

Provinciale Staten van Drenthe  
Commissie Bestuur, Financiën en Economie  
p/a Provinciehuis, Postbus 122  
9400 AS Assen

Groningen, 21 januari 2011

**Betreft: Groningen Airport Eelde**

Geachte Commissie BFE,

Onlangs heb ik een bedrijfseconomische analyse gemaakt van drie scenario's over de toekomstige ontwikkeling van Groningen Airport Eelde. Het resultaat daarvan bied ik u hierbij aan. De *Samenvatting en Conclusies* staan op blz. 1 van bijgaand rapport.

Per 31 dec. 2012 wordt de gezamenlijke aandeelhoudersbijdrage van € 1 miljoen per jaar stopgezet. Bovendien hebben de aandeelhouders op 20 sept. 2010 verzocht om een nieuw luchthavenbedrijfsplan, mét voorstellen voor hernieuwde overheidssteuning.

Het lijkt dan ook van belang dat helder zicht wordt verkregen op te verwachten exploitatiecijfers van GAE voor 2011-2021. Daartoe heb ik drie scenario's onder de loep genomen:

- Scenario 1: baanverlenging met hoge groei tot 290.000 *vertrekkende* passagiers (pax) in 2021, vier keer zoveel als in 2009; dit scenario volgt GAE's Bedrijfsplan-2008 (p. 15).
- Scenario 2: baanverlenging met *lage* groei tot 190.000 vertrekkende pax in 2021.
- Scenario 3: doorgaan met 1800-meterbaan en geringe groei tot 100.000 pax in 2021.

De analyse wijst uit dat voortzetting van het huidige vliegveld met geringe groei en een behoorlijke opbrengst per vertrekkende passagier een financieel veiliger en voordellger weg inhoudt dan baanverlenging zonder *hoge* groei van aantallen 'low cost'-passagiers.

Dezer dagen wordt het rapport ter informatie toegezonden aan de luchthavendirectie, de vijf aandeelhouders van GAE, de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de vereniging van omwonenden en enkele andere personen en organisaties.

Voor eventuele correcties, aanvullingen en/of commentaar houd ik mij aanbevolen. Desgewenst ben ik graag bereid tot nadere toelichting en/of bespreking.

Met vriendelijke groet,



Dr. C.A.J. Vlek

Em. hgl. omgevingspsychologie en besliskunde  
Rijksuniversiteit Groningen, [c.a.j.vlek@rug.nl](mailto:c.a.j.vlek@rug.nl)

**Toekomstige bedrijfsresultaten van  
Groningen Airport Eelde 2011-2021:  
analyse van drie scenario's,  
uitgaande van GAE's Bedrijfsplan-2008**

C.A.J. Vlek<sup>1</sup>

Januari 2011

---

<sup>1</sup> Rijksuniversiteit Groningen, Faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen.

## **Inhoudsopgave**

Samenvatting en conclusies . . . . .	3
Inleiding . . . . .	4
Scenarioberekeningsmethodiek . . . . .	5
Resultatenbespreking . . . . .	6
Vergelijkende conclusies over de drie scenario's . . . . .	8
Tot besluit . . . . .	9
Literatuurverwijzingen . . . . .	9
Bijlage 1: Tabellen 1-4 . . . . .	10
Bijlage 2: Cijfers volgens GAE's Bedrijfsplan-2008 (p. 14-15) . . . . .	13

## **Voorwoord**

Bij alle onzekerheden en meningsverschillen over de toekomst van onze luchthaven-Eelde was, is en blijft het van groot belang om uit te gaan van betrouwbare feiten en redelijke argumenten. Waarom hebben de vervoersprestaties van GAE niet sterker kunnen toenemen? Welke verbeteringen – of verslechtingen – zou baanverlenging met zich mee kunnen brengen? Hoe kan de luchthaven voor het Noorden behouden blijven? Wordt er niet al te sterk vastgehouden aan inmiddels verouderde inzichten?

In dit rapport wordt een drietal scenario's over de toekomstige ontwikkeling van Groningen Airport Eelde geanalyseerd. Daarmee wordt zicht verkregen op redelijk doordachte, valide schattingen over toekomstige opbrengsten, lasten en netto bedrijfsresultaten van de luchthaven, bij meer en minder sterke toename van het totaal aantal passagiers.

De uitkomsten geven reden tot zorg over de jarenlange plannen tot baanverlenging. Innovatieve voortzetting van het huidige vliegveld lijkt financieel veiliger en voordeliger te zijn. Daarover zou een meer open en veelzijdige discussie moeten worden gevoerd dan al jarenlang het geval is.

Groningen, 20 januari 2011

C.A.J. Vlek

## Toekomstige bedrijfsresultaten van Groningen Airport Eelde 2011-2021: analyse van drie scenario's, uitgaande van GAE's Bedrijfsplan-2008

C.A.J. Vlek<sup>2</sup>

### Samenvatting en conclusies

Als voorschot op verdere discussie over de toekomst van Groningen Airport Eelde (GAE) biedt dit rapport een vergelijkende analyse van drie ontwikkelingsscenario's voor 2011-2021 (Bijlage 1). Twee scenario's gaan uit van baanverlenging (bvl, tot 2500 m) in 2011 en een hoge versus lage groei van het aantal vertrekkende passagiers (pax) tot 290.000 versus 190.000 in 2021. Scenario 3 behelst doorgaan met de 1800-meterbaan en geringe groei, van 70.000 pax in 2009 tot 100.000 in 2021.

De plannen tot bvl worden recentelijk onderbouwd in GAE's Bedrijfsplan-2008 (BP-08); zie Bijlage 2. Dit bevat prognoses van sterk groeiende paxaantallen en daarmee gemoeide opbrengsten en lasten. Deze ontwikkeling wordt hier Scenario 1 genoemd: bvl met hoge groei, te extrapoleren t/m 2021.

