

Jaarverslag 2019



Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden



Inhoudsopgave

2	Luchthaven van het Noorden
3	Kerncijfers
4	Raad van Commissarissen
7	Directie en Aandeelhouders
8	Bericht van de Raad van Commissarissen
11	Bestuursverslag
31	Jaarrekening 2019
55	Overige gegevens

Colofon

Fotografie
Groningen Airport Eelde
ANWB

Vormgeving
Groningen Airport Eelde

Copyright © 2020 Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde NV
Machlaan 14a
9761 TK Eelde

Postbus 50
9765 ZH Paterswolde

KvK: 04049842

Telefoon: 050 - 309 7070
E-mail: info@gae.nl



Luchthaven van het Noorden

Groningen Airport Eelde is opgericht in 1931 en in de loop der tijd uitgegroeid tot een complete internationale luchthaven. Met een uitstekende bereikbaarheid vanuit de Provincies Groningen, Drenthe en Fryslân is Groningen Airport Eelde de toegangspoort van het Noorden.

Doelstelling en kernactiviteiten

Groningen Airport Eelde is de “Luchthaven van Noord-Nederland”. Het is één van de vijf Nederlandse luchthavens voor het afhandelen van internationaal (groot) commercieel vliegverkeer. Vanwege het maatschappelijk en economisch belang is Groningen Airport Eelde door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als één van de “regionale luchthaven van nationale betekenis”.

Naast haar rol binnen de nationale luchtvaart is Groningen Airport Eelde een belangrijke regiovoorziening voor Noord-Nederland. Zij biedt niet alleen veilige luchthaveninfrastructuur voor de commerciële luchtvaart maar ook voor maatschappelijke vluchten, lesverkeer en general aviation. De luchthaven is de vestigingsplaats van meerdere bedrijven en levert voor de regio directe en indirecte werkgelegenheid op. Er zijn vliegclubs en vliegscholen gevestigd op Groningen Airport Eelde en het is in Nederland de belangrijkste opleidingsluchthaven voor commerciële verkeersvliegers. De luchthaven is de standplaats van de traumahelikopter van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) en er worden medische vluchten 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.

Missie en visie

Groningen Airport Eelde is een belangrijk onderdeel van de infrastructuur in (Noord-)Nederland en draagt actief bij aan de economische ontwikkeling en groei van de regio.

De luchthaven is een belangrijke schakel in het netwerk van vervoersverbindingen van (Noord-)Nederland. Naast de commerciële luchtvaart is er ook ruimte voor maatschappelijke vluchten, lesverkeer en general aviation. De taak van de organisatie is het beheren en in stand houden van de luchthaven als kritische infrastructuur van de regio en als onderdeel van een nationaal luchthavensysteem. Anderzijds behoort de exploitatie van de luchthaven aan zowel lucht- als landzijde tot de taken.

Groningen Airport Eelde streeft ernaar om een multifunctioneel knooppunt te zijn waar diverse modaliteiten bijeenkomen, bedrijven gevestigd zijn en mensen elkaar ontmoeten. De luchthaven is de voorkeursluchthaven waar inwoners van Noord-Nederland als eerste voor kiezen. Groningen Airport Eelde faciliteert initiatieven op het gebied van duurzaamheid en technologie en is daarvoor een belangrijke regionale partner.

Veiligheidsbewustzijn zit bij iedere medewerker van Groningen Airport Eelde in de genen, daarnaast zijn plezier, benaderbaar, samen en vooruitstrevend de belangrijkste kernwaarden van de onderneming.

Kerncijfers

		2019	2018	2017	2016	2015
Passagiers	Charter	134.689	119.170	138.421	115.922	157.123
	Lijn	45.138	114.812	83.583	59.267	55.904
	Overig	7.161	7.755	5.978	5.210	7.683
	Totaal	186.988	241.737	227.982	180.399	220.710
Vliegbewegingen	Charter	870	823	1.063	922	1.232
	Lijn	2.143	3.147	1.991	1.248	860
	Les	14.691	11.892	11.692	11.112	11.669
	Overig	14.227	15.558	12.263	11.466	9.705
	Totaal	31.931	31.420	27.009	24.748	23.466
Medewerkers	Fte's in dienst	57,6	59,7	52,0	51,9	48,5
Resultaat	(x € 1.000)	2019	2018	2017	2016	2015
	Havengelden	3.334	3.543	3.572	3.199	3.846
	Overige baten	1.520	1.577	1.470	1.387	1.397
	Bedrijfsopbrengsten	4.854	5.120	5.042	4.586	5.243
	Personeelskosten	3.092	3.086	2.622	4.355	4.209
	Overige kosten	2.020	2.243	2.048	2.596	2.010
	Bedrijfslasten	5.112	5.329	4.670	6.951	6.219
	Resultaat voor belasting	-258	-209	372	-2.365	-976
Balans	(x € 1.000)	2019	2018	2017	2016	2015
	Materiële vaste activa	8.829	8.159	8.042	8.004	8.224
	Financiële vaste activa	1.763	2.194	2.454	393	281
	Vlottende activa	6.010	7.178	6.328	6.353	8.132
	Totaal activa	16.602	17.531	16.824	14.750	16.637
	Eigen vermogen	12.097	12.709	13.221	10.821	13.186
	Langlopende schulden	1.038	1.343	1.640	1.938	2.234
	Kortlopende schulden	3.467	3.480	1.962	1.991	1.217
	Totaal passiva	16.602	17.531	16.824	14.750	16.637



Raad van Commissarissen

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

Geboren: 7 februari 1950

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Toezicht Alliade, Voorzitter Raad van Toezicht regionale omroep RTV Noord, Onafhankelijk Raadsman voor de afhandeling van aardbevingsschade te Groningen, Voorzitter Gebiedscoöperatie Westerkwartier, Voorzitter NNO Instrumentenfonds, Lid Raad van Toezicht Groninger Forum, 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, tijdelijk teruggetreden van 14 november 2019 tot 11 januari 2020

W.J. Mansveld

Geboren: 11 september 1962

Functie: Directeur Veiligheidsregio Groningen

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

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 maart 2019 tot 1 maart 2023, voorzitter van 14 november 2019 tot 11 januari 2020

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., Adviseur Ashton Brothers, Associé Boer & Croon

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 11 juli 2019 tot 11 juli 2023

Drs. F.C.A. Jaspers

Geboren: 21 april 1950

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Voorzitter Sociaal Economische Raad Noord-Nederland (SER-NN), Voorzitter Adviesraad Sociaal Planbureau Groningen, Voorzitter Raad van Advies van Trendbureau Drenthe, Voorzitter bestuur Stichting Platform Groningen Architectuur en Stedenbouw (GRAS) te Groningen, Voorzitter Raad van Toezicht Slingeland Ziekenhuis Doetinchem, Vicevoorzitter Raad van Toezicht Santiz (bestuurlijke fusie ziekenhuizen te Doetinchem en Winterswijk), Voorzitter NVAO onderwijs ITK-accreditatie-panels van Radboud Universiteit Nijmegen, Universiteit van Amsterdam en Universiteit Leiden, Lid bestuur Stichting Maggie Centers Nederland te Groningen

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 15 oktober 2012 en afgetreden per 1 maart 2019

Mr. O.P.M. van den Brink

Geboren: 13 mei 1954

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Lid Raad van Advies Hogeschool TIO, Voorzitter Stichting Urban Act Nederland, bestuurslid Stichting Kostverloren

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 20 september 2010 en afgetreden per 1 maart 2019

Mw. K.Y. Orsel

Geboren: 18 februari 1970

Functie: CEO MF Shipping Group

Nevenfuncties: Vicevoorzitter International Chamber of Shipping (ICS), Voorzitter Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNDR), Council Member INTERTANKO, Trustee International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN), Voorzitter MFG Seafarers Fund, Ambassadeur "We keep on Growing", Ambassadeur WISTA (Women's International Shipping and Trading Association)

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 mei 2016 en afgetreden per 13 januari 2019

Drs. J.F. Doddema RM

Geboren: 11 november 1970

Functie: Chief Executive Officer MONTI - Werkzeuge GmbH

Nevenfuncties: geen

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 mei 2016 en afgetreden per 13 januari 2019



Directie en Aandeelhouders

Directie

ir. J.M. van de Kreeke tot en met 13 november 2019

mr. L.J. Klaassen van 14 november 2019 tot en met 10 januari 2020

B.C. Schmeink vanaf 10 januari 2020

Aandeelhouders 2019

Provincie Groningen (30%)

Provincie Drenthe (30%)

Gemeente Groningen (26%)

Gemeente Assen (10%)

Gemeente Tynaarlo (4%)

In april 2020 is het 26% aandelenbelang van de Gemeente Groningen over gegaan naar FB Oranjewoud Participaties B.V.

Bericht van de Raad van Commissarissen

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

De samenstelling van de Raad van Commissarissen heeft in 2019 een wijziging ondergaan. Op 13 januari 2019 hebben mevrouw Orsel en de heer Doddema aangegeven per dezelfde datum af te treden als lid. De heren Jaspers en Van den Brink zijn op 1 maart 2019 teruggetreden als voorzitter respectievelijk vicevoorzitter. Per 1 maart 2019 zijn de heer Klaassen (voorzitter) en mevrouw Mansveld benoemd. Per 11 juli 2019 is de heer De Vries benoemd, waarna de Raad weer een volwaardige samenstelling kende.

Vanwege het defungeren van de directeur heeft de heer Klaassen van 14 november 2019 tot 10 januari 2020 de rol van statutair directeur waargenomen en is om die reden tijdelijk teruggetreden uit de Raad van Commissarissen. Mevrouw Mansveld heeft de rol van voorzitter in die periode vervuld.

Werkzaamheden van de Raad

De Raad van Commissarissen heeft in het verslagjaar zes keer vergaderd in het bijzijn van de directie. In de reguliere vergaderingen zijn de lopende ontwikkelingen besproken met betrekking tot de strategie, operatie, financiën en risico's. Daarnaast hebben leden van de Raad van Commissarissen formeel en informeel contact gehad met de directie om actuele ontwikkelingen te bespreken en daarover te adviseren. Ook met vertegenwoordigers van de aandeelhouders is een aantal malen informeel gesproken over actuele ontwikkelingen.

De werkzaamheden van de Raad stonden, met ingang van de benoeming van de nieuwe leden van de Raad in maart 2019, voornamelijk in het teken van het samenstellen van een volwaardige Raad van Commissarissen, het beoordelen van en adviseren over de governance en aandeelhoudersstructuur, en het beoordelen en herijken van het strategisch toekomstperspectief in het licht van recente ontwikkelingen ten opzichte van het in 2016 gekozen investeringsscenario. Haar bevindingen heeft de Raad in december 2019 aan de aandeelhouders gerapporteerd.

Op verzoek van de aandeelhouders en omdat de externe omgeving voor luchtvaart in 2019 sterk is veranderd, heeft de Raad een opdracht voor de directie geformuleerd die aansluit op de bevindingen uit haar rapportage. Deze opdracht omvat het nader uitwerken van het toekomstig strategisch perspectief voor Groningen Airport Eelde in de context van de veranderende omgeving, de Luchtvaartnota 2020-2050 inclusief het gedachtengoed van een nationaal luchthavensysteem, en de transitie naar de luchthavenorganisatie van de toekomst.

Mutatie statutaire directie

De Raad van Commissarissen vervult de rol van werkgever jegens de statutaire directie. In de loop van het verslagjaar is een beroep op de vervangingsregeling gedaan als gevolg van belet van de enige statutaire directeur als gevolg van ziekte. De dagelijkse leiding was tijdelijk in handen van de Manager Finance & IT en Airport Manager, daarbij actief bijgestaan door de Raad van Commissarissen.

In november 2019 hebben de Raad van Commissarissen en de directeur in goed overleg besloten dat de toekomstige ontwikkelingen waar de luchthaven voor staat, vragen om nieuw leiderschap. Per 14 november defungeerde de statutair directeur en is deze rol tijdelijk waargenomen door de heer Klaassen. Per 11 januari 2020 is de heer B.C. Schmeink op interim basis benoemd als statutair directeur.

