen de regionale luchthavens een rol spelen, waarbij de Alderstafel in de eerste plaats denkt aan Lelystad en Eindhoven.

In de begin 2009 te verschijnen Luchtvaartnota zal het kabinet de positie van de regionale luchthavens in dit verband behandelen. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft laten weten dit niet alleen tot de luchthavens Lelystad en Eindhoven te beperken, maar ook de andere regionale luchthavens Maastricht, Rotterdam, Groningen en Enschede daarbij te betrekken.

Het Kabinet spreekt van verschuiving of uitplaatsing, van niet-mainport gebonden verkeer naar regionale luchthavens. Het gaat dus vooral om vakantieverkeer en Europees verkeer, meer in het bijzonder om Low Cost carriers. Het is echter de vraag – los van een economische recessie- of uitplaatsen van verkeer afgedwongen kan worden. Overigens zou het beter zijn om te spreken over terugplaatsing van regionaal aanbod naar de regionale luchthavens dan over uitplaatsing van verkeer van Schiphol. Omdat op de regionale luchthavens maar een beperkt aantal bestemmingen wordt aangeboden vertrekt noodgedwongen een groot deel van de Noordelijke reizigers vanaf de luchthaven Schiphol.

### 3.4 Marktpotentieel Groningen Airport Eelde

Het gebied waarbinnen een luchthaven zijn marktpotentieel definieert wordt dikwijls aangeduid met catchment area. De catchment area voor Groningen Airport Eelde kan als volgt worden benaderd.

#### *Primaire catchment area Groningen Airport Eelde (Core demand)*

De primaire catchment area bestaat uit het gebied waarin de potentiële passagier tot 90 minuten auto reistijd kwijt is om Groningen Airport Eelde te bereiken.

Door concurrentie op het gebied van ticketprijzen zijn de traditionele catchment areas van luchthavens aan het veranderen. De huidige praktijk laat zien dat de reisbereidheid van passagiers enorm toeneemt wanneer een low cost vlucht wordt aangeboden. Hiermee verandert ook de omvang van de catchment area. Alom geaccepteerd is nu een reistijd tot maximaal 2 uur tot de luchthaven.

#### *Secundaire catchment area Groningen Airport Eelde (Floating demand)*

De secundaire catchment area bestaat uit het gebied waarin de potentiële passagier 90 tot 120 minuten auto reistijd kwijt is om Groningen Airport Eelde te bereiken.

Voor low cost vluchten nemen passagiers een langere reistijd op de koop toe. De toename van de reisbereidheid geldt met name voor niet-zakelijke reizigers, maar deze ontwikkeling heeft zich (in mindere mate) ook in het zakelijk segment voorgedaan.

Hiermee kan de catchment area van Groningen Airport Eelde nog verder worden uitgebreid met de kop van Noord Holland, geheel Flevoland, een deel van Gelderland en een groter deel van Nedersachsen.

De catchment area's van luchthavens tonen meestal een overlap. Het aantal passagiers dat van het totale potentieel aan reizigers feitelijk wordt bereikt zal naast de reisafstand mede afhangen van het onderscheidend vermogen van de luchthaven (in prijs, kwaliteit, bereikbaarheid), tijdstippen van vertrek, de mate waarin unieke bestemmingen worden aangevlogen en dergelijke.

Voor de bepaling van het potentieel van Groningen Airport Eelde is uitgegaan van statistische data van een gebied bestaande uit de provincies Groningen, Friesland en Drenthe en de Kop van Overijssel. Dit vormt de kern van de primaire catchment area; In dit gebied wonen 2,2 miljoen mensen. Dit gebied is voor de berekening uitgebreid met de rest van Overijssel, een deel van de Noordoostpolder en het Noordwestelijk deel van Nedersachsen in Duitsland. In dit gebied wonen 1,1 miljoen mensen. Dit gebied kan getypeerd worden als de kern van de secundaire catchment area. De totale catchment area van Groningen Airport Eelde bestaat in deze benadering uit ruim 3,3 miljoen inwoners (Bron: CBS).

Voor het bepalen van het marktpotentieel van Groningen Airport Eelde wordt een onderverdeling gemaakt in charter-, (zakelijke) lijndienst- en vrachtpotentieel. Naast deze segmenten is er ook een markt voor General Aviation (kleine luchtvaart zoals taxivluchten, lesverkeer en privé-vluchten). Aangezien dit een beperkte en redelijk stabiele markt betreft wordt in deze notitie op het marktpotentieel voor deze segmenten niet verder ingegaan.