Uit de prognoses-2008 van GAE zelf kunnen vier rekenfactoren worden afgeleid: (1) de havengelden per pax, (2) het percentage aan havengelden in de totaalopbrengsten, (3) de personeelskosten per pax en (4) het percentage aan personeelskosten in de totale lasten. Met behulp van deze vier rekenfactoren kunnen alternatieve ontwikkelingsscenario's worden doorgerekend op hun totale opbrengsten en lasten, alsmede de netto bedrijfsresultaten voor de periode 2011-2021.

Twee alternatieve scenario's liggen voor de hand: Scenario 2: bvl met *lage* groei van het totaal aantal vertrekkende pax tot 190.000 in 2021 en Scenario 3: voortgaan met de 1800-meterbaan, met geringe groei tot 100.000 pax in 2021. Bij Scenario 3 wordt onderscheid gemaakt tussen een '*high cost*'- en een '*low cost*'-versie, waarin één pax de luchthaven resp. € 40 en € 30 aan havengeld oplevert.

De belangrijkste conclusies van deze scenario-analyse zijn als volgt (zie figuren en tabellen verderop).

- Scenario 1 (bvl met hoge groei) is t/m 2017 sterk verliesgevend en gaat pas vanaf 2018 positieve bedrijfsresultaten opleveren. Daarbij zal het cumulatieve exploitatiesaldo van circa +ME 10,0 uit 2010 eind 2018 zijn afgenomen tot circa ME 3,5. Een en ander houdt sterk verband met een afnemende opbrengst per pax en hoge kosten van investeringen in de periode 2011-2017.
- Scenario 2 (bvl met lage groei) is een financieel 'rampscenario' waarin over alle jaren 2011-2021 aanzienlijke exploitatieverliezen worden geleden. Daarbij zal het cumulatieve exploitatiesaldo van circa +ME 10,0 uit 2010 reeds in 2017 geheel zijn opgesoupeerd. Dit wordt veroorzaakt door hoge kosten van investeringen en sterk achterblijvende opbrengsten uit havengelden.
- De '*high cost*'-versie van Scenario 3 (continuering 1800-meterbaan met geringe groei) geeft positieve bedrijfsresultaten over de gehele periode 2011-2021. Dit houdt verband met de lage kosten van beperkte investeringen, het relatief hoge havengeld per pax (€ 40) en de gestaag toenemende rentebaten uit groeiende exploitatieoverschotten. Het cumulatieve exploitatiesaldo van circa +ME 10,0 uit 2010 zal omstreeks 2021 zijn gestegen tot ruim ME 19,0.
- De '*low cost*'-versie van Scenario 3 (1800-meterbaan, geringe groei) is eveneens financieel onaantrekkelijk (maar aantrekkelijker dan Scenario 2). Door achterblijvende opbrengsten uit havengelden zal het cumulatieve exploitatiesaldo van +ME 10,0 uit 2010 in 2020 geheel zijn verdampt.

Per slot van rekening lijkt de '*high cost*'-versie van Scenario 3 (1800 meterbaan, geringe groei) een veilige en begaanbare weg in te houden. Daarin worden een forse landschapsaanslag, kostbare investeringen en grote financiële risico's vermeden. Tegelijkertijd wordt een cumulatief exploitatiesaldo opgebouwd van ruim +ME 19,0 waarmee GAE ook na 2021 jarenlang zelfstandig kan voortbestaan.

---

<sup>2</sup> Werkadres: Rijksuniversiteit Groningen, Faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen, [c.a.j.vlek@rug.nl](mailto:c.a.j.vlek@rug.nl).

## Inleiding

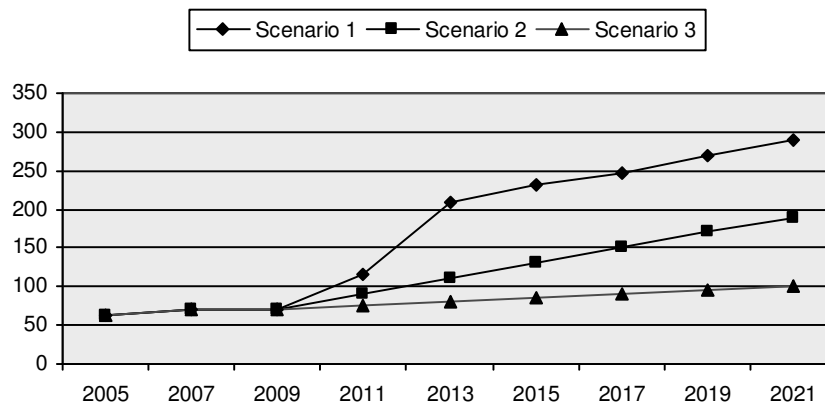
De toekomst van Groningen Airport Eelde (GAE) is al jarenlang onderwerp van controversiële discussie. De betwiste noodzaak van baanverlenging (verder: bvl), de afgenomen rijksverantwoordelijkheid, het wegvallen van traditionele overheidssubsidies en de ingezakte vraag naar luchtvervoer nopen tot hernieuwde bedrijfsplanning en tot herziening van de bestuurlijke organisatie. In september 2010 heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (Provincies Drenthe en Groningen, gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo) de GAE-directie dan ook gevraagd om een nieuw bedrijfsplan te maken en tevens enkele mogelijkheden uit te werken voor institutionele verbeteringen in de bestuurlijke organisatie, ná een lang verwachte uitspraak van de Raad van State.

Als voorshot op de verdere discussie hieromtrent biedt dit rapport een vergelijkende analyse van drie verschillende scenario's over de ontwikkeling van GAE in de periode 2011-2021. De analyse gaat uit van de cijfers voor Scenario 1: baanverlenging in 2011, waarna een snelle en *hoge* groei plaats vindt van het aantal vertrekkende passagiers (pax), tot 246.00 in 2017 en 290.000 in 2021. Dit scenario is t/m 2017 cijfermatig weergegeven in GAE's recente Bedrijfsplan-2008 (BP-08), blz. 15; zie Bijlage 2.

