



Datum 14 februari 2019

Aan Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV

Van Directie en Raad van Commissarissen

Onderwerp Aanbiedingsnotitie Exploitatie- en Investeringsbegroting 2019

1. Inleiding

Tijdens de Algemene Vergadering van 21 december 2018 zijn op hoofdlijnen de uitgangspunten en uitkomsten van de begroting 2019 besproken en vastgesteld. Daarbij is door aandeelhouders aangegeven dat Groningen Airport Eelde geen kansen onbenut mag laten om de weg voorwaarts te vinden en naar een zo goed mogelijke dekking van kosten te streven.

Bijgevoegd treft u, ter instemming, de uitgewerkte exploitatie- en investeringsbegroting 2019 aan. In deze notitie worden de wijzigingen toegelicht die zijn opgetreden sinds de versie die 21 december 2018 is besproken en wordt de begroting voor 2019 geplaatst binnen de uitgezette strategische lange termijn koers en visie met betrekking tot de veranderende omgeving.

2. Strategisch kader

De aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE) hebben in 2016 verschillende scenario's voor de toekomst onderzocht en daarna een besluit genomen over de te volgen strategische koers van de luchthaven. Op basis van rapportages en onderzoeken van Lufthansa Consulting, Stratagem en UNO Adviseurs is gekozen voor een ontwikkel- en investeringsscenario voor de periode tot en met 2026. De kern van de uitgezette commerciële richting is het verbreden van de focus op chartervluchten naar het ontsluiten van de regio als "Toegangspoort van het Noorden" met lijnverbindingen, en te investeren in groei.

Het voorkeursscenario dat door Lufthansa Consulting in april 2016 is omschreven als "substantial growth" met een passagiersprognose van 400.000 in 2026, behelst verschillende zaken. De belangrijkste zijn behoud van het leisure-segment (charters, toevoegen 'city break' bestemmingen en low cost carriers) en hub-feeder bestemmingen die tevens een grote point-to-point markt vertegenwoordigen, waarbij Kopenhagen, München en op termijn Istanbul worden aanbevolen.

Dit scenario vereist volgens Lufthansa Consulting een stevige inspanning en commitment. Volledige steun van de aandeelhouders, regio en lokale partijen is randvoorwaardelijk, net als financiële incentives voor luchtvaartmaatschappijen. Voor de ontwikkeling van hub-feeders zijn aanzienlijke commerciële inspanningen nodig om de zakelijke markt te bewegen niet langer vanaf Schiphol te reizen en voor low cost maatschappijen moet op € 500.000 per route aan incentives en marketing worden gerekend.

De rapportage met commerciële kansen van Lufthansa Consulting is uitgewerkt in de beleidsalternatieven 'afbouwen', 'continueren' en 'investeren'. Stratagem constateerde in november 2016 dat continueren en afbouwen onaantrekkelijke scenario's zijn en dat *"het beleidsalternatief investeren betere mogelijkheden biedt om de benodigde groei van passagiersvervoer te realiseren, echter, er bestaat geen garantie op succes want ook deze beleidsvariant kan nog steeds tot negatieve exploitatieresultaten leiden"*.

Als onderdeel van het scenario 'investeren' beveelt ze tevens aan de exploitatie (LEM) van de ontwikkeling van infrastructuur (LOM) te scheiden, te investeren in nieuwbouw van de kazerne van de luchthaven-brandweer en verbetering van de passagiersterminal, het buiten de exploitatie extern financieren van de NEDAB-kosten en het opzetten en financieren van een routefonds.

