



## Financiële onderbouwing Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033

Aan: Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde

Van: Directie Groningen Airport Eelde NV

Datum: 24 april 2023

In deze notitie treft u de nadere financiële onderbouwing aan van de 'Strategie Groningen Airport Eelde NV 2024-2033'. Ook wordt een toelichting gegeven op de aan de regionale overheden gevraagde NEDAB vergoeding.

### Prognose aantal vluchten en passagiers

**Chartervluchten:** Groningen Airport Eelde (GAE) kent sinds de jaren '80 van de vorige eeuw een solide en constante basis van chartervluchten. Deze vluchten worden aangeboden door diverse Nederlandse reisorganisaties, zoals o.a. TUI en Corendon. Het passagiersvolume zal naar verwachting, door een sterke marktvraag, schaarse capaciteit en ruimere openingstijden groeien naar ongeveer 300.000 passagiers in 2033. Er wordt ingezet op meer 'jaarrond' vliegoperaties om seizoensafhankelijkheid af te vlakken. De mogelijkheden tot 'jaarrond' vliegoperaties blijven beperkt, omdat slechts een gering aantal bestemmingen zich hiervoor leent. Door de genoemde redenen, wordt GAE voor reisorganisaties wel aantrekkelijker om deze bestemmingen het hele jaar aan te bieden. Daarnaast worden speciale bestemmingen aangeboden vanaf GAE, zoals Scandinavian Mountains in Zweden door BBI Travel en de Kanaaleilanden (Guernsey) door Sunair. Dit aanbod zal nog verder worden uitgebreid.

**Lijnvluchten:** Voor het uitbreken van de Coronapandemie kende GAE lijndiensten naar Londen, Kopenhagen en München. De luchthaven zet in op het aantrekken van een bescheiden aantal lijndiensten dat voldoet aan de regionale marktvraag, zoals Londen. Daarnaast wordt gekeken naar bijvoorbeeld Esbjerg (Zuid-Denemarken), waar een markt voor de offshore en wind-industrie ligt. Onze verwachting is dat lijnvluchten vanaf 2025 kunnen plaatsvinden. Het proces van routeontwikkeling, zeker op het gebied van lijndiensten, is afhankelijk van vele (externe) factoren en kost veel tijd. Met de lijndiensten kan in 2033 ongeveer een bescheiden aantal van 45.000 passagiers worden bediend. Dit heeft zich in het verleden ook bewezen. Ter vergelijking: in de periode 2014-2019 lag het aantal lijndienstpassagiers ruim boven de 45.000. Zonder financiële bijdrage werd een lijndienst naar Londen uitgevoerd, maar ook naar Aberdeen en Norwich. Deze laatste wordt op dit moment aangeboden door Logan Air. In het economische model is rekening gehouden met een aantrekkelijker (lager) tarief voor lijndiensten dan voor charters.

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Charters en lijnvluchten	823	1.212	1.453	1.656	1.820	1.987	2.227	2.356	2.373	2.443
Procentuele groei	18%	47%	20%	14%	10%	9%	12%	6%	1%	3%
X 1.000										
Aantal passagiers	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Charters	125	168	195	212	230	247	274	287	289	296
Procentuele groei	16%	34%	16%	9%	8%	8%	11%	5%	1%	2%
X 1.000										
Aantal passagiers	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Lijnvluchten	0	10.000	15.000	25.000	30.000	35.000	40.000	45.000	45.000	45.000
Procentuele groei	0%	0%	50%	67%	20%	17%	14%	13%	0%	0%



Het passagiersvolume groeit voornamelijk sterk in 2025, omdat de verruiming van de openingstijden de luchthaven aantrekkelijker maakt om meerdere bestemmingen per dag aan te vliegen. Het aantal passagiers is in absolute zin in de post-Corona jaren eerst nog bescheiden, waardoor de procentuele groei sterk is in 2025-2026. Feitelijk gaat het slechts om enkele nieuwe bestemmingen.