Daarnaast zijn twee alternatieve scenario's uitgewerkt, respectievelijk: Scenario 2: bvl met *lage* groei van het totaal aantal pax tot 190.000 in 2021, en Scenario 3: voortgaan met de huidige 1800-meterbaan en een *geringe* groei van het totaal aantal pax tot 100.000 in 2021. Voor dit Scenario 3 is zowel een 'high cost'- als een 'low cost'-versie uitgewerkt, waarin per pax resp. € 40 en € 30 aan havengeld wordt geïncasseerd. Scenario's 1 en 2 gaan uit van baanverlenging met bijkomende dure investeringen waarvoor aanvullend 'vreemd geld' moet worden geleend.

De totale scenarioperiode is via lineaire extrapolatie met enkele jaren verlengd t/m 2021 (i.p.v. 2017 zoals in het BP-08). De geprojecteerde totaal aantallen vertrekkende pax voor de drie scenario's zijn weergegeven in Figuur 1; de numerieke gegevens hiervoor staan in de bovenste rijen 1, 12 en 23 van resp. Tabel 1, 2 en 3 in Bijlage 1.

### Vertrekkende passagiers 2005-2021



Figuur 1. Feitelijke (t/m 2009) en verwachte (2011-2021) aantallen vertrekkende passagiers x 1.000, volgens Scenario 1 (bvl + hoge groei), Scenario 2 (bvl + lage groei) en Scenario 3 (1800-meterbaan + geringe groei). Zie numerieke gegevens in rijen 1, 12 en 23 van Tabellen 1, 2 en 3; gegevens voor 2005-2009 uit jaarverslagen-GAE.

De grondgedachte achter de uitgevoerde analyse is dat een viertal rekenfactoren is af te leiden uit de GAE-prognoses voor Scenario 1 (volgens het BP-08, p. 15) en dat deze factoren kunnen worden toegepast op de geprojecteerde alternatieve paxaantallen volgens Scenario's 2 en 3. Zo kunnen ook voor die scenario's valide schattingen worden gemaakt van de havengelden, personeelskosten, totale opbrengsten, totale lasten en het netto bedrijfsresultaat over de periode 2011-2021.

## Scenarioberekeningsmethodiek

De gevolgde rekenmethode is betrekkelijk eenvoudig. In GAE's BP-08 worden – voor Scenario 1 – niet alleen paxaantallen geprojecteerd, maar ook de daarmee gemoeide havengelden, personeelskosten, totale opbrengsten en lasten, het verwachte saldo aan rentebaten en -lasten en tenslotte het netto bedrijfsresultaat. Uit deze gegevens, weergegeven in Tabel 1 (zie [Bijlage 1](#)) zijn de volgende vier rekenfactoren af te leiden:

1. de opbrengst aan havengelden per passagier (pax),
2. het percentage aan havengelden in de totale opbrengsten,
3. de personeelskosten per passagier,
4. het percentage aan personeelskosten in de totale lasten.

Zoals in het BP-08 te zien is zijn de vier factoren meer of minder afhankelijk van het totale aantal pax; per scenario variëren ze dus enigszins over de jaren. Bij toename van het aantal 'low cost'-pax zal men b.v. minder havengeld incasseren per pax. Ook zullen bij een groeiend aantal pax de personeelskosten per pax kunnen afnemen. Deze (mogelijke) variatie van bovengenoemde rekenfactoren over de paxaantallen is in de uitgevoerde analyse zo goed mogelijk verdisconteerd.

De gevolgde rekenmethode laat zich als volgt beschrijven. Allereerst worden voor Scenario 1 (met gegevens uit het BP-08) specifieke waarden per jaar afgeleid voor de vier bovengenoemde rekenfactoren. Vervolgens worden deze waarden gebruikt om voor Scenario's 2 en 3 – *bij een ander verloop van de paxaantallen* – te komen tot schattingen van havengelden, personeelskosten, totale opbrengsten en totale lasten. Tenslotte wordt het netto bedrijfsresultaat uitgerekend, uiteraard met verdiscontering van het bijbehorende jaarsaldo aan rentebaten en -lasten (zoals ook in het BP-08).

Voor Scenario 3 is een 'high cost'- en een 'low cost'-versie uitgewerkt, met resp. € 40 en € 30 aan havengeld per pax en met dezelfde (constante) personeelskosten per pax.

De rekenformule ter bepaling van de totale opbrengsten is:

$$\text{Totale opbrengsten} = \frac{\text{aantal pax} \times \text{havengeld per pax}}{\% \text{ havengelden in tot. opbrengsten}}$$

De formule ter bepaling van de totale lasten is:

$$\text{Totale lasten} = \frac{\text{aantal pax} \times \text{personeelskosten per pax}}{\% \text{ personeelskosten in totale lasten}}$$

Het saldo rentebaten en -lasten voor Scenario's 1 en 2 wordt verondersteld identiek te zijn en gelijk aan de betreffende cijfers voor 2011-2017 in het BP-08 (met lineaire extrapolatie t/m 2021). In beide scenario's gaat het immers om bvl en bijkomende investeringen, deels op basis van geleend kapitaal.

Uitgangspunt voor alle drie de scenario's is dat GAE – dankzij de omvangrijke exploitatiesteun van de overheid sinds 2001 – eind 2010 kan beschikken over een geaccumuleerd exploitatiesaldo van circa +ME 10 (miljoen euro).<sup>3</sup> Dit bedrag is o.m. gebaseerd op GAE's jaarverslag-2009 (p. 35): 'Agio' ME 4,084 plus 'Overige reserves' ME 5,121, te vermeerderen met een rentesaldo groot ME 0,301 (p. 36), tezamen ME 9,506. Een bedrag van ME 10 klopt ongeveer met het verschil tussen het totaalbedrag aan exploitatiesteun sinds 2001: ME 19,50, en de som der exploitatieverliezen over 2002-2012: ME 9,81 (waarbij de verliezen voor 2010, 2011 en 2012 via extrapolatie zijn geschat op resp. ME 0,6, ME

---

<sup>3</sup> Bij de rijksafkoop in dec. 2001 werd GAE begiftigd met een afkoopsom rijksbijdrage exploitatietekorten: ME 4,311 (incl. 40%-bijdrage 2001), een afkoopsom inkomstenderving wegens verbod grote lesvluchten: ME 2,950, investeringskosten terreinafwatering: ME 2,723 en investeringskosten baanverlenging: ME 18,62. Ook zegden de vijf regionale aandeelhouders tezamen een vast bedrag van ME 1,021 per jaar toe, ter dekking van exploitatietekorten over 2003-2012. Tevens droeg de regio volgens afspraak uit 1990 nog 60% bij van GAE's exploitatietekorten over 2001 en 2002. Alles bij elkaar gaat het om een bedrag aan *exploitatiesteun* van ME 19,50 (dus excl. investeringssubsidies).

