

Jaarverslag 2024



**GRONINGEN
AIRPORT EELDE**

Inhoudsopgave

3	Kerninfrastructuur van Noord-Nederland
4	Kerncijfers
5	Raad van Commissarissen
7	Directie en Aandeelhouders
8	Verslag van de Raad van Commissarissen
10	Bestuursverslag
34	Jaarrekening 2024
58	Overige gegevens

Colofon

Fotografie
Groningen Airport Eelde

Vormgeving
Groningen Airport Eelde

Copyright © 2025 Groningen Airport Eelde

Telefoon: 050 – 309 70 70

Groningen Airport Eelde NV
Machlaan 14a
9761TK Eelde

Postbus 50
9765 ZH Paterswolde

KvK: 04049842

E-mail: info@gae.nl

www.groningenairport.nl

Kerninfrastructuur van Noord-Nederland

Groningen Airport Eelde is sinds 1931, al meer dan 90 jaar, een internationale luchthaven met een belangrijke maatschappelijke en economische rol voor de regio en voor Nederland. De luchthaven streeft ernaar zich te ontwikkelen tot 'GRQ Hydrogen Valley Airport', met een focus op de energietransitie en samenwerking met onderwijs, (Noordelijk) bedrijfsleven en andere luchthavens. De komende jaren ligt de nadruk op maatschappelijke betrokkenheid en de groei van het passagiersverkeer. In 2023 werd de strategie, inclusief de financiering van openbare veiligheidskosten, gepresenteerd aan de aandeelhouders. De koers is omarmd en de benodigde financiering is verzekerd voor de periode 2024 - 2033.

Doelstelling en kernactiviteiten

Groningen Airport Eelde is een van de vier Nederlandse luchthavens van nationale betekenis, wat inhoudt dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag is en er luchtverkeersleiding, Douane en Marechaussee aanwezig zijn. Ook mogen er internationale passagiers- en vrachtluchten worden afgehandeld. Vanwege het maatschappelijke en economische belang is Groningen Airport Eelde aangewezen als 'regionale luchthaven van nationale betekenis'.

De belangrijkste taak van de luchthaven is het bieden van veilige infrastructuur en het afhandelen van maatschappelijke vluchten, commerciële luchtvaart, lesvverkeer en general aviation. Groningen Airport Eelde huisvest meer dan 50 bedrijven, waaronder luchtvaartopleidingen, een afhandelingsbedrijf, luchtfotografie, vliegtuigdealers, onderhoudsbedrijven, reisorganisaties en een restaurant. Ook zijn er bedrijfsverzamelgebouwen op het terrein, met veel focus op innovatie, duurzaamheid en educatie. Er werken ongeveer 400 FTE op het luchthaventerrein. De luchthaven wil haar rol als vestigingsplaats voor luchtvaart gerelateerde ondernemingen en instellingen verder versterken met een nieuw bedrijventerrein: Business Park Bravo.

Een van de belangrijkste maatschappelijke taken van Groningen Airport Eelde is het huisvesten van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). De luchthaven is ook essentieel voor de transplantatie-afdeling van het UMCG, aangezien er regelmatig medische- en donorvluchten worden uitgevoerd. Daarnaast maken reddingsdiensten en diverse onderdelen van het Ministerie van Justitie en Veiligheid en het Ministerie van Defensie gebruik van de luchthaven.

Missie en visie

Groningen Airport Eelde maakt deel uit van de kerninfrastructuur van (Noord-)Nederland en speelt een cruciale rol voor maatschappelijke instellingen in de regio. De luchthaven draagt actief bij aan de economische ontwikkeling en het vestigingsklimaat. Als belangrijke schakel in het netwerk van verbindingen van (Noord-)Nederland, naast weg, water en spoor, verbindt zij Noord-Nederland met andere belangrijke Europese regio's. Met een gemengd profiel richt de luchthaven zich naast passagiersverkeer en lesvverkeer vooral op medisch verkeer en educatie. Als regionale luchthaven is zij een broedplaats voor duurzame en innovatieve luchtvaart, en de testlocatie voor waterstofontwikkeling in Nederland. In samenwerking met bedrijven, overheden en kennisinstellingen werkt zij met het NXT Airport programma aan projecten die de luchtvaartsector blijvend veranderen en nieuwe kansen en markten creëren, met onder andere als doel een NXT Airport Campus te realiseren.

Kerncijfers

	2024	2023	2022	2021	2020
Passagiers					
Charter	104.343	105.579	92.316	28.996	13.051
Lijn	0	0	0	0	4.108
Overig	5.913	7.254	7.276	3.079	1.845
Totaal	110.256	112.833	99.592	32.075	19.004
Vliegbewegingen					
Charter	677	638	628	213	127
Lijn	0	0	0	0	320
Les	42.616	39.572	42.819	38.309	27.027
Overig	14.721	15.534	16.217	14.773	11.913
Totaal	58.014	55.744	59.664	53.295	39.387
Medewerkers					
Fte's in dienst	65,9	62,0	55,6	54,6	55
Bedrijfsresultaat (in € 1.000)	2024	2023	2022	2021	2020
Havengelden	3.358	3.187	2.875	1.489	902
Overige baten ¹	1.573	1.861	1.149	833	746
Bedrijfsopbrengsten	4.931	5.048	4.024	2.323	1.648
Personeelskosten	3.314	3.176	2.566	1.554	1.061
Overige kosten	2.042	2.134	1.735	1.775	1.887
Bedrijfslasten	5.356	5.310	4.301	3.329	2.948
Bedrijfsresultaat	-424	-262	-277	-1.007	-1.300
Balans (in € 1.000)	2024	2023	2022	2021	2020
Immateriële vaste activa	190	157	31	29	0
Materiële vaste activa	5.994	6.301	9.915	8.075	8.432
Financiële vaste activa	1.466	1.437	1.404	1.218	1.265
Vlottende activa	3.134	4.459	3.487	3.744	4.129
Totaal activa	10.784	12.354	14.837	13.066	13.826
Eigen vermogen	8.977	9.325	9.538	9.494	10.472
Langlopende schulden	135	150	165	657	722
Kortlopende schulden	1.672	2.879	5.134	2.915	2.633
Totaal passiva	10.784	12.354	14.837	13.066	13.826

¹ De overige baten zijn inclusief eenmalige baten

Raad van Commissarissen

L.J. Klaassen, voorzitter

Geboren: 7 februari 1950

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Toezicht Alliade, Voorzitter Stichting Bijzondere Leerstoel Onderwijsrecht Erasmusuniversiteit, Voorzitter Stichting Veenbrand, Voorzitter Stichting Samen Voor Alle Kinderen, Voorzitter Raad van Toezicht van de Hogeschool KPZ, voorzitter Stichting Luthers Bach Ensemble, Lid Raad van Advies Oranjewoud Export Academy, Onafhankelijk procesbegeleider Omgevingstraject Gasbergingen Grijpskerk en Norg

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 1 maart 2019, herbenoemd tot 1 juli 2025

W.J. Mansveld

Geboren: 11 september 1962

Functie: Directeur Veiligheidsregio Groningen

Nevenfuncties: Voorzitter van de Raad van Commissarissen van WoonFriesland, lid van de Raad van Commissarissen van Enexis

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 1 maart 2019, herbenoemd tot 1 juli 2027

T.B. de Vries

Geboren: 6 januari 1954

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Commissarissen Deerns Groep B.V., Lid Raad van Toezicht Beaumont Capital N.V., Voorzitter PVE NWM Ktr Amsterdam & Utrecht Baker Tilly

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 11 juli 2019, herbenoemd tot 1 juli 2026

L.W.J. Kloosterziel

Geboren: 2 juli 1978

Functie: Directeur Schiphol International, Royal Schiphol Group

Lid Board of Directors Hobart International Airport, Director and Vice President Schiphol USA inc., Director Schiphol Australia Pty Ltd., Director Schiphol Consulting Inc., Director and Treasurer of Schiphol North America Holding

Nevenfuncties: Bestuurslid AviAssist Foundation, lid Raad van Commissarissen N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 1 september 2021, tot 1 september 2025

Functies en nevenfuncties zijn opgenomen voor zover die gedurende (een deel van) het verslagjaar vervuld zijn.

Directie en Aandeelhouders

Directie

M.H. de Groot

Statutair directeur

Aandeelhouders

Per ultimo 2024

Provincie Groningen (30%)

Provincie Drenthe (30%)

FB Oranjewoud Participaties B.V. (26%)

Groningen Airport Eelde N.V. (14%)

Mutaties

In 2024 is het 14% aandelenbelang dat werd gehouden door Gemeente Tynaarlo overgedaan aan Groningen Airport Eelde N.V.

Verslag van de Raad van Commissarissen

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde N.V. bestaat sinds 2021 uit vier personen. In 2024 hebben zich geen mutaties in de samenstelling van de Raad voorgedaan. Naar het oordeel van Raad wordt voldaan aan de uitgangspunten van onafhankelijkheid. Eind 2024 is de werving gestart voor de opvolging van de rol van voorzitter in de loop van 2025.

Werkzaamheden

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

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen meerdere malen vergaderd. In de reguliere vergaderingen zijn lopende ontwikkelingen besproken met betrekking tot de strategie, het luchthavenbesluit, de commerciële ontwikkeling, financiën, risico's en vastgoedontwikkeling. De gevolgen van geopolitieke ontwikkelingen en de mogelijke gevolgen van het nationale programma Ruimte voor Defensie hadden in 2024 de bijzondere aandacht van de Raad. De leden van de Raad van Commissarissen hebben daarnaast formeel en informeel contact gehad en online vergaderd met de directie om actuele ontwikkelingen te bespreken en daarover te adviseren. Als onderdeel van de jaarlijkse zelfevaluatie heeft de Raad een vaste agenda en jaarplanning opgesteld voor de vergadercyclus en het profiel voor de toekomstige voorzitter bepaald.

Jaarlijks vindt een gesprek over het functioneren van de statutaire directie plaats. Het nieuwe Luchthavenbesluit, projecten als Business Park Bravo, uitbreiding van onderwijsactiviteiten, de duurzaamheidsagenda, een OV-hub op de luchthaven, de samenwerking met Schiphol Group, een uitbreiding van het aantal vluchten en tenslotte de ontwikkelingen rondom de besluitvorming door het kabinet en het ministerie van Defensie zijn in 2024 onderwerp van gesprek tussen de directie en Raad van Commissarissen geweest.

Ontwikkelingen in 2024

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen zich laten informeren over de belangrijkste ontwikkelingen op commercieel, maatschappelijk, politiek en financieel gebied. Ook is regelmatig gesproken over onder andere investeringen, de ontwikkeling van het vastgoed en de verduurzaming van de luchthaven. De Raad heeft geconstateerd dat de groei van het aantal passagiers in 2023 nog niet werd doorgezet in 2024, ondanks significante inspanningen op dit gebied. In 2024 is een samenwerking aangegaan met Schiphol Group ter versterking van de commerciële groei en is versterking aangebracht aan het route ontwikkelingsteam. In combinatie met de sterke marktvraag vanuit de sector en de ontwikkelingen op andere luchthavens, zijn de groeiambities kansrijk.

Daarnaast heeft de Raad geconstateerd dat het politiek en maatschappelijk debat over de toekomst van de luchtvaart in Nederland ook in 2024 weer volop gevoerd werd. Het kabinet Schoof vaart een andere koers dan vorige kabinetten met betrekking tot de sector. Landelijke opgaven met betrekking tot de omvang van de sector, emissies en de toekomstige milieuruimte van Amsterdam Airport Schiphol blijven echter actueel. Naast toenemende regel druk is daar in 2024 de ruimte-opgave voor defensie nog bijgekomen.

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen zich door middel van onder andere rapportages op de hoogte laten stellen van relevante ontwikkelingen op commercieel en financieel gebied. De commerciële en financiële ontwikkeling verliep in lijn met de verwachting. De passagiersgroei bleef licht achter bij de verwachting, terwijl de havengelden met 5% zijn gestegen. De liquiditeit ontwikkelde zich zoals verwacht. Na een lange periode van voorbereiding werd in de loop van het jaar de aanvraag voor het luchthavenbesluit gedaan. De Raad constateerde dat de inhoud van de aanvraag de vastgestelde strategie volgt voor wat betreft de ontwikkeling van het vliegverkeer en passagiersverkeer. Een verruiming van de openingstijden is daarbij een belangrijke versneller voor groei naar 350.000 passagiers in 2035.

Met betrekking tot een andere component van de strategie, de vastgoedontwikkeling als aanvullende bron van inkomsten, constateerde Raad dat dit een opgave is die meerdere jaren in beslag neemt. De beschikbare subsidies van de Staat voor ontsluiting van een nieuw bedrijventerrein, de veilige ontsluiting van de luchthaven, de herinrichting van het voorterrein en het realiseren van de OV hub, borgen de uitvoerbaarheid van dit deel van de toekomstplannen. De lange doorlooptijd van de procedures zijn echter een zorg.

Vanuit het risicoperspectief moet de Raad van Commissarissen nog steeds constateren dat de liquiditeit kwetsbaar is en afhankelijk blijft van subsidies en bijdragen van regionale overheden. Voor de komende jaren is een positief financieel resultaat een voorwaarde voor een gezonde liquiditeit en investeringscapaciteit. Met de beschikbare subsidies voor de komende jaren, constateert de Raad dat de financiële continuïteit van de luchthaven op dit moment voldoende is geborgd, en dat de directie volop inzet op commerciële groei voor een positieve ontwikkeling van het financiële resultaat. Naast de liquiditeit ziet de Raad ook regeldruk en de invloed van overheidsmaatregelen voor de sector als risico.

Preadvies bij de jaarrekening

Het door de directie opgestelde jaarverslag met de jaarrekening over 2024, voorzien van accountantsverslag en controleverklaring, wordt op 15 mei 2025 door de Raad van Commissarissen met de directie en de controlerende accountant besproken. De jaarrekening is gecontroleerd door de accountants van Bentacera Registeraccountants B.V., die voor de jaarrekening over 2024 een goedkeurende verklaring hebben afgegeven.