**Lesvluchten:** Op GAE zijn twee vlieg scholen gevestigd: KLM Flight Academy (KFA) en European Flight Training Center (EFTC). Als omwonenden geluidsoverlast ervaren, wordt dit grotendeels veroorzaakt door lesvluchten. In verband hiermee zal GAE geen extra lesverkeer of vlieg scholen accommoderen. Het aantal lesbewegingen zal in 2033 circa 45.600 bedragen. De lesvloot zal naar verwachting vanaf 2026 - 2027 stapsgewijs worden geëlektrificeerd. De KFA heeft reeds 14 elektrische vliegtuigen in bestelling. De geluidhinder zal hierdoor aanzienlijk afnemen.

X 1.000

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Lesbewegingen	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
Procentuele groei	8%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

**Transport- en vrachtluchten:** Er wordt uitgegaan van een beperkt aantal vracht- en transportvluchten. Vanwege de schaarste op Schiphol is er vraag naar ruimte om full-freighter vrachtvliegtuigen af te handelen in de regio. We zetten in op een beperkt aantal - voor het bedrijfsleven in de regio - belangrijke vluchten oplopend naar maximaal 250 vliegbewegingen in het jaar 2033. Het betreft vluchten voor het transport van bijvoorbeeld bloemen en scheepsonderdelen. Het beschikken over een eerste linie loods (op de grens van landzijde en luchtzijde) op Business Park Bravo is hiervoor belangrijk. Hierover wordt momenteel gesproken met een investeerder.

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Vracht	0	150	200	250	250	250	250	250	250	250
Procentuele groei	0%	0%	33%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

**Maatschappelijke vluchten:** Maatschappelijk verkeer is zeer belangrijk voor de regio. De traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG is gevestigd op GAE. Het aantal vliegbewegingen van de traumahelikopter bedraagt ongeveer 3.000 per jaar. Het transport van donororganen en gespecialiseerde artsen voor het UMCG met speciale medische vluchten is essentieel. Het aantal tijd-kritische donorvluchten betreft circa 100 per jaar. Daarnaast worden vluchten uitgevoerd voor politie, brandweer en defensie. Op basis van de prognose van het Mobiel Medisch Team stijgt het aantal maatschappelijke bewegingen licht, tot 3500 in 2033. In totaal komt het aantal medische vluchten dan op 3700.

X 1

Aantal vliegbewegingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Medisch	3087	3151	3216	3282	3350	3419	3490	3562	3636	3712
Procentuele groei	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%



**General Aviation:** Het ligt in de verwachting dat de populariteit van de kleine luchtvaart licht blijft groeien<sup>1</sup>, van 11.000 vliegbewegingen in 2023 tot 20.000 in 2033. Ook zal er een lichte groei zijn van business aviation, deels met grotere private jets. Momenteel wordt gesproken met een bedrijf met business jets dat zich, naar verwachting in 2023 of 2024, op de luchthaven zal vestigen.

X 1.000

<b>Aantal vliegbewegingen</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
General aviation	13	16	16	17	18	19	19	19	20	20
Procentuele groei	2%	17%	5%	5%	5%	4%	2%	2%	2%	2%

X 1.000

<b>Aantal passagiers</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
General aviation	7	7	7	8	8	8	8	8	8	9
Procentuele groei	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%

---

<sup>1</sup> Bron Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA)