0,7 en ME 0,7. Aangenomen wordt dat met dit cumulatief exploitatiesaldo-2010 rekening is gehouden in de rentecijfers van het BP-08 (p. 15).

Voor Scenario 3 zijn het verloop van het cumulatief exploitatiesaldo alsmede de rentebaten daarvan apart uitgerekend voor de 'high cost'- en de 'low cost'-versie over alle jaren 2011-2021; zie hiervoor Figuur 3 verderop en Tabel 4 in [Bijlage 1](#).

De toegepaste rekenformules ter bepaling van de totale opbrengsten en lasten voor Scenario's 2 en 3 (*high-* en *low cost*) zijn op zichzelf tamelijk eenvoudig. Wat de scenarioberekeningen omvangrijk en schijnbaar ingewikkeld maakt is het feit dat de twee formules (zie boven) steeds worden toegepast op cijfers van zes verschillende (oneven) jaren tussen 2011 en 2021 en voor drie verschillende scenario's, met voor Scenario 3 een 'high cost'- en een 'low cost'-versie. Steekproefsgewijze controle op de uitgevoerde berekeningen is mogelijk door de relevante gegevens en rekenfactoren voor een bepaald jaar (kolom) in Tabellen 1, 2 of 3 onder de loep te nemen.

Tot slot moet worden opgemerkt dat *overige* opbrengsten dan die uit havengelden en *overige* lasten dan personeelskosten niet in de rekenformules zijn opgenomen. Dit zou echter alleen tot vertekeningen leiden zodra die overige opbrengsten c.q. lasten in een bepaald jaar plotseling zoveel hoger of lager zouden uitvallen dat de totale opbrengsten c.q. lasten zich niet meer goed laten inschatten als de inverse ( $\%^{-1}$ ) van het percentage aan havengelden c.q. personeelskosten in de totale opbrengsten c.q. totale lasten. Een onverwachte 'vastgoedbonanza' zou zo iets kunnen veroorzaken.

## **Resultatenbespreking**

De resultaten van de uitgevoerde scenarioberekeningen zullen hieronder per scenario worden besproken, tegen de achtergrond van respectievelijk Tabel 1, 2 en 3 in [Bijlage 1](#).

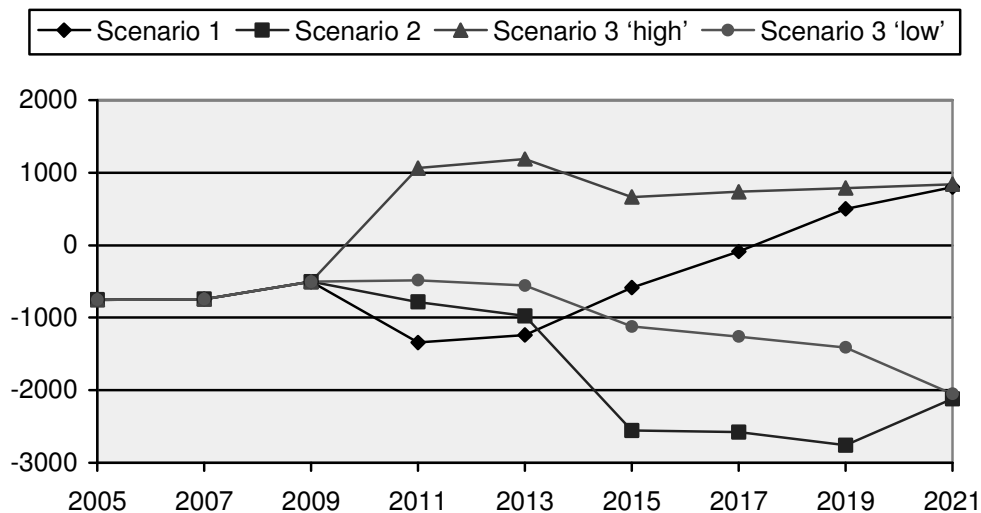
### **Observaties bij Scenario 1: bvl met hoge groei**

- Na bvl volgt een onmiddellijke, sterke toename van het totaal aantal vertrekkende pax van 70.000 in 2009 tot 290.000 (= 580.00 paxbewegingen) in 2021; zie Figuur 1.
- De totale opbrengsten zijn pas in 2017 hoger dan de totale lasten, maar flinke rentelasten zorgen ook dan nog voor een negatief bedrijfsresultaat.
- De havengeldopbrengst per pax daalt van € 43 in 2009 tot circa € 30 omstreeks 2012 t/m 2021.
- De personeelskosten per pax nemen af van € 44 in 2009 tot circa € 24 in 2013 t/m 2021.
- Als gevolg van leningen t.b.v. grote investeringen drukt er vanaf 2011 een jaarlijkse rentelast van om en nabij € 500.000 op de bedrijfsresultaten.
- Het netto jaarlijkse bedrijfsresultaat blijft negatief t/m 2017, waarna het langzaam positief wordt; zie Figuur 2, Scenario 1.
- Het cumulatief exploitatiesaldo van +ME 10 uit 2010 zal eind 2018 zijn gedaald tot circa ME 3,5.

