

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 20 april 2021

Ons kenmerk 16/5.13/2021000721

Behandeld door de team Bestuur en Concernzaken (0592) 36 55 55

Onderwerp: Voorgenomen besluit toekennen overbruggingsfinanciering en extra krediet brandweerkazerne Groningen Airport Eelde (GAE)

Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij informeren wij u over ons voornemen om in te stemmen met het aandeelhoudersbesluit voor het toekennen van overbruggingsfinanciering en beschikbaar stellen van een extra krediet voor de realisatie van een nieuwe brandweerkazerne aan GAE. Deze brief is in afstemming met de andere aandeelhouders opgesteld.

Samen met uw Staten hebben wij in het afgelopen jaar geconstateerd dat de toekomstvisie 'Toegangspoort van het Noorden' niet realistisch is gebleken. In september heeft de directie van de luchthaven een algehele herijking van de toekomstvisie aangekondigd. Deze strategie is door directeur mevrouw M. de Groot inmiddels verder uitgewerkt en aan u gepresenteerd.

De huidige coronacrisis heeft de luchtvaartsector hard geraakt. Ondanks het feit dat GAE gebruik heeft kunnen maken van de NOW-regeling en allerlei additionele besparingen heeft doorgevoerd, zal GAE over het boekjaar 2020 een verwacht verlies lijden van ten minste € 1,3 miljoen, zoals u kon lezen in de 4e Kwartaalrapportage 2020 GAE die u op 30 maart 2021 is toegezonden. Ook voor 2021 en 2022 verwacht de luchthaven negatieve resultaten.

In het coalitieakkoord 'Drenthe, mooi voor elkaar!' hebben wij aangegeven dat wij GAE zien als onderdeel van de Drentse infrastructuur en van belang voor het vestigingsklimaat. De nieuwe Luchtvaartnota onderschrijft het belang en de rol van regionale luchthavens binnen het nationale systeem van luchthavens.



Samen met de andere aandeelhouders, het rijk en de gehele luchtvaartsector, zullen we toe moeten werken naar een realistisch verdienmodel voor GAE. Ons uitgangspunt is daarbij dat het Rijk direct en/of indirect moet bijdragen in de exploitatie van GAE. Daar is enige tijd voor nodig, die ook financieel overbrugd moet worden, terwijl ondertussen echt noodzakelijke investeringen, zoals aan de brandweerkazerne, niet langer kunnen worden uitgesteld.

In de rol van aandeelhouder van GAE zijn wij daarom voornemens om in te stemmen met de aangepaste investeringsbegroting 2021-2023 en met de aandeelhoudersbesluiten om € 1.174.118,- toe te kennen als overbruggingsfinanciering voor de jaren 2021 en 2022 en een extra krediet van € 500.000,- toe te kennen voor de realisatie van de brandweerkazerne. Beide bedragen kunnen gedekt worden uit de al eerder door de aandeelhouders beschikbaar gestelde middelen. Om GAE van voldoende liquiditeiten te voorzien, hebben wij daarnaast het voornemen om begin 2022 de NEDAB-subsidie voor de jaren 2022 en 2023 te verstrekken.

Nadere toelichting

Op 22 september 2020 bent u in een gezamenlijke informatiebijeenkomst op de luchthaven geïnformeerd over de toekomststrategie van de directie van GAE aan de hand van het document 'Visie, strategie en toekomst Groningen Airport Eelde'. Dit document hebt u diezelfde avond digitaal ontvangen. In dit document wordt nadrukkelijk gesproken over de noodzaak van een structurele Rijksbijdrage voor beheer en instandhouding.

Toekomstvisie GAE

Per 1 januari 2021 is mevrouw De Groot benoemd als de nieuwe directeur van GAE. Zij is tevens voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) en oprichter en lid van de Raad van Advies van de Stichting Duurzaam Vliegen. Als nieuwe directeur is zij voortvarend aan de slag gegaan en heeft op basis van onder andere het document 'Visie, strategie en toekomst Groningen Airport Eelde' en de Luchtvaartnota 2020-2050 (vastgesteld door het kabinet, maar controversieel verklaard voor behandeling door de Tweede Kamer) verdere invulling gegeven aan de duurzame toekomstvisie van de luchthaven. Deze toekomstvisie van GAE, die door mevrouw De Groot op 15 april 2021 is toegelicht, is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Belangrijke elementen uit deze toekomstvisie zijn:

- vooroplopen in duurzame en innovatieve luchtvaart
- voor het vestigingsklimaat waardevolle lijndiensten en unieke bestemmingen voor de regio
- verbreden van de maatschappelijke rol en dienstverlening
- meer bedrijvigheid en verbreding van inkomsten door het benutten van commerciële kansen
- zekerstellen van de langere termijn (continuïteit) door borgen van financiering

Bestuurlijk overleg met minister en Schiphol Group

Op 4 maart 2021 was er een bestuurlijk overleg met de demissionaire minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en met de heer Benschop van de Schiphol

Group. In dit overleg heeft de minister gemeld dat in de Luchtvaartnota 2020-2050 regionale luchthavens (van nationale betekenis) een belangrijke rol hebben in het luchthavensysteem in Nederland en dat er een gelijk speelveld dient te zijn voor alle regionale luchthavens, dus ook voor GAE en MAA. De door aandeelhouders, maar ook de door de NVL bepleitte één-systeembenadering is overgenomen in deze nota.