### Prognose Winst en Verliesrekening 2024-2033

Winst- en verliesrekening (€ 1.000)	2023 FC	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Aantal passagiers	115.300	132.606	184.958	217.357	244.804	267.301	289.847	322.443	340.092	342.794	350.000
Aantal vliegbewegingen	58.571	62.570	65.438	66.564	67.660	68.674	69.696	70.301	70.801	71.196	71.652
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>											
Havengelden	3.278	3.729	5.226	6.131	6.924	7.566	8.230	9.153	9.720	9.936	10.309
Opbrengst gebouwen en terreinen	697	722	849	1.019	1.237	1.405	1.423	1.444	1.461	1.475	1.490
Brandstofverkopen	183	218	303	359	408	449	493	554	591	604	630
Overige bedrijfsopbrengsten	432	503	692	815	924	1.018	1.116	1.252	1.337	1.368	1.416
<b>TOTAAL OPBRENGSTEN</b>	<b>4.590</b>	<b>5.172</b>	<b>7.071</b>	<b>8.324</b>	<b>9.493</b>	<b>10.439</b>	<b>11.262</b>	<b>12.402</b>	<b>13.109</b>	<b>13.382</b>	<b>13.845</b>
<b>Bedrijfslasten</b>											
Personeelskosten	-5.941	-6.471	-7.121	-7.699	-7.981	-8.272	-8.485	-8.780	-8.911	-9.045	-9.181
Afschrijvingskosten	-597	-746	-873	-1.063	-1.237	-1.378	-1.514	-1.954	-2.173	-2.169	-2.170
Overige bedrijfskosten	-2.121	-2.249	-2.282	-2.317	-2.351	-2.387	-2.422	-2.459	-2.496	-2.533	-2.571
NEDAB-bijdrage	3.594	3.761	3.854	3.949	4.048	4.150	4.255	4.363	4.474	4.589	4.708
<b>TOTAAL BEDRIJFSLASTEN</b>	<b>-5.066</b>	<b>-5.705</b>	<b>-6.422</b>	<b>-7.129</b>	<b>-7.521</b>	<b>-7.887</b>	<b>-8.167</b>	<b>-8.829</b>	<b>-9.106</b>	<b>-9.158</b>	<b>-9.214</b>
<b>BEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>-476</b>	<b>-533</b>	<b>649</b>	<b>1.195</b>	<b>1.972</b>	<b>2.551</b>	<b>3.095</b>	<b>3.573</b>	<b>4.004</b>	<b>4.225</b>	<b>4.630</b>
Rente	-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>RESULTAAT VOOR BELASTING</b>	<b>-491</b>	<b>-533</b>	<b>649</b>	<b>1.195</b>	<b>1.972</b>	<b>2.551</b>	<b>3.095</b>	<b>3.573</b>	<b>4.004</b>	<b>4.225</b>	<b>4.630</b>
Belasting	0	0	0	0	0	0	-774	-893	-1.001	-1.056	-1.158
<b>RESULTAAT NA BELASTING</b>	<b>-491</b>	<b>-533</b>	<b>649</b>	<b>1.195</b>	<b>1.972</b>	<b>2.551</b>	<b>2.321</b>	<b>2.680</b>	<b>3.003</b>	<b>3.169</b>	<b>3.473</b>
<b>Benodigde investeringen (€ 1.000)</b>											
Brandweer en security (NEDAB)		35	1.018	1.023	1.023	73	73	73	373	73	73
Infrastructuur		0	30	815	1.220	230	500	3.750	3.750	0	20
Vastgoed		450	410	750	200	1.900	1.400	5.100	200	200	200
Overig		175	910	835	645	810	900	270	210	210	210
<b>Totaal investeringen</b>		<b>660</b>	<b>2.368</b>	<b>3.423</b>	<b>3.088</b>	<b>3.013</b>	<b>2.873</b>	<b>9.193</b>	<b>4.533</b>	<b>483</b>	<b>503</b>

De berekeningen tonen aan dat GAE vanaf 2025 kostendekkend kan opereren, mits zij een bijdrage ontvangt in de NEDAB-kosten. Uit de gevoeligheidsanalyse op onze cijfers blijkt, dat een positief resultaat wordt geboekt bij een omvang van ca. 200.000 tot 225.000 passagiers per jaar. Het is wel van belang om hier te benoemen dat een lening voor essentiële investeringen in infrastructuur bij dit passagiersvolume noodzakelijk is.