### **Observaties bij Scenario 2: bvl met lage groei**

- Na bvl volgt een slechts matige, lineaire toename van het totaal aantal vertrekkende pax van 70.000 in 2009 tot 190.000 (= 380.00 paxbewegingen) in 2021; zie Figuur 1.
- Met aan Scenario 1 ontleende, over de jaren heen geleidelijk dalende havengelden én personeelskosten per pax (zie boven) blijken de totale opbrengsten over de gehele periode 2011-2021 beduidend lager uit te komen dan de totale lasten. Een en ander houdt verband met de veronderstelde 'low cost'-strategie van de luchthaven in Scenario 2, evenals in Scenario 1.
- Als gevolg van leningen t.b.v. grote investeringen drukt er vanaf 2011 ook hier een jaarlijkse rentelast van ruwweg € 500.000 op de bedrijfsresultaten.
- Het jaarlijkse netto bedrijfsresultaat wordt vanaf 2011 sterk negatief tot rond de -ME 2,5 in 2017 en -ME 2,0 in 2021; zie Figuur 2, Scenario 2.
- Gezien de jaarlijkse exploitatietekorten volgens dit scenario zal het cumulatief exploitatiesaldo van +ME 10 uit 2010 reeds in de loop van 2017 geheel zijn opgesoupeerd.

## Netto bedrijfsresultaat 2011-2021



Figuur 2. Netto bedrijfsresultaat ('winst voor belasting') x € 1.000 voor Scenario 1 volgens GAE's Bedrijfsplan-2008 en voor Scenario's 2 en 3 ('high cost'- en 'low cost'-versie) op basis van de beschreven schattings-methodiek. Zie numerieke gegevens in rijen 11, 22, 34 en 35 van Tabellen 1, 2 en 3; gegevens voor 2005-2009 uit jaarverslagen-GAE.

### Observaties bij Scenario 3: doorgaan met 1800-meterbaan en geringe groei

- Bij continuering van de huidige luchthaven is er een geringe toename van het totaal aantal vertrekkende pax van 70.000 in 2009 tot 100.000 (200.00 paxbewegingen) in 2021; zie Figuur 1.

#### 'High cost'-versie

- In de 'high cost'-versie van Scenario 3 (€ 40 havengeld/pax) blijven de totale opbrengsten over de gehele periode 2011-2021 hoger dan de totale lasten.<sup>4</sup>
- Op basis van het cumulatieve exploitatiesaldo van +ME 10 uit 2010 en door het uitblijven van bankleningen t.b.v. grote investeringen worden aanzienlijke rentebaten geboekt. In de 'high cost'-versie loopt het positieve rentesaldo gestaag op van € 300.000 in 2010 tot € 580.000 in 2021.
- In de 'high cost'-versie is het jaarlijkse netto bedrijfsresultaat positief en redelijk stabiel: tussen circa € 650.000 en € 1.200.000, over alle jaren 2011-2021. Zie Figuur 2, Scenario 3 'high'.
- In de 'high cost'-versie zal het cumulatief exploitatiesaldo van +ME 10 uit 2010 zijn opgelopen tot ME 16,2 in 2017 en ME 19,3 in 2021. Zie Figuur 3 en Tabel 4 ([Bijlage 1](#)).

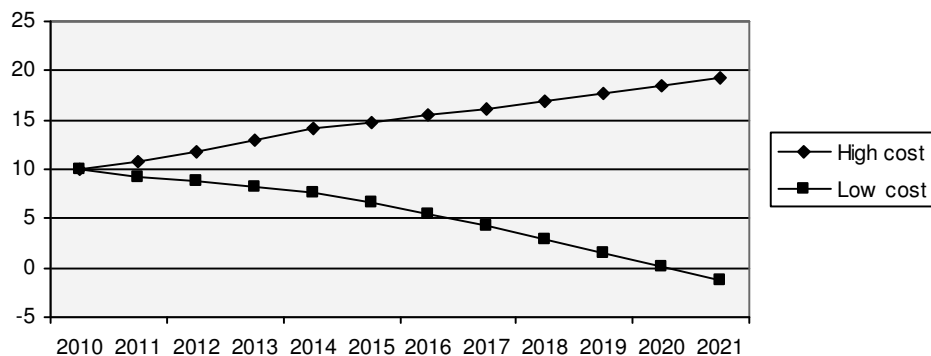
#### 'Low cost'-versie

- In de 'low cost'-versie van Scenario 3 (€ 30 havengeld/pax) vallen de totale opbrengsten over 2011-2021 beduidend lager uit dan de totale lasten.
- In de 'low cost'-versie daalt het rentesaldo van +€ 300.000 in 2010 tot -€ 50.000 in 2021.
- In de 'low cost'-versie is het jaarlijkse netto bedrijfsresultaat toenemend negatief: tussen -€ 483.000 in 2011 en -€ 2.050.000 in 2021. Zie Figuur 2, Scenario 3 'low'.
- In de 'low cost'-versie zal het cumulatief exploitatiesaldo van +ME 10 uit 2010 zijn geslonken tot +ME 4,2 in 2017 en -ME 1,3 in 2021. Zie Figuur 3 en Tabel 4 ([Bijlage 1](#)).

<sup>4</sup> In Scenario 3 blijft baanverlenging achterwege. Op 1 okt. 2010 is daarvoor echter al een geclausuleerd aanneemcontract ondertekend. Bij ontbinding van die overeenkomst, geldig tot 1 okt. 2012, is GAE de aannemingscombinatie 3% van de gedeelde omzet schuldig, d.w.z. maximaal € 450.000. Dit bedrag zou dan in mindering moeten worden gebracht op het bedrijfsresultaat voor 2012. In de 'high cost'-versie van Scenario 3 zou het nettoresultaat niettemin positief blijven.



### Cumulatief exploitatiesaldo Scenario 3 over 2010-2021



Figuur 3. Cumulatief exploitatiesaldo in miljoen euro voor Scenario 3 (1800-meterbaan met geringe groei) in 'high cost'- en 'low cost'-versie. Zie getalsgegevens in 2<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> rij van Tabel 4 (Bijlage 1).

