



## GRONINGEN AIRPORT EELDE

Aan College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Drenthe  
Ter attentie van Team Subsidies & Inkoop  
Postbus 122  
9400 AC ASSEN

Datum 20 juni 2018  
Ons kenmerk GB/2018.fin.034  
Telefoon 050 – 3097070  
Betreft Vaststellen subsidie NEDAB Groningen Airport Eelde NV 2017

Groningen Airport Eelde nv  
PO Box 50  
9765 ZH Paterswolde  
Machlaan 14a  
9761 TK Eelde  
The Netherlands

T +31 (0)50 309 70 70

E info@gae.nl

www.gae.nl

Rabobank: 1130.50.763  
IBAN: NL15RABO0113050763  
BIC: RABONL2U

KvK Drenthe H04049842  
BTW NL 003186635 B 01

Geacht College,

Op 5 juli 2017 hebben wij u een aanvraag doen toekomen voor een bijdrage in de veiligheidskosten die de luchthaven maakt. Deze kosten kwalificeren als Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (kortweg aangeduid als 'NEDAB') en betreffen in de context van de luchtvaart voornamelijk brandweer en security. De vereisten waaraan de luchthaven moet voldoen in het kader van veiligheid, zijn vastgelegd in (internationale) wetten. Onder security wordt in dit verband verstaan het waarborgen van de persoonlijke veiligheid van passagiers (en medewerkers) door middel van controles van personen.

Het waarborgen van veiligheid is een typische publieke verantwoordelijkheid, waardoor het onder Europese Regelgeving is toegestaan de door een onderneming gemaakte NEDAB-kosten ten laste te brengen van de publieke bijdrage zonder dat sprake is van staatssteun. Verschillende Europese luchthavens ontvangen om deze reden een publieke bijdrage.

Op 19 juli 2017 heeft u een subsidiebeschikking met betrekking tot NEDAB-kosten afgegeven met kenmerk 29/3.9/2017002107. De subsidie is in 2017 door ons ontvangen en besteed volgens de door u gestelde voorwaarden. Voor het definitief vaststellen van de subsidie verstrekken wij u hierbij de jaarrekening 2017 met daarin de door de accountant opgestelde controleverklaring zoals verzocht als onderdeel van de subsidievoorwaarden.

De ontvangen subsidie is volgens de Richtlijnen voor de Jaarrekening in mindering gebracht op de gemaakte kosten, en verantwoord onder zowel de personeelskosten, afschrijvingskosten als overige kosten, naar rato van de daadwerkelijke kosten. De in 2017 van lokale overheden ontvangen bijdrage ter dekking van de kosten van brandweer en security bedraagt € 2.500.000. De werkelijke kosten die in de periode 1 januari tot en met 31 december 2017 zijn gemaakt voor brandweer en security bedroegen in totaal € 2.766.149, zoals blijkend uit de gecontroleerde jaarrekening. Daarmee is de gehele subsidie besteed aan kosten die rechtstreeks samenhangen met de handhaving van openbare orde en veiligheid.

Wij verzoeken u hierbij dan ook de ontvangen subsidie voor NEDAB kosten 2017 definitief vast te stellen en ons daarvan te berichten.

Hoogachtend,

  
dr.  
Manager Finance & ICT

Aan:  
Groningen Airport Eelde N.V.

████████████████████  
Postbus 50  
9765 ZH PATERSWOLDE



Assen, 6 augustus 2018  
Ons kenmerk 201701872-00771380  
Behandeld door ████████████████████ (0592) 36 ██████████  
Verplichtingnummer 73906  
Onderwerp: Vaststelling subsidie NEDAB-kosten Groningen Airport Eelde

Geachte ████████████████████,

Op 19 juli 2017 hebben wij u een subsidie verleend van maximaal € 1.250.000,00.  
Het besluit tot subsidieverlening is geregistreerd onder het zaaknummer 201701872.

Op 21 juni 2018 hebben wij uw verzoek tot vaststelling ontvangen. In deze brief informeren wij u over ons besluit op uw aanvraag.

### **Vaststelling**

Uit de stukken die u heeft ingediend, blijkt dat u de activiteit conform het besluit tot subsidieverlening heeft uitgevoerd. Daarom stellen wij de subsidie vast op € 1.250.000,00.

### **Betaling**

U heeft dit bedrag reeds volledig als voorschot ontvangen.

### **Juridisch kader**

Op dit besluit is de volgende wet- en regelgeving van toepassing:

- de Algemene wet bestuursrecht
- de Algemene subsidieverordening Drenthe 2017
- het Sanctie en handhavingsbeleid bij subsidies

*Bij correspondentie verzoeken wij u het zaaknummer 201701872 te vermelden.*

1/1/1 (1)

**Nadere informatie**

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met [REDACTED], telefoonnummer (0592) 36 [REDACTED]

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,  
namens dezen, b.a.



H.J. Schimmel,  
teamleider Bestuurservice en Gebouwen

**Bezwaar**

Bent u het niet eens met dit besluit, dan kunt u binnen zes weken na de dag van verzending ervan, hiertegen een bezwaarschrift indienen bij het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe. De dag van verzending is de dagtekening van het besluit. Voor meer informatie over het indienen van een bezwaarschrift verwijzen wij u naar [www.provincie.drenthe.nl/bezwaarprocedure](http://www.provincie.drenthe.nl/bezwaarprocedure).

Werde de subsidie verleend onder de ASV 2007? <b>Indien ja, dan oude checklist vaststelling hanteren.</b> <b>Indien "nee", ga dan verder met onderstaande checklist.</b>	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nee
--	-----------------------------	---

### Algemeen

Naam Aanvrager Zaaknummer/docnummer Projectnaam	Groningen Airport Eelde nv 201701872/00770949 Checklist vaststelling NEDAB- kosten Groningen Airport Eelde
---	---

### Tijdigheid en compleetheid verzoek tot vaststelling

1. Is het verzoek tot vaststelling tijdig ingediend? <i>Toelichting:</i> Incidentele subsidie: binnen 13 weken na voltooiing activiteiten Subsidie per boekjaar: vóór 1 maart van het volgende jaar Subsidie voor meerdere boekjaren: vóór 1 mei van jaar volgende op het laatste boekjaar	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	
2. Als het verzoek tot vaststelling niet tijdig werd ingediend, is het dan na rappel wel binnen de in de rappelbrief genoemde termijn ingediend?  <b>Indien nee overgaan tot ambtshalve vaststelling (art. 23, lid 4 ASV)</b>	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input checked="" type="checkbox"/> N.v.t.
3. Is het verzoek tot vaststelling compleet? <b>Indien nee: ontbrekend(e) stuk(ken) opvragen; termijn stellen.</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	
4. Is het incomplete verzoek tot vaststelling binnen de gestelde termijn volledig aangevuld? <b>Indien nee overgaan tot ambtshalve vaststelling (art. 23, lid 4 ASV)</b>	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input checked="" type="checkbox"/> N.v.t.

### Beoordeling van de stukken

5. Zijn de activiteiten overeenkomstig de verleningsbeschikking uitgevoerd?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Ten dele	<input type="checkbox"/> Nee
6. Zijn de in de verleningsbeschikking gevraagde prestaties geleverd?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Ten dele	<input type="checkbox"/> Nee
7. Heeft de subsidieontvanger, indien een of beide vorige vragen met "ten dele" of "nee" werden beantwoord, in het verzoek tot vaststelling een afdoende verklaring gegeven van de afwijkingen?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Ten dele	<input type="checkbox"/> Nee
8. Is voldaan aan de overige subsidieverplichtingen die met de verleningsbeschikking werden opgelegd? Indien op basis van de verleningsbeschikking een getrouwheidsverklaring van een accountant is ingediend, worden er in deze verklaring opmerkingen gemaakt die aandacht behoeven? Indien ja: onderneem actie Indien een of meer van de eerste 4 vragen werden beantwoord met "ten dele" of "nee", aan de hand van de handreiking lagere vaststelling (en zo nodig in overleg met juridisch medewerker) een	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Ten dele	<input type="checkbox"/> Nee

brief "voornemen tot lagere vaststelling" versturen. Betrek hierbij, indien aan de orde, de opmerkingen van de accountant.  9. Is op het voornemen tot lagere vaststelling een zienswijze ingediend? 10. Indien ja, geeft de zienswijze aanleiding om geheel of gedeeltelijk terug te komen op het voornemen? <b>Indien nee: overgaan tot lagere vaststelling conform voornemen</b> <b>Indien ja:</b> <b>bedrag van de vaststelling bepalen</b> <b>bij "gedeeltelijk terugkomen op voornemen" overgaan tot lagere vaststelling</b> <b>bij "geheel terugkomen op voornemen" overgaan tot normale vaststelling</b>	<input type="checkbox"/> Ja  <input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee  <input type="checkbox"/> Nee
--	--	--

#### Bedrag van de vaststelling

Wat was het bedrag van de verlening?	€ 1.250.000,00
Welk bedrag is betaald aan voorschot(ten)?	€ 1.250.000,00
Op welk bedrag wordt de subsidie vastgesteld?	€ 1.250.000,00
Bedrag van de nabetaaling/terugvordering:	€ 0,00

#### Tijdigheid van de vaststelling

11. Wordt de termijn voor vaststelling van de subsidie gehaald? <b>Bij normale vaststelling binnen 22 weken na indiening (al dan niet compleet) verzoek tot vaststelling</b> <b>Bij ambtshalve vaststelling binnen 6 weken nadat de in het rappel genoemde termijn is verstreken en er binnen de rappeltermijn geen verzoek tot vaststelling werd ingediend.</b> 12. Heeft de aanvrager de provincie in gebreke gesteld voor het overschrijden van de beslistermijn? <b>zo nee: geen dwangsom verschuldigd</b> <b>zo ja:</b> <b>is/kan alsnog binnen 2 weken na ontvangst ingebrekestelling beslist worden?</b> <b>zo ja: geen dwangsom</b> <b>zo nee: dwangsom betalen (max 42 dagen en € 1260 4;17 Awb) *</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Ja          <input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee          <input type="checkbox"/> Nee
---	---	--

\* De dwangsom bedraagt de eerste veertien dagen € 20 per dag, de daaropvolgende veertien dagen € 30 per dag en de overige dagen € 40 per dag.

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED] (GAE); [REDACTED] (GAE)  
**Cc:** [Bob Potjer; Wilco van Egmond; \[REDACTED\] \[REDACTED\]@provincie-groningen.nl](#)  
**Onderwerp:** RE: liquiditeitsbehoefte en AvA  
**Datum:** woensdag 31 mei 2017 12:05:19  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.jpg](#)  
[image003.png](#)  
[image004.png](#)  
[image005.png](#)

---

Hallo [REDACTED]

Ik ben misschien niet helemaal duidelijk geweest. Het is niet zo dat de AvA op 28e juni moet vervallen. Mogelijk dat er een extra AvA of BO moet komen op de 14e juli, indien blijkt dat er voor de zomer geen positieve besluitvorming is geweest t.a.v. de bijdragen van de aandeelhouders. Ik stel voor dat [REDACTED] of jij voor de AvA van de 28e ook het punt van liquiditeitsbehoefte op de agenda zet (hoeft geen AvA besluit zijn m.i.), want de behoefte is duidelijk en dan moeten de bestuurders het er maar over hebben met elkaar.

Er is geen formulier om de aanvraag in op te nemen. In de rapportage van Stratagem is aangegeven dat de NEDAB kosten gemiddeld 3 miljoen zijn. Dat bedrag kun je in de aanvraag noemen. En daarbij kun je dan aangeven dat je een voorschot van 2,5 miljoen wil. Ons voorstel is nu om toch eerst alleen NEDAP te vragen, juist om het ROF er met zijn voorwaarden nog niet is. Het liquiditeitsprobleem is met zo'n voorschot opgelost. Vervolgens moeten wij als aandeelhouders bekijken bij wie dat verzoek precies ingediend kan worden. Mooiste zou zijn als het bij één van de aandeelhouders, als penvoerder, gedaan kan worden. Dan hoeft er ook maar één beschikking gemaakt te worden. De aandeelhouders moeten dan e.e.a. vastleggen in een samenwerkings-/uitvoeringsovereenkomst, zodat het mandaat goed geregeld is. Dit wordt door [REDACTED] onderzocht.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Financieel adviseur

Team Financiën

Westerbrink 1

9405 BJ Assen

0592- [REDACTED]



---

**Van:** [REDACTED] (GAE) [mailto:[REDACTED]@gae.nl]

**Verzonden:** dinsdag 30 mei 2017 15:46

**Aan:** [REDACTED] (GAE)

**CC:** [Bob Potjer; Wilco van Egmond; \[REDACTED\] \[REDACTED\]@provincie-groningen.nl](#)

**Onderwerp:** RE: liquiditeitsbehoefte en AvA

Beste [REDACTED]

Bedankt voor je bericht. [REDACTED] geniet enkele vrije dagen ver van hier, derhalve reeds een reactie van mijn kant.

Overwegende dat

- Er een wettelijke plicht is de jaarrekening door de Algemene Vergadering te laten vaststellen



binnen twee maanden nadat deze opgemaakt is (de RvC was 3 mei),

- Uno geadviseerd heeft om uiterlijk (begin) juli vanuit de directie maatregelen te treffen voor het borgen van de liquiditeit,
- In de aanloop daar naar toe door [REDACTED] aan [REDACTED], op zijn verzoek, is gecommuniceerd over de situatie met betrekking tot de liquiditeit en prudente termijnen voor opzeggen overeenkomsten en dergelijke,

is medio juli te laat voor een Algemene Vergadering. Ik stel daarom voor dat de Algemene Vergadering van 28 juni aanstaande doorgang moet vinden en dan in ieder geval de jaarrekening moet worden vastgesteld (inclusief decharges), en bij hoge voorkeur ook de herijkte begroting wordt goedgekeurd.

Het ene sluit het andere echter niet uit. We hebben op 24 mei besproken dat, in alle scenario's, de aanvraag voor liquiditeit het beste kan geschieden in de vorm van een verzoek tot een voorschot voor een subsidie. Deze zou in de vorm van een beschikking toegekend moeten worden voor enerzijds NEDAP en anderzijds het route ontwikkelingsfonds. Dat traject zullen we in ieder scenario moeten bewandelen, en het lijkt me dan ook verstandig dat zo snel mogelijk op te starten. Ik ontvang graag een formulier of voorbeeld om dat voor te bereiden. In plaats van besluitvorming af te wachten, handelen we dan proactief en kan de reden en achtergrond van de aanvraag tot subsidie in de Algemene Vergadering van 28 juni worden toegelicht. Dan weten de aandeelhouders ook dat er in alle scenario's wel gehandeld moet worden, en kunnen ze zich voorbereiden op het feit dat ook uitstel van besluitvorming niet vrijblijvend is vanuit het onderwerp van liquiditeit. De vergadering die op 14 juli gehouden wordt, kan dan volledig in het teken van eventueel benodigde oplossingsrichtingen aangaande de liquiditeit. Refererend aan onderstaand bericht, kunnen wij dan uiteraard een voorstel doen met bovengenoemde strekking, dat de Algemene Vergadering kan bespreken.

Met vriendelijke groet / Kind regards,  
GRONINGEN AIRPORT EELDE NV

[REDACTED]

Manager Finance & IT

T: +31(0)6 [REDACTED]

E: [REDACTED]@gae.nl

I: [www.groningenairport.nl](http://www.groningenairport.nl)

[REDACTED]

[REDACTED] Machlaan 14a | 9761 TK Eelde | Nederland / The Netherlands

[REDACTED] Postbus 50 | 9765 ZH Paterswolde | Nederland / The Netherlands

Van: [REDACTED] [[mailto:\[REDACTED\]@drenthe.nl](mailto:[REDACTED]@drenthe.nl)]

Verzonden: maandag 29 mei 2017 10:56

Aan: [REDACTED] (GAE) <[\[REDACTED\]@gae.nl](mailto:[REDACTED]@gae.nl)>

CC: [REDACTED] (GAE) <[\[REDACTED\]@gae.nl](mailto:[REDACTED]@gae.nl)>; Bob Potjer <[\[REDACTED\]@drenthe.nl](mailto:[REDACTED]@drenthe.nl)>; Wilco van Egmond <[\[REDACTED\]@drenthe.nl](mailto:[REDACTED]@drenthe.nl)>; [REDACTED] <[\[REDACTED\]@drenthe.nl](mailto:[REDACTED]@drenthe.nl)>; [REDACTED]

[REDACTED] provincie groningen (<[provinciegroningen.nl](http://provinciegroningen.nl)>

<[\[REDACTED\]@provinciegroningen.nl](mailto:[REDACTED]@provinciegroningen.nl)>

Onderwerp: liquiditeitsbehoefte en AvA

Hallo [REDACTED]

Zoals wij hadden afgesproken heb ik vanmorgen met Cees overlegd wat te doen, indien blijkt dat er voor de zomer geen positieve besluitvorming is t.a.v. de bijdragen van de aandeelhouders, zoals dat door de colleges is voorgelegd aan raden en staten. Cees is daar helder in. Hij wil van jou een voorstel voor tijdens een AvA over de benodigde liquiditeiten die door alle aandeelhouders bij elkaar gelegd moet worden. Hij vindt dit wel een AvA onderwerp, omdat het voortbestaan van de NV in het geding is. De AvA kan dan direct na de laatste besluitvorming in



Assen op 13 juli gepland worden. Ik denk dan ook dat op 14 juli een AvA gepland zou moeten worden, waar dan ook de gebruikelijke andere onderwerpen op staan (de AVA stukken zouden dan op 13 juli in GS behandeld kunnen worden). Is de besluitvorming over de bijdragen positief, dan kan gewoon zoals eerder afgesproken de bijdrage door de provincies in 2017 betaald worden, die dan in latere jaren verrekend zullen worden met de andere aandeelhouders. Dit zijn de data waarop de besluitvorming gepland staat bij de verschillende overheden:

**Gemeente Assen**

Twee opties voor de Gemeenteraad: 29 juni besluitvormend (15 juni opiniërend) of 13 juli besluitvormend (29 juni opiniërend)

**Gemeente Groningen**

De raadscommissie is 14 juni

De gemeenteraad 28 juni of 12 juli

**Gemeente Tynaarlo**

De Gemeenteraad vindt plaats op 11 juli

**Provincie Drenthe**

De Statencommissie voor GAE is op 17 mei, de VJN op 24 mei

De Provinciale Staten vinden voor GAE plaats op 31 mei en voor de VJN op 7 juni

**Provincie Groningen**

De Statencommissie: PM

De Provinciale Staten vinden plaats op 5 juli

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted name]

Financieel adviseur

Team Financiën

Westerbrink 1

9405 BJ Assen

0592- [Redacted phone number]

[Redacted email address]

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED] (GAE) [REDACTED]@gae.nl; [REDACTED]@gae.nl  
**Cc:** [REDACTED]@provincie.groningen.nl; [REDACTED]@provinciegroningen.nl; Bob Potjer;  
**Onderwerp:** aanvraag NEDAB  
**Datum:** maandag 3 juli 2017 13:24:39  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.jpg](#)  
[concept aanvraag bijdrage NEDAB-kosten Groningen Airport Felde NV aangepaste versie 3-7-2017.docx](#)  
[2016-08-22 Memo GAE Nysingh 22 augustus 2016.pdf](#)  
[UNO STRATEGISCHE VERKENNING STRUCTUUR EN FINANCIERING 2018 - 2027 GRONINGEN AIRPORT FELDE NV.pdf](#)  
[Agendapunt 4 - AvA GAE Exploitatie en Investeringsbegroting 2017.pdf](#)

---

Hallo [REDACTED] en [REDACTED]

Er is e.e.a. gewijzigd t.a.v. de aanvraag NEDAB vergoeding. Er is bepaald dat jullie toch bij de beide provincies een aanvraag doen over het jaar 2017 en dus niet één aanvraag bij ons voor alle overheden. Bovendien is dit nog vooruitlopend op besluitvorming, die tijdens het bestuurlijk overleg van 18 juli moet worden beklonken, maar de procedure moet wel ingang gezet worden om nog in juli te kunnen betalen. Met [REDACTED] heb ik afgestemd dat de bijgevoegde aanvraag ook naar Groningen kan, uiteraard dan met gegevens van de provincie Groningen. Zouden jullie deze aanvragen z.s.m. willen toesturen? Als er nog vragen zijn bel dan s.v.p.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Financieel adviseur

Team Financiën

Westerbrink 1

9405 BJ Assen

0592-[REDACTED]



Aan:  
College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Drenthe  
t.a.v. Team Subsidies & Inkoop  
postbus 122  
9400AC ASSEN



Assen, 29 juni 2017  
Ons kenmerk  
Behandeld door (0592) 36  
Uw kenmerk  
Onderwerp: subsidieaanvraag NEDAB Groningen Airport Eelde NV

Geacht College,

Eind 2016 hebben de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV gekozen voor een scenario tot investeren, waarin de luchthaven zich de komende periode zal ontwikkelen tot de "toegangspoort van het Noorden". Een onderdeel van dat scenario is het subsidiëren van de door de luchthaven gemaakte zogenaamde NEDAB-kosten voor een periode van 10 jaar (2017 tot en met 2026) en voor een bedrag van maximaal € 30 miljoen.

Door middel van deze aanvraag worden de overheden die aandeelhouders van de luchthaven zijn verzocht om de NEDAB-kosten van de luchthaven te subsidiëren. De voorliggende aanvraag is in dit kader opgesteld en betreft de kosten voor de NEDAB-activiteiten voor het jaar 2017. In deze brief en de begroting die bij deze brief is gevoegd worden deze kosten nader toegelicht en onderbouwd.