Belangrijkste ontwikkelingen

Gedurende het verslagjaar 2019 heeft de Raad van Commissarissen zich uitgebreid laten informeren over relevante ontwikkelingen op maatschappelijk en commerciële gebied. Waar in het voorgaande jaar reeds werd gesteld dat de besluitvorming over de groei van Schiphol Airport en de openstelling van Lelystad Airport de gemoederen bezighielden, is de discussie daarover begin 2020 nog steeds niet beslecht.

De politieke, maatschappelijke en economische omgeving voor luchtvaart bleven zich ook in 2019 kenmerken door een sterke dynamiek, net als in het voorgaande jaar. In de loop van 2019 kwam daar als complicerende factor de worsteling met het stikstof-dossier bij. Het spanningsveld tussen de naar verwachting toenemende vraag naar luchtvaartcapaciteit en de belangen van de omgeving en het klimaat is onderwerp van discussie op zowel nationaal als regionaal niveau. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt in haar Luchtvaartnota 2020-2050 een toekomstvisie op voor de Nederlandse luchtvaart, maar was gedurende 2019 niet in staat deze visie definitief te maken als gevolg van het debat rondom stikstof.

De Raad van Commissarissen heeft inzake de ontwikkelingen in de luchtvaart dialoog gevoerd met de bestuursvoorzitter van de Schiphol Groep en vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarbij schaaft zij zich achter het standpunt van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), gericht op de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens als één systeem van luchthaven-infrastructuur dat verschillende functies in samenhang met elkaar faciliteert. De mogelijke kansen en risico's voor Groningen Airport Eelde met betrekking tot de Luchtvaartnota 2020-2050 en de daarmee samenhangende systeemgedachte zijn onderwerp van gesprek geweest tussen de Raad van Commissarissen, vertegenwoordigers van aandeelhouders en de directie.

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad zich door middel van onder andere kwartaalrapportages op de hoogte laten stellen van relevante ontwikkelingen op commercieel en financieel gebied. Zij constateerde dat zowel de baten als lasten zich gedurende het jaar hebben ontwikkeld in lijn met de opgestelde begroting. Ook de liquiditeitspositie van de onderneming ontwikkelde zich volgens de verwachting, waarbij de Raad moest constateren dat deze afhankelijk blijft van subsidies en bijdragen van voornamelijk regionale overheden. Ook moest zij constateren dat een besluit over de financiering van de bouw of renovatie van de brandweerkazerne is uitgesteld.

Het jaar 2019 stond voor Groningen Airport Eelde qua passagiersverkeer voornamelijk in het teken van het continueren van de lijndienst naar Londen Southend, de start van de lijndienst naar Kopenhagen en het charterverkeer. Hoewel beide lijndiensten begin 2020 zijn gestopt om verschillende redenen, deed het charterverkeer het in 2019 beter dan verwacht. Eind 2019 werd de markt echter opgeschrikt door het faillissement van Thomas Cook, en begin 2020 viel het passagiersverkeer volledig stil als gevolg van de genomen maatregelen tegen de verspreiding van het Corona-virus. Naar onze verwachting is de turbulentie op de markt voor passagiersvervoer daarmee voorlopig nog niet ten einde.

De Raad was in 2019 verheugd kennis te kunnen nemen van het feit dat de op Groningen Airport Eelde gevestigde KLM Flight Academy heeft besloten de Martinair Flight Academy van Lelystad te integreren in haar operatie, waarmee de positie van Groningen Airport Eelde als de nationale opleidingsluchthaven verder wordt versterkt. Daarnaast was het realiseren van het zonnepark van 20 hectare op het luchthaventerrein een belangrijke bijdrage aan de invulling van duurzaamheidsambities.

Preadvies bij de jaarrekening

Het door de directie opgestelde jaarverslag met de jaarrekening over 2019, voorzien van accountantsverslag en controleverklaring, wordt op 13 mei 2020 door de Raad van Commissarissen met de directie en de externe accountant besproken. De jaarrekening is gecontroleerd en goedgekeurd door De Jong & Laan accountants.

Over 2019 bedroeg het nettoresultaat van de vennootschap € 233.680 negatief. De Raad van Commissarissen legt de jaarrekening over het verslagjaar 2019 ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, te houden op 15 juni 2020, waarbij ze 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 leden van de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

Ten slotte spreekt de Raad van Commissarissen aan de directie en medewerkers haar waardering uit voor hun inzet en betrokkenheid gedurende het verslagjaar.

Namens de Raad van Commissarissen,

Eelde, 4 mei 2020

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter



Bestuursverslag

Algemene Informatie en interne organisatie

Groningen Airport Eelde is een naamloze vennootschap met als doel het uitoefenen van het luchthavenbedrijf. 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 luchthaven biedt een vestigingsplaats aan voornamelijk luchtvaart gerelateerde bedrijven en instellingen voor het uitoefenen van een onderneming, het verzorgen van opleidingen en maatschappelijke functies. Het bieden van een veilige luchtvaartinfrastructuur en afhandeling van commerciële passagiersvluchten vormen de belangrijkste activiteiten.

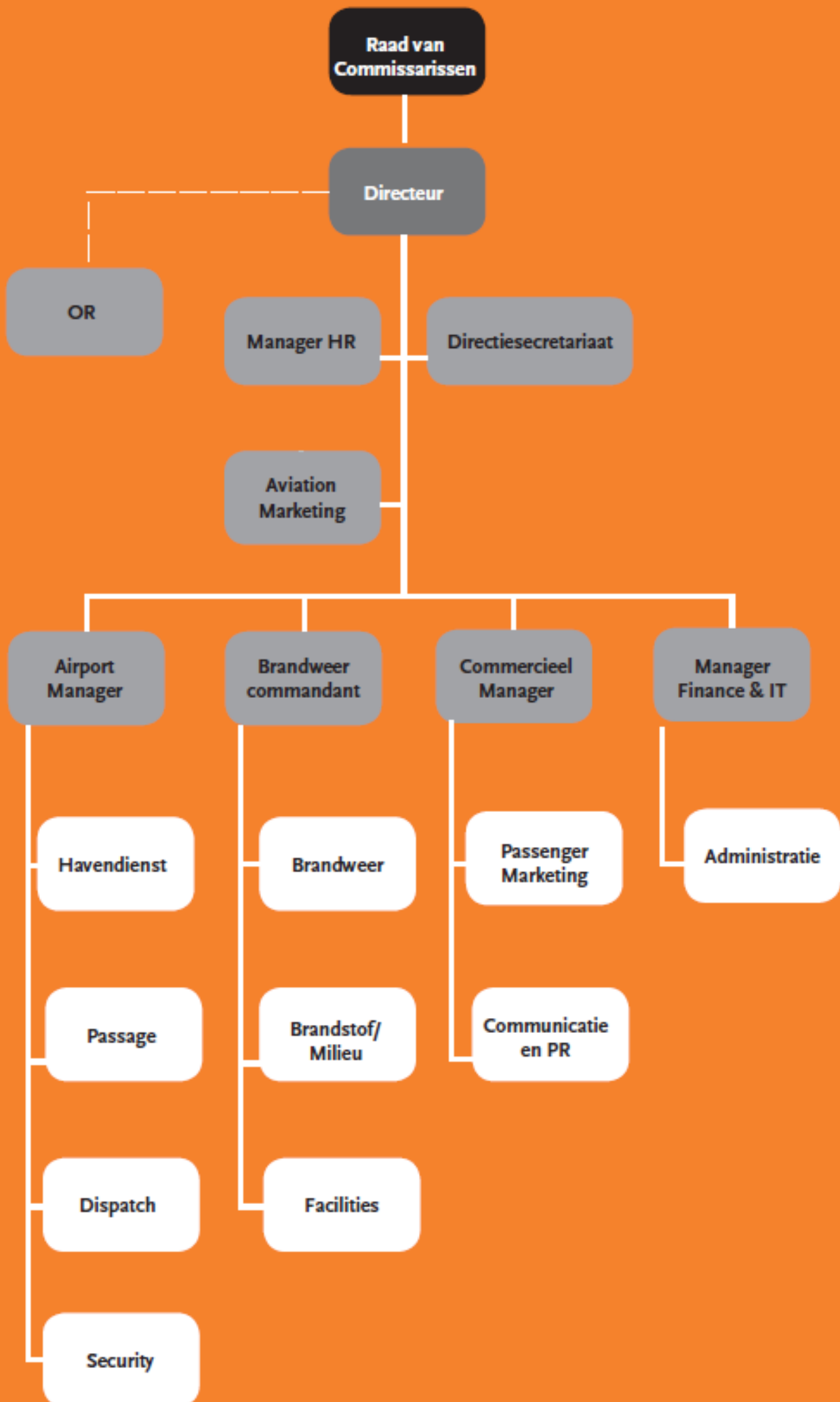
In 2017 hebben de aandeelhouders van de luchthaven gekozen voor een investerings- en groeiscenario voor 10 jaar. Investeren en een financiële bijdrage voor veiligheid vormen naast het oprichten van een routefonds de basis van de strategie. De daarbij behorende geambieerde groei tot 400.000 passagiers in 2026 is gebaseerd op een commercieel profiel waar naast general aviation en chartervluchten ook Noord-Nederland met de rest van de wereld wordt verbonden via lijn- en zo mogelijk hub-verbindingen. In de loop van 2020 vindt een herijking van deze strategie plaats als gevolg van een veranderende omgeving voor luchtvaart.

De belangrijkste onderdelen van de organisatie zijn de luchthavenoperatie (havendienst, dispatch, passage en security), de bedrijfsbrandweer (inclusief facilities en vogelwacht, brandstof en milieu), commercie, en de staf en ondersteuning. In 2019 hebben zich geen wijzigingen in het management of de interne organisatiestructuur voorgedaan, anders dan het defungeren van de directeur. In 2020 wordt de structuur van de interne organisatie herzien. Per eind 2019 waren 57,6 FTE in dienst van de luchthaven, 2,1 FTE minder dan het voorgaande jaar.

Het luchthavenbedrijf is een sterk seizoensgebonden bedrijf met een piek in de zomer. Naast medewerkers in eigen dienst worden daarom ook ingehuurd arbeidskrachten ingezet. De securitymedewerkers behoren niet tot de eigen organisatie; dit zijn werknemers van Securitas en zij worden door Groningen Airport Eelde ingehuurd. Bij de afhandeling worden medewerkers extern ingehuurd voor piekdrukke en gedurende het zomerseizoen, voor met name incheck- en platformwerkzaamheden. Ook voor facilitaire diensten zoals parkeerbeheer wordt soms gebruik gemaakt van ingehuurde krachten. Groningen Airport Eelde onderschrijft het principe van gelijke beloning voor mannen en vrouwen. Bij het aantrekken van medewerkers biedt zij waar mogelijk een vast dienstverband en heeft zij aandacht voor medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt.

De medewerkers van Groningen Airport Eelde worden onder andere vertegenwoordigd door de Ondernemingsraad. De Ondernemingsraad heeft in 2019 twee keer overleg gevoerd met de directie en eenmaal met de Raad van Commissarissen. Vanwege het gewijzigde vluchtaanbod in 2019 heeft zij ingestemd met een roosterwijziging van de afdelingen havendienst en brandweer. Naast haar instemmingsrecht heeft zij gebruik gemaakt van haar adviesrecht en spreekrecht bij de voordracht van een interim-directeur (adviesrecht) en drie nieuwe leden van de Raad van Commissarissen (spreekrecht).

Op de volgende pagina is het organogram van de luchthaven weergegeven.



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 het bestuur 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 de 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 voor de directie.