Over 2024 bedroeg het nettoresultaat van de vennootschap € 348.601 negatief. De Raad van Commissarissen legt de jaarrekening over het verslagjaar 2024 ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, te houden op 2 juni 2025, waarbij zij voorstelt het nettoresultaat ten laste te brengen van de overige reserves. Tevens stelt de Raad voor om decharge te verlenen aan de directie voor het gevoerde beleid en aan de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

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

Namens de Raad van Commissarissen,

Eelde, 8 mei 2025

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

Bestuursverslag

Algemene informatie en organisatie

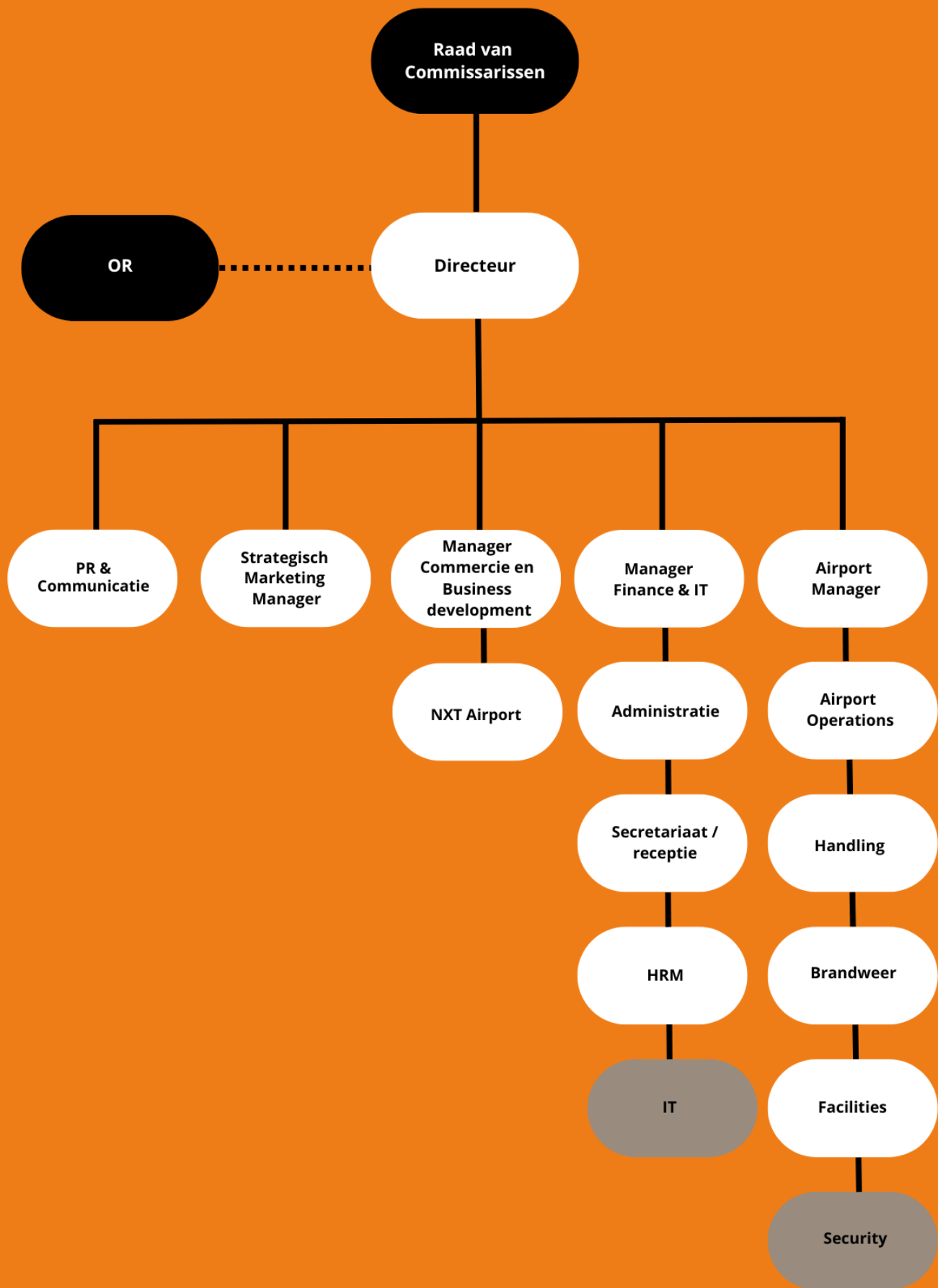
Groningen Airport Eelde is een naamloze vennootschap met als doel het uitoefenen van het luchthavenbedrijf. Zij is exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein “Eelde” in de kop van Drenthe. Als één van de regionale Nederlandse luchthavens die de status “van nationale betekenis” hebben, is ze zowel onderdeel van de Noordelijke als nationale luchtvaartinfrastructuur. De komende jaren staan in het teken van het verder vormgeven van de strategie van de luchthaven. Groei van het passagiersverkeer, uitbouwen van de maatschappelijke rol, vastgoedontwikkeling, het verder ontwikkelen van de NXT Airport Campus en de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart, zijn daarvoor de belangrijkste onderwerpen. Groningen Airport Eelde is in 2024 een samenwerking met Schiphol Group aangegaan voor samenwerking op met name commercieel gebied.

De luchthaven is een vestigingsplaats voor voornamelijk luchtvaart gerelateerde bedrijven en instellingen voor het uitoefenen van een onderneming, het verzorgen van opleidingen en maatschappelijke functies in brede zin. Daarmee is zij belangrijk voor het vestigingsklimaat en werkgelegenheid in de regio. De luchthaven heeft de ambitie om met een nieuw bedrijventerrein, “Business park Bravo”, het beschikbare areaal voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid met 10 tot 15 hectare uit te breiden.

Het bieden van een veilige luchthaveninfrastructuur, de afhandeling van commerciële en maatschappelijke vluchten en het beschikbaar stellen van vastgoed als vestigingsplaats vormen de kernactiviteiten van de onderneming. Ook het faciliteren van kennisinstellingen en maatschappelijke functies, en de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart rekent zij tot haar primaire taken. Groningen Airport Eelde wil voorop lopen op het gebied van de verduurzaming van de luchtvaart, waarop zij zich met name op waterstof-toepassingen richt. De luchthaven verbindt sterke regionale en nationale partners voor educatie, waterstof en samenwerking in brede zin.

Het commerciële zwaartepunt ligt bij charterverkeer en waar mogelijk op voor de regio waardevolle lijnverbindingen. Daarnaast faciliteert de luchthaven general aviation inclusief lesverkeer, maatschappelijk verkeer en onderhoud van vliegtuigen, in combinatie met vastgoedontwikkeling. De strategie van de luchthaven richt zich op deze (brede) mix van activiteiten en is daarmee het meest kansrijk en passend bij de rol van de luchthaven. De exacte invulling is daarbij deels afhankelijk van marktontwikkelingen en de mogelijkheid en het tempo om uit te breiden. Met het programma NXT Airport en het project GRQ Hydrogen Valley Airport, wil de luchthaven de komende jaren vorm en inhoud geven aan het samen met partners vormgeven van de duurzame luchtvaart. De bestaande samenwerking met onderwijsinstellingen wordt uitgebreid, wat moet leiden tot een volwaardige NXT Airport Campus met participatie van luchtvaartondernemingen die gevestigd zijn of worden op het luchthaventerrein.

De primaire onderdelen van de organisatie zijn business development en marketing, de operatie (havendienst, handling, brandweer, facilities en security), en de staf en ondersteuning (administratie, HRM, receptie en secretariaat en IT). Per eind 2024 waren 65,9 FTE in dienst van de luchthaven, waarmee de bezetting ten opzichte van het voorgaande jaar met 3,9 FTE is toegenomen, met name in de operatie. Eind 2024 is een verandering van de inrichting, omvang en aansturing van de commerciële afdeling in gang gezet met als doel een toename van de commerciële focus en slagkracht.



De medewerkers van Groningen Airport Eelde worden onder andere vertegenwoordigd door de Ondernemingsraad. In 2024 heeft de Ondernemingsraad verschillende onderwerpen behandeld, waaronder een nieuw systeem voor roosteren en urenregistratie, evaluatie van de Burendag, een bijgewerkt BHV-plan en een uitgevoerde risico-inventarisatie en evaluatie voor de brandweerkazerne. Na het vertrek van FNV als partij bij de bedrijfs-cao, zag de Ondernemingsraad nieuwe vakbond AVV aan tafel schuiven bij de cao-onderhandelingen. De Ondernemingsraad is als toehoorder aanwezig bij gesprekken tussen directie en vakbond over de cao, en verheugd dat de rust is wedergekeerd bij deze onderhandelingen. Er is een passende salarisverhoging afgesproken en er zijn goede afspraken gemaakt voor de toekomst met werkgroepen en studieafspraken.

De Ondernemingsraad zag in 2024 de arbeidsinspectie langskomen, waarbij naar voren kwam dat bij Groningen Airport Eelde meer onderzoek benodigd is naar de fysieke belasting van werkzaamheden op het platform. De Raad steunt de actieve houding van het management hierover en voorziet een goede samenwerking met het externe onderzoeksbureau dat de belasting in kaart brengt, de arbeidsinspectie en het management voor wat betreft het onderzoek en de het vervolg daarop.

Binnen de organisatie van de luchthaven was in 2024 sprake van een pilot over de aansturing van de commerciële afdeling. Twee leden van de Raad hebben vanuit een onafhankelijke rol gesprekken gevoerd met de betrokken medewerkers bij de evaluatie van deze pilot. Eind 2024 is op basis daarvan de verdere ontwikkeling van de commerciële organisatie in gang gezet, waarvoor de Ondernemingsraad een positief advies heeft afgegeven.

De Ondernemingsraad constateerde dat in 2024 het Luchthavenbesluit en een eventuele aanwezigheid van defensie op Groningen Airport Eelde beladen onderwerpen waren voor de regio rondom de luchthaven. Zij spreekt de hoop uit dat er in 2025 de nodige duidelijkheid komt over deze onderwerpen.

Jaarlijks investeert de Ondernemingsraad in de ontwikkeling van haar functioneren. In dat kader stond 2024 in het teken van training op het gebied van interne communicatie en hoe om te gaan met het recht van instemming of advies inzake voorgenomen besluiten van de directie. In 2024 hebben zich geen wijziging in de samenstelling van de Ondernemingsraad voorgedaan.

Corporate Governance

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

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

Ontwikkelingen en resultaat

Algemeen

Het passagiersverkeer is de belangrijkste operationele activiteit en bron van inkomsten van de luchthaven. De markt voor passagiersverkeer was in 2024 stabiel. De vraag is sterk naar Nederlandse luchthavens, vooral in grensstreken, ondervinden concurrentie van buitenlandse luchthavens met een lagere vliegtaks en ruimere openingstijden. Omdat het charterverkeer voor Groningen Airport Eelde het belangrijkste verkeerstype is, is deze markt sterk seizoen gedreven met een focus op de vakanties in het voorjaar en de zomer. Specifiek voor Groningen Airport Eelde is groei in het winterseizoen een trend.

Net als eerdere jaren was Gran Canaria de enige jaarrond bestemming. Met een gemiddelde bezettingsgraad van 96% presteerde deze bestemming in 2024 erg goed. De tweewekelijkse verbinding naar Norwich voor een onderneming kwam eind 2023 tot een eind. In tegenstelling tot 2023 kwamen er in de loop van het jaar geen nieuwe zomerbestemmingen bij. Corendon en TUI waren de belangrijkste partners in 2024. Naast enkele in 2023 geïntroduceerde bestemmingen deden ook de meer traditionele zomerbestemming het goed in 2024: Antalya, Alanya, Mallorca, Kreta, Kanaaleilanden, Burgas en Kos. Corendon haalde in de zomer enkele rotaties naar Alanya uit het schema als gevolg van overcapaciteit. De bezettingsgraad in de zomer was uitstekend, alleen het relatief nieuw en onbekende Alanya bleef met 79% achter bij de overige bestemmingen.

Gedurende de winter worden sinds enkele jaren wekelijks wintersportvluchten naar Scandinavian Mountains Airport aangeboden door een reisbureau en touroperator die op de luchthaven is gevestigd. In de winter van 2023-2024 werd de frequentie naar tweemaal per week uitgebreid, hoewel deze bestemming in de winter van 2024-2025 weer werd teruggebracht naar eenmaal per week. Ook kwam er in de winter van 2024-2025 een nieuwe zonbestemming van Corendon bij: het Egyptische Hurghada.

Naast het charterverkeer wordt Groningen Airport Eelde in operationele zin vooral voor lesverkeer gebruikt. In 2024 was 73% van het totale aantal vliegbewegingen een lesvlucht. Het betreft vooral lesvluchten van de op de luchthaven gevestigde KLM Flight Academy, hoewel ook lesvluchten vanaf andere luchthavens gebruik maken van Groningen Airport Eelde. Het lesverkeer nam in 2024 toe in omvang.

De bezetting van het vastgoed was gedurende 2024 goed te noemen. Er is regelmatig vraag naar vastgoed, in huur of erfpacht of in de vorm van een bouwkaai, vooral naar hangaars en soms naar kantoorruimte. Er is al jaren geen leegstand van het vastgoed op de luchthaven: alle daartoe beschikbare ruimte is verhuurd of in erfpacht uitgegeven. Om tegemoet te komen aan de vraag naar nieuw luchtvaart gebonden vastgoed op de luchthaven, is in 2023 een start gemaakt met de ontwikkeling van Business Park Bravo: een bijna 15 hectare groot terrein voor hangaars. In 2024 is verder gewerkt aan de voorbereiding van het bestemmingsplan voor dat terrein, vanuit een totaalvisie op het gehele luchthaventerrein die de strategie ondersteunt. Ook meer kantoorruimte, een NXT Airport Campus en herontwikkeling van het voorterrein zijn ambities waar de luchthaven aan werkte in 2024. Een veilige ontsluiting op de openbare weg en goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, maken daar ook deel van uit.

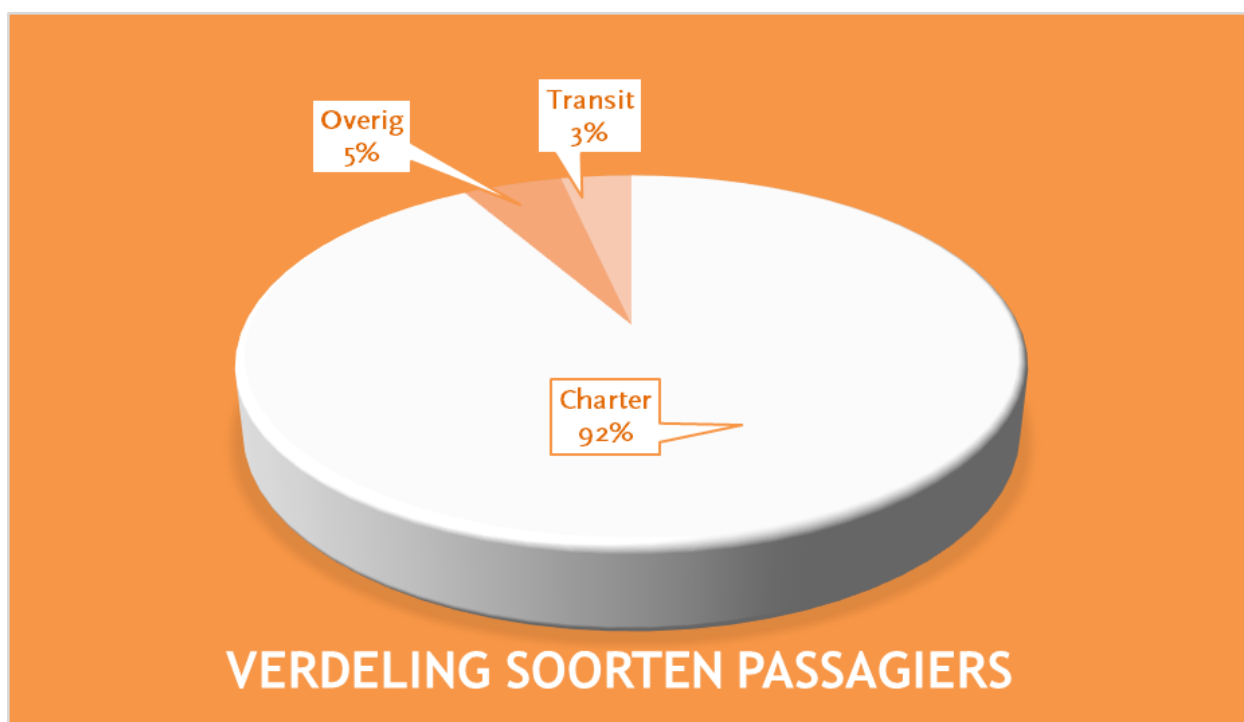
Commerciële ontwikkeling

Het passagiersverkeer heeft vanuit commercieel perspectief de meeste focus van de luchthaven. Gedurende het jaar 2024 zijn 110.256 passagiers vervoerd, een afname van 2% ten opzichte van 2023. Het zomerseizoen kwam relatief laat op gang en Corendon haalde in de maanden mei en juni een aantal vluchten uit het schema. Er zijn chartervluchten geannuleerd of samengevoegd, vooral naar Turkije, als gevolg van overcapaciteit. Daardoor werden minder charterpassagiers vervoerd dan verwacht, hoewel de bezettingsgraden uitstekend te noemen waren. Met 21.982 passagiers was augustus de drukste maand van het jaar.