3. Resultaten en ontwikkelingen 2017 - 2018

Op basis van de rapportages, routestudies, het gekozen investeringsscenario en de commerciële richting heeft GAE in 2016 Nordica aan zich weten te binden voor het vliegen naar de hub Kopenhagen. Eind 2017 is besloten de samenwerking met Nordica te intensiveren. Met financiële ondersteuning van het routefonds kon met een door Nordica op GAE gestationeerd toestel (70-zitter) tweemaal daags naar Kopenhagen en dagelijks naar München worden gevlogen. Op basis van routestudies van Nordic Aviation Advisory was Brussel oorspronkelijk ook opgenomen in het schema als extra bestemming. Als gevolg van lager dan verwachte passagiersaantallen en opbrengsten, heeft Nordica deze vluchten eind 2018 gestaakt. Nordica miste vooral de duurder reizende zakenreiziger en hoewel er van maand tot maand groei zichtbaar was, bleek het adopteren door de markt langer te duren dan Nordica op had gerekend. Eind 2017 werd door Stobart Air, die de dagelijkse route naar Londen Southend verzorgde, aangegeven het product te willen verbeteren door ook een toestel op GAE te baseren en de frequentie te verdrievoudigen. Ook hier is eind maart 2018 mee gestart. In 2019 gaat de frequentie terug naar tweemaal daags.

Er werd dus vooral een groei in het lijnsegment geambieerd, maar ook voor het traditionele charterproduct. In lijn met de aantrekkende economie is in 2017 en 2018 de vraag naar vliegverkeer verder toegenomen en luchthavens in Nederland hebben dan ook groei in het passagiersvolume laten zien. De grotere vraag op nationaal niveau naar capaciteit vertaalde zich niet altijd in een groter aanbod van luchtvaartmaatschappijen op GAE. Luchthavens van de Schiphol Groep zaten, en zitten nog steeds, 'vol' en ook slots op populaire bestemmingen zoals Kos en Kreta waren moeilijk te krijgen. Maatschappijen zetten hun schaarse capaciteit aan toestellen en slots in op die luchthavens waar ze het meeste kunnen verdienen of om slots te behouden. In 2018 waren er daarom 26% minder vakantievluchten op GAE dan in 2017. De volle luchthavens van de Schiphol Groep zorgen er voor dat GAE minder vaak werd aangedaan als buitenstation en tegelijkertijd werden de meeste vluchten rechtstreeks gevlogen in plaats van met een tussenstop. Er waren minder vluchten maar ook minder transit-passagiers, waardoor de chartervluchten vanaf GAE goed bezet waren.

De groei van low cost carriers is een belangrijke trend van het afgelopen jaren die nog steeds door zet. De helft van alle commerciële vluchten in Europa is inmiddels een 'low cost' vlucht en dat percentage stijgt nog steeds. Het is vooral dit segment dat voor groei van de luchtvaart zorgde en ook in de toekomst zal zorgen. In het low cost segment werd alleen door het Hongaarse Wizz Air in 2017 en 2018 van GAE naar Gdansk gevlogen. Zij hebben hun vluchten per april 2018 gestaakt omdat ze het toestel voor commerciële en operationele redenen elders nodig hadden. Low cost kent weinig loyaliteit in de zin dat capaciteit daar wordt ingezet waar op dat moment het meeste te verdienen valt. Momenteel zijn er geen low cost vluchten vanaf GAE. Daar zit wel de belangrijkste groei in de markt en Lufthansa Consulting verwijst ook naar low cost maatschappijen voor city break bestemmingen.

De strategie om naast het traditionele charterproduct ook lijn/hub-bestemmingen aan te bieden zorgde er in 2018 voor dat evenveel passagiers op lijnverbindingen zijn vervoerd dan op charterbestemmingen. Het karakter van de luchthaven veranderde daardoor. Parkeren, de horeca-concessie en verhuur van auto's namen in omvang toe. Ongeveer 30% van de passagiers was inkomend en hotels en taxi's merkten een toename van buitenlandse gasten. Ook het kostenprofiel van de luchthaven veranderde, door extra inzet van personeel maar ook door het aantrekken van nieuwe collega's bij met name de brandweer die naar een hogere bezetting en nieuw rooster ging in 2018.

Het door aandeelhouders uitgesproken investeringsscenario zorgde ook voor andere ontwikkelingen. Het veilig stellen van de toekomst van de luchthaven levert ondernemersvertrouwen op. General Enterprises, die de Cirrus vliegtuigen verkoopt en onderhoudt, realiseerde een groot nieuwbouwpand. De Koninklijke Luchtvaart School (KLS) gaf aan de activiteiten van de Martinair Flight Academy te gaan integreren op GAE. Het feit dat luchtvaart groeit levert kansen op; op andere gereguleerde velden zoals Lelystad Airport ontstaat ruimtegebrek voor general aviation activiteiten en GAE heeft ruimte die zij in erfpacht kan uitgeven aan zowel air- als landside.