Het feit dat de minister demissionair is, betekent dat zij geen mandaat heeft om toezeggingen te doen over een rijksbijdrage voor beheer en instandhouding, waar GAE om vraagt. Haar suggestie is om hiervoor - door middel van lobby bij de formatie van een nieuw kabinet- de nodige 'haakjes' in het nieuwe regeerakkoord te krijgen. De heer Benschop gaf aan dat regionale luchthavens een belangrijke rol hebben als het gaat om de innovatie en verduurzaming van de luchtvaart. En GAE in het bijzonder als het gaat om de toepassing van waterstof.

Investeringsbegroting 2021-2023

In het licht van het bovenstaande is de investeringsbegroting 2021-2023 van GAE herzien ten opzichte van de versie die eerder aan u is verzonden.

Op 14 december 2020 is u de Begroting 2021 en de daarin opgenomen maar nog niet vastgestelde investeringsbegroting toegezonden. In de aangepaste versie zijn alleen de wettelijk vereiste en verplichte investeringen opgenomen én de investeringen die noodzakelijk zijn voor de continuïteit van de bedrijfsvoering van de luchthaven op de korte termijn. Het gaat hierbij om een bedrag voor 2021/2022 van € 1,6 miljoen. Wij zijn ons ervan bewust dat hiermee investeringen worden doorgeschoven naar de jaren 2023 en verder.

Liquiditeitspositie

De huidige en geprognosticeerde liquiditeitspositie van GAE laat zien dat GAE deze noodzakelijke investeringen niet kan doen zonder te beschikken over extra liquide middelen. Daarnaast blijkt uit een recent rapport van de ArboUnie dat in de huidige brandweerkazerne niet langer veilig gewerkt kan worden en dat daarom de nieuwbouw van de brandweerkazerne niet langer uitgesteld kan worden.

In 2016 is een raming gemaakt voor de kosten van het bouwen van een nieuwe brandweerkazerne. Deze kwamen op € 2.550.000,--. Toen de vergunning was verleend, bleek de geplande nieuwbouw echter onaanvaardbaar veel duurder. Schaarste aan capaciteit bij aannemers en installateurs en vertraging in de besluitvorming door de aandeelhouders en een daardoor gewijzigd prijspeil zijn de belangrijkste oorzaken. GAE heeft toen gekeken naar alternatieven. Voor de goedkoopste variant voor nieuwbouw van de brandweerkazerne, namelijk het ombouwen van een bestaande hangar tot brandweerkazerne, is volgens een uitvraag in 2019 € 3.050.000,-- nodig. GAE vraagt op basis van het huidige plan voor nieuwbouw van de brandweerkazerne om een extra NEDAB-subsidie van € 500.000,--.

Samen met het verwachte verlies in de periode 2021 en 2022 heeft GAE haar aandeelhouders verzocht om een bedrag van € 3 miljoen aan overbruggingsfinanciering.

Gezamenlijk financieringsplan

De gezamenlijke aandeelhouders hebben onderzocht hoe zij de luchthaven kunnen ondersteunen bij de overbruggingsfinanciering binnen de reeds beschikbaar gestelde middelen voor GAE. Hiertoe is in overleg met GAE het onderstaande financieringsplan opgesteld.

De aandeelhoudende overheden stellen voor om met terugwerkende kracht de werkelijk gemaakte NEDAB kosten in de periode 2017 t/m 2019 te subsidiëren. NEDAB staat voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang en hiermee worden de kosten voor brandweer en veiligheid bedoeld. In deze periode bedroegen de werkelijke NEDAB kosten € 9.674.118,-- en is een subsidie verstrekt en vastgesteld van € 8,5 miljoen. Er is dus nog ruimte om additioneel € 1.174.118,-- aan NEDAB subsidie te verlenen. Dit kan gedekt worden binnen de bestaande middelen beschikbaar voor NEDAB subsidie voor de periode 2017-2026.

De extra € 500.000,-- benodigd voor de nieuwbouw van de brandweerkazerne kan gedekt worden binnen het budget beschikbaar voor de zogenaamde capaciteitsinvesteringen (nieuwbouw brandweerkazerne en upgrade passagiers-terminal). Consequentie is wel dat bij een eventuele upgrade van de terminal in de toekomst € 500.000,- minder beschikbaar is.

De enige private aandeelhouder, FB Oranjewoud, heeft aangegeven een lening van € 1 miljoen beschikbaar te willen stellen, waarbij de eerste jaren aflossingsvrij zijn en een bescheiden rentevergoeding gevraagd wordt. Op deze manier wil FB Oranjewoud als medeaandeelhouder haar verantwoordelijkheid nemen.

Van de door GAE gevraagde € 3 miljoen aan extra liquide middelen voor de overbruggingsperiode 2021/2022 kan op basis van het gezamenlijke financieringsplan € 2.674.118,- beschikbaar worden gesteld. Omdat dit minder is dan de door GAE gevraagde € 3 miljoen, zijn wij tevens voornemens om begin 2022 niet voor één jaar maar voor twee jaar een subsidiebeschikking NEDAB te verlenen. Hiermee garanderen wij dat de luchthaven ook in 2022 over voldoende liquide middelen kan beschikken.