Naar wij hebben begrepen hebben de overheden onderling afgesproken dat de NEDAB-kosten voor het jaar 2017, begroot op € 2.983.110,-, door de provincies Groningen en Drenthe elk voor 50% zullen worden gesubsidieerd. Wij vragen daarom aan de provincie Drenthe een subsidie van € 1.491.555,- zijnde 50% van de totale begrote NEDAB-kosten voor het jaar 2017. Eenzelfde verzoek zullen wij bij de provincie Groningen indienen.

Ook willen wij u verzoeken voor het jaar 2017 voor deze subsidie een eerste voorschot te verstrekken van € 625.000,- in juli 2017 en een tweede voorschot van € 625.000,- in oktober 2017.

Achtergrond

Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (kortweg aangeduid als 'NEDAB') betreffen in de context van de luchtvaart voornamelijk het waarborgen van veiligheid:

brandweer en security. De vereisten waaraan de luchthaven moet voldoen in het kader van veiligheid, zijn vastgelegd in (internationale) wetten. Onder security wordt in dit verband verstaan het waarborgen van de persoonlijke veiligheid van passagiers (en medewerkers) door middel van controles van personen.

Het waarborgen van veiligheid is een typische publieke verantwoordelijkheid, waardoor het onder Europese Regelgeving is toegestaan de door een onderneming gemaakte NEDAB-kosten ten laste te brengen van de publieke bijdrage zonder dat sprake is van staatssteun. Verschillende Europese luchthavens maken van deze mogelijkheid gebruik. Voor de juridische onderbouwing van de mogelijkheid om een publieke bijdrage aan de NEDAB-kosten te doen, wordt verwezen naar de bij aandeelhouders bekende notitie van Nysingh Advocaten en Notarissen van 22 augustus 2016 met referentie 222932/JL.

#### Financiële onderbouwing

In het door de overheden gekozen investeringsscenario voor de luchthaven worden de NEDAB-kosten voor de komende 10 jaar bij de aandeelhouders neergelegd, vanuit hun publieke verantwoordelijkheid voor veiligheid. De geprognoseerde kosten zijn € 3,00 miljoen per kalenderjaar. Voor een nader uitgewerkte onderbouwing van de het totale scenario wordt verwezen naar de notitie "Strategische Verkenning Structuur en Financiering 2017 – 2026" van UNO Bedrijfsadviseurs, gedateerd 20 april 2017 en bekend bij de aandeelhouders.

Als onderdeel van het totale investeringsplan in de luchthaven 2017-2026, zal de juridische structuur van de luchthaven worden herzien, waarbij de NEDAB-kosten waarschijnlijk op termijn vanuit een separate entiteit (besloten vennootschap) worden verricht en geadmistreerd. Voor toekomstige jaren zal de administratie van die vennootschap tot bewijs strekken voor de daadwerkelijke NEDAB-kosten. Voor 2017 zal de administratie van Groningen Airport Eelde NV tot bewijs strekken, waarbij aannames worden gedaan over de verdeling van de werkelijke kosten naar wel- en niet NEDAB-activiteiten.

Voor het doel van deze aanvraag wordt onder 'NEDAB' verstaan voor de financiële doorvertaling;

Kosten van de security, waaronder;

- Personeelskosten van medewerkers in dienst van Groningen Airport Eelde NV, belast met security-taken.
- Kosten van de inleen van externe medewerkers, belast met security-taken.
- Beheerskosten gemaakt in het kader van security, bijvoorbeeld lasten voor afschrijving en onderhoud van gebouwen en apparatuur voor security taken.
- Aan de activiteit security toegerekende algemene- en overheadkosten van bijvoorbeeld administratie.

Kosten van de brandweer, waaronder;

- Personeelskosten van medewerkers in dienst van Groningen Airport Eelde NV, belast met brandweer-taken.
- Kosten van de inleen van externe medewerkers, belast met brandweer-taken.
- Beheerskosten gemaakt in het kader van brandweer, bijvoorbeeld lasten voor afschrijving en onderhoud van gebouwen en apparatuur voor de brandweer.
- Aan de brandweer toegerekende algemene- en overheadkosten van bijvoorbeeld administratie.

Het berekenen van de geschatte (voorcalculatorische) NEDAB-kosten op basis van bovenstaande definitie is gedaan op basis van;

- De begroting voor 2017, versie "herijkt Algemene Vergadering van Aandeelhouders 28 juni 2017" [, die aldus ter vergadering is goedgekeurd].
- Een toekenning van de kosten aan NEDAB dan wel niet-NEDAB activiteiten per grootboekrekening, door middel van een kostenverdeelsleutel. Waar het onderscheid niet direct duidelijk is naar de aard van de kosten, bijvoorbeeld bij algemene kosten en overhead, wordt een geschatte kostenverdeelsleutel gehanteerd.
- Het uitgangspunt dat relevante baten (doorbelaste kosten, trainingen aan derde partijen, opbrengsten uit verhuur, et cetera) ook worden meegenomen als correctie op de kosten.

In de bijlage treft u de voorcalculatorische NEDAB-kosten van 2017 aan ter onderbouwing van deze aanvraag. De geschatte kosten voor 2017 bedragen € 2,98 miljoen op basis van de begroting, in lijn met de notitie van UNO Adviseurs.

Hoogachtend,

BIJLAGE – Financiële Onderbouwing Aanvraag NEDAB-kosten (op basis van begroting 2017)

<i>Opbrengsten</i>	<i>Bedragen in Euro's</i>
Gebouwen	7.000
Rentebaten	2.400
Diverse baten	5.000
	<b>14.400</b>
<i>Afschrijvingskosten</i>	<b>-121.900</b>
<i>Personeelskosten</i>	
Salarissen & sociale lasten	-1.815.510
Overige personeelskosten	-106.150
Inleen security	-670.000
	<b>-2.591.660</b>
<i>Huisvestings- en terreinkosten</i>	
Onderhoud gebouwen	-3.000
Schoonmaak	-13.000
Onderhoud terreinen	-5.000
Onderhoud verlichting	-7.250
Energiekosten	-43.800
Verzekeringen	-19.000
Belastingen en heffingen	-11.250
	<b>-102.300</b>
<i>Algemene kosten</i>	
Exploitatie materieel	-56.500
Kosten communicatie	-15.850
Administratie- en bureaust.	-57.000
Reis/verblijf/repres. kosten	-35.075
Advies- en controlekosten	-16.625
Overige kosten	-600
	<b>-181.650</b>
<b>Totale NEDAB-lasten</b>	<b>-2.983.110</b>



## Aanvraagformulier subsidie provincie Drenthe

<b>Naam aanvrager (naam volgens KvK):</b>	
<b>KvK nummer:</b>	
<b>Adres:</b>	
<b>Postcode:</b>	
<b>Woonplaats:</b>	
<b>Contactpersoon aanvrager:</b>	
<b>Functie:</b>	
<b>Telefoonnummer:</b>	
<b>Emailadres:</b>	
<b>Contactpersoon provincie Drenthe:</b>	
<b>IBAN:</b>	
<b>Projectnaam:</b>	
<b>Omschrijving project (indien projectplan aanwezig, meesturen):</b>	
<b>Projectperiode:</b>	
<b>Totale projectkosten:</b>	
<b>Gevraagd subsidiebedrag:</b>	
<b>Begroting (omschrijving kosten. Indien aparte begroting aanwezig, meesturen):</b>	
<b>Naam tekenbevoegde:</b>	
<b>Functie tekenbevoegde:</b>	
<b>Handtekening tekenbevoegde:</b>	
<b>Plaats:</b>	
<b>Datum aanvraag:</b>	

Stuur dit aanvraagformulier met eventuele bijlagen naar:

College van Gedeputeerde Staten van Drenthe  
t.a.v. Team Subsidies & Inkoop  
Postbus 122  
9400 AC Assen

Of vul het formulier in, onderteken het, scan het in, en mail het met eventuele bijlagen naar [post@drenthe.nl](mailto:post@drenthe.nl)

**Memo**

Van : Joris de Leur, Patrick Haccou en Cees Dekker  
Aan : Provincie Drenthe  
Datum: : 22 augustus 2016  
Referentie : 222932/JL

---

**1 Inleiding**

- 1.1 De aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V. (“GAE NV”) hebben besloten om een strategische verkenning uit te voeren naar het toekomstperspectief van de luchthaven. Daarvoor worden de navolgende beleidsalternatieven (keuzes) uitgewerkt:
- A. Afbouwen
  - B. Continueren
  - C. Investeren
- 1.2 In alternatief A (“Afbouw”) wordt GAE NV (de vennootschap) beëindigd en de activiteiten op de luchthaven beperkt tot klein verkeer (“general aviation”). Er zal dan geen sprake meer zijn van groot commercieel verkeer. Afbouw zou op termijn kunnen leiden tot een algehele sluiting van de luchthaven. Daarvoor is wel overleg met het Rijk nodig aangezien GAE (de luchthaven) in artikel 8.1 lid 3 sub c van de Wet luchtvaart (“Wlv”) is aangemerkt als een luchthaven met nationale betekenis, als gevolg waarvan het luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld (zie artikel 8.70 Wlv). Volgens artikel 8.43 Wlv bevat een luchthavenbesluit bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven.
- 1.3 In alternatief B (“Continueren”) wordt GAE NV niet beëindigd, worden de activiteiten klein verkeer en groot commercieel verkeer voortgezet en worden de investeringen tot een minimum beperkt.
- 1.4 In alternatief C (“Investeren”) wordt GAE NV niet beëindigd en wordt ingezet op verdere groei van groot commercieel verkeer. Daaraan zijn investeringen gekoppeld voor onder meer de nieuwbouw van de brandweerkazerne, een upgrade van de passagiersterminal en het opzetten van een routefonds.
- 1.5 Nysingh is door de Provincie Drenthe mede namens de andere aandeelhouders gevraagd in deze te voorzien in juridisch advies op het gebied van met name het ondernemingsrecht en het Europese mededingingsrecht. Hierna zal kort worden ingegaan op de verschillende alternatieven en de daarbij opkomende relevante juridische vragen.

## **2 Achtergrond/Uitgangssituatie**

- 2.1 GAE NV wordt geëxploiteerd in de vorm van een overheids-N.V., waarvan de aandelen worden gehouden door de Provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo (hierna gezamenlijk de “aandeelhouders”). De exploitatie is in de afgelopen jaren zonder aanvullende financiering in de vorm van aanvullende kapitaalstortingen of subsidies niet rendabel gebleken. In 2003 hebben de huidige aandeelhouders van GAE NV met de Staat der Nederlanden (de “Staat”) een overeenkomst gesloten met betrekking tot de koop en verkoop van aandelen in Groningen Airport Eelde N.V. (de “Koopovereenkomst”). Bijlage bij de Koopovereenkomst is de overeenkomst die tussen GAE NV en de Staat is gesloten met betrekking tot de baanverlenging.
- 2.2 De Staat heeft in 2001 afspraken met GAE NV gemaakt over de beëindiging van de toen bestaande subsidierelatie. In het kader daarvan heeft de Staat een éénmalige vergoeding aan GAE NV betaald voor de afkoop van de bijdrage in de toekomstige exploitatietekorten en compensatie verbod groot lesverkeer. Deze afspraken gelden in relatie tussen de Staat en GAE NV en niet in relatie tussen de Staat en de aandeelhouders. De huidige aandeelhouders zijn geen partij bij deze overeenkomst en hebben zich dus ook niet contractueel verbonden tot terugbetaling van deze vergoeding. Overigens is deze overeenkomst op 31 december 2015 geëindigd.
- 2.3 Wel hebben de huidige aandeelhouders zich bij overeenkomst jegens de Staat verbonden zich in te spannen om de luchthaven open te houden. Het gaat daarbij om zowel de aanwending van hun privaat- als publiekrechtelijke bevoegdheden. Deze inspanningsverplichting is niet in tijd begrensd.
- 2.4 Eind 2003 heeft de Staat in het kader van de beëindiging van zijn aandeelhouderspositie in GAE NV twee overeenkomsten gesloten. In de eerste plaats is de Staat met GAE NV overeengekomen dat hij een bijdrage betaalt van € 18.620.000 in verband met de verlenging van de start- en landingsbaan (hierna “overeenkomst baanverlening”). Die baanverlenging is inmiddels gerealiseerd.
- 2.5 De baanverlenging is (onder meer) gerealiseerd door Pase v.o.f. een combinatie van Dynniq Nederland B.V. en Dura Vermeer Divisie Infra B.V. Pase verzorgt op grond van een Design Build Finance and Maintain contract (DBFM) ook het onderhoud van de baan gedurende een periode van 10 jaar. Wij begrepen dat er nog een betalingsverplichting van GAE NV bestaat voor een bedrag van € 2,4 miljoen. Dit is exclusief de onderhoudskosten.
- 2.6 Een eventuele sluiting van GAE NV zal gevolgen hebben voor de overeenkomst met Pase. Zij heeft reeds aangekondigd dat als daar sprake van zou zijn, zij een schadeclaim heeft wegens gederfde inkomsten en overige schade. De provincie vraagt zich af wat hierin de positie is van zowel GAE NV als de huidige aandeelhouders.
- 2.7 In de tweede plaats is de Staat met de aandeelhouders overeengekomen dat hij zijn aandelen aan de overige aandeelhouders overdraagt voor een symbolische vergoeding (hierna ‘overeenkomst aandelenoverdracht’). Onderdeel van de overeenkomst aandelenoverdracht is een inspanningsverplichting over de instandhouding van GAE NV (hierna de “inspanningsverplichting”; zie: art 5.1).

*“5.1 Kopers zullen zich inspinnen de Luchthaven in stand te houden. Kopers zullen daartoe onder meer hun privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden zodanig aanwenden dat het voortbestaan van de Luchthaven zo veel mogelijk wordt bevorderd.”*

- 2.9 De aandeelhouders hebben in de periode 2003 tot en met 2012 een vaste kapitaalsbijdrage geleverd van € 1 miljoen per jaar in de vorm van een (agio)storting op de door hen in GAE NV gehouden aandelen. Het beleid van zowel GAE NV als de aandeelhouders is steeds (naar buiten toe) gericht geweest op continuïteit van de exploitatie van de luchthaven. Tegen de achtergrond van de met de Staat gemaakte afspraken is dat logisch. Die zagen immers op de instandhouding van de luchthaven. In overweging d. van de koopovereenkomst staat nadrukkelijk dat partijen ten doel hadden het voortbestaan van de luchthaven mogelijk te maken.
- 2.10 Uitgaande van de alternatieven B en C komt er een aantal vragen op. Met name in scenario C (“Investeren”) zullen investeringen nodig zijn voor een betere exploitatie van de terminal (commerciële motieven), maar ook vanwege veiligheidsredenen. De exploitatie en eigendom zouden in aparte entiteiten kunnen worden ondergebracht<sup>1</sup>. De aandeelhouders zorgen voor de bouw van een nieuwe brandweerkazerne en GAE NV ontvangt een laagrentende lening voor de verbouw van de terminal. Ten slotte wordt een publiek-privaat routefonds ingesteld ter ontwikkeling van nieuwe verbindingen (aparte pot binnen de LOM los van de exploitatie van de luchthaven).
- 2.11 Tenslotte wordt er ook gedacht aan een scenario waarbij de exploitatie van het vliegveld wordt afgesplitst van het eigendom en beheer van het vliegveld. Gedacht wordt aan het onderbrengen van de exploitatie van GAE NV in een aparte vennootschap (een BV). In een dergelijke BV zouden (op termijn) ook private, commerciële partijen kunnen participeren.

### **3 Vraagstelling**

- 3.1 Uitgaande van de verschillende scenario's komen bij de Provincie de volgende vragen op:

#### Inspanningsverplichting

1. Rust op grond van de inspanningsverplichting danwel anderszins op de aandeelhouders een verplichting GAE NV open te houden? Dit mede in het licht van het feit dat sprake is van een overheidsvennootschap.
2. In hoeverre staat de contractuele inspanningsverplichting in de weg aan de realisatie van de scenario's A tot en met D?

#### Contract Pase

3. Wat is de positie van GAE NV op grond van de met Pase gesloten overeenkomst?
4. In hoeverre kunnen GAE NV en de aandeelhouders door Pase aansprakelijk worden gehouden voor schade van Pase wegens de voortijdige beëindiging van de onderhoudsovereenkomst als gevolg van sluiting van GAE NV?

#### Financiering bij opschaling (scenario D)

5. Hoe kan vanuit het continueringsscenario de financiering van de te plegen investeringen in het vliegveld op staatsteunrechtelijk juiste wijze worden vormgegeven, waarbij in acht wordt genomen de Algemene Groepsvrijstellingsverordening?

---

<sup>1</sup> Zie voorbeeld Maastricht Airport en LEM-LOM Vlaams Model (<http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=208>).

Splitsing/herstructurering

6. Wat zijn de personele consequenties van de overgang van de exploitatie naar een aparte BV?
7. Op welke wijze zou een dergelijke overgang het beste kunnen worden vormgegeven (splitsing of anders)?
8. Met welke juridische aandachtspunten dient daarbij rekening te worden gehouden (b.v. Wet markt en overheid)?
9. Wat zijn de fiscale gevolgen van een dergelijke overgang?
10. Hoe zou de BV gestructureerd kunnen worden?

**4 Beantwoording**

Inspanningsverplichting

1. *Rust op grond van de inspanningsverplichting danwel anderszins op de aandeelhouders een verplichting GAE NV open te houden (dit mede in het licht van het feit dat sprake is van een overheidsvennootschap)?*
2. *In hoeverre staat de contractuele inspanningsverplichting in de weg aan de realisatie van de scenario's A tot en met D?*

- 4.1 Voor wat betreft de reikwijdte van de inspanningsverplichting als vermeld in artikel 5 van de Koopovereenkomst is in de eerste plaats van belang wat de inhoud van de inspanningsverplichting is en ten opzichte van wie die geldt? Zulks dient te worden bepaald aan de hand van een redelijke uitleg van artikel 5. Daarbij is niet slechts de letterlijke tekst van dit artikel van belang, maar ook de verklaringen van partijen over en weer en hetgeen zij ten dien aanzien redelijkerwijze van elkaar mochten verwachten. Maatstaf is dat de verhouding tussen partijen niet uitsluitend op een grond van een zuiver taalkundige uitleg van de bepalingen van het contract kan worden bepaald, maar dat het aankomt op de zin die partijen in de gegeven omstandigheden over en weer redelijkerwijs aan deze bepalingen mochten toekennen en op hetgeen zij te dien aanzien redelijkerwijs van elkaar mochten verwachten<sup>2</sup>.
- 4.2 Een inspanningsverplichting onderscheidt zich van een resultaatsverplichting in die zin dat de partij op wie de inspanningsverplichting rust zich redelijkerwijs moet inspannen om een bepaald resultaat te bereiken. Hij heeft zich dus niet verbonden om dat resultaat daadwerkelijk te bereiken. Een inspanningsverplichting is in die zin lastig afdwingbaar aangezien aangetoond zal moeten worden dat de betreffende partij zich onvoldoende heeft ingespannen om het resultaat te bereiken.
- 4.3 Volgens de letterlijke tekst van artikel 5 van de Koopovereenkomst hebben de huidige aandeelhouders de verplichting op zich genomen om de luchthaven in stand te houden. Deze inspanningsverplichting is niet in tijd beperkt. In de considerans van de Koopovereenkomst is de luchthaven gedefinieerd als "de door de vennootschap gedreven luchthaven". De inspanningsverplichting heeft dus betrekking op de luchthaven (het "object") en niet zozeer GAE NV (ook al verzorgt GAE NV wel de exploitatie van de luchthaven). Kortom, gelet op de letterlijke tekst van artikel 5 dienen de aandeelhouders zich in te spannen om de luchthaven in stand te houden en niet zozeer de vennootschap. De inspanningsverplichting is in die zin dus ruimer dan een eerste lezing van artikel 5

---

<sup>2</sup> Zie HR 13 maart 1981, NJ 1981, 635, Haviltex.

doet vermoeden. Dat zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat de aandeelhouders in geval van beëindiging van GAE NV (de vennootschap) toch nog inspanningen moeten verrichten om het voortbestaan van de luchthaven mogelijk te maken, bijvoorbeeld in het kader van een doorstart.

- 4.4 Ervan uitgaande dat de luchthaven (het object) en niet GAE NV onderwerp van de inspanningsverplichting is, is het de vraag welke inspanningen precies van de aandeelhouders verwacht mogen worden om de luchthaven in stand te houden. In artikel 5.1 is gepoogd dit enigszins te concretiseren door de link te leggen naar het gebruik van privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden. De aandeelhouders dienen hun privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden zodanig aan te wenden dat het voortbestaan van de luchthaven zoveel mogelijk wordt bevorderd, maar echt veel handvatten biedt de tekst van het artikel nu ook weer niet.
- 4.5 Aangezien de inspanningsverplichting is opgenomen in de Koopovereenkomst die is gesloten tussen enerzijds de aandeelhouders als kopers en anderzijds de Staat als verkoper is naar onze mening de meest voor de hand liggende uitleg van artikel 5 dat de aandeelhouders de inspanningsverplichting zijn aangegaan ten opzichte van de Staat en niet ten opzichte van elkaar. Wij gaan ervan uit dat de Staat bedoeld heeft zijn belang in GAE NV en daarmee zijn publieke verantwoordelijkheid ten aanzien van het in stand houden van de luchthaven over te dragen aan de huidige aandeelhouders en in dat kader bedongen heeft dat de huidige aandeelhouders al hetgeen doen dat redelijkerwijze van hen verwacht mag worden om de luchthaven op een verantwoorde wijze open te houden. Daartoe zullen zij hun (privaatrechtelijke) aandeelhoudersbevoegdheden en overigens hun publiekrechtelijke bevoegdheden zodanig behoren in te zetten dat het voortbestaan zoveel als mogelijk wordt bevorderd. Niet duidelijk wordt om welke bevoegdheden het nu precies gaat. Bij de privaatrechtelijke bevoegdheden kan gedacht worden aan de aandeelhoudersbevoegdheden die de aandeelhouders hebben.
- 4.6 De inspanningsverplichting houdt ons inziens niet in dat de aandeelhouders de exploitatieverliezen van GAE NV tot in lengte van dagen dienen aan te zuiveren, zeker niet als die verliezen tot een onaanvaardbaar niveau oplopen, maar het betekent ons inziens wel dat de aandeelhouders niet van het één op het andere moment kunnen aansturen op een beëindiging van de luchthaven.