### Vergelijkende conclusies over de drie scenario's

Van de feitelijk vier scenario's (1 en 2, met 3 in 'high-' en 'low cost'-versie) zijn er twee die op langere termijn positieve bedrijfsresultaten laten zien. In Scenario 1 (bvl met hoge groei) gebeurt dit pas vanaf 2018. In de 'high cost'-versie van Scenario 3 (continuering 1800-meterbaan, geringe groei) gebeurt dit al vanaf 2011.

Hoofduitgangspunt van Scenario 1 is de snelle en sterke groei van het totaal aantal vertrekkende pax – na bvl – van 70.000 in 2009 tot 290.000 in 2021 (246.000 in 2017). Een geleidelijk afnemende opbrengst per pax is hierbij ingecalculeerd. Hoofduitgangspunt van Scenario 3-'high cost', is een voortgaande maar geringe groei van het totaalaantal goed-betalende (€ 40) pax en het achterwege blijven van grote, dure investeringen.

Dat Scenario 3-'high cost' wél, maar Scenario 1 (volgens het BP-08) níét reeds vanaf 2011 positieve bedrijfsresultaten vertoont houdt verband met het gegevensverloop in Scenario 1 (zie Tabel 1):

- (a) de snelle vermindering van de opbrengst per pax (rij 5),
- (b) de toename van het percentage havengelden in de totale opbrengsten (rij 4), en
- (c) de vrij scherpe stijging van de totale lasten (rij 7), zowel door toenemende personeelskosten als door verhoogde afschrijvingskosten in verband met forse investeringen.<sup>5</sup>

Daarnaast zijn er twee 'rampscenario's' voor GAE. Het eerste is Scenario 2: bvl met *lage* groei van het aantal vertrekkende pax tot 190.000 in 2021 (150.000 in 2017). Door achterblijvende opbrengsten aan havengelden en hoge kosten van grote investeringen leidt Scenario 2 tot volledige uitputting van GAE's cumulatief exploitatiesaldo (+ME 10 in 2010) omstreeks 2017. Vanaf dat moment zou GAE niet veel langer op eigen kracht kunnen voortbestaan.

Ook de 'low cost'-versie van Scenario 3 (doorgaan met de 1800-meterbaan en geringe groei van 'goedkope' pax à € 30 per vertrek) leidt tot voortdurende exploitatieverliezen over 2011-2021. Daarbij wordt volledige uitputting van het cumulatief exploitatiesaldo omstreeks 2020 bereikt.

Aan de hand van de bedrijfsresultaten in Figuur 2 kunnen ook Scenario 2 (bvl met lage groei) en Scenario 3-'low cost' worden vergeleken. Dan blijkt dat ook met 'low cost'-pax een geringe-groei-scenario met de 1800-meterbaan van 2011 t/m 2021 financieel voordeliger is dan 'bvl met lage

<sup>5</sup> De afschrijvingskosten tussen 2013 en 2017 (en t/m 2021) bedragen in Scenario 1 én 2 circa ME 1,5 per jaar, ruim twee keer zoveel als in de periode 2004-2009. In Scenario 3 – zónder grote investeringen – zou hooguit ME 1,0 per jaar worden afgeschreven; zie Bijlage 2, p. 15, onder 2011, voor een GAE-schatting.

groei'. Dit is wederom terug te voeren op het uitblijven van grote investeringen en de langdurige rentebaten van het in 2010 tot ME 10 geaccumuleerde exploitatiesaldo (zie Tabel 4).

Per slot van rekening lijkt de 'high cost'-versie van Scenario 3 (1800-meterbaan en geringe groei) een betrekkelijk veilige en begaanbare weg in te houden. Er worden dan een forse landschapsaanslag, kostbare investeringen en grote financiële risico's voor de aandeelhouders vermeden. Tegelijkertijd zou GAE dan een aanzienlijk cumulatief exploitatiesaldo behouden van ruim +ME 19 in 2021 (zie Tabel 4 en Figuur 3, bovenste curve). Daarmee zou de luchthaven ook na 2021 jarenlang eventuele exploitatietekorten kunnen opvangen.

### **Tot besluit**

Gezien de langdurige (tot 2018) verliesgevendheid van Scenario 1 en de permanente, aanzienlijke verliesgevendheid van Scenario 2 lijkt bvl met de daarbij behorende investeringen een financieel zeer riskante bedrijfsontwikkeling in te houden. Alleen wanneer het totale aantal passagiers na baanverlenging snel, sterk en duurzaam zou groeien, zou er iets terecht komen van een zodanige verhoging van de opbrengsten en een zodanige relatieve verlaging van de lasten, dat positieve netto bedrijfsresultaten kunnen worden geboekt.

Over de te verwachten vraag naar luchtvervoer van en naar GAE bestaan echter grote onzekerheden en diepe twijfels. De adviesrapporten hieromtrent van Buck Consultants International (BCI, 2005, 2009) lijken buitengewoon optimistisch en ze zijn op belangrijke punten onduidelijk. De meer recente en geografisch veel ruimere marktverkenningen van De Wit (2007) en Boucher (2010) leiden tot aanzienlijk lagere verwachtingen inzake passagiersaantallen alsook de vraag naar vrachtvervoer. Daardoor lijkt Scenario 2 waarschijnlijker dan Scenario 1, hetgeen noodzaak en nut van baanverlenging op GAE vooralsnog zeer twijfelachtig maakt.

Wanneer een door GAE sterk verlangde en in opeenvolgende bedrijfsplannen geprojecteerde forse groei van de paxaantallen na bvl zou uitblijven, zou de luchthaven terecht komen in het sterk verliesgevend Scenario 2. De regionale aandeelhouders en dus ook de noordelijke belastingbetalers zouden daar rechtstreeks door worden getroffen. De werkgelegenheid op en rondom de luchthaven zou via zo'n rampscenario zeker niet verbeteren. En ook het bestuurlijk gezag van het Rijk zou door een dergelijke ontwikkeling met terugwerkende kracht worden ondermijnd.