Besteding van 'de € 46 miljoen'

Graag geven wij in onderstaande overzichten inzicht in de besteding van 'de € 46 miljoen'. Het eerste overzicht betreft de bestedingen/verleningen tot nu toe, het tweede overzicht is inclusief de financiële consequenties van ons voorgenomen besluit. Voor alle duidelijkheid: ons provinciaal aandeel in alle genoemde bedragen is 30%, met uitzondering van de subsidie in 2018 verleend aan het Routefonds GRQ: de Regio Groningen-Assen heeft ook een forse bijdrage verleend, waardoor hier ons percentage uitkomt op bijna 17%.

Uw Staten hebben in totaal € 13,8 miljoen beschikbaar gesteld in 2017, daarnaast is € 1,85 miljoen gereserveerd om de gemeente Assen te ondersteunen in haar bijdrage in GAE.

Jaar	NEDAB	Routefonds	Capaciteits- investeringen	Totaal
2017	2.500.000	1.606.035		4.106.035
2018	3.000.000	5.450.000 *	2.550.000	11.000.000
2019	3.000.000			3.000.000
2020	2.585.509 *			2.585.509
2021	2.837.000 *			2.837.000
	13.922.509	7.056.035	2.550.000	23.528.544

* : betreft verwachte benutting

Idem industrieel voorgenomen besluit

Jaar	NEDAB	Routefonds	Capaciteits- investeringen	Totaal
2017	2.500.000	1.606.035	-	4.106.035
2018	3.000.000	5.450.000 *	2.550.000	11.000.000
2019	3.000.000	-	-	3.000.000
2020	2.585.509 *	-	-	2.585.509
2021	2.837.000 *	-	-	2.837.000
2021 add.	1.174.118		500.000	1.674.118
2022	6.000.000 **			6.000.000
	21.096.627	7.056.035	3.050.000	31.202.662

** : industrieel reguliere subsidie NEDAB 2022 van € 3.000.000 en de naar voren gehaalde subsidie NEDAB 2023

Voorgenomen besluit

Als college zien wij de luchthaven als onderdeel van de Drentse infrastructuur en van belang voor het vestigingsklimaat. Net als bij andere openbare infrastructuur vinden wij dat de Rijksoverheid in deze een (mede) verantwoordelijkheid heeft. Bij het zoeken naar een nieuw realistisch verdienmodel voor GAE spreken wij het Rijk aan op die verantwoordelijkheid. Wij verwachten in de overbruggingsperiode van het Rijk een directe en/of indirecte bijdrage in de exploitatie vanaf 2023. Mocht blijken dat het Rijk dat niet of niet op de gewenste manier doet, dan komen wij bij u terug voor nadere besluitvorming passende bij de situatie op dat moment.

Ons voorgenomen besluit is om GAE samen met de andere aandeelhouders te ondersteunen door de periode 2021 en 2022 financieel te overbruggen. Dit is een privaatrechtelijk besluit, dat wij als aandeelhouder van GAE NV nemen. Dit betekent dat wij als aandeelhouders instemmen met de investeringsbegroting 2021-2023, nieuwbouw van de brandweerkazerne (hiervoor additioneel € 500.000,- beschikbaar stellen) en met terugwerkende kracht de werkelijke NEDAB kosten subsidiëren over de periode 2017 tot en met 2019. Dit alles binnen de reeds beschikbaar gestelde middelen voor het toekomstscenario 'Investeren' (periode 2017-2026). Daarnaast zullen we begin 2022 de NEDAB subsidie voor 2022 en eventueel een voorschot voor 2023 beschikbaar stellen.

Vervolg

In de vergadering van de commissie FCBE van 19 mei 2021 willen wij graag met u in gesprek over ons voorgenomen besluit. De financiële consequenties (i.c. het naar voren halen van reeds beschikbare gestelde middelen uit onze meerjarenbegroting) van de voorgenomen besluiten nemen wij mee in de Voorjaarsnota 2021.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlage:

1. Toekomstvisie van Groningen Airport Eelde
2. Investeringsbegroting 2021-2023
md/coll.



Datum: 30 maart 2021

Aan: Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV

Van: Directie

CC: Raad van Commissarissen

Betreft: **Toekomstvisie Groningen Airport Eelde**

Inleiding

Als gevolg van de veranderende omstandigheden voor luchtvaart en het einde van de hub-verbindingen, is het nodig de toekomstvisie voor Groningen Airport Eelde (GAE) te herijken. Deze noodzaak wordt nog eens versterkt door de langdurige impact van de Corona-crisis. In september 2020 is aan de aandeelhouders van de luchthaven door interim-directeur Bart Schmeink een analyse gepresenteerd van de toekomst van Groningen Airport Eelde, gebaseerd op aantal scenario's. Deze "scenario's" zijn nadrukkelijk geen te maken keuzes maar geven de reikwijdte aan van de mogelijke toekomstige ontwikkeling; deze is onzeker en afhankelijk van kansen, bedreigingen en politieke en/of maatschappelijke ontwikkelingen.

Op basis van een analyse van de externe omgeving, sterkten, zwaktes, kansen en bedreigingen zijn uit een veelheid van mogelijke ontwikkelingen vier realistische scenario's samengesteld en uitgewerkt. Deze scenario's, die elk in meer of mindere mate aan het toekomstbeeld kunnen bijdragen, zijn: "general aviation veld met lichte groei", "point-to-point luchthaven in het nationale systeem inclusief Lelystad Airport", "autonome groei, met Lelystad Airport open en weinig groei" en "low-cost luchthaven". Een strategie met commercieel passagiersverkeer, vastgoedontwikkeling, general aviation met maatschappelijk relevant verkeer, en een focus op duurzaamheid en innovatie is daarbij het meest kansrijk en levert toegevoegde waarde op zowel nationaal als regionaal niveau. Uit de financiële scenario-analyse is gebleken dat de exploitatie van de luchthaven in ieder scenario kostendekkend is, mits de kosten van beheer en instandhouding van de infrastructuur en veiligheid zijn geborgd. Daarvoor is een rol voor het Rijk weggelegd, vooral omdat in de toekomst de nodige investeringen nodig zijn, en een aantal jaren overbrugd moet worden om deze discussie met het Rijk te kunnen voeren.