Ontwikkelingen en resultaat

Algemeen

De belangrijkste activiteiten in 2019 stonden in het teken van het verder ontwikkelen van Groningen Airport Eelde tot “Luchthaven van het Noorden”, die de toegangspoort van en naar Noord-Nederland is. De in 2016 ingeslagen koers was in 2017 concreet vormgegeven met de vluchten naar Kopenhagen en in 2018 kwam München daarbij. Op de teleurstelling dat Nordica eind 2018 bekend maakte deze vluchten in 2019 niet te zullen continueren, volgde begin 2019 het positieve signaal dat de vlucht naar Kopenhagen vanaf maart een vervolg kreeg doordat AIS Airlines deze ging uitvoeren. Tegelijkertijd verminderde Flybe de frequentie voor de vluchten van Kopenhagen naar Londen Southend. De luchthaven was met haar flexibele schil in staat haar variabele kosten aan te passen waardoor een daling van het aantal vluchten geen directe financiële gevolgen had.

Naast het lijnverkeer was er een focus op verdere groei van het charterverkeer. Deze vluchten waren in 2019 uitstekend bezet en de nieuwe vlucht naar de Kanaaleilanden zelfs uitverkocht. Ook voelde Groningen Airport Eelde de druk op de luchthavens van de Schiphol Groep. Twee korte series chartervluchten en drie vluchten met zogenaamde wide-body toestellen die niet op Amsterdam Schiphol Airport terecht konden als gevolg van een tekort aan capaciteit, werden op Groningen Airport Eelde afgehandeld. Om dezelfde reden zag de luchthaven een toename van het aantal testvluchten van KLM.

Er was geen leegstand van het vastgoed op de luchthaven: alle daartoe beschikbare ruimte was in 2019 net als in 2018 verhuurd of in erfpacht uitgegeven. In 2018 is General Enterprises, onder meer importeur en onderhoudsbedrijf van Cirrus-vliegtuigen, in een nieuw pand getrokken op het luchthaventerrein en in 2019 is zij reeds gestart met een uitbreiding van dit pand, op te leveren in 2020. Ook de ontwikkeling van het bedrijfsverzamelgebouw RLS 1957, in handen van de Provincie Drenthe, ging verder en inmiddels hebben 30 veelal jonge bedrijven daar een plaats gevonden.

Zeer positief te noemen was het nieuws dat de activiteiten van de Martinair Flight Academy van Lelystad worden geïntegreerd in die van de KLM Flight Academy op Groningen Airport Eelde. Een groter deel van de vliegopleiding dan voorheen wordt bovendien nu vanaf Groningen Airport Eelde uitgevoerd in plaats van in het buitenland, wat de positie als nationale opleidingsluchthaven verder versterkt en een groei van bedrijvigheid en werkgelegenheid op het luchthaventerrein betekent.

Commerciële ontwikkeling

In 2019 reisde een recordaantal passagiers, ruim 81 miljoen, via een van de vijf nationale luchthavens van en naar Nederland. De markt groeide daarmee met 2% ten opzichte van 2018. De meeste passagiers, ruim 88%, maakten gebruik van Amsterdam Schiphol Airport, al was met 1% de groei op deze luchthaven beperkt. De groei zat vooral in regionale luchthavens met Maastricht Aachen Airport en Eindhoven Airport voorop. Groningen Airport Eelde wist, als gevolg van het teruglopen van de lijnvluchten ten opzichte van topjaar 2018, als enige luchthaven niet van de groei van de markt te profiteren. Het aantal passagiers liep terug van 241.737 in 2018 naar 186.988 in 2019, een teruggang van 23%.

Voor de lijnvluchten vanaf Groningen Airport Eelde was 2019 daarmee een roerig jaar. Met 45.138 vervoerde passagiers op lijnvluchten liet het jaar 2019 ten opzichte van 2018 een krimp zien van 61% als gevolg van het vervallen van München als bestemming en een lagere stoelcapaciteit naar Kopenhagen en Londen Southend.

In maart is AIS Airlines gestart met de tweemaal daagse vlucht naar Kopenhagen. Met een relatief klein toestel werd ingezet op de zakelijke reiziger. Eerst met een op Groningen Airport Eelde gebaseerd toestel, later vanaf Flughafen Münster-Osnabrück. In februari 2020 heeft AIS Airlines te kennen gegeven te stoppen met deze vlucht, als gevolg van een te dure operatie voor een stagnerende bezettingsgraad.

Gedurende het jaar nam Stobart Air een 30% aandelenbelang in Flybe, de Britse maatschappij die voor de Stobart Group de vluchten naar Londen Southend uitvoerde vanaf Groningen Airport Eelde. Gedurende het jaar heeft Stobart/Flybe de frequentie terug gebracht van 17 naar 6 wekelijkse vluchten. Flybe is begin 2020 failliet gegaan, na een tevergeefs (tweede) beroep op financiële steun van de Britse regering. Bovenop de combinatie van hoge vaste kosten en de aanstaande Brexit was het wegvallen van de vraag als gevolg van de uitbraak van het Coronavirus de directe aanleiding voor het omvallen van deze Britse luchtvaartmaatschappij.

Voor de chartervluchten was 2019 een goed jaar. Het aantal vluchten nam toe met 6% toe tot 870 en het aantal vervoerde passagiers nam toe met 13% tot 134.689. Er zijn meerdere korte series afgehandeld die niet op andere luchthavens (van de Schiphol Groep) terecht konden wegens een tekort aan capaciteit. Helvetic Airways bracht Zwitserse cruisevrijwilligers via Groningen Airport Eelde naar Amsterdam en Aegean Airlines voerde chartervluchten uit naar Dubrovnik.

De nieuw geïntroduceerde vlucht naar de Britse Kanaaleilanden (Guernsey en Jersey) werd niet alleen goed ontvangen tijdens de vakantiebeurs begin 2019 maar was vrijwel uitverkocht. Dit heeft ertoe geleid dat de operator, Sun Air, heeft besloten in 2020 een langere serie van deze vluchten aan te bieden vanaf Groningen Airport Eelde.

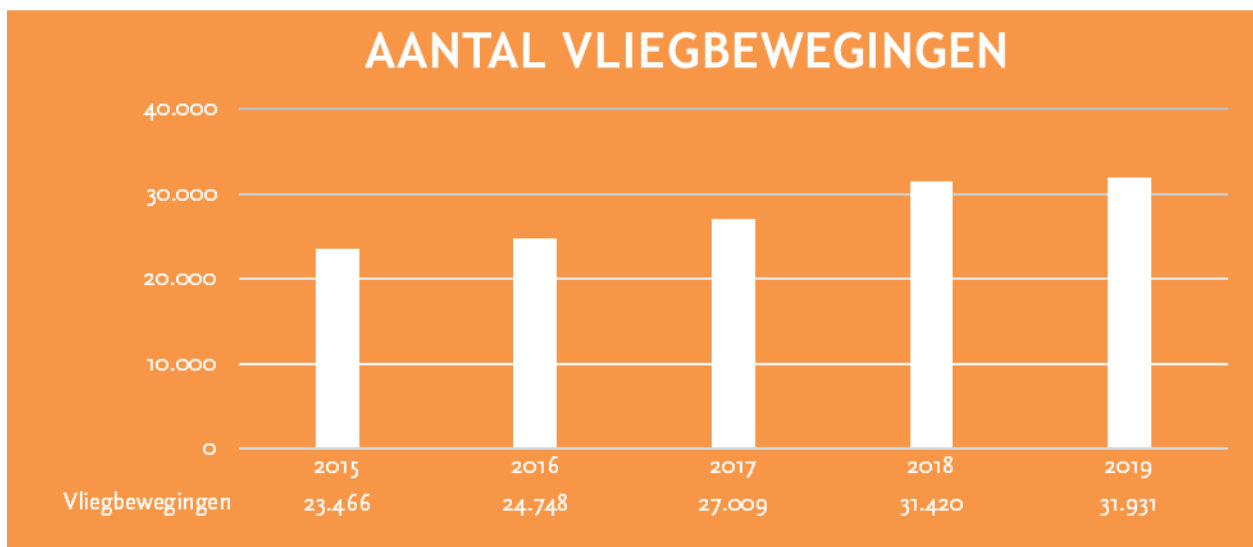
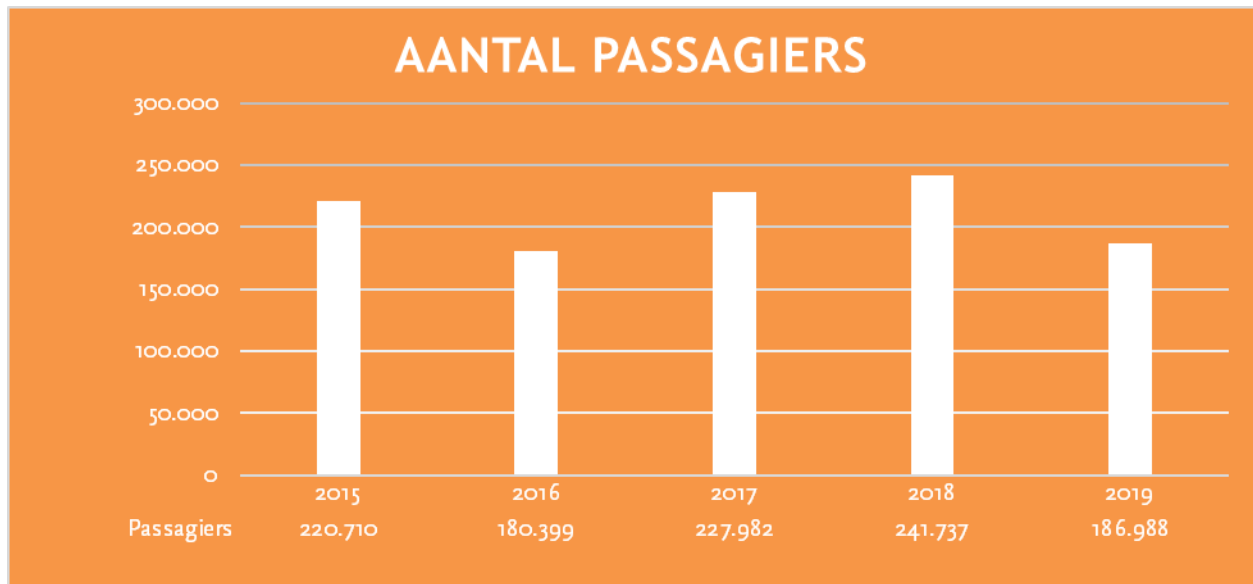


Richting het einde van 2019 begon de chartermarkt een ander beeld te vertonen. De winterbestemmingen Lanzarote en Tenerife kwamen voor het seizoen 2019/2020 te vervallen, als gevolg van het teruglopen van het aantal stoelen dat touroperator Thomas Cook garandeerde op deze vluchten. In de herfst van 2019 ging Thomas Cook, in Nederland vooral bekend onder het Neckermann label, failliet. De al langer gaande trend naar de zogenaamde self-package holidays ten koste van de volledig verzorgde pakketreizen, speelde het Britse concern al langer parten. De aanstaande Brexit was de laatste druppel en Thomas Cook ging failliet. Er kwam uiteindelijk geen doorstart maar veel stoelen werden door de markt geabsorbeerd, op Groningen Airport Eelde vooral door TUI Fly.