#### *Resumerend*

- 4.7 Onze conclusie is dan ook dat, alhoewel in artikel 5 niet op concrete wijze staat beschreven welke inspanningen de aandeelhouders moeten leveren, zij zich tot op zekere hoogte als aandeelhouders en overigens als decentrale overheden moeten inspannen om de luchthaven open te houden. Dat is geen heel harde en afdwingbare verplichting, maar juist van een overheid mag verwacht worden dat zij zich niet voetstoots aan een dergelijke inspanningsverplichting onttrekt. Concreet komt dat tot uitdrukking bij het gebruik maken van privaatrechtelijke aandeelhoudersbevoegdheden. Daarbij gaat het met name om de wijze waarop de aandeelhouders in het kader van besluitvorming op aandeelhoudersniveau hun stem op de door hen gehouden aandelen in GAE NV uitbrengen (het stemmen voor of tegen een bepaald besluit stemmen, of het zich onthouden van stemmen). Van de aandeelhouders mag verwacht worden dat zij besluiten nemen die bevorderlijk zijn voor het voortbestaan van de luchthaven.



- 4.8 De inspanningsverplichting kan daarnaast zo uitgelegd worden dat indien de aandeelhouders besluiten de luchthaven niet meer via GAE NV te willen voortzetten, zij wel moeten beoordelen welke alternatieven er zijn om de luchthaven in welke vorm dan ook voor te zetten, bijvoorbeeld door één of meer derden. Sluiting en het anders bestemmen van de luchthavenlocatie is dan niet direct aan de orde.
- 4.9 De inspanningsverplichting gaat ons inzien niet zo ver dat van de aandeelhouders verwacht mag worden dat zij in financiële zin steeds bijspringen om ervoor te zorgen dat de luchthaven hoe dan ook open blijft. Dat past ook niet bij een rol als aandeelhouder. Indien de aandeelhouders daardoor onredelijk hoge financiële moeten leveren die maatschappelijk ook niet goed meer zijn te verantwoorden, dan zouden de aandeelhouders kunnen besluiten GAE NV te beëindigen. Artikel 5 roept naar onze mening niet de verplichting voor aandeelhouders in het leven om in financiële zin bij te dragen. Op aandeelhouders rust wettelijk gezien enkel de verplichting om hun aandelen vol te storten, hetgeen naar wij aannemen reeds is gebeurd. Het gaat dan nog om aanvullende financiële verplichtingen, welke de aandeelhouders op vrijwillige wijze moeten aangaan (bijzondere omstandigheden daargelaten). Die aanvullende afspraken zijn, in het verleden gemaakt, maar, zo leiden wij uit de ter beschikking gestelde stukken af, in 2013 geëindigd. Een aandeelhoudersbesluit tot herkapitalisatie van de vennootschap maakt dit niet anders, tenzij de aandeelhouders hebben afgesproken dat een dergelijk aandeelhoudersbesluit voor individuele aandeelhouders de verplichting tot kapitalisatie in het leven roept. Ervan uitgaande dat een dergelijke afspraak niet is gemaakt, zal een aandeelhoudersbesluit tot kapitalisatie van GAE NV voor individuele aandeelhouders niet een verplichting tot herkapitalisatie in het leven roepen.
- 4.10 Alles overziend gaat van de inspanningsverplichting de luchthaven in stand te houden dus nog steeds een zekere werking uit. Dat vereist bij alternatief A (“Afbouw”) een verzwaarde motiveringsplicht indien de aandeelhouders desondanks tot onmiddellijke sluiting overgaan, alsmede overleg met het Rijk aangezien GAE is aangewezen als een luchthaven van nationale betekenis en het voor GAE geldende luchtvaartbesluit bij algemene maatregel van bestuur is genomen. Voor de alternatieven B en C (“Continueren” respectievelijk “Investeren”) betekent dit dat een keuze daarvoor in lijn ligt met de contractuele verplichtingen van de aandeelhouders.

### Contract Pase

#### *3. Wat is de positie van GAE NV op grond van de met Pase gesloten overeenkomst?*

- 4.11 Het gaat hierbij om de financiële gevolgen in verband met een voortijdige beëindiging van de overeenkomst. GAE NV mag de overeenkomst tussentijds beëindigen, dus voor de in de overeenkomst vermelde overdrachtsdatum (1 juli 2021), in geval zich een in de overeenkomst genoemde beëindigingsgrond of een tekortkoming aan de zijde van Pase voordoet (zie artikelen 8.1 en 8.2 van de overeenkomst). Deze gevallen doen zich thans niet voor. Wel mag GAE NV de overeenkomst op grond van artikel 8.4 op elk willekeurig moment beëindigen tegen een door haar aangegeven datum, maar moet dan wel een vergoeding betalen als bepaald in bijlage 4 van de overeenkomst. Dat is een vrij ingewikkelde vergoedingsregeling. Ons komt voor dat die vergoeding aanzienlijk zal zijn.

- 4.12 Wij gaan er dan ook vanuit dat een beëindiging van de overeenkomst met Pase ingegeven door een besluit de luchthaven niet langer te exploiteren tot aanzienlijke financiële verplichtingen voor GAE NV zal leiden. Dit zijn verplichtingen die GAE NV zonder steun van de aandeelhouders niet zal kunnen voldoen. In dat geval dienen de aandeelhouders bij te storten, indien zij een faillissement van GAE NV willen voorkomen.
- 4.13 Indien aandeelhouders een vennootschap willen ontbinden, waarvan de schulden de baten overtreffen, dan dient de in de statuten aangewezen vereffenaar van het vermogen van de vennootschap verplicht het faillissement aan te vragen, tenzij alle (bekende) schuldeisers instemmen met vereffening buiten faillissement. Er dient dus serieus met een faillissementsscenario rekening te worden gehouden indien de aandeelhouders niet het deel van de schulden van GAE NV voor hun rekening willen nemen dat GAE NV zelf niet uit eigen middelen kan voldoen.

*4. In hoeverre kunnen GAE NV en de aandeelhouders door Pase aansprakelijk worden gehouden voor schade van Pase wegens de voortijdige beëindiging van de onderhoudsovereenkomst als gevolg van sluiting van GAE NV?*

- 4.14 Wettelijk gezien is een aandeelhouder slechts verplicht zijn aandelen vol te storten, dat wil zeggen om het nominale bedrag op de aandelen te storten. Daarnaast kan een aandeelhouder zich op vrijwillige wijze verbinden jegens de vennootschap of voor verplichtingen van de vennootschap (bijvoorbeeld als borg of hoofdelijk schuldenaar).
- 4.15 De aandeelhouders zijn geen partij bij de overeenkomst met Pase. Uit die overeenkomst vloeien voor GAE NV dus ook geen (financiële) verplichtingen voort. Vraag is vervolgens wel wat de positie van de aandeelhouders van GAE NV is indien GAE NV haar verplichtingen jegens Pase niet meer nakomt. Kan zij dan op grond van een onrechtmatige daad jegens Pase aansprakelijk worden gehouden? Hiervoor zijn verschillende varianten denkbaar.
- 4.16 Van een schending van een zorgplicht jegens Pase zal naar onze inschatting geen sprake zijn, alleen al niet vanwege het feit dat de overeenkomst met Pase niet werd aangegaan op een moment dat GAE NV onvoldoende middelen had om alle crediteuren te voldoen. Voor de aandeelhouders bestond op dat moment dus geen aanleiding om Pase te behoeden voor schade. Bovendien is het maar de vraag of de aandeelhouders de mogelijkheid hebben om zich intensief met het beleid van GAE NV te bemoeien in die zin dat zij het in hun macht hebben schuldeisers te behoeden voor schade. Een dergelijke ingrijpmacht is eerder aan de orde in geval alle aandelen in één hand zijn.
- 4.17 Het zou wel kunnen zijn dat de aandeelhouders tijdens de aanbestedingsprocedure de indruk hebben gewekt dat de luchthaven gedurende de contractperiode open zou blijven en dat Pase onder meer via het onderhoud nog een bepaalde inkomsten zou realiseren. Wij kunnen ons voorstellen dat Pase daarvan bij het aangaan van de overeenkomst is uitgegaan en dat zij haar financiële voorstel daar op heeft gebaseerd. Indien Pase daar gerechtvaardigd op mocht vertrouwen dan is het volgens ons goed voorstelbaar dat indien de aandeelhouders mochten besluiten om tot sluiting van de luchthaven over te gaan voordat de contractperiode is verstreken, de schade die Pase daardoor lijdt (o.m. de overeengekomen vergoeding in geval van een beëindiging op grond van artikel 4 van de overeenkomst) zullen moeten vergoeden.

Financiering bij opschaling (scenario D)

5. Hoe kan vanuit het continueringsscenario de financiering van de te plegen investeringen in het vliegveld op staatssteunrechtelijk juiste wijze worden vormgegeven, waarbij in acht wordt genomen de Algemene Groepsvrijstellingsverordening?

Beoordelingskader overheidsbijdragen in investeringen en exploitatie

- 4.18 Staatssteun kan zich in verband met luchthavens op drie niveaus voordoen: op dat van de luchthaveninfrastructuur of andere voorzieningen zelf, op dat van de exploitant en op dat van de gebruikers. In de beoordeling wordt een onderscheid gemaakt in investeringssteun (steun voor investeringen in materiële en immateriële activa) en exploitatiesteun (kort gezegd: afdekking van exploitatietekorten).
- 4.19 Het is vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie van de EU dat investeringen in luchthaveninfrastructuur op zichzelf reeds steun vormen wanneer de overheid in die infrastructuur investeert (tenzij er een marktconform rendement op die investering gemaakt kan worden, hetgeen in de praktijk doorgaans niet het geval is). Hetzelfde geldt wanneer de overheid investeert in andere voorzieningen dan die worden gerekend tot de luchthaveninfrastructuur.
- 4.20 Van een steunmaatregel is *geen* sprake indien de overheid bijdraagt in de kosten van niet-economische activiteiten van de onderneming. Dergelijke niet-economische activiteiten (in jargon aangeduid als: niet-economische diensten van algemeen belang – NEDAB). Deze kosten kunnen zowel investeringen in NEDAB-voorzieningen betreffen als (jaarlijkse) bijdragen in de NEDAB-kosten.
- 4.21 Wanneer sprake is van een steunmaatregel<sup>3</sup>, moet deze worden aangemeld bij de Europese Commissie voordat zij mag worden uitgevoerd, tenzij er een uitzondering bestaat op de aanmeldverplichting. Een dergelijke uitzondering geldt als de steun voldoet aan de voorwaarden van EU-Verordening 651/2014 (de Algemene Groepsvrijstellingsverordening, hierna: AGVV).
- 4.22 Moet de steun worden aangemeld, dan zal zij primair worden getoetst aan de Richtsnoeren voor steun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (hierna: Richtsnoeren), maar dit is afhankelijk van de aard van de gesteunde activiteiten.

Investeringen in de passagiersterminal

- 4.23 Naar wij hebben begrepen betreffen de investeringen in de passagiersterminal een upgrade en uitbreiding ervan om met het huidige en ingeschatte toekomstige aantal vlieg- en passagiersbewegingen in de piekuren te voldoen aan het door IATA geadviseerde Level of Service Optimum. In verband hiermee zou een uitbreiding nodig zijn van de voorhal, wachtruimten, paspoortcontrole, airside toiletten, paspoort controle aankomst, reclaim ruimte en BHS ruimte. Tegelijkertijd is met de uitbreiding voorzien in een kwaliteitsverbetering van de passagiersterminal.

---

<sup>3</sup> Wij laten hier vooralsnog buiten beschouwing de mogelijkheden van de minimis steun, gezien de verwachte hoogte van de investeringen.

- 4.24 De eerste vraag die zal moeten worden beantwoord is of de investeringen in de terminal gezien mogen worden als investeringen in luchthaveninfrastructuur. De Richtsnoeren definiëren als 'luchthaveninfrastructuur':
- “infrastructuur en uitrusting voor het ter beschikking stellen van luchthavendiensten door de luchthaven aan luchtvaartmaatschappijen en de diverse dienstverrichters, met inbegrip van start- en landingsbanen, terminals, platforms, taxibanen, gecentraliseerde grondafhandelingsinfrastructuur en alle andere voorzieningen die de luchthavendiensten rechtstreeks ondersteunen, doch met uitsluiting van infrastructuur en uitrusting die in hoofdzaak noodzakelijk is voor het uitoefenen van niet-luchtvaartgebonden activiteiten, zoals parkeerruimten en parkeergarages, winkels en restaurants.”*
- 4.25 Op het eerste gezicht kunnen de uitbreidingen van de terminal worden gezien als uitbereidingen van luchthaveninfrastructuur.
- 4.26 De AGVV kent thans nog geen specifieke vrijstelling voor steun aan luchthaveninfrastructuur. Investerings in luchthaveninfrastructuur vallen *niet* onder de categorie lokale infrastructuur, als bedoeld in artikel 56, lid 1, AGVV, aangezien artikel 56, lid 2, AGVV expliciet bepaalt dat de vrijstelling voor investeringen in lokale infrastructuur niet van toepassing is op luchthaveninfrastructuur en haveninfrastructuur.
- 4.27 Hoewel de gemeente Tynaarlo een steunregio betreft, vallen de investeringen niet onder het hoofdstuk van regionale investerings- en exploitatiesteun, aangezien investeringen in luchthaveninfrastructuur daarvan zijn uitgesloten (artikel 13, sub a, in samenhang met artikel 2, lid 45, AGVV). GAE kwalificeert evenmin als klein of middelgrote onderneming (KMO), gezien het feit dat de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen elk meer dan 25% van de aandelen houden.<sup>4</sup> De steun valt derhalve niet te scharen onder de mogelijkheden die de AGVV geeft voor KMO-steun.<sup>5</sup>
- 4.28 Dit betekent *niet* dat steun niet toegestaan is, maar wel dat de steun vooraf gemeld zou moeten worden bij de Europese Commissie.
- 4.29 Momenteel is er echter een wijziging van de AGVV in voorbereiding die ook steun aan luchthaveninfrastructuur van voorafgaande aanmelding vrijstelt. GAE zou onder de voorgestelde vrijstelling vallen. Volgens het voorstel zou de steun 75% van de in aanmerking komende kosten voor luchthavens met een gemiddelde passagiersstroom van maximaal 1 miljoen passagiers mogen bedragen. Wanneer wij uitgaan van een lening tegen een lage rente, is het aannemelijk dat onder dit percentage gebleven wordt.
- 4.30 Nu het voorstel nog niet is opgenomen in de AGVV en ook niet bekend is wanneer dat gaat gebeuren is formeel een aanmelding nog steeds noodzakelijk. Mogelijk kunnen we dat wel met een verkorte procedure doen, gezien de ontwerpregeling. Wanneer wij aangeven dat de steun voldoet aan de randvoorwaarden zoals geformuleerd in het voorstel van de Commissie, ligt een versnelde afhandeling voor de hand.
- 4.31 Wanneer we aansluiten bij het genoemde voorstel zou dus 75% van de in aanmerking te nemen kosten van de investeringen in de terminal door de overheden aan steun verstrekt kunnen worden.<sup>6</sup> Die 75% betreft de steunintensiteit. Vindt financiering plaats door middel

---

<sup>4</sup> Wanneer slechts één van deze overheden meer dan 25% van de aandelen zou houden, zou reeds niet worden voldaan aan de eisen om GAE als KMO te kwalificeren.

<sup>5</sup> De steun valt reeds op het eerste gezicht niet onder andere categorieën van de AGVV. Deze worden derhalve niet besproken.

<sup>6</sup> Waarbij dan weer de bijdragen (voor 100%) in investeringen ten behoeve van NEDAB-voorzieningen buiten beschouwingen gelaten mogen worden, omdat deze geen steunmaatregel vormen.

van een lening tegen lage (lagere dan marktconforme) rente, dan betreft het steunelement het verschil tussen de marktrente en de gehanteerde rente (rekening houdend met alle omstandigheden die bepalend zijn voor de marktrente<sup>7</sup>). Op het eerste gezicht moet de maximale steunintensiteit van 75% dan toereikend zijn.<sup>8</sup> Een subsidie à fonds perdu tot ten hoogste 75% van de in aanmerking te nemen kosten zou overigens onder het genoemde voorstel ook mogelijk zijn.

#### Eventuele Investerings in overige (niet-luchtvaartgebonden) infrastructuur

- 4.32 Zouden er ook nog investeringen gedaan moeten worden in niet-luchtvaartgebonden infrastructuur (ten behoeve van andere commerciële diensten verricht voor luchtvaartmaatschappijen of andere gebruikers van de luchthaven, zoals ondersteunende diensten voor passagiers, expediteurs of andere dienstverrichters, het verhuren van kantoren en winkels, parkeerruimten of parkeergarages en hotels) dan vallen die *niet* onder de hierboven genoemde luchtvaartgebonden-activiteiten.
- 4.33 Investerings in gebouwen die niet als luchthaveninfrastructuur zijn aan te merken, vallen mogelijk onder de categorie van lokale infrastructuur. Daaronder wordt immers gevat infrastructuur “die op het lokale niveau bijdraagt tot het verbeteren van het ondernemings- en consumentenklimaat en het moderniseren en ontwikkelen van de industriële basis” (artikel 56, lid 1, AGVV). Wel geldt als voorwaarde dat de voorzieningen aan belangstellende partijen op open, transparante en niet-discriminerende basis beschikbaar worden gesteld. De prijs die voor het gebruik of de verkoop van de infrastructuur wordt berekend, dient overeen te stemmen met ‘de marktprijs’ (artikel 56, lid 3, AGVV). Dit betekent dat de ter beschikking stelling van ruimtes in de terminal zal moeten plaatsvinden via een open, transparante en niet-discriminerende en niet zonder meer onderhands kan plaatsvinden.
- 4.34 Voorts geldt in het kader van artikel 56 AGVV als voorwaarde dat iedere concessie of iedere andere vorm van toewijzing aan *een derde* om de infrastructuur te exploiteren, op open, transparante en niet-discriminerende basis plaatsvindt, rekening houdende met de geldende aanbestedingsregels. Te verdedigen is dat GAE geen ‘derde’ is ten opzichte van de steunverlenende overheden, zodat deze laatste voorwaarde niet van toepassing is. Wordt de exploitatie (te zijner tijd) bij een private partij neergelegd, dan dient dan bekeken te worden op welke wijze die private partij moet worden geselecteerd.
- 4.35 Wanneer aan de eisen van artikel 56 AGVV wordt voldaan, kan aldus steun worden verleend voor niet-luchtvaartgebonden infrastructuur.

#### Investerings in huisvesting luchthavenbrandweer

- 4.36 Op een luchthaven worden activiteiten zoals luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandweer en activiteiten om de burgerluchtvaart te beveiligen “tegen wederrechtelijke daden”, en de investering met betrekking tot de infrastructuur en de uitrusting die nodig is om deze activiteiten te verrichten, doorgaans geacht geen economisch karakter te hebben.<sup>9</sup> Overheidsfinanciering van deze luchtvaartgebonden veiligheidsvoorzieningen kwalificeert daarmee niet als staatssteun. Dat betekent dat niet alleen de investering in de hiervoor benodigde infrastructuur geen staatssteun vormt, maar ook de jaarlijkse

<sup>7</sup> Wij adviseren daar in een later stadium graag nader over.

<sup>8</sup> Wij wijzen er wel op dat wanneer een lening wordt verstrekt, maar alle omstandigheden erop wijzen dat terugbetaling van de lening onwaarschijnlijk is, het gehele leningbedrag als steun zal worden aangemerkt.

<sup>9</sup> Mededeling van de Europese Commissie inzake Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, PbEU2014, C99.

vergoeding van de kosten die met het uitoefenen van deze taken gemoed zijn. Deze kosten kunnen dan ook vergoed worden zonder in strijd met de staatssteunregels te handelen. Hierdoor kunnen de visit costs dus verlaagd worden zonder dat sprake is van staatssteun.

#### Exploitatiesteun

- 4.37 Exploitatiesteun (het al dan niet gedeeltelijk afdekken van jaarlijkse tekorten) is in beginsel niet mogelijk.<sup>10</sup> Onder de Richtsnoeren is er echter enige ruimte om tijdelijk (gedurende maximaal 10 jaar, rekenend vanaf 4 april 2014) exploitatiesteun te geven.
- 4.38 Wil de Commissie toestemming geven voor tijdelijke exploitatiesteun, dan moet deze beperkt zijn tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden.
- 4.39 Bovendien moet het ondernemingsplan van de luchthaven de route uitzetten om tegen het eind van de overgangperiode (4 april 2024) te komen tot volledige dekking van de exploitatiekosten. De essentiële parameters van dit ondernemingsplan maken integrerend deel uit van de verenigbaarheidsbeoordeling van de Commissie. Exploitatiesteun dient vooraf bij de Commissie aangemeld te worden.
- 4.40 Wel kunnen de jaarlijkse exploitatielasten enigszins worden teruggebracht door de kosten voor activiteiten die mogen worden gerekend tot de overheidstaken (zie hierboven) niet voor rekening van de luchthaven te laten komen. Een vergoeding van dergelijke kosten vormt geen steunmaatregel en derhalve ook geen exploitatiesteun.