Met de komst van Meitje de Groot als directeur van Groningen Airport Eelde begin 2021, wordt nader vorm en inhoud gegeven aan de toekomstvisie van de luchthaven. De conclusies uit de scenario-analyse hebben daarvoor de basis gelegd, naast de inhoud van de Luchtvaartnota 2020-2050, waardoor duurzame luchtvaart en de verbreding van (maatschappelijke) dienstverlening en inkomsten centraal staan in de toekomstvisie. De jaren 2021 en 2022 staan naast het invullen van deze visie in het teken van het voeren van de gesprekken met het Rijk, waarvoor reeds een actieve lobby wordt bedreven. Daarvoor is de korte termijn doelstelling het verkrijgen van een uitspraak over het belang van regionale luchthavens in het regeerakkoord van het nieuwe kabinet, waarop vervolgens kan worden voortgebouwd.

In navolging van de presentatie van september 2020, wordt u door middel van dit schrijven op de hoogte gebracht van de toekomstvisie, de investeringsopgave en de financieringsbehoefte voor de komende twee jaar.

Samengevat vormen de ambitie voor verdere (maatschappelijke) dienstverlening en het leveren van een belangrijke bijdrage aan de verduurzaming van de luchtvaart, de belangrijke bouwstenen voor de visie van Groningen Airport Eelde (GAE) op haar toekomst, met als primaire resultaatgebieden:

- Vooroplopen in duurzame en innovatieve luchtvaart;
- Voor het vestigingsklimaat waardevolle lijndiensten en unieke bestemmingen voor de regio;
- Verbreden van de maatschappelijke rol en dienstverlening;
- Meer bedrijvigheid en verbreding van inkomsten door het benutten van commerciële kansen;
- Zekerstellen van de langere termijn continuïteit door borgen van financiering.

Onmisbare infrastructuur van regionale maar ook nationale betekenis

GAE is onmisbare infrastructuur voor Noord-Nederland, net zozeer als water, weg en spoor. De luchthaven is belangrijk voor het vestigingsklimaat, de bedrijvigheid en de werkgelegenheid, voor het maatschappelijk verkeer zoals medische- en overheidsvluchten, en om de eigen regio te bedienen in de vraag naar passagiersverkeer. Voor de vestiging van internationale bedrijven in de regio is de aanwezigheid van een luchthaven vaak een vereiste.

De aanwezigheid van GAE is bijvoorbeeld een voorwaarde voor de vestiging van een isotopenfabriek in Groningen (er zal vijf keer per week vanaf de luchthaven worden gevlogen). Ook voor de vestiging van Google in de Eemshaven, en voor de TT in Assen is de aanwezigheid van een internationale luchthaven een vereiste. De luchthaven is bovendien onmisbaar voor de KLM Flight Academy: het lesverkeer kan in Nederland nergens anders terecht dan op GAE, waardoor de luchthaven ook op nationaal niveau een rol vervult.

Voor de luchthaven liggen er veel kansen; enerzijds door in te zetten op duurzame en innovatieve luchtvaart, anderzijds door het verbreden van de (maatschappelijke) dienstverlening en de inkomsten van de luchthaven. De vraag naar luchtvaart en passagiersverkeer zal internationaal blijven groeien. Ook na de Corona-pandemie zal de in Nederland aanwezige luchtvaartinfrastructuur nodig blijven. Groningen Airport Eelde is onderdeel van een geoptimaliseerd nationaal luchthavensysteem zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050. Groningen Airport Eelde is bovendien uitwijkvluchthaven voor andere nationale vluchthavens en biedt strategische (reserve) capaciteit, in 2020 en 2021 nog zichtbaar ingezet voor bijvoorbeeld het parkeren van vliegtuigen van met name KLM. De rol van Groningen Airport Eelde is van betekenis op zowel regionaal als nationaal niveau.

Duurzame ambities vormen de 'license to operate'

Duurzaamheid is de belangrijkste toekomstige 'license to operate' voor iedere vluchthaven. De sector staat voor een noodzakelijke verduurzaming en Groningen Airport Eelde gaat vooroplopen in het ontwikkelen van duurzame en innovatieve luchtvaart. In januari 2021 heeft Groningen Airport Eelde daarom "NXT Airport" gepresenteerd: een samenwerking tussen regionale partners vanuit onderwijs, overheid en bedrijfsleven.

Groningen Airport Eelde heeft een belangrijk onderscheidend vermogen op het duurzame vlak:

- Een unieke ligging in de eerste Europese waterstof-regio; samenwerking met onder andere New Energy Coalition, Hive Mobility en SkyNRG;
- Een speciale ontheffing om de integratie van onbemand (drone) verkeer te mogen testen in het luchtruim; mogelijkheden voor onbemande (vracht-)vluchten in samenwerking met het UMCG;
- Airport Campus: Noorderpoort College, Alfa College en NHL-Stenden overwegen zich te vestigen op de vluchthaven in de RLS 1957 panden. Ook steeds meer kennis- en opleidingsinstituten tonen interesse om zich bij NXT Airport aan te sluiten: TNO, NLR, TU Delft en Eindhoven;
- Aanwezigheid van een zonnepark en samenwerking met partner Groenleven, contacten met de RuG, Holthausen, NEC en HTC die de waterstofontwikkeling voor vluchthaven aanjagen.