Het charterpotentieel van Groningen Airport Eelde kan worden bepaald aan de hand van CBS-gegevens. Op basis van gegevens zoals percentages van de bevolking die lange vakanties in het buitenland genieten en zich per vliegtuig verplaatsen, kan worden berekend dat het totale aantal potentieel *vertrekkende* passagiers uit Noord Nederland en de Duitse grensstreek (primaire en secundaire catchment area) uitkomt op 880.000 passagiers (one way). En het aantal potentiële passagiersbewegingen komt daarmee dus uit op ruim 1.7 miljoen.

In 2007 vertrokken ruim 57.000 vakantiepassagiers vanaf Groningen Airport Eelde (ruim 114.000 vliegbewegingen) . Dit is slechts 9,8% van het totale aantal potentiële reizigers in de primaire catchment area Noord en slechts 6,5% van het totale potentieel in Nederland en de Duitse grensstreek (primaire en secundaire catchment area).

Dit betekent een resterend potentieel van bijna 1.6 miljoen passagierbewegingen In het vakantie-chartersegment.

Het zakelijk lijndienstpotentieel van Groningen Airport Eelde kan worden bepaald aan de hand van diverse brongegevens. Om het potentieel te bepalen zijn de 22 bestemmingen vergeleken waar de meeste vraag naar bestaat in Noord Nederland (bron: diverse marktonderzoeken).

Op basis van de gegevens van Schiphol, ICAO en CBS is voor de geselecteerde bestemmingen vastgesteld dat er bijna 4,1 miljoen passagiers die bestemmingen aanvliegen. Hiervan heeft 39% een zakelijk motief. Aangenomen is dat van de reizigers 7% uit de regio rond Groningen Airport Eelde komt (Bron en analyse: Tias Consultancy 2007). Op deze wijze is het totaal aantal potentiële zakelijke lijndienstpassagiers voor de belangrijkste geselecteerde bestemmingen bepaald op 223.000.

Het regioaandeel voor low-cost-verkeer voor de belangrijkste low-cost-bestemmingen bedraagt 12%. Het potentieel voor de belangrijkste low cost bestemmingen is zo bepaald op 631.000 passagierbewegingen.

Voor de vrachtmarkt is het potentieel moeilijker te bepalen, enerzijds omdat er momenteel geen luchtvrachtmarkt is op Groningen Airport Eelde (vanwege te korte baanlengte) en anderzijds omdat de catchment area voor cargo vele malen groter is dan voor passagiers en de concurrentie derhalve groter en diffuser is. Aan en afvoer van gevlogen vracht geschiedt per truck, waarbij ook voor reguliere vrachtdiensten truckafstanden tot 800 km aan de orde zijn.

Door globalisering neemt het mondiale vrachtverkeer toe. Dit biedt luchthavens groeiperspectieven in het transport van luchtvracht. Grote hubs ondervinden in toenemende mate concurrentie van regionale luchthavens in hun positionering als luchtvrachthaven. Omdat er momenteel nauwelijks luchtvracht wordt vervoerd vanaf Groningen Airport Eelde en de concurrentie groot is, zal het niet eenvoudig zijn om in dit marktsegment een marktpositie te veroveren.

Desondanks bestaan er groeikansen voor luchtvracht. Groningen Airport Eelde heeft een concurrerende positie vanwege haar goede bereikbaarheid en een efficiënte en goedkope afhandeling van luchtvracht. Belangstelling uit de markt bevestigt dit. Dit heeft (op RDR-Cargo na) echter nog niet tot concrete businesscases geleid; de vertragingen in de besluitvorming over de baanverlenging is daar mede debet aan.

