



Jaarverslag

2021

Groningen Airport Eelde *Luchthaven van het Noorden*

Inhoudsopgave

3	Duurzaamste luchthaven
4	Kerncijfers
5	Raad van Commissarissen
7	Directie en Aandeelhouders
8	Bericht van de Raad van Commissarissen
10	Bestuursverslag
33	Jaarrekening 2021
57	Overige gegevens

Colofon

Fotografie
Groningen Airport Eelde

Vormgeving
Groningen Airport Eelde

Copyright © 2022 Groningen Airport Eelde

Telefoon: 050 – 309 70 70

Groningen Airport Eelde NV
Machlaan 14a
9761TK Eelde

Postbus 50
9765 ZH Paterswolde

KvK: 04049842

E-mail: info@gae.nl

www.groningenairport.nl

Duurzaamste luchthaven

Groningen Airport Eelde vierde in 2021 haar 90-jarig bestaan. De luchthaven van het Noorden is een complete internationale luchthaven met zowel een maatschappelijke als economische rol in de regio en op nationaal niveau. Groningen Airport Eelde heeft de ambitie in 2030 de duurzaamste luchthaven te worden van Europa op het gebied van waterstof.

Doelstelling en kernactiviteiten

Groningen Airport Eelde is een van de vijf Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dat betekent dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag vertegenwoordigt, dat er luchtverkeersleiding, Douane en Marechaussee aanwezig zijn en dat er internationale commerciële passagiers- en vrachtluchten mogen worden afgehandeld. Vanwege het maatschappelijk en economisch belang is Groningen Airport Eelde door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als “regionale luchthaven van nationale betekenis”.

Regionale luchthaven Groningen Airport Eelde is een broedplaats en kraamkamer voor duurzame en innovatieve luchtvaart. Ondernemingen, landelijke, regionale en lokale overheden en kennisinstellingen zijn belangrijke partners. In het programma NXT Airport komen deze partners en ambities samen voor de uitvoering van verschillende projecten.

De belangrijkste operationele taak van de luchthaven is het bieden van veilige luchthaveninfrastructuur en afhandeling voor maatschappelijke vluchten, de commerciële luchtvaart, lesverkeer en de kleine luchtvaart (general aviation). De luchthaven is de vestigingsplaats voor meer dan 50 bedrijven, waaronder twee vliegscholen, een afhandelingsbedrijf, een dealer van vliegtuigen en onderhoudsbedrijf, meerdere reisorganisaties en een restaurant. Daarnaast staan op het terrein meerdere bedrijfsverzamelgebouwen waarin tal van MKB-bedrijven zijn gevestigd, met een focus op innovatie en duurzaamheid. Ook kennisinstellingen maken sinds kort graag gebruik van de luchthaven als vestigingsplaats.

Een van de meest in het oog springende maatschappelijke taken van Groningen Airport Eelde is dat zij de standplaats is van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). Ook is de luchthaven onmisbaar voor de transplantatie-afdeling van het UMCG want er worden frequent medische- en donorvluchten uitgevoerd. Ook reddingsdiensten en verschillende onderdelen van het Ministerie van Justitie en Veiligheid en het Ministerie van Defensie maken gebruik van de luchthaven. In totaal werken er bijna 400 FTE op het luchthaventerrein.

Missie en visie

Groningen Airport Eelde behoort tot de kern-infrastructuur van (Noord-)Nederland. Haar functie is voorwaardelijk voor maatschappelijke instellingen in de regio en zij draagt actief bij aan de economische ontwikkeling van de regio en het vestigingsklimaat. De luchthaven is een belangrijke schakel in het netwerk van verbindingen van (Noord-)Nederland, in aanvulling op weg, spoor en water.

De toekomst van de luchtvaart is duurzaam, en op weg naar die duurzame toekomst wil Groningen Airport Eelde voorop lopen en een belangrijke bijdrage leveren. Zij werkt daartoe samen met (regionale) partners: ondernemingen, overheden en kennisinstellingen. Duurzame brandstoffen, zoals elektriciteit, synthetische kerosine en waterstof, zullen het karakter van de luchtvaart blijvend veranderen. Hierdoor ontstaan kansen en nieuwe markten. Groningen Airport Eelde verbindt met de nieuwe technologie op het gebied van elektrisch vliegen, duurzaam en efficiënt, Noord Nederland, met andere waardevolle Europese regio's.

Kerncijfers

	2021	2020	2019	2018	2017
Passagiers					
Charter	28.996	13.051	134.689	119.170	138.421
Lijn	0	4.108	45.138	114.812	83.583
Overig	3.079	1.845	7.161	7.755	5.978
Totaal	32.075	19.004	186.988	241.737	227.982
Vliegbewegingen					
Charter	213	127	823	1.063	922
Lijn	0	320	3.147	1.991	1.248
Les	38.309	27.027	11.892	11.692	11.112
Overig	14.773	11.913	15.558	12.263	11.466
Totaal	53.295	39.387	31.420	27.009	24.748
Medewerkers					
Fte's in dienst	54,6	55,0	57,6	59,7	52,0
Bedrijfsresultaat (in € 1.000)	2021	2020	2019	2018	2017
Havengelden	1.489	902	3.334	3.543	3.572
Overige baten	834	746	1.520	1.577	1.470
Bedrijfsopbrengsten	2.323	1.648	4.854	5.120	5.042
Personeelskosten	1.554	1.061	3.092	3.086	2.622
Overige kosten	1.758	1.887	2.020	2.243	2.048
Bedrijfslasten	3.312	2.948	5.112	5.329	4.670
Bedrijfsresultaat	-989	-1.300	-258	-209	372
Balans (in € 1.000)	2021	2020	2019	2018	2017
Materiële vaste activa	8.075	8.432	8.829	8.159	8.042
Immateriële vaste activa	29	0	0	0	0
Financiële vaste activa	1.218	1.265	1.764	2.194	2.454
Flottende activa	3.744	4.129	6.010	7.178	6.328
Totaal activa	13.066	13.826	16.603	17.531	16.824
Eigen vermogen	9.494	10.472	12.097	12.709	13.221
Langlopende schulden	477	722	1.038	1.343	1.640
Kortlopende schulden	3.095	2.633	3.467	3.480	1.962
Totaal passiva	13.066	13.826	16.603	17.531	16.824

Raad van Commissarissen

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

Geboren: 7 februari 1950

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Toezicht Alliade, Onafhankelijk Raadsman voor de afhandeling van aardbevingsschade te Groningen, Voorzitter NNO Instrumentenfonds, Voorzitter Stichting Bijzondere Leerstoel Onderwijsrecht Erasmusuniversiteit, Voorzitter Stichting Veenbrand, Voorzitter Stichting Samen Voor Alle Kinderen, Voorzitter Raad van Toezicht van de Hogeschool KPZ, Lid Raad van Advies Oranjewoud Export Academy

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 maart 2019 tot 1 maart 2023

W.J. Mansveld

Geboren: 11 september 1962

Functie: Directeur Veiligheidsregio Groningen

Nevenfuncties: Honorair Consul voor Zweden, Lid Raad van Commissarissen PRA Health Sciences

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 maart 2019 tot 1 maart 2023

T.B. de Vries

Geboren: 6 januari 1954

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Observer to the Board van Wildlands Adventure Zoo, Lid Raad van Commissarissen Deerns Groep B.V., Lid Raad van Toezicht Beaumont Capital N.V., Directieadviseur Nelf Lakfabrieken B.V., Voorzitter a.i. Raad van Bestuur Acconavm

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 11 juli 2019 tot 11 juli 2023

L.W.J. Kloosterziel

Geboren: 2 juli 1978

Functie: Directeur Schiphol International, Royal Schiphol Group

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 september 2021 tot 1 september 2025



Een historisch vliegtuig op het platform van de FLM Flight Academy. Deze Lockheed 12A Electra Junior uit 1937 bezocht Groningen Airport Eelde in 2021.

Directie en Aandeelhouders

Directie

M.H. de Groot

Statutair directeur

Aandeelhouders

Per ultimo 2021

Provincie Groningen (30%)

Provincie Drenthe (30%)

FB Oranjewoud Participaties B.V. (26%)

Gemeente Tynaarlo (14%)

Mutaties

In april 2021 is het 10% aandelenbelang van de Gemeente Assen over gegaan naar de Gemeente Tynaarlo.

Bericht van de Raad van Commissarissen

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

Op 1 september 2021 is de heer Kloosterziel toegetreden tot de Raad van Commissarissen. Met zijn aantreden is een brede vertegenwoordiging qua achtergrond, kennis en ervaring binnen de Raad gewaarborgd. De Raad van Commissarissen bestaat daarmee uit vier personen.

Werkzaamheden van de Raad

De Raad van Commissarissen adviseert de directie en houdt toezicht op het beleid van de directie en op de algemene gang van zaken in de vennootschap en de met haar verbonden onderneming.

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen meerdere malen vergaderd in het bijzijn van de directie. In de reguliere vergaderingen zijn de lopende ontwikkelingen besproken met betrekking tot de strategie, operatie, financiën, risico's en kansen. De leden van de Raad van Commissarissen hebben daarnaast frequent formeel en informeel contact gehad met de directie om actuele ontwikkelingen te bespreken en daarover te adviseren. In het bijzonder hebben de gevolgen van de Coronacrisis op de luchtvaart, steunmaatregelen van de centrale overheid en de lobby voor de lange termijn continuïteit van de luchthaven de aandacht van de Raad gehad. Ook met vertegenwoordigers van de aandeelhouders is een aantal malen gesproken over actuele ontwikkelingen.

De Raad van Commissarissen vervult de rol van werkgever jegens de statutaire directie. Met de benoeming van mevrouw de Groot als statutair directeur per 1 januari 2021 is deze positie weer op vaste basis ingevuld. Haar opdracht is gelegen in het verder uitwerken van de toekomstige strategie van de luchthaven, met een focus op de maatschappelijke rol van de luchthaven en het bijdragen aan de ontwikkeling van duurzame luchtvaart. Het borgen van de lange termijn continuïteit van de luchthaven behoort tot de belangrijkste doelstelling van de transitiejaren 2021 en 2022.

Ondanks de in 2021 nog voortdurende Coronacrisis en een kabinetsformatie die lang op zich liet wachten, is in 2021 het fundament gelegd voor de toekomst van Groningen Airport Eelde. In de "strategiebrief 2022-2030" die begin 2022 het levenszicht zag wordt de luchthaven krachtig neergezet als noodzakelijk onderdeel van een systeem van nationale luchthavens. Vanuit haar regionale maatschappelijke en economische toegevoegde waarde, aansluitend op de doelstellingen uit de Luchtvaartnota 2020-2050 en met een vooruitstrevende ambitie op het gebied van de duurzame luchtvaart, is zij begin 2022 een lobby gestart met als doel het borgen van lange termijn continuïteit. De belangrijkste ambitie voor de komende tijd is dan ook het verzilveren hiervan.

Relevante ontwikkelingen

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen zich laten informeren over de belangrijkste ontwikkelingen op maatschappelijk, politiek en financieel gebied. Ook over de gevolgen van de Coronacrisis en het behoud van werkgelegenheid op de luchthaven heeft zij zich regelmatig laten bijpraten. Daarbij heeft zij geconstateerd dat de gevolgen van de beperkingen van het internationale vliegverkeer en met name de vorming van een nieuw kabinet en van grote invloed waren op het nationale debat over luchtvaart en met name het nog uitblijven van stellingname daarin.

Met de installatie van een nieuw kabinet en de behandeling van de Luchtvaartnota 2020-2050 staat 2022 in het teken van inventarisatie van de groeimogelijkheid van de luchtvaart in relatie tot het creëren van een verantwoord leefklimaat door het beperken van de emissie van fossiele brandstof. De gevolgen daarvan voor de vergunningen van de verschillende nationale luchthavens zijn daarbij onderwerp van debat. Het feit dat Groningen Airport Eelde als enige nationale luchthaven beschikt over een (Wnb-) vergunning waarin stikstofdepositie is opgenomen, geeft de Raad van Commissarissen het vertrouwen dat de uitgangspositie van deze luchthaven gunstig is met betrekking tot dit debat. Daarmee ligt een stevige basis voor een (complementaire) positie in een nationaal systeem van luchthavens.

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen zich door middel van onder andere rapportages op de hoogte laten stellen van relevante ontwikkelingen op commercieel en financieel gebied. Zij constateerde dat door een langer dan verwachte nasleep van de Coronacrisis de baten aan het begin van het jaar achterbleven bij de verwachting. Als gevolg van financiële steun vanuit de Rijksoverheid, kostenbesparingen en efficiënte inzet van medewerkers, bleven de gevolgen uiteindelijk beperkt. Hoewel investeringen in 2021 slechts zijn gepleegd op basis van noodzaak voor een veilige operatie van de luchthaven en in het kader van continuïteit, is de Raad verheugd om te kunnen melden dat de voorbereidingen van de afgelopen jaren ertoe hebben geleid dat in 2022 een nieuw brandweeronderkomen wordt gerealiseerd dat aan de eisen van deze tijd voldoet.

De liquiditeitspositie van de onderneming ontwikkelde zich in 2021 beter dan verwacht, waarbij de Raad van Commissarissen in lijn met eerdere jaren moest constateren dat deze afhankelijk bleef van subsidies en bijdragen van voornamelijk regionale overheden. Met de beschikking van een extra NEDAB-subsidie en de beschikbaarheid van een overbruggingskrediet, constateert de Raad dat de financiële continuïteit van de luchthaven op dit moment is geborgd.

Preadvies bij de jaarrekening

Het door de directie opgestelde jaarverslag met de jaarrekening over 2021, voorzien van accountantsverslag en controleverklaring, wordt op 9 mei 2022 door de Raad van Commissarissen met de directie en de controlerende accountant besproken. De jaarrekening is gecontroleerd door De Jong & Laan accountants, waarbij voor de cijfers over 2021 een goedkeurende verklaring is afgegeven.

Over 2021 bedroeg het nettoresultaat van de vennootschap € 977.739 negatief. De Raad van Commissarissen legt de jaarrekening over het verslagjaar 2021 ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, te houden op 16 juni 2022, waarbij zij voorstelt het nettoresultaat ten laste van de overige reserves te brengen. Tevens stelt de Raad voor om decharge te verlenen aan de directie voor het gevoerde beleid en aan de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

Ten slotte spreekt de Raad van Commissarissen aan directie en medewerkers haar waardering uit voor hun inzet en betrokkenheid gedurende het verslagjaar, en feliciteert hen met het 90-jarig bestaan van de luchthaven in 2021.

Namens de Raad van Commissarissen,

Eelde, 28 april 2022

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

Bestuursverslag

Algemene Informatie en organisatie

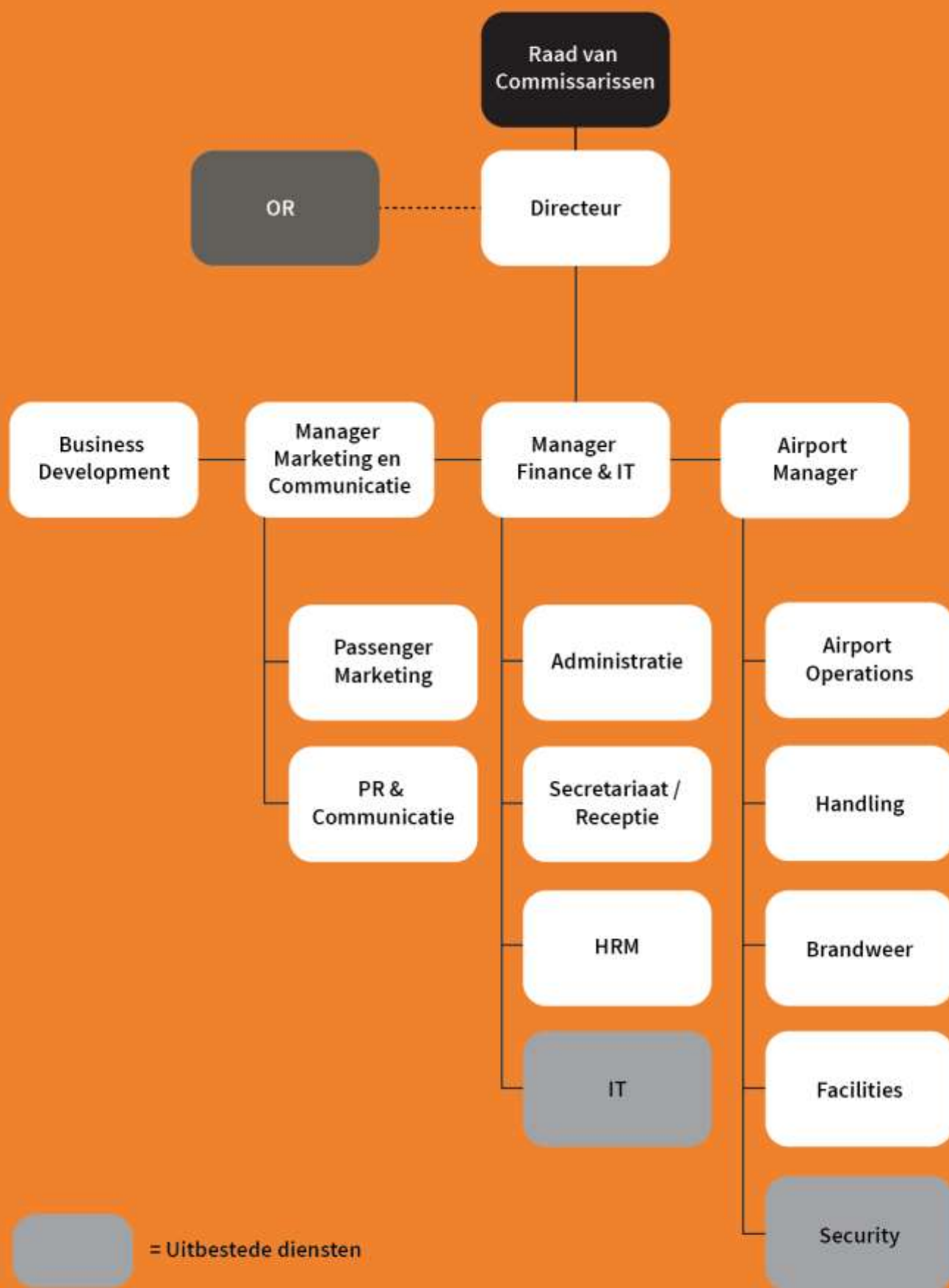
Groningen Airport Eelde is een naamloze vennootschap met als doel het uitoefenen van het luchthavenbedrijf. Zij is exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein “Eelde” in de kop van Drenthe. Als één van de regionale Nederlandse luchthavens die de status “van nationale betekenis” hebben, is ze zowel onderdeel van de Noordelijke als nationale luchtvaartinfrastructuur. De komende jaren staan in het teken van het invullen van de nieuwe (duurzame) strategie en het borgen van de continuïteit van de luchthaven.