Groningen Airport Eelde heeft een stevige ambitie om de duurzaamste vluchthaven van Europa worden. In 2030 wordt naar andere vluchthavens gevlogen met een elektrische 19-zitter en is het eigen materieel voor de afhandeling werkzaam op waterstof of elektriciteit. Holthausen, Pen Em en KLM Flight Academy, zijn naast andere vluchthavens de belangrijke partners.

Elektrisch vliegen heeft de toekomst. TU Eindhoven geeft aan dat in 2026 de eerste kleinere commerciële passagierstoestellen vliegen met 75% minder brandstofkosten en 50% minder onderhoudskosten dan traditionele toestellen. Elektrisch vliegen zal de rol van regionale luchthavens veranderen en de bereikbaarheid van de regio verbeteren. Niet alleen voor het voeden van hub-luchthavens, maar ook voor point-to-point verbindingen met andere regionale luchthavens die betekenisvol zijn voor de eigen regio. Elektrisch vliegen is stiller, flexibeler en duurzamer: Het businessmodel van vliegen binnen Europa verandert hierdoor. Meerdere Nederlandse luchthavens en een grote luchtvaartmaatschappij willen binnen vier jaar een commerciële verbinding uittesten, waarvoor binnenkort een eerste stap wordt gezet en waarvan GAE onderdeel is van de samenwerking.

Naast duurzaamheid zijn ook de maatschappelijke vluchten een belangrijk onderdeel van de 'license to operate' van Groningen Airport Eelde. Zo is de luchthaven onmisbaar voor de donorvluchten van het UMCG en is het tevens de standplaats van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team.

Een bredere commerciële focus leidt tot meer inkomstenbronnen

Naast duurzaamheid is een brede commerciële focus met meer activiteiten en inkomstenbronnen een belangrijke pijler onder de toekomstvisie van GAE. Passagiersvervoer blijft voorlopig de belangrijkste inkomstenbron, met een focus op voor de regio waardevolle lijndiensten en groeikansen in unieke bestemmingen. Een lijndienst naar Londen staat hoog op de lijst van gewenste bestemmingen, bij voorkeur zo spoedig mogelijk elektrisch, vanwege het belang voor het vestigingsklimaat en bedrijfsleven.

In het leisure-segment liggen groeikansen voor populaire bestemmingen zoals het Spaanse vasteland en de Griekse Eilanden nu Amsterdam Airport Schiphol zich meer gaat concentreren op de netwerkwaliteit van haar rol als nationale hub-luchthaven. De in 2019 uitverkochte reizen naar de Kanaaleilanden en de belangstelling voor Scandinavian Mountains hebben aangetoond dat er concrete vraag is naar unieke bestemmingen. De aanpak van Groningen Airport Eelde om kleine partijen bij elkaar te brengen om te vliegen naar unieke bestemmingen, werkt en wordt uitgebreid.

Daarnaast liggen er verschillende kansen die benut kunnen worden. Bijvoorbeeld vrachtluchten passend bij de regionale economie, zoals bloemen, ontmanteling en recycling van vliegtuigen, parkeerruimte voor vliegtuigen, en bedrijven die onderhoud doen, waaronder het spuiten van vliegtuigen. Naast inkomsten levert dit hoogwaardige werkgelegenheid voor met name de Provincies Groningen en Drenthe op. Er is regelmatige concrete vraag naar bedrijfsruimte op de luchthaven. De afgelopen twee jaar hebben de KLM Flight Academy en het bedrijf General Enterprises (verkoop en onderhoud van Cirrus-vliegtuigen) nog geïnvesteerd in de uitbreiding van hun bedrijf, met een toename van de lokale werkgelegenheid tot gevolg.

Achter de gesloten '01-19' baan wordt de komende jaren het bestemmingsplan aangepast om bijna 10 hectare aan ontwikkelruimte te genereren voor het vestigen van bedrijven die toegang tot het banenstelsel nodig hebben: het toekomstige "Business Park Bravo". Er is concrete interesse van partijen om zich te vestigen op het luchthaventerrein, bijvoorbeeld door een partij voor luchtfoto- en cartografie en een partij voor hergebruik van vliegtuiginterieurs. We zijn in gesprek met ondernemers die een fabriek voor de productie van kleine elektrische vliegtuigen wil vestigen op GAE.

Investeren nodig in lange termijn continuïteit

Voor de huidige en toekomstige partners van GAE en de partijen die zich willen vestigen op de luchthaven is het belangrijk dat er duidelijkheid komt over de lange termijn continuïteit van de luchthaven.

Om Groningen Airport Eelde als maatschappelijke infrastructuur haar rol te kunnen laten vervullen blijft de komende jaren financiële ondersteuning nodig. Het betreft voornamelijk het afdekken van kosten en investeringen die voortkomen uit beheer- en instandhouding van veilige infrastructuur en wet- en regelgeving. Vanwege de nationale betekenis van de luchthaven en haar rol in een systeem van nationale luchthavens die samen hun schaarse capaciteit optimaal inzetten en benutten, wordt nadrukkelijk niet alleen naar regionale maar vooral ook naar nationale ondersteuning gekeken.