Om groei in dit segment te realiseren moet de luchtvrachtmarkt actief en creatief benaderd worden, bijvoorbeeld door het aangaan van een samenwerkingsverband met een hub voor vracht in Noord/Oost Europa. Aziatische vracht zou bijvoorbeeld via een hub in Rusland kunnen doorvliegen naar een aantal efficiënte regionale luchthavens in bijvoorbeeld Nederland, Scandinavië of Spanje. Een nichemarkt is mogelijk het vervoer van onderdelen voor de offshore- en energiemarkt. De verwachte vrachtvolumes op GAE kunnen oplopen tot 40.000 ton per jaar. (Bron: Buck Consultancy International)

Samenvatting potentieel Groningen Airport Eelde

- A: charter/leisure potentieel: 1.7 miljoen (resterend potentieel 1.6 miljoen) passagiersbewegingen;
- B: business potentieel: 223.000 passagierbewegingen;
- C: low cost potentieel: 631.000 passagierbewegingen;
- D: cargo: 40.000 ton.

### 3.5 Vervoersprognose Groningen Airport Eelde 2008-2017.

Op basis van het marktpotentieel zijn voor de jaren tot en met 2017 vervoersprognoses opgesteld. Om te komen tot de vervoersprognoses zijn naast de analyse van het marktpotentieel ook de volgende opmerkingen in de beschouwing betrokken.

Groningen Airport Eelde beschikt op dit moment al over een relatief ruim aanbod aan charterbestemmingen. De belangrijkste bestemmingen die met de huidige baanlengte (eventueel met een tussenstop die past in de crewtijden) kan worden bereikt, worden aangeboden. Groei is mogelijk in de breedte van het aanbod (meerdere vluchtdagen naar eenzelfde bestemming), verbetering van de bezettingsgraad en uiteraard na baanverlenging in meer non stop vluchten in plaats van combi vluchten. Er zijn nog een aantal mogelijke nieuwe bestemmingen welke nadrukkelijker in beeld komen als ook passagiers buiten de directe omgeving meer van Groningen Airport Eelde gebruik gaan maken. Ontmoediging van Chartervluchten vanaf Schiphol zou een sterke impuls voor Groningen Airport Eelde kunnen betekenen.

Ook de vervoerskant van de chartermarkt kent nog beperkingen.

Transavia bepaalt op dit moment de chartermarkt. Aangezien zij te maken hebben met een beperkte capaciteit belemmert dit ons in onze groei. We merken dat touroperators steeds meer open beginnen te staan voor alternatieve (buitenlandse) carriers.

Na realisatie van de baanverlenging wordt ingezet op een verdere optimalisatie van het aanbod aan bestemmingen; een aantal non-stop vluchten in plaats van gecombineerde vluchten (o.a. Kos en Heraklion) en uitbreiding met een aantal nieuwe bestemmingen: bij voorbeeld Hurghada en Fuertaventura.

De start van Low Cost operaties zal een beperkte verschuiving met zich mee brengen van chartervluchten naar Low Cost-vluchten, vooral natuurlijk op die regio's waarop de Low Cost-vluchten worden uitgevoerd (Spanje)

Voor het lijndienst segment wordt voor 2009 nog geen uitbreiding van het aanbod verwacht. In 2010 wordt ingezet op de start van een airline die een aantal regionale (zakelijke en leisure) bestemmingen gaat aanbieden met een klein toestel (bijv. type Beech 1900).