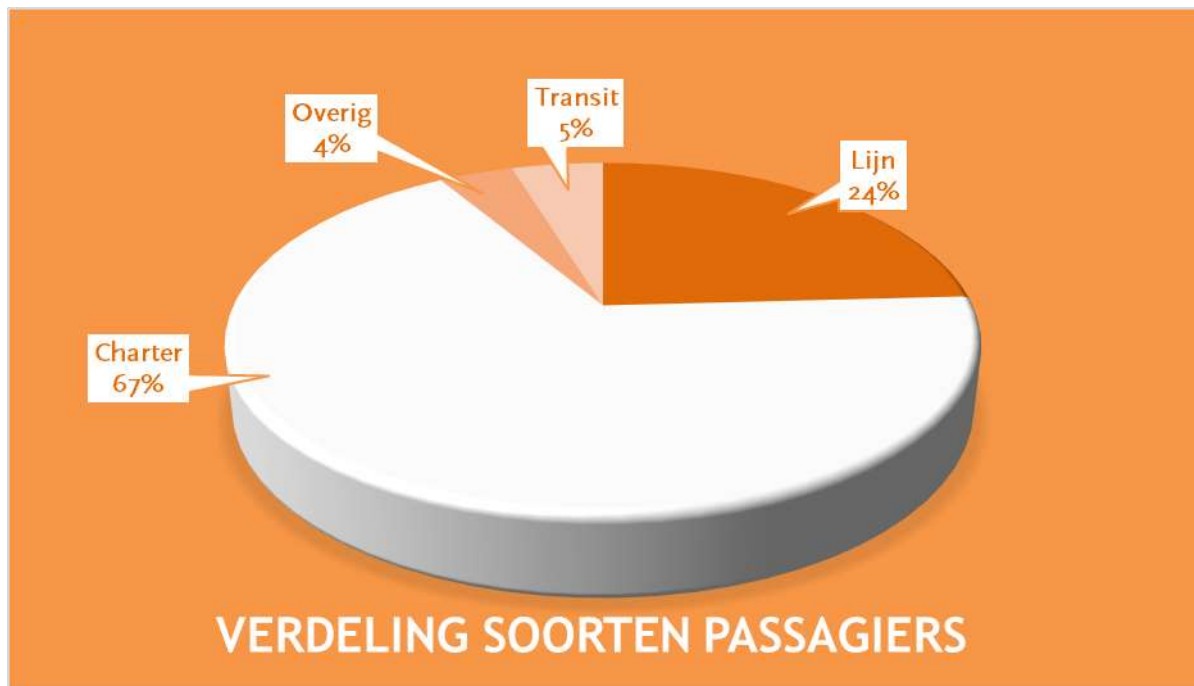
De teloorgang van Thomas Cook had een verdere consolidatie van een toch al sterk geconsolideerde markt tot gevolg. Bovendien maakte Corendon in 2019 bekend deel uit te zullen gaan maken van Triton, een Zweedse investeerder die ook eigenaar van Sunweb is. Daarmee zijn op de Nederlandse markt nog slechts twee grote touroperators over. Consolidatie leidt ook tot verdere concentratie van de touroperators op enkele (grotere) luchthavens. De door Thomas Cook gegarandeerde stoelen zijn uiteindelijk door de markt succesvol geabsorbeerd: de enige resterende wintervlucht vanaf Groningen Airport Eelde, naar Gran Canaria, deed het uiteindelijk met een bezettingsgraad van meer dan 95% erg goed. Het vertrouwen van Corendon in het vakantieproduct vanaf Groningen Airport Eelde werd bovendien bezegeld met de aankondiging van een nieuwe bestemming voor 2020: Bodrum.



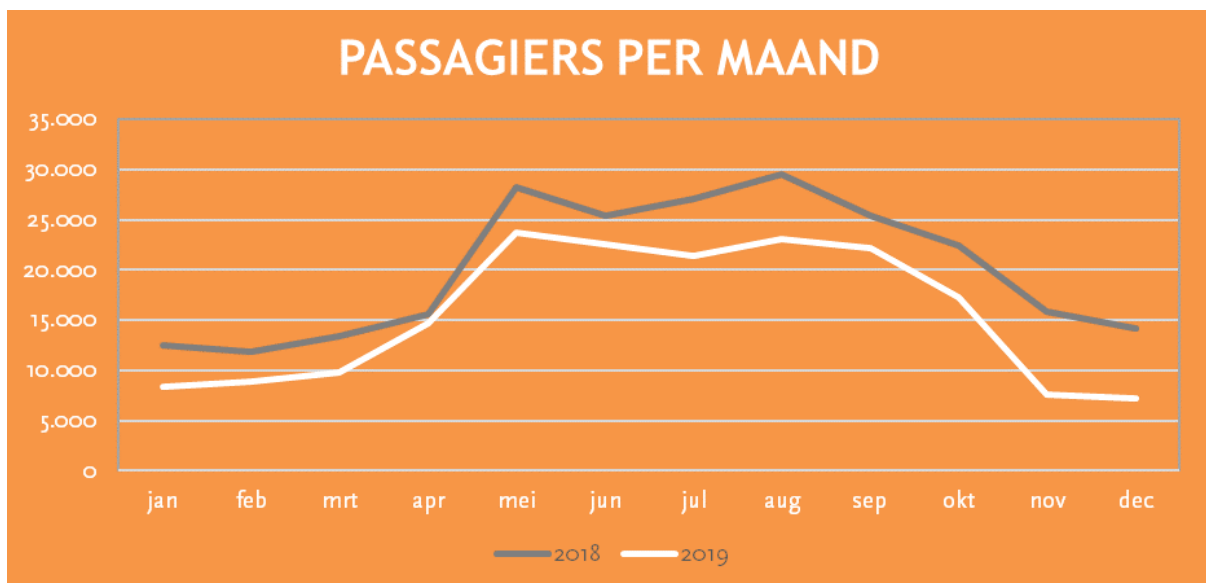
Het aantal overige passagiers, op privé- en zakenvluchten, eenmalige charters en dergelijke, bedroeg in 2019 7.161 en nam met 8% af ten opzichte van het voorgaande jaar. De ontwikkeling van het aantal passagiers- en vliegbewegingen over de afgelopen vijf jaren is onderstaand weergegeven.



In de onderstaande figuur is het aantal vervoerde passagiers verdeeld naar de verschillende soorten passagiers.



Het aantal vervoerde passagiers is niet gelijk over het jaar verdeeld. De piek ligt duidelijk in de zomer waarin voornamelijk de vakantiemarkt wordt bediend. In de onderstaande grafiek wordt de ontwikkeling van de passagiers per maand in 2019 vergeleken met die van 2018.



Het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) in 2019 bedroeg 31.931, een toename van 2% ten opzichte van 2018. In 2019 bestond het aantal vliegbewegingen voor is voor 9% uit groot verkeer (lijndienst en charters), voor 46% uit lesvluchten en voor 45% uit overig (klein) verkeer inclusief de traumahelikopter. Het overig verkeer, voornamelijk het klein verkeer of General Aviation, nam 2019 in omvang toe ten opzichte van 2018. Het samengaan van de Martinair Flight Academy van Lelystad Airport met de KLM Flight Academy op Groningen Airport Eelde zorgde reeds in 2019 voor een toename van het aantal lesvluchten met 24%. Daarnaast hebben drie zogenaamde wide body toestellen Groningen Airport Eelde bezocht, waar in 2018 het eerste toestel van die klasse de luchthaven aan deed. Ook maakten enkele blusvliegtuigen een tussenstop op Groningen Airport Eelde en werden meer testvluchten uitgevoerd. Zowel voor de testvluchten als de afhandeling van wide body toestellen is de belangrijkste reden om deze vluchten via Groningen Airport Eelde te doen het feit dat Schiphol Airport geen ruimte had voor deze toestellen.



Waar in 2018 nog sprake was van passagiersgroei, wordt terugkijkend op 2019 een daling van het aantal passagiers zichtbaar. Zowel de groei in 2018 als krimp in 2019 had dezelfde gemene deler: de lijnvluchten van Nordica. De zomermaanden zijn traditioneel gezien de drukste maanden voor de luchthaven, met de groei van het aantal charterpassagiers in 2019 is dat patroon nog duidelijker geworden.

De luchthaven is 's nachts gesloten, behalve voor medische vluchten. Dat betreft meestal vluchten uitgevoerd in het kader van een spoedeisende orgaantransplantatie in het UMCG. Het kan dan gaan om transport van organen en/of een gespecialiseerde arts of artsen. Ongeveer 70 medische vluchten zijn in 2019 afgehandeld, waarvan een deel buiten de reguliere openingstijden. De luchthaven is daarvoor 22 keer 's nachts open gegaan in 2019, wat twee keer minder was dan in 2018. Voor gebruik van de luchthaven buiten openstellingstijden is ten behoeve van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team (MMT) van het UMCG een bijzondere regeling van kracht, waarbij opkomst van operationele diensten en luchtverkeersleiding niet is voorgeschreven.



Resultaat

De totale bedrijfsopbrengsten namen in 2019 ten opzichte van 2018 af met 5% tot € 4.854.366. De havengelden namen met 6% af tot € 3.333.878, voornamelijk vanwege een lager vervoerde aantal passagiers op het lijnverkeer. De markt als geheel ondervond nog steeds prijsdruk, mede als gevolg van het faillissement van Thomas Cook. De opbrengsten uit vastgoed bedroegen € 576.707 en lagen op vrijwel hetzelfde niveau als het voorgaande jaar. Waar huur en erfpacht toenamen ten opzichte van het voorgaande jaar, nam de opbrengst van horeca- en winkelconcessies af als gevolg van het lagere passagiersvolume.

De commissie op brandstofverkoop steeg met 19% tot € 257.614 als gevolg van een toename van het aantal vliegbewegingen van het charterverkeer en het lesverkeer. De overige bedrijfsopbrengsten daalden met 12% tot € 686.167, voornamelijk als gevolg van lagere parkeeropbrengsten die op hun beurt samenhangen met het lagere aantal vervoerde passagiers.

Het lastenniveau van 2019 lag met € 5.112.443 1% lager dan in het voorgaande jaar. De belangrijkste kosten van de luchthaven, de personeelskosten, bleven in met € 3.092.389 op vrijwel hetzelfde niveau als 2018. Doordat met de komst van de vluchten van AIS Airlines naar Kopenhagen vooral relatief kleine toestellen aan de (dure) randen van de dag werden afgehandeld, leidde het lagere aantal passagiers nauwelijks tot een afname van de kosten van de operationele inzet van brandweer, afhandeling, check-in en security.

De afschrijvingskosten lagen met € 534.060 1% hoger dan in 2018. De overige bedrijfskosten namen met 4% af tot € 1.485.994. Hoewel sprake was van een toename van de kosten van energie, belastingen, verzekeringen, huisvesting en onderhoud van terreinen, stond daar een afname van de kosten tegenover van onderhoud en schoonmaak van gebouwen, de kosten van communicatie, promotie en ontwikkeling.

In 2019 is een subsidie van de lokale overheden ontvangen van € 3.000.000 als tegemoetkoming voor NEDAB-kosten. Deze Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, voornamelijk de kosten van brandweer en security, worden gezien als typische overheidstaken die de luchthaven verricht en waarvoor een tegemoetkoming in de kosten mag worden ontvangen. Een jaarlijkse subsidie voor deze kosten is onderdeel van het investeringsscenario voor de luchthaven.

Het jaar 2019 wordt afgesloten met een negatief operationeel resultaat van € 257.825. Als gevolg van een mutatie in de actieve belastinglatentie, bedraagt het nettoresultaat € 233.680 negatief.

Investerings

In 2019 is voor een bedrag van € 1.265.320 geïnvesteerd. De passagierscorridor die met zonnepanelen is overdekt is, inclusief installaties, verlichting en aansluiting op het openbare net, opgenomen voor een bedrag van bijna € 367.000. Een andere grote investering was de voorbereiding voor de herhuisvesting van de brandweer, daartoe zijn projectkosten gemaakt en is een pand aangetrokken. In totaal was daarmee bijna € 478.000 gemoeid.

Aan noodzakelijk onderhoud van het terrein (hekken, parkeerterrein), gebouwen (daken, schilderwerk) en installaties (correctief) is in 2019 meer dan € 141.00 uitgegeven. Meer dan € 112.000 is geïnvesteerd in materieel (heftruck, bagagetrekker en -karren), redgereedschap, brandweerpakken en inventaris. Aan ict investeringen is bijna € 37.000 uitgegeven voor voornamelijk SEPA-aanpassingen aan betaalautomaten en vervangings-investeringen.

Voor een bedrag van € 376.000 zijn security scanners (voor passagiers en bagage) aangeschaft, die voor € 300.000 door middel van een subsidie van het Ministerie van Justitie en Veiligheid zijn bekostigd als gevolg van de wettelijke verplichting om nieuwe apparatuur in gebruik te nemen. De overige investeringen hebben betrekking op de milieuvergunning en enkele negatieve investeringen als gevolg van voorraadmutaties.