De vergelijkende scenario-analyse in dit rapport is zo goed mogelijk doordacht en zorgvuldig uitgevoerd, met de cijfers uit GAE's Bedrijfsplan-2008 (Scenario 1) als uitgangspunt. Desondanks zijn de resultaten niet meer dan een drievoudig stel representaties met onderling vergelijkbare schattingen over de toekomstige exploitatie van de luchthaven. Van overstijgend belang is uiteraard het actueel, doorzichtig en betrouwbaar krijgen van mogelijke toekomstige luchthavenontwikkelingen inclusief hun 'kostenplaatje', hoe en door wie deze ontwikkelingen dan ook worden uitgewerkt.

### **Literatuurverwijzingen**

BCI, Buck Consultants International (2005). *Economische betekenis Groningen Airport Eelde*. Nijmegen: BCI.

BCI, Buck Consultants International (2009). *Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde*. Den Haag: BCI.

Boucher, Ph.W.G. (2010). *Businessplan Luchthaven Eelde achterhaald?* Midlaren: Boucher.

De Wit, J.G. (2007). *Op de lange baan? Prognoses voor GAE nader gewogen*. Amsterdam: Stichting Economisch Onderzoek.

GAE (2004-2009). *Jaarverslagen* (Balans, Winst- en Verliesrekening, enz.). Eelde: GAE; [www.groningenairport.nl](http://www.groningenairport.nl).

GAE (2008). *Actualisatie Business Plan Groningen Airport Eelde 2008*. Eelde: GAE.

**Toekomstige bedrijfsresultaten van Groningen Airport Eelde 2011-2021:  
Analyse van drie scenario's, uitgaande van GAE's Bedrijfsplan-2008**

**Bijlage 1**

Tabellen 1, 2 en 3 met gedetailleerde exploitatiegegevens voor Scenario's 1, 2 en 3.

Tabel 4 met overzicht van lopend cumulatief exploitatiesaldo 2011-2021 met jaarlijks rentesaldo, voor de 'high cost'- en 'low cost'-versie van Scenario 3.

**Tabel 1.** Exploitatiegegevens GAE uit jaarverslagen 2007-2009 en verwachtingen volgens Scenario 1 uit Bedrijfsplan-2008 voor de periode 2011-2017, met lineaire extrapolatie (van BP-'08-gegevens) voor 2019 en 2021. De vier verder te gebruiken rekenfactoren zijn cursief afgedrukt.

<b>Scenario 1: baanverlenging + hoge groei tot 246.000 vertr. pax in 2017 (→ 290.000 in 2021)</b>								
Jaar:	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2021
<b>1. Vertrekk. pax x 1.000<sup>a)</sup></b>	70,5	70	116	210	232	246	270	290
<b>2. Havengelden, K€</b>	2.702	2.986	4.210	5.570	6.680	7.500	8.300	9.000
<b>3. Tot. opbrengsten, K€</b>	5.147	5.804	7.278	9.188	10.487	11.703	13.000	14.000
<b>4. Haveng./opbrengst, %</b> <i>(rij 2 als % van rij 3)</i>	52,5	51,5	58	61	63,5	64	64	64
<b>5. Havengeld per pax, €</b> <i>(rij 2 : rij 1)</i>	38,3	42,9	36,3	26,5	28,8	30,5	30,8	31,0
<b>6. Personeelskosten, K€</b>	2.816	3.095	4.271	5.061	5.473	5.920	6.350	6.800
<b>7. Totale lasten, K€</b>	6.177	6.610	8.207	9.869	10.516	11.270	12.000	12.700
<b>8. Pers.kosten/lasten, %</b>	45	47	52	51,5	52	52,5	52,9	54
<b>9. Person.kosten/pax, €</b> <i>(rij 2 : rij 1)</i>	40,0	44,3	36,8	24,1	23,6	24,0	23,6	23,5
<b>10. Rentesaldo, K€</b>	+287	+301	-413	-557	-557	-520	-500	-500
<b>11. Netto bedrijfsresultaat (winst voor belasting), K€</b> <i>(rij 3-7+10)</i>	<b>-743</b>	<b>-505</b>	<b>-1.342</b>	<b>-1.238</b>	<b>-586</b>	<b>-87</b>	<b>+500</b>	<b>+800</b>

<sup>a)</sup> Aantal vertrekkende passagiers, *exclusief* transit.

**Tabel 2.** Aantal vertrekkende pax, geschatte opbrengsten en lasten en netto exploitatieresultaat voor Scenario 2: baanverlenging + lage groei (schattingen m.b.v. rekenfactoren – *cursief gedrukt* – uit Tabel 1).

<b>Scenario 2: baanverlenging + lage groei tot 150.000 vertr. pax in 2017 (→ 190.000 in 2021)</b>						
<b>Jaar:</b>	<b>2011</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2017</b>	<b>2019</b>	<b>2021</b>
<b>12. Aantal vertrekkende pax x 1.000<sup>a)</sup></b>	90	110	130	150	170	190
<b>13. Havengeld per pax, €</b>	40	36	30	28	26	26
<b>14. Havengelden, K€</b> (rij 12 x 13)	3.600	3.960	3.900	4.200	4.420	4.940
<b>15. Haveng./opbr.'n, %</b> (uit Tabel 1, rij 4)	55	55	60	60	60	60
<b>16. Totale opbrengsten, K€</b> (rij 14 x {%-1} van rij 15)	6.550	7.200	6.500	7.000	7.360	8.230
<b>17. Personeelskosten per pax, €</b>	40	36	34	32	30	28
<b>18. Personeelskosten, K€</b> (rij 12 x 17)	3.600	3.960	4.420	4.800	5.100	5.320
<b>19. Person.kosten als % van tot. lasten</b> (afgeleid uit Tabel 1, rij 8)	52	52	52	53	53	54
<b>20. Tot. lasten, K€</b> (rij 18 x {%-1} uit rij 19)	6.920	7.620	8.500	9.060	9.620	9.850
<b>21. Rentesaldo, K€<sup>b)</sup></b> (als in Tabel 1, rij 10)	-413	-557	-557	-520	-500	-500
<b>22. Netto bedrijfsresultaat, K€</b> (rij 16-20+21)	<b>-783</b>	<b>-977</b>	<b>-2.557</b>	<b>-2.580</b>	<b>-2.760</b>	<b>-2.120</b>

a) Aantal vertrekkende pax exclusief transit.

b) Rentesaldo idem als in Scenario 1, i.v.m. de zelfde grote investeringen; overigens niet goed in te schatten.