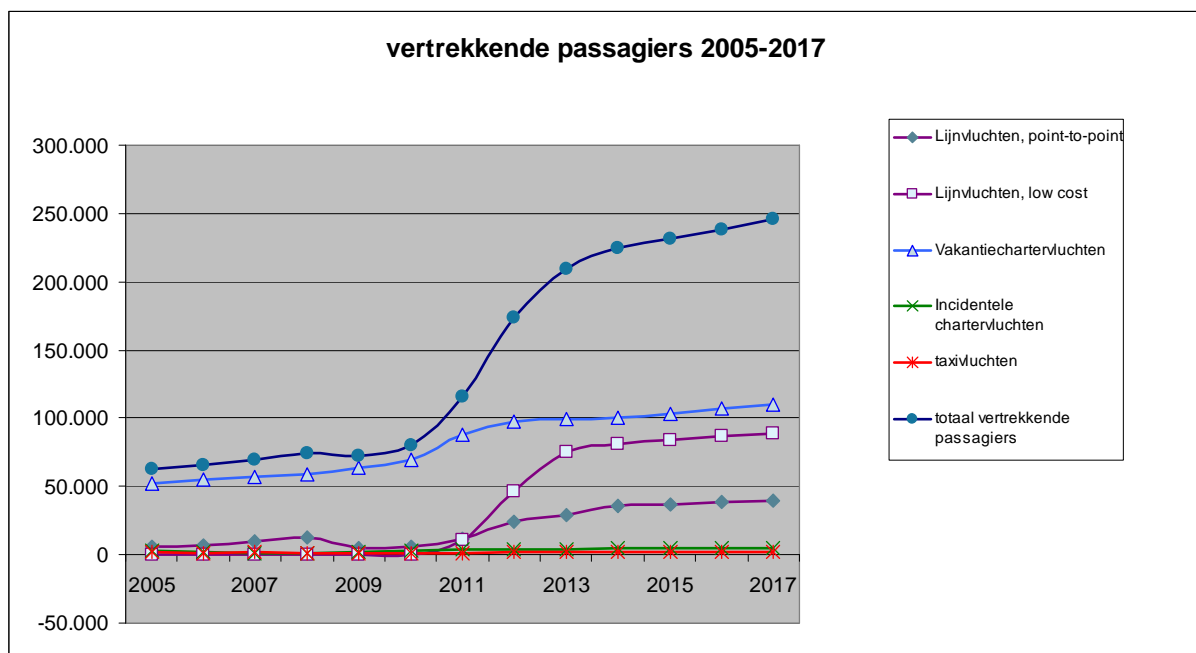
Hierbij wordt een toestel op GAE gestationeerd. Gestart wordt met 2 bestemmingen Londen en Kopenhagen: de belangrijkste routes die uit elke marktstudie naar potentiële bestemmingen komen. In de prognoses is na 2011 rekening gehouden met een feeder op een Mainport of een belangrijke Europese hub-luchthaven met een voldoende interessant routenetwerk.

Na baanverlenging wordt een geleidelijke ontwikkeling van een bescheiden aanbod van Low Cost bestemmingen verwacht. Contacten met marktpartijen leren dat het meest kansrijk is een opname van Groningen in een routenetwerk met 2 bestemmingen dat op 6 dagen per week wordt gevlogen (bij voorbeeld 3 dagen Gerona en 3 dagen Alicante).

Voor de passagiermarkt kunnen de vervoersprognoses in onderstaande grafiek 4 worden weergegeven.

Grafiek 4: Vertrekkende passagiers 2005-2017

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lijnvluchten, point-to-point	5.453	7.062	9.589	13.120	5.200	5.550	12.150	24.190	29.000	36.250	37.250	38250	39250
Lijnvluchten, low cost	0	0	0	0	0	0	10.800	46.800	75.000	81.000	84.000	86500	89000
Vakantiechartervluchten	51.884	55.493	57.115	59.218	63.982	69.902	87.893	97.181	99.591	100.601	103.707	106818	110023
Incidentele chartervluchten	3.407	2.100	1.440	1.260	2.200	3.450	3.540	4.125	4.125	4.650	4.650	4700	4800
taxivluchten	2.088	1.383	1.815	1.200	1.280	1.280	1.440	1.600	1.920	2.080	2.400	2400	2500
<b>totaal vertrekkende passagiers</b>	<b>62.833</b>	<b>66.038</b>	<b>69.959</b>	<b>74.798</b>	<b>72.662</b>	<b>80.182</b>	<b>115.823</b>	<b>173.896</b>	<b>209.636</b>	<b>224.581</b>	<b>232.007</b>	<b>238668</b>	<b>245573</b>



Als er van uit gegaan kan worden dat er ongeveer evenveel aankomende als vertrekkende passagiers van de luchthaven gebruik maken en er ook in 2017 nog een beperkt aantal transitpassagiers zullen zijn (ca 20.000) komt het totaal aantal passagierbewegingen Inklusief transit) op afgerond 514.000.

De kaartjes hierna worden de bestemmingen weergegeven, welke in 2008 vanaf Groningen Airport Eelde zijn aangevlogen, respectievelijk welke in de prognoses voor 2017 zijn opgenomen.

Kaart 1: Bestemmingen Groningen Airport Eelde in 2008



Kaart 2: Bestemmingen Groningen Airport Eelde in 2017 (prognose)



## 4. Financieel meerjarenperspectief

### 4.1 Inleiding

De in het vorige hoofdstuk beschreven prognoses van de verkeer- en vervoersontwikkeling tot 2015 kennen een daarmee samenhangende financiële component. De financiële baten en lasten van de organisatie zijn in een gedetailleerd financieel model ingevoerd. Uiteraard zijn daarbij ook de noodzakelijke investeringen opgenomen evenals de benodigde inzet van personeel en zijn aannames verwerkt van prijsontwikkelingen.