Risico's en onzekerheden

Het belangrijkste financiële risico voor Groningen Airport Eelde wordt gevormd door het commerciële risico en de continuïteit van subsidies en bijdragen. Het commerciële risico hangt vooral samen met de ontwikkeling van het aantal vluchten en passagiers en daarmee de inkomsten van de luchthaven. Luchtvaart is een kwetsbare bedrijfstak; geopolitieke ontwikkelingen, economische en maatschappelijke ontwikkelingen maar ook politieke besluiten hebben allemaal hun weerslag op ontwikkelingen in de luchtvaartsector. Groningen Airport Eelde is een relatief kleine partij die weinig invloed heeft op deze zaken maar er wel in sterke mate afhankelijk van is. In eerdere jaren hebben bijvoorbeeld vluchtelingenstromen invloed gehad op de aantrekkelijkheid van bestemmingen in Griekenland en Turkije, en daarmee op passagiersaantallen.

Toekomstbepalende commerciële ontwikkelingen in 2019 waren met name de aanstaande Brexit, het faillissement van Thomas Cook en de herverdeling van beschikbare stoelen door de markt. Deze ontwikkelingen hebben aangetoond dat niet alle risico's kunnen worden gemitigeerd en dat ontwikkelingen soms erg snel gaan.

Maatschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot zorgen over de leefomgeving hebben ook invloed op het politieke debat over luchtvaart. In 2019 is een principebesluit over de luchtvaarttaks genomen. Besluitvorming over de opening van Lelystad Airport en de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn echter ook in 2019 uit gebleven. Beiden kunnen zowel kansen als bedreigingen vormen voor Groningen Airport Eelde. Zij participeert dan ook actief in overlegorganen met betrekking tot de voorbereiding van besluitvorming en onderhoudt contacten met besluitvormers. Daarbij wordt ook vaak de samenwerking met andere luchthavens gezocht, al dan niet via de overkoepelende Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL).

Het stikstofdebat dat in 2019 ontstond heeft ook aangetoond dat luchthavens kwetsbaar zijn voor juridisch risico met betrekking tot de verschillende vergunningen waarover ze beschikken. Groningen Airport Eelde heeft zich op het standpunt gesteld dat zij over alle relevante vergunningen beschikt inzake stikstof, wat begin 2020 door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat is bevestigd.

Tijdens het opstellen van de jaarrekening over 2019, begin dit jaar is duidelijk geworden dat een wereldwijde pandemie zoals van de uitbraak van het Corona-virus met bijbehorende (overheids-)maatregelen, een sector als de luchtvaart vrijwel volledig lam kan leggen. De (financiële) gevolgen voor met name luchtvaartmaatschappijen kunnen desastreus zijn, maar de uitgifte van vouchers aan consumenten geeft wel de hoop dat niet geconsumeerde reizen later alsnog worden 'ingehaald'. De sector als geheel komt, net als andere sectoren, onder druk te staan en met een economische krimp als gevolg van de Corona-crisis in het vooruitzicht, is het toekomstperspectief voor de sector op korte termijn ongunstig.

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 per eind 2016 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 2019 is definitieve overstemming met de fiscus bereikt over de te hanteren uitgangspunten voor de fiscale waardering van het vastgoed. De fiscus heeft de openingsbalans inmiddels definitief vastgesteld en de overeengekomen uitgangspunten hebben eerder geleid tot aanpassing van de actieve latentie in 2018.

In 2019 heeft een onttrekking plaatsgevonden aan de latente belastingvordering ten laste van de overige reserves. Het onzekere toekomstperspectief is, vanuit prudentie, aanleiding om de latente vordering die in 2016 is gevormd ten laste van het vermogen vanuit fiscale verliescompensatie, voorlopig af te waarderen.

Solvabiliteit en liquiditeit

Het eigen vermogen van de vennootschap bedraagt per eind 2019 € 12,1 mln. De solvabiliteit, uitgedrukt als percentage van de totale balansomvang, bedraagt 73% en is daarmee bevredigend. De omvang van het eigen vermogen is in 2019 afgenomen als gevolg van het negatieve nettoresultaat dat in 2019 is geleden en een aanpassing van de belastinglatentie ter grootte van € 353.624.

De aanwezige liquiditeit bedraagt per eind 2019 € 4,0 mln. De liquiditeit is ten opzichte van 2018 toegenomen met € 0,4 mln. 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 eind 2019 boven dit vereiste minimumniveau.

De vennootschap kent geen vreemd vermogen in de zin dat zij kredietafnemer is. Toekomstige investeringsplannen zijn voornamelijk met subsidies en bijdragen afgedekt. Op dit moment is er geen concreet zicht op een externe investeringsbehoefte. Afhankelijk van de ontwikkeling van het resultaat en benodigde investeringen, kan die behoefte in de toekomst mogelijk ontstaan. Bijvoorbeeld in het geval waarin aanvullende wet- en regelgeving nadere eisen stelt aan veiligheid of aan de kwaliteit van de leefomgeving waarvoor additionele investeringen noodzakelijk zijn.



Risicobeheersing en veiligheid

De directie en het management van de luchthaven dragen aandacht voor risico's en beheersmaatregelen actief uit. Het duidelijk beleggen van verantwoordelijkheden is onderdeel van het beleid. Op strategisch niveau wordt vorm gegeven aan het risicomanagement door bij het formuleren van ambities en doelstellingen de balans te zoeken tussen de belangen van aandeelhouders, de regio, de rol van de luchthaven in het nationale luchtvaartstelsel, passagiers, luchtvaartmaatschappijen, gebruikers van de luchthaven en omwonenden. De wensen en eisen van verschillende belanghebbenden worden tegen elkaar afgewogen, waarbij een veilige operatie altijd het belangrijkste uitgangspunt is. De Raad van Commissarissen wordt 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 investeren en innoveren. Daarbij is er oog voor de afhankelijkheid van algemene ontwikkelingen en omstandigheden op maatschappelijk en politiek gebied. Het belangrijkste financiële risico vormen de opbrengsten die afhankelijk zijn van het fluctuerende aantal vluchten en passagiers. Het seizoenpatroon en de afhankelijkheid van de tijdigheid van subsidies en bijdragen maakt dat er actief wordt gestuurd op een gezonde liquiditeitspositie. Voor de meest omvangrijke risico's zijn verzekeringen afgesloten om de financiële gevolgen van incidenten te kunnen ondervangen.

Het operationele risicomanagement van de luchthaven is vooral gericht op safety en security. Aandacht voor veiligheid zit bij medewerkers en partners van de luchthaven in de genen. 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 vastgestelde procedures maken deel uit van het gedachtegoed en van de dagelijkse werkzaamheden. Medewerkers beschikken daartoe over de juiste middelen, kennis, ervaring en houding. Verantwoordelijkheden zijn duidelijk belegd volgens het EASA-gedachtengoed. Reglementen, protocollen en het bijbehorende toezicht en handhaving worden actief uitgedragen naar bezoekers, leveranciers en op het luchthaventerrein gevestigde partners en gebruikers.

Voor de veilige operatie van de luchthaven wordt gebruik gemaakt van een veiligheidsmanagementsysteem, dat in 2017 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gecertificeerd. Procedures en werkzaamheden, conform de Europese EASA-regelgeving, zijn vastgelegd in beleid en handboeken. Er zijn verschillende plannen en draaiboeken voor calamiteiten en relevante procedures worden getest en geoefend.

Binnen de EASA-regelgeving vinden regelmatig audits plaats en wordt gewerkt met verschillende thema's. Voor 2018 en 2019 was de veiligheidsdoelstelling van de luchthaven gericht op het terugbrengen van zogenaamde "runway incursions". Dat zijn incidenten waarbij een persoon, voertuig of vliegtuig zonder toestemming van de luchtverkeersleiding op een plek is waar hij of zij op dat moment niet hoort te zijn. De registratie van dit soort incidenten is strikt en begint reeds als een persoon of voertuig zonder toestemming met een voet respectievelijk wiel over een veiligheidslijn stapt of rijdt. Deze incidenten komen vooral voor in het proces van de luchtverkeersleiding, maar er wordt altijd in gezamenlijkheid onderzocht of bijvoorbeeld de inrichting van de infrastructuur van de luchthaven een rol gespeeld kan hebben. Er wordt snel ingespeeld op mogelijke maatregelen.

Runway incursions zijn op iedere luchthaven een relevant risico en derhalve wordt veel inspanning geleverd om deze incidenten te voorkomen. De veiligheidsdoelstelling is al volgt geformuleerd; de luchthaven wil het aantal runway incursions terugbrengen naar nul incidenten. Dit betreft de incursions waarop GAE directe invloed heeft en dus niet de incursions veroorzaakt onder verantwoordelijkheid van verkeersleiding.

Om haar doelstelling te halen heeft Groningen Airport Eelde onder meer de communicatie over dit onderwerp geïntensiveerd en is een zwaarder protocol ingevoerd voor de toegang van voertuigen tot het landingsterrein. Hoewel het aantal runway incursions al beperkt was, hebben voorgaande maatregelen bijgedragen aan het verminderen van het aantal runway incursions (volgens definitie veiligheidsdoelstelling) terug te brengen naar nul. Hiermee is de veiligheidsdoelstelling voor 2018 en 2019 met succes afgerond. Voor 2020 zal na een uitgebreide risico-inventarisatie een nieuwe veiligheidsdoelstelling worden gekozen.

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. Om deze taak goed uit te kunnen voeren is er in 2019 nieuwe scanapparatuur aangeschaft om aan de jongste wet- en regelgeving te kunnen blijven voldoen. 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 moeten aan de eisen van de verschillende luchtvaartmaatschappijen en veiligheid worden voldaan voor wat betreft procedures van inchecken, belading en omkeertijden. Luchtvaartmaatschappijen voeren audits uit op deze processen, waarbij in 2019 Groningen Airport Eelde opnieuw weer positief is beoordeeld.

De luchthavenbrandweer van Groningen Airport Eelde is verantwoordelijk voor preventie en bestrijding van luchtvaart gerelateerde branden, reddingswerkzaamheden, milieu en eerste hulp. Daarnaast verzorgt zij het aftanken van vliegtuigen. De brandweer heeft een plicht om te oefenen en heeft in 2019 trainingen en oefeningen uitgevoerd om voorbereid te zijn op het bestrijden van incidenten op de luchthaven en in haar nabije verzorgingsgebied. Het afnemen van zogenaamde profchecks voor alle brandweermedewerkers maakt deel uit van de EASA-regels. De luchthaven beschikt zelf over meerdere oefenobjecten maar er wordt ook geoefend op andere luchthavens en locaties voor de nodige variatie in de te gebruiken oefenscenario's. In 2019 is er geen gegevenheid geweest om extern te oefenen, ondanks aanvragen bij verschillen partnerluchthavens was daartoe geen mogelijkheid. Wel is een life-fire training gevolgd bij de Veiligheidsregio Groningen. Ook bij de collega's van brandweer Groningen wordt getraind met echt vuur, waarbij techniek en tactiek worden geoefend.

In 2019 heeft zich een aantal alarmeringen voorgedaan, waarop adequaat is gereageerd door de bedrijfsbrandweer. Daarbij is tweemaal een zogenaamde 1A melding gedaan als gevolg van rook of brand aan boord van een klein toestel dat op het platform stond, bij onderhouds- en testwerkzaamheden. Er is ook twee keer een 1A melding gedaan door kleine vliegtuigen onderweg naar Groningen Airport Eelde, eenmaal als gevolg van rook in de cockpit en eenmaal als gevolg van een towbar die losgekoppeld had moeten worden voor het opstijgen. Beide incidenten hebben niet tot een ongeval geleid maar tot een voorzorgslanding.



Er is één 2A melding gedaan in 2019; een toestel onderweg naar Groningen Airport Eelde waarbij een rooklucht werd waargenomen door de crew. Na de veilige landing is het toestel op verzoek van de luchthaven door de technische dienst van een op Groningen Airport Eelde gevestigd bedrijf gecontroleerd, waarbij een reparatie nodig bleek te zijn. Eenmaal is een milieu incident gerapporteerd. Dit betrof een op het platform geparkeerd toestel waarbij 's nachts een mogelijke lekkage is geconstateerd. De constatering kon worden gedaan omdat omstreeks die tijd een ander toestel vanwege een medische vlucht moest worden getankt.