#### Route Ontwikkelingsfonds

- 4.41 Met behulp van gelden uit het Route Ontwikkelingsfonds worden incentives gegeven aan carriers om verbindingen met GAE te maken. Met deze middelen worden bijvoorbeeld aanloopverliezen van de carriers gedekt en wordt bijgedragen in de marketingkosten.
- 4.42 De Richtsnoeren maken aanloopsteun voor nieuwe verbindingen beperkt mogelijk. Dergelijke aanloopsteun mag gedurende maximaal drie jaar tot 50% van de luchthavengelden voor een route dekken. De in aanmerking komende kosten zijn de luchthavengelden ten aanzien van de route. Wanneer meer wordt toegekend dan genoemd maximum bedrag vergt dat een zeer goede motivering, omdat de Commissie in beginsel niet afwijkt van de Richtsnoeren.
- 4.43 Wanneer het fonds onder gelijke voorwaarden wordt gevuld door private partijen (die dan kennelijk ook een bepaald rendement op hun deelname in het fonds verwachten, al was het maar indirect door aantrekkende activiteiten, dan valt te betogen dat deelname in het fonds ook door de overheid onder marktconforme voorwaarden gebeurt en dan niet als steun beschouwd wordt. Daar waar het fonds meer het karakter heeft van promotie van Noord-Nederland als zakelijke en toeristische bestemming kan voorts betoogd worden dat het fonds niet alleen ten goede komt aan GAE en derhalve 'steun' niet volledig aan GAE kan worden toegerekend. Dit is van belang met het genoemde percentage van 50%.

#### Wet Markt & Overheid

- 4.44 De luchthaven wordt thans geëxploiteerd door een vennootschap waarvan de aandelen worden gehouden door overheden. Daarmee kwalificeert de luchthaven als overheidsonderneming in de zin van artikel 25g Mw. Artikel 25j Mw vergt dat overheden

---

<sup>10</sup> Onder 'exploitatiesteun' wordt dan niet verstaan de vergoeding voor jaarlijkse kosten van veiligheidsvoorzieningen, omdat, zoals hierboven besproken, deze niet als economische activiteiten worden aangemerkt.



overheidsondernemingen niet bevoordelen. Van bevoordeling is (onder andere) sprake indien die overheden voor economische activiteiten niet de integrale kosten in rekening brengen bij de overheidsonderneming. Die verplichting bestaat echter niet als de bevoordeling een steunmaatregel in de zin van artikel 107, lid 1 VWEU vormt.

- 4.45 Hierboven is aangegeven dat een aantal elementen in de (mogelijke) financiering waarschijnlijk steun vormen. Ten aanzien van die elementen waarbij de financiering geen staatssteun vormt (de non-economische activiteiten, zoals, kort gezegd, beveiliging), zijn de verplichtingen van artikel 25j Mw evenmin van toepassing aangezien de overheid niet verplicht is voor non-economische activiteiten de integrale kosten in rekening te brengen (overigens tenzij dergelijke kosten wel aan andere, vergelijkbare partijen in rekening worden gebracht, in welk geval dan overigens ook al snel sprake zal zijn van staatssteun en om die reden de verplichting van art. 25j Mw weer toepassing mist).
- 4.46 De Wet markt en overheid legt geen verplichting op aan overheidsondernemingen. GAE zelf is derhalve *op grond van de Wet Markt & Overheid* niet verplicht de integrale kosten aan de gebruikers (of eventueel een private exploitant) in rekening te brengen. De staatssteunregels vergen echter van GAE dat zij een marktconforme prijs vraagt voor diensten die zij ten behoeve van gebruikers verricht (luchthaventarieven, huur enz.). Doet zij dat niet dan kan sprake zijn van door GAE verleende steun; GAE kan namelijk als door overheden beheerste onderneming zowel *steunontvanger* als *steunverlener* zijn.

#### Conclusie staatssteunrechtelijke beoordeling

- 4.47 Gezien de mogelijkheden voor de vergoeding van investeringen in NEDAB-voorzieningen en van de jaarlijkse NEDAB-kosten zonder dat sprake is van staatssteun, gezien de mogelijkheden om steun te verlenen voor investeringen in luchtvaartgebonden infrastructuur en gezien de (zeer) beperkte mogelijkheden voor (langdurige) exploitatiesteun, heeft naar mijn oordeel vanuit staatssteunperspectief het beleidsalternatief 'investeren' een goede juridische basis, terwijl die basis voor het beleidsalternatief 'continueren' in elk geval op de langere termijn ontbreekt, wanneer de noodzakelijke steun verder reikt dan de bekostiging van NEDAB-activiteiten.

#### Splitsing/herstructurering

##### *6. Wat zijn de personele consequenties van de overgang van de exploitatie naar een aparte BV?*

- 4.48 Wij gaan ervan uit dat de werknemers die ten behoeve van de activiteiten van GAE NV werkzaam zijn, in dienst zijn bij GAE NV en dat er dus geen personen worden gedetacheerd door bijvoorbeeld de aandeelhouders.
- 4.49 Hoofregel is dat de werknemers de activiteit waarin zij in de hoofdzaak werkzaam zijn volgen. De wet spreekt over de overgang van een economische eenheid, een geheel van georganiseerde middelen (mensen en/of bedrijfsmiddelen) bestemd voor een economische activiteit, die haar identiteit behoudt (zie artikel 7:662 lid 2 sub a en b BW). Er is dan sprake van overgang van onderneming als bedoeld in artikel 7:663 BW ten gevolge waarvan de rechten en verplichtingen die voortvloeien uit arbeidsovereenkomsten die zijn gesloten met de werknemers die ten behoeve van die economische activiteit werkzaam zijn, automatisch over naar de entiteit die de activiteit overneemt. Deze bepaling is van dwingend recht, zodat de overdragende en de overnemende partij niet contractueel een andere regeling overeen kunnen komen.

- 4.50 Als vuistregel wordt wel gehanteerd een activiteit waaraan de betrokken werknemer meer dan 50% van zijn tijd besteedt. Bijzonder punt van aandacht hierbij vormen bijvoorbeeld stafafdelingen. Personen die werkzaam zijn op een bepaalde stafafdeling besteden dan niet alleen tijd aan de activiteit die overgaat, maar ook aan andere activiteiten. Per geval zal dan moeten worden bekeken of een werknemer in hoofdzaak werkzaam is ten behoeve van de over te dragen activiteit.
- 4.51 Wij gaan ervan uit dat in het scenario waarbij de exploitatie van de luchthaven wordt afgesplitst naar een aparte BV het de bedoeling is dat alle bedrijfsmiddelen en alle betrokken werknemers mee over dienen te gaan naar die BV. Alhoewel wij nog niet alle ins and outs van een dergelijke afsplitsing hebben onderzocht, is de kans zeer groot dat een dergelijke afsplitsing kan worden beschouwd als een overgang van onderneming waardoor het de rechten en verplichtingen uit de arbeidsovereenkomsten van de betrokken werknemers automatisch overgaan op de BV die de exploitatie overneemt. Pensioenrechten vormen in dit verband altijd een bijzonder punt van aandacht. Dat vergt altijd een afzonderlijke specifieke beoordeling.

*7. Op welke wijze zou een dergelijke overgang het beste kunnen worden vormgegeven (splitsing of anders)?*

- 4.52 Een zogenaamde juridische afsplitsing vormt in het algemeen een goede herstructureringsmogelijkheid en lijkt in dit geval voor de hand te liggen om een andere structuur te realiseren. De afsplitsing is de rechtshandeling waarbij het vermogen of een gedeelte daarvan van de splitsende rechtspersoon (de NV) onder algemene titel wordt verkregen door een rechtspersoon die aandelen toekent aan de aandeelhouders van de splitsende rechtspersoon. Het voordeel van een dergelijke afsplitsing is dat de over te dragen vermogensbestanddelen door het passeren van de splitsingsakte automatisch naar de verkrijgende rechtspersoon overgaan zonder dat verder nog aanvullende formaliteiten nodig zijn. Te zijner tijd zal geïnventariseerd moeten worden welke activa en passiva behoren tot de exploitatieactiviteit.
- 4.53 Een alternatief voor een splitsing vormt de overdracht van de vermogensbestanddelen onder bijzondere titel (koop). Daarvoor geldt dat ieder vermogensbestanddeel afzonderlijk moet worden overgedragen (zaken, vorderingen, contracten, schulden, etc.). Zo stelt de wet voor de overdracht van een vordering als voorwaarde het ondertekenen van een cessieakte en mededeling van de cessie aan de schuldenaar, en voor de overdracht van een contract een ondertekende akte en de medewerking van de betreffende contractuele wederpartij. Als niet aan alle formaliteiten is voldaan, dan is van overdracht van het betreffende vermogensbestanddeel geen sprake. Al met al een stuk complexer dan een afsplitsing, waarbij voor de overdracht één notariële akte voldoende is.
- 4.54 Aangezien er door de splitsing vermogensverschuivingen plaatsvinden, hetgeen van invloed kan zijn op de positie van derden (crediteuren, contractspartijen), is de splitsing een met waarborgen omklede procedure. Zo moet van de splitsing aankondiging worden gedaan in een landelijk verspreid dagblad en hebben crediteuren gedurende een bepaalde periode de mogelijkheid verzet aan te tekenen tegen de voorgenomen splitsing. In de praktijk wordt van die verzetmogelijkheid weinig gebruik gemaakt, vaak al vanwege het feit dat crediteuren ondanks de aankondiging in een landelijk verspreid dagblad niet op de hoogte zijn van de voorgenomen splitsing. In de praktijk verloopt een splitsing dan ook zonder al te veel problemen.

*8. Met welke juridische aandachtspunten dient daarbij rekening te worden gehouden (b.v. Wet markt en overheid)?*

- 4.55 De gevolgen van de Wet markt en overheid zijn hiervoor bij de beantwoording van vraag 5 aan de orde gekomen.

*9. Wat zijn de fiscale gevolgen van een dergelijke overgang?*

- 4.56 De fiscale gevolgen van een afsplitsing zullen te zijner tijd door een fiscalist in kaart moeten worden gebracht. Wat wij wel kunnen opmerken is dat een splitsing over het algemeen fiscaal gefaciliteerd wordt aangezien het bij uitstrek een goed herstructureringsmiddel vormt, dit vanwege het feit dat vermogen onder algemene titel overgaat. Dit is ook door de wetgever onderkend.

*10. Hoe zou de BV gestructureerd kunnen worden?*

- 4.57 In eerste instantie kunnen de huidige aandeelhouders van GAE NV eveneens aandeelhouders van de BV worden. Zoals hiervoor is opgemerkt dienen in geval van een splitsing aandelen door de BV te worden uitgereikt aan de aandeelhouders van GAE NV. Op termijn zouden dan derden als aandeelhouder tot de BV kunnen toetreden. Dit zouden partijen kunnen zijn die nu al commerciële activiteiten op de luchthaven ontplooiën.
- 4.58 Een punt van aandacht bij een dergelijk gespreid aandelenbezit is de verdeling van de zeggenschapsrechten en de financiële rechten tussen de aandeelhouders en wie het bestuur over de BV gaat vormen. Uitgangspunt is dat aan aandelen zowel zeggenschapsrechten als financiële rechten verbonden zijn. Onder het BV-recht is het mogelijk om die rechten te scheiden. Zo is het mogelijk om aan bepaalde aandelen alleen zeggenschapsrechten te verbinden of alleen financiële rechten. Ook kunnen aan bepaalde aandelen specifieke zeggenschapsrechten worden verbonden, zoals de benoeming van een bestuurder.
- 4.59 Voor wat betreft de juridische structuur zou ook nog gedacht kunnen worden aan een holdingstructuur. In de holding zou het vastgoed kunnen worden ondergebracht en de exploitatieactiviteiten zouden kunnen uitzakken naar een nieuw op te richten BV waarin de holding deelneemt. De BV hangt in dat geval niet naast de NV maar onder de NV. Die holding zou de huidige NV kunnen zijn, met als gevolg dat de huidige aandeelhouder dan op indirecte wijze in de BV participeren. In die BV zouden dan de hiervoor bedoelde derde partijen kunnen participeren.

# STRATEGISCHE VERKENNING STRUCTUUR EN FINANCIERING 2017 - 2026



## GRONINGEN AIRPORT EELDE

Auteurs

[Redacted]

Adres

UNO bedrijfsadviseurs BV  
Armeeweg 34  
9471 KW Zuidlaren

Datum

20 april 2017

Versie

Definitief

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>SAMENVATTING</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>4</b>
2.1	Doelstelling .....	4
2.2	Kaders/modelkeuze .....	4
2.3	Context .....	4
2.4	GAE 2017 .....	6
<b>3</b>	<b>Structuur</b> .....	<b>7</b>
3.1	Luchthaven Ontwikkeling Maatschappij (LOM) .....	7
3.1.1	Nieuwe brandweerkazerne .....	9
3.1.2	Upgrade Passagiersterminal .....	10
3.2	Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM) .....	11
3.3	NEDAB.....	12
3.4	Routeontwikkelingsfonds .....	13
3.5	Governance.....	15
<b>4</b>	<b>Financieel</b> .....	<b>17</b>
4.1	LOM .....	19
4.2	LEM .....	20
4.3	NEDAB.....	20
4.4	Routeontwikkelingsfonds .....	20

### Bijlagen:

1. Beoordeling en vertaling van de uitkomsten van de strategische verkenning naar beleidsopties voor Groningen Airport Eelde – InterVISTAS Consulting, 28 september 2016
2. Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde – passenger aviation market and transport forecast analyses, Lufthansa Consulting, Frankfurt march 2016
3. Analyse businessmodel en exploitatiescenario's, Stratagem Strategic Research, augustus 2016
4. Overeenkomst tot baanverlenging en waarde luchthaventerrein Groningen Airport Eelde, 16 december 2003
5. Troostwijk Memo waarde-advies, 7 april 2017
6. Overeenkomst tot Koop en Verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde Nv, 16 december 2003
7. Memo fiscale aandachtspunten samengevat, Deloitte, 13 maart 2017
8. Realisatie LEM/LOM-structuur, Nysingh, 16 februari 2017

## 1 SAMENVATTING

Dit rapport is opgesteld voor de huidige aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE) NV in opdracht van haar directie, teneinde de voorgenomen besluitvorming van de aandeelhouders tot investeren te kunnen baseren op een maakbare oplossingsrichting binnen de vooraf gestelde kaders. Deze oplossing moet leiden tot een verbetering van de beheersbaarheid en bestuurbaarheid, en moet bovendien fiscaal, juridisch, financieel en organisatorisch geen belemmeringen kennen. Bij andere luchthavens van vergelijkbare omvang is daar al ervaring mee opgedaan. In een aantal voorstudies is onderzocht wat de perspectieven zijn voor GAE en wat daarvoor de randvoorwaarden en effecten zijn.

Deze rapporten hebben als uitgangspunt gediend voor dit rapport van UNO.

Alhoewel de grondslag van die studies (opgesteld in 2016, gebaseerd op 2015) niet geheel aansluit bij de realiteit van dit moment, moet worden aangenomen dat door een nieuwe opzet en commerciële raakvlakken daarvan er een zodanige beheersing en besturing mogelijk is dat de gewenste resultaten moeten kunnen worden bereikt.

De LOM (luchthaven Ontwikkelings Maatschappij) is in dit nieuwe model de eigenaar van gronden en gebouwen en primair verantwoordelijk voor de exploitatie en risicobeheersing daarvan.

De LEM (luchthaven Exploitatie Maatschappij) zal via een nader op te stellen concessie overeenkomst de exploitant en operationeel verantwoordelijke partij worden van de luchthaven. Er zal worden gezocht naar een exploitant met toegevoegde waarde voor de commerciële ontwikkeling van de luchthaven.

Teneinde de lasten van de LEM - zoveel als toegestaan - te verlichten zullen de dienstbare kosten voor brandweer en security worden gedragen door de entiteit NEDAB die daarvoor conform de Europese voorschriften een gelijkelijke bijdrage van de betrokken overheden mag ontvangen.

De ontwikkeling van de luchthaven wordt bepaald door de vluchten en verbindingen die daar tot stand kunnen worden gebracht. Het is gebruikelijk en toegestaan om daarvoor separaat een Routeontwikkelingsfonds op te zetten en te benutten. Doelstelling van de initiatief nemende overheden is daarin een substantiële bijdrage te acquireren van bedrijfsleven en /of publieke en semipublieke partijen binnen Noord-Nederland.

De alternatieve opzet en mogelijke financiering van deze luchthaven is bondig beschreven waarbij vanwege de concurrentiegevoeligheid het rapport zich beperkt tot de hoofdlijnen en bevindingen.

De rapportage mondt uit in een bestuurlijk model waarin de aandeelhouders bestuurlijk op afstand staan van de operationele besturing en bewaking middels een One-Tier-Board in de LOM. Doel is daarbij om te komen tot een slagvaardige organisatie, welke optimale kansen biedt voor het privaat exploiteren van de luchthaven. De LOM bewaakt de LEM middels een concessieovereenkomst. De LEM kan worden opgericht als er een reëel uitzicht is op een private partij die de commerciële exploitatie (deels) zal overnemen. De NEDAB-diensten kunnen worden ondergebracht in een aparte entiteit teneinde een interpretatie omtrent de herkomst en besteding te objectiveren.

Het routeontwikkelingsfonds dient afzonderlijk met kennis van zaken te worden bestuurd en beheerd en moet zo veel als mogelijk worden gevuld en aangevuld met bijdragen van private en (semi)publieke derden uit Noord-Nederland. Daartoe zal de heer H. Post met een advies komen over de mogelijke bijdragen van het bedrijfsleven.

Alle aspecten in ogenschouw genomen en rekening houdend met de commerciële kansen voor exploitatie, de bereidheid om beheersmaatregelen in te voeren voor kosten en investeringen alsmede eventuele overschotten uit het routeontwikkelingsfonds, kunnen de totale geplande operationele activiteiten met de geraamde € 46 mln. (a fonds perdu) worden gerealiseerd.



## 2 Inleiding

### 2.1 Doelstelling

Dit rapport is opgesteld voor de huidige aandeelhouders van Groningen Airport Eelde (GAE) NV in opdracht van haar directie, teneinde de voorgenomen besluitvorming van de aandeelhouders tot investeren te kunnen baseren op een maakbare oplossingsrichting binnen de vooraf gestelde kaders. Die kaders zijn weergegeven in verkennende rapporten en onderzoeken. Deze rapporten zijn door UNO bedrijfsadviseurs niet gevalideerd, maar hebben als vertrekpunt gediend voor deze opdracht.

### 2.2 Kaders/modelkeuze

UNO bedrijfsadviseurs heeft haar opdracht begin januari ontvangen. De opdrachtgever verzoekt daarin om de uitwerking van een basisvariant die onder meer is gebaseerd op de rapportage van InterVISTAS<sup>1</sup>. Deze basisvariant bestaat kortgezegd uit een gesepareerde luchthavenbeheer/-ontwikkeling en luchthavenexploitatie in combinatie met een Routeontwikkelingsfonds. Deze beoogde structuur wordt reeds elders toegepast bij andere luchthavens van vergelijkbare omvang en biedt kansen voor commerciële exploitatie van de luchthaven, participatie door marktpartijen en maakt bovendien risicospreiding mogelijk bij mogelijke tegenvallers.

Dit rapport bevat een volledige uitwerking en beoordeling van de basisvariant waarin de mogelijkheid tot participatie door of samenwerking met andere

---

<sup>1</sup> Beoordeling en vertaling van de uitkomsten van de strategische verkenning naar beleidsopties voor Groningen Airport Eelde - InterVISTAS Consulting 28 september 2016

partijen per onderdeel wordt beschreven. De plusvarianten zijn verwerkt als denkbare mogelijkheden in de beschrijving van de basisvariant.

In het voorliggende besturingsmodel is onderscheid gemaakt in een *LOM* (Luchthaven Ontwikkeling Maatschappij) en een *LEM* (Luchthaven Exploitatie Maatschappij).

Tevens spelen de Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (kortweg aangeduid als 'NEDAB') een belangrijke rol. Met inachtneming van de Europese Regelgeving daaromtrent is het mogelijk dat deze kosten van brandweer en security ten laste kunnen worden gebracht van de publieke bijdrage.

Ten slotte dient te worden gekeken naar de beschikbaarheid, inrichting en aanwending van een *Routeontwikkelingsfonds* waarmee de aanloopkosten en marketingkosten van nieuwe verbindingen (tijdelijk) kunnen worden gecompenseerd. Daarbij zal een maximale inspanning moeten worden verricht om zowel publieke als private partijen te betrekken bij dit fonds. Het onderzoek naar de bereidheid van regionale bedrijven en maatschappelijke organisaties om deel te nemen is geen onderdeel van de verstrekte opdracht aan UNO. Wel dient de bestuursstructuur maximale bruikbaarheid/geschiktheid te bieden voor dergelijke verbanden en samenwerkingen.

### 2.3 Context

De aandeelhouders zijn in 2003 bij de koop van de aandelen van GAE NV tegen een symbolisch bedrag van de Staat der Nederlanden, de juridische verplichting aangegaan om zich te zullen inspannen – middels aanwending van hun privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bevoegdheden – het voortbestaan van deze luchthaven zoveel als mogelijk te bevorderen. In relatie tot de investering in de baanverlenging zijn Rijk en GAE NV voorts overeengekomen dat realisatie van een waardestijging van de onroerende zaken voor een afgesproken deel toekomt aan de Staat der Nederlanden.

Groningen Airport Eelde NV dient voorts binnen afzienbare termijn (voorzien eind 2017) een aanvraag Luchthavenbesluit in te dienen bij het Rijk.

Deze kaders voor de opdracht aan UNO zijn aangereikt in de reeds genoemde verkennende rapporten en onderzoeken die in opdracht van de aandeelhouders in 2016 zijn uitgevoerd naar het ontwikkelperspectief van GAE NV.

Op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken en rapporten hebben aandeelhouders in meerderheid besloten tot een verdieping en optimalisatie van het businessmodel te willen komen alvorens zij definitieve toestemming voor financiële steun willen geven.