De Luchtvaartnota 2020-2050 is het belangrijkste aanknopingspunt voor steun van het Rijk, vanwege het nationale belang van het behoud van de schaarse infrastructuur. De lobby richt zich op korte termijn op het aanstaande regeerakkoord. Dat gebeurt onder andere door een lobbytraject, in samenwerking met regionale partners.

Hoewel er op langere termijn een kostendekkende business case kan ontstaan voor een duurzame luchthaven met een brede maatschappelijke dienstverlening, is op de korte termijn het voorlopigen in de ontwikkeling van duurzame luchtvaart een investering die veel tijd en geld kost. Daarom worden subsidies en bijdragen bepleit en gezocht om de bijdrage aan een duurzame luchtvaart te laten materialiseren. Ontwikkelingen in de luchtvaart nemen tijd in beslag vanuit de verantwoordelijkheid voor veiligheid en vanuit de ontwikkeling van internationale wet- en regelgeving. Het kost tijd en geld om de transitie van de klassieke luchtvaart naar duurzame luchtvaart door te maken.

Regionale luchthavens zoals GAE zijn onmisbaar voor het vestigingsklimaat, de duurzame luchtvaart en werkgelegenheid in Nederland. Het regeerakkoord kan de basis bieden om dit te verankeren. In het position paper van GAE wordt het Rijk gevraagd om te zorgen voor lange termijn continuïteit en –financiering voor de instandhouding van regionale luchthavens, mede ook ter ondersteuning van de mainport Schiphol. De rol van het Rijk richt zich daarbij op de infrastructuur, veiligheid en security die nodig is en die vergelijkbaar is met bijvoorbeeld het spoor, de havens of het wegennet. De totale benodigde bijdrage is circa € 6 tot 8 miljoen per jaar inclusief toekomstige investeringen en de huidige NEDAB-bijdrage, waarvoor een Rijksbijdrage wordt bepleit. Met het herstel van de luchtvaart en door het benutten van commerciële kansen is de toekomstige exploitatie van de luchthaven kostendekkend, mits de kosten van beheer en instandhouding van infrastructuur en veiligheid worden gedekt.

Vraag naar overbruggingsfinanciering

De bovengenoemde nadere duiding en uitwerking van de toekomstvisie van Groningen Airport Eelde voor de komende twee jaar, staat in het teken van het benutten van commerciële kansen, het leveren van een significante bijdrage aan de duurzaamheidsopgave voor de luchtvaart en het verstevigen van de financiële basis van de luchthaven vanuit een Rijksbijdrage voor de kosten van infrastructuur en veiligheid.

Dit betekent dat een periode van naar waarschijnlijkheid twee jaar financieel overbrugd moet worden, in een omstandigheid waar nog onbekend is hoe het post-Corona tijdperk er voor de luchtvaart uit zal zien. Daarom bestaat het investeringsprogramma voor de luchthaven de komende twee jaar alleen uit noodzakelijke investeringen in het kader van veiligheid en wetgeving. De liquiditeit van de vennootschap is echter niet voldoende om naast het dragen van het resultaat dat de komende tijd nog negatief zal blijven, ook de meest noodzakelijke investeringen te kunnen doen.

Aan de aandeelhouders wordt gevraagd de luchthaven financieel te ondersteunen in 2021 en 2022 door het versterken van de liquiditeit. Dit is mogelijk binnen de kaders van het investeringsprogramma van € 46 mln, waardoor er geen extra financiering buiten dit programma om wordt gevraagd. Voor een gezonde liquiditeit wordt een bufferniveau van minimaal € 1,0 mln als verantwoord geacht, mede gezien het sterke seizoenpatroon in de inkomsten. Daarom is een aanvullende financiering nodig van minimaal € 2,0 mln op basis van de veronderstelde opbrengsten en kosten uit de begroting van 2021. Omdat de inkomsten erg onzeker zijn door de gevolgen van de Corona-crisis, en mogelijk correctief onderhoud nodig is voor uitgestelde investeringen, is het prudent enige marge aan te houden. Gevraagd wordt daarom om voor de jaren 2021 en 2022 een aanvullende financiering van in totaal € 2,5 mln ter beschikking te stellen, door een herallocatie van middelen uit het bestaande financieringsprogramma.

Gevraagde bijdrage

De concreet gevraagde bijdrage, om een periode van twee jaar te overbruggen en te blijven investeren in veiligheid van de luchthaven, is als volgt.

- Ter ondersteuning van de noodzakelijke investering in de brandweerkazerne naast de reeds beschikte subsidie van € 2.550.000 aanvullend een subsidie van € 500.000 te beschikken voor de dekking van de totale realisatiekosten.

Deze aanvulling kan bijvoorbeeld ten laste worden gebracht van het gealloceerde bedrag voor de toekomstige renovatie of uitbreiding van de passagiersterminal die minder urgent is. Een andere mogelijkheid is deze aanvulling te beschikken vanuit de NEDAB-allocatie. De investering kwalificeert voor het staatsteun-begrip in alle gevallen als "NEDAB".

- Een overbruggingsfinanciering van in totaal € 2,5 mln ter beschikking te stellen ter versterking van de liquiditeit van de luchthaven voor de periode 2021 – 2022.