De luchthaven biedt een vestigingsplaats aan voornamelijk luchtvaart gerelateerde bedrijven en instellingen voor het uitoefenen van een onderneming, het verzorgen van opleidingen en maatschappelijke functies in brede zin. Daarmee is zij belangrijk voor het vestigingsklimaat en werkgelegenheid in de regio. Het bieden van een veilige luchthaveninfrastructuur, de afhandeling van commerciële en maatschappelijke vluchten en het beschikbaar stellen van vastgoed als vestigingsplaats vormen de kernactiviteiten van de onderneming. Ook het faciliteren van kennisinstellingen en maatschappelijke functies en de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart rekent zij tot haar primaire taken.

De commerciële focus ligt op charterverkeer en waar mogelijk voor de regio waardevolle lijnverbindingen, general aviation inclusief lesverkeer en maatschappelijk verkeer, vracht, onderhoud en recycling van vliegtuigen, in combinatie met vastgoedontwikkeling. Ook kunnen toestellen op de luchthaven worden geparkeerd. Deze brede mix van activiteiten is het meest kansrijk en passend bij de brede rol van de luchthaven. De exacte invulling is daarbij deels afhankelijk van de marktontwikkelingen en de rol van de luchthaven in een systeem van nationale luchthavens. En, zeker niet in de laatste plaats, wil de luchthaven haar al stevige maatschappelijke rol verder verbreden en verdiepen door in symbiose met regionale ondernemingen, overheden en onderwijsinstellingen concreet invulling te geven aan de noodzakelijke ambities van de luchtvaart op het vlak van duurzaamheid en innovatie: het programma NXT Airport.

De belangrijkste onderdelen van de organisatie zijn commercie (business development en marketing & communicatie), de operatie (havendienst, handling, brandweer, facilities en security), en de staf en ondersteuning (administratie, HRM, receptie en secretariaat, IT). Per eind 2021 waren 54,6 FTE in dienst van de luchthaven, waarmee de bezetting vrijwel gelijk was dan het voorgaande jaar (0,4 FTE minder). Op verzoek van een afhandelingsbedrijf op Amsterdam Schiphol Airport dat tijdelijk kampte met een tekort aan medewerkers, zijn enkele medewerkers voor de afhandeling aldaar gedetacheerd, wat hun kennis en ervaring heeft verbreed.

Groningen Airport Eelde streeft er naar medewerkers loopbaanperspectief en een vast dienstverband te geven. Het luchthavenbedrijf is echter een sterk seizoensgebonden bedrijf met een piek in de zomer. Naast medewerkers in eigen dienst worden daarom ook tijdelijk ingehuurde arbeidskrachten ingezet. De securitymedewerkers behoren niet tot de eigen organisatie; dit zijn werknemers van Securitas en zij worden door Groningen Airport Eelde ingehuurd vanwege de speciale certificering en vergunning van de werkzaamheden. Voor de zogenaamde afhandeling van vliegtuigen worden medewerkers extern ingehuurd voor piekdrukke en gedurende het zomerseizoen, voor met name incheck- en platformwerkzaamheden. Ook voor facilitaire diensten zoals parkeerbeheer wordt gebruik gemaakt van ingehuurde krachten. Groningen Airport Eelde is ook een gewilde stageplaats voor verschillende opleidingen, van MBO, HBO en universiteit.



De medewerkers van Groningen Airport Eelde worden onder andere vertegenwoordigd door de Ondernemingsraad. In 2021 heeft de samenstelling van de Ondernemingsraad geen verandering ondergaan ten opzichte van 2020.

De Ondernemingsraad heeft in 2021 advies of instemming gegeven op enkele zaken: instemming op de regeling telefoon, camera en internet en de regeling duurzame inzetbaarheid, en advies over de regeling beeldschermbril.

In 2021 heeft de Ondernemingsraad vier keer overleg gevoerd met de directie waarbij naast de bovengenoemde onderwerpen veel gesproken is over duurzame inzetbaarheid, de status van herwaardering van diverse functies, visie en strategie, de nieuwbouw van de brandweerkazerne en Coronamaatregelen.

Corporate governance

De directie is belast met het bestuur van de vennootschap. De Raad van Commissarissen adviseert de directie en houdt toezicht op het beleid van de directie en de algemene gang van zaken. Zij staat de directie met raad terzijde. De Raad van Commissarissen en directie hebben uitgesproken de beginselen van de Nederlandse Corporate Governance Code te onderschrijven, aangepast aan de structuur en aard van de vennootschap. In afwijking van deze Code vormt de Raad de auditcommissie.

De Raad van Commissarissen heeft in 2014 het Reglement Raad van Commissarissen Groningen Airport Eelde NV vastgesteld. De vennootschap kent geen klokkenluidersregeling, maar een regeling vertrouwenspersoon. De Raad van Commissarissen kent een remuneratiecommissie, die de werkgeversrol vervult jegens de directie.

Ontwikkelingen en resultaat

Algemeen

Net als het jaar 2020 stond begin 2021 voor de luchtvaartsector nog volledig in het teken van de gevolgen van de Coronacrisis. Door reisbeperkingen was er nauwelijks passagiersverkeer in de eerste vier maanden van het jaar. Het verbod op contactberoepen beperkte het lesvverkeer nog gedeeltelijk. Pas met het op gang komen van het nationale vaccinatieprogramma medio 2021 kwam het consumentenvertrouwen weer terug en werden vliegreizen meer mogelijk. De operationele maatregelen die de luchthaven moest nemen om de gezondheid van medewerkers en passagiers te kunnen borgen, bleven nog tot in 2022 van kracht. De richtlijnen van de RIVM en de GGD waren daarbij leidend en zijn opgevolgd.

Commercieel gezien was 2021 dan ook een jaar van uitersten. De bestemmingen van nieuwkomer Green Airlines werden als gevolg van toenemende besmettingen en nieuwe Corona-maatregelen op vakantiebestemmingen begin juli na enkele vluchten alweer gestaakt. De reizen naar de Kanaaleilanden werden nog een jaar uitgesteld en Turkije is als bestemming door Corendon in 2021 niet open gesteld vanaf Groningen Airport Eelde. De andere bestemmingen presteerden echter uitstekend: Kreta, Gran Canaria en de nieuwe bestemming Zakynthos konden op veel belangstelling rekenen en hadden een hoge bezettingsgraad. In 2021 zijn daardoor meer passagiers vervoerd dan in 2020. Ook de nieuwe wintersport-bestemming, het Zweedse Scandinavian Mountains aan de grens met Noorwegen, werd naar tevredenheid geboekt in december en liep door tot en met begin maart 2022.



Het op de luchthaven gevestigde reisbureau BBI Travel vloog in de winter van 2021-2022 vanaf Groningen Airport Eelde naar Scandinavian Mountains Airport in Zweden. Deze nieuwe wintersportbestemming biedt veel verschillende activiteiten aan diverse doelgroepen, en was dan ook een succes. Om dit heugelijke nieuws te vieren werd met een feestelijke eerste vlucht de kerstman opgehaald vanuit Zweden, die bij aankomst op de luchthaven hartelijk werd ontvangen door Burgemeester M.J.F.J. Thijsen van de Gemeente Tynaarlo.

Ook het aantal vliegbewegingen liet in 2021 een groei zien, ondanks het feit dat het lijnverkeer (nog) niet terugkeerde. Het charterverkeer, het lesverkeer en het overige verkeer namen toe. Het aantal bewegingen van de traumahelikopter liep terug, vooral omdat er minder vervoersbewegingen waren op de weg. Coronamaatregelen waren ook zeer bepalend voor het vliegverkeer en dan met name het lesverkeer, als gevolg van het verbod op contactberoepen. Met 6.539 bewegingen was de maart de drukste maand, voornamelijk als gevolg van ingehaalde lesbewegingen.

Net als in voorgaande jaren is er geen leegstand van het vastgoed op de luchthaven: alle daartoe beschikbare ruimte was verhuurd of in erfpacht uitgegeven. Kavel 10, een vanaf Drachten afkomstig survey-bedrijf met meer dan 25 medewerkers, vestigde zich in juli op de luchthaven na overname van een bestaande hangaar. Er is regelmatig vraag naar vastgoed, in huur of erfpacht of in de vorm van een bouwkaavel, vooral naar hangaars en soms naar kantoorruimte. Daarom is in 2021 een start gemaakt met de ontwikkeling van Business Park Bravo: een bijna 15 hectare metend terrein op de luchthaven waarvan de wijziging van het bestemmingsplan in gang is gezet.

Commerciële ontwikkeling

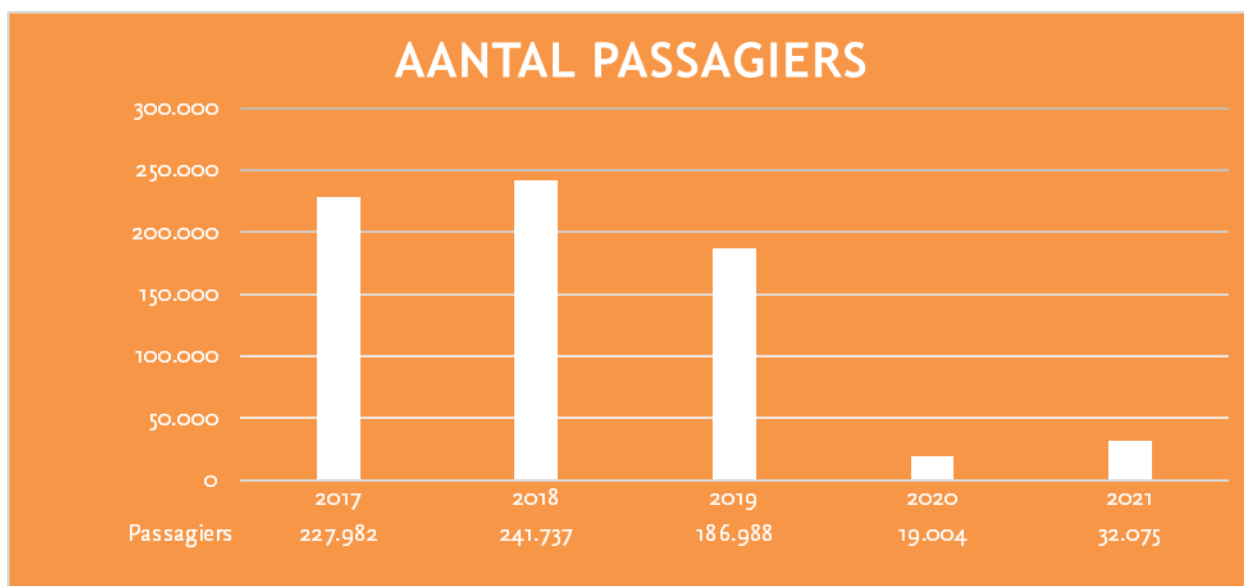
Waar het eerste halfjaar van 2021 nog werd gekenmerkt door reisbeperkingen als gevolg van Corona-maatregelen, trok het passagiersverkeer vanaf de zomer stevig aan. In het eerste halfjaar van 2021 zijn slechts 1.256 passagiers vervoerd, in het tweede halfjaar waren dat er 30.819. In totaal zijn 32.075 passagiers vervoerd in 2021, het overgrote deel op vakantiebestemmingen. Ten opzichte van 2020 was dat een groei van 69%, hoewel de passagiersaantal nog ver beneden het niveau van voor de Coronacrisis lag. In 2019 werden meer dan 185.000 passagiers vervoerd.

Ook het aantal vliegbewegingen herstelde zich pas in de loop van het jaar. Het aantal lesbewegingen maakte 72% van het totale aantal vliegbewegingen van 2021 uit. Het lesverkeer had in het begin van het eerste kwartaal nog te lijden van Coronamaatregelen vanwege het verbod op contactberoepen, en in het laatste kwartaal waren de weersomstandigheden niet optimaal. Desondanks kwam het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op Groningen Airport Eelde in totaal uit op 53.295; een toename van 35% ten opzichte van 2020. Het was niet alleen het lesverkeer dat in 2021 weer aantrok (42% groei), ook het overige (general aviation) verkeer (31% groei) en het passagiersverkeer (68% groei) zorgde voor meer vliegbewegingen. Alleen het aantal bewegingen van de traumahelikopter nam af (met 7%) als gevolg van het feit dat er minder mensen de weg op gingen.

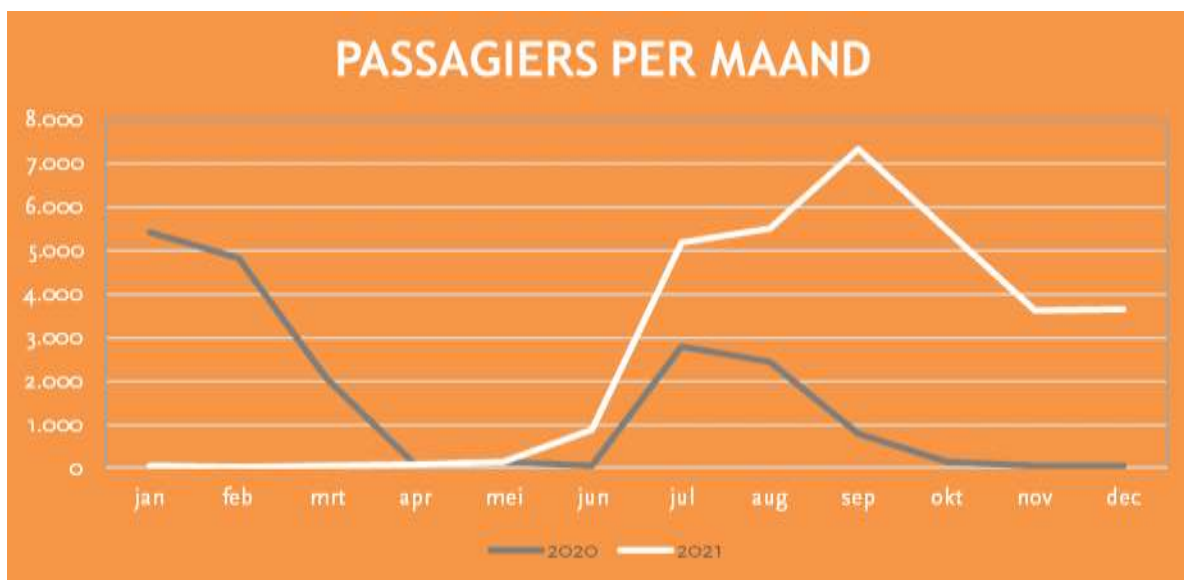
In lijn met 2020 werd de passagiersmarkt begin 2021 nog gedomineerd door de gevolgen van de Coronacrisis en reisbeperkingen. Met de vaccinatiegraad nam gedurende het jaar ook het consumentenvertrouwen toe en na een gemist voorseizoen kwam het vakantieverkeer in de zomer op gang. Lijnvluchten kwamen in 2021 nog niet terug, ondanks het feit dat naar een route naar Londen veel gevraagd wordt. De veelbelovende bestemmingen van nieuwe aanbieder Green Airlines werden na 14 vluchten gestaakt vanwege een toenemende besmettingsgraad in populaire vakantieoorden. Naar geplande bestemmingen als Antalya, Bodrum en de Kanaaleilanden is uiteindelijk niet gevlogen. Kreta, Gran Canaria en nieuwe bestemming Zakynthos bleken uiteindelijk zeer succesvol. Voor de winter 2021-2022 kwam daar de in 2020 reeds aangekondigde nieuwe wintersportbestemming Scandinavian Mountains bij, verzorgd door het op de luchthaven gevestigde reisbureau BBI Travel. Naar vakantiebestemmingen zijn in 2021 28.996 passagiers vervoerd, inclusief 3.065 transit (overstap) -passagiers, een toename van 122% ten opzichte van 2020.