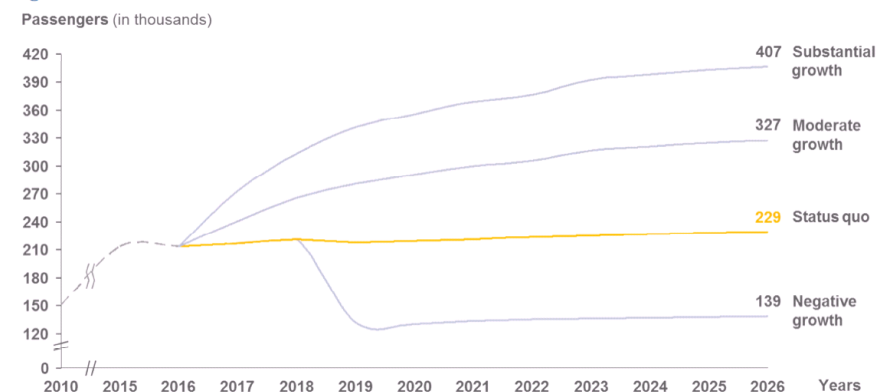
Uitgangspunten daartoe vormden de drie beleidsalternatieven :

- *afbouwen*
- *continueren*
- *investeren.*

Lufthansa Consulting<sup>2</sup> heeft daartoe vier realistische scenario's opgesteld voor de ontwikkeling van de passagiersaantallen.

<sup>2</sup> Strategic exploration of the future of Groningen Airport Eelde – Passenger aviation market and transport forecast analyses, Frankfurt march 2016

**Figuur 1 - Verkeersscenario's**



Bron: Lufthansa Consulting (2016)

Nota Bene: hier is gemodelleerd vanaf 2016 omdat slechts t/m 2015 gerealiseerde exploitatiecijfers beschikbaar waren.

Lufthansa Consulting concludeert dat met gerichte aanpak en voldoende middelen het *moderate growth scenario* de meest reële prognose is. Voor die conclusie houdt Lufthansa Consulting rekening met de toenemende concurrentie van Lelystad Airport. Lelystad Airport wordt een concurrent *met uitzondering van het hub feeder segment*. Bovendien verwacht Lufthansa Consulting dat andere chartermaatschappijen (zoals Corendon, TUI) de mogelijke verplaatsing van Transavia naar Lelystad gaan compenseren/opvangen.



Stratagem Strategic Research heeft middels haar rapportage<sup>3</sup> een financiële projectie gemaakt van de vier scenario's.

In aanvulling op de reeds genoemde rapportages zijn voor de onderbouwing van de voorgenomen besluitvorming tevens de volgende studies verricht:

- Ecorys Nederland BV , *MKBA Strategische ontwikkelingsopties Groningen Airport Eelde*, Rotterdam, september 2016
- Berenschot Consulting, Groningen Airport Eelde – *onderzoek naar maatschappelijke en economische meerwaarde*, Utrecht, mei 2016
- Nysingh Advocaten, *memo referentie 222032/JL*, Zwolle, september 2016
- NOM & VNO-NCW Noord, *ondernemersconsultatie Groningen Airport Eelde*, Groningen, augustus 2016

Aandeelhouders hebben op basis van deze rapporten en adviezen gekozen voor het beleidsalternatief *investeren*.

De financieringsopgave daarvan behelst een bedrag van € 46 mln., bestaande uit € 30 mln. NEDAB-kosten, ca. € 6 mln. investeringen in brandweerkazerne en passagiersterminal en € 10 mln. in een routeontwikkelingsfonds. De financiële projecties zijn gemaakt op een tijdsperiode van 10 jaar, geheel conform de eisen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt aan de onderbouwing van een luchthavenbesluit.

<sup>3</sup> Analyse businessmodel en exploitatiescenario's, Stratagem Strategic Research, augustus 2016

## 2.4 GAE 2017

De recente toename van vliegtuigpassagiers in de markt is onmiskenbaar, echter GAE heeft daar in 2016 onvoldoende van kunnen profiteren. In het segment *Vakantievluchten* zijn in 2016 ten gevolge van negatieve reisadviezen en onveilige landen een aantal van haar bestemmingen komen te vervallen.

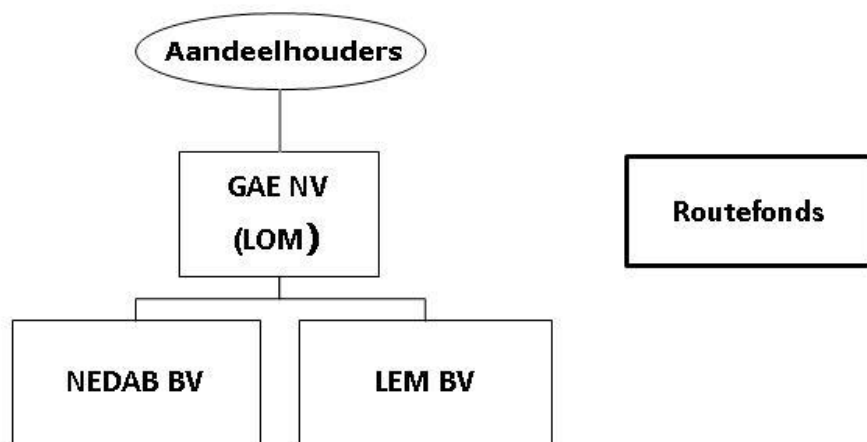
De aanloopkosten voor alternatieve bestemmingen en investeringen in *toegangspoort Noorden*, de NEDAB-kosten, alsmede de tegenvallende passagiersaantallen in 2016, maken dat Groningen Airport Eelde in 2017 volledig zal interen op haar liquide middelen en financiële reserves. Onderzoek naar deze ontwikkeling en effecten is in een separate rapportage opgeleverd door UNO bedrijfsadviseurs aan GAE NV.

Uitgangspunt voor besluitvorming op basis van dit rapport dient te zijn dat het totale gebudgetteerde verlies van 2017 geheel en verantwoord moet worden gecompenseerd, zodat de vennootschap het scenario van investeren en bouwen aan de 'toegangspoort voor het Noorden', met een gezonde en robuuste eigen vermogenspositie zal kunnen aanvangen. Hierbij kan worden gedacht aan een prompte vergoeding van de NEDAB-kosten 2017 alsmede een bijdrage uit het routeontwikkelingsfonds in het kader van de kosten die in dat jaar zijn gemaakt voor de nieuwe verbinding naar Kopenhagen.

Een positieve besluitvorming daaromtrent moet medio 2017 zijn afgerond om te voorkomen dat er discontinuïteit optreedt in het tweede halfjaar.

### 3 Structuur

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de basisvariant van een vernieuwde structuur van Groningen Airport Eelde is opgebouwd en kan functioneren. Met name de flexibiliteit van dit model, de mogelijkheid tot connectie met private partijen en de risicospreiding maakt het tot een basisvariant waarop per onderdeel zal worden aangegeven wat de essentie is. Daarvoor zijn externe deskundigen geraadpleegd.



Aan de hand van dit schema zullen achtereenvolgens de onderdelen en hun samenhang afzonderlijk worden toegelicht. Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de rol van de aandeelhouders, de beoogde wijze van besturing (governance) alsmede de randvoorwaarden.

#### 3.1 Luchthaven Ontwikkeling Maatschappij (LOM)

In algemene zin zal de LOM de juridische en economische eigenaar zijn van alle gronden en gebouwen die thans reeds eigendom zijn van GAE NV. De huidige GAE NV kan in deze structuur als LOM dienen. Voordeel is dat er dan geen overdracht van onroerende activa hoeft plaats te vinden en dus geen overdrachtsbelasting hoeft te worden betaald.

De primaire taak van de LOM is het zelfstandig beheer van haar bezit. Het beheer houdt in dat het Luchthavenbesluit op de LOM wordt afgegeven en LOM daardoor vergunninghouder is en de uiteindelijke risico-eigenaar. Door zoveel als mogelijk taken en lasten bij de LOM te laten rusten, kan de last van de LEM worden verlicht en daarmee de kans op commerciële exploitatie worden bevorderd.

Belangrijke taken van de LOM zijn:

- invulling geven aan de publieke inspanningsverplichtingen ten aanzien van de luchthaveninstandhouding
- groot onderhoud;
- investeringen;
- verzekeringen;
- zakelijke lasten:
- beheer concessiecontract (rapportages, verzekeringen, onderhoud etc.);
- beheer van (niet)-commercieel vastgoed/gebiedsontwikkeling;
- beheer van belangen aandeelhouders en toezicht houden op LEM/NEDAB;
- verbinding vormen tussen aandeelhouders en LEM/NEDAB.

De LOM zal – doorgaans op aangeven van de exploitant (LEM) - telkens de investeringen en renovaties met betrekking tot het onroerend goed dienen uit te voeren die noodzakelijk zijn voor een verantwoorde exploitatie en instandhouding van de luchthaven.

De gebruikelijke interface tussen LOM en LEM is een concessieovereenkomst waarin gedetailleerd dient te worden voorgeschreven hoe de LEM dient om te gaan met de bezittingen van de LOM en met de exploitatie van de luchthaven.

De LOM bij een luchthaven van vergelijkbare omvang heeft een behoorlijke taak aan het controleren, beheren en naleven van de concessieovereenkomst met de LEM. Deze kostenverhogende maatregel is zinvol zodra er perspectief is voor een commerciële exploitant.

De LOM is bovendien de beoogde ontvanger en verstrekker van de NEDAB-gelden. De verstrekking daarvan vindt plaats op basis van een door de LEM/NEDAB periodiek af te geven kostenoverzicht dat een goedkeurende accountsverklaring behoeft alvorens het bedrag door de LOM ter beschikking kan worden gesteld.

De LOM heeft de mogelijkheid om commerciële grondexploitatie te ontwikkelen die in het licht van de Europese Regelgeving dient te worden afgewogen. De commerciële grondexploitatie zal zich ontwikkelen in de niet-luchthaven gebonden infrastructuur (ook wel “landside” genoemd). Indien er uitzicht is op commerciële partijen die geïnteresseerd zijn in het deelnemen in deze commerciële exploitatie wordt geadviseerd deze gronden in een aparte entiteit (BV) onder te brengen.

Exploitatiesteun is in beginsel niet mogelijk, tenzij vooraf aangemeld en het voldoet aan de beperkte ruimte onder de richtsnoeren waarin maximaal 10

jaar (rekenend vanaf 4 april 2014) exploitatiesteun kan worden gegeven. Goedkeuring zal alleen worden verkregen als er een duidelijk en stevig onderbouwd plan ligt waaruit blijkt dat de luchthaven vanaf 2024 zonder steun zal kunnen functioneren. In de voorliggende propositie is echter geen sprake van exploitatiesteun.

Opbrengsten/inkomsten van LOM zullen bij commerciële exploitatie bestaan uit de marktconforme verhuur van de dienstbare activa aan gebruikers, erfpachtopbrengsten, concessievergoedingen en eventueel management vergoedingen.

Gelet op de vigerende contractsbepalingen (artikel 4) met het Rijk<sup>4</sup> wordt thans tot 80% van grondexploitatie afgeroomd ten gunste van het Rijk. Daarvan is pas sprake indien de gronden worden overgedragen of daarop een beperkt recht wordt gevestigd. Zowel Troostwijk als Nysingh hebben dit als markant risico aangemerkt in de uitwerkingen van hun deelrapportages voor dit onderzoek. (Zie bijlagen.)

De commerciële boekwaarde van de gronden en gebouwen die in bezit zijn van GAE NV bedraagt volgens de boekhouding per ultimo 2016 € 5,4 mln. De WOZ-waarde bedraagt in 2016 € 23 mln.

De marktwaarde going concern ligt volgens het waarde-advies Troostwijk Taxaties<sup>5</sup> voor de complexwaarde tussen de € 3,9 mln. en € 6,5 mln. en voor de omliggende gronden die los kunnen worden gezien van de luchthaven tussen de € 1 mln. en € 1,2 mln., rekening houdend met de voorliggende plannen en perspectieven.

Troostwijk is een volgens Europese Richtlijnen gecertificeerde partij om tot een dergelijk waarde-advies te komen.

<sup>4</sup> Overeenkomst tot Baanverlenging en Waarde Luchthaventerrein Groningen Airport Eelde NV, 16 december 2003

<sup>5</sup> Troostwijk Memo waarde-advies, 7 april 2017

### Toekomstige opties

Ingeval een van de aandeelhouders of de aandeelhouders in gezamenlijkheid bereid zouden zijn de ondergrond van de LOM te verwerven of te laten verwerven zonder tussenkomst, tegen gelijktijdige uitgifte van erfpacht aan de LOM, dan zou – afhankelijk van de bedrijfseconomische grondwaarde en de hoogte van de canon – de LOM middelen ter beschikking kunnen krijgen voor investeringen, beheerstaken en mogelijke vermogensversterking.

Het construct met erfpacht stelt de pachtgever in staat het risico van verlies van eigendom bij discontinuïteit te voorkomen. Dit alles is echter alleen mogelijk na overeenstemming met het Rijk in relatie tot de overeenkomsten uit 2003 en de vormgeving van deze maatregelen binnen de kaders van het Europese mededingingsrecht.

Indien de luchthaven zich verder ontwikkelt volgens de voorspellingen van Lufthansa Consulting, kan het op termijn interessant zijn de commerciële gronden (*landside*) in een gelieerde vennootschap onder te brengen. Momenteel is die optie nog niet verder uitgewerkt. In de LOM zullen zich altijd de *airside*-vaste activa bevinden.

De LOM zal initiatiefnemer en eigenaar zijn van de beoogde investeringen. Onderstaand staan twee uitbreidings-/vervangingsinvesteringen nader toegelicht.

#### 3.1.1 Nieuwe brandweerkazerne

In de toekomstplannen die behoren bij het gekozen scenario ‘investeren’ is reeds voorzien dat er zo spoedig mogelijk een nieuwe brandweerkazerne op het luchthaventerrein moet worden gebouwd aangezien het huidige onderkomen niet voldoet aan de gestelde eisen.

GAE heeft ontwerpen laten maken en kostenramingen die zijn afgestemd met de aandeelhouders. In de voorliggende plannen die als uitgangspunt dienen van dit rapport is uitgegaan van een investeringsbegroting van € 2,55 mln. exclusief BTW.

De LOM zal de opdrachtgever en eigenaar worden van dit object. In de kostenraming is uitgegaan van de minimale vereisten ten aanzien van de klasse 5 kwalificatie die GAE thans voert.

Bekostiging van deze nieuwe brandweerkazerne kan geheel - mits nauwkeurig toegewezen - worden gezien als NEDAB-gerelateerde capaciteitsinvestering (Nysingh, september 2016).

De luchthaven gebonden activiteiten op het gebied van luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandweer en activiteiten om de burgerluchtvaart te beveiligen ‘tegen wederrechtelijke daden’ en de investering met betrekking tot de infrastructuur en de uitrusting die nodig is om deze activiteiten te verrichten, worden doorgaans geacht namelijk geen economisch karakter te hebben. Overheidsfinanciering van deze luchthaven gebonden veiligheidsvoorzieningen worden daarmee niet gekwalificeerd als staatssteun. De LOM kan deze faciliteiten op haar beurt derhalve niet commercieel exploiteren of tegen marktconforme tarieven verhuren tenzij dat op de NEDAB-kosten in mindering wordt gebracht.

### 3.1.2 Upgrade Passagiersterminal

In diezelfde toekomstplannen van Lufthansa Consulting en InterVISTAS is de voorwaardenscheppende behoefte gesignaleerd naar een upgrade en beperkte uitbreiding van de bestaande aankomst- en vertrekterminal. In de voorliggende plannen is daarvoor een bouwsom van ca. € 3,45 mln. exclusief BTW opgenomen.

In deze terminal zal meer ruimte zijn voor de doorstroom en bagagehandling van een te voorziene toenemende stroom passagiers. In de piek moet de terminal geschikt zijn om de handling en doorgang van passagiers van zowel een aankomend als vertrekkend vliegtuig te kunnen huisvesten. Bovendien zou er meer hospitality en commercie kunnen plaatsvinden in een verbeterde terminal.

De middelen die benodigd zijn voor deze luchthaveninfrastructuur kunnen in meest ideale vorm als eigen vermogen worden verschaft. Een alternatief daartoe vormt een marktconforme lening. Dit brengt echter met zich mee dat de aflossing en rente daarvan moet worden voldaan uit de kasstroom. In deze rapportage wordt uitgegaan van een storting in het Eigen Vermogen van de LOM dat louter kan worden aangewend als capaciteitsinvestering. Dit vereist echter een objectieve onderbouwing dat er sprake is van een marktconform rendement van de investering middels kapitaalstorting in de terminal.

Het waarde-advies van Troostwijk geeft aan dat de commerciële waarde van luchthaven-gebonden investeringen zal toenemen mits de passagiersaantallen toenemen. Uit het waarde-advies van Troostwijk valt tevens af te lezen dat reeds gedane investeringen op de Luchthaven momenteel een 'onrendabele top' kennen. Dit houdt in dat een commerciële partij in dit stadium van de ontwikkeling van de luchthaven, hoogstwaarschijnlijk niet het risico van een investering als ontwikkelaar in de LOM zal aanvaarden. In een dergelijke situatie dienen de aandeelhouders de noodzakelijk geachte investering te financieren.

De upgrade van de Passagiersterminal is namelijk een van de pijlers van de optie Investeren – internationale toegangspoort van het Noorden is.

Indien geen sprake is van een marktconforme investering dient de investering te worden bekostigd middels een lening tegen marktconforme rente of een vergoeding op basis van in het verleden nog niet gecompenseerde NEDAB-kosten. Daarmee kunnen rente- en aflossingsverplichtingen alsnog worden vermeden.

Een additionele mogelijkheid dient zich aan ingeval aandeelhouders bereid zijn de ondergrond van de luchthaven in eigendom van de LOM te willen verwerven, tegen gelijktijdige uitgifte in marktconforme erfpacht met een jaarlijkse canon. Dan kan de verkoper (GAE/LOM) van de aldus ontvangen middelen eveneens haar investeringen en ontwikkeling bekostigen. Ook hiervoor geldt dat de jaarlijkse canon alsdan uit de kasstroom moet worden voldaan.

De investeringen in de terminal moeten worden gezien als steun ten behoeve van luchthaveninfrastructuur.

Er dient bovendien onderscheid te worden gemaakt in terminal-investeringen die betrekking hebben op luchtvaart gebonden functies en niet-luchtvaart gebonden functies.

Overheidsbijdragen die worden aangewend voor luchthaveninfrastructuur moeten op het eerste gezicht worden gemeld bij de Europese Commissie. Gelet op het feit dat de Europese Commissie voornemens is de zogenaamde Algemene Groepsvrijstellingsverordening aldus te wijzigen dat dergelijke overheidsbijdragen voor wat betreft GAE niet meer voor of bij de Europese Commissie ter goedkeuring moeten worden voorgelegd, kan met de Europese Commissie worden bekeken of een meldingsprocedure versneld kan worden doorlopen. Melding zal naar verwachting nog wel nodig zijn, omdat daadwerkelijk wijziging van de Algemene Groepsvrijstelling op korte termijn nog niet lijkt plaats te vinden. Deze regeling stelt voor om 75% van de in

aanmerking komende kosten voor luchthavens met een gemiddelde passagiersstroom van maximaal 1 miljoen passagiers als geoorloofde steun te beschouwen. Die 75% betreft de steunintensiteit.

### 3.2 Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM)

In geval kan worden voorzien dat een commerciële marktpartij de exploitatie gaat voeren van GAE, is het raadzaam daartoe een LEM op te richten. Thans is dat het voornemen.

De LEM zal derhalve een zelfstandige entiteit zijn die - tot de inschakeling van een externe commerciële partij - eerst een 100% dochteronderneming zal zijn van de LOM, waarvan de aandelen geheel of gedeeltelijk kunnen worden vervreemd aan een commerciële partij.

De LEM moet op haar beurt een aantal vergunningen/licenties verkrijgen als noodzakelijke aanvulling op de vergunning (luchthavenbesluit) van de LOM. Het betreft o.a. een certificering van veiligheidsmanagementsystemen met strikte functionele eisen. EASA (European Aviation Safety Agency) behelst de Europese veiligheidsregelgeving voor luchthavens die in 2017 de nationale regelgeving vervangt. De EASA vereist het behalen van een certificaat voor 31-12-17.

De LEM zal in dat kader beschikking dienen te hebben over geschikt en gekwalificeerd equipment. LEM wordt verondersteld daarvan de juridische eigenaar te zijn/worden.

De LEM is de werkgever van eigen en ingeleend personeel en voert derhalve het operationeel beheer en is operationeel verantwoordelijk.

Alle dienstbare activa staan derhalve ter beschikking aan het operationeel management.

Binnen de LEM dienen door functiescheiding de relevante verantwoordelijkheden te worden gescheiden. Afgezien van een

eindverantwoordelijke leidinggevende dient de zorg voor veiligheid en betrouwbaarheid afzonderlijk te worden gewaarborgd.

Onder verantwoordelijkheid van de LEM worden de brandweer en securitydiensten ingehuurd/verzorgd; de eisen zijn strak.

Ten aanzien van de brandweerlieden is het een vereiste dat men operationeel binnen drie minuten aan het begin of einde van een airstrip kan zijn voor ieder aankomend of vertrekkend (passagiers) vliegtuig.

Eelde is categorie 5 gekwalificeerd en kan desgewenst opschalen naar 7. Deze vereiste maakt dat er een minimaal aantal gecertificeerde en operationeel inzetbare commandanten/instructeurs aanwezig moet zijn en derhalve doorgaans op de loonlijst staan bij de NEDAB. De overige brandweerlieden mogen actief zijn met andere taken op de luchthaven mits deze taken zich ervoor lenen om zonder schade tijdelijk te kunnen worden onderbroken ingeval inzet of aanwezigheid voor hun primaire taken is vereist.

De LEM kan op eigen initiatief aanpalende commerciële activiteiten verrichten, al of niet in daartoe op te richten joint ventures (bijvoorbeeld met een pakkettendienst of een touroperator). Het is evenwel de keuze aan de concessiegever (LOM) of daar toestemming voor wordt gegeven. De concessiegever zal erop moeten toezien dat het om commerciële baten gaat en is verantwoordelijk voor risicobeheersing.

Doelstelling is om de lasten van de LEM middels LOM en NEDAB zoveel als toegestaan te verlichten om daarmee de commerciële exploitatiekansen te vergroten. Een toename van de NEDAB-kosten zal overigens niet leiden tot een lastenverlichting bij de LEM.

### 3.3 NEDAB

Brandweer en securitydiensten worden aangemerkt als NEDAB (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang). In de beoogde structuur is hiervoor een aparte gelijknamige entiteit opgericht. Dit stelt de LEM in staat om deze typische overheidstaken te laten verrichten door deze entiteit, inclusief de zorg voor de functionele geschiktheid van de betrokken functionarissen.

De overwegingen van de experts in ogenschouw genomen, is uitgegaan van een separate vennootschap waarin NEDAB-diensten worden aangeboden aan de LEM.

Dit houdt in dat alle specifieke brandweer- en securitydiensten alsmede de daaraan verbonden kosten separaat worden geadmistreerd en op detailniveau moeten kunnen worden beoordeeld zonder dat ze uit de administratie van de LEM moeten worden gefilterd en zonder dat de eventuele exploitant van de LEM risico loopt.

Vooralsnog is de minimale eis dat NEDAB-kosten door de LEM (als operationeel management) voorzien van goedkeurende accountants-verklaring periodiek worden ingediend bij de LOM. Dit maakt het mogelijk voor de publieke partijen om pro rata parte de beoogde bijdrage in deze kosten via de LOM te kunnen voldoen.

Gebruikelijk is dat deze kosten maandelijks worden bevoorschot. Kosten die niet als NEDAB mogen worden aangemerkt zullen worden doorbelast aan de LEM.

De aandeelhouders houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse bekostiging van maximaal € 3 mln.

Aangezien de NEDAB-kosten benodigd zijn voor de exploitatie van de luchthaven, wordt uitgegaan van BTW belaste prestaties. Deloitte adviseert daaromtrent vooraf met de Belastingdienst afstemming te laten plaatsvinden voordat de beoogde fiscale eenheid wordt verbroken als de LEM door een derde wordt overgenomen..

NEDAB zal in dat kader beschikking dienen te hebben over geschikt en gekwalificeerd equipment. NEDAB wordt verondersteld daarvan de juridische eigenaar te zijn/worden.

NEDAB is de werkgever van eigen en ingeleend personeel maar de LEM voert het operationeel beheer en is operationeel eindverantwoordelijk.

In hoofdstuk 3 zal de onderbouwing worden gegeven van deze NEDAB-kosten in de meerjarenraming.



### 3.4 Routeontwikkelingsfonds

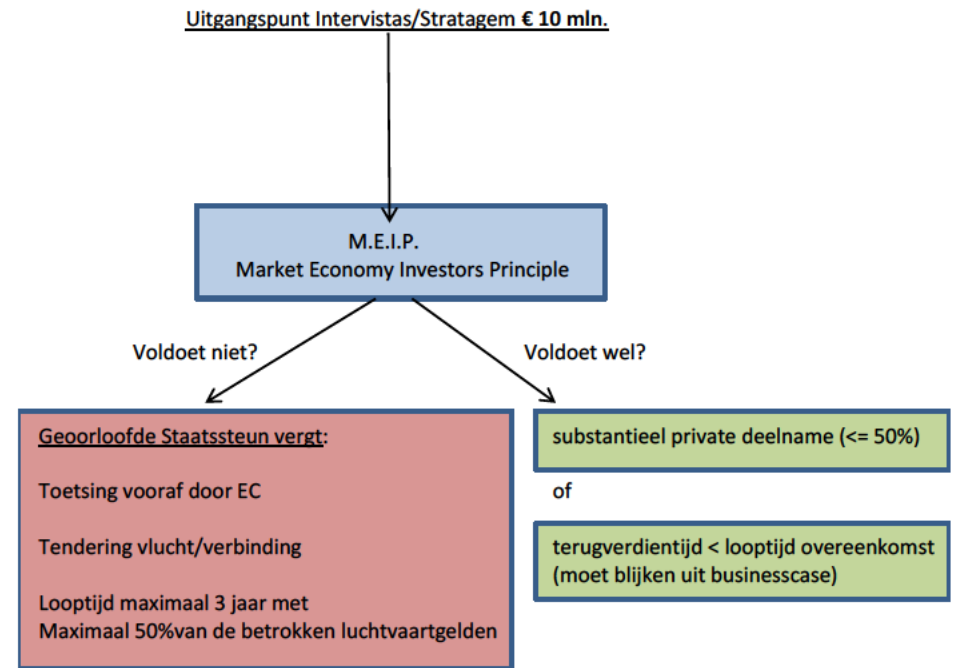
Het Routeontwikkelingsfonds is een beproefd middel om de aanloop- en marketingkosten van in aanvang onrendabele nieuwe verbindingen van luchtvaartmaatschappijen te compenseren. Uitgangspunt voor de aandeelhouders is dat hier voor hen maximaal € 10 mln. voor de periode 2017-2026 mee is gemoeid, ten behoeve van realisatie van een passagierstoename van 100.000-200.000 passagiers, hetgeen strookt met de randvoorwaarden die Lufthansa Consulting heeft gesteld aan het ontwikkelen van het verkozen beleidsalternatief.

De aandeelhouders hebben bovendien de voorwaarde gesteld dat moet worden gestreefd naar een substantiële bijdrage in het Routeontwikkelingsfonds door derden zoals het bedrijfsleven of andere regionale overheden en (semi)publieke derden. Deze voorwaarde is ingegeven door de constatering van Nysingh (memo 2016) dat ingeval er sprake is van een Market Economy Investor Principle (MEIP) een toetsing vooraf door de Europese Commissie en tevens tendering kan worden vermeden.

Ook als het fonds eerst geheel is gevuld met overheidsmiddelen hoeft geen sprake te zijn van ongeoorloofde steun mits is geborgd dat het fonds alleen investeert in het opzetten van lijnen waaruit de vanuit het fonds verrichte investering binnen de contractstermijn kan worden terugverdiend. In dat geval hoeft er geen toetsing vooraf door de Commissie plaats te vinden.

Ondanks dat streeft de aandeelhouder naar een substantiële private funding. Bijdragen vanuit overheden of overheidsbedrijven worden niet aangemerkt als privaat geld.

Schematisch werkt het als volgt:



Gelet op de aanwending van de middelen vereist het Routeontwikkelingsfonds een prompte beschikbaarheid van liquide middelen. De beheerder van het Routeontwikkelingsfonds dient te waken over een zo gelijkmatig mogelijke en gerechtvaardigde inzet van deze middelen.

Thans neemt GAE NV haar deel van de kosten voor ontwikkeling van een hub naar Kopenhagen voor haar rekening. De betrokken airline Nordica neemt haar deel van de aanloopkosten/ondernemersrisico voor haar rekening. Er is over gesproken dat GAE met terugwerkende kracht het beoogde Routeontwikkelingsfonds met inachtneming van de regels zou kunnen aanwenden voor de kosten van de hub naar Kopenhagen, daarvoor dienen de

liquide middelen uiterlijk per 1 september 2017 wel daadwerkelijk beschikbaar te zijn.

De kosten van de luchthaven bestaan uit een feitelijk bijdrage in geld (geen korting maar een bijdrage) aan de airline in de kosten van de eerste onrendabele vluchten, ook wel genoemd de *Air Start Up Aid*. Een eigen bijdrage/aanloopverlies van de airline zelf valt niet te karakteriseren als particuliere bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds.

In de kern moet het Routeontwikkelingsfonds functioneren als een soort van gesepareerd deposito waarbij de aanwending van deze gelden dient te worden geautoriseerd door een externe deskundige partij middels een reglement. De LEM kan verzoeken om financiële bijdragen uit dit fonds middels het indienen van individuele business cases.

Het Routeontwikkelingsfonds dient een separate rechtspersoon te zijn waarin kennis omtrent financiën, luchtvaart en het belang voor het noordelijk bedrijfsleven aanwezig is. Alle rechtsvormen zijn denkbaar zolang het fonds maar bestuurlijk volstrekt gesepareerd is van de exploitatie. Nysingh benadrukt dat fondsbeheer waarschijnlijk zal moeten worden aanbesteed en niet zondermeer onderhands kan worden gegund.

In aanloop naar de totstandkoming van dit fonds is genoemd dat een functionaris van bijvoorbeeld de Noordelijke Ontwikkeling Maatschappij (NOM) een beherende rol kan vervullen alsmede een commerciële rol met betrekking tot de werving van particuliere aanwas van het fonds voor zijn/haar rekening kan nemen. Men zou in het algemeen als voorwaarde in overige aanbesteding- en inkooponderhandelingen kunnen meenemen dat partijen waarmee zaken wordt gedaan een bijdrage moeten leveren aan het routefonds, vanuit de gedachte dat het voor alle belanghebbende partijen van belang is om een zo groot mogelijke stroom aan passagiers te ontwikkelen. Dit mag echter niet ten koste gaan van de commerciële belangen van de LEM.

In de voorliggende rapportage van Lufthansa Consulting is de route naar Kopenhagen - die reeds in 2016 is aangevangen - het eerste project dat vanuit het Routeontwikkelingsfonds zou moeten worden ondersteund.

Indien er vooreerst geen marktpartijen worden gevonden die een daadwerkelijk financiële bijdrage aan het Routeontwikkelingsfonds leveren, moeten de publieke partijen zich zolang garant stellen voor het bedrag dat wordt beoogd te worden ingevuld door derden. De beschikbaarheid van het gehele fonds is namelijk een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het alternatief 'toegangspoort voor het Noorden', zoals dat door InterVISTAS is beschreven.

### 3.5 Governance

Momenteel zijn de aandelen van Groningen Airport Eelde NV als volgt verdeeld ten gevolge van de overname van de aandelen van Het Rijk<sup>6</sup>:

	aandelen	%
provincie Groningen	2.208	30%
provincie Drenthe	2.208	30%
gemeente Groningen	1.914	26%
gemeente Assen	736	10%
gemeente Tynaarlo	294	4%
	7.360	100%

Het betreft gewone aandelen zonder onderscheidende bevoegdheden en voorrechten. Dientengevolge is het stemrecht congruent aan het bezit.

Ieder van de aandeelhouders heeft te maken met een eigen beleid. Het is doorgaans de statutair vereiste meerderheid die bepalend is voor de besluiten die zijn voorbehouden aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA). Ingeval aandeelhoudersbelangen gaan wijzigen en/of aandeelhouders in andere verhouding financieel betrokken raken bij een of meerdere organisatieonderdelen, dan dient men bij de herstructurering acht te slaan op het voorkomen van mogelijke belangenverstrengeling.

In de beoogde structuur wordt ervan uitgegaan dat de huidige naamloze vennootschap als LOM zal worden aangemerkt.

<sup>6</sup> Overeenkomst tot Koop en Verkoop van aandelen in het kapitaal van Groningen Airport Eelde NV, 16 december 2003

In praktische zin opereert de LOM zelfstandig maar feitelijk in nauwe afstemming met – of gedelegeerd namens – de publieke aandeelhouders van de LOM.

Gelet op de beoogde opzet van de LOM als beheers- en ontwikkelingsmaatschappij en toezichthouder op de LEM, is een frequente bestuurlijke afstemming met de aandeelhouders te verwachten. Het is daarom een overweging in de LOM een zgn. ‘one-tier-board’ aan te stellen. Dit is een aan de aandeelhouder(s) gelieerde bestuurder met verregaande bevoegdheden die wordt geflankeerd door toezichthouders. Deze board kan bestaan uit een executive directeur en twee non-executive directeuren die mede de toezichthoudende rol vervullen.

Een one-tier-board is een controlerend en uitvoerend Angelsaksisch beleidsinstrument dat steeds vaker wordt ingezet in plaats van een stichtingsbestuur of een directie geflankeerd door een Raad van Commissarissen. In situaties waarbij meerdere aandeelhouders met verschillende belangen controle wensen te houden op de gang van zaken is de benoeming van een one-tier-board beproefd. De benoeming vereist vertrouwen en mandaat van de aandeelhouders in zowel de executive als non-executive bestuurders. Een one-tier-board resulteert in kortere communicatielijnen, snelheid van besluitvorming en gebundelde kennis van zaken. In dat opzicht is de one-tier-board even goed maar juist in dit geval vooral efficiënter dan een traditionele Raad van Commissarissen.

In de voorgestelde opzet bestuurt de one-tier-board de LOM. Deze inspanning wordt geacht te kunnen worden bespaard in de LEM ingeval daar de contacten met de aandeelhouders en het beheer van terreinen en gebouwen komt te vervallen.

Deze bestuurder is concessiegever en voert toezicht uit op de LEM. Tevens controleert deze bestuurder de door NEDAB geleverde diensten alvorens deze worden bevoorschot/betaald door de aandeelhouders aan LEM/NEDAB.

De LEM wordt bestuurd door een algemeen directeur die operationeel en statutair verantwoordelijk is voor LEM en NEDAB en bovendien concessienemer is.

Het Routeontwikkelingsfonds wordt separaat beheerd en bestuurd. De kosten daarvan drukken niet op de LOM of de LEM.

## 4 Financieel

In dit hoofdstuk worden de financiële aspecten van de voorgenomen investering door de aandeelhouders belicht.

### Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de opdracht aan UNO is onder meer de meerjarenraming die is opgesteld door Stratagem<sup>7</sup> op basis van het voorliggende verkeersscenario *Moderate Growth* binnen het beleidsalternatief 'Investeren – Internationale toegangspoort voor het Noorden'.

Deze rapportage van Stratagem betreft een meerjarenraming die zich volledig richt op de resultatenrekening. De projectie van Stratagem resulteert in de totaalberekening van een *operationele kasstroom* waarmee kapitaalslasten, aflossingen, werkkapitaalmutaties en investeringen dienen te worden betaald.

De operationele kasstroom vanuit de rapportage van Stratagem bedraagt ca. € 14.200K. Indien deze kasstroom daadwerkelijk wordt gerealiseerd kunnen daarmee alle thans door GAE NV te voorziene vervangingsinvesteringen ruimschoots worden gepleegd.

De realisatie van deze kasstroom is echter onderhevig aan meevallende en tegenvallende ontwikkelingen die in meer of minder mate beïnvloedbaar zijn. De kostenstructuur van GAE NV in haar huidige vorm sluit niet aan op de projectie die Stratagem voor het beoogde scenario heeft gemaakt. Onderstaand volgt een weergave van de thans bekende feiten daaromtrent. Een rechtlijnige extrapolatie daarvan valt voor de komende tien jaar niet zondermeer te maken.

<sup>7</sup> Analyse businessmodel en exploitatiescenario's, Stratagem Strategic Research, augustus 2016

### Stuurvariabelen in de exploitatie

Op basis van de realisatie van nieuwe verbindingen en de meest recente ontwikkelingen kan er bij een aantal kostensoorten sprake zijn van beheersrisico's :

- De personeelskosten zijn de laatste jaren bij GAE gestegen. Deze kostenstijging betreft voornamelijk de inleen van arbeidskrachten voor handling en security. Dit is volgens de directie een direct gevolg van de toegenomen werkzaamheden bij het verzorgen van vluchten van en naar Kopenhagen. Thans bedraagt de stijging ca. € 410K ten opzichte van de meerjarenraming. Een rechtlijnige extrapolatie is niet zondermeer te maken. Het verdient gerichte aandacht of deze kosten beter in verhouding kunnen worden gebracht van de omzet.
- Financiële resultaten: als gevolg van dalende rentevoeten en de afname van de liquide middelen vallen de rentebaten uit het verleden weg. Dit veroorzaakt een lagere kasstroom van ca. € 80K per jaar.
- De kosten van onderhoud blijken ca. € 80K per jaar hoger uit te vallen (systematiek van gedeeltelijk activeren onderhoudskosten is gecorrigeerd, deze kosten worden nu ten laste van het resultaat gebracht). Tezamen met thans hogere huisvestingslasten is nu een kostenstijging te voorzien van ca. € 120K per jaar ten opzichte van de eerdere raming.
- In de voorliggende meerjarenraming is uitgegaan van jaarlijkse NEDAB kosten van gemiddeld ca. € 3.000K. Een door GAE recent uitgevoerde hernieuwde berekening geeft aan dat de thans voor declaratie in aanmerking komende NEDAB-kosten dat niveau nog niet hebben bereikt. Thans is maximaal € 2.780K onder die noemer te brengen. Ingeval de NEDAB kosten verder zullen toenemen als gevolg van gewijzigde omstandigheden of voorschriften, zullen de te declareren kosten

uiteraard stijgen. Zolang deze kosten de komende 10 jaren binnen de € 30 miljoen blijven heeft dit geen consequenties voor het operationele resultaat van de LEM.

Afgezien van genoemde risico's zijn er ook positieve aspecten. De begrote omzetstijging in de komende 10 jaar is slechts ca. € 350K (stijging 7,8%) terwijl daarin een toename van de passagiersaantallen is voorzien van 210.000 oplopend naar 327.000 (+56%). Dit impliceert dat in de begrotingen voor de komende 10 jaar is uitgegaan van een forse daling van het tarief per passagier. Alhoewel de passagiersaantallen in 2017 door de ontwikkelingen in 2016 nog achterblijven op de voorliggende meerjarenraming, ligt de omzetverwachting voor de komende jaren zo goed als op het niveau van de raming.

In de meerjarenraming is geen rekening gehouden met de commerciële kansen omdat het resultaat hiervan onzeker is (zie rapportage Harm Post). Hiermede zouden belangrijke verbeteringen aan de opbrengstzijde kunnen worden gerealiseerd, die navenante positieve effecten op de kasstromen zullen hebben.

Ingeval aan de opbrengstzijde geen nadere verbeteringen kunnen worden gevonden en de stijgende trends van de genoemde kostensoorten structureel blijken te zijn én er tevens geen verdere kostenbeheersing en/of efficiency-verbetering mogelijk is, dan zal de operationele kasstroom over 10 jaren gerekend substantieel lager uitvallen.

Om te komen tot een vaststelling van de te verwachten totale liquiditeitsontwikkeling zal tevens moeten worden gezien hoe de balansposten zich gedurende de 10 komende jaren zullen ontwikkelen. De posten die het hier betreft zijn de ontwikkeling van het werkkapitaal, de aflossingen en de vervangingsinvesteringen:

- Werkkapitaal: gelet op de redelijk beperkte groei die aan de opbrengst zijde wordt voorzien, zullen de te verwachten mutaties in het werkkapitaal te verwaarlozen zijn.
- De aflossingen die gedurende de komende 10 jaren moeten worden gedaan bedragen op bestaand DBFM-contract € 1.958K.
- De vervangingsinvesteringen, die thans door GAE voor de komende 10 jaren worden voorzien bedragen minimaal ca. € 6.400K.

Indien door beheersmaatregelen toe te passen op de nieuwe organisatiestructuur de operationele kasstroom wordt gerealiseerd die door Stratagem is berekend, kunnen deze investeringen worden gerealiseerd.

Mocht de terminal alsnog worden gefinancierd middels een lening in plaats van de geprefereerde vermogensstorting, dan dient uit de operationele kasstroom alsnog de rente & aflossing van die lening te worden betaald, waardoor de ruimte voor herinvesteringen navenant zal afnemen

Alle voornoemde aspecten in ogenschouw nemende, daarbij rekening houdend met de commerciële kansen voor exploitatie, de bereidheid om beheersmaatregelen in te voeren voor kosten en investeringen alsmede eventuele overschotten uit het routeontwikkelingsfonds, kunnen de totale geplande operationele activiteiten met de geraamde € 46 mln. (a fonds perdu) worden gerealiseerd.

Het voortdurend bewaken van de lange termijn ontwikkelingen is van groot belang om de ontwikkeling van kosten en noodzaak van vervangingsinvesteringen te kunnen beheersen of te beperken.

Overigens zijn in de raming en risicoafweging mogelijke gevolgen voortvloeiend uit de verbetering van infrastructuur toegangswegen en openbaar vervoer (een van de speerpunten gebiedsontwikkeling) niet meegenomen. Te denken valt hierbij aan investeringen in het parkeerterrein en derving van parkeergelden.

In de memo van Deloitte<sup>8</sup> staan de fiscale overwegingen ten aanzien van wijziging tot de voorgestelde structuur. Samengevat komt het erop neer dat zolang de LOM/LEM/NEDAB gezamenlijk een fiscale eenheid vormen er geen risico's zijn die van invloed kunnen zijn op de berekeningen.

Zodra de LEM geheel of gedeeltelijk in andere handen komt wordt op dat punt de eenheid verbroken en dient de te volgen werkwijze inzake BTW, VPB en mogelijke sancties omtrent overdrachtsbelasting vooraf te worden afgestemd met de Belastingdienst. Vooralsnog zijn daarin met de huidige aannames geen problemen te voorzien maar de feitelijkheid dient op dat moment te worden beoordeeld om dat te kunnen vaststellen.

Een opsplitsing van de geconsolideerde exploitatierekeningen van Stratagem over de 3 beoogde entiteiten geeft, op basis van het *moderate growth scenario*, het volgende beeld.

<sup>8</sup> Memo fiscale aandachtspunten samengevat, Deloitte, maart 2017

#### 4.1 LOM

In de LOM worden vooreerst bij aanvang geen ontvangsten verondersteld, anders dan een nader te bepalen concessie-bijdrage die door de LEM dient te worden voldaan. Een concessievergoeding vanuit de LEM zou ca. € 600K per jaar moeten bedragen om het resultaat break even te krijgen. Zoals blijkt uit de exploitatiebegrotingen van de LEM heeft deze meer dan voldoende ruimte om middels een concessievergoeding deze kosten te compenseren.