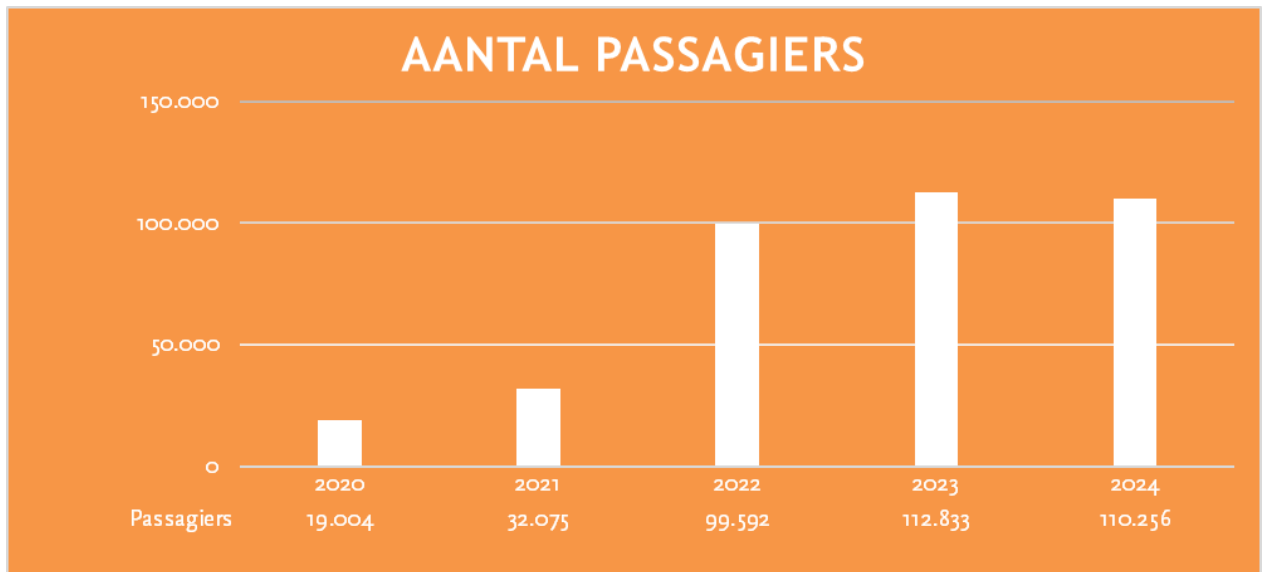
Gran Canaria bleef als enige jaarrond vlucht de belangrijkste bestemming. In het zomer waren Kreta en de Turkse bestemmingen Antalya en Alanya de belangrijkste bestemmingen. Ook Mallorca en de Kanaaleilanden werden weer succesvol aangeboden. De in 2023 geïntroduceerde bestemming Burgas keerden ook in 2024 terug, de korte series naar Rhodos en Dalmatien echter niet.

In de winter werd de wintersportbestemming naar Scandinavian Mountains weer aangeboden, met een extra frequentie midden in de week, door het op de luchthaven gevestigde reisbureau BBI Travel. Corendon introduceerde aan het einde van het jaar een nieuwe zonbestemming in de winter: Hurghada in Egypte.

Uiteindelijk zijn in 2024 104.343 passagiers op chartervluchten vervoerd, inclusief uitgaande transitpassagiers. Het aantal overige passagiers, op privé- en zakenvluchten, eenmalige charters en dergelijke, bedroeg in 2024 5.913 en lag daarmee onder het niveau van het 2023. De samenstelling van het aantal passagiers was in 2024 als volgt.

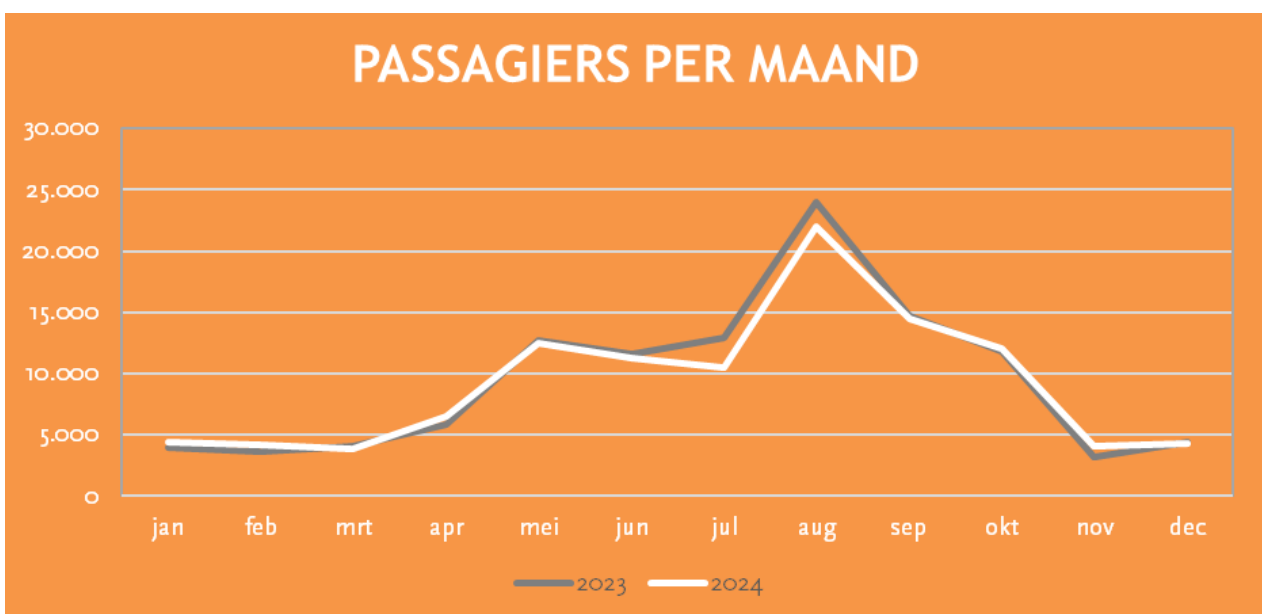


De ontwikkeling van het aantal passagiers over de afgelopen vijf jaren is hieronder weergegeven.



Het aantal vervoerde passagiers is niet gelijk over het jaar verdeeld en kent een sterk seizoenpatroon. De piek ligt in de zomermaanden waarin de vakantiemarkt wordt bediend. In 2024 vielen de schoolvakanties in regio Noord wederom relatief laat, en dat is zichtbaar in de piek van de maand augustus. Ook het voor- en naseizoen zijn erg belangrijk. Sinds een aantal jaren is een trend zichtbaar dat het naseizoen steeds langer duurt, tot na de herfstvakantie.

In de onderstaande grafiek wordt de ontwikkeling van het aantal passagiers per maand in 2024 vergeleken met 2023. In beide jaren is een duidelijke zomerpiek in de (school)vakantie zichtbaar. In de zomerpiek worden speciaal extra parkeerterreinen geopend voor het grote aantal passagiers.

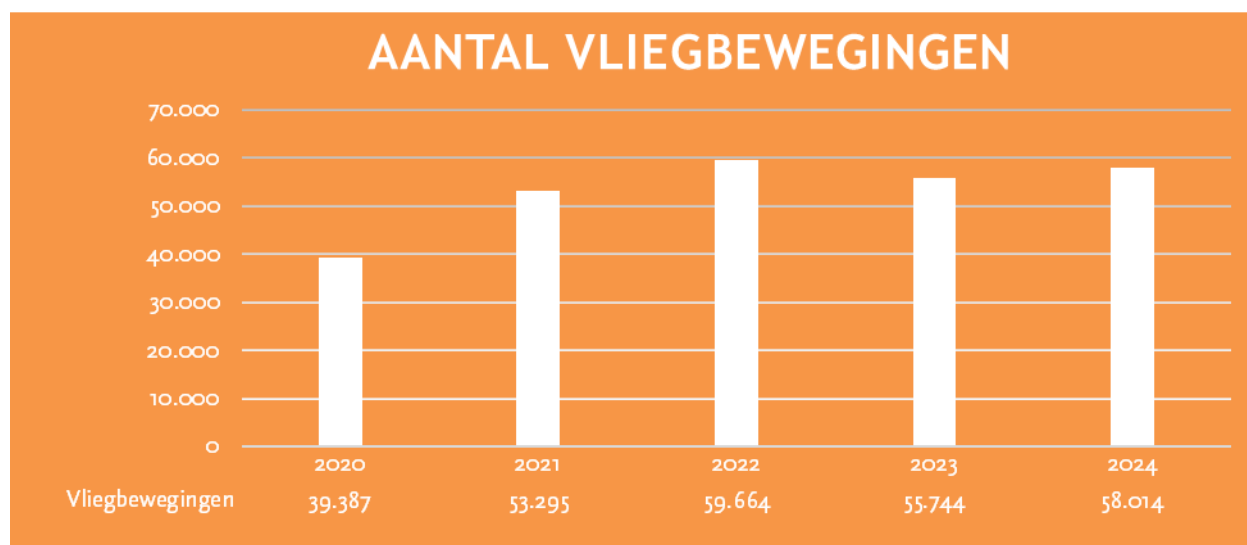


Naast het aantal vervoerde passagiers is het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) een belangrijke graadmeter voor de activiteit op de luchthaven. Daarbij neemt het lesverkeer een prominente plaats in. Met 58.014 vliegbewegingen in 2024 nam het aantal bewegingen ten opzichte van het voorgaande jaar met 4% toe. Vooral de toename van het lesverkeer droeg bij aan deze groei.

Het grootste deel van de vliegbewegingen op de luchthaven bestaat uit lesbewegingen. Met 42.616 lesbewegingen maakten deze 73% van het totale aantal vliegbewegingen van 2024 uit. Het lesverkeer nam in 2024 toe met 8% ten opzichte van 2023. Het lesverkeer is deels afhankelijk van weersomstandigheden en volgt een seizoenpatroon. De KLM Flight Academy is de belangrijkste gebruiker van de luchthaven, maar ook andere lesvluchten van op de luchthaven gevestigde bedrijven en van vliegscholen van andere luchthavens maken gebruik van Groningen Airport Eelde.

Het aantal vliegbewegingen van chartervluchten in 2024 bedroeg 677, 6% meer dan in 2023. Omdat ten opzichte van 2023 minder vaak grotere vliegtuigen werden ingezet en ook vaker met een tussenstop werd gevlogen, leidde de toename van het aantal chartervluchten niet tot meer inkomsten uit passagiers, wel tot meer landingsgelden. De overige luchtvaart (general aviation) nam met 11.852 vliegbewegingen af met 6% ten opzichte van 2023, vooral door minder privévluchten.

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



De op Groningen Airport Eelde gestationeerde traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (MMT UMCG) heeft in 2024 2.869 vliegbewegingen uitgevoerd, 2% minder dan in 2023. Voor het gebruik van de luchthaven buiten de openstellingstijden is ten behoeve van de traumahelikopter een speciale regeling van kracht, waarbij opkomt van operationele diensten en luchtverkeersleiding niet is voorgeschreven.

De luchthaven is buiten de vergunde openingstijden ('s nachts) gesloten, behalve voor medische vluchten. De enige andere vluchten die buiten openingstijden mogen worden uitgevoerd zijn wettelijk bepaald in de vergunning: luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of medische doeleinden worden ingezet, indien een onmiddellijke start of landing is vereist. Vooral ambulancevluchten voor het Universitair Medisch Centrum Groningen in het kader van orgaantransplantaties worden uitgevoerd in de nacht. In totaal zijn in 2024 231 vliegbewegingen voor ambulancevluchten uitgevoerd, waarvan 27 in de nacht. Dat zijn meestal vluchten uitgevoerd in het kader van een spoedeisende orgaantransplantatie in het UMCG. Het kan dan gaan om transport van organen en/of een gespecialiseerde arts of team van artsen, waarbij de organisatie Eurotransplant is betrokken.

Ook andere vluchten met een maatschappelijke rol worden vanaf Groningen Airport Eelde uitgevoerd, bijvoorbeeld politievvluchten, overheidsvluchten en vluchten voor Defensie met transportvliegtuigen en helikopters. Militaire jachtvliegtuigen zijn niet vergund om de luchthaven te gebruiken, tenzij sprake is van een calamiteit waarbij een directe landing noodzakelijk is. Hiervan was in 2023 tweemaal sprake, in 2024 is dit niet voorgekomen.

Financieel resultaat

De havengelden zijn de belangrijkste bron van inkomsten van de luchthaven. Ondanks het feit dat het aantal passagiers niet toenam ten opzichte van 2023, leverde een stijging van de tarieven en toename van het aantal vliegbewegingen van zowel het passagiersverkeer als het lesverkeer in 2024 een stijging op van de havengelden. De havengelden zijn in 2024 gestegen met 5% tot € 3.358.381. De landingsgelden, passagiersvergoedingen en afhandelingsvergoeding zijn daarin de belangrijkste componenten. Op basis van het maximaal gecertificeerde startgewicht van een vliegtuig wordt het landingsgeld berekend. Daarnaast wordt een vergoeding per vertrekkende passagier in rekening gebracht bij luchtvaartmaatschappijen. Ook de opbrengst van de afhandeling van vliegtuigen: dienstverlening zoals catering, schoonmaak, laden en lossen van bagage en begeleiden van passagiers, valt onder de havengelden.

De opbrengsten uit vastgoed bedroegen € 726.198 en lagen 4% hoger dan in 2023, deels als gevolg van indexatie. Alle vastgoed op de luchthaven was bezet gedurende 2024. Erfpacht, verhuur van panden en concessies voor afhandeling, horeca en grasland waren de belangrijkste opbrengsten. De commissie op brandstofverkopen nam ten opzichte van 2023 toe met 9% tot € 215.403 als gevolg van het grotere verkeersaanbod. De overige bedrijfsopbrengsten bedroegen € 631.407 en bestaan voornamelijk uit opbrengsten van parkeren van personenwagens. Ook boeterente op debiteuren en een eenmalige bate als gevolg van de vrijval van een subsidie, maken in 2024 onderdeel uit van de overige bedrijfsopbrengsten. Ten opzichte van 2023 lagen deze opbrengsten lager, omdat in 2023 nog sprake was van eenmalige effecten vanuit een exploitatiesubsidie en afrekening van NOW-subsidies uit voorgaande jaren.

De totale bedrijfsopbrengsten liggen met € 4.931.389 2% lager dan in 2023, voornamelijk als gevolg van eenmalige effecten in de overige bedrijfsopbrengsten in 2023 die zich in 2024 in veel mindere mate voordeden. De commerciële opbrengsten hebben over de gehele linie een toename laten zien, deels door stijging van het aantal vliegbewegingen en deels als gevolg van tariefsverhogingen.

Het lastenniveau van 2024 lag met € 5.355.810 1% hoger dan in het voorgaande jaar. De personeelskosten namen met 4% toe tot € 3.314.069, voornamelijk als gevolg van hogere salariskosten door cao-stijgingen en hogere pensioenlasten. De kosten van inhuur en de overige personeelskosten namen juist af. De afschrijvingskosten kwamen met € 355.261 16% lager uit dan 2023. De overige bedrijfskosten namen met 1% af tot € 1.686.480. De kosten van onderhoud van gebouwen en terreinen namen af als gevolg van meer werkzaamheden die vanuit eigen regie werden uitgevoerd, de kosten van nutsvoorzieningen namen af als gevolg van energie besparende maatregelen en tariefdalings. In de toelichting op de jaarrekening is een nadere specificatie van de verschillende kosten opgenomen.

In 2024 is een subsidie van lokale overheden ontvangen van € 3.796.000 als tegemoetkoming voor NEDAB-kosten en NEDAB-investeringen. Deze Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, voornamelijk de kosten van brandweer en security, zijn typische overheidstaken die de luchthaven verricht in het algemeen belang en waarvoor volgens de Europese richtlijn een tegemoetkoming mag worden ontvangen. De werkelijke kosten die in 2024 zijn gemaakt voor brandweer en security bedroegen € 3.771.069, die voor € 3.753.508 zijn gesubsidieerd in de exploitatie. Daarnaast is een NEDAB-subsidie van € 42.492 voor investeringen genoten. De NEDAB subsidie in de exploitatie is als negatieve kosten in de van toepassing zijde kostensoorten verantwoord. In de toelichting op de jaarrekening wordt deze subsidie nader toegelicht.

In 2024 is een netto rentebate van € 46.498 gerealiseerd, grotendeels afkomstig van de rente op spaartegoeden.