Het aantal overige passagiers, op privé- en zakenvluchten, eenmalige charters en dergelijke, bedroeg in 2021 3.079 en nam met 69% toe ten opzichte van het voorgaande jaar. Vooral eenmalige charters zijn belangrijk voor dit segment.

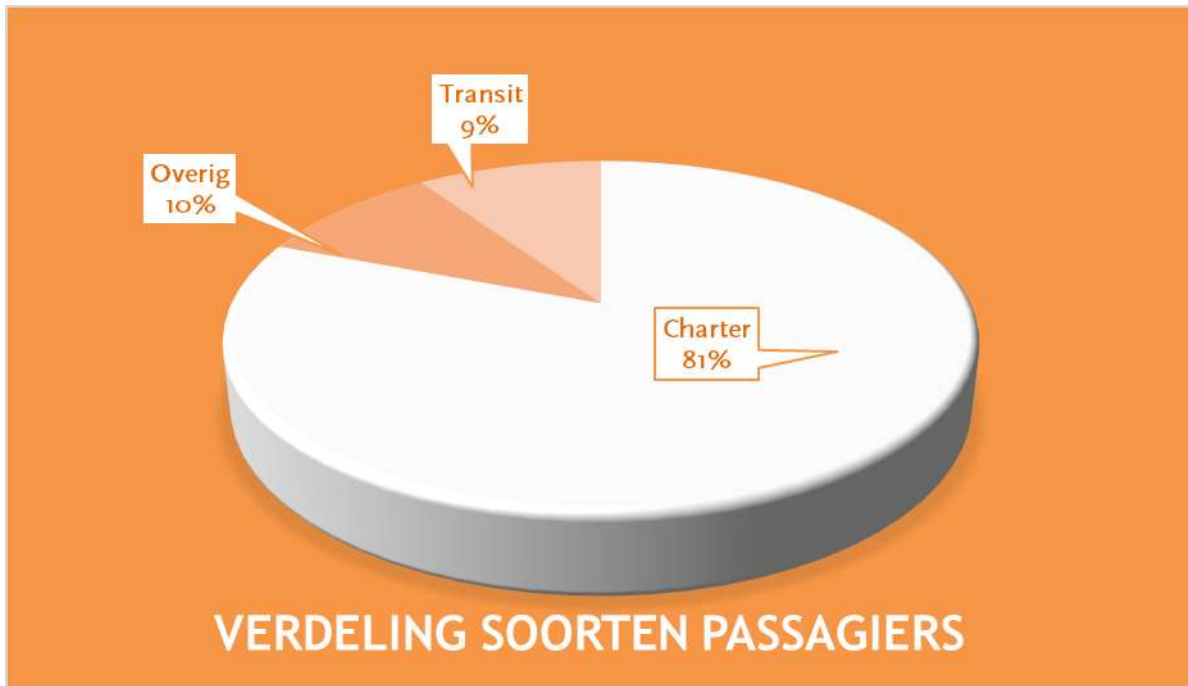
De ontwikkeling van het aantal passagiers over de afgelopen vijf jaren is onderstaand weergegeven.



Het aantal vervoerde passagiers is niet gelijk over het jaar verdeeld. De piek ligt normaliter in de zomermaanden waarin de vakantiemarkt wordt bediend. Daarnaast zijn het voor- en naseizoen relevant. In de onderstaande grafiek wordt de ontwikkeling van het aantal passagiers per maand in 2021 vergeleken met 2020. De gevolgen van de Coronacrisis zijn duidelijk te zien in het stilvallen van het passagiersverkeer na de zomer van 2020, met een opleving in de zomer van 2021.



De samenstelling van het aantal passagiers in 2021 was als volgt.



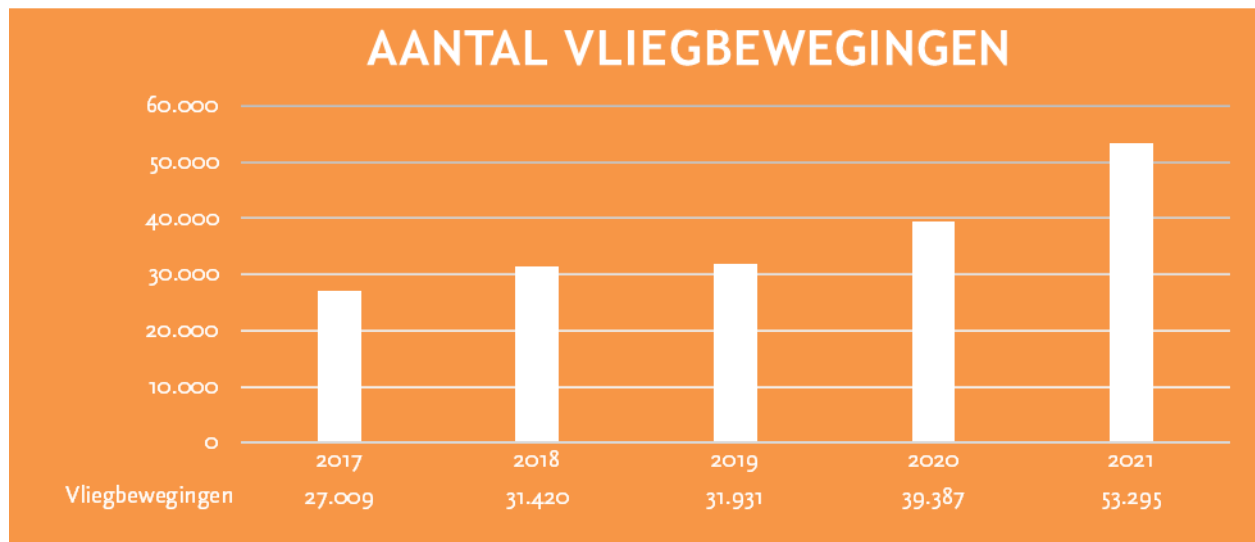
Naast het aantal vervoerde passagiers is het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) een belangrijke graadmeter voor de activiteit op de luchthaven. Daarbij neemt het lesverkeer een prominente plaats in. In 2021 bedroeg het totale aantal vliegbewegingen 53.295, een toename van 35% ten opzichte van 2020. Waar het aantal bewegingen van het passagiersverkeer (lijndienst en charters) met 53% af nam als gevolg van het wegvallen van lijndiensten sinds begin 2020, nam het aantal lesbewegingen van 2020 op 2021 toe met 42% tot 38.309. Daarmee was de samenstelling van het verkeer op de luchthaven ten gevolge van de Coronacrisis aan verandering onderhevig.

Sinds het samengaan van de Martinair Flight Academy met de KLM Flight Academy op Groningen Airport Eelde in 2019, bestaat het grootste deel van de vliegbewegingen op de luchthaven uit lesbewegingen: in 2021 was 72% van de vliegbewegingen een lesvlucht. In 2019 was dit nog 46%. Naast de KLM Flight Academy, de voormalige Rijksluchtvaartschool die in 2021 haar 75 jarig jubileum vierde, is nog een andere vliegschool op de luchthaven gevestigd. Ook maken lestoestellen vanaf andere luchthavens gebruik van Groningen Airport Eelde, vanwege de aanwezigheid van luchtverkeersleiding en speciale instrumenten voor landen bij minder zicht.

Het aantal overige bewegingen, voornamelijk van klein verkeer maar ook voor het parkeren van toestellen, bedroeg 12.659 in 2021, een toename van 31% ten opzichte van 2020. Het klein verkeer is weersafhankelijk en voor een deel recreatief, bijvoorbeeld omdat er een vliegclub op de luchthaven is gevestigd. Het parkeren van toestellen die als gevolg van de Coronacrisis niet zijn ingezet, was voor 2020 een nieuwe activiteit en duurde ook gedurende de winter van 2020-2021 nog voort. Het waren met name toestellen van KLM die op de luchthaven stonden geparkeerd. De reservecapaciteit van Groningen Airport Eelde is op deze manier gebruikt om Amsterdam Airport Schiphol te ontlasten.

De op Groningen Airport Eelde gestationeerde traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (MMT UMCG) heeft in 2021 2.114 vliegbewegingen uitgevoerd, 7% minder dan in 2020. Voor het gebruik van de luchthaven buiten de openstellingstijden is ten behoeve van de traumahelikopter een bijzondere regeling van kracht, waarbij opkomst van operationele diensten en luchtverkeersleiding niet is voorgeschreven.

Het verloop van het aantal vliegbewegingen op Groningen Airport Eelde over de afgelopen 5 jaar is onderstaand weergegeven.



De luchthaven is buiten de vergunde openingstijden ('s nachts) gesloten, behalve voor medische vluchten. Dat zijn meestal vluchten uitgevoerd in het kader van een spoedeisende orgaantransplantatie in het Universitair Medisch Centrum Groningen. Het kan dan gaan om transport van organen en/of een gespecialiseerde arts of team van artsen, waarbij Eurotransplant is betrokken. In totaal zijn in 2021 95 medische vluchten uitgevoerd, waarvoor de luchthaven 13 keer speciaal 's nachts open is gegaan. In 2020 was dat 9 keer. De "Waddenheli" heeft Groningen Airport Eelde 5 keer bezocht om een patiënt over te dragen aan een ambulance of om te tanken. De luchthaven is tweemaal bezocht door een Duitse traumahelikopter, en éénmaal door een speciale helikopter voor het vervoer van Coronapatiënten.

Als gevolg van Corona-maatregelen is niet alleen het passagiersverkeer in delen van 2020 en 2021 stil komen te liggen, maar kon ook het lesverkeer soms geen doorgang vinden aangezien dat kwalificeert als 'contactberoep'. In goed overleg met gebruikers van de luchthaven zijn de operationele openstellingstijden, en daarop aansluitend de dienstroosters, ten tijde van de Coronacrisis verschillende malen aangepast. Hetzelfde geldt voor de dienstverlening van Luchtverkeersleiding Nederland. In termen van flexibiliteit is soms veel van medewerkers gevraagd, maar de luchthaven is in deze moeizame periode altijd in staat geweest om op een veilige manier haar dienstverlening aan te kunnen bieden, soms met een minimale bezetting.

Financieel resultaat

Door het weer aantrekken van het passagiersverkeer, lieten de opbrengsten in 2021 een stijgende lijn zien. De totale bedrijfsopbrengsten namen in 2021 ten opzichte van 2020 toe met 41% tot € 2.322.782. De havengelden namen met 65% toe tot € 1.489.398 als gevolg van een toename van de lesvluchten en het gedeeltelijk herstel van het passagiersverkeer in de tweede helft van 2021. De opbrengsten uit vastgoed bedroegen € 541.148 en lagen 3% hoger dan in 2020. De reguliere erfpacht en huurinkomsten liepen door zoals verwacht, terwijl de inkomsten vanuit concessies door het toenemende passagiersverkeer licht groeiden.

De commissie op brandstofverkoop groeide met 18% tot € 80.632 als gevolg van het toegenomen verkeer, met name van het passagiersvluchten met grote toestellen. De overige bedrijfsopbrengsten namen toe met 38% tot € 211.604, voornamelijk als gevolg van een gedeeltelijk herstel van parkeeropbrengsten van personenwagens, dat afhankelijk is van het aantal vervoerde passagiers. Ook de opbrengsten van geparkeerde vliegtuigen, die als gevolg van reisbeperkingen begin 2021 nog stonden gestald op Groningen Airport Eelde, maken deel uit van de overige bedrijfsopbrengsten en droegen bij aan de toename ervan.

Het lastenniveau van 2021 lag met € 3.311.973 12% hoger dan in het voorgaande jaar. Vooral de personeelskosten kwamen met € 1.554.178 hoger uit dan het voorgaande jaar: een stijging van 46%. Vanwege een toename van het aantal vluchten in het tweede halfjaar is een deel van flexibele schil weer opgebouwd en zijn roosters aangepast aan de openingstijden. Ook zijn meer uren voor security ingezet. De belangrijkste oorzaak van de kostentoeename is echter het verschil in NOW-steun tussen beide jaren. Groningen Airport Eelde heeft in de jaren 2020 en 2021 een beroep op alle NOW-regelingen gedaan. In 2020 is een bedrag van € 1.454.865 aan NOW-steun als negatieve personeelskosten in de jaarrekening verantwoord. Voor 2021 ging het om een bedrag van € 1.060.685. Enerzijds door een toename van de omzet, anderzijds door een andere omzetdefinitie te hanteren voor de NOW-steun. De definitieve vaststelling van de NOW-steun is nog onzeker en onderwerp van een bezwaarprocedure bij de uitvoeringsinstantie. Dit wordt nader toegelicht in de toelichting op de winst- en verliesrekening.

De afschrijvingskosten kwamen met € 421.231 4% lager uit dan in 2020. De overige bedrijfskosten namen met 8% af tot € 1.336.564. De kosten voor assuranties en belastingen, energie, promotie en advies namen af. De kosten voor onderhoud van gebouwen en terreinen en de overige kosten namen toe. De sterke daling van de advieskosten werd veroorzaakt door het definitief in plaats van interim invullen van vacatures.

In 2021 is een subsidie van lokale overheden ontvangen van € 2.600.107 als tegemoetkoming voor NEDAB-kosten. Deze Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, voornamelijk de kosten van brandweer en security, zijn typische overheidstaken die de luchthaven verricht in het algemeen belang en waarvoor volgens een Europese richtlijn een tegemoetkoming in de kosten mag worden ontvangen. De ontvangen subsidie lag in lijn met die van het voorgaande jaar en is als negatieve kosten in de van toepassing zijde kostensoorten verwerkt. In de toelichting op de winst- en verliesrekening wordt deze subsidie nader toegelicht.

Het jaar 2021 wordt afgesloten met een negatief resultaat voor belastingen van € 1.006.574. Als gevolg van een mutatie in de actieve belastinglatentie, bedraagt het nettoresultaat € 977.739 negatief.

Investeringsen

In 2021 is voor een bedrag van € 370.231 geïnvesteerd in materiële vaste activa en voor een bedrag van € 32.554 in immateriële vaste activa. De investering in immateriële vaste activa betreft een omgevingsvergunning (melding activiteitenbesluit) voor de grondgebonden activiteiten van de luchthaven, waarvan de lasten over meerdere jaren worden afgeschreven.

De reguliere investeringen in 2021 hadden voornamelijk een noodzakelijk karakter: vanuit wet- en regelgeving of vanuit veiligheid en continuïteit van de operatie. Voor een bedrag van € 32.545 zijn installaties preventief of correctief vervangen. In tractie, een verandering naar voorgeschreven fluor-vrij blusschuim en vervanging van een de-icer, is € 103.709 geïnvesteerd. Vervanging van sportapparatuur en portofoons betekende een investering van € 55.664. Aan kentekenherkenning en toegangsbeveiliging is € 75.503 uitgegeven.

Jaarlijks worden vervangingsinvesteringen in ICT, inventaris, werkplaatsmachines en dergelijke gedaan, in 2021 voor een bedrag van € 54.088. De overige investeringen betroffen geactiveerde (advies)kosten van lopende projecten voor de brandweerkazerne met stallingsruimte, ICT apparatuur, voorbereiding van de wijziging van een bestemmingsplan, en brandmeld- en beveiligingsinstallaties.

Financiële risico's en onzekerheden

Het belangrijkste financiële risico's voor Groningen Airport Eelde zijn het commerciële risico en de continuïteit van subsidies en bijdragen. Vanuit haar rol als maatschappelijke infrastructuur is Groningen Airport Eelde afhankelijk van financiële ondersteuning. Slechts een klein aantal luchthavens is in staat op eigen kracht de exploitatie volledig rond te krijgen. Maar liefst 80% van de regionale luchthavens in de wereld heeft geen volledig dekkende financiële exploitatie en was al voor de Coronapandemie afhankelijk van steun. De belangrijkste redenen zijn gelegen in de hoge kosten van wettelijk verplichte taken voor veiligheid, security en voor onderhoud van infrastructuur. Groningen Airport Eelde is daarop geen uitzondering, en ontvangt om die reden jaarlijks een NEDAB-bijdrage van regionale overheden als tegemoetkoming in de kosten van de uitvoering van wettelijk verplichte taken.

Het commerciële risico hangt grotendeels samen met de ontwikkeling van het aantal vluchten en passagiers en daarmee de inkomsten van de luchthaven. Daarom concentreert de luchthaven zich ook op inkomsten uit andere activiteiten, zoals vanuit vastgoed. De (vastgoed)ontwikkeling op Business Park Bravo en het verkennen van nieuwe activiteiten zoals vrachtafhandeling zijn daarvan voorbeelden.

Naast een grote conjunctuurgevoeligheid, is luchtvaart van nature een kwetsbare bedrijfstak; geopolitieke ontwikkelingen, economische en maatschappelijke ontwikkelingen, de perceptie van veiligheid, maar ook politieke besluiten hebben allemaal hun weerslag op ontwikkelingen in de luchtvaartsector. De jaren 2020 en 2021 hebben duidelijk gemaakt dat de wereldwijde Coronapandemie een desastreus effect had op het passagiersvervoer. Pas laat in 2021 was op Groningen Airport Eelde herstel van het passagiersvolume zichtbaar, al is het niveau van 2019 nog ver weg. In het verleden heeft de luchtvaartsector naast kwetsbaarheid echter ook een enorme veerkracht en flexibiliteit laten zien. De hoge bezettingsgraden van de vakantievluchten eind 2021 en de boekingsgraad van de vluchten voor komende zomer zijn een voorbeelden van herstel van vertrouwen.

Groningen Airport Eelde heeft als relatief kleine luchthaven weinig invloed op mondiale en nationale ontwikkelingen, maar haar inkomsten worden er deels door beïnvloed. Ook maatschappelijke en politieke ontwikkelingen met betrekking tot een gezonde leefomgeving brengen onzekerheid met zich mee voor de omgeving voor luchtvaart. Luchtvaart is op dit moment sterk verweven met politieke besluitvorming. Zo is begin 2021 de luchtvaarttaks ingevoerd en is in het vigerende coalitieakkoord sprake van een CO₂-plafond voor luchtvaart dat in 2022 wordt uitgewerkt. Geheel 2021 stond in het teken van een langdurige kabinetsformatie, gedurende welke periode besluitvorming over de opening van Lelystad Airport en de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn aangehouden. In de loop van het jaar is daar voor andere luchthavens nog de complexiteit met betrekking tot het stikstofdossier bijgekomen. Groningen Airport Eelde heeft als enige luchthaven wel de vereiste natuurvergunning. Uiterlijk 31 december 2024 dient het Rijk een besluit te nemen over het luchthavenbesluit van Groningen Airport Eelde.

Groningen Airport Eelde heeft ook in 2021 actief geparticipeerd in overlegorganen met betrekking tot de voorbereiding van besluitvorming over nationale en internationale kwesties met betrekking tot luchtvaart. Voor het borgen van haar continuïteit op lange termijn voert zij een lobby die erop gericht is het maatschappelijk belang van de luchthaven te erkennen en te verankeren.

De grootste onzekerheidsfactor in 2021 was uiteraard de Coronacrisis, net als in 2020. De NOW-regeling was de belangrijkste mitigerende maatregel gedurende deze jaren, en toont de financiële kwetsbaarheid van de sector voor externe factoren die tot reisbeperkingen leiden. Ondanks het feit dat daardoor Green Airlines na enkele vluchten al weer stopte met nieuwe bestemmingen, heeft de crisis niet geleid tot het faillissement van voor de luchthaven belangrijke partijen. Ook zijn geen zakelijke overeenkomsten opgezegd en is het vastgoed van de luchthaven nog steeds geheel bezet. Daarmee heeft de Coronacrisis geen blijvende schade opgeleverd aan de luchthaven.

Van haar aandeelhouders heeft de luchthaven voor de jaren 2021 en 2022 een overbruggingsfinanciering ontvangen om de liquiditeit te versterken, waarop tot op heden nog geen beroep is gedaan. Deze financiering materialiseert zich deels in de vorm van NEDAB-subsidie die in eerdere jaren nog niet genoten was, en deels in de vorm van een krediet waarop getrokken kan worden. Daarmee zijn voor deze jaren, waarin het implementeren van de duurzame strategie en de ambities van de luchthaven centraal staan naast het verankeren van de maatschappelijke positie en continuïteit van de luchthaven, het bestaan en een veilige operatie gegarandeerd.

Fiscaliteit

Als gevolg van de “Wet modernisering VPB-plicht overheidsondernemingen” is Groningen Airport Eelde sinds 2016 schatplichtig voor de vennootschapsbelasting. Er is een fiscale openingsbalans opgesteld die met de fiscus is afgestemd. De fiscale waardering van het vastgoed en het bestaan van verliescompensatie waren aanleiding voor het vormen van een actieve belastinglatentie in eerdere jaren.

In 2020 is vanuit prudentie de resterende verliescompensatie geheel afgebouwd vanwege het onzekere toekomstperspectief op fiscale winst. Om dezelfde reden is in 2021 geen dotatie aan de actieve latentie gedaan vanuit verliescompensatie. Het verschil tussen de commerciële en fiscale waardering van het vastgoed levert in 2021 een positieve bijdrage aan het nettoresultaat op van € 28.835.

Solvabiliteit en liquiditeit

Het eigen vermogen van de vennootschap bedraagt per eind 2021 € 9,5 mln. De solvabiliteit, uitgedrukt als percentage van de totale balansomvang, bedraagt 73% en is daarmee bevredigend. De omvang van het eigen vermogen is in 2021 afgenomen als gevolg van het negatieve resultaat van 2021.

De aanwezige liquiditeit bedraagt per ultimo 2021 € 2,8 mln. De liquiditeit is ten opzichte van eind 2020 vrijwel gelijk gebleven. De liquiditeit van de vennootschap is toereikend te noemen. Vanwege het seizoensgebonden karakter van de omzet van de onderneming en de afhankelijkheid van de tijdigheid van subsidies en bijdragen, is een minimumniveau van het werkkapitaal nodig voor de bedrijfsvoering. De aanwezige liquiditeit lag gedurende 2021 boven dit vereiste minimumniveau van € 1,0 mln. Vanwege negatieve rente op spaartegoeden houdt Groningen Airport Eelde niet meer liquiditeit aan dan nodig. Door de tijdigheid van subsidies en bijdragen af te stemmen op de bijbehorende uitgaven, kan zij rentekosten tot een minimum beperken.

De vennootschap kent geen vreemd vermogen in de zin dat zij kredietafnemer is. Toekomstige investeringsplannen zijn deels met subsidies en bijdragen afgedekt. Afhankelijk van de ontwikkeling van het resultaat en benodigde investeringen, kan in de toekomst een kredietbehoefte ontstaan. Daarom beschikt de luchthaven voor de jaren 2021 en 2022 over een financieringsmogelijkheid van haar aandeelhouders. Daartoe kan zij beschikken over een eenmalige extra NEDAB-subsidie van € 1,2 mln voor NEDAB-kosten die in het verleden nog niet zijn gesubsidieerd. Aanvullend daarop kan zij een beroep doen op een kredietfaciliteit van € 1,0 mln.



Auto's van het transplantatie-team op het platform. Het UMCG is afhankelijk van de nabijheid van een luchthaven voor het met spoed kunnen vervoeren van organen en gespecialiseerde artsen. Het transplantatiecentrum van het UMCG is het enige centrum in Nederland dat alle soorten transplantaties uitvoert. Voor ongeveer de helft van de transplantaties maakt het daarbij gebruik van organen die via Groningen Airport Eelde zijn getransporteerd. Jaarlijks worden ongeveer 70 van deze vluchten uitgevoerd op Groningen Airport Eelde. Deze vluchten zijn de enige die buiten de reguliere openingstijden mogen worden afgehandeld. Dat gebeurt gemiddeld 20 keer per jaar, waarvoor medewerkers van Groningen Airport Eelde en de luchtverkeersleiding speciaal 's nachts op dienst komen.

Risicobeheersing en veiligheid

Luchtvaart is één van de veiligste vormen van vervoer, mede door strenge internationale regelgeving, normering en toezicht. De directie en het managementteam van de luchthaven dragen aandacht voor operationele risico's en beheersmaatregelen actief uit. Het eenduidig beleggen van verantwoordelijkheden en het aanspreken op situaties die veilig werken in de weg staan, is onderdeel van het beleid en van de cultuur op de luchthaven.

Op strategisch niveau wordt vormgegeven aan het risicomanagement, door bij het formuleren van ambities en doelstellingen de balans te zoeken tussen de belangen van aandeelhouders, de regio, passagiers, gebruikers van de luchthaven en omwonenden. Een veilige operatie naar wettelijke maatstaven vormt altijd het belangrijkste uitgangspunt. Daarnaast is Groningen Airport Eelde sensitief met betrekking haar directe omwonenden en tot het maatschappelijk debat over (de gevolgen van) luchtvaart en stoelt zij haar ambities en toekomst op de transitie naar duurzame luchtvaart. De Raad van Commissarissen is waar nodig actief betrokken bij de afweging van belangen.

De doorvertaling van de risicobereidheid naar het financieel beleid leidt tot een gematigd risicoprofiel. Het financieel beleid is gericht op een duurzame lange termijn ontwikkeling, met afdoende middelen om te kunnen blijven investeren en innoveren. De afhankelijkheid van subsidies en bijdragen is groot. Een ander relevant financieel risico vormen de opbrengsten die afhankelijk zijn van het fluctuerende aantal vluchten en passagiers. Het seizoenpatroon en de afhankelijkheid van subsidies en bijdragen maakt dat er actief wordt gestuurd op een gezonde liquiditeitspositie. Kostenbewust opereren en spreiding van inkomstenbronnen is onderdeel van de strategie. Bijvoorbeeld door het aanhouden van een flexibele schil in de operatie waardoor snel op commerciële ontwikkeling kan worden ingesprongen, het inzetten op de acquisitie van vracht en het timen van subsidies en bijdragen waardoor rentekosten worden geminimaliseerd.

Voor de meest bedreigende risico's zijn verzekeringen afgesloten om de financiële gevolgen van incidenten te kunnen ondervangen. De Corona-jaren 2020 en 2021 hebben uitgewezen dat de steun van de centrale overheid, in de vorm van NOW-subsidie, noodzakelijk was om een onvoorzien risico van de omvang van de Coronacrisis op te kunnen vangen. Met name de liquiditeit, en daarmee de mogelijkheid om toekomstgericht te kunnen blijven investeren in een veilige en duurzame luchthaven, blijft kwetsbaar voor de onzekerheid van de opbrengsten, mede omdat de kosten van het hebben en onderhouden van infrastructuur en materieel een vast gegeven zijn.

Het operationele risicomanagement van de luchthaven is gericht op safety en security. Safety heeft betrekking op operationele veiligheid, zoals het voorkomen van incidenten met vliegtuigen en rijdend materieel. Security heeft betrekking op de controle op verboden stoffen die niet aan boord van een vliegtuig mogen. Aandacht voor veiligheid zit bij medewerkers en gebruikers van de luchthaven in de genen, en er wordt veel aan training en voorlichting gedaan.

Om duidelijkheid te scheppen over het omgaan met risico's in de dagelijkse werkzaamheden zijn reglementen en protocollen opgesteld. Omgaan met risico's en een veilige manier van werken volgens goedgekeurde procedures maken deel uit van het gedachtengoed en van de dagelijkse werkzaamheden en grotendeels verplicht vanuit nationale en internationale wet- en regelgeving. Medewerkers beschikken daartoe over de juiste middelen, kennis, ervaring en houding. Doorlopende educatie en de registratie daarvan maakt onderdeel uit van het risicomanagement. Registratie is een centraal onderdeel van doorlopende audits op alle aspecten van veiligheid, waartoe in 2021 een nieuw systeem in gebruik is genomen.

Voor de veilige operatie van de luchthaven wordt gebruik gemaakt van een veiligheidsmanagementsysteem, dat door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gecertificeerd. Procedures en werkzaamheden zijn vastgelegd in beleid en handboeken. Er zijn verschillende plannen en draaiboeken voor calamiteiten en relevante procedures worden getest en geoefend. Grote oefeningen die daartoe in samenwerking met regionale partijen gepland waren in 2021, gingen als gevolg van Coronabeperkingen niet door en zijn uitgesteld tot 2022.

Reglementen, protocollen en het bijbehorende toezicht en handhaving worden actief uitgedragen naar bezoekers, leveranciers en op het luchthaventerrein gevestigde partners en gebruikers. Bijvoorbeeld door middel van het Luchthavenreglement en het Reglement voor toegang tot Airside. Het belangrijkste operationele kader voor de luchthaven is het EASA-kader; de regels voor een veilige luchtvaart zoals die zijn opgesteld door het European Union Aviation Safety Agency. Dat raamwerk vereist het duidelijk beleggen van verantwoordelijkheden en specifieke rollen die aan managers en medewerkers zijn toebedeeld.

Op basis van de EASA-regelgeving vinden regelmatig audits plaats en wordt gewerkt met verschillende invalshoeken. De specifieke operationele veiligheidsdoelstellingen voor de jaren 2020 en 2021 zijn op basis van risico-inventarisatie geformuleerd. Het belangrijkste thema voor deze periode was het terugdringen van het aantal vogelaanvaringen met vliegtuigen, de zogenaamde “bird hits”, naar maximaal 2 hits per 10.000 vliegbewegingen. Het doel is om bird hits te voorkomen en als dat niet mogelijk is, het aantal te beperken. De algemeen aanvaardbare norm voor de sector is 4 bird hits per 10.000 vliegbewegingen; de doelstelling van Groningen Airport Eelde is ambitieuzer en ligt op maximaal 2 bird hits per 10.000 bewegingen. Voor 2020 en 2021 is de veiligheidsdoelstelling behaald. Voor de jaren 2022 en 2023 is door het safety review board van de luchthaven bepaald dat het minimaliseren van FOD op airside de veiligheidsdoelstelling wordt. FOD, “foreign object debris”, is het gevaar dat losse objecten op het banenstelsel een vliegtuig kunnen beschadigen, bijvoorbeeld omdat ze in een straalmotor worden gezogen.

Door middel van de registratie van incidenten van afgelopen jaren worden analyses gedaan, passende maatregelen getroffen en gecommuniceerd, vervolgens vindt per kwartaal monitoring, rapportage en evaluatie plaats. Indien noodzakelijk worden maatregelen genomen. De safety review board is verantwoordelijk voor het vastleggen, volgen, bewaken en monitoring van elke veiligheidsdoelstelling. Specifiek voor bird hits is in 2021 daartoe een beslisboom gemaakt voor de classificatie van fauna-incidenten. Het aantal gerapporteerde aantal bird hits bedroeg in 2021 10, waar in 2020 nog sprake was van 3 hits. Het betrof vooral meeuwen en enkele zwaluwen. Op basis van het aantal vliegbewegingen van 2021 lag de internationale norm op 21 bird hits; de eigen veiligheidsdoelstelling van 11 is behaald.

Groningen Airport Eelde heeft twee fulltime faunabeheerders in dienst, die werken op basis van een wildlife hazard management plan en faunabeheerplan. Voor het voorkomen van incidenten en het actief nemen van maatregelen is een escalatieladder de basis. De inrichting en verzorging van het luchthaventerrein vormt de basis voor het faunabeheer. Het terrein wordt zo onaantrekkelijk mogelijk gemaakt voor vogels en de prooidieren van vogels. Bijvoorbeeld de aanwezigheid van muizen heeft een grote aantrekkingskracht op roofvogels. Door tellingen en risico-inventarisatie wordt een goed beeld verkregen van de actuele risico's, waarop proactief wordt gehandeld. Als vervolgstap vindt waar nodig actieve verjaging van aanwezige vogels plaats, door gebruik te maken van een speciale groene laser, het afspelen van geluiden van angstkreten en door het afschieten van knal- en gilpatronen. Als uiterste middel, de laatste stap van de escalatieladder, wordt bij acuut dreigend gevaar ondersteunend afschot ingezet, waartoe de luchthaven over een speciale ontheffing beschikt.

Op het luchtvaartterrein is de havendienst verantwoordelijk voor orde en veiligheid, met inbegrip van securitytaken. Voor de uitvoering van de securitytaken (controle op verboden en onveilige zaken die niet mee aan boord van een vliegtuig mogen) wordt gebruik gemaakt van de diensten van externe partij Securitas die daartoe over een speciale vergunning beschikt. De securitymedewerkers werken nauw samen met de afhandelingsorganisatie van Groningen Airport Eelde. Deze laatste draagt zorg voor een efficiënte en gebruiksvriendelijke doorstroom van passagiers en bagage tussen aankomst en vertrek. Daarbij moet aan de eisen van de verschillende luchtvaartmaatschappijen en veiligheid worden voldaan voor wat betreft procedures van inchecken, belading en omkeertijden.