Ingeval de benodigde middelen (Terminal € 3.450K en Kazerne € 2.550K) via een emissie van extra aandelen als eigen vermogen worden gestort in de LOM houden de aandelen hun waarde, ligt de beheersfunctie geheel in de LOM en verkrijgt de LOM een robuust eigen vermogen.



## 4.2 LEM

In de LEM zal de gehele commerciële exploitatie zich voltrekken. Het eerste jaar 2018 wordt uitgegaan van een omzet van € 4.509K welke geleidelijk zal oplopen naar een omzet van € 4.783K in 2027.

De exploitatie zal winstgevend zijn met een gemiddelde EBIT van € 1.300K. Zoals eerder opgemerkt is daarvan een concessievergoeding van ca. € 600K realiseerbaar.

Het is weliswaar een overweging om een deel van de concessievergoeding in verband te brengen met de passagiersaantallen zodat er voor de LOM ook een positief resultaat kan ontstaan bij toenemende passagiersaantallen.

## 4.3 NEDAB

De in de NEDAB entiteit gemaakte kosten die voor declaratie in aanmerking komen, zullen integraal worden vergoed. De niet voor declaratie in aanmerking komende kosten zullen worden doorbelast aan de LEM.

De jaarlijkse resultaten van de NEDAB-entiteit zullen dus vermoedelijk nihil bedragen.

## 4.4 Routeontwikkelingsfonds

In deze entiteit moet zich bij aanvang een startkapitaal van € 10 mln. bevinden dat beschikbaar staat voor (tijdelijke) financiële steun aan de LEM tot het ontwikkelen en starten van nieuwe vluchten. Aangezien de exacte bijdrage van private partijen en/of (semi)publieke derden bij de start van het fonds nog onzeker zal zijn en het genoemde bedrag toch beschikbaar moet zijn om het gekozen scenario te kunnen doen slagen, is het een overweging dat € 5 mln. wordt gestort als eigen vermogen en € 5 mln. als agio.

Zodra er een bijdrage van private partijen en/of (semi)publieke derden wordt ontvangen, kan deze als agio pro rata worden uitgekeerd aan de aandeelhouders. Mocht de particuliere bijdrage de agio overstijgen dan kunnen aandeelhouders besluiten de helft daarvan opnieuw te storten als aanvullend aandelenkapitaal en de andere helft opnieuw als agio. Op deze wijze zou het fonds een langere werkingstijd of intensievere functie kunnen verwerven.

De private bijdragen van bedrijfsleven en/of (semi) publieke derden binnen Noord-Nederland worden geacquireerd door de heer H. Post. Het is een overweging om bij alle tenders of onderhandse aanbestedingen door de LOM/LEM een storting te bedingen ten bate van het Routeontwikkelingsfonds.



bedrijfsadviseurs

(088) 506 1000  
info@uno-advies.nl  
www.uno-advies.nl

Vestigingen te Amsterdam en Zuidlaren

**Wij zijn experts in bijzondere bedrijfssituaties**

✓ Innovatief    ✓ Betrokken    ✓ Vertrouwd





Datum 6 juni 2017

Aan Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V.

Van Directie

Behoort bij Agendapunt 4

Onderwerp Exploitatie- en investeringsbegroting 2017

---

De exploitatie- en investeringsbegroting voor het boekjaar 2017 zijn in het najaar van 2016 opgesteld door de directie. Eind 2016 is besloten tot het (nog) niet vaststellen van deze begrotingen. Gezien de toentertijd voorliggende scenario's voor investeringsvoorstellen in de luchthaven, was het vaststellen van een begroting niet zinvol.

De voorlopige begroting is in de vergadering van de Raad van Commissarissen van 2 februari 2017 besproken, en daarna met vertegenwoordigers van de aandeelhouders gedeeld. Deze versie werd door de onderneming gehanteerd als voorlopige begroting.

Nu definitieve besluitvorming over de financiële invulling van het gekozen scenario om door de aandeelhouders te investeren in de luchthaven, op zich laat wachten, is het zinvol om de (herijkte) begroting voor 2017 alsnog pro forma vast te laten stellen door de aandeelhouders.

Bijgevoegd treft u beide (herijkte) begrotingen aan;

- Bijlage A – Exploitatiebegroting 2017
- Bijlage B – Investeringsbegroting 2017
- Bijlage C – Toelichting op de begrotingen 2017

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders wordt verzocht de beide begrotingen vast te stellen.

Voorstel besluit van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders:

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V., bijeen op 28 juni 2017, besluit:

- de (herijkte) exploitatiebegroting 2017 voor Groningen Airport Eelde N.V. vast te stellen met een tekort van € 2.546.000;
- de (herijkte) investeringsbegroting 2017 voor Groningen Airport Eelde N.V. vast te stellen voor in totaal een bedrag van € 638.000.

## Bijlage A - Exploitatiebegroting 2017

Bedragen in Euro's	BEGROTING 2015	BEGROTING 2016	REALISATIE 2016	VERSCHIL 2016	BEGROTING 2017  (voorlopig)	Voor akkoord BEGROTING 2017  (herijkt)
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>						
<i>Havengelden</i>						
Landingsgelden	1.165.000	1.132.000	962.313	-169.687	854.000	845.000
Passagiersbelasting	1.033.000	1.078.000	860.391	-217.609	824.000	810.000
Security charge	730.000	729.000	598.491	-130.509	581.000	575.000
Opbrengst afhandeling	660.000	650.000	660.912	10.912	732.000	732.000
Overige havengelden	169.000	137.000	116.697	-20.303	137.000	137.000
	<u>3.757.000</u>	<u>3.726.000</u>	<u>3.198.804</u>	<u>-527.196</u>	<u>3.128.000</u>	<u>3.099.000</u>
<i>Opbrengst Gebouwen &amp; Terreinen</i>						
Gebouwen	257.000	253.000	274.681	21.681	251.000	251.000
Terreinen	245.000	230.000	228.942	-1.058	234.000	234.000
Consessies	88.000	93.000	59.502	-33.498	77.000	77.000
	<u>590.000</u>	<u>576.000</u>	<u>563.125</u>	<u>-12.875</u>	<u>562.000</u>	<u>562.000</u>
<i>Overige Bedrijfsopbrengsten</i>						
Brandstofverkopen	170.000	180.000	154.698	-25.302	167.000	180.000
Doorberekende overhead	7.000	6.000	8.218	2.218	5.000	5.000
Diverse baten (o.a. Parkeren)	683.000	659.000	661.171	2.171	578.000	600.000
	<u>860.000</u>	<u>845.000</u>	<u>824.087</u>	<u>-20.914</u>	<u>750.000</u>	<u>785.000</u>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b><u>5.207.000</u></b>	<b><u>5.147.000</u></b>	<b><u>4.586.016</u></b>	<b><u>-560.984</u></b>	<b><u>4.440.000</u></b>	<b><u>4.446.000</u></b>
<b>Bedrijfslasten</b>						
<i>Personeelskosten</i>						
Salarissen & sociale lasten	3.628.000	3.733.000	3.722.311	-10.689	3.945.000	3.947.000
Overige personeelskosten	158.000	158.000	116.648	-41.352	186.000	186.000
Inleen security	383.000	475.000	515.394	40.394	670.000	670.000
	<u>4.169.000</u>	<u>4.366.000</u>	<u>4.354.353</u>	<u>-11.647</u>	<u>4.801.000</u>	<u>4.803.000</u>
<i>Afschrijvingen</i>	640.000	638.000	604.191	-33.809	639.000	649.000
<i>Huisvestings- en terreinkosten</i>						
Onderhoud gebouwen	93.000	87.000	101.666	14.666	94.000	95.000
Schoonmaak	66.000	51.000	49.907	-1.093	52.000	52.000
Onderhoud terreinen	80.000	108.000	96.169	-11.831	132.000	132.000
Onderhoud verlichting	7.000	23.000	28.311	5.311	29.000	29.000
Energiekosten	106.000	105.000	76.795	-28.205	95.000	95.000
Verzekeringen	60.000	64.000	63.745	-255	64.000	64.000
Belastingen en heffingen	74.000	75.000	76.288	1.288	75.000	75.000
	<u>486.000</u>	<u>513.000</u>	<u>492.881</u>	<u>-20.119</u>	<u>541.000</u>	<u>542.000</u>
<i>Algemene kosten</i>						
Exploitatie materieel	177.000	166.000	117.273	-48.727	157.000	159.000
Kosten communicatie	54.000	49.000	48.722	-278	49.000	50.000
Administratie- en bureaust.	192.000	215.000	239.568	24.568	227.000	228.000
Reis/verblijf/repres. kosten	132.000	151.000	155.648	4.648	149.000	149.000
Advies- en controlekosten	90.000	60.000	107.167	47.167	68.000	68.000
Ontwikkelings- en promotiekosten	361.000	291.000	313.846	22.846	350.000	350.000
Overige kosten	5.000	2.000	-6.037	-8.037	2.000	2.000
	<u>1.011.000</u>	<u>934.000</u>	<u>976.187</u>	<u>42.187</u>	<u>1.002.000</u>	<u>1.006.000</u>
<b>TOTAAL BEDRIJFSLASTEN</b>	<b><u>6.306.000</u></b>	<b><u>6.451.000</u></b>	<b><u>6.427.612</u></b>	<b><u>-23.388</u></b>	<b><u>6.983.000</u></b>	<b><u>7.000.000</u></b>
<b>Operationeel Resultaat</b>	<b><u>-1.099.000</u></b>	<b><u>-1.304.000</u></b>	<b><u>-1.841.597</u></b>	<b><u>-537.597</u></b>	<b><u>-2.543.000</u></b>	<b><u>-2.554.000</u></b>
Rentebaten	154.000	78.000	55.671	-22.329	8.000	8.000
<b>TOTAAL RESULTAAT</b>	<b><u>-945.000</u></b>	<b><u>-1.226.000</u></b>	<b><u>-1.785.926</u></b>	<b><u>-559.926</u></b>	<b><u>-2.535.000</u></b>	<b><u>-2.546.000</u></b>
Voorschot Nordica ( <i>buiten begroting</i> )*			578.621	578.621	0	1.450.000
<b>Totaal Resultaat inclusief Nordica</b>	<b><u>-945.000</u></b>	<b><u>-1.226.000</u></b>	<b><u>-2.364.547</u></b>	<b><u>-1.138.547</u></b>	<b><u>-2.535.000</u></b>	<b><u>-3.996.000</u></b>

\*Aangenomen wordt dat de kosten voor Nordica (Kopenhagen-route) later in 2017 afgewenteld kunnen worden op het op te richten route ontwikkelingsfonds

## Bijlage B - Investeringsbegroting 2017

	SUBTOTAAL 2016 (begroot)	SUBTOTAAL 2017 (voorlopig)	DETAILS 2017 (herijkt)	Voor akkoord BEGROTING 2017 (herijkt) €
<b>GEBOUWEN &amp; TERREINEN</b>	<b>62.500</b>	<b>80.000</b>		<b>26.000</b>
Aanbrengen dakgoot verkeerstoren			4.500	
Aanpassen tjdelijke verharding in/uitrit Parkeerterrein 1			4.500	
Gasleiding kwaliteitsborging 7A EBI (2015 - verplicht)			11.000	
Vervanging ruitenlichtstraat restaurant			6.000	
<b>INSTALLATIES</b>	<b>42.000</b>	<b>18.000</b>		<b>23.000</b>
Afzuigventilatoren horecapand			7.000	
Aanbrengen ventilatoren kantoren terminal (bagagehal)			4.000	
Kentekenherkenning Parkeerterrein 3			12.000	
<b>TRACTIE</b>	<b>112.500</b>	<b>31.000</b>		<b>84.500</b>
Renovatie sneeuwuimvloot (vervolg 2016)			14.000	
Bosmaaier, grjpkraan, zoutstrooier			4.500	
Vervanging VW-milieuvoortuig (2e hands)			8.000	
Vervanging terreinvoertuig (Havik)			25.000	
Maaimachine (vervanging Toro)			33.000	
<b>AFHANDELING</b>	<b>70.000</b>	<b>135.000</b>		<b>129.700</b>
Vervanging twee bagagetrekkers (Still)			26.000	
Bagagekarretjes passagiers			12.000	
Ground Power Unit			33.700	
Airstart-unit			58.000	
<b>ICT</b>	<b>47.500</b>	<b>16.000</b>		<b>17.500</b>
Vervanging en uitbreiding hard- en software (handling)			14.500	
Backup internet (Cisco 809 Industrial)			1.500	
Beamer digibord instructiezaal			1.500	
<b>BRANDWEER</b>	<b>21.500</b>	<b>47.000</b>		<b>43.100</b>
Ademluchtapparatuur			26.000	
Overige inventaris			13.900	
Clearwaytank			3.200	
<b>COMMUNICATIE</b>	<b>20.500</b>	<b>14.000</b>		<b>16.500</b>
Portofoon			3.000	
Aanpassen ademluchttoestellen voor portofoongebru k			6.500	
Helm-communicatiesets brandweersets			3.000	
Beveiligingscamera's SSU en Parkeerterrein 2			4.000	
<b>INVENTARISSEN</b>	<b>10.500</b>	<b>9.000</b>		<b>22.700</b>
Inventaris werkplaats en gereedschap			11.500	
Kantoorinventaris			3.700	
Balies terminal / incheck / security			7.500	
<b>OVERIGE PROJECTEN</b>	<b>PM</b>	<b>PM</b>		<b>275.000</b>
Luchthavenbesuit (o.a. milieu effect rapportage)			250.000	
Bebording en lijnen baan 01-19 (EASA)			10.000	
Windzakken (EASA)			15.000	
<b>TOTAAL INVESTERINGEN</b>	<b>387.000</b>	<b>350.000</b>	<b>638.000</b>	<b>638.000</b>



Datum 6 juni 2017

Aan Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V.

Van Directie

Onderwerp Bijlage C - Toelichting op de begrotingen 2017

---

## **A. Toelichting op de exploitatiebegroting 2017**

Eind 2016 is een voorlopige exploitatiebegroting voor 2017 opgesteld vanuit een 'going concern' gedachte en bij ongewijzigd beleid. Dit in afwachting van besluitvorming van de aandeelhouders over investeringen in de toekomst van de luchthaven. Voor deze voorlopige begroting werd dan ook uit gegaan van een conservatief scenario, zonder structurele investeringen en veranderingen.

De exploitatiebegroting voor 2017 is in detail opgenomen in bijlage A, inclusief een vergelijking met voorgaande jaren. Deze begroting is met de huidige inzichten (realisatie tot en met april 2017) herijkt, op basis van hetzelfde conservatieve scenario.

Ten opzichte van de begroting van 2016 is in de begroting voor 2017 niet alleen rekening gehouden met een conservatie groei maar ook met voorziene prijsdalingen (zichtbaar in de lagere havengelden). De totale begrote opbrengsten voor 2017 liggen dicht tegen het gerealiseerde niveau van 2016 aan. De bedrijfslasten laten in 2017 ten opzichte van de realisatie in 2016, zonder investeringen en voorziene veranderingen, een lichte stijging over de gehele linie zien als gevolg van reguliere prijsstijgingen en het inlopen op besparingen in eerdere jaren op bijvoorbeeld onderhoud.

De eerste vier maanden van 2017 verliepen voor wat betreft de opbrengsten beter dan verwacht als gevolg van een grotere passagiersstroom op voornamelijk vakantievluchten (charters). Zowel de opbrengsten voor de passagiersvergoeding, brandstof, parkeren als handling presteerden beter dan de prognose. De kosten bleven nagenoeg op het verwachte niveau.

Voor de zomermaanden zijn een aantal verwachte aanpassingen doorgevoerd in de opbrengsten, die te maken hebben met het vervallen van vluchten van chartervluchten naar Turkije. Voor de herfst wordt bovendien een verdere prijserosie verwacht. Er lopen momenteel gesprekken met meerdere luchtvaartmaatschappijen over de kosten die ze voor de dienstverlening van de luchthaven betalen.

De hogere passagiersaantallen aan het begin van het jaar, het wegvallen van chartervluchten naar Turkije en de voorziene tariefdalingen leiden tot een aanpassing van de verwachte opbrengsten. Het verwachte netto-effect is echter marginaal (0,1%). In de kosten zijn op basis van de huidige zichten enkele wijzigingen, voornamelijk verschuivingen, in de herijkte begroting aangebracht terwijl het totale kostenniveau nauwelijks hoger ligt (0,2%) ten opzichte van de voorlopige begroting.



Het nadelige resultaat voor 2017 wordt begroot op € 2.546.000. De kosten voor reeds bestaande route-ontwikkeling (Kopenhagen met Nordica, tot en met april € 610.000) worden voor 2017 voorlopig geraamd op € 1.450.000. Deze lasten maken geen onderdeel uit van de exploitatiebegroting, aangezien hiervan wordt aangenomen dat deze later in 2017 afgewenteld kunnen worden op het op te richten route ontwikkelingsfonds. Tot die tijd drukken ze (onbegroot) op de resultatenrekening van de luchthaven.

## **B. Toelichting op de investeringsbegroting 2017**

De voorlopige investeringsbegroting voor 2017 is in het najaar van 2016 opgesteld vanuit een 'going concern' gedachte en bij ongewijzigd beleid. Daarbij is, in afwachting van besluitvorming van de aandeelhouders over investeringen in de toekomst van de luchthaven, voorlopig een minimalistisch investeringsscenario voor 2017 gehanteerd. Grote en strategische investeringen zijn daarom niet begroot, mede omdat die niet vanuit de beschikbare liquiditeit gefinancierd kunnen worden.

De gehanteerde uitgangspunten voor de (herijkte) investeringsbegroting 2017 zijn dan ook;

- (Hoog)nodige vervangingen of structurele reparaties aan gebouwen, terreinen en installaties voor zover deze niet zonder als acceptabel ingeschat risico uitgesteld kunnen worden. Het vervangen van het dak van de passagiersterminal is bijvoorbeeld uitgesteld.
- Vervanging van tractie- en afhandelings-materieel tegen het einde van de technische levensduur of indien de redelijke verwachting is dat de oplopende onderhoudskosten of operationele risico's van uitval niet opwegen tegen vervanging. In dat kader zijn bijvoorbeeld het vervangen van het terreinvoertuig ten behoeve van vogelbestrijding en de maaimachine noodzakelijk. Om te garanderen dat de operatie op het platform kan blijven draaien binnen de overeengekomen (en vaak van boetclausules voorziene) tijdslijnen, is deels vervanging van het materieel noodzakelijk.
- Waar mogelijk en verstandig wordt zoveel mogelijk tweedehands materieel aangeschaft dat zelf onderhouden kan worden. Ook wordt lease overwogen indien dat verstandig of goedkoper is.
- Een aantal grotere investeringen is over meerdere jaren verdeeld. Zo is renovatie van de sneeuwruimvloot over de jaren 2016 en 2017 gespreid, en ook het vervangen van beide bagagetrekkers wordt gefaseerd (over 2017 en 2018; één trekker per jaar).
- De voorziene kosten van het luchthavenbesluit (vergunning, milieu effect rapportage) en het aanpassen van baan 01-19 (EASA), worden geactiveerd en vervolgens afgeschreven.

De investeringsbegroting is in detail opgenomen in bijlage B. Deze is op basis van de huidige inzichten (begin juni 2016) herijkt, op basis van hetzelfde minimalistische investeringsscenario.

De totale investeringsbegroting voor 2017 bedraagt € 638.000. De meest omvangrijke investeringen betreffen het luchthavenbesluit, tractie en afhandelingsmaterieel. Voor het overgrote deel betreffen het investeringen waar lange tijd op wordt afgeschreven, vaak 10 tot 20 jaar. De afschrijvingskosten voor 2017 van de genoemde investeringen worden geraamd op € 23.000.

Handelend volgens bovenstaande uitgangspunten en noodzaak vanuit de bedrijfsvoering is tot en met mei 2017 reeds € 50.000 aan kleinere investeringen gedaan.



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] - Bureau Pau; [redacted]  
**Cc:** [redacted] - Bureau Pau; Bob Potjer; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: GAE Bestuurlijk Overleg, agenda en stukken dinsdag 18 juli 15.30 - 16.30 uur, Provinciehuis Drenthe, zaal 0.67  
**Datum:** donderdag 13 juli 2017 23:16:08

---

Helemaal prima, dan heb ik er overheen gelezen.  
Groeten [redacted]

Verzonden vanaf mijn Samsung-apparaat

----- Oorspronkelijk bericht -----

**Van:** [redacted] - Bureau Pau  
**Datum:** 13-07-17 22:48 (GMT+01:00)  
**Aan:** [redacted], [redacted]  
**Cc:** [redacted] - Bureau Pau, Bob Potjer, [redacted]  
**Onderwerp:** RE: GAE Bestuurlijk Overleg, agenda en stukken dinsdag 18 juli 15.30 - 16.30 uur, Provinciehuis Drenthe, zaal 0.67

Dat is inderdaad de bedoeling van agendapunt 6. En dan kan via het verslag worden vastgelegd dat iedereen staat voor zijn aandeel.

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@drenthe.nl]  
**Verzonden:** donderdag 13 juli 2017 18:35  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted] - Bureau Pau ; Bob Potjer ; [redacted] ; [redacted] - Bureau Pau  
**Onderwerp:** Re: GAE Bestuurlijk Overleg, agenda en stukken dinsdag 18 juli 15.30 - 16.30 uur, Provinciehuis Drenthe, zaal 0.67  
Dat is punt 6 op de agenda

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 13 jul. 2017 om 17:07 heeft [redacted] <[redacted]@drenthe.nl> het volgende geschreven:

Hallo [redacted]

Ik weet niet of er al is gereageerd, maar ik mis op deze agenda het punt van het beschikbaar stellen van het voorschot vanwege het liquiditeitsprobleem.