In de volgende paragrafen wordt allereerst een overzicht gegeven van de belangrijkste investeringen die voor de periode tot 2015 zijn gepland. Daarna wordt ingegaan op de op basis van de prognoses te verwachten financiële resultaten.

### 4.2 Investeren in de toekomst van Groningen Airport Eelde

Naast een sterk marktgeoriënteerde bedrijfsvoering vormt de kwaliteit van de luchthaveninfrastructuur de basis voor een succesvolle toekomst van de luchthaven. Omvang en kwaliteit van de luchthaveninfrastructuur moeten op orde zijn. Dat geldt ook voor de airside-faciliteiten zoals de terminal, parkeerterreinen en horecafaciliteiten.

De verdrievoudiging van de passagiersaantallen, het opzetten van een positie in de vrachtmarkt, dit vereist niet alleen marketinginspanningen, maar ook fysieke uitbreidingsinvesteringen, waarvan de baanverlenging het meest besproken is.

De investering voor de baanverlenging wordt evenals de vervanging van het afwateringssysteem op het luchtvaartterrein (airside) gefinancierd uit Rijkssubsidie. In 2003 is daarvoor een budget beschikbaar gesteld van € 18,62 miljoen. Voor de kosten van het afwateringssysteem is € 2,7 miljoen beschikbaar. De rentebaten over de belegging van de rijksbijdrage in de baanverlenging is in de loop der jaren bijgeboekt op het beschikbare budget. In totaal is daarmee naar verwachting een budget in 2010 beschikbaar van ca. € 24,4 miljoen. Op basis van de meest recente kostenramingen is dat budget nog steeds toereikend. Mede doordat een aantal substantiële besparingsopties zijn doorgevoerd.

De luchthaven zal wel zelf de investeringen moeten dragen voor uitbreiding van het opstelplatform voor vrachtafhandeling en passagiersvliegtuigen. Het vrachtafhandelingsterrein wordt door een nieuwe ontsluitingsweg met de Burgemeester Legroweg verbonden. Het verwachte gebruik van grotere toestellen maakt ook een verlegging van de taxi-way langs het platform noodzakelijk. Ook de huidige terminal is te klein om een verdrievoudiging van het aantal passagiers te kunnen verwerken en het parkeerterrein zal worden uitgebreid.

In tabel 3 is een overzicht opgenomen met de belangrijkste investeringen die in het businessmodel 2008 zijn opgenomen. Daarbij zijn de investeringen in de baanverlenging en het afwateringstelsel niet opgenomen, aangezien daar overheidssubsidies tegenover staan.

Zoals uit de tabel blijkt vergen deze belangrijkste investeringen een bedrag van ruim € 17 miljoen gedurende de komende jaren tot 2015.

Ter financiering zal een beroep moeten worden gedaan op Vreemd Vermogen. In het businessplan is uitgegaan van een drietal geldleningen ter grootte van in totaal € 12.000.000.

In het model is er voorts van uitgegaan dat de jaarlijkse Agio-storting van de aandeelhouders van ruim € 1 miljoen na 2012 wordt beëindigd.



Tabel 3: Meerjarenoverzicht investeringen

**Meerjaren overzicht investeringen (excl baanverlenging en rioleringsproject)**

<u>omschrijving</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>
<b>Terreinen</b>	3.300.000	900.000	550.000	500.000	0	0
<b>Gebouwen</b>	500.000	6.700.000	0	0	0	0
<b>installaties</b>	0	2.050.000	0	279.000	0	0
<b>tractie</b>	215.000	140.000	70.000	805.000	745.000	25.000
<b>diverse inventarissen</b>	40.000	115.000	110.000	181.000	86.000	56.000
<b>totaal meerjaren investeringen</b>	<b>4.055.000</b>	<b>9.905.000</b>	<b>730.000</b>	<b>1.765.000</b>	<b>831.000</b>	<b>81.000</b>
<b>totaal generaal</b>	<b>17.367.000</b>					

Bovengenoemde investeringen zijn ramingen, veelal op basis van kengetallen opgesteld. Realisatie hangt af van de ontwikkeling van de activiteiten op de luchthaven en de daaruit af te leiden noodzaak en de financiële haalbaarheid.