Onder de NEDAB-allocatie van de jaren 2017 tot en met 2019 is nog een ruimte van € 1,2 mln om deze alsnog te beschikken. Een alternatief is het verstrekken van een lening.

Er zijn verschillende mogelijkheden om binnen het investeringsprogramma van € 46 mln door herallocatie van nog niet beschikte middelen de liquiditeit te versterken. Het heeft de voorkeur van de luchthaven, vanwege het meer permanente karakter en vanuit het oogpunt van staatsteun:

- De aanvullende beschikking voor de brandweerkazerne te doen vanuit de middelen voor de renovatie van de passagiersterminal, die minder urgent is of daarvoor de resterende middelen uit het routefonds een andere bestemming te geven;
- De niet-benutte "NEDAB-ruimte" te gebruiken; in de jaren 2017 tot en met 2019 zijn er NEDAB-kosten gemaakt die niet volledig zijn vergoed, door dat alsnog te doen wordt de liquiditeit van de vennootschap duurzaam versterkt;
- Het resterende bedrag in de vorm van een lening te verstrekken.

Investeringsbegroting GAE 2021-2023

Bedragen in Euro's, exclusief BTW

			BEGROTING	PLANNING	PLANNING
			2021	2022	2023
GEBOUWEN & TERREINEN			330.300	124.000	477.000
Vloestofdichte vloer was- / tank-plaats + OBAS	Voldoen aan wetgeving (milieu, RUD)	W	115.000		
Stationsgebouw, schilderen airside, landside, vloeren	Achterstallig	C LT			55.000
Restaurant, schilderwerk	Achterstallig	C LT			30.000
Restaurant, dak (dakpannen, dakleer en lichtstraat)	Achterstallig, dak is erg slecht	C LT			190.000
Verkeerstoren, schilderwerk, voetlood, gevelonderhoud	Periodiek	C LT			73.000
Passagehal, dakbedekking en raamrubbers	Periodiek	C LT			28.000
Passagehal, schilderwerk	Periodiek	C LT			10.000
Passagehal, toiletten (vertrekhal, aankomsthal)	Achterstallig, veel klachten passagiers	C LT			40.000
Passagehal, ELA units afvoeren, herstel gevel en bestrating	Besparing op huur	C KT	10.000		
Banestelsel, voegen repareren	Periodiek	C KT		20.000	
Banestelsel, TWY Bravo, negatief obstakel en demarkeren	Voldoen aan wetgeving (ILT)	W	140.000		
Banestelsel, Apron Lima, vloestofdicht (30x30 m) + OBAS	Voldoen aan wetgeving (milieu, tanken)	W		50.000	
Schilderen lichtmasten	Periodiek, voldoen aan EASA-eisen	C KT	9.000		
Voorterrein, wegmarkeringen	Periodiek	C KT		9.000	
Voorterrein, lichtmasten en meubilair	Achterstallig	C LT			11.000
Voorterrein, parkeerinstallatie en kentekens P2	Business case gebruikers en Corendon	C LT	11.300		
Aanvliegroute, obstakels snoeien	Periodiek	C KT		10.000	
Aanvliegroute, obstakels in kaart brengen (Antea)	Voldoen aan wetgeving (ILT)	W	20.000	20.000	
Terrein, onderhoud hekwerken	Periodiek	C LT			5.000
Terrein, onderhoud rioleringen en watergangen	Periodiek	C LT			30.000
Opstelplaatsen paspoort-scanners Non-Schengen	Voldoen aan wetgeving (KMAR)	W	10.000		
Stelpost correctief onderhoud kleinschalig	Jaarlijks	C KT	15.000	15.000	5.000
INSTALLATIES			76.500	176.000	672.500
Aanpassingen bliksembeveiliging	Komt uit RI & E van 2020 (NEN)	W	10.000	10.000	15.000
Stationsgebouw, verwarming (water en lucht)	Achterstallig, lucht is slecht van kwaliteit	C KT		91.000	
Stationsgebouw, gebouwbeheersysteem	Periodiek	C LT			40.000
Restaurant, verwarming (water en lucht)	Periodiek	C LT			6.000
Verkeerstoren, lift, waterleidingen	Periodiek, asbest aanwezig	C LT			60.000
Verkeerstoren, hydrofoor, CV en luchtbehandeling	Periodiek	C LT			84.000
Passagehal, bakkenretuurnsysteem security lane	Besparing op personele inzet	C LT			75.000
Passagehal, verlichting (LED)	Besparing op elektriciteit	C KT		15.000	
Passagehal, verwarming en koeling	Achterstallig, veel klachten passagiers	C KT		45.000	40.000
Passagehal, brandmeldinstallatie	Achterstallig, wettelijk, geen onderdelen	W	35.000		
Baanverlichting, regelaars en besturing vervangen	Periodiek	C LT			180.000
Baanverlichting, noodstroom-aggregaat vervangen	Periodiek	C LT			150.000
Baanstation, brandmeld en inbraakalarm	Achterstallig, beveiliging	C KT	10.000		
Controle gasleiding	Periodiek, wettelijk	W	6.500		
Sloop kiosk en aanpassen CAI straatkast	Ontsluiting, grotendeels eigen beheer	C LT			7.500
Stelpost correctief onderhoud kleinschalig	Jaarlijks	C KT	15.000	15.000	15.000
TRACTIE			7.300	0	145.000