De achtergrond hier is:

*2.1 De liquiditeitspositie van GAE vereist dat op korte termijn een voorschot NEDAB-subsidie wordt verstrekt.*

In de AvA van 28 juni 2017 is gezegd dat op korte termijn € 2,5 miljoen nodig voor de continuïteit van de onderneming. Uit de ontvangen subsidieaanvraag blijkt dat de NEDAB-kosten over 2017 een totaal van € 2.983.110,-- bedragen, hierbinnen past het toe te kennen voorschot van € 2,5 miljoen. Eind 2016 hebben de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV gekozen voor een scenario tot investeren, waarin de luchthaven zich de komende periode zal ontwikkelen tot de "toegangspoort van het Noorden". Een onderdeel van dat scenario is het

subsiidiëren van de door de luchthaven gemaakte zogenaamde NEDAB-kosten voor een periode van 10 jaar (2017 tot en met 2026) en voor een bedrag van maximaal € 30 miljoen. In het Bestuurlijk overleg GAE dat voor 18 juli 2017 is gepland, zal met de andere overheden die aandeelhouder zijn gesproken worden over de benodigde liquiditeiten. In dat overleg dient de afspraak te worden gemaakt dat beide provinciale overheden de NEDAB-subsidie van € 2,5 miljoen voor 2017 voorfinancieren en dat de gemeenten dit in hun bijdrage aan het Investeringsscenario meenemen. Voor Drenthe komt dat dan neer op een bedrag van € 1.250.000,--, dat in bedragen van elk € 625.000,-- zal worden verstrekt in juli en oktober 2017. Dit voorschot zal dan in latere jaren worden verrekend met de toe te kennen subsidies in de jaren 2017-2026

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Financieel adviseur

Team Financiën

Westerbrink 1

9405 BJ Assen

0592- [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] - Bureau Pau [[mailto:\[REDACTED\]@pau.nl](mailto:[REDACTED]@pau.nl)]

**Verzonden:** donderdag 13 juli 2017 9:48

**Aan:** Cees Bijl; [REDACTED]@assen.nl; [REDACTED]@tynaarlo.nl; [REDACTED]@ groningen.nl;

[REDACTED]@provinciegroningen.nl; [REDACTED]@assen.nl; [REDACTED]@ groningen.nl; [REDACTED]

[REDACTED] - Gemeente Groningen [REDACTED]@ groningen.nl); [REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED]@gae.nl); [REDACTED]; Wilco van Egmond; Bob Potjer; [REDACTED]

[REDACTED]@provinciegroningen.nl); [REDACTED] [REDACTED]@provinciegroningen.nl)';

[REDACTED] - Bureau Pau

**CC:** [REDACTED]@assen.nl; [REDACTED]; [REDACTED]@ groningen.nl;

[REDACTED]@ groningen.nl; [REDACTED]@ groningen.nl; [REDACTED]@ tynaarlo.nl;

[bestuurssecretariaat@tynaarlo.nl](mailto:bestuurssecretariaat@tynaarlo.nl); [REDACTED]; [REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED]@provinciegroningen.nl; [REDACTED]@provinciegroningen.nl;

[REDACTED]@provinciegroningen.nl; [REDACTED] ([REDACTED] (GAE); [REDACTED] -

Bureau Pau

**Onderwerp:** GAE Bestuurlijk Overleg, agenda en stukken dinsdag 18 juli 15.30 - 16.30 uur, Provinciehuis Drenthe, zaal 0.67

Geachte dames en heren,

Hierbij ontvangt u de agenda en bijbehorende stukken voor het bestuurlijk overleg GAE van dinsdag 18 juli 2017, 15.30 – 16.30 uur, Provinciehuis Drenthe,

Westerbrink 1, Assen, zaal 0.67.

Namens de voorzitter,

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

**Bureau PAU Plan Advies Uitvoering**

Westerkade 2

9718 AN Groningen

(050) [REDACTED]

[REDACTED]@pau.nl

[www.pau.nl](http://www.pau.nl)

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: NEDAB subsidie  
**Datum:** vrijdag 15 september 2017 14:41:12  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.jpg](#)  
[image003.png](#)  
[image004.png](#)  
[image005.png](#)

---

Hallo [REDACTED]  
Dat snap ik. Is helemaal prima.  
Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Financieel adviseur  
Team Financiën  
Westerbrink 1  
9405 BJ Assen  
0592- [REDACTED]



---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 15 september 2017 14:28  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: NEDAB subsidie

Hallo [REDACTED]  
Ik heb even tijd nodig om hier goed over na te kunnen denken en af te stemmen en om hier een reactie op te kunnen geven. Zullen we hier volgende week op terugkomen.  
Groet,

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 15 september 2017 12:45  
**Aan:** [REDACTED] provincie groningen ([REDACTED] [provinciegroningen.nl](#)); [REDACTED]  
**CC:** Bob Potjer  
**Onderwerp:** RE: NEDAB subsidie

Hallo [REDACTED] en [REDACTED]  
Ik wil even afstemmen welke reactie wij zouden kunnen geven op de mail van [REDACTED] (GAE). Ik heb volgende concept mail gemaakt. Hebben jullie aanvullingen en suggesties?  
Wij gaan uiteindelijk ook uit van € 3 miljoen, maar daar zal dan nog wel een herziene beschikking voor moeten worden opgesteld. En de Ava zal duidelijkheid moeten geven of alle aandeelhouders de gevraagde bijdrage in de € 46 miljoen gaan voldoen.  
In onze subsidievoorwaarden staat het volgende:

#### Verplichtingen

Aan het verlenen van deze subsidie verbinden wij de volgende verplichtingen:

1. de subsidie is uitsluitend bestemd voor de NEDAB-kosten 2017 zoals gespecificeerd in de Begroting 2017, die deel maakt van uw subsidieaanvraag. Onder de NEDAB-kosten 2017 verstaan wij de kosten die rechtstreeks samenhangen met de activiteiten die behoren tot de handhaving van de openbare orde en veiligheid. Dit betreft de onderdelen beveiliging en brandweer;
2. voor het indienen van het verzoek om vaststelling volstaat het om in uw Jaarverslag

en -rekening 2017 de NEDAB-kosten afzonderlijk te specificeren en deze te voorzien van een 'Controleverklaring van de onafhankelijke accountant'. Wij ontvangen uw verzoek om vaststelling graag uiterlijk 15 juli 2018;

3. de gesubsidieerde NEDAB-kosten dienen uitsluitend betrekking te hebben op de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017;

4. indien u niet, niet tijdig of niet geheel aan de in deze beschikking gestelde verplichtingen kan voldoen, dient u dit schriftelijk bij ons te melden.

Aan punt 2 gaan jullie dan niet voldoen. Dat de verantwoording niet in een openbaar stuk zou moeten is wat mij betreft geen argument. Want bij ons kunnen de stukken via een WOB-verzoek zo opgevraagd worden. Is meer iets wat de accountant lastig vindt denk ik, dus of we daar rekening mee moeten houden vraag ik mij af. Maar wat mij betreft is een opname in de jaarrekening niet direct noodzakelijk voor het vaststellen van de subsidie en kan de NEDAB verantwoording ook in een separate verklaring opgenomen worden. Wel eentje die aansluit bij de jaarrekening uiteraard. Dat er inschattingen gemaakt moeten worden is mij ook helder. Ik zou graag zien dat in jullie in de verantwoording duidelijk en transparant de inschattingen die gemaakt zijn opnemen. Dus waar komt die verhouding 20/80 vandaan? Door dat feitelijk aan te geven heb je m.i. een onderbouwing waar wij wat mee kunnen.

Uiteraard moeten we dit ook nog afstemmen met de bestuurders.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

[Redacted]

Financieel adviseur

Team Financiën

Westerbrink 1

9405 BJ Assen

0592- [Redacted]

[Redacted]

---

**Van:** [Redacted] (GAE) [[mailto:\[Redacted\]@gae.nl](mailto:[Redacted]@gae.nl)]

**Verzonden:** vrijdag 15 september 2017 10:53

**Aan:** [Redacted] provincie groningen ([Redacted] [provinciegroningen.nl](mailto:[Redacted]@provinciegroningen.nl))'

**CC:** [Redacted]

**Onderwerp:** NEDAB subsidie

Heren,

Een tijd terug zijn de subsidieaanvragen voor NEDAB behandeld, goedgekeurd en zijn voorschotten ontvangen. Proces is soepel verlopen, waarvoor dank. Provincie Groningen heeft de volledige subsidie toegekend. Provincie Drenthe heeft een maximaal bedrag van EUR 2,5 mln toegekend, waarvan ik heb begrepen dat dit in de AvA is besproken en als stok achter de deur fungeert naar andere aandeelhouders die nog in hun besluitvormingsproces zitten. Ik ga er van uit dat eindelijk de volledige EUR 3,0 mln beschikbaar is als ik begin 2018 de einddeclaratie in dien en alle aandeelhouders positief besloten hebben. Daar baseer ik de begroting, forecast en liquiditeitsprognose dan ook op.

De subsidies zijn verstrekt onder de voorwaarde van een accountantscontrole. Dit heb ik gisteren met de huisaccountant besproken. De feedback van de accountant is;

- De jaarrekening wordt opgemaakt volgens de wettelijke vereisten en gecontroleerd door de accountant die voor de goedkeurende verklaring vaste formats voor heeft volgens de beroepsvereniging. Dat laat geen ruimte om in de jaarrekening en in de bijbehorende

verklaring iets over NEDAB-kosten op te nemen. Er is namelijk geen wettelijke definitie van NEDAB-kosten binnen de wet op de jaarrekening. Bovendien wijst de accountant er op dat de jaarrekening openbaar is en het onwenselijk is vanuit die optiek om de controle op juistheid van de NEDAB-declaratie daarom in de jaarrekening en de goedkeurende verklaring op te nemen. Ik acht beide argumenten valide, dus hebben we samen gezocht naar een oplossing die recht doet aan de voorwaarden van de subsidieverstrekkingen.

- De accountant kan een “rapport van feitelijke bevindingen” opstellen over de NEDAB kosten. De NEDAB kosten bestaan uit twee componenten. Van directe kosten is het overduidelijk dat deze tot NEDAB behoren, zoals brandweersalarissen. Daarnaast zijn er indirecte kosten zoals overhead of moeilijk direct toewijsbare kosten waarvan je zeker weet dat een deel NEDAB is maar hoeveel precies kun je niet tot op de cent duiden. Bijvoorbeeld hoeveel procent van de verzekeringspremie en gas/water/licht kosten NEDAB is. We schatten dat ongeveer 80% directe kosten zijn en 20% of minder indirecte. De accountant gaat dan met ons het hele kostenmodel op grootboekrekeningniveau door en zal van de directe kosten en indirecte kosten rapporteren wat hun feitelijke bevindingen zijn. Van de directe kosten zullen ze bijvoorbeeld aangeven “we hebben geconstateerd dat alle brandweersalarissen meegenomen zijn in de NEDAB-kosten”. Van de indirecte kosten zullen ze bijvoorbeeld aangeven “we hebben geconstateerd dat rekening gehouden is met verzekeringskosten waarvan 20% aan NEDAB is toegekend”, maar ze zullen aan dat percentage geen waardeoordeel geven. Er is namelijk niets dat valt te controleren. Op die manier komt een rapport van feitelijke bevindingen tot stand. Gezien het werk dat de accountant daar in moet steken wordt mijn jaarrekeningcontrole 20% duurder dus ik hoop dat dit rapport op waarde wordt geschat.

Ik heb overigens de aanleiding en achtergrond van de subsidie uitgelegd en ook de rol van critici vanuit het risico op “staatssteun”. Vandaar ook het wijzen op openbaarheid van de jaarrekening. De accountant gaf overigens aan dat van hem niet verwacht kan worden dat in zijn rapport komt te staan dat geen sprake is van staatssteun. Die verantwoordelijkheid blijft bij de onderneming liggen en die kan zich door een jurist laten adviseren. Daarvoor hebben we reeds het rapport van Nijsingh volgens mij. Ik noem dit alleen even om de verwachting goed te managen over hoe de accountant zijn rol ziet en welke verklaring hij is bereid af te geven.

Graag verneem ik of het bovengenoemde rapport van feitelijke bevindingen dat de accountant aftekent wat jullie betreft voldoet aan de gestelde voorwaarden. De accountant zal dan als onderdeel van de jaarrekeningcontrole het rapport opstellen.

Met vriendelijke groet / Kind regards,  
GRONINGEN AIRPORT EELDE NV


Manager Finance & IT


T: +31(0)6 [redacted]

E: [redacted] [gae.nl](mailto:[redacted]@gae.nl)

I: [www.groningenairport.nl](http://www.groningenairport.nl)



 Machlaan 14a | 9761 TK Eelde | Nederland / The Netherlands

 Postbus 50 | 9765 ZH Paterswolde | Nederland / The Netherlands



**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: gaat dit goed komen?  
**Datum:** woensdag 25 oktober 2017 9:29:11  
**Bijlagen:** [image001.png](#)  
[image002.jpg](#)  
[29-3.9-2017002107\\_GAE\\_Jaarverslag\\_2016\\_en\\_Begroting\\_2017-Beschikking\\_NEDAB-kosten.pdf](#)

---

Hoi [REDACTED]  
Volgens mij is het eerste voorschot wel betaald hoor. Verplichting 73906  
Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Financieel adviseur

Team Financiën

Westerbrink 1

9405 BJ Assen

0592-[REDACTED]



---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 24 oktober 2017 14:25  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: gaat dit goed komen?

Hoi [REDACTED]  
De eerste voorschot hebben we al gemist ☹. Heb je voor mij een brondocument?  
Gr [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 24 oktober 2017 13:27  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** gaat dit goed komen?

Hoi [REDACTED]  
Gaan we dit op tijd betalen?  
Conform uw verzoek zal een eerste voorschotbetaling van € 625.000,-- uiterlijk op 31 juli 2017 aan u uitbetaald worden. Een tweede voorschotbetaling van € 625.000,-- zal uiterlijk op 31 oktober 2017 aan u uitbetaald worden. Beide bedragen zullen worden overgemaakt op IBAN NL1SRABOOI 13050763 ten name van Groningen Airport Eelde NV te Eelde onder vermelding van 'voorschot provincie Drenthe subsidie NEDAB-kosten 2017'.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Financieel adviseur

Team Financiën

Westerbrink 1

9405 BJ Assen

0592-[REDACTED]





Aan:  
Groningen Airport Eelde  
t.a.v. [REDACTED]  
Postbus 50  
9765 ZH PATERSWOLDE



Assen, 19 juli 2017  
Ons kenmerk 29/3.9/2017002107  
Behandeld door [REDACTED] (0592) 36 [REDACTED]  
Onderwerp: Subsidiebeschikking NEDAB-kosten Groningen Airport Eelde, verplichtingnummer 73906

Geachte [REDACTED]

Op 5 juli 2017 hebben wij uw subsidieaanvraag ontvangen voor de kosten van niet economische diensten van algemeen belang (NEDAB) van Groningen Airport Eelde (GAE) voor de periode 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017 van € 1.491.555,--.

#### **Wettelijke grondslag**

Wij hebben uw aanvraag getoetst aan de Algemene wet bestuursrecht, de Algemene subsidieverordening 2017 en de regelgeving ten aanzien van staatssteun.

#### **Besluit**

Wij besluiten u, afwijkend van uw aanvraag, een subsidie voor de NEDAB-kosten 2017 toe te kennen van maximaal € 1.250.000,--, zijnde 50% van de € 2.500.000,--, waarvan in de Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA)-vergadering van 28 juni 2017 is gezegd dat dit bedrag op korte termijn nodig is om de continuïteit van de onderneming te waarborgen.

#### **Overwegingen**

- De hoogte van het te subsidiëren bedrag is niet gebaseerd op uw aanvraag en de bijbehorende begroting, maar op de afspraken gemaakt in de AvA-vergadering van 28 juni 2017 waar is gezegd dat dit bedrag op korte termijn nodig is om de continuïteit van de onderneming te waarborgen. Afsproken is dat dit bedrag via subsidies van zowel de provincie Groningen als de provincie Drenthe ter beschikking zal worden gesteld, waarbij beide provincies 50% van de kosten zullen dragen.



- Provinciale Staten van de provincies Drenthe en Groningen hebben ingestemd met de financiële dekking voor hun aandeel in de beleids optie 'Investeren; toegangspoort voor Noord-Nederland' inzake de toekomst van GAE.
- De aandelenportefeuille van de provincie Drenthe bedraagt 30% van de uitgegeven aandelen.
- Uit de Strategische Verkenning Toekomst GAE is gebleken dat de NEDAB-kosten voor de behorend bij bovengenoemde beleids optie over de periode 2017-2026 maximaal € 30 miljoen bedragen.
- De maximale bijdrage van de provincie Drenthe in de NEDAB-kosten gedurende de periode 2017-2026 bedraagt € 9 miljoen, zijnde 30% van de begrote kosten.
- De aandeelhouders van GAE hebben afgesproken dat de beide provincies de noodzakelijke € 2,5 miljoen NEDAB-kosten over het jaar 2017 subsidiëren en dat deze tussen alle aandeelhouders onderling verrekend zullen worden gedurende de periode 2018-2026.
- Omdat deze subsidie alleen NEDAB-kosten betreft is er geen sprake van staatssteun.

### **Voorwaarden**

De subsidie wordt aan u verstrekt onder de volgende voorwaarde:

- cofinanciering: de subsidie wordt aan u verstrekt onder de voorwaarde dat Gedeputeerde Staten van Groningen eenzelfde bedrag aan NEDAB-kosten voor het jaar 2017 subsidiëren.

### **Verplichtingen**

Aan het verlenen van deze subsidie verbinden wij de volgende verplichtingen:

1. de subsidie is uitsluitend bestemd voor de NEDAB-kosten 2017 zoals gespecificeerd in de Begroting 2017, die deel maakt van uw subsidieaanvraag. Onder de NEDAB-kosten 2017 verstaan wij de kosten die rechtstreeks samenhangen met de activiteiten die behoren tot de handhaving van de openbare orde en veiligheid. Dit betreft de onderdelen beveiliging en brandweer;
2. voor het indienen van het verzoek om vaststelling volstaat het om in uw Jaarverslag en -rekening 2017 de NEDAB-kosten afzonderlijk te specificeren en deze te voorzien van een 'Controleverklaring van de onafhankelijke accountant'. Wij ontvangen uw verzoek om vaststelling graag uiterlijk 15 juli 2018;
3. de gesubsidieerde NEDAB-kosten dienen uitsluitend betrekking te hebben op de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017;
4. indien u niet, niet tijdig of niet geheel aan de in deze beschikking gestelde verplichtingen kan voldoen, dient u dit schriftelijk bij ons te melden.

Conform uw verzoek zal een eerste voorschotbetaling van € 625.000,-- uiterlijk op 31 juli 2017 aan u uitbetaald worden. Een tweede voorschotbetaling van € 625.000,-- zal uiterlijk op 31 oktober 2017 aan u uitbetaald worden. Beide bedragen zullen worden overgemaakt op IBAN NL15RABO0113050763 ten name van Groningen Airport Eelde NV te Eelde onder vermelding van 'voorschot provincie Drenthe subsidie NEDAB-kosten 2017'.

Na ontvangst van uw Jaarverslag en -rekening 2017 voorzien van 'Controleverklaring van de onafhankelijke accountant' kunnen wij besluiten een nadere controle uit te voeren op de gesubsidieerde activiteiten. Indien daaruit blijkt dat u niet of niet geheel hebt voldaan aan de door ons opgelegde subsidieverplichtingen dan kunnen wij be-

sluiten de subsidie lager vast te stellen onder gelijktijdige terugvordering van teveel uitbetaalde voorschotten.

**Nadere informatie**

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met [REDACTED],  
[REDACTED] telefoonnummer (0592) 36 [REDACTED]

**Bezwaar**

Bent u het niet eens met dit besluit, dan kunt u binnen zes weken na de dag van verzending van deze brief een bezwaarschrift indienen bij het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe. De dag van verzending is de dagtekening van het besluit. Voor meer informatie over de bezwaarprocedure verwijzen wij u naar <http://www.provincie.drenthe.nl/loket/bezwaarschriften>.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

wa/coll.

Aan:  
Groningen Airport Eelde N.V.  
t.a.v. [REDACTED]  
Postbus 50  
9765 ZH PATERSWOLDE



Assen, 21 juni 2018  
Ons kenmerk 201701872-00763394  
Behandeld door [REDACTED] (0592) 36 [REDACTED]  
Onderwerp: Attendering indienen verzoek tot vaststelling NEDAB kosten Groningen Airport Eelde

Geachte [REDACTED],

Op 5 juli 2017 hebben wij u een subsidie verleend van maximaal € 1.250.000,00, voor de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB) van Groningen Airport Eelde (GAE) voor de periode 1 januari 2017 tot en met 31 december 2017. Het besluit tot subsidieverlening is geregistreerd onder het kenmerk 201701872-00714617 (op de brief staat vermeld kenmerk 29/3.9/2017002107).

#### **Verzoek tot vaststelling**

Eén van de verplichtingen die wij aan deze subsidie hebben verbonden is dat u vóór 15 juli 2018 een verzoek tot vaststelling moet indienen. Met deze brief willen wij u hierop attenderen.

Dit kunt u per e-mail doen naar [post@drenthe.nl](mailto:post@drenthe.nl) of per post naar het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe, ter attentie van team Subsidies en Inkoop, Postbus 122, 9400 AC Assen.

Houdt u er rekening mee dat als wij op die datum uw rapportage niet hebben ontvangen, dit gevolgen kan hebben voor de subsidie.

**Nadere informatie**

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met [REDACTED]  
telefoonnummer (0592) 36 [REDACTED]

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,  
namens dezen, i.o.



mevrouw ing. I.J. Schotanus,  
teamleider Subsidies en Inkoop