Ook in 2021 waren nog maatregelen van toepassing in het kader van een veilige passagiersafhandeling om besmettingsgevaar voor medewerkers en passagiers te verkleinen. De luchthaven heeft daartoe de aanwijzingen van het RIVM en luchtvaartautoriteit opgevolgd. De gehanteerde maatregelen en procedures zijn in nauw overleg met luchtvaartmaatschappijen, GGD, veiligheidsregio's en andere betrokkenen tot stand gekomen.

De luchthavenbrandweer van Groningen Airport Eelde is verantwoordelijk voor preventie en bestrijding van luchtvaart gerelateerde branden, reddingswerkzaamheden en milieu-incidenten, en het verlenen van eerste hulp. Daarnaast verzorgt zij het aftanken van vliegtuigen namens de brandstofconcessionaris. De brandweer heeft een plicht om te oefenen en voert trainingen en oefeningen uit om voorbereid te zijn op het bestrijden van incidenten op de luchthaven en in het nabije verzorgingsgebied. Met ingang van september 2021 is een aangepast incidenten en rampenbestrijding plan (IRP) van kracht. De belangrijkste aanpassing hierin is de kwalificatie van de diverse scenario's waardoor deze beter aansluit op de landelijke lijn die hierin wordt gehanteerd.

Het afnemen van zogenaamde prof-checks voor alle brandweermedewerkers maakt deel uit van de EASA-regelgeving. De luchthaven beschikt zelf over meerdere oefenobjecten maar er wordt ook geoefend op andere luchthavens en locaties voor de nodige variatie in oefenscenario's. Zo zijn in 2021 bepaalde prestatie-indicatoren door middel van zogenaamde "life fire training" geoefend op Kopenhagen Airport. Ook in 2021 waren er nog beperkingen voor het oefenen als gevolg van Coronamaatregelen. Op basis van de maatregelen zoals die door de Veiligheidsregio werden gehanteerd, is zoveel als mogelijk met een aangepast oefenprogramma gewerkt.

In 2021 is twee keer een oefenalarm afgegeven, dat in overleg met de havendienst of luchtverkeersleiding wordt geïnitieerd om gewenning aan procedures en alarmeringen te creëren. De vereiste opkomsttijd van maximaal 3 minuten op een willekeurig plaats op het luchthaventerrein, is daarbij beide malen behaald.

Er hebben zich in 2021 zes daadwerkelijke alarmeringen voorgedaan. Het betrof vijfmaal een scenario "voorzorgslanding door een klein toestel als gevolg van een mogelijke storing" en eenmaal een scenario waarbij een wat groter toestel bij een voorzorgprocedure betrokken was. Daadwerkelijke incidenten hebben zich niet voorgedaan. Eenmaal is medische assistentie verleend aan een passagier.

In 2021 zijn de laatste voorbereidingen afgerond voor de verbouwing en uitbreiding van een bestaande hangar tot brandweerkazerne. Begin 2022 is daartoe de opdracht verstrekt aan een aannemer en is gestart met de realisatie van een brandweeronderkomen dat aan de eisen van deze tijd voldoet, veilig en toekomstbestendig is. De brandweermedewerkers zijn zeer betrokken bij dit traject, en een speciale bouwcommissie vanuit de eigen brandweerorganisatie draagt in grote mate bij aan de begeleiding van dit bouwproject. Waar mogelijk wordt een deel van de werkzaamheden in eigen beheer uitgevoerd.

Maatschappelijke rol

Groningen Airport Eelde heeft als luchthaven, werkgever en onderneming zowel een economische als maatschappelijke functie en verantwoordelijkheid. De luchthaven is onderdeel van de maatschappelijke infrastructuur van Noord-Nederland, en draagt bij aan de economische activiteit, het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid. Daarnaast is het een vestigingsplaats en voorwaarde voor maatschappelijke diensten, zoals voor het Universitair Medisch Centrum Groningen.

Het verzorgingsgebied van de luchthaven omvat voor het vestigingsklimaat en internationale bereikbaarheid de drie Noordelijke provincies, de kop van Overijssel en de Duitse grensregio. Bekende voorbeelden zijn de vestiging van Google in de Eemshaven en IBM in Groningen. Deze en vele andere ondernemingen stellen een internationale luchthaven in de nabijheid als voorwaarde voor vestiging. In 2021 maakte isotopenproducent SHINE Medical bekend in Veendam een fabriek te realiseren. De nabijheid van Groningen Airport Eelde als internationale luchthaven is noodzakelijk voor het vervoer van de producten van SHINE Medical. Daarnaast worden op Groningen Airport Eelde zakenvluchten afgehandeld voor bedrijven en instellingen in heel Noord-Nederland, bijvoorbeeld voor scheeps- en jachtwerven zoals Meyer Werft in Papenburg en Koninklijke Bodewes in Hoogezand.

In 2021 heeft het bedrijf Kavel 10 zich op de luchthaven gevestigd. Haar missie is het digitaliseren van de buitenwereld. Kavel 10 houdt zich bezig met landmeten en maakt sinds enkele jaren ook opnames vanuit de lucht. Eerst vanuit Drachten, nu vanaf Groningen Airport Eelde met een eigen hangaar. In 2021 was zij nog betrokken bij het vanuit de lucht in kaart brengen van de gevolgen van de overstroming in Limburg.



Eén van de drie Tecnam P2006T vliegtuigen van Kavel 10, de PH-K10, op Groningen Airport Eelde.

Naast het maken van luchtfoto's worden ook zogenaamde LiDAR metingen uitgevoerd door Kavel 10. LiDAR is een technologie die de afstand tot een object of oppervlak bepaalt door het gebruik van laserpulsen. Het is één van de nauwkeurigste landmeettechnieken waarmee het mogelijk is om met enkele centimeters nauwkeurigheid metingen uit te voeren. Om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen kan de data van het vliegtuig aangevuld worden met metingen die gedaan worden vanuit een auto en door de landmeters van Kavel 10. Daarmee kan bijvoorbeeld een driedimensionaal stadsmodel worden gemaakt. Reliëfstructuren kunnen van alle kanten in beeld worden gebracht, waarna met sterke computers een driedimensionaal beeld worden gecreëerd. Kavel 10 heeft bijvoorbeeld in opdracht van de gemeente de stad Groningen in kaart gebracht.

Kavel 10 is ook regelmatig zichtbaar in de lucht. Voor haar landmeetkundige operatie vliegt zij een karakteristiek lijnenpatroon, zoals een boer zijn akker ploegt. Een camera maakt continu digitale opnamen in alle richtingen, ook schuin naar beneden zodat de zijanten van de gebouwen in beeld worden gebracht. In de vliegtuigen van Kavel 10 is ruimte voor twee medewerkers: een piloot en een speciale sensor operator die de apparatuur bedient.



De crew van Kavel 10: een echt familiebedrijf. Er staan drie broers en een zwager aan het roer en meerdere familieleden werken voor het bedrijf. Naast landmeters en piloten heeft zij ook specialisten in dienst die de verzamelde gegevens bewerken, en brengt daarmee meer dan 25 FTE werkgelegenheid naar de luchthaven. Dit jonge en dynamische bedrijf heeft de ambitie om in de toekomst elektrisch te gaan vliegen.

Naast de bijdrage die Groningen Airport Eelde levert aan het vestigingsklimaat in regionale zin, zijn ook bedrijven en instellingen op het luchthaventerrein zelf gevestigd. De directe werkgelegenheid op het luchthaventerrein vertaalt zich, inclusief de aanwezige overheidsdiensten, in arbeidsplaatsen voor ongeveer 400 Fte. Daarnaast is de luchthaven ook een belangrijke opleidingsplaats die jaarlijks aan studenten van diverse opleidingen stageplekken ter beschikking stelt binnen vrijwel alle bedrijfsonderdelen, van meeloop- tot afstudeerstages. Er zijn contacten met verschillende opleidingsinstituten en onder het programma NXT Airport worden deze contacten nog verder geïntensiveerd. We zijn er bijzonder trots op dat in 2021 onderwijsinstellingen als Noorderpoort en Alfa College zich op de luchthaven hebben gevestigd en op het luchthaventerrein opleidingen verzorgen. Er wordt samengewerkt met de Rijksuniversiteit Groningen die verschillende onderzoeken voor de luchthaven uitvoert, onder andere op het gebied van waterstof en logistiek.

Een andere en zeer zichtbare maatschappelijke rol van Groningen Airport Eelde is dat het de thuishaven is van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG. Het UMCG is het traumacentrum voor Noord-Nederland, daartoe aangewezen Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. De traumahelikopter en de auto van het MMT zijn sinds 2016 gestationeerd op Groningen Airport Eelde. De helikopter heeft een speciale ontheffing om ook buiten de openingstijden van de luchthaven te mogen vliegen. Naast de medisch geschoolde piloot bevinden zich een gespecialiseerde arts en verpleegkundige aan boord. Het doel van de behandeling van het MMT is om de patiënt te stabiliseren of stabiel te maken voor transport. Als een patiënt stabiel is, kan deze met een ambulance of de helikopter naar het ziekenhuis worden vervoerd. In 2021 heeft de traumahelikopter 2.114 vliegbewegingen uitgevoerd.

De nabijheid van de luchthaven is ook noodzakelijk voor de transplantatie afdeling van het UMCG. Het UMCG is één van de belangrijkste transplantatieziekenhuizen voor longen, harten en levers. Vanuit heel Europa worden hiervoor tijd-kritische vluchten uitgevoerd met organen of gespecialiseerde artsen, waaronder vanuit Eurotransplant. Ook het Ministerie van Defensie en opsporingsdiensten maken gebruik van Groningen Airport Eelde. Dit draagt bij aan de maatschappelijk belangrijke functie van de luchthaven.

Groningen Airport Eelde is de grootste lesluchthaven van Nederland, doordat het de thuishaven is van enkele vliegscholen. De KLM Flight Academy is daarvan de grootste, en al sinds 1956 aanwezig op Groningen Airport Eelde. In 2020 is ook de van Lelystad Airport afkomstige Martinair Flight Academy opgenomen in de KLM Flight Academy en zijn de activiteiten daarvan naar Groningen Airport Eelde verhuisd. Sindsdien beschikt de KLM Flight Academy over een eigen technische dienst. De 120 studenten die de tweejarige opleiding volgen, wonen op de campus van de KLM Flight Academy op Groningen Airport Eelde. In 2021 vierde de KLM Flight Academy haar 75-jarig bestaan op Groningen Airport Eelde. Tijdens een evenement ter viering van dit feit, maakte de vliegschool bekend dat zij 14 elektrische vliegtuigen heeft besteld, om zo een bijdrage aan een betere leefomgeving te leveren. Elektrische vliegtuigen zijn niet alleen emissie loos, ze zijn ook veel stiller.

Naast haar regionale en lokale rol als vestigingsplaats voor bedrijven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke instellingen heeft de luchthavenorganisatie zelf ook een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid. Deze vertaalt zich ook naar duurzame ambities in het gebruik van (alternatieve) energie, natuurbeheer op maat en de dialoog met de omgeving over de gevolgen van luchtvaart op de leefomgeving. In 2021 en 2022 gaat de luchthaven actief het gesprek aan met direct omwonenden over de rol en strategie van de luchthaven, bijvoorbeeld door het bezoeken van organisaties die het belang van omliggende dorpskernen vertegenwoordigen.

Aandacht voor klimaat, milieu en natuur maken ook onderdeel uit van de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de luchthaven. Het op de luchthaven aanwezige zonnepark levert energie voor 6.600 huishoudens en draagt daarmee bij aan de energietransitie in de regio. Ze vormt daarnaast een belangrijk basiselement om een waterstof ecosysteem op de luchthaven te realiseren. De luchthaven heeft zelf een met zonnepanelen overdekte passagierscorridor van 400 meter lang en heeft daarmee haar energiekosten en emissie verminderd.

Samen met gebruikers van de luchthaven zorgt Groningen Airport Eelde voor een goede balans tussen de belangen van omwonenden en de gebruikers van de luchthaven. Groningen Airport Eelde kan niet bestaan zonder draagvlak vanuit haar omgeving. In 2021 is daarom verder geïnvesteerd in de goede relatie met de omwonenden, want het is belangrijk om een goede buur te zijn. Er is tweemaal een omgevingsplatform georganiseerd. Ook worden omwonenden actief uitgenodigd voor een gesprek met de luchthaven, samen met de onafhankelijke Commissie Regionaal Overleg. Naast de reguliere communicatiemiddelen, wordt ook actief de dialoog met de omgeving gezocht door bijvoorbeeld bijeenkomsten van dorpsraden te bezoeken. Een belangrijk gespreksonderwerp daarbij is het verminderen van de overlast voor de omgeving. De productie van geluid door vliegtuigen is daarbij het meest tot de verbeelding sprekend, en tevens de grootste oorzaak van een negatieve beleving over de luchthaven. Er is een speciaal en onafhankelijk loket voor het melden van overlast veroorzaakt door vliegwegingen in de vliegzone van de luchthaven: de TMA Eelde. De intensiteit van het lesverkeer was in 2021, net als in 2020 een belangrijke oorzaak van meldingen over overlast.

In 2021 zijn 3.898 meldingen ingediend bij het meldingenloket. Van deze meldingen zijn 756 in overeenstemming met het reglement niet geregistreerd, omdat ze bijvoorbeeld geen betrekking hadden op het meldingengebied van de luchthaven of omdat het dubbele meldingen betrof. Na deze correctie zijn er over 2021 in totaal 3.142 meldingen gerapporteerd, een stijging van 35% ten opzichte van 2020. Deze toename is vooral aan het herstel van het lesverkeer te wijten. Het aantal melders bedroeg 226, een toename van 78%. Het overgrote deel van de meldingen, 77%, is afkomstig van zogenaamde “frequente melders”; personen of huishoudens die meer dan 50 meldingen per jaar doen. In 2021 waren dat 10 personen of huishoudens, die gemiddeld 240 meldingen per melder deden.

Net als in 2020 werden de meeste meldingen die getraceerd konden worden tot een bepaalde vlucht, veroorzaakt door het lesverkeer op Groningen Airport Eelde. Een aantal melders is (na toestemming voor het delen van persoonsgegevens) in contact gebracht met de KLM Flight Academy. Daarnaast hebben diverse gesprekken plaatsgevonden tussen melders, Luchtverkeersleiding Nederland, de KLM Flight Academy en Groningen Airport Eelde om te onderzoeken hoe overlast kan worden voorkomen, bijvoorbeeld door het optimaliseren van procedures en vliegroutes. Deze proactieve houding wordt erg gewaardeerd en leidt soms tot begrip en/of vermindering van overlast, maar overlast kan niet altijd voorkomen worden. Wel is in de cijfers zichtbaar dat in het tweede halfjaar het aantal meldingen behoorlijk af is genomen, terwijl het aantal lesvluchten juist is toegenomen. De ambities van de KLM Flight Academy om lesvluchten met elektrische vliegtuigen uit te voeren, zouden in de toekomst de overlast nog verder terug kunnen dringen, omdat deze toestellen veel stiller zijn.

Tot slot maakt ook natuurbeheer onderdeel uit van de maatschappelijke verantwoordelijkheid. Het natuurbeheer en maaibeeld van het luchthaventerrein zijn erop gericht om enerzijds voldoende draagkracht van de graszode te creëren voor vliegtuigen die naast de baan kunnen raken (overshoots) en de toegankelijkheid voor hulpverleningsvoertuigen, en anderzijds de aantrekkelijkheid voor vogels en hun prooidieren te minimaliseren. Op basis van de weers- en seizoenomstandigheden wordt continu naar een balans gezocht, bijvoorbeeld door de grashoogte en de maaifrequentie daarop af te stemmen.

Als onderdeel van de baanverlenging in 2013 zijn meerdere natuur-compensatiegebieden gerealiseerd rondom de luchthaven. Te denken valt aan eco-duikers, faunatunnels, houtwallen en bospercelen, een vleermuiskelder, vleermuiskasten en amfibieënpoeLEN. Deze compensatiegebieden worden door de luchthaven onderhouden. Met maa- en snoeiwerkzaamheden wordt rekening gehouden met de behoefte van specifieke diersoorten en de faunapassages worden met wildcamera's gemonitord. Faunabeheer wordt zoveel mogelijk met diervriendelijke middelen uitgevoerd, zoals verjaging van vogels met het geluid van natuurlijke vijanden en een groene laser.

Innovatie en transitie naar duurzame luchtvaart

De twee belangrijke pijlers van de toekomstvisie en ambitie van Groningen Airport Eelde zijn innovatie en duurzaamheid. Haar maatschappelijke rol en de transitie van de luchtvaartsector naar een duurzame toekomst komen daarin samen. Educatie speelt daarbij ook een belangrijke rol. Het faciliteren van vluchten op alternatieve brandstoffen zoals elektriciteit, synthetische kerosine en (groene) waterstof zijn het uitgangspunt. Regionale luchthavens en het kleinere vliegverkeer spelen een belangrijke rol bij het tot stand komen van een duurzame luchtvaart. Ook partners van de luchthaven, zoals de KLM Flight Academy, zijn al concreet bezig met het invullen van deze ambitie door bijvoorbeeld hun vloot te elektrificeren. Dit levert niet alleen minder uitstoot op, maar omdat toestellen op alternatieve brandstoffen stiller zijn ook minder hinder voor de omgeving. Groningen Airport Eelde onderschrijft bovendien de sectorale en nationale ambities om als luchthavenorganisatie zelf in 2030 emissieloos te kunnen opereren.



In oktober werd in Groningen het internationale evenement over de energie transitie “Wind meets Gas” georganiseerd. Groningen Airport Eelde was een locatie voor het side-event over Hydrogen Valley Airport. Diverse deskundigen gaven op dit drukbezochte evenement hun visie op de duurzame luchtvaart en de rol van de energietransitie daarin. Een belangrijke conclusie van het evenement was dat de transitie naar een duurzame luchtvaart als eerste op regionale luchthavens tot stand gaat komen.

Het uit Groot-Brittannië afkomstige ELECTRON en Groningen Airport Eelde ondertekenden tijdens dit evenement een intentieovereenkomst voor de vestiging van een elektrisch vliegtuigbedrijf.



De activiteiten van de luchthaven staan de komende jaren in het teken van duurzaamheid. Het rijdend materieel voor de afhandeling van vluchten wordt richting 2030 duurzaam. De ontwikkeling van een ground power (generator) unit op waterstof met partner Holthausen is daarvan een aansprekend voorbeeld. Dit project is in 2021 voorbereid en gaat in 2022 de uitvoeringsfase in, waarvoor een subsidie is toegekend. Groningen Airport Eelde gelooft in waterstof als duurzame energiedrager, en neemt haar rol als “Hydrogen Valley Airport” in aansluiting op de waterstofambities van de regio. Zij ontwikkelt op het luchthaventerrein een ecosysteem voor waterstof. Door het al aanwezige zonnepark te koppelen aan een waterstof-electrolyzer ontstaat lokale productie van “groene” waterstof. Ook dit project heeft reeds een subsidie toegekend gekregen. In combinatie met een waterstof-tankstation dat zowel voertuigen op de openbare weg als op het luchthaventerrein kan bedienen, komen productie, distributie en gebruik bij elkaar op één locatie. Op termijn kunnen ook vliegtuigen hiermee worden voorzien van groene waterstof. Een pijpleiding naar het waterstof-net voor het opvangen van onder- en overproductie maakt het ecosysteem uiteindelijk compleet en biedt mogelijkheden om ook aan een deel van de regionale vraag te voldoen.

Groningen Airport Eelde ontwikkelt haar duurzame en innovatieve luchtvaartconcepten vooral vanuit haar maatschappelijke rol en in het belang van het algemeen. Met sterke regionale en nationale partners wil zij door innovaties op een operationele luchthaven toe te passen, een duurzame toekomst van de luchtvaart en de energietransitie in de regio stimuleren. Zij ziet zichzelf als een plaats waar ontwikkeling, educatie en toepassing van nieuwe, innovatieve en duurzame concepten samenkomen, en stelt haar kennis, ervaring, netwerk en vooral infrastructuur daarvoor ter beschikking.

Ook het ontwikkelen van duurzame infrastructuur door het toepassen van nieuwe technieken en door circulair gebruik van schaarse materialen past in deze ambitie. Niet alleen voor het banenstelsel en platform, maar bijvoorbeeld ook door het ontmantelen en vrijwel volledig hergebruiken van oude vliegtuigen en -onderdelen te stimuleren.

Als maatschappelijke infrastructuur ziet Groningen Airport Eelde het als haar rol om maatschappelijk gebruik van onbemande luchtvaart te faciliteren. Bijvoorbeeld door het bieden van een standplaats voor drones van maatschappelijke instellingen en partners die medicijnen vervoeren, branden opsporen, et cetera. Ook educatie op dit gebied wil Groningen Airport Eelde ondersteunen. Deze ontwikkeling beperkt zich nu nog vooral tot drones, maar is de opmaat naar de commerciële ontwikkeling van onbemand (vracht-) verkeer.

Op dit moment is de luchthaven al een belangrijke plaats voor educatie met de 120 studenten van de KLM Flight Academy die op het terrein zijn gehuisvest en met meer dan 200 leerlingen van verschillende beroepsopleidingen die op de luchthaven les krijgen. De ontwikkeling van een airport campus is daarmee in volle gang. Bedrijfsleven, luchtvaart, innovatie en educatie komen op de luchthaven bij elkaar en versterken elkaar, om op termijn meer dan 1.000 studenten per jaar te kunnen faciliteren.



Een volledig elektrisch vliegtuig bezoekt Groningen Airport Eelde in 2021, geparkeerd bij de speciale laadpaal.

Ambities en toekomstvisie 2030

De komende jaren geeft Groningen Airport Eelde verder vorm en inhoud aan haar rol en strategie. Deze jaren kunnen worden gezien als een transitieperiode, waarin de maatschappelijke rol en duurzame ambities van de luchthaven centraal staan. Concreet bestaat die ambitie vooral uit het uitwerken van haar maatschappelijke rol en het borgen van haar continuïteit. Richting 2030 ziet het toekomstbeeld er als volgt uit.

Door de ontwikkeling van “Business Park Bravo”, een bijna 15 hectare tellend bedrijvenpark aan het platform, wordt de rol als vestigingsplaats verder uitgebreid, met meer bedrijvigheid en werkgelegenheid op het luchthaventerrein als resultaat. Hier is ook ruimte voor de ontwikkeling van duurzame en innovatieve vervoersconcepten. Kleinere elektrische vliegtuigen bieden de mogelijkheid om rendabel de regio te verbinden met andere Europese regio's die betekenisvol zijn voor het eigen achterland. Richting 2030 zal een deel van deze vluchten ook met waterstof aangedreven toestellen worden uitgevoerd. In 2021 is een start gemaakt met de aanvraag tot een wijziging van het bestemmingsplan voor Business Park Bravo. Omdat alle bestaande vastgoed van de luchthaven reeds in gebruik is, wordt met verschillende geïnteresseerde partners gekeken naar de ontwikkeling van nieuwe gebouwen op dit deel van het luchthaventerrein. De inpassing van het terrein in het bestaande landschap, is een belangrijk uitgangspunt.

Circulaire infrastructuur en het al op het binnenterrein aanwezige zonnepark vormen de basis voor de ontwikkeling en toepassing van duurzame technieken en innovaties. De ontwikkeling van een waterstof-infrastructuur is daarvan een belangrijk voorbeeld, net als de ontwikkeling van remote tower technologie voor luchtverkeersleiding ‘op afstand’ door Luchtverkeersleiding Nederland. Luchthavens zullen zich ontwikkelen tot energie-hubs. Ook de te realiseren carports met zonnepanelen en laders voor voertuigen op de parkeerterreinen, dragen daaraan bij.

Gebruik van elektrische stroom als alternatief voor fossiele brandstoffen is een belangrijk uitgangspunt voor de duurzame luchtvaart, maar ook voor het duurzaam maken van de grondgebonden activiteiten en gebouwen van de luchthaven zelf. En niet in de laatste plaats speelt de luchthaven hiermee een rol in de energietransitie van de regio en draagt bij aan onafhankelijkheid van geopolitieke situaties.

Groningen Airport Eelde is een luchthaven van nationale betekenis met een brede maatschappelijke dienstverlening als basis, waar de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart, educatie en regionale ontsluiting de rol van essentiële infrastructuur voor Noord-Nederland verder versterkt. Met het realiseren van de airport campus en het binden van innovatieve bedrijven aan de luchthaven is het toekomstplaatje compleet. In 2021 zijn meerdere onderwijsinstellingen gevestigd op de luchthaven, in de gebouwen “RLS 1957” van de voormalige Rijksluchtvaatschool. Deze onderwijsinstellingen zijn belangrijke partners voor en gebruikers van de luchthaven. Een plaats kunnen bieden aan de opleiding van dronepiloten is een belangrijke gezamenlijke ambitie.

Vanuit haar rol als maatschappelijke infrastructuur is Groningen Airport Eelde afhankelijk van financiële ondersteuning. Om Groningen Airport Eelde te behouden voor de toekomst en haar maatschappelijke rol te kunnen laten vervullen, is daarom ondersteuning van de luchthaven nodig om de continuïteit te garanderen. De exploitatie van de luchthaven is winstgevend, mits de kosten die betrekking hebben op maatschappelijke diensten zoals security en brandweer en voor beheer en instandhouding van de infrastructuur gedekt worden door de overheid. In lijn met weg, spoor, havens en andere maatschappelijk essentiële infrastructuur pleit Groningen Airport Eelde daarom voor een combinatie van regionale en nationale financiering.

Het behoud van regionale luchthavens is van levensbelang om regio's aantrekkelijk te houden voor inwoners, bedrijven en instellingen. Regionale luchthavens vervullen een belangrijke maatschappelijke rol. In 2030 worden met behulp van elektrische vliegtuigen Europese regio's met elkaar verbonden op een duurzame, flexibele en efficiënte manier. Regionale luchthavens zoals Groningen Airport Eelde zijn dé plek waar innovaties en duurzame luchtvaart kunnen worden ontwikkeld en getest. Een onderdeel van de transitie naar de nieuwe toekomst van Groningen Airport Eelde is dan ook het borgen van de toekomstige continuïteit van de luchthaven, onder andere door het voeren van een actieve lobby voor de ondersteuning van de maatschappelijke rol en duurzame ambities van de luchthaven.

Een belangrijk toekomstig uitgangspunt voor de Nederlandse luchtvaart is de inhoud van de begin 2022 vastgestelde Luchtvaartnota 2020-2050, die het beleidsmatig kader vormt voor het afgewogen bij elkaar brengen van de verschillende belangen met betrekking tot luchtvaart. De systeemgedachte, waarbij de verschillende luchthavens van nationale betekenis meer met elkaar samenwerken in rollen die elkaar versterken en complementair aan elkaar zijn, is daarvan een belangrijk uitgangspunt. Alleen samenwerking brengt de luchtvaart verder naar een duurzame toekomst, en kan het behoud van de schaarse infrastructuur voor de luchtvaart borgen voor de toekomst.

Eelde, 28 april 2022

M.H. de Groot
Statutair directeur

Jaarrekening 2021

Groningen Airport Eelde N.V.

- Balans
- Winst- en verliesrekening
- Kasstroomoverzicht
- Toelichtingen



BALANS NA RESULTAATBESTEMMING 2021

Bedragen in euro's

Stand per 31 december

ref.		2021	2020
	Vaste activa		
1.	Materiële vaste activa		
	Bedrijfsgebouwen en –terreinen	4.786.459	5.010.391
	Installaties	700.199	705.567
	Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.329.415	1.488.185
	In uitvoering en vooruitbetaald	1.258.855	1.228.196
		8.074.928	8.432.339
2.	Immateriële vaste activa		
	Vergunningen	29.299	0
3.	Financiële vaste activa		
	Vooruit betaalde kosten	138.677	214.905
	DBFM-overeenkomst		
	Latente belastingvordering	1.079.246	1.050.411
		1.217.923	1.265.316
		9.322.150	9.697.655
	Vlottende activa		
4.	Overige voorraden	24.880	23.125
5.	Vorderingen	930.146	1.266.759
6.	Liquide middelen	2.789.271	2.838.699
		3.744.297	4.128.583
		13.066.448	13.826.238

ref.		2021	2020
Eigen vermogen			
7.	Opgevraagd en gestort kapitaal	4.140.000	4.140.000
8.	Agio	7.147.035	7.147.035
9.	Overige reserves	-1.793.023	-815.284
		9.494.012	10.471.751
Langlopende schulden			
10.	Overlopende passiva (ontvangen investeringsbijdragen)	68.331	68.331
11.	DBFM-overeenkomst	408.457	653.182
		476.788	721.513
Kortlopende schulden			
	DBFM-overeenkomst	314.664	384.746
	Crediteuren	383.204	178.312
12.	Overige schulden	2.397.780	2.069.916
		3.095.648	2.632.974
		13.066.448	13.826.238

WINST- & VERLIESREKENING OVER 2021

Bedragen in euro's

ref.		2021	2020
	Bedrijfsopbrengsten		
13.	Havengelden	1.489.398	901.689
14.	Opbrengst gebouwen en terreinen	541.148	524.706
15.	Opbrengst verkopen	80.632	68.430
16.	Overige bedrijfsopbrengsten	211.604	153.063
	Som der bedrijfsopbrengsten	2.322.782	1.647.888
	Bedrijfslasten		
17.	Personeelskosten	1.554.178	1.061.242
18.	Afschrijvingskosten	421.231	437.340
19.	Overige bedrijfskosten	1.336.564	1.449.881
	Som der bedrijfslasten	3.311.973	2.948.463
	Bedrijfsresultaat	-989.191	-1.300.576
	Rentelasten-rentebaten	-17.383	-4.574
	Resultaat voor belastingen	-1.006.574	-1.305.150
	Belastingen	28.835	19.908
	Nettoresultaat	-977.739	-1.285.242

KASSTROOMOVERZICHT 2021

Bedragen in euro's

ref.	2021	2020
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Bedrijfsresultaat	-989.191	-1.300.576
Aanpassingen voor:		
18. Afschrijvingen	688.241	708.917
	688.241	708.917
Veranderingen in het werkkapitaal:		
4. Voorraden	-1.755	4.265
5. Vorderingen	336.613	745.534
Kortlopende schulden	216.971	-1.151.895
	551.829	-402.096
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	250.879	-993.755
Betaalde/ontvangen rente	-16.406	-3.108
Vennootschapsbelasting	0	0
	-16.406	-3.108
Kasstroom uit operationele activiteiten	234.473	-996.863
Investeringen materiële en immateriële vaste activa	-299.511	-144.854
Desinvesteringen materiële vaste activa	15.685	10.204
	-283.826	-134.650
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
Ontvangen rente	-75	17
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-75	17
Toename / afname liquide middelen	-49.428	1.131.496
Verloop van de liquide middelen		
Stand per 1 januari	2.838.699	3.970.195
Mutatie boekjaar	-49.428	-1.131.496
6. Stand per 31 december	2.789.271	2.838.699

TOELICHTING ALGEMEEN

Activiteiten

Groningen Airport Eelde N.V. heeft tot doel de uitoefening van het luchtvaartbedrijf, waaronder met name begrepen zijn de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van het als zodanig aangewezen luchtvaartterrein.

Vestigingsadres en inschrijving handelsregister

Groningen Airport Eelde N.V. is gevestigd aan de Machlaan 14a te Eelde en heeft als statutaire vestigingsplaats Groningen. Groningen Airport Eelde N.V. is ingeschreven bij het handelsregister onder nummer H04049842.

Continuïteitsbeginsel

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. De gevolgen van de Coronacrisis zijn vanaf 2020 van grote invloed op de luchtvaart, en troffen ook Groningen Airport Eelde nog in 2021. In beide crisisjaren is een beroep op NOW-steun van de nationale overheid gedaan, en zijn kostenbesparingen doorgevoerd om de gevolgen van dalende opbrengsten op te vangen. In de loop van 2021 kwam het passagiersverkeer weer op gang en de commerciële vooruitzichten voor het vliegverkeer zijn op dit moment goed. De sterke solvabiliteit, de resterende middelen vanuit het investeringsprogramma van de publieke aandeelhouders inclusief overbruggingsfinanciering en een krediet die in 2021 beschikbaar zijn gesteld, zorgen voor het vertrouwen dat de continuïteit van de vennootschap in voldoende mate is gewaarborgd om van het continuïteitsbeginsel uit te gaan.

Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de directie van Groningen Airport Eelde N.V. zich over verschillende zaken een oordeel vormt, en dat de directie schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in artikel 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de desbetreffende jaarrekeningposten.

Verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van Groningen Airport Eelde N.V., commissarissen en nauwe verwanten zijn verbonden partijen. Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van interest zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten, behoudens de ontvangen interest uit hoofde van de vooruit ontvangen subsidie voor de baanverlenging, die is opgenomen als kasstroom uit financieringsactiviteiten. Uitgaven uit hoofde van de DBFM-overeenkomst (beschikbaarheidsvergoeding) zijn in het kasstroomoverzicht opgenomen als kasstroom uit operationele activiteiten.

Algemene grondslagen

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving, die uitgegeven zijn door de Raad voor de Jaarverslaggeving. Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs. In de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn referenties opgenomen. Met deze referenties wordt verwezen naar de toelichting.

Activa en passiva worden tegen historische kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen.

Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen toevloeien en het actief een kostprijs of een waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen, worden niet in de balans verwerkt maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa.

Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen, worden niet in de balans opgenomen maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijze niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen.

Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de winst-en-verliesrekening opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie.

Indien de weergave van de economische realiteit ertoe leidt dat het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt dit feit vermeld.

Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben. Opbrengsten worden verantwoord indien alle belangrijke risico's met betrekking tot de handelsgoederen zijn overgedragen aan de koper.

Vergelijking met voorgaand jaar

De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen en obligaties, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, afgeleide financiële instrumenten (derivaten), handelsschulden en overige te betalen posten. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: overige vorderingen en overige financiële verplichtingen.

Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan.

Leasing

Operationele leasing

Bij Groningen Airport Eelde N.V. kunnen leasecontracten bestaan waarbij een groot deel van de voor- en nadelen die aan de eigendom verbonden zijn, niet bij Groningen Airport Eelde N.V. liggen. Deze leasecontracten worden verantwoord als operationele leasing. Verplichtingen uit hoofde van operationele leasing worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de winst- en verliesrekening over de looptijd van het contract.

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

Bedrijfsgebouwen en -terreinen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte toekomstige gebruiksduur. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Er wordt rekening gehouden met de bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht. Voor de vaststelling of voor een materieel vast actief sprake is van een bijzondere waardevermindering wordt verwezen naar de passage "Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa" op de volgende pagina.

Overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen. De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschaffingskosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten. De kosten van groot onderhoud worden geactiveerd op basis van de componentenbenadering.

Subsidies op investeringen worden, op het moment dat de subsidie definitief is toegekend, in mindering gebracht op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben. Indien grond gekocht is inclusief opstallen, met de intentie de opstallen te slopen of teniet te laten gaan en vervolgens op de grond nieuwbouw te realiseren, dan maken de eventuele boekwaarde van de opstallen en de gemaakte sloopkosten deel uit van de verkrijgingsprijs van de grond.

Financiële vaste activa

Latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen kunnen worden opgenomen voor verrekenbare fiscale verliezen en voor verrekenbare tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de in deze jaarrekening gevolgde waarderingsgrondslagen anderzijds, met dien verstande dat latente belastingvorderingen alleen worden opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er toekomstige fiscale winst zal zijn waarmee de tijdelijke verschillen kunnen worden verrekend en verliezen kunnen worden gecompenseerd. De berekening van de latente belastingvorderingen geschiedt tegen de op het einde van het verslagjaar geldende belastingtarieven of tegen de in komende jaren geldende tarieven, voor zover deze al bij wet zijn vastgesteld.

De vennootschap is met ingang van 1 januari 2016 belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting. Hiertoe is onder meer door het laten uitvoeren van een taxatie van de onroerende zaken, de waarde van de activa en passiva bepaald. Op basis van deze waardering is de fiscale openingsbalans per 1 januari 2016 opgesteld. De openingsbalans is afgestemd met de fiscus, waarbij in 2019 definitief overeenstemming is bereikt over de te hanteren uitgangspunten.

Het financieel perspectief van de luchthaven is naast marktontwikkelingen mede afhankelijk van verschillende subsidies en bijdragen. Onder andere door de subsidie voor zogenaamde NEDAB-activiteiten is het mogelijk voor de vennootschap om toekomstige belastbare resultaten te behalen, waarmee de latente belastingvordering verrekend kan worden. Omdat de vennootschap voor de eerste maal in 2017 vennootschapsbelastingplichtig was, is de startpositie van de latente belastingvordering in 2017 direct verwerkt in het eigen vermogen van de vennootschap. Een wijziging van de latentie in 2018, als gevolg van afstemming van de uitgangspunten van de openingsbalans met de fiscus, is destijds op dezelfde manier verwerkt in de overige reserves.

Vanwege het onzekere toekomstperspectief van de luchtvaart in het algemeen, is de actieve latentie voor het compensabele verlies dat vanuit 2018 is ontstaan in een eerder jaar reeds afgewaardeerd tot nihil vanuit prudentie. Derhalve is ook per eind 2021 geen actieve belastinglatentie vanuit compensabele verliezen aanwezig.

Vooruitbetaalde kosten

Voor het uitvoeren van (groot) onderhoud wordt periodiek aan de gecontracteerde aannemerscombinatie een overeengekomen bedrag betaald. Deze kosten worden als vooruitbetaalde kosten verantwoord tot het moment van uitvoering. Op moment van uitvoering van werkzaamheden worden deze kosten in geval van groot onderhoud geactiveerd of in geval van klein onderhoud in de exploitatie verantwoord.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Groningen Airport Eelde N.V. beoordeelt op iedere balansdatum of er aanwijzingen zijn dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief vastgesteld. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Indien wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden verantwoord is, niet meer bestaat of is afgenomen, dan wordt de toegenomen boekwaarde van de desbetreffende activa niet hoger gesteld dan de boekwaarde die bepaald zou zijn indien geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verantwoord.

Vlottende activa

Overige voorraden

Overige voorraden voor gebruik en verkoop

De overige voorraden grond- en hulpstoffen worden gewaardeerd op verkrijgingsprijzen onder toepassing van de FIFO-methode ("first in, first out") of lagere opbrengstwaarde. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. Bij de bepaling van de opbrengstwaarde wordt rekening gehouden met de incourantheid van de voorraden.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Handelsvorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas, banktegoeden en deposito's met een looptijd korter dan twaalf maanden. Rekening-courantschulden bij banken zijn opgenomen onder schulden aan kredietinstellingen onder kortlopende schulden. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Eigen vermogen

Indien Groningen Airport Eelde N.V. eigen aandelen inkoopt, wordt de verkrijgingsprijs van de ingekochte aandelen in mindering gebracht op de overige reserves, of op andere reserves mits de statuten dit toestaan, totdat deze aandelen worden ingetrokken of worden verkocht. Indien ingekochte aandelen worden verkocht, komt de opbrengst uit verkoop ten gunste van de overige reserves of andere reserves in het eigen vermogen.

De opbrengst komt ten gunste van de reserve waarop eerder de inkoop van deze aandelen in mindering is gebracht (RJ 240.215). Kosten die direct samenhangen met de inkoop, verkoop en/of uitgifte van nieuwe aandelen worden rechtstreeks ten laste gebracht van het eigen vermogen.

Schulden

Schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten. Het verschil tussen de bepaalde boekwaarde en de uiteindelijke aflossingswaarde wordt op basis van de effectieve rente gedurende de geschatte looptijd van de schulden in de winst- en verliesrekening als interestlast verwerkt.

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en de kosten en andere lasten over het jaar. De opbrengsten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.

Opbrengstverantwoording

Verkoop van goederen

Opbrengsten uit de verkoop van goederen worden verwerkt zodra alle belangrijke rechten en risico's met betrekking tot de eigendom van de goederen zijn overgedragen aan de koper.

Verlenen van diensten

Verantwoording van opbrengsten uit de levering van diensten geschiedt naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten.

Overige bedrijfsopbrengsten

Overige bedrijfsopbrengsten bestaan voornamelijk uit de gerealiseerde opbrengsten uit de parkeerterreinen, vergoeding voor werkzaamheden ten behoeve van derden en incidentele baten.

Personeelsbeloningen

Periodiek betaalbare beloningen

Lonen, salarissen en sociale lasten worden op grond van de arbeidsvoorwaarden verwerkt in de winst- en verliesrekening voor zover ze verschuldigd zijn aan werknemers.

Pensioenen

Groningen Airport Eelde heeft alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord. Voor de pensioenregeling in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen dat afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP. De ABP-regeling is een middelloonregeling. Groningen Airport Eelde heeft in geval van een tekort bij dit bedrijfstakpensioenfonds geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen, anders dan hogere toekomstige premies. De dekkingsgraad van het pensioenfonds bedroeg 110,2% per ultimo 2021.

Afschrijvingen op materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Over terreinen wordt niet afgeschreven. Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast. Boekwinsten en -verliezen uit de incidentele verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Overheidssubsidies

Exploitatiesubsidies worden als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt of opbrengsten zijn gederfd. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De subsidies voor NEDAB en de NOW-regeling zijn verantwoord onder de betreffende kostencategorieën.

Subsidies met betrekking tot investeringen in materiële vaste activa worden in mindering gebracht op het desbetreffende actief en als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winst- en verliesrekening.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op de ontvangen leningen.

Fiscale positie vennootschapsbelasting

Groningen Airport Eelde N.V. is met ingang van 1 januari 2016 belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (VPB). Dit is geregeld in de wet 'Modernisering VPB-plicht overheidsondernemingen'. De vennootschap heeft in het boekjaar een negatief bedrijfsresultaat behaald. Ook rekening houdend met lagere fiscale afschrijvingslasten in de fiscale winst- en verliesverrekening, resulteert een negatief resultaat over 2021.

Resultaat bestemming

Voorgesteld wordt het netto verlies van € 977.739 ten laste te brengen van de overige reserves. Vooruitlopend op het besluit van de algemene vergadering is dit voorstel reeds verwerkt in de jaarrekening.

Gebeurtenissen na balansdatum

Algemene ontwikkelingen en omstandigheden, bijvoorbeeld met betrekking tot het verwachte herstel van de luchtvaart na uitbraak van het Corona-virus, zijn toegelicht in het bestuursverslag en het continuïteitsbeginsel.

TOELICHTING OP DE BALANS

1. Vaste activa

Materiële vaste activa

Bedragen in euro's	Bedrijfs- gebouwen/ terreinen	Installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Activa in uitvoering	Totaal
Stand per 01.01.2021					
Actuele waarde/					
aanschaffingswaarde	43.837.477	10.627.131	6.511.591	1.228.196	62.204.395
Subsidies	-26.880.088	-2.813.226	0	0	-29.693.314
	16.957.389	7.813.905	6.511.591	1.228.196	32.511.081
Cumulatieve afschrijvingen	-18.500.413	-7.861.374	-5.023.406	0	-31.385.193
Cumulatieve vrijval subsidies	6.553.415	753.036	0	0	7.306.451
Boekwaarde	5.010.391	705.567	1.488.185	1.228.196	8.432.339

Mutaties in de boekwaarde

Overboeking	0	0	0	-27.046	-27.046
Investerings	4.986	30.400	204.478	130.367	370.231
Subsidies	75	0	0	0	75
	5.061	30.400	204.478	103.321	343.260
Overboekingen	0	72.662	0	-72.662	0
Desinvestering activa	0	0	-50.460	0	-50.460
Desinvestering afschrijving	0	0	34.775	0	34.775
Afschrijvingen	-896.937	-201.934	-347.563	0	-1.446.434
Vrijval subsidies	667.944	93.504	0	0	761.448
	-223.932	-5.368	-158.770	30.659	-357.411

Stand per 31.12.2021

Actuele waarde/					
aanschaffingswaarde	43.842.463	10.730.193	6.665.609	1.258.855	62.497.120
Subsidies	-26.880.013	-2.813.226	0	0	-29.693.239
	16.962.450	7.916.967	6.665.609	1.258.855	32.803.881
Cumulatieve afschrijvingen	-19.397.350	-8.063.308	-5.336.194	0	-32.796.852
Cumulatieve vrijval subsidies	7.221.359	846.540	0	0	8.067.899
Boekwaarde	4.786.459	700.199	1.329.415	1.258.855	8.074.928

De materiële vaste activa worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van de verwachte gebruiksduur. Dit leidt tot onderstaande afschrijvingstermijnen:

Bedrijfsgebouwen en –terreinen	3 - 40 jaar
Installaties	3 - 30 jaar
Andere vaste bedrijfsmiddelen	3 - 20 jaar

2. Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa

Bedragen in euro's

	Vergunningen	Activa in uitvoering	Totaal
Stand per 01.01.2021			
Actuele waarde/			
aanschaffingswaarde	0	0	0
Subsidies	0	0	0
	0	0	0
Cumulatieve afschrijvingen	0	0	0
Cumulatieve vrijval subsidies	0	0	0
Boekwaarde	0	0	0

Mutaties in de boekwaarde

Overboeking	0	27.046	27.046
Investerings	0	5.508	5.508
Subsidies	0	0	0
	0	32.554	32.554
Overboekingen	32.554	-32.554	0
Afschrijvingen	-3.255	0	-3.255
Vrijval subsidies	0	0	0

29.299	0	29.299
---------------	----------	---------------

Stand per 31.12.2021

Actuele waarde/			
aanschaffingswaarde	32.554	0	32.554
Subsidies	0	0	0
	32.554	0	32.554
Cumulatieve afschrijvingen	-3.255	0	-3.255
Cumulatieve vrijval subsidies	0	0	0
Boekwaarde	29.299	0	29.299

De immateriële vaste activa worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van de verwachte gebruiksduur. Het enig relevante activum is een vergunning. Voor vergunningen wordt een afschrijvingstermijn van 3 – 10 jaar gehanteerd, afhankelijk van het soort en de looptijd van de vergunning.

In 2013 zijn de baanverlenging en de vernieuwing van de afwatering en riolering in gebruik genomen. In het verslagjaar is de subsidie voorwaardelijk vastgesteld door het Ministerie. Deze voorwaarde heeft betrekking op het feit dat een deel van de subsidie nog te betalen kosten betreffen, die uit hoofde van de DBFM-overeenkomst periodiek worden betaald aan de aannemerscombinatie PASE. Daar wij van mening zijn dat er sprake is van voldoende zekerheid dat aan de gestelde voorwaarde van de subsidie wordt voldaan, is de volledige subsidie in mindering gebracht op de materiële vaste activa.

2. Immateriële vaste activa

In 2021 is een immaterieel vast activum opgenomen vanuit een investering in de omgevingsvergunning (melding activiteitenbesluit) ter grootte van € 32.554. Deze investering wordt in 5 jaar afgeschreven. De afschrijving in 2021 bedroeg € 3.255, waardoor per einde boekjaar een balanswaarde resteert van € 29.299.

3. Financiële vaste activa

Vooruitbetaalde kosten DBFM-overeenkomst

Dit betreft de betaling op grond van de DBFM-overeenkomst voor uit te voeren onderhoud tijdens de contractperiode voor de baanverlenging en de riolering. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden zullen bij de uitvoering de kosten in geval van groot onderhoud worden geactiveerd en in geval van klein onderhoud in de exploitatie worden verantwoord.

In 2020 heeft een herijking van de vooruitbetaalde onderhoudskosten plaatsgevonden. Vooruitlopend op het einde van de DBFM-overeenkomst in 2023, heeft een nieuwe schatting plaatsgevonden van de verwachte onderhoudskosten tot aan het einde van de overeenkomst. Dit heeft geleid tot een herwaardering van het activum ten laste van de onderhoudskosten in zowel 2020 als 2021.

Deze post is als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	214.905
Betalingen	172.822
Uitgevoerd onderhoud	-49.050
Herwaardering	<u>-200.000</u>
Stand per 31 december	€ <u>138.677</u>

Latente belastingvordering

Voor het bepalen van de fiscale positie is een openingsbalans opgesteld. Daardoor is een aanleiding ontstaan om in 2016 een latente belastingvordering op te nemen tegen het toen geldende belastingtarief van 20%. Deze latentie is in 2017 gevormd ten gunste van het eigen vermogen, en betreft 20% van het waardeverschil van het vastgoed per eind 2016 tussen de balanswaarde en de fiscaal getaxeerde waarde plus 20% van het fiscale verlies over 2016. In 2018 heeft een mutatie plaatsgevonden van de latente vordering als gevolg van het fiscale resultaat over 2018, waarbij de hoogte van de mutatie 20% van het fiscaal belastbare resultaat betreft. Tegelijkertijd heeft een herwaardering van de latentie plaatsgevonden als gevolg van de met de fiscus afgestemde uitgangspunten.

In 2019 heeft, vanuit prudentie, een onttrekking plaatsgevonden als gevolg van de onzekere toekomst van luchtvaart. Het resultaat over 2019 was om dezelfde reden geen aanleiding voor het verder toenemen van de latente vordering. Voor 2020 is hetzelfde uitgangspunt gehanteerd, en heeft afwaardering plaatsgevonden van de verliescompensatie die in 2018 is ontstaan. De reguliere mutatie over 2021 die is opgenomen wordt veroorzaakt door het fiscale waarderingsverschil van het vastgoed.

De post latente belastingvordering is daarmee als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	1.050.411
Mutatie latente belastingvordering 2021	<u>28.835</u>
Stand per 31 december	€ <u>1.079.246</u>

Flottende activa

4. Overige voorraden

De voorraden betreffen met name de-icing vloeistof en toegangspassen en hebben samen een waarde van € 24.880. Er is geen voorziening op de voorraad getroffen.

5. Vorderingen

Deze post betreft vorderingen met een looptijd korter dan één jaar en is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2021	2020
Handelsdebiteuren	230.841	192.836
Omzetbelasting	110.234	61.211
Te vorderen NOW subsidie	490.921	324.811
Te vorderen NEDAB subsidie	0	598.415
Overige vorderingen	42.577	26.606
Vooruitbetaald	<u>55.573</u>	<u>62.880</u>
	€ <u>930.146</u>	€ <u>1.266.759</u>

Op de handelsdebiteuren is een voorziening getroffen van € 8.246. Ten opzichte van 2020 is de voorziening ongewijzigd. Het deel van de vorderingen dat naar verwachting een looptijd heeft die langer is dan één jaar, betreft per eind 2021 nihil.

6. Liquide middelen

Het betreft de volgende banksaldi:

Per 31 december	2021	2020
- Rabobank	2.788.267	2.837.396
- Kas, kruisposten	<u>1.004</u>	<u>1.303</u>
	€ 2.789.271	€ 2.838.699

Deze saldi betreffen in hoofdzaak spaarsaldi en deposito's waarvan de looptijd per ultimo 2021 korter is dan 1 jaar. De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde en staan voor € 2.635.604 ter vrije beschikking aan de onderneming. Voor € 153.667 betreft dit vooruit ontvangen subsidies, die niet ter vrije beschikking aan de onderneming staan.

Eigen vermogen

7. Opgevraagd en gestort kapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bestaat uit 12.000 aandelen à € 450 nominaal. Hiervan zijn 9.200 aandelen geplaatst.

Per 31 december	2021
Maatschappelijk kapitaal	5.400.000
In portefeuille	<u>1.260.000</u>
Opgevraagd en gestort kapitaal	€ 4.140.000

De verdeling van het opgevraagd en gestort kapitaal is als volgt:

Per 31 december	2021		2020	
Provincie Groningen	1.242.000	30%	1.242.000	30%
Provincie Drenthe	1.242.000	30%	1.242.000	30%
FB Oranjewoud Participaties B.V.	1.076.400	26%	1.076.400	26%
Gemeente Assen	0	0%	414.000	10%
Gemeente Tynaarlo	<u>579.600</u>	<u>14%</u>	<u>165.600</u>	<u>4%</u>
	€ 4.140.000	100%	€ 4.140.000	100%

8. Agio

Groningen Airport Eelde NV ontving van haar aandeelhouders tot en met het jaar 2012 een agiostorting.

9. Overige reserves

In 2021 kende deze reserve het volgende verloop:

	2021	2020
Stand per 1 januari	-815.284	810.363
Af: Mutatie latente belastingvordering	-0	-340.405
Af: Netto resultaat	<u>-977.739</u>	<u>-1.285.242</u>
Stand per 31 december	<u>€ -1.793.023</u>	<u>€ -815.284</u>

Langlopende schulden

10. Overlopende passiva

Dit bedrag van € 68.331 betreft het saldo vooruit ontvangen subsidie voor het project afwatering. Naar verwachting dient dit bedrag in 2024 aan de Staat terug te worden betaald als niet bestede subsidie.

11. DBFM-overeenkomst

	2021	2020
Stand per 1 januari	1.037.928	1.349.105
Indexering verplichtingen	80.000	0
Betalingen	<u>-394.807</u>	<u>-311.177</u>
	723.121	1.037.928
Verplichting op korte termijn	<u>-314.664</u>	<u>-384.746</u>
Stand per 31 december	<u>€ 408.457</u>	<u>€ 653.182</u>

Met de aannemerscombinatie PASE is overeengekomen dat gedurende 10 jaar na realisatie van de projecten baanverlenging en riolering een deel van de bouwsom per kwartaal zal worden voldaan.

Voor zover er sprake is van een looptijd van meer dan twaalf maanden, zijn deze verplichtingen opgenomen als langlopende verplichting DBFM-overeenkomst. De kwartaalbedragen worden geïndexeerd. In 2021 heeft, in aanloop naar het einde van de overeenkomst in 2023, een evaluatie plaatsgevonden van de verwachte toekomstige verplichtingen en indexering. Als gevolg daarvan wordt eenmalig een extra last van € 80.000 genomen omdat de verwachte indexering naar verwachting hoger is dan de huidige verplichting weergeeft.

Met betrekking tot deze verplichting wordt een saldo van € 153.667, bestaande uit vooruit ontvangen subsidies, aangehouden op een geblokkeerde rekening zoals toegelicht onder punt 5 "liquiditeit".

Kortlopende schulden

Ten aanzien van de kortlopende schulden dient vermeld te worden dat alle kortlopende schulden een looptijd korter dan twaalf maanden hebben.

12. Overige schulden

Deze post is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2021	2020
Energiekosten	22.056	42.662
Advies, controlekosten, verzekeringen	70.860	55.331
Onderhoud, contracten	13.831	17.822
Inleen personeel beveiliging en overig	27.574	5.700
Salarissen, overige personeelskosten	25.840	28.568
Vooruit ontvangen posten/ erfpacht Groenleven	195.000	252.625
Vooruit ontvangen subsidies	1.200.000	1.200.000
Vooruit ontvangen Nedab subsidie	236.893	0
Vakantietoeslag en verlofrechten	259.447	225.237
Nog af te dragen premies sociale verzekeringen en loonbelasting	217.745	195.733
Nog af te dragen vliegbelasting	45.383	0
Nog te ontvangen facturen	57.669	13.740
Te betalen rente	2.354	1.377
Overige	<u>23.127</u>	<u>31.121</u>
	€ 2.397.779	€ 2.069.916

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Naast de verplichting om de resterende betalingen voor de uitvoering van de werken periodiek af te rekenen (DBFM) is met de aannemerscombinatie PASE tevens overeengekomen om periodiek een betaling te doen voor (groot) onderhoud van de uitgevoerde werken gedurende de contractperiode van 10 jaar na oplevering als onderdeel van de overeenkomst. Hiermee is een bedrag gemoeid van naar verwachting € 188.622 tot en met 2023.

Deze betalingen worden jaarlijks geïndexeerd.

Verplichting < 1 jaar	€ 140.589
Verplichting > 1 jaar	<u>€ 48.033</u>
Totaal	€ 188.622

Operational Leasing

Op balansdatum werden door de vennootschap vier auto's geleased, met een resterende looptijd van 7,5 tot 48 maanden en een leaseverplichting van in totaal € 115.748.

Lease verplichtingen < 1 jaar	€ 36.759
Lease verplichtingen 1-5 jaar	<u>€ 78.989</u>
Totaal	€ 115.748

TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING

Subsidies en bijdragen

In 2021 is een subsidie van lokale overheden ontvangen ten bedrage van € 2.600.107, ter dekking van de kosten van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB). Het betreft de kosten die in het kader van openbare veiligheid zijn gemaakt, te weten voor brandweer en security. De werkelijke directe en indirecte kosten die in 2021 zijn gemaakt voor brandweer en security bedroegen in totaal € 2.600.107. De subsidie is in mindering gebracht op de gemaakte kosten, en verantwoord onder zowel de personeelskosten, afschrijvingskosten als overige kosten, naar rato van de daadwerkelijke kosten.

Daarnaast is een bijdrage van de Rijksoverheid ontvangen van € 1.060.685 in het kader van, de NOW-regeling de tegemoetkoming in personeelskosten als gevolg van het wegvallen van de omzet door de Corona-crisis. Deze bijdrage is in mindering gebracht op de personeelskosten.

13. Havengelden

Deze post is als volgt samengesteld:

	2021	2020
Landingsgelden	817.493	525.179
Passagiersvergoedingen	295.583	144.157
Handling	183.344	74.302
Overige havengelden	<u>192.978</u>	<u>158.051</u>
	€ 1.489.398	€ 901.689

14. Opbrengst gebouwen en terreinen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2021	2020
Opbrengst gebouwen	260.822	244.322
Opbrengst terreinen	271.931	265.610
Concessies	<u>8.395</u>	<u>14.773</u>
	€ 541.148	€ 524.705

15. Brandstof verkopen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2021	2020
Fee Jet-A1 leveringen	61.766	56.297
Fee Av-gas leveringen	17.296	11.044
Fee Mogas-overig	<u>1.570</u>	<u>1.089</u>
	€ 80.632	€ 68.430

16. Overige bedrijfsopbrengsten

Deze post is als volgt samengesteld:

	2021	2020
Opbrengst uit dienstverlening aan derden	43.520	37.762
Opbrengst voorterrein	119.693	81.793
Doorberekende administratiekosten	11.570	14.695
Diverse baten	<u>36.821</u>	<u>18.813</u>
	€ 211.604	€ 153.063

17. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten luidt als volgt:

	2021	2020
Salarissen	3.217.267	3.244.566
Pensioen lasten	480.262	461.853
Sociale lasten	<u>541.949</u>	<u>497.467</u>
	4.239.478	4.203.886
Inleen security personeel	138.582	119.501
Overige personeelskosten	<u>250.613</u>	<u>189.141</u>
	€ 4.628.673	€ 4.512.528
Ontvangen NEDAB subsidie	-2.013.810	-1.996.421
Ontvangen NOW bijdrage	<u>-1.060.685</u>	<u>-1.454.865</u>
	€ 1.554.178	€ 1.061.242

In de personeelskosten is een bedrag (bate) van € 1.060.685 opgenomen voor de ontvangen NOW-bijdrage over 2021. De NOW-perioden die zijn verantwoord in het jaar 2021 hebben betrekking op de maanden januari tot en met december 2021.

Bij het opmaken van de voor de vaststelling van de NOW-regelingen benodigde accountantsverklaring voor de NOW-1 regeling is een interpretatieverschil met de controlerende accountant (De Jong & Laan) ontstaan. De discussie heeft betrekking op het al dan niet moeten meenemen van de jaarlijks ontvangen NEDAB-subsidie van regionale overheden. Aangezien deze subsidie wordt ontvangen door Groningen Airport Eelde voor de kosten van verlegde overheidstaken in het kader van openbare veiligheid, en deze subsidie als negatieve kosten wordt verantwoord, stelt Groningen Airport Eelde zich op het standpunt dat de NEDAB-subsidie naar de aard ervan een kostensubsidie is en niet in de omzet dient te worden meegenomen voor de NOW-definitie van omzet. Een juridische analyse onderbouwt haar standpunt. De accountant kan daarvoor echter onvoldoende aanknopingspunten vinden in het accountantsprotocol voor de vaststelling van de NOW-regeling.

Bij het indienen van de NOW-1 vaststelling bij uitvoeringsinstantie UWV is als werkafpraak met de accountant de personeels-NEDAB opgeteld bij zowel de omzet als de omzet in het referentiejaar. Tegelijkertijd is direct bezwaar gemaakt om zo spoedig mogelijk een uitspraak van het UWV te verkrijgen. Bij het opmaken van deze jaarrekening is er nog geen definitieve duidelijkheid over de interpretatie van het accountantsprotocol van het UWV ontvangen. Derhalve is de NOW-bijdrage voor 2021 zoals verantwoord in deze jaarrekening uit prudentie opgenomen vanuit de werkafpraak met de accountant. Indien de NEDAB-subsidie uit het omzetbegrip wordt weggelaten, valt deze € 274.856 hoger uit over het jaar 2021. Indien de NEDAB-subsidie wel bij het omzetbegrip betrokken dient te worden volgens het UWV, dient voor het jaar 2020 nog een correctie van (maximaal) € 318.456 plaats te vinden.

Op 31 december 2021 waren 62 werknemers in dienst bij de vennootschap, dat waren er 58 per 31 december 2020. Over het boekjaar ging het gemiddeld om het volgende aantal FTE:

	2021	2020
Operationeel	15,3	14,7
Brandweer	28,2	29,3
Commercieel	3,3	4,3
Staf en ondersteuning	<u>7,8</u>	<u>6,7</u>
Medewerkers in dienst (in FTE)	<u>54,6</u>	<u>55,0</u>

Er waren geen werknemers buiten Nederland werkzaam.

Het ziekteverzuimpercentage over 2021 bedroeg 2%, over 2020 was dit 6%.

De bezoldiging van de bestuurder is niet nader toegelicht op grond van artikel 2:383 lid 1 BW. De bezoldiging van de gezamenlijke commissarissen bedroeg € 13.165 over het boekjaar.

18. Afschrijvingskosten

In 2021 is een bedrag van € 421.231 aan afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie gekomen.
Dit bedrag is als volgt toe te lichten:

	2021	2020
Afschrijving op:		
Gebouwen en terreinen	896.937	910.605
Installaties	201.934	200.668
Overige duurzame bedrijfsmiddelen	347.563	359.091
Vergunningen	<u>3.255</u>	<u>0</u>
Totaal	1.449.689	1.470.364
Vrijval subsidies	<u>761.448</u>	<u>761.448</u>
Afschrijvingen	€ 688.241	€ 708.916
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-267.010</u>	<u>-271.576</u>
Afschrijvingen ten laste van het boekjaar	<u>€ 421.231</u>	<u>€ 437.340</u>

19. Overige bedrijfskosten

In deze post wordt onderscheid gemaakt in:

	2021	2020
Onderhoud gebouwen/terreinen	604.441	569.355
Assuranties en belastingen	176.043	182.944
Nuts voorzieningen	55.422	75.373
Ontwikkeling- en promotiekosten	132.038	146.767
Advieskosten	119.272	222.233
Overige	<u>568.635</u>	<u>557.610</u>
	1.655.851	1.754.282
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-319.287</u>	<u>-304.401</u>
	<u>€ 1.336.564</u>	<u>€ 1.449.881</u>

Ondertekening

Eelde, 9 mei 2022

Voor de jaarrekening 2021:

Raad van Commissarissen

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

W.J. Mansveld

T.B. de Vries

L.W.J. Kloosterziel

Directie

M.H. de Groot

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent bestemming resultaat

1. De winst is ter beschikking van de algemene vergadering, met dien verstande dat reservering zal plaats hebben, tenzij de algemene vergadering anders besluit.
2. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover het eigen vermogen groter is dan het gestorte kapitaal en opgevraagde deel van het kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
3. Uitkering van winst geschiedt na de vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
4. De vennootschap mag tussentijds slechts uitkeringen doen, indien de gang van zaken dit toestaat en aan het vereiste van lid 2 is voldaan.
5. Aan de vennootschap vindt geen winstuitkering op eigen aandelen plaats.
6. De algemene vergadering kan besluiten dat dividend anders dan in geld wordt uitgekeerd.



Toestellen van KLM, tijdelijk werkloos geworden als gevolg van de Coronacrisis, op een rij geparkeerd op Groningen Airport Eelde begin 2021.

bezoekadres Lübeckweg 2
9723 HE Groningen
telefoon 050-3166966
e-mail groningen@jonglaan.nl
internet www.jonglaan.nl

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: de aandeelhouders en de raad van commissarissen van Groningen Airport Eelde N.V.

A. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2021

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2021 van Groningen Airport Eelde N.V. te Eelde gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening uitgezonderd de gevolge van de aangelegenheid beschreven in de paragraaf 'De basis voor ons oordeel met beperking' een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Groningen Airport Eelde N.V. per 31 december 2021 en van het resultaat over 2021 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 december 2021;
2. de winst- en verliesrekening over 2021; en
3. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel met beperking

Wij zijn niet in staat geweest om voldoende en geschikte controleinformatie te verkrijgen met de betrekking tot de post 'te vorderen NOW-subsidie' als opgenomen in de overige vorderingen in de balans per 31 december 2021. Uitgaande van onze interpretatie, zou de NOW-bijdrage met betrekking tot boekjaar 2020 € 406.816 lager verantwoord moeten worden en het nettoresultaat over 2020 met dit bedrag dalen. Ultimo 2021 is dit bedrag begrepen in de overige vorderingen als 'te vorderen NOW-subsidie'.

Wij verschillen van mening met het bestuur van de entiteit over de omvang van de vordering uit hoofde van de Eerste tijdelijke Noodmaatregel voor behoud van werkgelegenheid ('NOW 1'). Het verschil van inzicht heeft betrekking op het al dan niet moeten meenemen van de jaarlijks ontvangen NEDAB-subsidie van regionale overheden. Op basis van onze interpretatie van het Accountantsprotocol behorend bij de NOW 1 zou de NEDAB-subsidie tot de omzet gerekend dienen te worden, danwel moeten de loonkosten die voor vergoeding in aanmerking komen worden beperkt. Groningen Airport Eelde N.V. stelt zich op het standpunt dat de NEDAB-subsidie naar de aard ervan een kostensubsidie is en niet in de omzet dient te worden meegenomen voor de NOW-definitie van omzet.

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Groningen Airport Eelde N.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel met beperking.

B. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Duurzaamste luchthaven;
- Kerncijfers;
- Raad van Commissarissen;
- Directie en Aandeelhouders;
- Bericht van de Raad van Commissarissen;
- het bestuursverslag; en
- de overige gegevens.

Uitgezonderd de gevolgen van de aangelegenheid beschreven in de paragraaf 'De basis voor ons oordeel met beperking' zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

C. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de directie verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

deJong&Laan

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Groningen, 25 mei 2022

De Jong & Laan Accountants B.V.

Was getekend: J.L. de Kimpe RA AA