Het jaar 2024 wordt afgesloten met een negatief resultaat voor belastingen van € 377.923. Een mutatie in de actieve belastinglatentie leidt in 2024 tot een positief resultaat op de belastingen van € 29.322. Er is geen vennootschapsbelasting verschuldigd over 2024. Het nettoresultaat van de vennootschap over 2024 is € 348.601 negatief.

Investeringen

In 2024 is voor een bedrag van € 363.399 geïnvesteerd in materiële vaste activa en voor een bedrag van € 43.317 in immateriële vaste activa. De investering in immateriële vaste activa betreft projecten die meerdere jaren lopen, zoals onderzoeken ten behoeve van het in 2024 aangevraagde luchthavenbesluit en de aanvraag voor een ontheffing van de ACM voor een gesloten distributiesysteem voor elektriciteit en gas.

De reguliere investeringen in 2024 hadden voornamelijk een noodzakelijk karakter: vanuit wet- en regelgeving of vanuit veiligheid en uitbreiding c.q. continuïteit van de operatie. Met name het onderhoud van gebouwen, terreinen en installaties van de luchthaven vergt jaarlijks investeringen. Voor een bedrag van € 46.282 is geïnvesteerd in gebouwen en terreinen, zoals onderhoud aan rijbanen en verharding en onderhoud aan gebouwen. Voor een bedrag van € 88.189 zijn installaties preventief of correctief vervangen of onderhouden. Het betrof voornamelijk installaties voor koeling en verwarming en het noodstroomaggregaat. Voor de investeringen in de installaties van de brandweerkazerne is een bedrag van € 42.492 als NEDAB-subsidie genoten.

In andere bedrijfsmiddelen is € 152.108 geïnvesteerd in 2024. Het betrof inventarissen zoals kantoormeubilair, gereedschappen en ICT-middelen maar ook handling materieel zoals bagagewagens, een toiletwagen en elektrische bagagetrekker. Ook is in voorraden van technische middelen geïnvesteerd, zoals voor gladheidsbestrijding. Het betrof voornamelijk vervangingsinvesteringen.

De investeringen in lopende projecten, voor een bedrag van € 76.820, hielden voornamelijk verband met de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein 'Business park Bravo' waarvoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd en een civieltechnisch ontwerp voor een veilige ontsluiting is gemaakt, inclusief herinrichting van het voorterrein van de luchthaven. Daarnaast is eind 2024 het traject gestart voor de aanschaf van drie nieuwe brandweervagens (crashtenders). De kosten van de openbare Europese aanbesteding zijn verantwoord onder de lopende investeringen.



De bestaande drie crashtenders in de in uitrukhal van de 2023 opgeleverde brandweerkazerne. Deze voertuigen zijn meer dan 20 respectievelijk 40 jaar oud en worden eind 2026 – begin 2027 vervangen.

Financiële risico's en onzekerheden

De belangrijkste financiële risico's voor Groningen Airport Eelde vinden hun oorsprong in de ontwikkeling van de liquiditeit en zijn de continuïteit van subsidies en bijdragen en het commerciële risico. Een gezonde exploitatie is nodig om de liquiditeit te genereren om te kunnen blijven investeren in de toekomst van de luchthaven.

Vanuit haar rol als maatschappelijke infrastructuur is Groningen Airport Eelde afhankelijk van financiële ondersteuning. Slechts een klein aantal luchthavens is in staat op eigen kracht de exploitatie volledig rond te krijgen, wat afhankelijk is van de schaal van voornamelijk het passagiersverkeer. De meeste regionale luchthavens in de wereld zijn structureel afhankelijk van steun. De belangrijkste redenen daarvoor zijn gelegen in de hoge kosten van wettelijk verplichte taken voor veiligheid, security en voor het onderhoud van veilige infrastructuur. Groningen Airport Eelde is daarop geen uitzondering en ontvangt om die reden jaarlijks een NEDAB-bijdrage van regionale overheden als tegemoetkoming in de kosten en investeringen voor de uitvoering van wettelijk verplichte taken voor brandweer en security. In 2023 hebben de Provincies Drenthe en Groningen besloten de NEDAB bijdrage voor kosten en investeringen voor de jaren 2024-2033 beschikbaar te zullen stellen tot een maximum van € 46 mln.

Het commerciële risico hangt grotendeels samen met de ontwikkeling van het aantal vluchten van het passagiersverkeer en andere inkomsten van de luchthaven. Het passagiersverkeer vormt de belangrijkste inkomstenbron van de luchthaven, en is voornamelijk afhankelijk van enkele grote touroperators en luchtvaartmaatschappijen. Zowel de landingsgelden, passagiersvergoeding, brandstof- en horecaconcessie als het parkeren van personenwagens worden gedreven door het passagiersverkeer. Doordat andere luchthavens in Nederland ‘vol’ zijn en Groningen Airport Eelde in het nieuwe luchthavenbesluit de mogelijkheid ziet om de openingstijden te verruimen voor passagiersverkeer en zo aantrekkelijker te worden, voorziet zij de komende jaren groei in deze activiteit. De markt voor vliegreizen kent een groeiende vraag, maar ook stevige concurrentie tussen luchthavens en met luchthavens in de grensstreek van andere landen.

Om het commerciële risico te spreiden wordt de komende jaren ingezet op de ontwikkeling van meer bestemmingen en een spreiding van inkomsten en partners. Groningen Airport Eelde doet aan actieve acquisitie en is aanwezig op beurzen en evenementen voor route ontwikkeling. Daarnaast worden aanvullende inkomstenbronnen aangeboord, zoals vastgoedontwikkeling. De toekomstige ontwikkeling op Business Park Bravo speelt daarin een belangrijke rol. Het grootste aantal starts en landingen op de luchthaven wordt namelijk gedaan door ondernemingen en instellingen die zich op de luchthaven hebben gevestigd. De samenwerking die Groningen Airport Eelde in 2024 met Schiphol Group is aangegaan, versterkt haar commerciële slagkracht.

Naast kansen zijn er ook bedreigingen voor de ontwikkeling van de luchtvaart. Een relatief grote conjunctuurgevoeligheid, geopolitieke ontwikkelingen, natuurrampen en politieke invloed kunnen een grote rol spelen in de sector. Maatschappelijke en operationele problemen waar de luchtvaart mee te kampen heeft zijn momenteel een tekort aan technisch geschoold personeel, piloten en een tekort aan vliegtuigen en onderdelen. Groningen Airport Eelde heeft weinig invloed op mondiale en nationale ontwikkelingen, maar praat wel mee met beleidsmakers om vorm te geven aan beleidsmatige uitgangspunten en samenwerking tussen de nationale luchthavens. Deze lobby heeft ook in 2024 geleid tot subsidies voor bijvoorbeeld een veilige ontsluiting van de luchthaven. Er bestaat echter wel een zorg over toenemende regeldruk, beperkte emissieruimte en netcongestie die toekomstige ambities in de weg kunnen staan.

Fiscaliteit

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

In eerdere jaren is vanuit prudentie de resterende verliescompensatie afgebouwd vanwege het verder weg liggende toekomstperspectief op fiscale winst. Om dezelfde reden is ook in 2024 geen dotatie aan de actieve latentie gedaan voor verliescompensatie. Het verschil tussen de commerciële en fiscale waardering van het vastgoed levert in 2024 een positieve bijdrage aan het nettoresultaat op van € 29.322. Omdat het tarief van de vennootschapsbelasting gelijk is gebleven (19%), was er geen herwaardering van de latentie van toepassing. In 2024 was er geen daadwerkelijke belastingdruk vanuit de vennootschapsbelasting, net als in voorgaande jaren.

Solvabiliteit en liquiditeit

Het eigen vermogen van de vennootschap bedraagt per eind 2024 € 9,0 mln. De solvabiliteit, uitgedrukt als percentage van de totale balansomvang, bedraagt ruim 83% en is daarmee meer dan voldoende. De omvang van het eigen vermogen is in 2024 afgenomen als gevolg van het negatieve netto resultaat van 2024. De overige schulden namen in 2024 af als gevolg van het aflossen van een krediet en een lager crediteuren-saldo dan eind 2023.

De aanwezige liquiditeit bedraagt per ultimo 2024 € 2,1 mln. Daarmee is de liquiditeit meer dan toereikend. Vanwege het seizoensgebonden karakter van de omzet en de afhankelijkheid van de tijdigheid van subsidies en bijdragen, is een minimumniveau van het werkkapitaal nodig voor de bedrijfsvoering. De aanwezige liquiditeit lag gedurende geheel 2024 boven dit minimumniveau van € 1,0 mln.

De vennootschap kent normaliter geen vreemd vermogen in de zin dat zij kredietnemer is. Belangrijke investeringen zijn deels met subsidies en bijdragen afgedekt. Afhankelijk van de ontwikkeling van het resultaat en benodigde investeringen, bijvoorbeeld vanuit wet- en regelgeving, kan in de toekomst een (tijdelijke) kredietbehoefte ontstaan. In 2023 heeft de luchthaven gebruik gemaakt van een krediet van € 1,0 mln dat aandeelhouder FB Oranjewoud beschikbaar had gesteld als onderdeel van een pakket maatregelen van voor overbruggingsfinanciering door aandeelhouders. Dat krediet is in 2024 afgelost. Per ultimo 2024 was de luchthaven geen kredietnemer.

Risicobeheersing en veiligheid

Luchtvaart is één van de veiligste vormen van vervoer, mede door strenge internationale regelgeving, normering en toezicht. Risicobewustzijn is een belangrijk onderdeel van de competenties van alle medewerkers en partners van Groningen Airport Eelde. Veiligheidsbewustzijn is voor medewerkers en gebruikers van de luchthaven een vanzelfsprekendheid. Actief risicomanagement in brede zin is een actueel onderwerp waarover zowel de wetgever als luchthavens zich buigen.

Op strategisch niveau wordt vormgegeven aan het risicomanagement door bij het formuleren van ambities en doelstellingen de balans te zoeken tussen de belangen van aandeelhouders, de regio, medewerkers, passagiers, gebruikers van de luchthaven en omwonenden. Veiligheid is daarbij altijd een belangrijk uitgangspunt. De Raad van Commissarissen is waar nodig actief betrokken bij de afweging van belangen. Voor het halen en brengen van informatie dienen verschillende, formele en informele, overlegorganen. Zo wordt de dialoog met de omgeving in formele zin gevoerd door middel van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Luchthaven Eelde. In een meer informele setting organiseert de luchthaven spreekuren voor direct omwonenden, waar in 2024 dankbaar gebruik van is gemaakt.

Bij de maatschappelijke rol en veiligheidscultuur van de luchthaven hoort een conservatieve risicobereidheid. 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 en stapsgewijze groei, met de beschikbaarheid van voldoende middelen om te kunnen blijven investeren en innoveren. De afhankelijkheid van subsidies en bijdragen blijft voorlopig en is een risico, hoewel het toekomstperspectief zich richt op een financieel gezond en zelfstandig bestaan.

Een relevant financieel risico vormen de opbrengsten die afhankelijk zijn van het fluctuerende aantal vluchten en passagiers. Het seizoenpatroon en de afhankelijkheid van subsidies en bijdragen maakt dat er actief wordt gestuurd op een gezonde liquiditeitspositie en de timing van investeringen. Kostenbewust opereren, schaalvoordelen benutten en spreiding van inkomstenbronnen met bijvoorbeeld vastgoedontwikkeling is onderdeel van de strategie. Het aanhouden van een flexibele schil in de operatie waardoor snel op commerciële ontwikkeling kan worden ingesprongen, het inzetten op de acquisitie van nieuwe bestemmingen en activiteiten en het gebruiken van subsidies en bijdragen zijn onderdeel van het beleid. Door in te zetten op meer vliegverkeer en vastgoedontwikkeling, wordt het financiële fundament de komende jaren steviger en het opbrengstenprofiel gediversifieerd. De aanvraag van het luchthavenbesluit die in 2024 is gedaan, is gestoeld op deze uitgangspunten.

Voor de meest bedreigende operationele en/of financiële risico's zijn verzekeringen afgesloten om de gevolgen van incidenten financieel te kunnen ondervangen. Met name de liquiditeit, en daarmee de mogelijkheid om toekomstgericht te kunnen blijven investeren in een veilige en duurzame groei van de luchthaven, blijft kwetsbaar door de onzekerheid van de opbrengsten, mede omdat de kosten van het hebben en onderhouden van infrastructuur en materieel een vast gegeven zijn. Een ander relevant risico vormt toenemende regeldruk, die ook kostenverhogend kan werken. Het bereiken van een minimale schaal van het passagiersverkeer is belangrijk voor de lange termijn continuïteit. Dit is dan ook een belangrijk onderdeel van de strategie en de commerciële inzet voor de komende jaren, en de samenwerking die in 2024 is aangegaan met Schiphol Group draagt verder bij aan de commerciële inzet.

Het operationele risicomanagement van de luchthaven is gericht op safety en security. Safety heeft betrekking op operationele veiligheid, zoals het voorkomen van incidenten met vliegtuigen en rijdend materieel. Security heeft betrekking op de controle op verboden stoffen en wapens die niet aan boord van een vliegtuig of in beveiligd gebied mogen komen. Die controles vinden met name plaats voor passagiers en hun bagage, maar ook van medewerkers en leveranciers die toegang hebben tot de veiligheidsgebieden van het luchthaventerrein. In 2024 is het interne kwaliteitscontroleprogramma verder verbeterd. Vanuit dit programma wordt de kwaliteit van de beveiligingsmaatregelen en -procedures regelmatig gecontroleerd en geanalyseerd.

Groningen Airport Eelde werkt met een veiligheidsmanagement systeem. Om duidelijkheid te scheppen over het omgaan met risico's in de dagelijkse werkzaamheden, zijn reglementen en protocollen opgesteld. Omgaan met risico's en een veilige manier van werken volgens goedgekeurde procedures maken deel uit van het gedachtengoed en van de dagelijkse werkzaamheden en zijn grotendeels verplicht vanuit nationale en internationale wet- en regelgeving. Medewerkers beschikken daartoe over de juiste middelen, kennis, ervaring en houding. Doorlopende educatie en de registratie daarvan maakt onderdeel uit van het risicomanagement, net als de bedrijfscultuur.

De luchthaven heeft een Safety Review Board van waaruit elke veiligheidsdoelstelling wordt vastgesteld, gevolgd, bewaakt en gemonitord. Regelmatig wordt met operationele afdelingen een nieuwe risico-inventarisatie uitgevoerd. In 2024 zijn naast de gebruikelijke audits ook objectinspecties gedaan en is het proces voor 'passengers with reduced mobility' onder de loep genomen. Een objectinspectie is een steekproef van de Inspectie Leefomgeving en Transport met als doel om te beoordelen of Groningen Airport Eelde voldoet aan wet- en regelgeving.

Vogels zijn een belangrijke potentiële bron van veiligheidsincidenten op de luchthaven. Daarom zijn er specifieke doelstellingen en maatregelen om vogelaanvaringen, de zogenaamde bird hits, te voorkomen. Specifiek voor bird hits is een beslisboom opgesteld voor de classificatie van fauna-incidenten. Het aantal gerapporteerde bird hits op Groningen Airport Eelde bedroeg in 2024 acht, net als in het voorgaande jaar. Met 58.014 vliegbewegingen werd ruimschoots voldaan aan de internationale norm van maximaal 4 bird hits per 10.000 vliegbewegingen.

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

Op het luchtvaartterrein is de havendienst verantwoordelijk voor orde en veiligheid. Voor de uitvoering van de securitytaken (controle op verboden en onveilige zaken die niet mee aan boord van een vliegtuig mogen) wordt gebruik gemaakt van de diensten van externe partij Securitas die daartoe over een speciale vergunning en opgeleide medewerkers beschikt. De securitymedewerkers werken nauw samen met de afhandelingsorganisatie van Groningen Airport Eelde en met de Koninklijke Marechaussee en Douane. De afhandelingsorganisatie 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.