4. Veranderende omgeving

De politieke, maatschappelijke en economische omgeving voor luchtvaart kenmerkt zich momenteel door een sterke dynamiek. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt een toekomstvisie op voor de Nederlandse luchtvaart in de Luchtvaartnota 2020-2050, herindeling van het luchtruim is nodig en er zit een nieuwe luchtvaarttax aan te komen. Economische groei en groei van de luchtvaart gaan hand in hand. De luchthavens van de Schiphol Groep lopen echter tegen de grenzen van groei aan, zowel operationeel als qua maatschappelijke acceptatie. Over de ontwikkeling van Lelystad Airport als overloop-luchthaven van Schiphol Airport bestaat nog steeds geen definitieve duidelijkheid en levert voor GAE commerciële kansen voor vastgoedontwikkeling maar ook bedreigingen op. Schiphol Airport ligt op 120 minuten met auto of trein van GAE en is als derde luchthaven van Europa in omvang en connectiviteit verreweg de belangrijkste concurrent. Lelystad Airport kan in het low cost en chartersegment een concurrent worden die nog dichter bij het verzorgingsgebied van GAE ligt.

Samenwerking levert meer op dan concurrentie en ligt binnen het compacte Nederland, waar afstanden klein zijn en de mobiliteit groot, meer voor de hand. De luchthavens van de Schiphol Groep kampen met een gebrek aan capaciteit en de luchthavens in Eelde en Maastricht kampen met onderbenutting. Als uitgangspunt voor de Luchtvaartnota stelt GAE dan ook in haar positionering:

Om tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar luchtvaart binnen de beperkte ruimte die de maatschappij daartoe verantwoord acht, bepleiten we het invullen van het capaciteitsvraagstuk op een nationaal niveau, over alle luchthavens van nationaal belang als onderdeel van één discussie. Met inachtneming van zowel regionale als nationale belangen brengen we graag een aantal punten in deze discussie in;

- *Capaciteitsverdeling als onderdeel van nationaal beleid versus marktwerking;*
- *Nationale regie op kostenverdeling van de totale luchtvaartcapaciteit en –infrastructuur;*
- *Ruimte en stimulatie bieden voor duurzame en technologische ontwikkelingen;*
- *Bereikbaarheid van nationale en regionale luchthavens;*
- *De rol van de rijksoverheid in het beschikbaar stellen van infrastructuur en faciliteren van bereikbaarheid.*

Ook de Nationale Vereniging van Luchthavens (NVL) heeft *“een omvattende visie gevormd, gericht op de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens als één systeem, één luchthaveninfrastructuur, die verschillende functies in samenhang faciliteert”*.

De gesprekken die GAE in dit kader vanaf de zomer van 2018 voert met de Schiphol Groep en de top van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en de uitlatingen van de bestuursvoorzitter van de Schiphol Groep tijdens zijn nieuwjaarstoespraak, ondersteunen dit. De komende tijd onderzoeken wij samen met de andere nationale luchthavens, de Schiphol Groep en de NVL op welke manier en in welke vorm invulling kan worden gegeven aan één nationaal luchthavensysteem.

De uitgangspunten die in 2016 ten grondslag lagen aan plannen en analyses, zijn dus aan verandering onderhevig. De strategische koers is niet veranderd en de bestaande commerciële ambities vormen dan ook de uitgangspunten voor de begroting van 2019. Als ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, zal de koers daarmee in lijn moeten worden gebracht. Concreet betekent dat voor dit moment, dat de splitsing van de onderneming in een LEM en LOM vennootschap, en het zoeken naar een mogelijke marktpartij die als exploitant van de LEM kan fungeren, niet het juiste moment is. Hangende de gesprekken met de Schiphol Groep en de ontwikkelingen rondom Lelystad Airport en de Luchtvaartnota, wordt voorgesteld dit project een pas op de plaats te laten maken en per kwartaal met aandeelhouders, Directie en Raad van Commissarissen te evalueren of de tijd rijp is om het vervolg in gang te zetten. Daarmee is dit project zeker niet van de baan en het verzette voorwerk niet nutteloos, maar het tijdstip om tot uitvoering te komen is momenteel niet logisch en niet gunstig. Om het doel te bereiken de infrastructuur los te koppelen van de exploitatie, kan op termijn wellicht een alternatief zonder (complexe) concessie worden overwogen.