**Tabel 3.** Aantal vertrekkende pax, geschatte opbrengsten en lasten en netto exploitatieresultaat voor Scenario 3: doorgaan met 1800-meterbaan en geringe groei (schattingen m.b.v. rekenfactoren uit Tabel 1).

<b>Scenario 3: 1800-m.baan + geringe groei tot 90.000 vertr. pax in 2017 (→ 100.000 in 2021)</b>						
[havengeld/pax 'high cost': € 40,- (zoals onder 2009/2011 in Tabel 1, rij 5; havengeld 'low cost': € 30,- (zoals onder 2015/2017 in Tabel 1); personeelskosten/pax: € 35,- ('high' & 'low'); zoals onder 2011 in Tabel 1]						
Jaar:	2011	2013	2015	2017	2019	2021
<b>23. Aantal vertrekkende pax x 1.000<sup>a)</sup></b>	75	80	85	90	95	100
<b>24. Havengeld 'high cost', KE</b> (rij 23 x € 40)	3.000	3.200	3.400	3.600	3.800	4.000
<b>25. Havengeld 'low cost', KE</b> (rij 23 x € 30)	2.250	2.400	2.550	2.700	2.850	3.000
<b>26. Havengeld als % van tot. opbrengsten</b> (afgeleid uit rij 4 in Tabel 1)	50	50	55	55	55	55
<b>27. Tot. opbr. 'high', KE</b> (rij 24 x {%-1} uit rij 26)	6.000	6.400	6.180	6.550	6.900	7.280
<b>28. Tot. opbr. 'low', KE</b> (rij 25 x {%-1} uit rij 26)	4.500	4.800	4.640	4.910	5.180	5.450
<b>29. Personeelskosten, KE</b> (rij 23 x € 35)	2.630	2.800	2.980	3.150	3.320	3.500
<b>30. Personeelskosten als % van tot. lasten</b> (afgeleid uit Tabel 1, rij 8, onder 2009/2011)	50	50	50	50	50	50
<b>31. Totale lasten, KE</b> (rij 29 x {%-1} uit rij 30)	5.260	5.600	5.960	6.300	6.640	7.000
<b>32. Rentosaldo 'high cost'<sup>b)</sup>, KE</b>	+322	+390	+444	+485	+530	+580
<b>33. Rentosaldo 'low cost'<sup>b)</sup>, KE</b>	+277	+246	+197	+130	+050	-040
<b>34. Netto result. 'high cost', KE</b> (rij 27-31+32)	<b>+1.062</b>	<b>+1.190</b>	<b>+664</b>	<b>+735</b>	<b>+790</b>	<b>+840</b>
<b>35. Netto result. 'low cost', KE</b> (rij 28-31+33)	<b>-483</b>	<b>-554</b>	<b>-1.123</b>	<b>-1.260</b>	<b>-1.410</b>	<b>-2.050</b>

<sup>a)</sup> Aantal vertrekkende pax exclusief transit.

<sup>b)</sup> Zie Tabel 4 en Fig. 3 voor de lopende exploitatiesaldi 2011-2021 onder Scenario 3 met 'high cost' en 'low cost' opbrengsten per pax, uit welkealdi de rentebaten zijn afgeleid.

**Tabel 4.** Bij Scenario 3: 1800-meterbaan met geringe groei, in 'high cost'- en 'low cost'-versie. Ontwikkeling van GAE's (positief) cumulatief exploitatiesaldo (circa ME 10,0 in 2010)<sup>a)</sup> over alle jaren t/m 2021, met weergave van 3% reële rente per jaar.<sup>b)</sup> De aldus geschatte rentebaten zijn, voor de oneven jaren 2011-2021, gebruikt ter invulling van de rijen 32 en 33 in Tabel 3 hierboven.

Jaar:	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Cum. expl.-saldo 'high'</b>	10,0	10,74	11,80	12,95	14,14	14,80	15,48	16,16	16,90	17,67	18,46	19,30
<b>Rentosaldo 'high cost'</b>	--	0,322	0,350	0,390	0,425	0,444	0,463	0,485	0,506	0,530	0,553	0,580
<b>Cum. expl.-saldo 'low'</b>	10,0	9,24	8,76	8,22	7,67	6,58	5,46	4,23	2,97	1,60	0,19	1,37
<b>Rentosaldo 'low cost'</b>	--	0,277	0,263	0,246	0,230	0,197	0,164	0,130	0,090	0,050	0,006	-0,04

<sup>a)</sup> Zie tekst voor toelichting van dit bedrag. Cumulatief exploitatiesaldo voor bepaald jaar = saldo vorig jaar + opbrengsten-lasten dit jaar + rentesaldo vorig jaar.

<sup>b)</sup> Om de berekeningen te vereenvoudigen is voor elke twee opeenvolgende jaren (m.u.v. 2021) uitgegaan van de totale opbrengsten en lasten voor het *oneven* jaar (zoals aangegeven in Tabel 3, rij 27-28 en 31). Gemakshalve is dus eenzelfde opbrengsten-lastenverschil gehanteerd voor 2011-2012, 2013-2014, enz. t/m 2019-2020.

**Bijlage 2:**

**Blz. 14-15 uit 'Actualisatie Business Plan  
Groningen Airport Eelde 2008'**

[Eelde: G.A.E., dec. 2008]

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.