De luchthavenbrandweer van Groningen Airport Eelde is verantwoordelijk voor preventie en bestrijding van luchtvaart gerelateerde branden, milieu-incidenten en het verlenen van eerste hulp. Daarnaast verzorgt zij het tanken van vliegtuigen namens de brandstofconcessionaris. De brandweer heeft een plicht om te oefenen en voert trainingen en oefeningen uit om voorbereid te zijn op het bestrijden van incidenten op de luchthaven en in het nabije verzorgingsgebied. Er wordt nauw samengewerkt met overheidsinstanties, voornamelijk met de Gemeente Tynaarlo en met de Veiligheidsregio Drenthe. Een incidenten en rampenbestrijding plan (IRP), dat regelmatig wordt herzien, is de basis voor een gecoördineerde aanpak.

De luchthavenbrandweer bestaat uit drie ploegen van ieder zeven speciaal opgeleide brandweermedewerkers. Oefenen is een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden van de brandweer en in 2024 heeft de luchthavenbrandweer volop geoefend en zijn verschillende oefendoelen geformuleerd. Zo zijn bijvoorbeeld specifieke oefeningen in de vorm van 'live fire training' gedaan bij de Veiligheidsregio Groningen. De daadwerkelijke inzet van de luchthavenbrandweer bestond in 2024 uit verschillende incidenten. Er zijn vijf alarmeringen geweest met betrekking tot een luchtvaartincident, in alle gevallen betrof het een voorzorgslanding van een lesvliegtuig. Bij een voorzorgslanding, bijvoorbeeld als niet kan worden vastgesteld of het landingsgestel goed zal functioneren, is de brandweer naast de landingsbaan aanwezig om direct assistentie te kunnen verlenen. Deze vijf incidenten hebben niet geleid tot operationele verstoringen van het overige vliegverkeer.

De luchthavenbrandweer heeft in 2024 drie keer ondersteund bij in totaal acht EHBO-meldingen. Het betrof hier bijvoorbeeld helpen met off-boarden van een passagier, een valpartij in de terminal en het behandelen van een passagier die in aanraking was gekomen met heet theewater. Daarnaast is 21 keer een (preventief) beroep op de brandweer gedaan voor (potentiële) milieu-incidenten, waarbij het bijvoorbeeld om het opruimen van gemorste brandstof en olie ging. Deze assistentie is er vooral gericht om te voorkomen dat gemorste vloeistoffen zich verder kan verspreiden.

Maatschappelijke rol

Groningen Airport Eelde heeft als luchthaven, werkgever en onderneming zowel een economische als maatschappelijke functie en verantwoordelijkheid. De luchthaven is onderdeel van de maatschappelijke infrastructuur van Noord-Nederland, en draagt bij aan de economische activiteit, het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid. Zo werken er ongeveer 400 Fte op het luchthaventerrein. Daarnaast is de luchthaven een vestigingsplaats en infrastructuur voor maatschappelijke diensten, zoals voor het Universitair Medisch Centrum Groningen en voor politie en Defensie. Onderwijs dat plaatsvindt op het luchthaventerrein, neemt een steeds grotere rol in. Naast de KLM Flight Academy die al sinds 1957 een eigen campus met studenten heeft, gaat het ook om vestiging van MBO- en HBO-opleidingen op het luchthaventerrein. Noorderpoort heeft inmiddels een eigen vestiging op het terrein voor de opleiding luchtvaartdienstverlening. Groningen Airport Eelde ambieert voor de toekomst een Airport Campus die mede dient bij te dragen aan het opleiden van bijvoorbeeld technisch personeel, waar de sector een tekort aan heeft.



In 2024 vond verbouwing plaats van de voormalige Rijksluchtvaartschool ten behoeve van de opleiding Luchtvaartdienstverlening van Noorderpoort

Het verzorgingsgebied van de luchthaven omvat voor het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid de drie Noordelijke provincies, de kop van Overijssel en de Duitse grensregio. Veel ondernemingen met een internationaal profiel stellen een luchthaven in de nabijheid als voorwaarde voor vestiging. In 2024 werden ook weer de nodige zakenvluchten afgehandeld voor bedrijven en instellingen in Noord-Nederland. Ook zijn er jaarlijks vluchten voor bijvoorbeeld de TT Assen.

Een voorbeeld van een onderneming die al vele jaren is gevestigd op Groningen Airport Eelde is, is AEC Skyline. Deze onderneming levert met haar Learjet en L-39 straalvliegtuigen al meer dan 25 jaar specialistische 'contract air' diensten aan Defensie. Dat gebeurde al ruim voordat de visie van een adaptieve krijgsmacht, het samenspel tussen Defensie en civiele partners, in zwang raakte. Tot 2022 was AEC Skyline in Hangaar R gevestigd, na een grondige renovatie werd Hangaar T het nieuwe verblijf van de veelzijdige luchtvloot van deze unieke onderneming.

De toestellen van AEC Skyline zijn voorzien van geavanceerde sensoren en dataverbindingen en worden gebruikt om oefeningen van zowel luchtmacht, landmacht als marine te ondersteunen. In Nederland, maar ook elders. Specifiek gaat het dan om het trainen van Joint Terminal Attack Controllers; de specialisten van Defensie als het gaat om grond-lucht samenwerking, evenals het trainen van elektronische oorlogsvoering. Ook worden middelen aangeboden voor doelslepen en voor Intelligence, Surveillance & Reconnaissance (ISR), oftewel remote sensing voor militaire en veiligheidsdoeleinden. Zelf beschikt AEC Skyline eveneens over diverse realistische opblaasbare doelen op schaal, waarmee tijdens oefeningen vijandelijke militaire systemen zoals tanks en luchtafweer nagebootst kunnen worden. In 2023 werd door de onderneming een strategisch partnerschap aangegaan met Top Aces. Deze in Noord-Amerika gevestigde contract air grootmacht beschikt naast diverse andere toestellen ook over straalvliegtuigen voor zogeheten Adversary Air (ADAIR) missies, met een oefenvijand in de lucht.



Een deel van de vloot van AEC Skyline op het platform van Groningen Airport Eelde, een L39 en Learjet

Tenslotte is AEC Skyline ook actief voor onder meer de Amerikaanse luchtmacht in Europa, ondersteunt het diverse innovatieprogramma's van gerenommeerde kennisinstituten zoals TNO en kent het naast de luchtvaartactiviteiten ook een eigen ICT-tak. Deze Critical Data Solutions divisie is gespecialiseerd in het leveren van Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, Reconnaissance (C4ISR) en Cyber diensten en producten inclusief systeemintegratie, zowel voor Defensie alsook voor publieke veiligheidsdoeleinden.

De samenwerking tussen de luchthaven en AEC Skyline verloopt uitstekend. Een van de beweegredenen van AEC Skyline om destijds blijvend te kiezen voor Groningen Airport Eelde is de gunstige ligging ten opzichte van de veelvuldig door Defensie gebruikte oefenlocaties boven het Noorden van Nederland. Te denken valt dan aan de Marnewaard maar ook het luchtruim c.q. oefengebied boven de Noordzee.

Naast de vestiging van bedrijven vormen medische vluchten een belangrijk onderdeel van de maatschappelijke rol van de luchthaven. Deze rol is vooral zichtbaar in de vorm van de op Groningen Airport Eelde gevestigde traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team (MMT) van het UMCG. Ook soortgelijke helikopters uit de regio, zoals de Waddenheli en helikopters van de Duitse ADAC maken gebruik van de luchthaven. Soms om te tanken, zoals militaire helikopters die search-and-rescue oefeningen boven zee doen.



De “Waddenheli” en traumahelikopter van het MMT op het platform van Groningen Airport Eelde

Naast de aanwezigheid van de traumahelikopter, die in 2024 goed was voor 2.869 vliegbewegingen, speelt de luchthaven ook een belangrijke rol voor ander medisch verkeer. Het betreft voornamelijk donorvluchten voor het UMCG, maar in 2024 ging het bijvoorbeeld ook om een ambulance-repatriërvlucht vanuit Bonaire en een medische evacuatievlucht met gewonden vanuit Oekraïne.

Naast haar regionale en lokale rol als vestigingsplaats voor bedrijven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke instellingen heeft de luchthavenorganisatie zelf ook een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Deze vertaalt zich naar duurzame ambities in het gebruik van (alternatieve) energie, natuurbeheer op maat en de dialoog met de omgeving over de gevolgen van luchtvaart op de leefomgeving. Het gesprek met de omgeving over het luchthavenbesluit en andere onderwerpen vindt bijvoorbeeld plaats in de onafhankelijke Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde. Er is ook ruimte voor informeel overleg, bijvoorbeeld tijdens spreekuren voor direct omwonenden.

Om de luchthaven van een andere kant te laten zien, organiseerde Groningen Airport Eelde in 2024 een drukbezette burendag. Meer dan 6.000 bezoekers konden kennismaken met de luchthaven, demonstraties bijwonen en informatie krijgen van de diverse bedrijven en partners op de luchthaven.



Een impressie van de Burendag 2024, die door meer dan 6.000 omwonenden werd bezocht

Een doorlopend gespreksonderwerp in de dialoog met de directe omgeving is het verminderen van overlast. De productie van geluid door vliegtuigen is daarvoor het meest relevant, en tevens de grootste oorzaak van een negatieve beleving over de luchthaven. Er is een speciaal en onafhankelijk loket voor het melden van overlast veroorzaakt door vliegwegingen in de vliegzone van de luchthaven (de TMA Eelde): de Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde. Dit meldingenloket wordt mede mogelijk gemaakt door de Provincies Drenthe en Groningen. Het loket kan als er een afwijking is geconstateerd, na consultatie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), meldingen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voordragen ter beoordeling. ILT is het bevoegd gezag; het meldingenloket heeft zelf geen handhavingsbevoegdheid.

In 2024 zijn 1.834 meldingen gerapporteerd bij het meldingenloket, een daling van 19% ten opzichte van 2023. Van de meldingen was 71% afkomstig van enkele frequente melder. Een melder wordt als frequente melder aangemerkt bij 50 of meer meldingen per jaar. De eerste 50 meldingen van een frequente melder worden geanalyseerd. Er zijn 60 meldingen in overeenstemming met het reglement niet gerapporteerd, omdat ze bijvoorbeeld geen betrekking hadden op het meldingengebied van de luchthaven of omdat het een dubbele melding betrof.

De meeste meldingen die in 2024 werden gedaan en zijn geanalyseerd, konden via een vliegtuigvolgsysteem worden getraceerd tot een bepaalde vlucht (437). Het lesverkeer zorgt, in lijn met voorgaande jaren, voor de meeste meldingen over vliegverkeer in de TMA Eelde. Het lesverkeer is de belangrijkste operationele gebruiker van de luchthaven, en daarmee een belangrijke oorzaak van meldingen over ervaren overlast. Meldingen met betrekking tot de KLM Flight Academy worden periodiek met de vliegschool besproken. De KLM Flight Academy heeft in 2024 twaalf nieuwe Diamond DA40-toestellen in gebruik genomen ter vervanging van de verouderde vloot. Deze nieuwe toestellen zijn niet alleen stiller en zuiniger, maar maken gebruik van kerosine in plaats van (loodhoudende) luchtvaartbenzine. Daarnaast zijn de toestellen geschikt voor het gebruik van duurzame brandstoffen. Tijdens door de KLM Flight Academy georganiseerde belevingsvluchten konden omwonenden en andere belangstellenden het verschil in geluid ervaren tussen een vliegtuig van de oude en van de nieuwe vloot.

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

Als onderdeel van de baanverlenging in 2013 zijn meerdere natuur-compensatiegebieden gerealiseerd rondom de luchthaven. Deze 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. Jaarlijks vinden inspecties plaats waar ook vertegenwoordigers van belangenvereniging IVN en de Gemeente Tynaarlo aanwezig zijn. Faunabeheer wordt zoveel mogelijk met diervriendelijke middelen uitgevoerd, zoals verjaging van vogels met het geluid van natuurlijke vijanden en een groene laser.

Innovatie en duurzaamheid

Het aanjagen van innovatie en de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart zijn belangrijke onderdelen van de strategie van Groningen Airport Eelde. De noodzaak tot verandering wordt niet alleen maatschappelijk gevoeld, maar nieuwe technologische mogelijkheden en wet- en regelgeving stimuleren deze ontwikkeling. Groningen Airport Eelde legt vooral de focus op educatie, circulariteit en waterstof-toepassingen. De rol van de luchthaven is faciliterend en gericht op samenwerking. Enerzijds door de luchthaven en haar infrastructuur ten dienste te stellen als vestigingsplaats voor ontwikkelingen, anderzijds door sterke en vooral regionale partners bij elkaar te brengen. Onderstaand worden de belangrijkste ontwikkelingen uit 2024 toegelicht.

Luchthavens spelen een steeds belangrijkere rol als energie-hub vanwege de groeiende vraag naar duurzame energie, vooral voor elektrificatie en de introductie van (waterstof-)elektrisch vliegen. Invoering van nieuwe technologieën is afhankelijk van technologische doorbraken, investeringen en subsidies, en ook van het tempo waarmee regelgeving en beleid worden ontwikkeld. In de toekomst zullen luchthavens diverse vormen van energie ondersteunen, zoals elektriciteit, waterstof en duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF). De beschikbaarheid van energie is essentieel voor de verdere ontwikkeling van de duurzame luchtvaart. Groningen Airport Eelde probeert in dit stadium van de duurzame ontwikkelingen daarom duurzame partners aan zich te binden.

Voorale elektrificatie is een belangrijk toekomstig thema op de korte termijn. Om deze ontwikkeling kracht bij te zetten, heeft Groningen Airport Eelde in 2024 een overeenkomst afgesloten met een derde partij die een batterijopslagsysteem op de luchthaven wil plaatsen. Dit systeem, met een airside-grondbeslag van circa een hectare, slaat opgewekte energie op tijdens periodes van hoge beschikbaarheid, en geeft het weer af aan het net als er een tekort is. Ook trad Groningen Airport Eelde in 2024 toe tot de 'Airport Infrastructure Working Group' adviesraad van HEART Aerospace. Dit is de Zweedse ontwikkelaar van de ES-30, een elektrisch aangedreven vliegtuig dat plaats zal bieden aan 30 passagiers.

Waterstof heeft voor de langere termijn veel potentieel, en de ontwikkeling van een waterstof-ecosysteem is een belangrijke ambitie. Door samen te werken met kennisinstellingen, overheden en bedrijven wil Groningen Airport Eelde actief bijdragen aan deze ontwikkeling. Waterstof is daarom een speerpunt, en de luchthaven heeft hierbij aansluiting gevonden bij ontwikkelingen in de regio, zoals HEAVENN Hydrogen Valley. In 2024 is de luchthaven samen met partners uit de energiesector, zoals ENGIE en RWE, en partners uit de luchtvaart, zoals Fokker Next Gen, KLM en Airbus, gestart met een haalbaarheidsstudie naar waterstof-infrastructuur op Groningen Airport Eelde. De aftrap hiervan vond plaats tijdens de World Hydrogen Summit.

Ook de ontwikkeling van door waterstof aangedreven vliegtuigen is kansrijk. In september 2024 heeft de luchthaven daarom, samen met regionale overheden en onderwijsinstellingen een Memorandum of Understanding met Fokker Next Gen ondertekend. Deze samenwerkingsovereenkomst legt de basis voor de vestiging van het toekomstige Fokker Next Gen hoofdkantoor in de regio en de beoogde eindassemblagelijijn voor waterstofvliegtuigen op Groningen Airport Eelde. Als onderdeel van deze samenwerking wordt de realisatie van een 'Iron Bird' verwacht; een opstelling waarbij de vliegtuigsystemen op de grond worden getest. Dit gebeurt binnen het project 'Hydrogen Optimization and Testing', gefinancierd door het Luchtvaart in Transitie programma, waarvoor in 2024 de voorbereidingen zijn getroffen. Dit project richt zich op het vergaren en valideren van kennis over waterstofbrandstofsysteinen en hun toepassing in de luchtvaart. De geplande start is in 2025.