5. Koers en acties 2019

De uitgezette strategische koers is naar de mening van de directie nog steeds relevant, waarbij op de veranderende omgeving ingespeeld moet worden waar nodig. De bijbehorende commerciële ambities en acties vormen de basis voor de begroting van 2019. Onderstaand worden deze nader toegelicht.

Londen Southend is de belangrijkste bestemming als lijndienst, de frequentie wordt door Stobart in maart aangepast tot een tweedaagse vlucht. De belangrijkste doelstelling is het vasthouden van deze belangrijke bestemming en het met gerichte marketing waarmaken van de samen met Stobart gedefinieerde doelstelling voor het aantal passagiers.

Daarnaast is het realiseren van vluchten op hub-bestemmingen als Kopenhagen en München een belangrijke doelstelling voor 2019. Er is veel in deze markt geïnvesteerd en het bestaan van de markt is ook bewezen. Nieuwe partners kunnen worden gevonden in kleine partijen die voor eigen rekening en risico vliegen zoals AIS. Deze Nederlandse luchtvaartmaatschappij start op 4 maart aanstaande met vluchten naar Kopenhagen. We blijven ook in gesprek met grotere partijen die onder een codeshare de diensten en wereldwijde verbindingen van de grote allianties aanbieden. Voor het binden van de grote maatschappijen zal financiële ondersteuning van het routefonds nodig zijn in de aanloopkosten totdat de volumes worden behaald die zij nodig hebben om voor eigen rekening en risico te vliegen. Het betrekken van het bedrijfsleven bij het routefonds en het commercieel succesvol maken van deze vluchten blijft daarbij een belangrijk aandachtspunt.

In de leisure markt verwachten we een goed bezet charter-seizoen en ligt de focus op het uitbreiden van bestemmingen, met een voorkeur voor het Spaanse vasteland als nieuwe bestemming. Voor toekomstige groei wordt ook het low cost segment onderzocht. Passagiersvolumes kunnen hoog zijn maar de opbrengsten per passagier zijn erg laag. Een succesvolle low cost operatie vereist een zekere schaalgrootte en een investering in marketing en incentives voor de maatschappijen. Gezien de onzekerheid in de markt, de opkomst van Lelystad Airport als nabijgelegen concurrent en de gesprekken met de Schiphol Groep, zien we voorlopig meer in het aantrekken van low cost als onderdeel van de nationale vraagstukken over capaciteitsverdeling. Dat laat onverlet dat kansen zullen worden benut als deze zich voor doen in 2019.

Een belangrijke actie voor 2019 is het samen met regionale en nationale partners invloed uitoefenen op de inhoud van de Luchtvaartnota 2020-2050 en het verder vormgeven van de ambitie om tot één nationaal luchtvaartstelsel te komen. De gesprekken die we daarover voeren met de Schiphol Groep en het Ministerie moeten leiden tot concrete invulling hier van.

6. Begroting 2019

Met inachtig de bovenstaande verandering van de omgeving voor luchtvaart, de uitgezette strategische koers en de opdracht van de aandeelhouders, heeft de directie de investerings- en exploitatiebegroting voor 2019 opgesteld die is bijgevoegd en waarop uw instemming wordt gevraagd.