Er is vier keer een oefenalarm afgegeven, dat in overleg met de Havendienst of Luchtverkeersleiding wordt geïnitieerd om gewinning aan procedures en alarmeringen te creëren. Tweemaal is een opkomstalarm afgegeven, waarbij volgens EASA-regelgeving op een onverwacht moment een toets wordt gedaan op de opkomsttijd. De uitrukkende brandweervoertuigen worden daarbij geklokt door de brandweercommandant en de Havendienst. Beide keren werd voldaan aan de eis om binnen drie minuten ter plaatse te zijn en een blussing in te zetten.

Het aantal gerapporteerde aanvaringen tussen vliegtuigen en vogels, de zogenaamde bird hits, is in 2019 gestegen ten opzichte van 2018. Waar het jaar met slechts één bird hit in het eerste halfjaar goed is begonnen, zijn 15 bird hits genoteerd in het laatste halfjaar. Met een totaal van 16 bird hits in 2019 wordt beter dan de aanvaardbare norm gescoord. Door het inzetten van verschillende beheersmaatregelen voor faunabeheer, een daarop aangepaste verzorging van het meer dan 240 hectare metende luchtvaartterrein en actieve en passieve vogelverjaging door de inzet van twee vogelwachten neemt Groningen Airport Eelde veel maatregelen om aanvaringen tussen vliegtuigen en vogels te voorkomen. De stijging in het tweede halfjaar werd voornamelijk veroorzaakt door aanvaringen met roofvogels. De verhoogde concentratie roofvogels werd op haar beurt weer veroorzaakt door een grote aanwezigheid van muizen in het landingsterrein. Het aantal muizen is een landelijke trend die moeilijk is te bestrijden en samenhangt met de relatieve droogte van de afgelopen jaren.

Maatschappelijke relevantie en maatschappelijk verantwoord ondernemen

Groningen Airport Eelde heeft als werkgever en onderneming een maatschappelijke en regionale verantwoordelijkheid. De functie van de luchthaven draagt bij aan de economische activiteit en werkgelegenheid in Noord-Nederland. Zij biedt infrastructuur aan verschillende bedrijven en organisaties. Het is de thuishaven van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG en medische vluchten maken ook gebruik van de luchthaven, waaronder Eurotransplant. Ook het Ministerie van Defensie en opsporingsdiensten maken soms gebruik van Groningen Airport Eelde. Daarnaast is het de belangrijkste opleidingsluchthaven voor verkeersvliegers van Nederland.



De directe werkgelegenheid van de luchthaven vertaalt zich door naar 76 FTE door de luchthaven zelf, in de vorm van zowel medewerkers in dienst als ingehuurd krachten voor security en tijdelijke krachten voor het opvangen van de seizoenpiek in de zomer. Daarnaast zijn 120 FTE van overheidsdiensten (Douane, Koninklijke Marechaussee, Luchtverkeersleiding Nederland en Mobiel Medisch Team van het UMCG) direct werkzaam op het luchthaventerrein. Van commerciële bedrijven zijn 101 FTE werkzaam bij verschillende bedrijven die afhankelijk zijn van de luchthavenfunctie, en nog eens 90 FTE die werkzaam zijn op het luchthaventerrein aan de landzijde. De totale omzet van deze commerciële bedrijven bedroeg over 2019 € 55,6 mln.

Naast de directe en indirecte werkgelegenheid die de luchthaven biedt, is het 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. De luchthaven is ook de plaats voor commerciële en non-profit evenementen, en verzorgt bijvoorbeeld rondleidingen voor kinderen die vanwege hun situatie of behoefte op een leuke dag worden getraakteerd. In 2019 werd voor de derde maal een airport-run, een succesvol nachtelijk loopevenement, op het luchthaventerrein georganiseerd.

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 maai- 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.

Groningen Airport Eelde werkt doorlopend samen met organisaties en luchthavens in andere werelddelen om te werken aan een veilige luchtvaart. Zij is partner in de AVIASSIST Foundation, waarbij brandweermedewerkers op Afrikaanse luchthavens worden getraind door medewerkers van andere luchthavens. Het doel van deze stichting is om de luchtveiligheid in Afrika in de breedste zin van het woord te verhogen, door het inzetten van vrijwilligers. Daarnaast heeft Groningen Airport Eelde een samenwerking met de luchthaven van Bonaire, Flamingo Airport, die zij met kennis ondersteunt.

Een belangrijke stap in het kader van duurzaamheid die in 2019 is gezet, is de realisatie van een zonnepark. Partner Groenleven heeft op het luchthaventerrein, op een plaats die voor weinig andere doeleinden geschikt is en waarvoor geen landbouwgrond is opgeofferd, een zonnepark van 20 hectare gerealiseerd. Door het plaatsen van 63.196 zonnepanelen wordt stroom voor ongeveer 6.200 huishoudens opgewekt. Het is het eerste zonnepark ter wereld op het middenterrein van een luchthaven, waardoor Groenleven en Groningen Airport Eelde pionierswerk hebben geleverd in het realiseren van dit park onder de meest veilige omstandigheden voor de luchtvaart.

Als onderdeel van het realiseren van het zonnepark, is op het platform van de luchthaven een unieke met zonnepanelen overdekte passagierscorridor gerealiseerd van 400 meter lang. Naast het comfort voor de passagiers, levert dit jaarlijks voldoende elektrische energie op voor de stroombehoefte van de luchthaven zelf. Daarmee heeft Groningen Airport Eelde in 2019 een belangrijkste stap gezet in het verduurzamen van de luchthaven.

Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden



Innovatie en ontwikkeling

Als onderdeel van haar strategie en verantwoordelijkheid wil Groningen Airport Eelde naast haar primaire activiteit tevens een platform bieden aan innovatie en duurzame ontwikkeling van de luchtvaart. Dat doet zij samen met sterke nationale en regionale partners. Zo volgt zij samen met Shell en ontwikkelaars in de Eemshaven de ontwikkeling van bio-kerosine op de voet.

De ontwikkeling van het zonnepark en passagierscorridor, die begin 2020 door Minister Van Nieuwenhuizen feestelijk zijn geopend, was de bekroning van een langdurig ontwikkeltraject dat samen met (regionale) partners is vormgegeven. Betrokken partijen waren onder andere Luchtverkeersleiding Nederland, het KNMI, technische deskundigen en lokale leveranciers. Daarnaast zijn omwonenden en gebruikers van de luchthaven betrokken bij het ontwikkelen van het zonnepark. Door bovendien als één van de eerste luchthavens een laadpaal te realiseren voor het opladen van kleine elektrische vliegtuigen, wenst zij ook deze toekomstige ontwikkeling te stimuleren.



Samen met de Provincie Drenthe, onderwijs- en kennisinstellingen en commerciële partijen is in 2016 de 'DroneHUB' opgezet. In 2017 heeft de wetgever de regeling voor op afstand bestuurde luchtvaartuigen gewijzigd, waardoor het verbod op het vliegen met drones specifiek voor het luchtruim boven Groningen Airport Eelde is opgeheven ten behoeve van experimenten met betrekking tot de integratie van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in een door luchtverkeersleiding gecontroleerd luchtruim. In nauwe samenwerking met onder meer Luchtverkeersleiding Nederland, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum, onderwijsinstellingen en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, wordt de mogelijkheid onderzocht om in de toekomst drones veilig met ander luchtverkeer te laten integreren. Groningen Airport Eelde neemt hierdoor een unieke positie in, waarbij samen met de DroneHUB kennis wordt vergaard die een impuls biedt voor de verdere ontwikkeling van het gebruik van onbemande luchtvaartuigen. De eerste experimentele dronevluchten hebben in 2018 in dit kader al plaats gevonden op Groningen Airport Eelde.

De markt voor drones raakt in de volgende innovatie-fase. Serieuze toepassingen beginnen voet aan de grond te krijgen, wet- en regelgeving is van ontheffingen naar een regeling gegaan en wordt in 2019/2020 Europese wetgeving. Dit biedt nieuwe kansen, waarvan het Beyond Visual Line Of Sight (BVLOS) vliegen een belangrijke is. Daarbij vliegt de drone buiten het zicht van de piloot. Dit zal grote impact zal hebben op de onbemande luchtvaart en worden drone operaties, drone toepassingen en technieken en alles dat daarmee verbonden kan worden interessanter. De sterk belemmerende beperking voor de sector kan “opgeheven” worden waardoor drones echt impact hebben en waarde kunnen toevoegen aan een diversiteit aan sectoren. De drone sector kent een groot omzetpotentieel, wereldwijd geraamd op 127 miljard dollar. Daarbij is BVLOS onontbeerlijk voor de verdere, professionele ontwikkeling.

De uiteindelijke ambitie van de DroneHUB is dan ook het vliegen buiten zicht van de piloot. Niet alleen in Noord-Nederland, maar ook daarbuiten: van regionaal naar nationaal en uiteindelijk internationaal. Dit kan alleen door in een veilige testomgeving te kunnen werken aan de integratie tussen onbemande en bemande luchtvaart. Een omgeving waarin ook (veilig) en in stappen gegroeid kan worden. Een omgeving ook waar tevens maatschappelijke toepassingen en operaties kunnen worden getest waarna ook verdere uitbreiding vanzelfsprekend en nodig is. Groningen Airport Eelde biedt zo'n omgeving.

De ambitie van de DroneHUB de volgende thema's: milieuvriendelijke luchtvaart zoals op waterstof vliegen, autonoom vervoer, 5G technologie, gebiedsontwikkeling en werkgelegenheid, stedelijk/ruraal en leefbaarheid. Om deze ambitie waar te maken is er in Nederland dringend behoefte aan een plek te kunnen starten met testen, trainen en ontwikkelen en Groningen Airport Eelde is hiervoor een perfecte plek in Nederland om dit te doen. De volgende projecten hebben al vanaf Groningen Airport Eelde plaatsgevonden: PODIUM (een Europees project), kalibratie van het Instrument Landing System (ILS) met een drone door de Luchtverkeersleiding en het testen van een BVLOS “corridor” in de vorm van een haalbaarheidsonderzoek om nabij luchthavens met een drone te kunnen vliegen. Daarnaast is afgelopen jaar flink geïnvesteerd in het netwerk in relatie tot de bovengenoemde thema's, bij onderwijs- en kennisinstellingen, innovatiehubs en overheden (regionaal, nationaal en internationaal). Ook onderhoudt de DroneHUB belangrijke contacten met regionale en nationale spelers uit het bedrijfsleven.



Toekomstbeeld

De markt voor luchtvaart wordt momenteel gekenmerkt door grote onzekerheid, zowel op nationaal als mondiaal niveau. Het jaar 2019 heeft laten zien dat een duidelijke visie vanuit de nationale beleidsmakers nog niet opgesteld is en dat onverwachte wendingen zoals het stikstofdossier en het faillissement van Thomas Cook de ontwikkeling van de luchtvaart nog verder compliceren. Begin 2020 kwam daar de Corona-crisis nog eens bij, die enorme gevolgen heeft voor de wereldwijde luchtvaart. De mate waarin deze plotselinge ontwikkeling haar sporen na laat op de economie en de manier waarop we maatschappelijk naar luchtvaart kijken, laat zich op dit moment nog raden. De roep aan nationale overheden en de Europese Unie om steunmaatregelen voor de luchtvaart is groot, hoewel het onzeker is in welke mate daar gehoor aan wordt gegeven. Wel is zeker dat de wereld na de Corona-crisis in zekere mate veranderd zal zijn, en dat gemaakte plannen opnieuw moeten worden beoordeeld.