Er zijn geen investeringen opgenomen in bouw of beheer van commercieel onroerend goed op het luchthaven terrein. Dit heeft te maken met het feit dat Groningen Airpot Eelde zelf maar beperkte grondposities heeft die voor kantoorontwikkeling in aanmerking komen. Ook Groningen Airpark Eelde en TCN en KLM hebben het volle (Airpark) of economisch eigendom (TCN en KLM) van de ontwikkelingslocaties langs de Burgemeester Legroweg.

Ontwikkeling van vastgoed wordt wel zeer wenselijk geacht, maar het voortouw ligt bij particulier initiatief. Dat geldt ook voor de bouw van een vrachtafhandelingscentrum. Hoewel daar een rol voor de luchthaven ook tot de mogelijkheden kan behoren, zeker om deze marktkansen te stimuleren.

#### 4.3 De financiële resultaten op basis van het geactualiseerde businessplan

De geactualiseerde invoergegevens en de financiële componenten daarvan zijn in een financieel businessmodel gedetailleerd ingevoerd en doorgerekend.

De resultaten daarvan worden in tabel 4 weergegeven.

Daarbij worden ook de verwachte aantallen passagiers- en vliegbewegingen gepresenteerd voor een aantal jaren tot en met 2017. Het wordt gezien als een realistisch scenario met de kennis en toekomstverwachtingen van dit moment.

Het overzicht leert dat en sprake kan zijn van een break-even situatie in 2018. Dan worden er circa 514.000 passagierbewegingen genoteerd en ongeveer 73.000 vliegbewegingen.

De kapitaalslasten stijgen na 2011 aangezien er in 2010 en 2011 in vervolg op de geplande baanverlenging een aantal investeringen zijn voorzien welke tot hogere afschrijvingskosten en rentelasten zullen leiden.

Tabel 4: Resultaten actualisatie businessmodel 2008

	resultaten businessmodel 2008					
	2007	2009	2011	2013	2015	2017
Totaal aantal vertrekkende passagiers	70.000	73.500	116.000	210.000	232.000	246.000
Totaal aantal passagierbewegingen	171.000	186.000	267.000	449.000	485.000	514.000
totaal aantal vliegbewegingen	59.000	67.000	68.000	71.000	72.000	73.000
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>						
Havengelden	2.702.000	3.019.000	4.208.000	5.566.000	6.679.000	7.505.000
Overige bedrijfsopbrengsten	<u>2.445.000</u>	<u>2.714.000</u>	<u>3.070.000</u>	<u>3.622.000</u>	<u>3.808.000</u>	<u>4.198.000</u>
Som der bedrijfsopbrengsten	5.147.000	5.733.000	7.278.000	9.188.000	10.487.000	11.703.000
<b>Bedrijfslasten</b>						
Personeelskosten	2.816.000	3.278.000	4.271.000	5.061.000	5.473.000	5.920.000
Overige bedrijfskosten	<u>3.361.000</u>	<u>3.417.000</u>	<u>3.936.000</u>	<u>4.808.000</u>	<u>5.043.000</u>	<u>5.350.000</u>
Som der bedrijfslasten	6.177.000	6.695.000	8.207.000	9.869.000	10.516.000	11.270.000
<b>EBITDA</b>	-340.000	-264.000	-28.000	793.000	1.499.000	1.918.000
Afschrijvingskosten	<u>690.000</u>	<u>698.000</u>	<u>901.000</u>	<u>1.474.000</u>	<u>1.528.000</u>	<u>1.485.000</u>
<b>EBIT</b>	-1.030.000	-962.000	-929.000	-681.000	-29.000	433.000
Saldo rentebaten en -lasten	<u>287.000</u>	<u>265.000</u>	<u>-413.000</u>	<u>-557.000</u>	<u>-557.000</u>	<u>-520.000</u>
<b>EBT (Resultaat voor belasting)</b>	<b>-743.000</b>	<b>-697.000</b>	<b>-1.342.000</b>	<b>-1.238.000</b>	<b>-586.000</b>	<b>-87.000</b>

Break-even is in 2018 bereikbaar, enkele jaren later dan verwacht in het businessplan 2003 en in het bijgestelde meerjarenoverzicht uit 2006 (aan de aandeelhouders gepresenteerd bij het halfjaarbericht 2006). Het hoeft geen nader uitleg dat de vertraging van de besluitvorming over de baanverlenging daar debet aan is.