Veeg-zuig machine (diesel), mogelijk lease	Nodig voor onderhoud baan en voorterrein	C LT			120.000
Gecombineerde sproeier/strooier	Nodig voor gladheidsbestrijding airside	C LT			25.000
FOD Boss voor baaninspectievoertuig	Nodig voor veiligheid op baan / platform	W	7.300		
AFHANDELING			125.000	125.000	0
Deicers (nieuw: 400.000 per stuk), twee dezelfde nodig	Vervangingsprogramma van 2 jaar	C KT (1)	125.000	125.000	
ICT			65.000	52.000	27.000
Operaationeel systeem - Airlink	Jaarlijks, 2021 grote update V5.0	C KT	15.000	7.000	7.000
AFAS implementatie	Fasegewijze implementatie	C KT	5.000	5.000	5.000
Vervangen switches, servers, kabels (verouderd, 2014)	Vervangingsprogramma van 3 jaar	C KT	35.000	30.000	5.000
Vervangen diverse eindgebruikershardware	Jaarlijks diverse vervangingen	C KT	10.000	10.000	10.000
BRANDWEER			49.000	10.000	1.600.000
Crashtender, vervangingsprogramma van in totaal 3 stuks	Vervangingsprogramma van 5 jaar tot 2024	C LT (2)		PM	1.600.000
Vervangen uitrukpakken	Periodieke vervanging	C KT		10.000	
Sportapparatuur brandweer	Achterstallig, sterk verouderd	C KT	24.000		
Vervangen blusschuim (zonder Fluor)	Voldoen aan wetgeving (milieu)	W	25.000		
COMMUNICATIE			10.000	14.000	10.000
Portofonie	Vervangingsprogramma van 3 jaar	C KT	10.000	14.000	10.000
INVENTARISSEN			17.400	5.000	5.000
Inventaris kantoor, werkplaats en gereedschap	Reguliere vervangingen	C KT	5.000	5.000	5.000
Banden-monteerapparaat	Reguliere vervangingen	C KT	4.000		
Diverse gereedschappen en magazijnstellingen	Reguliere vervangingen	C KT	8.400		
SUBTOTAAL ONDERHOUD EN VERVANGINGSINVESTERINGEN 2021			680.500	506.000	2.936.500
PROJECTEN EN NIET-REGULIERE INVESTERINGEN			144.000	270.000	50.000
Luchthavenbesluit (o.a. milieu effect rapportage)	Timing nader te onderzoeken	W (3)	100.000	250.000	50.000
Bestemmingsplan en ontsluiting vastgoedontwikkeling	Initiatie: planologisch / bestemmingsplan	C KT (4)	40.000		
Bestemmingsplan en ontsluiting vastgoedontwikkeling	Onderzoek civieltechnisch	C KT (4)		20.000	
Bestemmingsplan en ontsluiting vastgoedontwikkeling	Planschade en aanleg civiele infrastructuur	C LT (4)			PM
Milieuvergunning (onderzoek en advies)	Deel doorloop uit 2019/2020	W	4.000		
TOTAAL INVESTERINGEN 2021			824.500	776.000	2.986.500
			2021	2022	2023
LOPENDE PROJECTEN			0	0	0
Verbouw hangaar tot brandweerkazerne met stalling	Goedkoopste van drie scenario's (prijspeil 2020)	W	3.050.000		
Subsidie nieuwbouw brandweerkazerne (bestaand)	Reeds beschikt	W	-2.550.000		
Subsidie nieuwbouw brandweerkazerne (aanvullend)	Te heralloceren van nieuwbouw terminal	W	-500.000		
TOTAAL LOPENDE PROJECTEN			0	0	0
SUB-TOTAAL PER CATEGORIE			824.500	776.000	2.986.500
Verplicht vanuit wet- en regelgeving		W	472.800	330.000	65.000
Benodigd vanuit borging van de continuïteit op korte termijn		C KT	351.700	446.000	102.000
Benodigd vanuit borging van de continuïteit op lange termijn		C LT	0	0	2.819.500
Stelpost voor correctief onderhoud als gevolg van uitstellen		C KT	PM	PM	PM
TOELICHTING					
Algemeen	Preventief onderhoud aan gebouwen en installaties wordt waar mogelijk uitgesteld naar 2023. Het risico bestaat dat correctief onderhoud of zelfs vervangingen moet worden gepleegd, bijvoorbeeld bij uitval van een installatie.				
(1)	De beide de-icers dienen hoognodig vervangen te worden, dit zal later in 2021 gebeuren voor de winter '21-'22, waarbij ook de mogelijke eisen van Defensie worden meegenomen en ook lease of een ander alternatief wordt onderzocht.				
(2)	Het vervangingsprogramma van de crash tenders wordt voorlopig opgeschort, met dien verstande dat wordt onderzocht of lease aantrekkelijk is, mogelijk correctieve vervanging nodig is en ook aanschaf van een tweedehands exemplaar nader wordt onderzocht. Deze investering kwalificeert als "NEDAB".				
(3)	Het traject van het luchthavenbesluit is qua timing onzeker, de verdeling van de kosten daarmee ook.				
(4)	Het ontwikkelen van een nieuw bestemmingsplan heeft een lange doorlooptijd. Het traject wordt in 2021 gestart, in 2022 wordt een nadere onderbouwing onderzocht van de civieltechnische kosten, dat mogelijk ook door de Provincie Groningen kan worden uitgevoerd. De werkelijke civieltechnische kosten vallen in 2023, en zijn op dit moment als PM post opgenomen.				