Naast de ontwikkeling van waterstofaandrijving voor vliegtuigen, is ook de ontwikkeling van waterstoftoepassingen voor andere activiteiten op en rondom de luchthaven belangrijk. Daarom heeft Groningen Airport Eelde in een internationaal consortium, geleid door ENGIE, in 2024 gewerkt aan de voorbereidingen voor een EU Horizon innovatieproject voor een multimodaal waterstoftankstation. Dit project start in 2025. Ook is in 2024 onderzoek gedaan naar de realisatie van een waterstof-electrolyser op de luchthaven. De realisatie van een waterstoftankstation aan de openbare weg, gestart in 2022, liep in 2024 vertraging op door een nog beperkt zicht op afname van waterstof en langdurige vergunningstrajecten. Om verdere stappen te zetten heeft Royal HaskoningDHV een afname-inventarisatie uitgevoerd binnen het Interreg project LIHYP (Linking Hydrogen Power Potentials), waaraan Groningen Airport Eelde deelneemt, en is ook de Provincie Drenthe betrokken bij de realisatie van dit project.



Een voorbeeld van een door waterstof aangedreven Ground Power Unit, ontwikkeld in samenwerking met Groningen Airport Eelde. Emissieloos materieel draagt niet alleen bij aan een beter klimaat, maar ook aan gezondere arbeidsomstandigheden op het platform.

Naar verwachting zal waterstof in de toekomst meer toepassingen op het platform van luchthavens vinden. Na de technische ontwikkeling gaat een langdurig proces van testen en certificeren lopen. In 2024 werden diverse verbeteringen aan de waterstof GPU onderzocht in samenwerking met de Hanze.

Het verduurzamen van de grondoperatie is een belangrijke toekomstige ambitie: Groningen Airport Eelde beoogt in 2030 deze operatie emissie loos uit te kunnen voeren. De verduurzaming van de grondoperatie kreeg in 2024 al vorm door de aanschaf van of vervanging door elektrisch grondaafhandelingsmateriaal, waaronder een bagageband, bagagetractor, toiletwagen en een shuttlebus. Daarnaast is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de verhoging van het HVO-gehalte in de brandstof voor overige luchthavenvoertuigen, van de huidige HVO7 naar HVO100 (100% biobrandstof), mede naar aanleiding van aanbevelingen uit onderzoek uitgevoerd door studenten van de Hanze. Verder heeft de vervanging van conventionele verlichting door Ledlampen het kantoorpand van de luchthaven een energielabel A++ opgeleverd. Ook in de terminal is de verlichting vervangen door Led. Bovendien zijn zes nieuwe laadpunten voor elektrische voertuigen geïnstalleerd op P10, zodat bedrijven en instellingen gevestigd op de luchthaven en gasten hun elektrische personenwagens op kunnen laden.

Naast de toepassing van alternatieve energiebronnen is de toekomst van de duurzame luchtvaart ook afhankelijk van innovatie en educatie. Onderwijs, onderzoek en de (luchtvaart)arbeidsmarkt zijn steeds sterker met elkaar verbonden en Groningen Airport Eelde heeft de ambitie om de NXT Airport Campus te ontwikkelen. Voldoende arbeidspotentieel is een belangrijke voorwaarde om bedrijven zich te laten vestigen. Daarom werken onderwijsinstellingen en bedrijven samen om kennis te delen en innovatie te stimuleren. In 2024 werd de vestiging van de opleiding luchtvaartdienstverlening van de MBO-instelling Noorderpoort in het RLS1957 gebouwencomplex aangekondigd, en gedurende het jaar zijn voorbereidingen getroffen en is het pand verbouwd. Studenten krijgen vanaf begin 2025 niet alleen praktijkonderwijs op de luchthaven maar het is het begin van een bredere en intensieve samenwerking tussen Noorderpoort en Groningen Airport Eelde, waarbij onder meer docenten les geven aan medewerkers van de luchthaven en studenten stage lopen bij de operatie van de luchthaven. Het samenwerkingsverband wordt verbreed met andere onderwijsinstellingen zoals Alfa College en Drenthe College.

De samenwerking met onderwijsinstellingen levert ook onderzoeksopdrachten en projecten op. Er zijn in 2024 meerdere studentenonderzoeken en studentenprojecten voor Groningen Airport Eelde uitgevoerd. Zo werkte ENTRANCE, onderdeel van de Hanze, aan verbeteringen aan de waterstof-Ground Power Unit die eerder was ontwikkeld. Dit onderzoek draagt bij aan de verdere ontwikkeling van waterstoftechnologie op de luchthaven. Daarnaast onderzochten studenten van de Hanze verduurzamingsmogelijkheden voor de luchthaven, waarbij zij aanbevelingen deden om HVO100 verder te onderzoeken als duurzame brandstofoptie. Ook deden studenten Aviation Management van de Hogeschool van Amsterdam onderzoek naar kansen op gebied van route-ontwikkeling.

Een andere belangrijke ontwikkeling binnen de NXT Airport Campus is de toekomstige vestiging van Necamco, een bedrijf dat zich richt op het duurzaam ontmantelen van vliegtuigen. Momenteel wordt gewacht op de benodigde vergunningen voor een pilot voor circulaire ontmantelen. Op termijn wil dit bedrijf zich voor ontmantelingen en onderhoud vestigen op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein, en een belangrijke partner worden voor de NXT Airport Campus als leer- en stageplek. Tegelijkertijd is er vanuit de 'Airbus Tech Hub in the Netherlands' een haalbaarheidsonderzoek gestart naar de vestiging van een Cabin of the Future Experience Center op de luchthaven. Dit onderzoek wordt ondersteund door de Provincie Drenthe, Provincie Groningen en diverse onderwijsinstellingen en masterstudenten van de Rijksuniversiteit Groningen.



Meiltje de Groot, directeur van Groningen Airport Eelde en voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens, was als panellid aanwezig bij het Riga Aviation Forum 2024 om te pleiten voor de volgende generatie duurzame luchthavens.

Het gedachtengoed van de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart en samenwerking met partners op het gebied van onderwijs en innovatie wordt door de luchthaven actief uitgedragen. Groningen Airport Eelde speelt een rol in de dialoog over de toekomst van de duurzame luchtvaart. De luchthaven neemt daartoe deel aan verschillende initiatieven om kennisdeling te bevorderen, waaronder de Alliance for Zero-Emission Aviation, een initiatief van de Europese Commissie, en Power-Up, een Nederlands initiatief ter bevordering van elektrisch vliegen. Zij heeft haar kennis en visie gedeeld op verschillende bijeenkomsten, waaronder de Hydrogen Airport Conference, het Clean Aviation Forum, de ERA Conference, ACI Europe, New Energy Forum, Good Morning HyNorth, het Riga Aviation Forum en het Hive Mobility Event. Daarnaast zijn er meerdere gastlessen bij onder andere Noorderpoort, New Energy Academy, NHL-Stenden en de Green Business Challenge gegeven.

Ambities en toekomstvisie

In 2023 hebben de Provincies Groningen en Drenthe de nieuwe strategie van de luchthaven omarmd en daarbij besloten over de gevraagde NEDAB-bijdrage voor de komende 10 jaar. Daarmee ligt er een stevig regionaal mandaat en financieel fundament voor de luchthaven om verder te bouwen aan haar maatschappelijke rol, duurzame ambities en commerciële (groei)strategie. Dezelfde strategische uitgangspunten voor wat betreft de omvang en het soort vliegverkeer heeft de luchthaven in 2024 verankerd in de aanvraag die zij voor een nieuw luchthavenbesluit heeft gedaan. Een verruiming van de openingstijden met ingang van november 2025 is een belangrijke ambitie voor de commerciële aantrekkelijkheid van de luchthaven, net als de ontwikkeling van Business Park Bravo voor ondernemingen en instellingen die zich graag op de luchthaven willen vestigen.

Het jaar 2025 staat dan ook in het teken van het verkrijgen van duidelijkheid over beide trajecten. Andere belangrijke zaken die in 2025 spelen zijn duidelijkheid over het feit of het nationaal programma “Ruimte voor Defensie” gevolgen heeft voor Groningen Airport Eelde, het saneren van PFAS-vervuiling op basis van een goedgekeurd saneringsplan en subsidie, en de Europese aanbesteding voor drie brandweerwagens. Ook moet in 2025 het verkennen van de mogelijkheden voor de NXT Airport Campus worden uitgevoerd.

Groningen Airport Eelde werkt de komende jaren actief aan commerciële groei, vooral voor het passagiersverkeer. De aangevraagde ruimere openingstijden uit het luchthavenbesluit en de samenwerking met Schiphol Group stimuleren deze ontwikkeling, maar actieve acquisitie is een minstens zo belangrijke activiteit. Vanuit de eigen organisatie intensificeert de luchthaven dan ook haar marktbewerking en aanwezigheid, zowel in de zakelijke markt bij luchtvaartmaatschappijen en touroperators als in de bekendheid bij (potentiële) passagiers.

Groningen Airport Eelde heeft een trouwe schare passagiers opgebouwd, die zij probeert te bedienen met nieuwe bestemmingen en partners. Zo is eind 2024 een nieuwe bestemming naar het Ierse Knock aangekondigd door het op de luchthaven gevestigde reisbureau BBI Travel. Luchthavenbesluiten van andere luchthavens maken duidelijk dat zij met krapte kampen en geen toekomstige groei kunnen laten zien, waar Groningen Airport Eelde daarvoor ruimte heeft. Haar ambitie is stapsgewijze groei tot 350.000 passagiers per jaar. In operationele zin maken herontwikkeling van het voorterrein, met parkeerplaatsen en een betere ontsluiting voor het openbaar vervoer, onderdeel uit van deze ambities.

Het regionale draagvlak voor de luchthaven is groot. De combinatie van de maatschappelijke rol, ontwikkeling van het passagiersverkeer en de rol als vestigingsplaats zorgen voor een toekomst die ten dienste staat van zowel de regio als de natie. Met een focus op innovatie en samenwerking met onderwijsinstellingen wordt verder gebouwd aan de maatschappelijke rol van de luchthaven en het stimuleren van de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart. Alternatieve brandstoffen en de waterstof-economie spelen daarin een belangrijke rol. Met de beschikbare financiering en verwachte ontwikkeling van het vliegverkeer en het vastgoed ontstaat een stabiele financiële basis met voldoende ruimte om te kunnen blijven investeren. Toenemende regeldruk, (opgelegde) investeringen in veiligheid en duurzame middelen, netcongestie en emissieruimte blijven echter uitdagingen voor de toekomst.

Eelde, 15 mei 2025

M.H. de Groot
Statutair directeur



De Dakota PH-PBA "Prinses Amalia" van DDA Classic Airlines op Groningen Airport Eelde

Jaarrekening 2024

Groningen Airport Eelde N.V.

- Balans
- Winst- en verliesrekening
- Kasstroomoverzicht
- Toelichtingen



Een vliegtuig van de Duitse luchtmacht op Groningen Airport Eelde in 2024.

BALANS NA RESULTAATBESTEMMING 2024

Bedragen in euro's

Stand per 31 december

ref.	2024	2023
Vaste activa		
1. Immateriële vaste activa		
Vergunningen	24.726	34.977
In uitvoering en vooruitbetaald	164.977	121.660
	189.703	156.637
2. Materiële vaste activa		
Bedrijfsgebouwen en –terreinen	4.601.772	4.833.179
Installaties	520.890	569.998
Andere vaste bedrijfsmiddelen	721.213	825.472
In uitvoering en vooruitbetaald	149.732	72.912
	5.993.607	6.301.561
3. Financiële vaste activa		
Latente belastingvordering	1.466.235	1.436.913
	1.466.235	1.436.913
	7.649.545	7.895.111
Vlottende activa		
4. Voorraden	12.750	15.800
5. Vorderingen	1.029.004	1.563.975
6. Liquide middelen	2.092.259	2.879.450
	3.134.013	4.459.225
	10.783.558	12.354.336

ref.		2024	2023
Eigen vermogen			
7.	Opgevraagd en gestort kapitaal	4.140.000	4.140.000
8.	Agio	7.147.035	7.147.035
9.	Overige reserves	-2.310.043	-1.961.442
		8.976.991	9.325.593
Langlopende schulden			
10.	Overige langlopende schulden	135.000	150.000
		135.000	150.000
Kortlopende schulden			
11.	Ontvangen investeringsbijdragen	0	70.004
12.	Opgenomen krediet	0	1.000.000
	Crediteuren	279.030	452.587
13.	Verschuldigde belastingen en premies	343.480	302.938
14.	Overige schulden	1.049.057	1.053.214
		1.671.567	2.878.743
		10.783.558	12.354.336

WINST- & VERLIESREKENING OVER 2024

Bedragen in euro's

ref.		2024	2023
Bedrijfsopbrengsten			
15.	Havengelden	3.358.381	3.186.956
16.	Opbrengst gebouwen en terreinen	726.198	698.681
17.	Opbrengst verkopen	215.403	197.060
18.	Overige bedrijfsopbrengsten	631.407	965.445
	Som der bedrijfsopbrengsten	4.931.389	5.048.142
Bedrijfslasten			
19.	Personeelskosten	3.314.069	3.176.146
20.	Afschrijvingskosten	355.261	422.142
21.	Overige	1.686.480	1.711.549
	Som der bedrijfslasten	5.355.810	5.309.837
	Bedrijfsresultaat	-424.421	-261.695
22.	Rentebaten/-lasten	46.498	17.024
	Resultaat voor belastingen	-377.923	-244.671
	Belastingen	29.322	32.583
	Nettoresultaat	-348.601	-212.088

KASSTROOMOVERZICHT 2024

Bedragen in euro's

ref.		2024	2023
Kasstroom uit operationele activiteiten			
	Bedrijfsresultaat	-424.421	-261.695
	Aanpassingen voor:		
20.	Afschrijvingen	619.253	645.443
	Desinvestering activa in uitvoering	0	0
		619.253	645.443
	Veranderingen in het werkkapitaal:		
4.	Vorraden	3.050	735
5.	Vorderingen	560.715	205.563
	Kortlopende schulden	-1.222.177	-2.269.970
		-658.412	-2.063.672
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		-463.580	-1.679.923
	Ontvangen/betaalde rente	21.677	-1.022
	Vennootschapsbelasting	0	0
		21.677	-1.022
Kasstroom uit operationele activiteiten		-441.903	-1.680.945
	Investerings materiële en immateriële vaste activa	-406.716	-1.418.292
	Desinvesteringen materiële vaste activa	19.859	24.411
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-386.857	-1.393.881
	Ontvangen investeringssubsidies	42.492	4.235.323
	Betaalde rente	-923	-3.753
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		41.569	4.231.570
Afname / toename liquide middelen		-787.191	1.156.743
Verloop van de liquide middelen			
	Stand per 1 januari	2.879.450	1.722.707
	Mutatie boekjaar	-787.191	1.156.743
6.	Stand per 31 december	2.092.259	2.879.450

TOELICHTING ALGEMEEN

Activiteiten

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

Vestigingsadres en inschrijving handelsregister

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

Continuïteitsbeginsel

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. De markt voor passagiersluchtvaart is gevoelig voor economische en geopolitieke ontwikkelingen, maar kent een sterke en groeiende vraag. Ondanks een verlieslatend 2024 is de solvabiliteit sterk en de liquiditeit ruim voldoende. In 2024 bestond er geen behoefte aan externe financiering. De door de aandeelhouders omarmde strategie voor de jaren 2024 – 2033 en de bijbehorende (NEDAB)-subsidie van de publieke aandeelhouders voor deze periode zorgen voor een perspectiefrijke toekomst en solide financiële basis voor de lange termijn. Ook zicht op een luchthavenbesluit met verruimde openingstijden, commerciële samenwerking met Schiphol Group en vastgoedontwikkeling dragen bij aan een gunstig toekomstig commercieel perspectief voor de exploitatie.

Schattingen

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

Verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van Groningen Airport Eelde N.V., commissarissen en nauwe verwanten zijn verbonden partijen. Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt de aard en omvang van de transactie en andere informatie toegelicht 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. Ontvangen en betaalde rente op betaal- en spaartegoeden is opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Ontvangen en betaalde rente op leningen en kredieten is opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Boeterente ontvangen van debiteuren is opgenomen onder de overige bedrijfsopbrengsten en is daarmee opgenomen onder de kasstroom van het bedrijfsresultaat.

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.

Opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

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.

Vergelijking met voorgaand jaar

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

Financiële instrumenten

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

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

Leasing

Operationele leasing

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

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte looptijd. Het betreft voornamelijk de (investering in) adviezen en onderzoeken voor vergunningen die meerdere jaren lopen.

Eventuele subsidies op deze investeringen worden, op het moment dat de subsidie definitief kan worden toegekend aan de investering, in mindering gebracht op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben.

Materiële vaste activa

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

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

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

Financiële vaste activa

Latente belastingvorderingen

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

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

Het financieel perspectief van de luchthaven is naast marktontwikkelingen mede afhankelijk van verschillende subsidies en bijdragen. Onder andere door de subsidie voor zogenaamde NEDAB-activiteiten is het mogelijk voor de vennootschap om toekomstige belastbare resultaten te behalen, waarmee de latente belastingvordering verrekend kan worden.

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.

Flottende 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 incurantheid van de voorraden.

Vorderingen

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

Liquide middelen

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

Eigen vermogen

Indien Groningen Airport Eelde N.V. eigen aandelen inkoopt, wordt de verkrijgingsprijs van de ingekochte aandelen in mindering gebracht op de overige reserves, of op andere reserves mits de statuten dit toestaan, totdat deze aandelen worden ingetrokken of worden verkocht. Indien ingekochte aandelen worden verkocht, komt de opbrengst uit verkoop ten gunste van de overige reserves of andere reserves in het eigen vermogen. De opbrengst komt ten gunste van de reserve waarop eerder de inkoop van deze aandelen in mindering is gebracht (RJ 240.215). Kosten die direct samenhangen met de inkoop, verkoop en/of uitgifte van nieuwe aandelen worden rechtstreeks ten laste gebracht van het eigen vermogen.

Schulden

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

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Algemeen

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

Opbrengstverantwoording

Verkoop van goederen

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

Verlenen van diensten

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

Overige bedrijfsopbrengsten

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

Personeelsbeloningen

Periodiek betaalbare beloningen

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

Pensioenen

Groningen Airport Eelde heeft alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord. Voor de pensioenregeling in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen dat afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP. De ABP-regeling is een middelloonregeling. Groningen Airport Eelde heeft in geval van een tekort bij dit bedrijfstakpensioenfonds geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen, anders dan hogere toekomstige premies. De dekkingsgraad van het pensioenfonds bedroeg 111,9% per ultimo 2024.

Afschrijvingen op vaste activa

Materiële en immateriële 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 (overige) baten verantwoord in de winst- en verliesrekening in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt of opbrengsten zijn gederfd. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De exploitatiesubsidie voor NEDAB is verantwoord onder de betreffende kostencategorieën voor zover ze betrekking hebben op het betreffende boekjaar.

Subsidies met betrekking tot specifieke investeringen in materiële vaste activa worden in mindering gebracht op het desbetreffende actief en ook als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winst- en verliesrekening. Indien sprake is van een algemene investeringssubsidie, dat wil zeggen een investeringssubsidie die niet specifiek voor één of meerdere activa is beschikt, wordt de subsidie pro-rate parte verdeeld over de belangrijkste activa categorieën en op basis van de gewogen gemiddelde looptijd daarvan afgeschreven.

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 opgenomen leningen en kredieten. Boeterente op debiteuren is opgenomen onder de overige bedrijfsopbrengsten.

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'. Bij voldoende en betrouwbaar uitzicht op toekomstig verrekenende compensabele verliezen, worden deze tegen het geldende belastingtarief in de activa belastinglatentie opgenomen. Daarnaast komen mutaties in de latentie voor als gevolg van het verschil tussen commerciële en fiscale waardering van de vaste activa. Ook een aanpassing van het tarief van de vennootschapsbelasting levert een herwaardering van de latentie op.

Resultaat bestemming

Voorgesteld wordt het netto verlies van € 348.601 ten laste te brengen van de overige reserves. Vooruitlopend op het besluit van de algemene vergadering is dit voorstel reeds verwerkt in de jaarrekening.

Gebeurtenissen na balansdatum

Algemene ontwikkelingen en omstandigheden zijn toegelicht in het bestuursverslag. Na balansdatum hebben zich geen vermeldenswaardige gebeurtenissen voorgedaan.

TOELICHTING OP DE BALANS

Vaste activa

1. Immateriële vaste activa

Bedragen in euro's	Vergunningen	Activa in uitvoering	Totaal
Stand per 01.01.2024			
Actuele waarde/aanschafwaarde	51.254	121.660	172.914
Subsidies	0	0	0
	51.254	121.660	172.914
Cumulatieve afschrijvingen	-16.277	0	-16.277
Cumulatieve vrijval subsidies	0	0	0
Boekwaarde	34.977	121.660	156.637

Mutaties in de boekwaarde

Overboeking	0	0	0
Investerings	0	43.317	43.317
Subsidies	0	0	0
	0	43.317	43.317
Overboekingen	0	0	0
Afschrijvingen	-10.251	0	-10.251
Vrijval subsidies	0	0	0
	-10.251	43.317	33.066

Stand per 31.12.2024

Actuele waarde/aanschafwaarde	51.254	164.977	216.231
Subsidies	0	0	0
	51.254	164.977	216.231
Cumulatieve afschrijvingen	-26.528	0	-26.528
Cumulatieve vrijval subsidies	0	0	0
Boekwaarde	24.726	164.977	189.703

De immateriële vaste activa worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van de verwachte gebruiksduur. Het betreft voornamelijk kosten die zijn gemaakt voor vergunningen die langere tijdig geldig blijven. Voor vergunningen wordt een afschrijvingstermijn van 3 – 10 jaar gehanteerd, afhankelijk van het soort en de looptijd van de vergunning. De lopende projecten 'in uitvoering' in 2024 betreffen een ontheffing voor een 'gesloten distributie systeem' (GDS) voor stroom en gas en de kosten van de nog lopende aanvraag voor het Luchthavenbesluit.

2. Materiële vaste activa

Bedragen in euro's

	Bedrijfs- gebouwen/ terreinen	Installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Activa in uitvoering	Totaal
Stand per 01.01.2024					
Actuele waarde/					
aanschafwaarde	44.589.012	11.900.172	5.692.716	72.912	62.254.812
Subsidies	-29.341.168	-4.011.133	-577.035	0	-33.929.336
	15.247.844	7.889.039	5.115.681	72.912	28.325.476
Cumulatieve afschrijvingen	-18.971.912	-8.352.589	-4.290.209	0	-31.614.710
Cumulatieve vrijval subsidies	8.557.247	1.033.548	0	0	9.590.795
Boekwaarde	4.833.179	569.998	825.472	72.912	6.301.561

Mutaties in de boekwaarde

Investerings	46.282	88.189	152.108	76.820	363.399
Subsidies	-2.669	-39.823	0	0	-42.492
	43.613	48.366	152.108	76.820	320.907
Overboekingen	0	0	0	0	0
Desinvestering activa	0	0	-45.560	0	-45.560
Desinvestering afschrijving	0	0	25.701	0	25.701
Afschrijvingen	-1.072.850	-292.968	-296.754	0	-1.662.572
Vrijval subsidies	797.830	195.494	60.246	0	1.053.570
	-231.407	-49.108	-104.259	76.820	-307.954

Stand per 31.12.2024

Actuele waarde/					
aanschafwaarde	44.635.294	11.988.361	5.799.264	149.732	62.572.651
Subsidies	-29.343.837	-4.050.956	-577.035	0	-33.971.828
	15.291.457	7.937.405	5.222.229	149.732	28.600.823
Cumulatieve afschrijvingen	-20.044.762	-8.645.557	-4.561.262	0	-33.251.581
Cumulatieve vrijval subsidies	9.355.077	1.229.042	60.246	0	10.644.365
Boekwaarde	4.601.772	520.890	721.213	149.732	5.993.607

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

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

In 2024 is voor een bedrag van € 42.492 aan investeringen gedaan aan het pand van de brandweer die met NEDAB-subsidie zijn gefinancierd.

3. Financiële vaste activa

Latente belastingvordering

Voor het bepalen van de fiscale positie is een openingsbalans opgesteld, wat de aanleiding was om een latente belastingvordering op te nemen. Deze latentie is in 2017 gevormd ten gunste van het eigen vermogen, en betrof 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.

Jaarlijks vindt herwaardering van de actieve latentie plaats. Vanuit prudentie is de actieve latentie voor compensabele verliezen reeds in eerdere jaren afgewaardeerd tot nihil. In 2024 was er geen aanleiding tot een mutatie van de latentie vanuit het fiscale resultaat en mogelijke compensabele verliezen. De mutatie over 2024 van € 29.322 die is opgenomen wordt voornamelijk veroorzaakt door het fiscale waarderingsverschil van het vastgoed, en voor € 766 door een correctie van de schatting van 2023. De omvang van de compensabele verliezen, inclusief het geschatte fiscale resultaat van 2024, bedraagt € 4,3 mln. Het nominale tarief voor de vennootschapsbelasting van 19% is van toepassing, effectief is de belastingdruk over 2024 -7,8%.

De post latente belastingvordering is daarmee als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	1.436.913
Mutatie latente belastingvordering 2024	<u>29.322</u>
Stand per 31 december	<u>€ 1.466.235</u>

Vlottende activa

4. Overige voorraden

De voorraden betreffen de-icing vloeistof en toegangspassen en hebben samen een waarde van € 12.750. Er is geen voorziening op de voorraad getroffen.

5. Vorderingen

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

Per 31 december	2024	2023
Handelsdebiteuren	643.781	920.335
Omzetbelasting	69.895	241.137
Te vorderen NOW-subsidie	0	16.272
Te vorderen NEDAB-subsidie	91.000	7.000
Te vorderen subsidie brandweerkazerne	0	86.500
Te vorderen subsidie overige investeringen	98.793	128.912
Te ontvangen rente	47.421	21.677
Overige vorderingen	10.765	29.187
Vooruitbetaald overig	<u>67.349</u>	<u>112.955</u>
	<u>€ 1.029.004</u>	<u>€ 1.563.975</u>

Op de handelsdebiteuren is een voorziening getroffen van € 8.246. Ten opzichte van 2023 is de voorziening in 2024 ongewijzigd. Het deel van de vorderingen dat naar verwachting een looptijd heeft die langer is dan één jaar, betreft per eind 2024 nihil.

6. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan uit de volgende banksaldi:

Per 31 december	2024	2023
- Rabobank	2.091.087	2.877.909
- Kas, kruisposten	<u>1.172</u>	<u>1.541</u>
	€ 2.092.259	€ 2.879.450

Deze saldi betreffen in hoofdzaak spaarsaldi waarvan de looptijd per ultimo 2024 korter is dan 1 jaar. De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde en staan volledig ter vrije beschikking aan de onderneming. Per balansdatum ultimo 2024 geldt voor een bedrag van € 500.000 een opnamebeperking als gevolg van een aankondigingstermijn van 90 dagen.

Eigen vermogen

7. Opgevraagd en gestort kapitaal

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

Per 31 december	2024
Maatschappelijk kapitaal	5.400.000
In portefeuille	<u>1.260.000</u>
Opgevraagd en gestort kapitaal	€ 4.140.000

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

Per 31 december	2024	
Provincie Groningen	1.242.000	30%
Provincie Drenthe	1.242.000	30%
FB Oranjewoud Participaties B.V.	1.076.400	26%
Groningen Airport Eelde N.V.	<u>579.600</u>	<u>14%</u>
	€ 4.140.000	100%

Het 14% aandelenbelang dat door Groningen Airport Eelde N.V. in 2024 is overgenomen van Gemeente Tynaarlo, is om niet verkregen en heeft niet tot een wijziging van het vermogen geleid. De aandelen worden door de vennootschap gehouden met als doel deze in de toekomst bij een nieuwe aandeelhouder te plaatsen.

8. Agio

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

9. Overige reserves

In 2024 kende deze reserve het volgende verloop:

	2024	2023
Stand per 1 januari	-1.961.442	-1.749.354
Af: Netto resultaat	<u>-348.601</u>	<u>-212.088</u>
Stand per 31 december	<u>€ -2.310.043</u>	<u>€ -1.961.442</u>

Langlopende schulden

10. Overige langlopende schulden

Dit betreft een vooruit ontvangen vergoeding voor het opstalrecht dat de eigenaar van het zonnepark op de luchthaven in 2020 heeft betaald voor de periode 2020 tot en 2034. Onder de langlopende schulden is het deel van 2026 tot en met 2034 opgenomen. Jaarlijks valt een deel vrij als opbrengst.

Stand per 1 januari	150.000
Vrijval opbrengst	<u>-15.000</u>
Stand per 31 december	<u>€ 135.000</u>

Kortlopende schulden

Alle kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan twaalf maanden.

11. Ontvangen investeringsbijdragen

Het bedrag van € 70.004 aan ontvangen investeringsbijdragen uit 2023 betreft voor € 68.331 het saldo vooruit ontvangen subsidie voor het project afwatering. In 2024 is, met het definitief vaststellen van de subsidie, dit bedrag vrijgevallen ten gunste van de overige bedrijfsopbrengsten. Het restant van € 1.673 is onderbesteding van de subsidie die terug is betaald aan de Staat.

12. Opgenomen krediet

De luchthaven beschikte in 2023 kortstondig over een kredietfaciliteit voor een bedrag van € 1.000.000, als overbruggingsfinanciering. In 2023 is gebruik gemaakt van dit krediet, en is de lening opgenomen van aandeelhouder FB Oranjewoud tegen marktconforme condities. In 2024 is dit krediet afgelost.

13. Verschuldigde belastingen en premies

Deze post is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2024	2023
Nog af te dragen pensioenpremies	60.118	53.529
Nog af te dragen loonheffingen	<u>283.362</u>	<u>249.409</u>
	€ 343.480	€ 302.938

14. Overige schulden

De post Overige schulden is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2024	2023
Energiekosten	78.852	88.301
Advies, controlekosten, verzekeringen	58.141	39.748
Onderhoud, contracten	89.014	173.570
Inleen personeel beveiliging en overig	37.886	37.735
Salarissen, overige personeelskosten	37.545	26.477
Vooruit ontvangen posten / opstalrecht zonnepark	15.411	15.000
Vooruit ontvangen subsidies	0	0
Vakantietoeslag en verlofrechten	419.685	379.355
Nog af te dragen vliegbelasting	271.268	233.826
Nog te ontvangen facturen	11.752	9.215
Overige	<u>29.503</u>	<u>49.987</u>
	€ 1.049.057	€ 1.053.214

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Tijdens het vaststellen van de definitieve compensatie van de NOW-regelingen is discussie met de toenmalige accountant en daarna het UWV ontstaan over de interpretatie van de jaarlijkse NEDAB-bijdrage van regionale overheden in relatie tot het omzetbegrip van de NOW-regelingen. Tegen de uitspraak van het UWV op het bezwaar is onsuccesvol beroep aange tekend bij de bestuursrechter. Daarna is begin 2023 hoger beroep bij de Centrale Raad van Beroep aange tekend, waarvan nog geen uitspraak is. Op 6 augustus 2025 is een zittingsdatum gepland. Het meningsverschil gaat in potentie om een totaalbedrag van € 917.300 dat nog kan worden gevorderd van het UWV indien de Centrale Raad van Beroep Groningen Airport Eelde in het gelijk stelt. Deze potentiële vordering is – hangende de behandeling van het hoger beroep – niet in de balans opgenomen.

Bij de sloop van de wasplaats op de locatie van de oude brandweerkazerne is PFAS aangetroffen, dat waarschijnlijk verband houdt met het spoelen van brandweervoertuigen in het verleden met fluor houdende blusmiddelen die inmiddels niet meer worden gebruikt. Er rust een saneringsverplichting op de aangetroffen vervuiling. Er is nog geen voorziening getroffen, omdat de hoogte van de verplichting nog niet betrouwbaar kan worden geschat. Er is nog geen saneringsbeschikking afgegeven omdat er nog geen saneringsplan is ingediend, en er zijn nog 3 tot 4 mogelijke scenario's voor de sanering.

Operational Leasing

Op balansdatum werden door de vennootschap vijf auto's geleased, vier personenwagens en een operationeel voertuig, met een resterende looptijd van 11,55 tot 32,3 maanden en een leaseverplichting van in totaal € 97.308.

Lease verplichtingen < 1 jaar	€	57.939
Lease verplichtingen 1-5 jaar	€	<u>39.369</u>
Totaal	€	97.308



Zichtbaar Noorderlicht boven het platform van Groningen Airport Eelde.

TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING

NEDAB-subsidie

In 2024 is een subsidie van lokale overheden beschikt van maximaal € 3.796.000, ter dekking van de kosten en investeringen van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB). Het betreft de kosten die in het kader van openbare veiligheid gedurende het boekjaar zijn gemaakt, te weten voor brandweer en security. De werkelijke directe en indirecte kosten die in 2024 zijn gemaakt voor brandweer en security bedroegen in totaal € 3.771.069. Een NEDAB-exploitatiesubsidie van € 3.753.508 is in mindering gebracht op de gemaakte kosten, en verantwoord onder zowel de personeelskosten, afschrijvingskosten als overige kosten, naar rato van de daadwerkelijke kosten.

15. Havengelden

Deze post is als volgt samengesteld:

	2024	2023
Landingsgelden	1.387.740	1.270.008
Passagiersvergoedingen	1.278.085	1.233.516
Afhandeling	521.416	518.102
Overige havengelden	<u>171.140</u>	<u>165.330</u>
	€ 3.358.381	€ 3.186.956

16. Opbrengst gebouwen en terreinen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2024	2023
Opbrengst gebouwen	305.364	289.953
Opbrengst terreinen	369.553	362.850
Concessies	<u>51.281</u>	<u>45.878</u>
	€ 726.198	€ 698.681

17. Brandstof verkopen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2024	2023
Fee Jet-A1 leveringen	195.909	176.974
Fee Av-gas leveringen	16.353	16.855
Fee Mogas-overig	<u>3.141</u>	<u>3.231</u>
	€ 215.403	€ 197.060

18. Overige bedrijfsopbrengsten

Deze post is als volgt samengesteld:

	2024	2023
Opbrengst uit dienstverlening aan derden	24.758	20.400
Opbrengst voorterrein / parkeren	440.265	394.388
Doorberekende administratiekosten	17.811	20.184
Exploitatiesubsidie	0	400.000
Herwaardering NOW-vordering UWV	0	119.163
Ontvangen boete rente debiteuren	62.641	0
Vrijval saldo subsidie afwateringsproject	68.330	0
Diverse baten	<u>17.602</u>	<u>11.310</u>
	€ 631.407	€ 965.445

In 2013 zijn de baanverlenging en de vernieuwing van de afwatering en riolering in gebruik genomen. In 2023, na afloop van de gebruiksfase van de DBFM overeenkomst die het onderhoud regelde, is aan het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gevraagd de subsidie definitief vast te stellen. In het verslagjaar 2024 heeft definitieve vaststelling plaatsgevonden. Dit had de vrijval (bate) van een bedrag van € 68.331 tot gevolg, die is verantwoord onder de overige bedrijfsopbrengsten.

Als onderdeel van de overbruggingsfinanciering die Groningen Airport Eelde in 2023 kreeg van haar aandeelhouders is een exploitatiesubsidie van € 400.000 beschikt ter versterking van de liquiditeit, die in 2023 is verantwoord onder de overige bedrijfsopbrengsten. In 2024 was een dergelijke subsidie er niet.

In de loop van 2023 heeft voor NOW 3 tot en met 7 vaststelling door het UWV plaatsgevonden. Op basis van de werkelijke vaststellingen en afrekeningen, die per saldo hoger uitvielen dan de schatting die eerder was gemaakt, is in 2023 een bate van € 119.163 onder de overige bedrijfsopbrengsten opgenomen.

19. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten luidt als volgt:

	2024	2023
Salarissen	4.111.911	3.841.764
Pensioen lasten	514.451	465.821
Sociale lasten	<u>723.716</u>	<u>711.893</u>
	5.350.078	5.019.478
Inleen security personeel	577.069	603.869
Overige personeelskosten	<u>376.758</u>	<u>398.087</u>
	€ 6.303.905	€ 6.021.434
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-2.989.836</u>	<u>-2.845.288</u>
	€ 3.314.069	€ 3.176.146

Op 31 december 2024 waren 90 werknemers in dienst bij de vennootschap, dat waren er 73 per 31 december 2023. Er waren geen werknemers buiten Nederland werkzaam. Over het boekjaar ging het gemiddeld om het volgende aantal FTE:

	2024	2023
Operationeel	22,8	20,5
Brandweer	29,7	29,0
Commercieel	4,8	4,6
Staf en ondersteuning	<u>8,6</u>	<u>7,9</u>
Medewerkers in dienst (in FTE)	<u>65,9</u>	<u>62,0</u>

Het ziekteverzuimpercentage over 2024 bedroeg 4,3%. Over 2023 was dit 4,8%.

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 € 15.500 over het boekjaar.

20. Afschrijvingskosten

In 2024 is een bedrag van € 355.261 aan afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie gekomen. Dit bedrag kan als volgt worden toegelicht:

	2024	2023
Afschrijving op:		
Gebouwen en terreinen	1.072.850	923.548
Installaties	292.968	202.701
Overige duurzame bedrijfsmiddelen	296.754	274.131
Vergunningen	<u>10.251</u>	<u>6.511</u>
Totaal	1.672.823	1.406.891
Vrijval subsidies	<u>1.053.570</u>	<u>761.448</u>
Afschrijvingen	€ 619.253	€ 645.443
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-263.992</u>	<u>-223.301</u>
Afschrijvingen ten laste van het boekjaar	<u>€ 355.261</u>	<u>€ 422.142</u>

21. Overige bedrijfskosten

In deze post wordt onderscheid gemaakt in:

	2024	2023
Onderhoud gebouwen/terreinen	678.106	702.413
Nuts voorzieningen	105.206	154.983
Assuranties en belastingen	178.387	189.245
Ontwikkeling- en promotiekosten	226.388	225.198
Advieskosten	197.688	167.797
Overige	<u>800.386</u>	<u>803.324</u>
	2.186.161	2.242.960
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-499.681</u>	<u>-531.411</u>
	<u>€ 1.686.480</u>	<u>€ 1.711.549</u>

De andere soorten kosten die verantwoord zijn onder de “Overige” van de overige bedrijfskosten hebben betrekking op de exploitatie van rijdend materieel, communicatie, administratie- en bureaunkosten, ICT, en reis-, verblijf- en representatiekosten.

22. Rentebaten/-lasten

Deze post bestaat uit:

	2024	2023
Betaalde rente opgenomen krediet	-923	-4.653
Ontvangen rente Rabobank	<u>47.421</u>	<u>21.677</u>
	<u>€ 46.498</u>	<u>€ 17.024</u>



Een Air Ambulance op Groningen Airport Eelde. De luchthaven speelt een belangrijke rol in het vervoer van gespecialiseerde artsen en van organen ten behoeve van het transplantatiecentrum van het Universitair Medisch Centrum Groningen.

Ondertekening

Eelde, 15 mei 2025

Voor de jaarrekening 2024:

Raad van Commissarissen

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

W.J. Mansveld

T.B. de Vries

L.W.J. Kloosterziel

Directie

M.H. de Groot

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent bestemming resultaat

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



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

CONTROLEVERKLARING ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

A. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2024

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2024 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. op 31 december 2024 en van het resultaat over 2024 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 december 2024;
2. de winst- en verliesrekening over 2024; 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 controleinformatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Controleaanpak frauderisico's

1. Het risico dat het management maatregelen van interne beheersing doorbreekt in het bijzonder toegespitst op de jaarlijkse verantwoording van de NEDAB subsidie

Omschrijving van het onderkende frauderisico

Het bestuur bevindt zich in een positie om fraude te kunnen plegen, omdat het in staat is de administratieve vastleggingen te manipuleren en frauduleuze financiële overzichten op te stellen door interne beheersingsmaatregelen te doorbreken, die anderszins effectief lijken te werken. Als gevolg van de onvoorspelbaarheid van de wijze waarop het management interne beheersingsmaatregelen doorbreekt, vormt dit een verhoogd frauderisico en de kans en mogelijke impact zien wij vooral in de jaarlijkse bepaling van de uitgangspunten en verantwoording van de NEDAB subsidie.



Wij besteden bij de controle aandacht aan het risico van het doorbreken van maatregelen van interne beheersing door het bestuur bij:

- journaalposten en andere aanpassingen die tijdens het opstellen van de jaarrekening zijn gemaakt;
- boekingen die buiten het normale proces worden opgesteld rondom balansdatum;
- posten die onderhevig zijn aan schattingselementen en veronderstellingen van het management; en,
- controle van de jaarlijkse berekening en verantwoording van de NEDAB subsidie in de jaarrekening.

Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Voor de controle van het onderkende frauderisico hebben wij de opzet en het bestaan van de primaire processen voor het genereren en verwerken van journaalposten en het maken van schattingen gecontroleerd, uitgaande van een risico op doorbreking van dat proces. Wij hebben het proces rondom de totstandkoming van financiële verslaggeving beoordeeld.

Wij hebben werkzaamheden verricht ten aanzien van journaalposten op basis van vooraf gedefinieerde risico criteria; waaronder memoriaalboekingen in de omzetverantwoording en verantwoorde kosten. Door middel van het gebruik van data-analyse hebben wij werkzaamheden verricht op journaalposten, welke op basis van vooraf gedefinieerde fraude indicatoren nader zijn gecontroleerd. Naast een detailcontrole op memoriaalboekingen is gedurende de controle gekeken naar significante transacties buiten de operationele bedrijfsvoering om.

Daarnaast hebben wij werkzaamheden verricht ten aanzien van de belangrijkste schattingselementen in de jaarrekening, waarbij in specifiek is gekeken naar uitgangspunten en veronderstellingen omtrent de potentiële verrekenbaarheid van de fiscale compensabele verliezen.

Op basis van onze werkzaamheden hebben wij geen indicatie op fraudeleuze boekingen of een vermoeden van fraudeleus handelen als gevolg van het doorbreken van de interne beheersing door het management.

2. Het risico ten aanzien van fraude in de opbrengstverantwoording

Omschrijving van het onderkende frauderisico

Wij onderkennen een niet weerlegbaar vermoeden dat er sprake is van een tendens bij het bestuur tot het flatteren van de opbrengstverantwoording. Deze tendens vertaalt zich in een risico op de nauwkeurigheid van de omzet in de jaarrekening. Dit risico uit zich in de mogelijkheid tot het aanpassen van tarieven, niet nauwkeurig verantwoorden van facturen of onjuiste afgrenzing van omzet.

Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd van de interne beheersing in de processen rondom de havengelden. Naast het evalueren van de van de interne beheersing zijn de beheersingsmaatregelen van de klant beoordeeld. Om het risico ten aanzien van fraude in de opbrengstverantwoording af te dekken, hebben wij de volgende controlewerkzaamheden uitgevoerd:

- Controle van de charteropbrengsten middels data-analyse, op basis van een export uit Airlink;
- Steekproef op de nauwkeurigheid van de opbrengst havengelden met achterliggende brondocumentatie
- Controleberekening van de omzet les gelden van de Koninklijke Luchtvaartschool (KLS);
- Controle van creditfacturen in huidig en opvolgend boekjaar, en
- Trendanalyse op de omzet per periode.

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude in de opbrengstverantwoording.

3. Het risico dat er misbruik wordt gemaakt van toegekende betalingsbevoegdheden

Omschrijving van het onderkende frauderisico

Binnen de betalingsomgeving is de statutair directeur bevoegd tot het zelfstandig uitvoeren van betalingen. Dit leidt tot een verhoogd frauderisico van misbruik van de betalingsbevoegdheden. Wij besteden bij de controle aandacht aan het risico van functievermenging in het betalingsverkeer.



Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Wij hebben de opzet en het bestaan van het proces betalingsverkeer vastgesteld en aan de hand van een overzicht van de betalingsrechten van de bank vastgesteld dat de bevoegdheden voor het doen van zelfstandige betalingen aanwezig is bij de statutair directeur. Om het risico ten aanzien van fraude in het betalingsverkeer af te dekken, hebben wij de volgende controlewerkzaamheden uitgevoerd:

- Analyse op de betalingsbestanden van de bank (CAMT bestanden);
- Analyse op logging crediteurenstamgegevens;
- Fraude-script (COS 240 analyse); en,
- Uitvoeren van een kritische deelwaarneming op de creditcardtransacties met achterliggende brondocumentatie.

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude in het betalingsverkeer.

Controleaanpak continuïteit

Wij vestigen de aandacht op de continuïteitsparagraaf in de toelichting bij de jaarrekening. Het management licht toe dat over 2024 een operationeel verlies is geleden, maar dat de huidige solvabiliteit en liquiditeit nog voldoende is om aan haar verplichtingen te kunnen voldoen. In combinatie met de huidige ontwikkelingen rondom de meerjarenstrategie 2024-2033, de hierbij behorende (NEDAB) subsidies voor de komende jaren en de huidige status van de aanvraagprocedure van het luchthavenbesluit, heeft er in geresulteerd dat het management haar jaarrekening op continuïteitsveronderstelling heeft opgesteld.

Gezien de mogelijke significante impact op de jaarrekening als geheel, hebben wij een significant risico met betrekking tot de continuïteit vastgesteld. Om de geschiktheid van de veronderstellingen van het management te beoordelen, hebben wij het continuïteitsbeginsel voor de periode van de komende 12 maanden na het opstellen van de jaarrekening geëvalueerd, met inbegrip van de evaluatie van de doeltreffendheid van de plannen van het management om de continuïteitsrisico's te identificeren en maatregelen te nemen om de continuïteit van de onderneming te waarborgen en door te beoordelen of deze elementen en risico's voldoende zijn toegelicht.

Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Ten behoeve van het continuïteitsrisico zijn wij nagaan of de continuïteitsbeoordeling van het management alle relevante informatie bevat waarvan wij naar aanleiding van onze controle kennis hebben genomen, navraag doen bij het management over de belangrijkste veronderstellingen van het management die ten grondslag liggen aan hun continuïteitsbeoordeling en nagaan of het management gebeurtenissen of omstandigheden heeft geïdentificeerd die significante twijfel doen rijzen over het vermogen van de entiteit om haar continuïteit te waarborgen. Aanvullend hebben wij de volgende werkzaamheden verricht:

- de meest recente tussentijdse cijfers beoordeeld van Groningen Airport Eelde N.V.;
- de visie en strategie 2024 – 2033 herbeoordeeld in relatie tot de status van het luchthavenbesluit en het inwinnen van inlichtingen bij het management over de gehanteerde uitgangspunten en ingenomen standpunten; en,
- de liquiditeitsprognose 2025 inclusief daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten gecontroleerd.

Op basis van onze controlewerkzaamheden zoals hierboven vermeld, hebben wij vastgesteld dat Groningen Airport Eelde N.V. afhankelijk is van de NEDAB subsidie om kostendekkend te kunnen opereren. Voor 2025 is de NEDAB subsidie verleend door Provincie Groningen, en we hebben vastgesteld dat deze nauwkeurig is opgenomen in de begroting 2025. Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden kunnen we concluderen dat we de continuïteitsveronderstelling, waarop het management haar jaarrekening heeft gebaseerd, kunnen onderschrijven.

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:

- Het verslag van de Raad van commissarissen;
- Het bestuursverslag; en,
- De overige gegevens.



Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de geconsolideerde jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- Alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.

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

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

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. De Raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het opstellen van het verslag van Raad van commissarissen in overeenstemming met Richtlijn voor de jaarverslaggeving, RJ 405.

C. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is het bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur 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 het bestuur afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet het bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. Het bestuur 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 het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

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

Drachten, 19 mei 2025

Bentacera Registeraccountants B.V.

Was getekend: T.A. Schurer RA