## 5. Kritische randvoorwaarden

In de inleiding is al verwoord dat deze actualisatie van het businessplan is opgesteld onder zeer onzekere politieke en economische omstandigheden. Hieronder wordt een aantal uitgangspunten als kritische randvoorwaarden nog eens kort benoemd.

### *Baanverlenging*

Uitgangspunt is dat de baanverlenging aangelegd wordt in de tweede helft van 2010 en volledig operationeel is in begin 2011. Dat vereist een onherroepelijke uitspraak van de Raad van State op een nog te nemen nieuwe beslissing op bezwaar door de minister van verkeer en Waterstaat in de eerste helft van 2009. Daaraan voorafgaand zal de Europese Commissie zich moeten hebben uitgesproken over de toelaatbaarheid van de financiering van de baanverlenging.

### *Agio-storting*

De Europese Commissie buigt zich niet alleen over de toelaatbaarheid van de rijksbijdrage voor de baanverlenging, maar zal vermoedelijk ook een uitspraak doen over de toelaatbaarheid van de jaarlijkse agio-storting die de aandeelhouders tot en met 2012 hebben toegezegd. In de voorliggende actualisatie van het businessplan is uitgegaan van continuering van de bestaande afspraken op dit punt.

### *Groningen Airport Eelde blijft een luchthaven van nationale betekenis.*

De luchtvaartnota moet nog worden uitgebracht. Het is van belang dat Groningen Airport Eelde daarin een plaats krijgt als volwaardige regionale luchthaven voor Noord Nederland. Ontmoedigingsbeleid van niet mainport-gebonden luchtvaart op Schiphol biedt dan kansen voor Noord Nederland doordat er een bredere basis voor nieuwe bestemmingen ontstaat. Die positionering is ook van belang voor de bereidheid van marktpartijen om initiatieven te ontplooien.

### *Regionale verankering is essentieel.*

De positie van de luchthaven moet niet alleen in de luchtvaartnota worden verankerd. Het is van groot belang dat ook in de regionale beleidsstukken de luchthaven wordt gepositioneerd. In de nieuw vast te stellen Provinciale Omgevings Plannen (POP) en in de beleidsnota's rond het stedelijk netwerk Groningen-Assen zal de luchthaven meer dan in het verleden moeten worden opgenomen. Zo is het van belang dat de bereikbaarheid via hoogwaardig openbaar vervoer in de plannen wordt meegenomen.

### *Geen verdere beperking aan het gebruik luchthaven.*

De Raad van State heeft zich in juni 2008 uitgesproken over een groot aantal bezwaren tegen het gebruik van de luchthaven met verlengde baan. Deze zijn (op de staatssteun-kwestie na) alle ongegrond verklaard. Dat betekent dat met vertrouwen het verlenen van de verschillende vergunningen en ontheffingen voor de aanleg tegemoet kan worden gezien. Op enkele punten is echter nog geen definitief beleid ontwikkeld (externe veiligheid), of zijn nieuwe regels in voorbereiding (Lden als geluidsmaat). Het is van het grootste belang dat bij de invoering daarvan geen nieuwe beperkingen aan de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven worden opgelegd.

## **6. Conclusie**

Deze actualisatie van het businessplan is opgesteld onder veel onzekerheden op het gebied van internationale economische conjunctuur, rijksbeleid met betrekking tot de positie van de regionale luchthavens in relatie tot de selectieve groei van Schiphol en rond de besluitvorming over de baanverlenging. De koers is echter helder. Groningen Airport Eelde kan een regionale luchthaven worden die een rol speelt bij de verdeling van de nationale marktvrage naar luchtvervoer en van grote meerwaarde is voor de regionale ontwikkeling. Een bescheiden netwerk, bestaand uit een relatief goed ontwikkeld aanbod van vakantiebestemmingen, een beperkt aanbod van lijndiensten, waarvan enkele als Low Cost operatie worden uitgevoerd en een bescheiden positie in het vrachtsegment zijn de ambities die in voorliggend plan zijn opgenomen. Dit leidt tot een realistisch passagiersaantal van 600.000 in 2015.

Een kostendekkende exploitatie is mogelijk realiseerbaar na 2017.

Groningen Airport Eelde,  
december 2008.