Voor een meer robuuste financiële positie is een groei naar 350.000 passagiers wenselijk. GAE ziet die groei in passagiers als realistisch vanwege de capaciteitsbeperkingen op de andere luchthavens.

Op het moment dat verwacht wordt dat er vennootschapsbelasting moet worden betaald, moet er met de overheden gesproken worden over consequenties voor de hoogte van de NEDAB-bijdrage.



Wel is de genoemde beperkte verruiming van de openingstijden voor commerciële vluchten een voorwaarde voor realisatie. Het versterken van de acquisitiekraacht door samenwerking met Schiphol kan ook een bijdrage leveren. Een groei naar 350.000 passagiers past binnen de nu al vergunde milieuruimte en zal de behoefte aan een overheidsbijdrage op termijn reduceren.

#### Toelichting berekening NEDAB kosten

De NEDAB-kosten (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang) bestaan uit operationele kosten en investeringen voor brandweer- en security-apparatuur. Dit zijn kosten die onder EU-regelgeving mogen worden verlegd naar de overheid, omdat het diensten van algemeen belang zijn waar geen inkomsten tegenover staan. Gemiddeld heeft GAE voor de jaren 2024 tot en met 2033 een NEDAB-bijdrage van € 4,5 mln per jaar nodig.

€ X 1.000	2023 FC	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>NEDAB per jaar</b>											
NEDAB kosten	3.594	3.761	3.854	3.949	4.048	4.150	4.255	4.363	4.474	4.589	4.708
NEDAB investeringen	1.200	35	1.018	1.023	1.023	73	73	73	373	73	73
<b>Totaal NEDAB</b>	<b>4.794</b>	<b>3.796</b>	<b>4.871</b>	<b>4.972</b>	<b>5.071</b>	<b>4.222</b>	<b>4.327</b>	<b>4.435</b>	<b>4.847</b>	<b>4.662</b>	<b>4.780</b>
Gemiddeld per jaar (2024-2033)		<b>4.598</b>									
Kosten gemiddeld (2024-2023)		4.215									
Investeringen gemiddeld (2024-2033)		383									

De operationele NEDAB-kosten bestaan voornamelijk uit direct toewijsbare personeelslasten voor brandweer en security (84 %). Daarnaast zijn er nog afschrijvingskosten (rekening houdend met subsidies), huisvestingskosten en algemene kosten (verzekeringen, energie, et cetera). Het aandeel van de directe kosten bedraagt meer dan 65 %. De operationele NEDAB-kosten zijn afgelopen jaren gestegen als gevolg van inflatie en druk vanuit wet- en regelgeving, waardoor steeds meer personele inzet en speciale apparatuur benodigd is. Als gevolg van deze oorzaken, stijgen de operationele NEDAB-kosten naar verwachting jaarlijks met gemiddeld 2,5 % de komende jaren (dit is meegenomen in het gemiddelde bedrag van € 4,5 mln per jaar). Vanaf een zekere schaal van het passagiersverkeer is de operationele inzet constant, omdat bij nog meer passagiersgroei geen extra inzet benodigd is (schaalvoordeel). De NEDAB-bijdrage blijft daardoor constant en is onafhankelijk van de passagiersgroei.

De NEDAB-investeringen bestaan uit security-apparatuur, maar vooral uit een vervangingsprogramma 2025 – 2027 voor drie brandweervoertuigen. Deze zijn verouderd en al langere tijd afgeschreven. De verwachting is dat in 2031 een nieuwe security-scanner nodig is. Wet- en regelgeving met betrekking tot passagierscontrole kan nog meer aanvullende eisen stellen, waardoor extra investeringen nodig blijken.

De overige Investeringen bestaan uit vervangingsinvesteringen, onderhoud banenstelsel, baanverlichting (LED) en vernieuwing regelaars, uitbreiding parkeerterreinen en een beperkte aanpassing van de terminal.

Deze financiële onderbouwing en de business case zullen op een later moment worden beoordeeld door de Schiphol Groep.