De voorgelegde begroting betreft een verwacht verlies van € 235.000 voor 2019. Ten opzichte van de versie die in de Algemene Vergadering is besproken op 21 december 2018 zijn de volgende zaken aangepast:

- Het op Lelystad gevestigde AIS heeft begin januari aangegeven voor eigen rekening en risico op Kopenhagen te willen gaan vliegen met een op GAE gebaseerd toestel met 18 stoelen. Dit leidt tot een toename van het aantal verwachte passagiers, de operationele kosten en marketing-inspanning.
- Stobart Air heeft in januari bekend gemaakt dat zij Flybe overneemt en dat zij, vanwege de lage bezetting op de vroege vluchten, de frequentie van de vluchten naar Londen Southend aanpast naar tweemaal daags in plaats van driemaal daags, met ingang van april. Dat betekent een besparing op de operationele kosten als gevolg van het feit dat het toestel niet langer op GAE is gebaseerd, maar ook een aanpassing van het aantal begrote passagiers. Het is vooral de besparing op operationele kosten (security en brandweer) aan de randen van de dag die een significante kostenreductie oplevert.
- Door het veranderde aantal passagiers zijn ook de begrote opbrengsten voor parkeren en de horeca-concessie aangepast.
- Vanwege de verwachte langdurige ziekte van meerdere medewerkers op belangrijke functies zijn extra externe inhuur en advieskosten begroot voor vervanging waar noodzakelijk.
- De initiator van het MAGS project voor duurzame groei van luchthavens in de Noordzee-regio, Brussels Airport, heeft geen toestemming voor het project gekregen en dat project wordt dan ook niet uitgevoerd. De luchthaven gaat zelf de mogelijke bouw van een elektrische ground power unit onderzoeken en de begrote projectkosten komen te vervallen.

De gedetailleerde exploitatie- en investeringsbegroting 2019 is bijgevoegd. Daarbij wordt opgemerkt dat de ambitie bestaat tot een betere kostendekking te komen waar mogelijk en door kansen te benutten indien deze zich voordoen.

7. Pre-advies Raad van Commissarissen

De exploitatie- en investeringsbegroting 2019 van Groningen Airport Eelde NV zijn opgesteld door de Directie en op 11 februari 2019 goedgekeurd door de Raad van Commissarissen. De Directie heeft na afstemming met de Raad van Commissarissen een begroting opgesteld met een negatief resultaat van € 235.000.

De voor de luchthaven uitgezette koers is onveranderd ten opzichte van de investeringsplannen van haar aandeelhouders. De markt en de omstandigheden zijn echter aan het veranderen. Het vertrek van Nordica zorgt er voor dat het langer kan duren voordat het einddoel is bereikt, maar de komst van een partij als AIS geeft aan dat het ontwikkelen van de markt voor lijndiensten en hub-bestemmingen zichtbare resultaten oplevert en perspectief voor de toekomst blijft bieden. Het feit dat de Koninklijke Luchtvaartschool haar activiteiten vanaf Lelystad integreert op GAE en ondernemers investeren in nieuwbouw weerspiegelt de relevantie en potentie van de luchthaven.

De volgende belangrijke stap zal zijn om grote carriers aan de luchthaven te binden voor lijn- en hub-bestemmingen. Ook in het charter en low cost segmenten liggen kansen. Zoals de luchthaven in haar position paper bepleit, is een belangrijk deel van de weg voorwaarts het invullen van de samenwerking met de luchthavens van de Schiphol Groep, om de vraag naar luchtvaart in te vullen vanuit één nationaal vraagstuk en de gedachte van één systeem van luchthaven-infrastructuur. Dit is tevens de belangrijkste bijdrage aan de uitgangspunten voor de Luchtvaartnota 2020-2050. Om deze belangrijke ontwikkelingen te bestendigen achten wij het verstandig het LEM/LOM project een tijdelijke pas op de plaats te laten maken en het continueren daarvan op regelmatige basis gezamenlijk te blijven evalueren.

Met inachtneming van het bovenstaande stellen wij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voor de Exploitatie- en Investeringsbegroting 2019 van Groningen Airport Eelde NV vast te stellen.

Voorgesteld besluit van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV heeft kennis genomen van de ter instemming voorgelegde Exploitatie- en Investeringsbegroting 2019 van Groningen Airport Eelde NV en gaat akkoord met:

- het vaststellen van de exploitatiebegroting 2019 voor Groningen Airport Eelde NV met een negatief resultaat van € 235.000;
- het vaststellen van de investeringsbegroting 2019 voor Groningen Airport Eelde NV voor een bedrag van € 700.000.