De afgelopen jaren stond de strategie van Groningen Airport Eelde in het teken van het invulling geven aan de “Toegangspoort van het Noorden” gebaseerd op het bijbehorende investeringsscenario van haar aandeelhouders. Met de komst van Nordica in 2018 werd een start gemaakt met het hub- en lijndienstverkeer en ook in 2019 werd op Londen Southend en Kopenhagen gevlogen. Het ontwikkelen van een routenetwerk naar belangrijke knooppunten en bestemmingen blijft dan ook de belangrijkste toekomstambitie.

Alle maatschappelijke, politieke en economische ontwikkelingen op korte en lange termijn in aanmerking genomen, is de tijd rijp geworden om de invloed van de veranderende omgeving op de strategie in ogenschouw te nemen. Het jaar 2020 staat dan ook in dat kader. Hoewel het korte termijn perspectief voor het jaar 2020 voor de luchtvaart slecht valt te noemen door de gevolgen van de Corona-crisis, blijft het vertrouwen bestaan in de toekomst van Groningen Airport Eelde. Met een sterke solvabiliteit en liquiditeit, loyale passagiersbasis, flexibele kostenopstelling en de mogelijkheid van steun van de nationale en regionale overheid, heeft Groningen Airport Eelde voldoende weerstandstandsvermogen om de Corona-crisis te overleven.

De vraag naar luchtvaart is de afgelopen jaren zowel nationaal als wereldwijd sterk gegroeid. Naar verwachting zet die groei, met een onderbreking als gevolg van de Corona-crisis, op lange termijn zeker weer door. Voor onze open economie zijn bereikbaarheid en connectiviteit van levensbelang. Luchtvaart is belangrijk voor het vestigingsklimaat van bedrijven, instellingen en kracht van economische regio's. Tegelijkertijd is een maatschappelijk debat gaande over de negatieve bijeffecten van luchtvaart daar waar het gaat om de kwaliteit van de leefomgeving. Het afwegen van de voor- en nadelen en de zoektocht naar het maatschappelijk evenwicht is een doorlopend proces waarvan Groningen Airport Eelde van mening is dat de discussie daarover zowel op regionaal als nationaal niveau gevoerd moet worden.

Groningen Airport Eelde heeft inzake de Luchtvaartnota 2020-2050 het standpunt ingenomen dat om aan de toekomstige vraag naar luchtvaart te kunnen voldoen, het nodig is de schaarse luchthaveninfrastructuur in Nederland vanuit de gedachte van één nationaal systeem in te richten en daarbij alle aanwezige luchthavens goed te benutten. Daarvoor is de capaciteit van iedere Nederlandse luchthaven nodig en moeten deze luchthavens bereikbaar zijn voor een groot verzorgingsgebied. Daarnaast dient het bedienen van de eigen regio, bekostiging van infrastructuur, ontsluiting en spreiding van verkeer onderwerp van nationaal debat te zijn. Groningen Airport Eelde pleit daarom voor een duidelijke systeemeigenaar van het nationale systeem van luchtvaart. Het beeld dat zij daarover reeds in 2018 heeft gevormd is in 2019 alleen nog maar sterker geworden, en de ontwikkelingen begin 2020 geven aanleiding om die sterke regierol nog duidelijker te bepleiten met het nationale belang in gedachten.

De komende jaren voorziet Groningen Airport Eelde dan ook haar bijdrage te leveren aan het nationale capaciteitsvraagstuk voor luchtvaart vanuit deze systeemgedachte. Want luchtvaartinfrastructuur wordt in de toekomst schaars en andere nationale luchthavens bereiken hun grenzen aan (verantwoorde) groei. Daarom liggen er groeikansen voor Groningen Airport Eelde. Geen groeien om het groeien, maar het invullen van een deel van de nationale vraag binnen de ruimte die daartoe verantwoord is. Daarvoor bepleiten we naast marktwerking en de regionale functie ook een rol voor de Rijksoverheid en een nationaal beleid en regie op de bereikbaarheid en kostenverdeling van de totale luchtvaartcapaciteit en –infrastructuur. Daarbij moet ook ruimte bestaan voor het stimuleren van duurzame en technologische ontwikkelingen.

Naast kansen kunnen deze en andere macro-economische, politieke en maatschappelijke ontwikkelingen ook potentiële bedreigingen opleveren. De toekomstige ontwikkelingen rondom Amsterdam Schiphol Airport en Lelystad Airport bepalen mede de alternatieven voor passagiers van Groningen Airport Eelde en kunnen vertragend werken. De herindeling van het luchtruim en de introductie van de vliegtaks zijn ontwikkelingen die het speelveld ook kunnen veranderen. Discussies daarover worden momenteel in het licht van de Corona-crisis ook anders gevoerd dan voorheen.

Het jaar 2020 en de jaren daarna zullen in het teken staan van de gevolgen van de Corona-crisis voor de luchtvaart en nationale besluitvorming over de Luchtvaartnota 2020-2050. Groningen Airport Eelde zal haar toekomststrategie, in overleg met haar aandeelhouders en belanghebbenden, zo nodig herijken op basis van de laatste inzichten. Het ontwikkelen van voor de regio belangrijke verbindingen blijft daarbij voorop staan. In 2020 zal sprake zijn van een omzetsdaling als gevolg van het tijdelijk stilleggen van de luchtvaart, hoewel door haar flexibele schil, bestaande en nieuwe financiële steun van regionale respectievelijk de nationale overheid de financiële gevolgen waarschijnlijk kunnen worden gemitigeerd. In combinatie met haar sterke regionale marktbediening, sterke solvabiliteit en liquiditeit en nog beschikbare middelen vanuit het investeringsprogramma van haar aandeelhouders voor de komende jaren, bestaat het vertrouwen dat Groningen Airport Eelde een waardevol onderdeel is en zal blijven van de infrastructuur van Noord-Nederland met daarbij de landelijke oproep om de nationale luchthavens van Maastricht, Eindhoven, Amsterdam, Rotterdam - Den Haag en Groningen in Nederland als één luchthaven systeem te beschouwen.

Eelde, 4 mei 2020

B.C. Schmeink, algemeen directeur a.i.

Jaarrekening 2019

Bestaande uit:

- Balans
- Winst- en verliesrekening
- Kasstroomoverzicht
- Toelichtingen

BALANS NA RESULTAATBESTEMMING 2019

Bedragen in euro's

Stand per 31 december

ref.		2019	2018
	Vaste activa		
1.	Materiële vaste activa		
	Bedrijfsgebouwen en –terreinen	5.253.069	5.180.329
	Installaties	674.559	434.238
	Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.768.421	1.957.630 ¹
	In uitvoering en vooruitbetaald	1.132.746	702.646
		8.828.795	8.274.843
2.	Financiële vaste activa		
	Vooruit betaalde kosten	392.732	469.625
	DBFM-overeenkomst		
	Latente belastingvordering	1.370.908	1.724.532
		1.763.640	2.194.157
		10.592.435	10.469.000
	Vlottende activa		
3.	Overige voorraden	27.390	43.550 ¹
4.	Vorderingen	2.012.383	3.409.974
5.	Liquide middelen	3.970.195	3.608.442
		6.009.968	7.061.966
		16.602.403	17.530.966

¹ In de vergelijkende cijfers over 2018 heeft een her-rubricering plaatsgevonden vanwege de vergelijkbaarheid met 2019. Het betreft een her-rubricering van € 115.690 tussen de 'Andere vaste bedrijfsmiddelen' en de 'Overige voorraden'.

ref.		2019	2018
Eigen vermogen			
6.	Opgevraagd en gestort kapitaal	4.140.000	4.140.000
7.	Agio	7.147.035	7.147.035
8.	Overige reserves	810.363	1.421.812
		12.097.398	12.708.847
Langlopende schulden			
9.	Overlopende passiva (ontvangen investeringsbijdragen)	68.331	68.331
10.	DBFM-overeenkomst	969.692	1.274.193
		1.038.023	1.342.524
Kortlopende schulden			
	DBFM-overeenkomst	379.413	372.415
	Crediteuren	494.000	677.858
11.	Overige schulden	2.593.569	2.429.322
		3.466.982	3.479.595
		16.602.403	17.530.966

WINST- & VERLIESREKENING OVER 2019

Bedragen in euro's

ref.		2019	2018
	Bedrijfsopbrengsten		
12.	Havengelden	3.333.878	3.542.665
13.	Opbrengst gebouwen en terreinen	576.707	577.660
14.	Opbrengst verkopen	257.614	215.695
15.	Overige bedrijfsopbrengsten	686.167	784.029
	Som der bedrijfsopbrengsten	4.854.366	5.120.049
	Bedrijfslasten		
16.	Personeelskosten	3.092.389	3.086.449
17.	Afschrijvingskosten	534.060	528.205
18.	Overige bedrijfskosten	1.485.994	1.714.395
	Som der bedrijfslasten	5.112.443	5.329.049
	Bedrijfsresultaat	-258.077	-209.000
	Rentebaten	252	74
	Resultaat voor belastingen	-257.825	-208.926
	Belastingen	24.145	38.970
	Nettoresultaat	-233.680	-169.956

KASSTROOMOVERZICHT 2019

Bedragen in euro's

ref.		2019	2018
	Kasstroom uit operationele activiteiten		
	Bedrijfsresultaat	-258.077	-209.000
	Aanpassingen voor:		
17.	Afschrijvingen	661.560	646.381
		661.560	646.381
	Veranderingen in het werkkapitaal:		
3.	Voorraden	16.160	-25.850
4.	Vorderingen	1.397.621	-1.214.061
	Kortlopende schulden	-317.114	1.218.984
		1.096.667	-20.927
	Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	1.500.150	416.454
	Ontvangen rente	223	74
	Vennootschapsbelasting	0	0
		223	74
	Kasstroom uit operationele activiteiten	1.500.373	416.528
	Investerings materiële vaste activa	-1.188.474	-817.209
	Desinvesteringen materiële vaste activa	49.807	4.500
		-1.138.667	-812.709
	Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
	Ontvangen rente	47	77
	Kasstroom uit financieringsactiviteiten	47	77
	Toename / afname liquide middelen	361.753	-396.104
	Verloop van de liquide middelen		
	Stand per 1 januari	3.608.442	4.004.546
	Mutatie boekjaar	361.753	-396.104
5.	Stand per 31 december	3.970.195	3.608.442

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 Corona-crisis laten de luchtvaart niet onberoerd en treffen ook Groningen Airport Eelde. Zij zal, in overleg met aandeelhouders en belanghebbenden, zo haar toekomstvisie herijken op basis van nieuwe inzichten. Hoewel in 2020 sprake zal zijn van een omzetsdaling, kunnen de financiële gevolgen worden gemitigeerd door kostenbesparingen in onder andere de flexibele schil en bestaande en nieuwe financiële steun van de regionale respectievelijk de nationale overheid. In combinatie met een sterke regionale marktbediening, sterke solvabiliteit en liquiditeit en nog beschikbare middelen vanuit het investeringsprogramma van haar aandeelhouders voor de komende jaren, bestaat het vertrouwen dat de continuïteit van de vennootschap in voldoende mate is gewaarborgd.

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.

Financiële instrumenten worden op de hierna beschreven wijze gewaardeerd.

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 belasting vorderingen

Latente belastingvorderingen 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 mede afhankelijk van subsidies en bijdragen, zoals die zijn verwoord in de investeringsplannen van 2026 van haar aandeelhouders. Mede door de subsidie voor zogenaamde NEDAB-activiteiten en de bijdragen van het routeontwikkelingsfonds 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 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, is op basis van het resultaat van 2019 de latente belastingvordering niet toegenomen, maar vanuit prudentie afgewaardeerd voor het deel dat in 2016 ten gunste van het vermogen is gevormd. Omdat deze vordering destijds ten gunste van het vermogen is gevormd, heeft de afwaardering in 2016 eveneens plaatsgevonden ten laste van het vermogen en is verwerkt in de overige reserves.

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.

De dotatie aan het eigen vermogen als gevolg van het opnemen van een actieve belastinglatentie, is verwerkt onder de overige reserves. De onttrekking aan de latentie in 2019 is daarom eveneens verwerkt onder de overige reserves.

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 97,8% per ultimo 2019.

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, of wanneer een gesubsidieerd exploitatietekort zich heeft voorgedaan. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen.

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 2019.

Resultaat bestemming

Voorgesteld wordt het netto verlies van € 233.680 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

In april 2020 is het 26% aandelenbelang van de Gemeente Groningen over gegaan naar FB Oranjewoud Participaties B.V. Algemene ontwikkelingen en omstandigheden, bijvoorbeeld met betrekking tot de gevolgen van de uitbraak van het Corona-virus, zijn toegelicht in het bestuursverslag en de continuïteitsveronderstelling.



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 01.01.2019					
Actuele waarde/					
aanschaffingswaarde	43.530.912	9.864.773	6.611.328	702.646	60.709.659
Subsidies	-26.880.024	-2.513.226	0	0	-29.393.250
	16.650.888	7.351.547	6.611.328	702.646	31.316.409
Cumulatieve afschrijvingen	-16.688.086	-7.526.189	-4.653.698	0	-28.867.973
Cumulatieve vrijval subsidies	5.217.527	608.880	0	0	5.826.407
Boekwaarde	5.180.329	434.238	1.957.630	702.646	8.274.843

Mutaties in de boekwaarde

Investerings	286.087	563.226	152.958	563.096	1.565.367
Subsidies	-47	-300.000	0	0	-300.047
	286.040	263.226	152.958	563.096	1.265.320
Overboekingen	55.478	60.960	16.558	-132.996	0
Desinvestering activa	-35.000	0	-20.750	0	-55.750
Desinvestering afschrijving	1.943	0	4.000	0	5.943
Afschrijvingen	-903.665	-134.517	-341.975	0	-1.380.157
Vrijval subsidies	667.944	50.652	0	0	718.596
	72.740	240.321	-189.209	430.100	553.952

Stand per 31.12.2019

Actuele waarde/					
aanschaffingswaarde	43.837.477	10.488.959	6.760.094	1.132.746	62.219.276
Subsidies	-26.880.071	-2.813.226	0	0	-29.693.297
	16.957.406	7.675.733	6.760.094	1.132.746	32.525.979
Cumulatieve afschrijvingen	-17.589.808	-7.660.706	-4.991.673	0	-30.242.187
Cumulatieve vrijval subsidies	5.885.471	659.532	0	0	6.545.003
Boekwaarde	5.253.069	674.559	1.768.421	1.132.746	8.828.795

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

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. 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.

Deze post is als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	469.625
Betalingen	121.807
Uitgevoerd onderhoud	<u>-198.700</u>
Stand per 31 december	<u>€ 392.732</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 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. De reguliere mutatie over 2019 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	1.724.532
Onttrekking latente belasting vordering	-377.769
Mutatie latente belastingvordering 2019	<u>24.145</u>
Stand per 31 december	<u>€ 1.370.908</u>

De voorraden betreffen met name de-icing vloeistof en toegangspassen en hebben samen een waarde van € 27.390. Er is geen voorziening op de voorraad getroffen.

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

Per 31 december	2019	2018
Handelsdebiteuren	380.746	423.893
Belastingen	172.597	145.847
Route ontwikkelingsfonds	653.028	2.656.358
Te verschotten transitiekosten	0	66.059
Te vorderen NEDAB subsidie	750.000	0
Overige vorderingen	17.836	82.416
Vooruitbetaald	38.086	35.341
Rente	<u>90</u>	<u>60</u>
	€ 2.012.383	€ 3.409.974

Op de handelsdebiteuren is een voorziening getroffen van € 8.246. Ten opzichte van 2018 is de voorziening met € 3.098 afgewaardeerd. Het deel van de vorderingen dat naar verwachting een looptijd heeft dat langer is dan één jaar, betreft per eind 2019 nihil.

Het betreft de volgende banksaldi:

Per 31 december	2019	2018
- Rabobank	3.968.695	3.605.040
- Kas, kruisposten	<u>1.500</u>	<u>3.402</u>
	€ 3.970.195	€ 3.608.442

Deze saldi betreffen in hoofdzaak spaarsaldi en deposito's waarvan de looptijd per ultimo 2019 korter is dan 1 jaar. De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde en staan voor € 3.679.623 ter vrije beschikking aan de onderneming. Voor € 290.572 betreft dit vooruit ontvangen subsidies, die niet ter vrije beschikking aan de onderneming staan.

Eigen vermogen

6. Opgevraagd en gestort kapitaal

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

Per 31 december **2019**

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 **2019**

Provincie Groningen	1.242.000	30%
Provincie Drenthe	1.242.000	30%
Gemeente Groningen	1.076.400	26%
Gemeente Assen	414.000	10%
Gemeente Tynaarlo	<u>165.600</u>	<u>4%</u>
	€ 4.140.000	100%

7. Agio

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

8. Overige reserves

In 2019 kende deze reserve het volgende verloop:

	2019	2018
Stand per 1 januari	1.421.812	1.934.140
Af: Mutatie latente belastingvordering	-377.769	-342.372
Af: Netto resultaat	<u>-233.680</u>	<u>-169.956</u>
Stand per 31 december	€ 810.363	€ 1.421.812

Langlopende schulden

9. Overlopende passiva

Dit bedrag van € 68.331 betreft het saldo vooruit ontvangen subsidie voor het project afwatering.

10. DBFM-overeenkomst

	2019	2018
Stand per 1 januari	1.646.608	1.941.015
Betalingen	<u>-297.503</u>	<u>-294.407</u>
	1.349.105	1.646.608
Verplichting op korte termijn	<u>-379.413</u>	<u>-372.415</u>
Stand per 31 december	<u>€ 969.692</u>	<u>€ 1.274.193</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. Met betrekking tot deze verplichting wordt een saldo van € 290.572, 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.

11. Overige schulden

Deze post is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2019	2018
Energiekosten	46.450	44.700
Advies, controlekosten, verzekeringen	27.990	52.231
Onderhoud, contracten	17.235	10.749
Marketing activiteiten	7.382	0
Inleen personeel beveiliging en overig	50.742	96.106
Salarissen, overige personeelskosten	196.351	55.045
Vooruit ontvangen posten	0	3.000
Vooruit ontvangen subsidies	1.200.000	1.500.0000
Vakantietoeslag en verlofrechten	299.670	360.150
Nog af te dragen premies sociale		
Verzekeringen en belastingen	279.238	268.323
Nog te ontvangen facturen	433.624	0
Overige	<u>34.887</u>	<u>39.018</u>
	<u>€ 2.593.569</u>	<u>€ 2.429.322</u>

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. Hiermee is een bedrag gemoeid van in totaal € 435.341.

Deze betalingen worden jaarlijks geïndexeerd.

Verplichting < 1 jaar	€	154.407
Verplichting 1-5 jaar	€	<u>280.934</u>
Totaal	€	435.341

Operational Leasing

Op balansdatum werden door de vennootschap zes auto's geleased, met een resterende looptijd van 8 tot 49 maanden en een leaseverplichting van in totaal € 91.483.

Lease verplichtingen < 1 jaar	€	51.756
Lease verplichtingen 1-5 jaar	€	<u>39.727</u>
Totaal	€	91.483

TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING

Subsidies en bijdragen

In 2019 is een subsidie van lokale overheden ontvangen ten bedrage van € 3.000.000, 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 2019 zijn gemaakt voor brandweer en security bedroegen in totaal € 3.414.538. 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.

12. Havengelden

Deze post is als volgt samengesteld:

	2019	2018
Landingsgelden	963.777	923.005
Passagiersvergoedingen	1.612.951	1.883.700
Handling	640.319	612.473
Overige havengelden	<u>116.831</u>	<u>123.487</u>
	€ 3.333.878	€ 3.542.665

13. Opbrengst gebouwen en terreinen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2019	2018
Opbrengst gebouwen	266.371	281.254
Opbrengst terreinen	245.381	228.999
Concessies	<u>64.955</u>	<u>67.407</u>
	€ 576.707	€ 577.660

14. Brandstof verkopen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2019	2018
Fee Jet-A1 leveringen	249.143	205.229
Fee Av-gas leveringen	6.547	9.414
Fee Mogas	<u>1.924</u>	<u>1.052</u>
	€ 257.614	€ 215.695

15. Overige bedrijfsopbrengsten

Deze post is als volgt samengesteld:

	2019	2018
Opbrengst uit dienstverlening aan derden	35.383	61.019
Opbrengst voorterrein	563.055	677.180
Doorberekende administratiekosten	12.504	10.859
Opbrengst vrachtdiensten	1.456	3.704
Diverse baten	<u>73.769</u>	<u>31.267</u>
	€ 686.167	€ 784.029

16. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten luidt als volgt:

	2019	2018
Salarissen	3.664.606	3.519.039
Pensioen lasten	474.814	442.232
Sociale lasten	<u>577.469</u>	<u>582.617</u>
	4.716.889	4.543.888
Inleen security personeel	736.457	915.560
Overige personeelskosten	<u>190.273</u>	<u>234.424</u>
	€ 5.643.619	€ 5.693.872
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-2.551.230</u>	<u>-2.607.423</u>
	€ 3.092.389	€ 3.086.449

Op 31 december 2019 waren 75 werknemers in dienst bij de vennootschap, dat waren er ook 75 per 31 december 2018. Over het boekjaar ging het gemiddeld om het volgende aantal FTE:

	2019	2018
Operationeel	16,6	16,9
Brandweer	29,1	30,2
Commercieel	4,0	4,8
Staf en ondersteuning	<u>7,9</u>	<u>7,8</u>
Medewerkers in dienst (in FTE)	<u>57,6</u>	<u>59,7</u>

Er waren geen werknemers buiten Nederland werkzaam.

Het ziekteverzuimpercentage over 2019 bedroeg 7%, over 2018 was dit 2%. Als gevolg van een aantal langdurig zieken was het ziekteverzuim in 2019 hoger dan gebruikelijk.

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 € 7.950 over het boekjaar.

17. Afschrijvingskosten

In 2019 is een bedrag van € 534.060 aan afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie gekomen. Dit bedrag is als volgt toe te lichten:

	2019	2018
Afschrijving op:		
Gebouwen en terreinen	903.665	901.268
Installaties	134.517	126.609
Overige duurzame bedrijfsmiddelen	<u>341.974</u>	<u>337.100</u>
Totaal	1.380.156	1.364.977
Vrijval subsidies	<u>718.596</u>	<u>718.596</u>
Afschrijvingen	€ 661.560	€ 646.381
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-127.500</u>	<u>-118.176</u>
Afschrijvingen ten laste van het boekjaar	<u>€ 534.060</u>	<u>€ 528.205</u>

18. Overige bedrijfskosten

In deze post wordt onderscheid gemaakt in:

	2019	2018
Onderhoud gebouwen/terreinen	484.135	408.647
Assuranties en belastingen	173.634	140.828
Nuts voorzieningen	130.991	90.811
Ontwikkeling- en promotiekosten	259.484	408.459
Advieskosten	93.469	96.890
Overige	<u>665.551</u>	<u>843.160</u>
	1.807.264	1.988.795
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-321.270</u>	<u>-274.400</u>
	€ 1.485.994	€ 1.714.395



Ondertekening

Eelde, 13 mei 2020

Voor de jaarrekening 2019:

Raad van Commissarissen

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

W.J. Mansveld

T.B. de Vries

Directie

B.C. Schmeink

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.

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 2019

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2019 van Groningen Airport Eelde N.V. te Eelde gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Groningen Airport Eelde N.V. per 31 december 2019 en van het resultaat over 2019 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 december 2019;
2. de winst- en verliesrekening over 2019; en
3. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

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.

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:

- Luchthaven van het Noorden;
- Kerncijfers;
- Raad van Commissarissen;
- Directie en Aandeelhouders;
- Bericht van de Raad van Commissarissen;
- Bestuursverslag;
- Overige gegevens.

Op grond van onderstaande werkzaamheden 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.

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 samenspanning, 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;

deJong&Laan

- 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 gerede 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, 8 juni 2020

De Jong & Laan Accountants B.V.

J.L. de Kimpe RA AA

Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden