

Groningen Airport Eelde

Luchthaven van het Noorden



2018

Jaarverslag



Inhoudsopgave

3	Luchthaven van het Noorden
4	Kerncijfers
5	Raad van Commissarissen
7	Directie en Aandeelhouders
8	Bericht van Raad van Commissarissen
11	Bestuursverslag
30	Jaarrekening 2018
54	Overige gegevens

Colofon

Fotografie
GAE
ANWB

Opmaak
Marius Hoornweg van Rij

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 in 1931 opgericht en in ruim driekwart eeuw is de noordelijke luchthaven uitgegroeid tot een complete internationale luchthaven. Gelegen op een steenworp afstand van de stad Groningen, twintig minuten van Assen en minder dan een uur van Leeuwarden ontwikkelt zij zich tot de luchthaven en 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 met luchtverkeersleiding voor het afhandelen van internationaal (groot) commercieel vliegverkeer. Groningen Airport Eelde is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als één van de “regionale luchthaven van nationale betekenis” vanwege het belang voor de economie.

Naast haar rol binnen het systeem van 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 soorten 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 faciliteiten van de luchthaven.

Visie en missie

Groningen Airport Eelde is niet alleen onmisbaar voor de regio en het vestigingsklimaat, maar ook als onderdeel van het nationale systeem van luchthaveninfrastructuur.

Alle soorten passagiers maken gebruik van Groningen Airport Eelde om te vliegen naar hun bestemming voor zaken, studie, familiebezoek of om van een korte trip of vakantie te genieten. De luchthaven is goed bereikbaar, het parkeren is betaalbaar en het reizen is er eenvoudig en comfortabel door korte afstanden, minimale wachttijden en vriendelijke service. Het is daarom primair de luchthaven waar inwoners van Noord-Nederland als eerste voor kiezen, maar de luchthaven is ook aantrekkelijk voor reizigers uit Overijssel, Flevoland, Gelderland en het grensgebied van Duitsland. Buitenlandse bezoekers gebruiken de luchthaven om snel op hun bestemming in Noord-Nederland te komen. De ambitie voor toekomstige groei vertaalt zich in een streven om 400.000 passagiers te vervoeren in 2026.

Daarnaast wil Groningen Airport Eelde een platform aan innovatieve en duurzame ontwikkelingen voor de luchtvaart bieden. Zij werkt daartoe samen met nationale en regionale partijen. De luchthaven heeft haar eigen plek in de omgeving met aandacht voor haar invloed op die omgeving. Veiligheid zit bij iedere medewerker in de genen en gaat altijd voor, iedere medewerker binnen de organisatie maakt het verschil.

Kerncijfers

		2018	2017	2016	2015	2014
Passagiers	Charter	119.170	138.421	115.922	157.123	134.724
	Lijn	114.812	83.583	59.267	55.904	60.760
	Overig	7.755	5.978	5.210	7.683	4.161
	Totaal	241.737	227.982	180.399	220.710	199.645
Vliegbewegingen	Charter	823	1.063	922	1.232	1.025
	Lijn	3.147	1.991	1.248	860	704
	Les	11.892	11.692	11.112	11.669	26.922
	Overig	15.558	12.263	11.466	9.705	10.300
	Totaal	31.420	27.009	24.748	23.466	38.951
Medewerkers	Fte's in dienst	59,7	52,0	51,9	48,5	47,9
Resultaat	(x € 1.000)	2018	2017	2016	2015	2014
	Havengelden	3.543	3.572	3.199	3.846	3.607
	Overige baten	1.577	1.470	1.387	1.397	1.491
	Bedrijfsopbrengsten	5.120	5.042	4.586	5.243	5.098
	Personneelskosten	3.086	2.622	4.355	4.209	4.030
	Overige kosten	2.243	2.048	2.596	2.010	1.961
	Bedrijfslasten	5.329	4.670	6.951	6.219	5.991
	Resultaat voor belasting	-209	372	-2.365	-976	-893
Balans	(x € 1.000)	2018	2017	2016	2015	2014
	Materiële vaste activa	8.159	8.042	8.004	8.224	8.323
	Financiële vaste activa	2.194	2.454	393	281	91
	Vlottende activa	7.178	6.328	6.353	8.132	9.383
	Totaal activa	17.531	16.824	14.750	16.637	17.897
	Eigen vermogen	12.709	13.221	10.821	13.186	14.161
	Langlopende schulden	1.343	1.640	1.938	2.234	2.518
	Kortlopende schulden	3.480	1.962	1.991	1.217	1.218
	Totaal passiva	17.531	16.824	14.750	16.637	17.897

Raad van Commissarissen

P. Smit EMTP

Geboren: 11 oktober 1963, overleden op 10 april 2018

Functie: Burgemeester Gemeente Oldambt

Nevenfuncties: Lid Algemeen Bestuur Vereniging van Groninger Gemeenten (VGG), Voorzitter Dagelijks Bestuur Vereniging van Groninger Gemeenten (VGG), portefeuille Veiligheid en Internationaal, Lid Algemeen Bestuur Veiligheidsregio Groningen, Lid Dagelijks Bestuur Veiligheidsregio, portefeuille Crisisbeheersing, Lid LOVP, Lid Dagelijks Bestuur EDR (penningmeester), Bestuurslid Commissie Bestuur & Veiligheid VNG, Lid Pijler Bestuur PMG (Platform Middelgrote Gemeenten), Lid Dagelijks Bestuur Internationale Dollard Route, Lid Landelijke Stuurgroep Veiligheidshuizen, Lid Stuurgroep RIEC Noord, Lid Commissie Regionaal Overleg vliegveld Oostwold, Lid Dagelijks Bestuur Bestuurdersvereniging D66, voorzitter Comité van Aanbeveling van Stichting Leergeld, Pura Vida, Museum Slag bij Heiligerlee, Campagne Groningen geeft Thuis (Kopland) en Kledingbank Maxima

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 oktober 2016 en overleden op 10 april 2018

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 (KVRN), 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

Op 1 maart 2019 is een Raad van Commissarissen benoemd met een volledig nieuwe samenstelling. De onderstaande twee commissarissen zijn op 1 maart 2019 benoemd.

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

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 maart 2019 tot 1 maart 2023

W.J. Mansveld

Geboren: 11 september 1962

Functie: Directeur Veiligheidsregio Groningen

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Commissarissen Wateralliantie, Honorair Consul voor Zweden, Voorzitter Groninger Boek van het Jaar 2018 en 2019

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 1 maart 2019 tot 1 maart 2023

Directie en Aandeelhouders

Directie

Ir. J.M. van de Kreeke

Aandeelhouders

Provincie Groningen (30%)

Provincie Drenthe (30%)

Gemeente Groningen (26%)

Gemeente Assen (10%)

Gemeente Tynaarlo (4%)

Bericht van de Raad van Commissarissen

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

In april 2018 heeft de Raad van Commissarissen met verslagenheid kennis moet nemen van het overlijden van haar voorzitter, de heer Smit. Zij heeft uit haar midden de heer Jaspers benoemd om de rol van voorzitter over te nemen.

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 benoemd de heer Klaassen (voorzitter) en mevrouw Mansveld. Gedurende 2019 zullen zij onder meer zorgdragen voor het samenstellen van een volwaardige Raad van Commissarissen.

Werkzaamheden van de Raad

De Raad van Commissarissen heeft in het verslagjaar negen 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 frequent formeel en informeel contact gehad met de directie om actuele ontwikkelingen te bespreken en de directie daarover te adviseren. Ook met vertegenwoordigers van de aandeelhouders is een aantal malen informeel over de besluitvorming door aandeelhouders en de ontwikkelingen rondom de luchthaven gesproken.

In 2018 zijn een aantal projecten gestart die bijzondere aandacht van de Raad hebben gevraagd. Daartoe worden gerekend het onderzoeken van een splitsing van de vennootschap in een ontwikkelings- en exploitatiemaatschappij, het zich laten adviseren over het governance-model van de vennootschap en het in kaart laten brengen van commerciële kansen voor de luchthaven met een nadruk op vastgoedontwikkeling. Vanwege de gewenste betrokkenheid van de Raad van Commissarissen heeft zij eind 2017 uit haar midden de heer Jaspers benoemd als gedelegeerd commissaris, die heeft toegezien en geadviseerd over deze projecten die door de directie zijn uitgevoerd.

Belangrijkste ontwikkelingen

De Raad heeft zich uitgebreid laten informeren over relevante maatschappelijke en commerciële ontwikkelingen. De aantrekkende economie zorgde op nationaal niveau voor passagiersgroei en dit was bij Groningen Airport Eelde goed zichtbaar. In 2018 was luchtvaart veelvuldig in het nieuws. De besluitvorming over Schiphol en Lelystad Airport hield de Nederlandse gemoederen al eerder bezig, en de mogelijke kansen en risico's voor Groningen Airport Eelde zijn sindsdien onderwerp van gesprek geweest tussen de directie en de Raad van Commissarissen. Definitieve besluiten zijn echter nog steeds niet genomen door de Staat.

Een delegatie van de Raad is in 2018 samen met de directie in gesprek getreden met de bestuursvoorzitter van de Schiphol Groep om ontwikkelingen in de luchtvaart en een mogelijke toekomstige vorm van samenwerking te bespreken in het licht van de Luchtvaartnota 2020-2050. In dat kader zijn ook contacten gelegd met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en heeft de Minister de luchthaven bezocht om zich te laten informeren over de ontwikkelingen met betrekking tot Groningen Airport Eelde.

De politieke, maatschappelijke en economische omgeving voor luchtvaart kenmerkt zich door een sterke dynamiek. Het spanningsveld tussen de naar verwachting toenemende vraag naar luchtvaart en de belangen van de omgeving en het klimaat is niet alleen onderwerp van gesprek in de directe omgeving van luchthavens, maar ook op nationaal niveau. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt in de Luchtvaartnota 2020-2050 een toekomstvisie op voor de Nederlandse luchtvaart. In anticipatie daarop heeft de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) zich een omvattende visie gevormd, gericht op de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens als één systeem van luchthaveninfrastructuur dat verschillende functies in samenhang met elkaar faciliteert. De Raad van Commissarissen schaart zich achter dit principe en adviseert de directie over de rol van Groningen Airport Eelde in dat nationale systeem. De gesprekken die worden gevoerd met andere luchthavens en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en de uitspraken van de bestuursvoorzitter van de Schiphol Groep tijdens zijn nieuwjaarstoespraak, ondersteunen deze visie.

Het jaar 2018 heeft voor Groningen Airport Eelde voornamelijk in het teken gestaan van het vormgeven van het investeringsscenario voor groei, zoals dat door de aandeelhouders van de luchthavens is besloten in 2017. Waar in het voorgaande jaar de voorbereidingen zijn gestart, is in 2018 volop vorm gegeven aan de ambitie om met frequente lijndiensten naar de hub-luchthavens Kopenhagen en München, Noord-Nederland met de rest van de wereld te verbinden. Tegelijkertijd trad een verdrievoudiging van de frequentie naar Londen Southend op, waardoor drie volwaardige lijndiensten ontstonden. Vanuit de luchthaven is geïnvesteerd in medewerkers en middelen, en door de regio is vanuit een opgericht route ontwikkelingsfonds geïnvesteerd in de aanloopkosten voor deze lijnverbindingen.

De Raad heeft zich regelmatig op de hoogte laten stellen over de ontwikkelingen van de lijndiensten. De luchthaven en haar omgeving hebben zich een zware inspanning getroost met als doel passagiersgroei te bewerkstelligen op met name lijnvluchten. In 2018 had dat een record aantal passagiers voor Groningen Airport Eelde tot gevolg. De Raad heeft dan ook met teleurstelling kennis moeten nemen van het feit dat de belangrijkste partner voor de hub-verbindingen, Nordica, zich per eind 2018 terug heeft getrokken omdat de passagiersgroei nog onvoldoende was om zonder financiële steun verdere groei van de hub-bestemmingen te kunnen blijven faciliteren. De ambitie voor deze verbindingen blijft bestaan, en het feit dat AIS Airlines in 2019 is gestart met een tweemaal daagse verbinding naar Kopenhagen is dan ook positief te noemen.

Naast de commerciële ontwikkeling heeft de Raad zich per kwartaal op de hoogte laten stellen van de financiële ontwikkeling. Waar in 2017 de zorg van de Raad over de liquiditeit van de vennootschap was weggenomen als gevolg van een jaarlijkse NEDAB-subsidie aan de luchthaven die onderdeel uit maakt van het investeringsscenario voor de luchthaven, was deze zorg gedurende de zomer van 2018 tijdelijk terug. De afhankelijkheid van de tijdigheid van het ontvangen van subsidies en bijdragen heeft kortstondig geleid tot betrokkenheid van de Raad bij de ontwikkeling van de liquiditeit. De Raad zal blijven toezien op de ontwikkeling van de liquiditeit en een verantwoord niveau van beschikbare middelen.

Eind 2018 heeft de Raad moeten vaststellen dat berichten in de media hebben geleid tot een ongenueanceerd beeld en onrust bij medewerkers, passagiers en de omgeving over de toekomst van de luchthaven. Het vertrouwen in de toekomst van de luchthaven kan niet bestaan zonder het vertrouwen van verschillende belanghebbenden en de omgeving van de luchthaven. De Raad van Commissarissen spreekt het vertrouwen uit dat zij met aandeelhouders en de directie eenzelfde toekomstvisie voor de luchthaven voor ogen heeft.

Preadvies bij de jaarrekening

De Raad van Commissarissen heeft geconstateerd dat 2018 een enerverend jaar was, waarin een belangrijke stap is gezet in het neerzetten van Groningen Airport Eelde als de “Luchthaven van het Noorden” die bijdraagt aan het verbinden van de regio. Hoewel door het terugtrekken van Nordica een tijdelijke tegenslag moet worden aanvaard, constateert ze dat invulling wordt gegeven aan het gekozen investeringsscenario voor de toekomst van de luchthaven. Het passagiersrecord dat in 2018 is behaald, vormt een belangrijke graadmeter voor het succes en geeft tevens het potentieel van de luchthaven aan. Op basis van toekomstige ontwikkelingen, waarbij met name de verwachte groei van de vraag naar passagiersbewegingen en het invulling geven aan de nationale systeemgedachte moeten worden genoemd, bestaat het vertrouwen dat Groningen Airport Eelde een vaste waarde is en zal blijven binnen het stelsel van Nederlandse luchthavens.

Het door de directie opgestelde jaarverslag met de jaarrekening over 2018, voorzien van accountantsverslag en controleverklaring, wordt op 3 juni 2019 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 2018 bedroeg het netto resultaat van de vennootschap € 169.956 negatief. De Raad van Commissarissen legt de jaarrekening over het verslagjaar 2018 ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 11 juli 2019, waarbij ze voorstelt het netto resultaat 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 directeur en medewerkers haar dank uit voor hun inzet en betrokkenheid gedurende het verslagjaar.

Namens de Raad van Commissarissen,

Eelde, 27 mei 2019

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 Nederlandse luchthavens die de status “van nationale betekenis” hebben, is ze zowel onderdeel van de Noordelijke als nationale openbare infrastructuur.

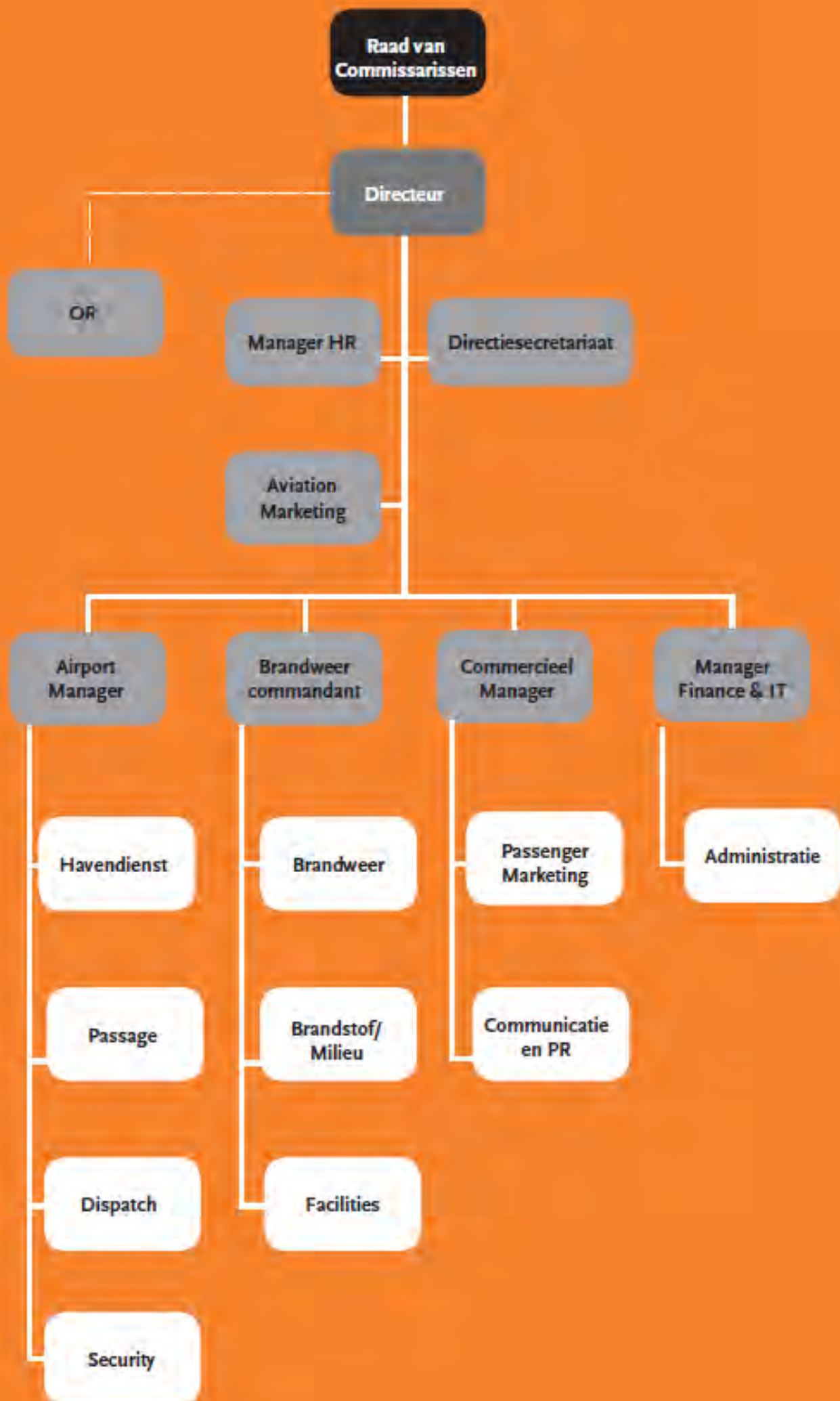
De luchthaven biedt een vestigingsplaats aan voornamelijk luchtvaart gerelateerde bedrijven en instellingen voor het uitoefenen van een onderneming of het verzorgen van opleidingen en maatschappelijke functies. Het bieden van een veilige infrastructuur en afhandeling van commerciële passagiersvluchten 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 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 hub-verbindingen.

De belangrijkste onderdelen van de organisatie zijn de luchthavenoperatie (havendienst, dispatch, passage en security), de bedrijfsbrandweer (inclusief faciliteiten, brandstof en milieu), commercie, en de staf en ondersteuning. In 2018 hebben zich geen wijzigingen in het management of de interne organisatiestructuur voorgedaan. Per eind 2018 waren 59,7 FTE in dienst van de luchthaven. Als gevolg van de ontwikkeling op lijnvluchten is in 2018 de personele bezetting van de luchthaven toegenomen met 7,7 FTE, voornamelijk in operationele functies en bij de brandweer. De medewerkers van Groningen Airport Eelde zijn erg betrokken bij de luchthaven. Dit vertaalt zich in een laag ziekteverzuim en beperkt verloop. In de bedrijfscultuur staan veiligheid en ondernemerschap voorop.

Het luchthavenbedrijf is een sterk seizoensgebonden bedrijf. Naast medewerkers in eigen dienst worden daarom ook ingehuurde 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 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.

Medewerkers worden onder andere vertegenwoordigd door de Ondernemingsraad. In 2018 heeft de Ondernemingsraad vier keer overleg met de directie gevoerd en eenmaal met een afvaardiging van de Raad van Commissarissen. De Ondernemingsraad is in 2018 met name betrokken geweest bij het onderzoek naar een mogelijke splitsing van de onderneming in een exploitatiemaatschappij en een ontwikkelingsmaatschappij. Deze betrokkenheid resulteerde in het uitoefenen van haar adviesrecht bij het aanstellen van diverse adviseurs die zijn ingezet bij de uitvoering van het onderzoek.

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. In 2017 en 2018 heeft de Raad zich door een externe deskundige laten informeren over de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van Corporate Governance, waarbij de ambitie is uitgesproken om in de nabije toekomst de governance opnieuw te beoordelen en waar nodig te veranderen.

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.

Resultaten en ontwikkelingen

Algemeen

De belangrijkste commerciële inspanning in 2018 stond in het teken van het 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 al deels vormgegeven met de vluchten naar Kopenhagen. In 2018 werd volop ingezet op het verder invullen van de ambitie met een beter vliegschema met meer stoelen naar Kopenhagen en een nieuwe dagelijkse vlucht naar München met partner Nordica, die hiervoor opschaalde naar een toestel met 70 stoelen. Daarnaast is de frequentie naar Londen Southend door Stobart Air verdrievoudigd. De beide toestellen kregen op Groningen Airport Eelde hun basis, wat voor gunstige vliegtijden en aansluitingen zorgt. Het karakter van de luchthaven veranderde hierdoor. Waar in 2017 nog slechts 23% van de passagiers op een lijnvlucht zat, is dit in 2018 gegroeid tot 45%; bijna een verdubbeling. In 2018 zijn ongeveer evenveel charter (vakantie) passagiers vervoerd als lijnpassagiers, waarmee de geambieerde evenwichtigheid in de verschillende soorten passagiers en bestemmingen is aangebracht.

De ingeslagen weg betekende ook een wijziging van het profiel van de luchthaven. Voor de operatie zijn extra medewerkers aangetrokken. De groei van de inzet van security en afhandeling kon met een flexibele schil worden gerealiseerd. Er zijn extra brandweermedewerkers aangenomen om gedurende de gehele openingstijd van de luchthaven als ICAO categorie 7 luchthaven te kunnen functioneren. Daarnaast is stevig geïnvesteerd in de marketing van nieuwe bestemmingen. Daarin heeft de steun van het daarvoor opgerichte routefonds een belangrijke rol gespeeld, naast de samenwerking met regionale partijen.

Vanaf eind maart 2018 is volop ingezet op groei van het aantal passagiers op lijndiensten. Voor de vluchten van Nordica verliep dat vanaf het begin moeizamer dan verwacht. Brussel is door Nordica uit het schema gehaald als gevolg van tegenvallende boekingscijfers. Kopenhagen en München hebben van maand tot maand groei laten zien, maar de groei in bezettingsgraden en opbrengsten was volgens Nordica lager dan verwacht. De Noordelijke markt en vooral de zakenreiziger in het hogere segment hebben het product minder snel geadopteerd dan verwacht, en de teleurstelling was dan ook groot toen in december Nordica bekend maakte de vluchten in 2019 niet te zullen continueren.

Groningen Airport Eelde *Luchthaven van het Noorden*

Naast het vliegverkeer is ook de landzijdige kant van de luchthaven van invloed op het resultaat. Het parkeerterrein was beter bezet dan ooit en de opbrengsten namen dan ook toe. Er was geen leegstand van het vastgoed op de luchthaven: alle daartoe beschikbare ruimte was in 2018 verhuurd of in erfpacht uitgegeven. In 2017 is General Enterprises, onder meer importeur en onderhoudsbedrijf van Cirrus-vliegtuigen, gestart met nieuwbouw op het voorterrein. In 2018 heeft zij haar nieuwe pand in gebruik genomen. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de toekomstmogelijkheden voor vastgoedontwikkeling, want economische activiteiten op- en rondom de luchthaven dragen bij aan haar economische functie voor de omgeving.

Commerciële ontwikkeling

Het algemene economische klimaat voor luchtvaart was in 2018 gunstig te noemen. De Nederlandse luchthavens zagen in 2018 bijna 80 miljoen passagiers aankomen en vertrekken; een groei van 4%. Amsterdam Schiphol Airport neemt met 89% het leeuwendeel van dit aantal passagiers voor haar rekening en de regionale luchthavens de overige 11%. Het marktaandeel van Groningen Airport Eelde is met 0,3% bescheiden. Het aantal passagiers dat in 2018 werd vervoerd van of naar Groningen Airport Eelde, inclusief transitpassagiers, bedroeg bijna 242.000 en liet ten opzichte van 2017 een groei van 7% zien. 2018 was daarmee een nieuw recordjaar voor Groningen Airport Eelde.

Het charter-segment (vakantiebestemmingen) liet in 2018 een krimp van bijna 5% zien ten opzichte van het topjaar 2017, als gevolg van het feit dat minder vakantievluchten werden aangeboden. De oorzaak daarvan was gelegen in slot-restricties op bestemmingen als Kos en Kreta, maar ook in het feit dat het voor luchtvaartmaatschappijen moeilijk was om slots op Nederlandse luchthavens te krijgen, en Groningen Airport Eelde in hun schema in te passen. De slot-problematiek op de luchthavens van de Schiphol-groep leidde er overigens wel toe dat steeds meer vluchten zonder tussenstop werden aangeboden, waardoor de toestellen vanaf Groningen Airport Eelde beter bezet waren. Het aantal transit passagiers daalde daardoor tot nog geen 10.000 passagiers en het aantal charter-passagiers kwam hoger uit dan verwacht op meer dan 109.000 passagiers. Nieuwe bestemmingen als Nice en Ibiza, die door Nordica werden gevlogen, hebben daaraan bijgedragen. Ook incidentele charters, met capaciteitsproblemen op andere luchthavens als oorzaak, deden het goed.

In het low cost segment kwamen per eind maart de vluchten uitgevoerd door Wizz Air naar het Poolse Gdansk te vervallen omdat de maatschappij het toestel elders wilde inzetten. Deze relatief onbekende bestemming heeft het langer goed gedaan dan in eerste instantie verwacht werd, en in de eerste drie maanden van 2018 zijn meer dan 7.000 passagiers vervoerd, 5% meer dan in dezelfde periode van 2017. Met het vertrek van Wizz Air waren gedurende de rest van 2018 geen low cost maatschappijen meer actief op GAE.



Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden

Het aantal lijnpassagiers ontwikkelde zich in 2018 sterk. In totaal zijn meer dan 108.000 passagiers vervoerd van en naar Kopenhagen, München en Londen Southend. Dit betekende een groei van 108% ten opzichte van 2017.

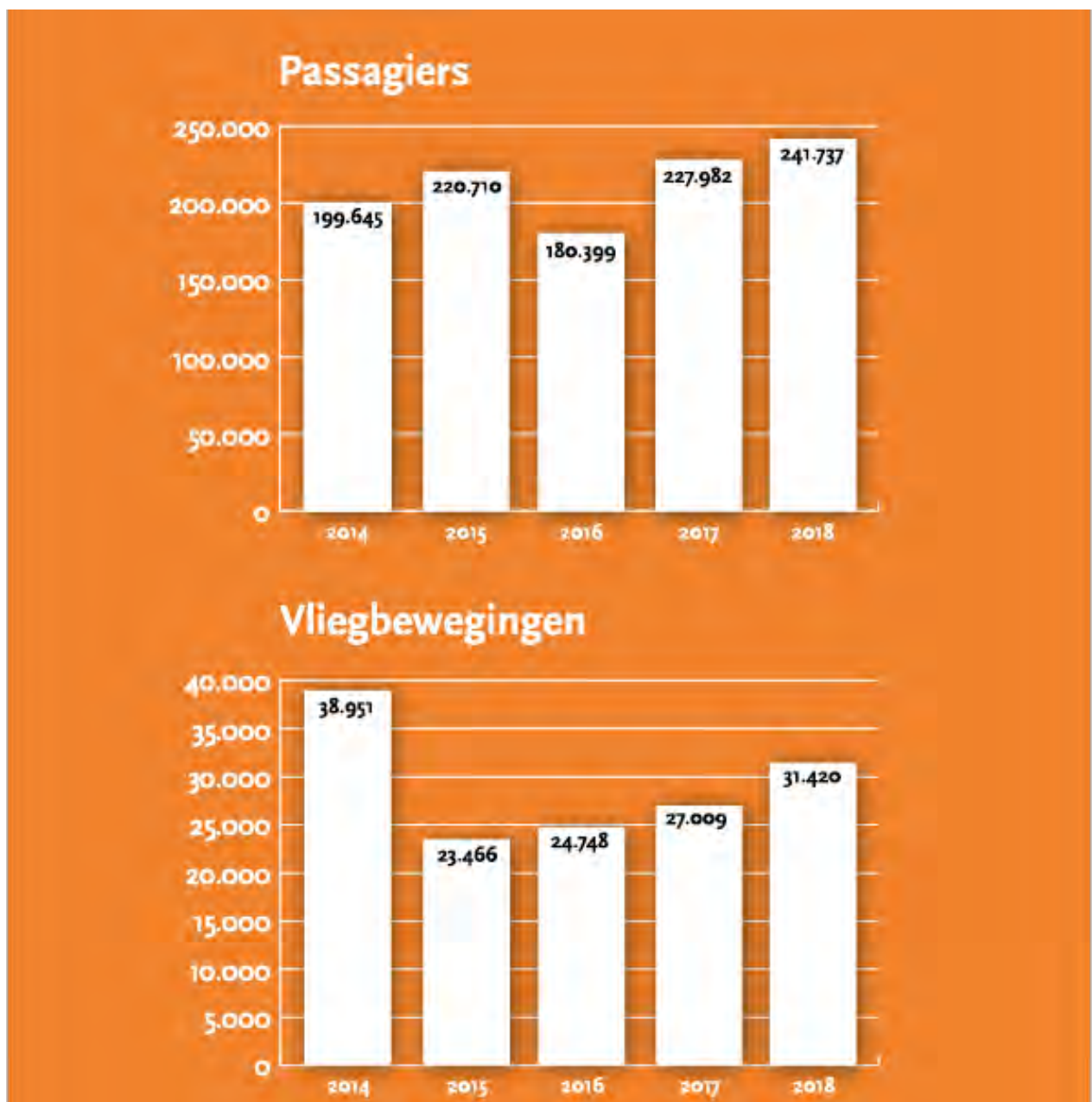
De route naar Londen Southend presteerde vrijwel zoals verwacht, maar de passagiersgroei op Kopenhagen en München bleef achter bij de verwachting en Brussel, goed voor meer dan 17.000 verwachte passagiers, werd als bestemming nog voor de eerste vlucht door Nordica uit het schema gehaald vanwege te lage boekingscijfers.

Het aantal overige passagiers, op privé- en zakenvluchten, eenmalige charters en dergelijke, bedroeg in 2018 bijna 8.000 en was daarmee 30% hoger dan in 2017. Het voor de eerste keer op GAE landen van een Boeing 747 van Atlas Air met Amerikaanse militairen was een hoogtepunt dat veel aandacht heeft getrokken.



De reis- en luchtvaartmarkt zijn nog steeds aan verandering onderhevig en blijven zich ontwikkelen. Er is een verschuiving gaande van het traditionele charterproduct naar zogenaamde 'self package holidays' waarbij de consument zelf de componenten van een vakantie samenstelt en dus losse vliegtickets boekt. Met name low cost maatschappijen spelen daarop in. Op Groningen Airport Eelde blijft de charterreis een sterk product met een trouw publiek. Ook in 2018 was echter weer tariefdruk zichtbaar in het chartersegment en als gevolg van een andere tariefstructuur en stimulatie van het lijn- en hub-verkeer heeft een toename van het aantal passagiers niet geleid tot een omzetgroei.

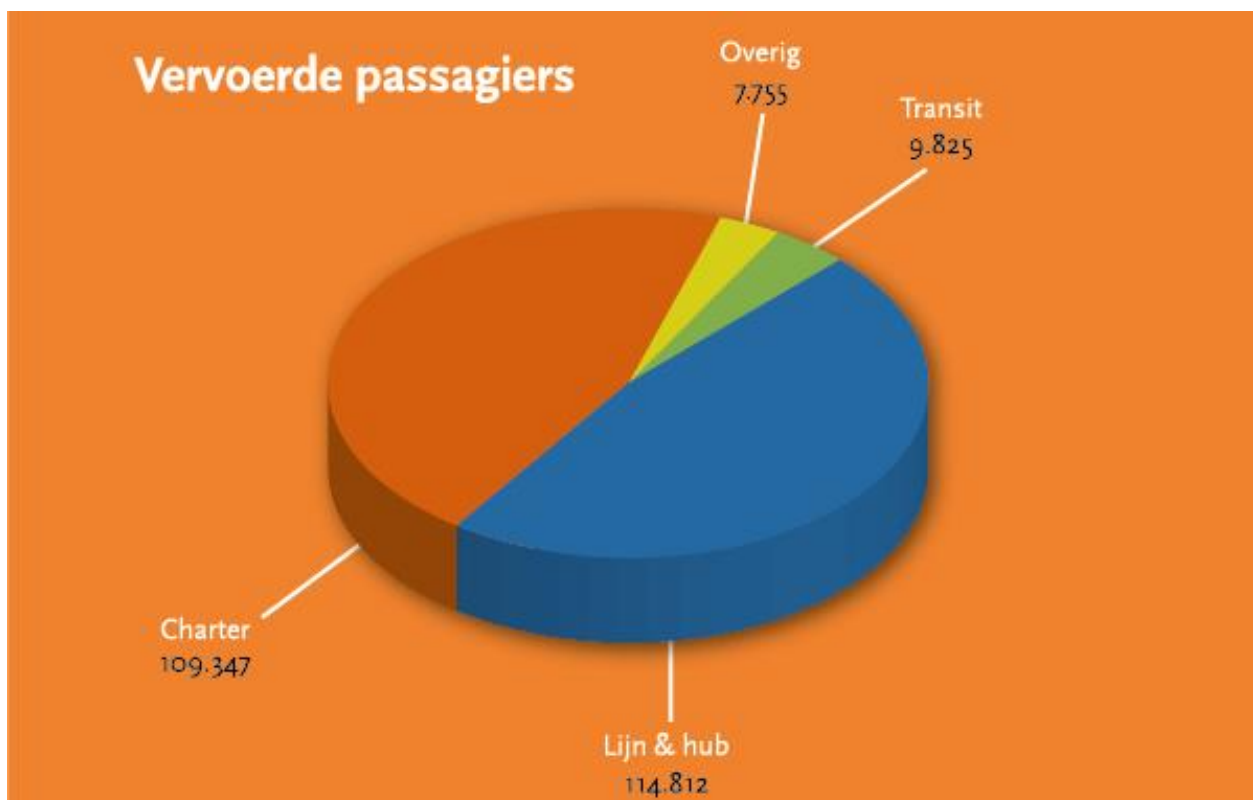
De ontwikkeling van het aantal passagiers- en vliegbewegingen over de afgelopen vijf jaren is onderstaand weergegeven.



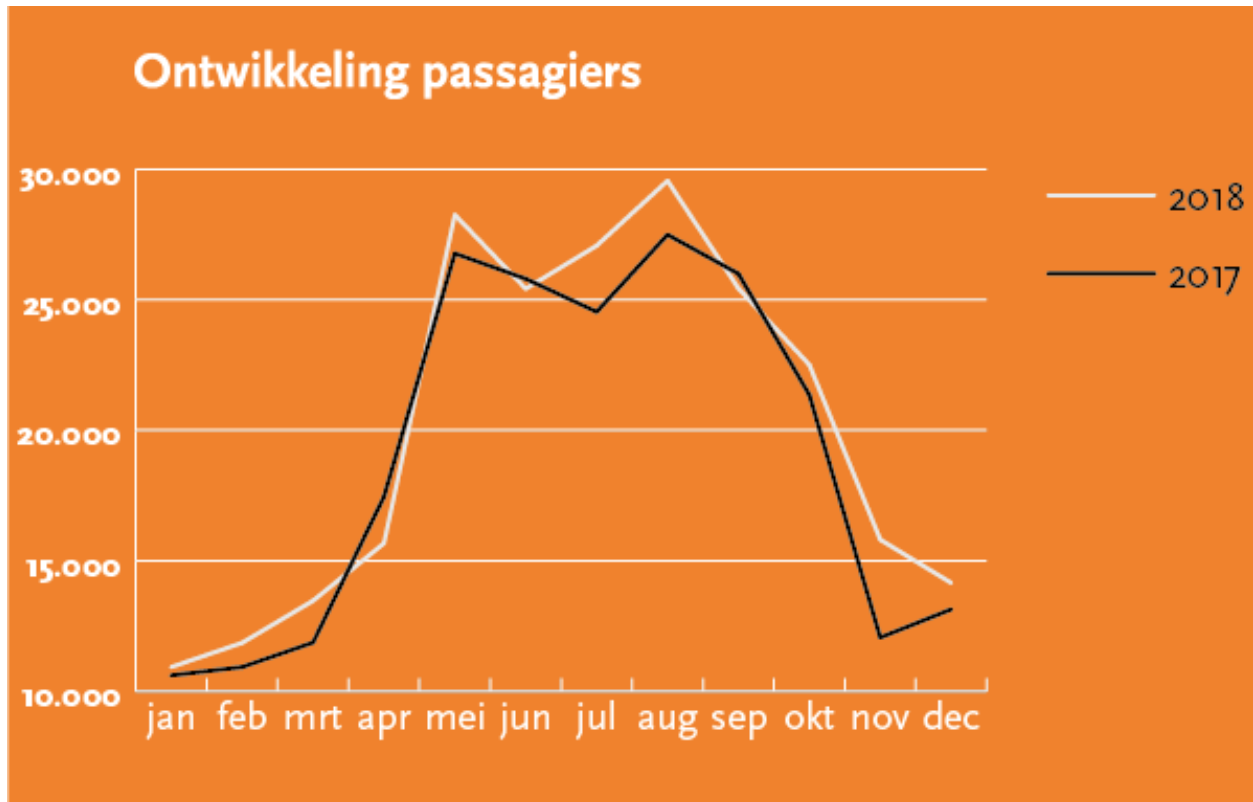
Groningen Airport Eelde *Luchthaven van het Noorden*



Het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) in 2018 bedroeg 31.400. Dit is voor 13% groot verkeer (lijndienst, charters en low-cost), en wordt voor 38% gedreven door het aantal lesvluchten. Het aantal bewegingen bedroeg daarmee 16% meer dan in 2017. Het aantal lesvluchten nam met 2% toe, mede door lesvluchten die vanaf Lelystad afkomstig waren. Het overige verkeer (general aviation, klein verkeer) nam met 29% toe en de traumahelikopter vloog 15% meer dan in 2017. Het gunstige en stabiele weer tijdens de zomer van 2018 heeft bijgedragen aan de groei van het klein verkeer in 2018, dat voor een belangrijk deel 'op zicht' vliegt en dus weersafhankelijk is. 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 2018 vergeleken met die van 2017.



Over het algemeen is zichtbaar dat sprake is van een hoger aantal vervoerde passagiers, zowel in het zomer- als winterseizoen. Vooral de lijndiensten hebben bijgedragen aan een hoger volume in de winter. Daarnaast is in de zomermaanden juli en augustus een duidelijk hoger aantal passagiers zichtbaar, en is ook mei een belangrijke maand voor het vakantieverkeer.

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. De luchthaven is daarvoor 24 keer open gegaan in 2018, wat 11 keer minder was dan in 2017. 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 2018 ten opzichte van 2017 toe met 1,6% tot € 5.120.049. De havengelden namen 0,8% af tot € 3.542.665 vanwege een lager aanbod van charterverkeer en een aangepaste tariefstructuur in lijn met marktontwikkelingen en prijsdruk. De opbrengsten uit huur en erfpacht bedroegen € 577.660 en lagen 3,3% hoger dan in 2017. De commissie op brandstofverkoop steeg met 22,1% tot € 215.695 als gevolg van een toename van het aantal vliegbewegingen van groot verkeer en de parkeeropbrengsten namen met 20,6 % toe als gevolg van het grotere aantal passagiers. Dit werd deels tenietgedaan door afnemende opbrengsten van de ademluchtwerkplaats van de luchthavenbrandweer omdat regionale partijen meer en meer het onderhoud zelf doen of dit elders centraliseren. De overige bedrijfsopbrengsten namen in totaal met 6,8% toe tot € 784.029.

Het lastenniveau van 2018 lag met € 5.329.049 aanzienlijk hoger dan in het voorgaande jaar, een stijging van 14,1%. De belangrijkste kosten van de luchthaven, de personeelskosten, namen met 17,7% toe tot € 3.086.449 als gevolg van een uitbreiding van de personele bezetting. Vanwege het faciliteren van het nieuwe schema van hub- en lijnvluchten namen vooral de kosten voor bezetting aan de randen van de dag toe en is geïnvesteerd in extra capaciteit bij met name de luchthavenbrandweer om aan de wettelijke eisen te kunnen blijven voldoen. De kosten van de (ingehuurde) security namen om dezelfde reden toe. De afschrijvingskosten lagen met € 528.205 1,9% hoger dan in 2017 als gevolg van gedane investeringen. De overige bedrijfskosten namen met 12,1% toe tot € 1.714.395, de toename heeft vooral betrekking op een zware marketinginspanning die in 2018 is verricht. Dit heeft een zeer positieve impact gehad op de naamsbekendheid en bereidheid te reizen in het secundaire verzorgingsgebied van GAE. Uit onderzoek is gebleken dat de bezoekenintentie groter is geworden en de bekendheid met de voordelen van regionaal vliegen is vergroot. In het primaire verzorgingsgebied was de naamsbekendheid al maximaal, en is vooral de bezoekenintentie toegenomen en de bekendheid met de bestemmingen vergroot.

In 2018 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 2018 wordt afgesloten met een negatief nettoresultaat van € 169.956.

Investerings

In 2018 is voor een bedrag van € 810.919 geïnvesteerd in (voornamelijk) noodzakelijke investeringen. Meer dan € 450.000 is geïnvesteerd in gebouwen, terreinen en installaties; dakbedekking, bebording, schilderwerken, gebouwbeheersysteem, hekwerken, terreinverharding, riolering en camerasystemen. Een deel van dit bedrag heeft betrekking op lopende projecten, waaronder de voorbereiding voor de nieuwbouw van de brandweerkazerne zoals vergunningsleges en ontwerpkosten.

Aan onderhoud van de sneeuwvloot is € 35.000 uitgegeven als onderdeel van een meerjarig renovatieprogramma. De investeringen in ICT bedroegen € 36.000 voor hardware en software en voor de helft bestaand uit de inrichting van een nieuw personeels- en salarisadministratiesysteem. Er is € 17.000 uitgegeven aan materieel voor brandweer en communicatie. Aan afhandelingsmaterieel is € 110.000 uitgegeven, voornamelijk voor bagagetrekkers, een ground power unit, container dollies en een compressor.

Voor het faciliteren van de lijnvluchten is geïnvesteerd in diverse materialen en inventaris, waaronder een industriële waterkoker en koelkasten. Er zijn diverse vervangingsinvesteringen gedaan, ook voor veiligheid vanuit wet- en regelgeving (windzakken). Tot slot is € 54.000 uitgegeven voor het lopende project voor het luchthavenbesluit, voornamelijk voor berekeningen in het kader van de milieueffect rapportage (MER).

Risico's en onzekerheden

Het belangrijkste financiële risico voor Groningen Airport Eelde hangt samen met de ontwikkeling van het aantal passagiers. In eerdere jaren was zichtbaar dat luchtvaart kwetsbaar is voor geopolitieke gebeurtenissen, zoals de aantrekkelijkheid van bestemmingen in Griekenland en Turkije als gevolg van de vluchtelingen crisis. In 2018 liepen deze bestemmingen weer goed en de algemene economische groei zorgde voor een toename van vliegverkeer en de passagiersaantallen. Door het aanbod naast typische zonbestemmingen uit te breiden met lijn- en hubbestemmingen werd in 2018 een goed evenwicht bereikt tussen de verschillende doelgroepen. Het aantal vervoerde passagiers wordt daarmee minder afhankelijk van specifieke doelgroepen en bestemmingen en het commerciële risico wordt gespreid. Het aantal bestemmingen en passagiers blijft afhankelijk van de keuze van luchtvaartmaatschappijen om Groningen Airport Eelde in hun schema op te nemen.

Het bedienen van nieuwe markten vergt een investering in aanloopkosten van de luchtvaartmaatschappij en een investering in marketing en inzet van medewerkers van de luchthaven. 2018 heeft met het vertrek van Nordica aan het einde van het jaar ook aangetoond dat het bedienen van nieuwe markten niet altijd direct succesvol is.



Fiscaliteit

Als gevolg van de “Wet modernisering VPB-plicht overheidsondernemingen” is Groningen Airport Eelde sinds 2016 schatplichtig voor de vennootschapsbelasting. Er is een fiscale openingsbalans opgesteld die met de fiscus is afgestemd. De fiscale waardering van het vastgoed en het bestaan van verliescompensatie uit 2016 waren aanleiding voor het vormen van een actieve belastinglatentie. De fiscus heeft de openingsbalans inmiddels vastgesteld en de overeengekomen uitgangspunten hebben geleid tot aanpassing van de actieve latentie.

Solvabiliteit en liquiditeit

Het eigen vermogen van de vennootschap bedraagt per eind 2018 € 12,7 mln. De solvabiliteit, uitgedrukt als percentage van het totale vermogen, bedraagt 72% en is daarmee gezond te noemen. De omvang van het eigen vermogen is in 2018 afgenomen als gevolg van het negatieve nettoresultaat dat in 2018 is geleden en een aanpassing van de belastinglatentie.

De aanwezige liquiditeit bedraagt per eind 2018 € 3,6 mln. De liquiditeit is ten opzichte van 2017 afgenomen met € 0,4 mln, voornamelijk als gevolg van een negatief nettoresultaat en gedane investeringen. De liquiditeit van de vennootschap is gezond te noemen. Vanwege het seizoensgebonden karakter van de omzet van de onderneming en de afhankelijkheid van de tijdigheid van subsidies en bijdragen, is een minimum niveau van het werkkapitaal nodig voor de bedrijfsvoering. De aanwezige liquiditeit lag eind 2018 ver boven het vereiste minimum niveau.

De vennootschap kent geen vreemd vermogen in de zin dat zij kredietafnemer is. Toekomstige investeringsplannen zijn deels 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.

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. Het belangrijkste financiële risico vormen de opbrengsten die afhankelijk zijn van het fluctuerende aantal passagiers. Het seizoenspatroon 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. In 2018 zijn relevante risico's opnieuw beoordeeld, wat heeft geleid tot aanpassingen in de verzekeringsportefeuille.

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. 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. In dat kader heeft in 2018 een grote oefening plaatsgevonden samen met regionale veiligheidsdiensten en overheden.

Binnen de EASA regelgeving vinden regelmatig audits plaats en wordt gewerkt met verschillende thema's. Voor 2018 en 2019 is 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. 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, is een dalende trend waarneembaar op Groningen Airport Eelde van dit soort incidenten.

In 2018 heeft de luchthaven haar kennis over de EASA principes en regels verder verdiept. Er is veel tijd en aandacht besteed aan opleiding en training. Omdat de rollen en verantwoordelijkheden vanuit het veiligheidsmanagementsysteem van EASA over meerdere medewerkers zijn verdeeld, betekent dit voor verschillende medewerkers dat zij zich moesten verdiepen in een bredere rol. Zo zijn verantwoordelijkheden als safety manager, maintenance manager en compliance manager opnieuw gedefinieerd en belegd.

Op het luchtvaartterrein is de havendienst verantwoordelijk voor orde en veiligheid, met inbegrip van securitytaken. Voor de uitvoering van de securitytaken wordt gebruik gemaakt van de diensten van externe partij Securitas die daartoe over een speciale vergunning beschikt. De securitymedewerkers werken nauw samen met de afhandelingsorganisatie van Groningen Airport Eelde. Deze laatste draagt zorg voor een efficiënte en gebruiksvriendelijke doorstroom van passagiers en bagage tussen aankomst en vertrek. Daarbij moet aan de eisen van de verschillende luchtvaartmaatschappijen en veiligheid worden voldaan voor wat betreft procedures van inchecken, belading en omkeertijden. Luchtvaartmaatschappijen voeren audits uit op deze processen, waarbij in 2018 Groningen Airport Eelde ook weer positief is beoordeeld.

De luchthavenbrandweer van Groningen Airport Eelde heeft een plicht om te oefenen en heeft in 2018 vele trainingen en oefeningen uitgevoerd om voorbereid te zijn op het bestrijden van incidenten op de luchthaven en in haar nabije verzorgingsgebied. De luchthaven beschikt zelf over meerdere oefenobjecten maar er is ook geoefend op andere luchthavens (Kopenhagen) en locaties (Woensdrecht) voor de nodige variatie in de te gebruiken oefenscenario's. In samenwerking met regionale hulpdiensten en een partner-luchtvaartmaatschappij is medio 2018 een groot oefenscenario uitgevoerd, waar lotusslachtoffers en enkele tientallen hulpverleners deel van uit maakten. Enkele nieuwe medewerkers zijn intern opgeleid vanwege het beperkte aantal plaatsen waar de opleiding voor luchthavenbrandbestrijding genoten kan worden. Het afnemen van zogenaamde profchecks voor alle brandweermedewerkers maakt deel uit van de EASA-regels.

In 2018 is de luchthavenbrandweer zesmaal uitgerukt na een alarmmelding. Het betrof de meeste lichte melding (1A) van alle mogelijke scenario's waar protocollen voor bestaan. Eenmaal ging het om een test voor het meten van de vereiste aanrijtijd. De overige vijf incidenten betroffen kleine vliegtuigen die een (voorzorgs)landing maakten in verband met (mogelijke) problemen met een motor of landingsgestel. Alle vijf vliegtuigen zijn veilig geland en na controle door de brandweer was geen verdere actie nodig.

Het aantal gerapporteerde aanvaringen tussen vliegtuigen en vogels, de zogenaamde bird hits, is ook in 2018 binnen de normen gebleven. Door het inzetten van verschillende beheersmaatregelen voor faunabeheer, een daarop aangepaste verzorging van het meer dan 200 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. Daardoor is het aantal incidenten in 2018 beperkt gebleven tot 5 bird hits, bij een toegenomen aantal vluchten. In het laatste kwartaal van 2018 hebben zich helemaal geen bird hits voorgedaan, wat sinds 2013 niet meer was voorgekomen. Op basis van de internationale normen zouden meer dan 12 bird hits acceptabel zijn voor het aantal uitgevoerde vliegbewegingen in 2018. De eigen doelstelling van de luchthaven bedraagt daarvan de helft. In 2018 is aan beide normen voldaan.

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 het Ministerie van Justitie en Veiligheid maken gebruik van Groningen Airport Eelde. Daarnaast is het de belangrijkste opleidingsluchthaven voor verkeersvliegers van Nederland.

Op het gebied van duurzaamheid vertaalt de luchthaven haar verantwoordelijkheid onder andere in de keuzes die zij maakt voor materialen voor bijvoorbeeld de bestrijding van gladheid en onkruid. Het deelnemen aan internationale projecten voor duurzame innovaties in de luchtvaart, het gebruik van hybride personenwagens en het bieden van oplaadfaciliteiten op het parkeerterrein voor passagiers zijn andere voorbeelden van bewuste keuzes die de luchthaven maakt. In 2018 zijn voorbereidingen gestart om in 2019 te starten met de aanleg van een zonnepark op een deel van het luchthaventerrein, waarmee het profiel van de luchthaven duurzamer wordt, en als gevolg waarvan de luchthaven in haar eigen behoefte aan elektrische energie kan voorzien.

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. 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 getrakteerd. In 2018 werd voor de tweede 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 amfibieënpoolen. 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. Groningen Airport Eelde heeft in dit kader op verschillende Afrikaanse luchthavens trainingen verzorgd, voornamelijk om het niveau van de luchthavenbrandweer aldaar te verhogen. Dit gebeurt door de betreffende collega's geheel op vrijwillige basis en kosteloos. Zij levert ook hulp aan de luchthavenbrandweer in het Caraïbisch gebied en er is een samenwerking met Kilimanjaro Airport. Het maken van risicoanalyses, het geven van (train-de-trainer) trainingen en dergelijke zijn onderdeel van deze samenwerkingen.



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 nationale en regionale partners.



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 plaatsgevonden op Groningen Airport Eelde. Hoewel de regelgeving nog enigszins achterblijft bij de nieuwste ontwikkelingen ontstaan steeds meer mogelijkheden om de toepassingen en integratie van drones te verhogen. In 2018 is in samenwerking met KLM gestart met het onderzoeken van vliegtuiginspecties met drones. Daarnaast is uitgebreid onderzocht welk verkeersleidingsstelsel het beste toepasbaar is voor droneverkeer. In een later stadium worden projecten toegevoegd waarbij baaninspecties worden uitgevoerd met drones en dronevogels worden ingezet als onderdeel van effectieve vogelverjaging op het luchthaventerrein. Naar verwachting zal het enige tijd duren voordat deze innovatieve toepassingen een regulier onderdeel van de operatie op luchthavens zijn geworden.

Groningen Airport Eelde *Luchthaven van het Noorden*

In 2018 is een start gemaakt met het onderzoeken van een nieuwe internationale samenwerking tussen luchthavens uit de Noordzee-regio; “Making Airport Growth Sustainable”. Het gezamenlijk onderzoeken van duurzame innovaties voor luchthavens was daarbij het doel, waaronder het ontwikkelen van een elektrische ground power unit. De vereiste toestemming voor de initiatiefnemer, Brussels Airport, is helaas niet afgegeven waardoor dit project uiteindelijk geen verdere doorgang kon vinden.

Een andere ontwikkeling in 2018 was het concretiseren van het voornemen van GroenLeven om een zonnepark van bijna 20 hectare op het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde te ontwikkelen. Het betreft hier een uniek pioniersproject waarbij als eerste Nederlandse luchthaven zonnepanelen nabij het banenstelsel en platform worden geplaatst, op een plek die weinig alternatieve gebruiksmogelijkheden kent. Het ontwikkelen van een dergelijk zonnepark dient met een grote zorgvuldigheid te gebeuren. Er zijn in 2018 dan ook vele onderzoeken uitgevoerd en samen met belanghebbenden als KNMI en Luchtverkeersleiding Nederland is een veilig zonnepark ontworpen. Een met zonnepanelen overdekte passagierscorridor als onderdeel van het ontwerp is een unieke innovatie die het comfort van passagiers vergroot en er voor zorgt dat Groningen Airport Eelde zelfstandig in haar eigen behoefte aan elektrische energie kan voorzien. Het park wordt in 2019 gerealiseerd.



Investeren in de toekomst

De toekomst van Groningen Airport Eelde staat in het teken van het invulling geven aan haar strategie en rol als “Toegangspoort van het Noorden”. Daarbij worden ook maatschappelijke, politieke en economische ontwikkelingen in aanmerking genomen.

De vraag naar luchtvaart is de afgelopen jaren zowel nationaal als wereldwijd sterk gegroeid. Nederlanders zijn een reislustig volk en luchtvaart is niet weg te denken uit onze samenleving. Voor onze open economie zijn bereikbaarheid en connectiviteit van levensbelang. Luchtvaart is daarom belangrijk voor het zakenleven en het vestigingsklimaat van bedrijven en instellingen. We onderhouden er ook relaties met vrienden en familie mee en vliegen graag voor een recreatief doel. Er is een positieve correlatie tussen luchtvaart en economie; luchtvaart is belangrijk voor economische groei en we vliegen vaker als het economisch goed gaat.



De algemene verwachting is dat het einde aan de groei van de luchtvaart nog niet in zicht is. Tegelijkertijd worden grenzen aan deze groei zichtbaar. Luchtvaart gaat gepaard met geluidsoverlast en belasting van de leefomgeving. Groei van de luchtvaart leidt daarom tot politiek en maatschappelijk debat. Door middel van die discussie zijn we als samenleving op zoek naar een evenwicht of ‘sociaal optimum’ tussen het genot van de voordelen van luchtvaart en het accepteren van de nadelen er van. Dit is een doorlopend proces en Groningen Airport Eelde is van mening dat deze discussie op zowel regionaal als nationaal niveau gevoerd moet worden.

Groningen Airport Eelde is als één van de luchthavens van nationale betekenis onderdeel van het totale systeem van Nederlandse luchthaveninfrastructuur, naast haar regionale functie. Vrijwel iedere Nederlander heeft binnen twee uur reizen met auto of trein de keuze uit twee of meer luchthavens. De mobiliteit in Nederland is groot en

luchthavens trekken reizigers aan van grote afstand. 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.

De komende jaren voorziet Groningen Airport Eelde haar bijdrage te leveren aan het nationale capaciteitsvraagstuk voor luchtvaart vanuit deze systeemgedachte. Want luchtvaartinfrastructuur wordt schaars en nabij gelegen 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 op haar groei. De herindeling van het luchtruim en de introductie van de vliegtaks zijn ontwikkelingen die het speelveld ook kunnen veranderen. De exacte invulling van de “Brexit” en daarmee de gevolgen daarvan op de aantrekkelijkheid van Londen als bestemming zijn nog steeds niet duidelijk. Deze ontwikkelingen worden met belangstelling gevolgd om het beleid en de ambitie van de luchthaven bij te stellen waar dat noodzakelijk is.

Het investeringsscenario voor de luchthaven, dat is gestart in 2017 en tot en met 2026 loopt, vormt het uitgangspunt voor de te volgen koers voor de komende jaren. Een nadere invulling van die koers gaat hand in hand met de rol van de luchthaven als onderdeel van het systeem van nationale infrastructuur. De groeiambitie komt tot uitdrukking in een passagiersaantal van 400.000 in 2026. Groei van de luchthaven betekent ook groei van de directe en indirecte werkgelegenheid. Daarnaast ontstaan kansen voor bedrijvigheid en daarmee vastgoedontwikkeling op en rondom het luchthaventerrein. Als één van de weinige luchthavens is op Groningen Airport Eelde nog ruimte beschikbaar. Het verder benutten van commerciële mogelijkheden op en rondom de luchthaven verstevigt de economische betekenis van de luchthaven in de regio.

Een ander onderdeel van het investeringsscenario is het ontvangen van een jaarlijkse (zogenaamde NEDAB-) subsidie van regionale overheden, ter dekking van de kosten voor openbare veiligheid. Luchthavens zijn openbare infrastructuur: net als wegen, kanalen en zeedijken vervullen ze een maatschappelijke functie. Het eigendom van de Nederlandse luchthavens is daarom in handen van de Staat, regionale en lokale overheden. En net als de kosten van andere openbare infrastructuur worden de kosten van luchthavens deels vergoed uit openbare middelen. Alleen grote luchthavens kunnen financieel op eigen kracht bestaan. Daarom dragen overheden, op basis van Europese regels, vaak bij aan de kosten van openbare veiligheid waar luchthavens voor verantwoordelijk zijn. Bijvoorbeeld brandweer en security, naast de publieke taken van de Douane en Koninklijke Marechaussee die op luchthavens aanwezig zijn. Deze jaarlijkse bijdrage, die onderdeel is van het investeringsscenario, ontlast de exploitatie van de luchthaven, waardoor de continuïteit in belangrijke mate is geborgd. Daarmee ontstaat een gezond financieel lange termijn perspectief.

Verwachte groei gaat gepaard met toekomstige investeringen. Naast het ondersteunen van routeontwikkeling wordt als onderdeel van het investeringsscenario rekening gehouden met renovatie en uitbreiding van de passagiersterminal. De start van de nieuwbouw van de brandweerkazerne, de werkplek van meer dan 60% van de medewerkers, wordt verwacht in 2019. Zodra er meer duidelijkheid is over de rol van Groningen Airport Eelde als onderdeel van één nationaal luchtvaartstelsel, en de mate waarin dit tot uitdrukking komt in de Luchtvaartnota 2020-2050, ontstaat meer zicht op het uitwerken van een aantal andere toekomstbepalende zaken. Eén daarvan is het zo mogelijk splitsen van de luchthaven in een ontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een exploitatiemaatschappij (LEM). Enerzijds met als doelstelling de continuïteit van de luchthaven verder te waarborgen, anderzijds vanuit de mogelijkheid om private partijen te laten participeren in de exploitatie en deze te versterken met hun kennis en ervaring. Een andere ontwikkeling die wordt heroverwogen en mogelijk tijdelijk wordt opgeschort, is het verzoeken aan het Rijk om een nieuw luchthavenbesluit vast te stellen. Ook hier bepaalt de rol van Groningen Airport Eelde in het nationale luchthavensysteem mede de uitgangspunten die aan dit besluit ten grondslag zullen liggen.

De komende jaren zal de rol van Groningen Airport Eelde in de regio en binnen de verdeling van de capaciteit voor de nationale luchtvaart verder vorm worden gegeven. De te volgen strategie en het scenario om in de luchthaven te investeren, in combinatie met een toenemende vraag naar reizen door de lucht, geven het vertrouwen dat Groningen Airport Eelde een waardevol onderdeel is van de infrastructuur van Noord-Nederland.

Eelde, 27 mei 2019

Ir. J.M. van de Kreeke, directeur

Jaarrekening 2018

Bestaande uit:

- Balans
- Winst- en verliesrekening
- Kasstroomoverzicht
- Toelichtingen

BALANS NA RESULTAATBESTEMMING 2018

Bedragen in euro's

Stand per 31 december

ref.		2018	2017
	Vaste activa		
1.	Materiële vaste activa		
	Bedrijfsgebouwen en –terreinen	5.180.329	5.253.391
	Installaties	434.238	453.542
	Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.841.940	1.927.964
	In uitvoering en vooruitbetaald	702.646	406.933
		8.159.153	8.041.830
2.	Financiële vaste activa		
	Vooruit betaalde kosten	469.625	426.987
	DBFM-overeenkomst		
	Latente belastingvordering	1.724.532	2.027.934
		2.194.157	2.454.921
		10.353.310	10.496.751
	Vlottende activa		
3.	Overige voorraden	159.240	127.100
4.	Vorderingen	3.409.974	2.195.913
5.	Liquide middelen	3.608.442	4.004.546
		7.177.656	6.327.559
		17.530.966	16.824.310

Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden

ref.		2018	2017
Eigen vermogen			
6.	Opgevraagd en gestort kapitaal	4.140.000	4.140.000
7.	Agio	7.147.035	7.147.035
8.	Overige reserves	1.421.812	1.934.140
		12.708.847	13.221.175
Langlopende schulden			
9.	Overlopende passiva (ontvangen investeringsbijdragen)	68.331	68.331
10.	DBFM-overeenkomst	1.274.193	1.572.515
		1.342.524	1.640.846
Kortlopende schulden			
	DBFM-overeenkomst	372.415	368.500
	Crediteuren	677.858	700.073
11.	Overige schulden	2.429.322	893.716
		3.479.595	1.962.289
		17.530.966	16.824.310

WINST- & VERLIESREKENING OVER 2018

Bedragen in euro's

ref.		2018	2017
	Bedrijfsopbrengsten		
12.	Havengelden	3.542.665	3.571.937
13.	Opbrengst gebouwen en terreinen	577.660	559.050
14.	Opbrengst verkopen	215.695	176.679
15.	Overige bedrijfsopbrengsten	784.029	734.180
	Som der bedrijfsopbrengsten	5.120.049	5.041.846
	Bedrijfslasten		
16.	Personeelskosten	3.086.449	2.622.094
17.	Afschrijvingskosten	528.205	518.388
18.	Overige bedrijfskosten	1.714.395	1.529.818
	Som der bedrijfslasten	5.329.049	4.670.300
	Bedrijfsresultaat	-209.000	371.546
	Rentebaten	74	655
	Resultaat voor belastingen	-208.926	372.201
	Belastingen	38.970	-76.931
	Nettoresultaat	-169.956	295.270

KASSTROOMOVERZICHT 2018

Bedragen in euro's

ref.	2018	2017
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Bedrijfsresultaat	-209.000	371.546
Aanpassingen voor:		
17. Afschrijvingen	646.381	641.214
	646.381	641.214
Veranderingen in het werkkapitaal:		
3. Voorraden	-32.140	16.165
4. Vorderingen	-1.214.061	-1.409.977
Kortlopende schulden	1.218.984	-325.564
	-27.217	-1.719.376
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	410.164	-706.616
Ontvangen rente	74	1.686
Vennootschapsbelasting	0	0
	74	1.686
Kasstroom uit operationele activiteiten	410.238	-704.930
Investerings materiële vaste activa	-810.919	-713.969
Desinvesteringen materiële vaste activa	4.500	0
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-806.419	-713.969
Ontvangen rente	77	504
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	77	504
Afname liquide middelen	-396.104	-1.418.395
Verloop van de liquide middelen		
Stand per 1 januari	4.004.546	5.422.941
Mutatie boekjaar	-396.104	-1.418.395
5. Stand per 31 december	3.608.442	4.004.546

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 Ho4049842.

Continuïteitsbeginsel

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

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. 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.

Groningen Airport Eelde *Luchthaven van het Noorden*

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 overeenstemming is bereikt over de te hanteren uitgangspunten. Ten opzichte van de waardering die in de jaarrekening over 2017 is gehanteerd, heeft na afstemming met de fiscus een correctie plaatsgevonden van de waarde van het luchtzijdig gelegen vastgoed, die verwerkt is in de actieve latentie ten laste van de overige reserves.

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 op dezelfde manier 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.

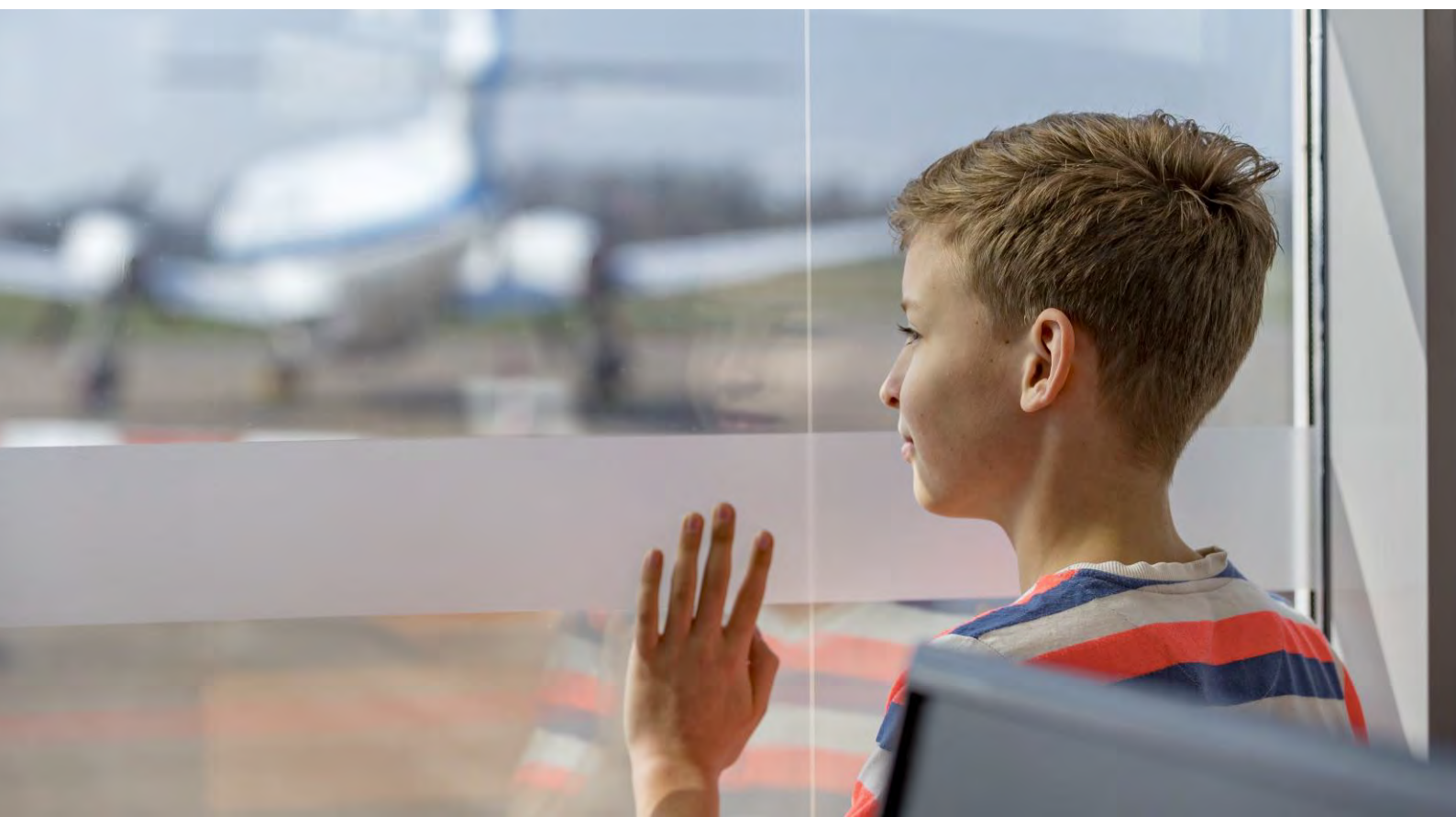
Eigen vermogen

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 (R) 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.

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. 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 ultimo 2018 97,0%.

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'. Om de juiste fiscale positie te bepalen is een fiscale openingsbalans opgesteld, waarvan de uitgangspunten met de fiscus zijn afgestemd.

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 2018.

Resultaat bestemming

Voorgesteld wordt het netto verlies van € 169.956 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

Er hebben na balansdatum geen gebeurtenissen plaatsgevonden die vermeld dienen te worden.



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 01.01.2018					
Actuele waarde/					
aanschaffingswaarde	43.370.573	9.808.120	6.280.609	406.933	59.866.235
Subsidies	-26.879.947	-2.513.226	0	0	-29.393.173
	16.490.626	7.294.894	6.280.609	406.933	30.473.062
Cumulatieve afschrijvingen	-15.786.818	-7.399.580	-4.352.645	0	-27.539.043
Cumulatieve vrijval subsidies	4.549.583	558.228	0	0	5.107.811
Boekwaarde	5.253.391	453.542	1.927.964	406.933	8.041.830

Mutaties in de boekwaarde

Investerings	156.399	50.209	255.576	306.097	768.281
Subsidies	-77	0	0	0	-77
	156.322	50.209	255.576	306.097	768.204
Overboekingen	3.940	6.444	0	-10.384	0
Desinvestering activa	0	0	-40.547	0	-40.547
Desinvestering afschrijving	0	0	36.047	0	36.047
Afschrijvingen	-901.268	-126.609	-337.100	0	-1.364.977
Vrijval subsidies	667.944	50.652	0	0	718.596
	-73.062	-19.304	-86.024	295.713	117.323

Stand per 31.12.2018

Actuele waarde/					
aanschaffingswaarde	43.530.912	9.864.773	6.495.638	702.646	60.593.969
Subsidies	-26.880.024	-2.513.226	0	0	-29.393.250
	16.650.888	7.351.547	6.495.638	702.646	31.200.719
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	1.841.940	702.646	8.159.153

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 - 25 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

Vooruit betaalde 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	426.987
Betalingen	131.538
Uitgevoerd onderhoud	<u>-88.900</u>
Stand per 31 december	€ <u>469.625</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.

De post latente belastingvordering is daarmee als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	2.027.934
Mutatie latente belastingvordering 2018	<u>-303.402</u>
Stand per 31 december	€ <u>1.724.532</u>

VLOTTENDE ACTIVA

3. Overige voorraden

De voorraden betreffen met name oliën, blusstoffen, gladheidbestrijdingsmiddelen, onderhouds- materialen en toegangspassen en hebben samen een waarde van € 159.240. Er is geen voorziening op de voorraad getroffen.

4. Vorderingen

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

Per 31 december	2018	2017
Handelsdebiteuren	423.893	378.917
Belastingen	145.847	111.134
Route ontwikkelingsfonds	2.656.358	1.554.808
Te verschotten transitiekosten	66.059	73.423
Overige vorderingen	82.416	20.127
Vooruitbetaald	35.341	57.444
Rente	<u>60</u>	<u>60</u>
	<u>€ 3.409.974</u>	<u>€ 2.195.913</u>

Op de handelsdebiteuren is een voorziening getroffen van € 11.345. Ten opzichte van 2017 (€ 11.345) hebben zich in 2018 geen mutaties in de voorziening voorgedaan. Het deel van de vorderingen dat naar verwachting een looptijd heeft dat langer is dan één jaar, betreft per eind 2018 € 656.358. Per eind 2017 was geen sprake van vorderingen met een looptijd van naar verwachting langer dan één jaar.

5. Liquide middelen

Het betreft de volgende banksaldi:

Per 31 december	2018	2017
- ABN AMRO	0	98.975
- Rabobank	3.605.040	3.904.347
- Kas, kruisposten	<u>3.402</u>	<u>1.224</u>
	<u>€ 3.608.442</u>	<u>€ 4.004.546</u>

Deze saldi betreffen in hoofdzaak spaarsaldi en deposito's waarvan de looptijd per ultimo 2018 korter is dan 1 jaar. De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde en staan voor € 3.020.552 ter vrije beschikking aan de onderneming. Voor € 587.890 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	2018
Maatschappelijk kapitaal	5.400.000
In portefeuille	<u>1.260.000</u>
Opgevraagd en gestort kapitaal	<u>€ 4.140.000</u>

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

Per 31 december	2018	
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>
	<u>€ 4.140.000</u>	<u>100%</u>

7. Agio

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

8. Overige reserves

In 2018 kende deze reserve het volgende verloop:

	2018	2017
Stand per 1 januari	1.934.140	-465.995
Af/bij: Mutatie latente belastingvordering	-342.372	2.104.8650
Af/bij: Netto resultaat	<u>-169.956</u>	<u>295.270</u>
Stand per 31 december	<u>€ 1.421.812</u>	<u>€ 1.934.140</u>

Langlopende schulden

9. Overlopende passiva

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

10. DBFM-overeenkomst

	2018	2017
Stand per 1 januari	1.941.015	2.160.346
Betalingen	<u>-294.407</u>	<u>-219.331</u>
	1.646.608	1.941.015
Verplichting op korte termijn	<u>-372.415</u>	<u>-368.500</u>
Stand per 31 december	<u>€ 1.274.193</u>	<u>€ 1.572.515</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 € 587.890, 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	2018	2017
Energiekosten	44.700	39.448
Advies, controlekosten, verzekeringen	52.231	46.788
Onderhoud, contracten	10.749	8.586
Marketing activiteiten	0	194.902
Inleen personeel beveiliging en overig	96.106	5.665
Salarissen, overige personeelskosten	55.045	57.247
Vooruit ontvangen posten	3.000	19.393
Vooruit ontvangen subsidies	1.500.000	0
Vakantietoelage en verlofrechten	360.150	273.204
Nog af te dragen premies sociale verzekeringen en belastingen	268.323	208.738
Overige	<u>39.018</u>	<u>39.745</u>
	<u>€ 2.429.322</u>	<u>€ 893.716</u>

Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden

Niet uit de balans blijkende 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 € 555.867.

Deze betalingen worden jaarlijks geïndexeerd.

Verplichting < 1 jaar	€	154.407
Verplichting 1-5 jaar	€	<u>404.460</u>
Totaal	€	555.867

Operational Leasing

Op balansdatum werden door de vennootschap zes auto's geleased, met een resterende looptijd van 8 tot 36 maanden en een leaseverplichting van in totaal € 100.143.

Lease verplichtingen < 1 jaar	€	46.943
Lease verplichtingen 1-5 jaar	€	<u>53.200</u>
Totaal	€	100.143



TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING

Subsidies en bijdragen

In 2018 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 2018 zijn gemaakt voor brandweer en security bedroegen in totaal € 3.493.431. 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.

De kosten die zijn gemaakt voor route-ontwikkeling zijn verantwoord onder de ontwikkeling- en promotiekosten. Voor het ontwikkelen van nieuwe routes die betekenisvol zijn voor de regio, wordt een bijdrage ontvangen van een regionaal route ontwikkelingsfonds. Deze bijdrage is in mindering gebracht op de ontwikkeling- en promotiekosten van 2018.

12. Havengelden

Deze post is als volgt samengesteld:

	2018	2017
Landingsgelden	923.005	899.607
Passagiersvergoedingen	1.883.700	1.686.896
Handling	612.473	861.637
Overige havengelden	<u>123.487</u>	<u>123.797</u>
	<u>€ 3.542.665</u>	<u>€ 3.571.937</u>

13. Opbrengst gebouwen en terreinen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2018	2017
Opbrengst gebouwen	281.254	266.930
Opbrengst terreinen	228.999	216.559
Concessies	<u>67.407</u>	<u>75.561</u>
	<u>€ 577.660</u>	<u>€ 559.050</u>

14. Brandstof verkopen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2018	2017
Fee Jet-A1 leveringen	205.229	166.925
Fee Av-gas leveringen	9.414	8.528
Fee Mogas	<u>1.052</u>	<u>1.226</u>
	<u>€ 215.695</u>	<u>€ 176.679</u>

15. Overige bedrijfsopbrengsten

Deze post is als volgt samengesteld:

	2018	2017
Opbrengst uit dienstverlening aan derden	61.019	119.107
Opbrengst voorterrein	677.180	561.707
Doorberekende administratiekosten	10.859	9.831
Opbrengst vrachtdiensten	3.704	5.510
Diverse baten	<u>31.267</u>	<u>38.025</u>
	<u>€ 784.029</u>	<u>€ 734.180</u>

16. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten luidt als volgt:

	2018	2017
Salarissen	3.519.039	3.113.467
Pensioen lasten	442.232	355.095
Sociale lasten	<u>582.617</u>	<u>458.748</u>
	4.543.888	3.927.310
Inleen security personeel	915.560	686.022
Overige personeelskosten	<u>234.424</u>	<u>118.342</u>
	€ 5.693.872	€ 4.731.674
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-2.607.423</u>	<u>-2.109.580</u>
	<u>€ 3.086.449</u>	<u>€ 2.622.094</u>

Op 31 december 2018 waren 75 werknemers in dienst bij de vennootschap, dat waren er 58 per 31 december 2017. Over het boekjaar ging het gemiddeld om het volgende aantal FTE:

	2018	2017
Operationeel	16,9	14,9
Brandweer	30,2	24,9
Commercieel	4,8	4,3
Staf en ondersteuning	<u>7,8</u>	<u>7,9</u>
Medewerkers in dienst (in FTE)	<u>59,7</u>	<u>52,0</u>

Er waren geen werknemers buiten Nederland werkzaam.

Het ziekteverzuimpercentage over 2018 bedroeg 2,0%, over 2017 was dit 1,8%.

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 € 22.813 over het boekjaar.

17. Afschrijvingskosten

In 2018 is een bedrag van € 528.205 aan afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie gekomen.

Dit bedrag is als volgt toe te lichten:

	2018	2017
Afschrijving op:		
Gebouwen en terreinen	901.268	899.516
Installaties	126.609	130.142
Overige duurzame bedrijfsmiddelen	<u>337.100</u>	<u>336.392</u>
Totaal	1.364.977	1.366.050
Vrijval subsidies	<u>718.596</u>	<u>724.836</u>
Afschrijvingen	€ 646.381	€ 641.214
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-118.176</u>	<u>-122.826</u>
Afschrijvingen ten laste van het boekjaar	<u>€ 528.205</u>	<u>€ 518.388</u>

18. Overige bedrijfskosten

In deze post wordt onderscheid gemaakt in:

	2018	2017
Onderhoud gebouwen/terreinen	408.647	321.764
Assuranties en belastingen	140.828	146.131
Nuts voorzieningen	90.811	83.659
Ontwikkeling- en promotiekosten	408.459	451.505
Advieskosten	96.890	170.601
Overige	<u>843.160</u>	<u>623.752</u>
	1.988.795	1.797.412
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-274.400</u>	<u>-267.594</u>
	<u>€ 1.714.395</u>	<u>€ 1.529.818</u>



Ondertekening

Eelde, 27 mei 2019

Voor de jaarrekening 2018:

Raad van Commissarissen

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

W.J. Mansveld

Directie

ir. J.M. van de Kreeke

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.

adres 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 2018

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2018 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 2018 en van het resultaat over 2018 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 december 2018;
2. de winst- en verliesrekening over 2018; 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.

deJong&Laan

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 gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

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

Groningen, 18 juni 2019

De Jong & Laan Accountants B.V.

J.L. de Kimpe RA AA



Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden