

# Begroting 2023

Groningen Airport Eelde  
*Luchthaven van het Noorden*





**Datum**                    **17 november 2022**

**Onderwerp**            **Exploitatie- en investeringsbegroting 2023**

### **Inhoudsopgave**

1. Inleiding en gevaagd besluit .....	2
2. Exploitatie- en investeringsbegroting .....	4
3. Terugblik op 2022	
3.1. Passagiers en vliegbewegingen .....	5
3.2. Financieel resultaat .....	6
4. Toelichting op exploitatiebegroting 2023	
4.1. Algemeen .....	8
4.2. Passagiers en vliegbewegingen .....	8
4.3. Financieel resultaat .....	10
4.4. NEDAB-subsidie .....	16
5. Toelichting op investeringsbegroting 2023	
5.1. Terugblik 2022 .....	19
5.2. Investeringsbegroting 2023 .....	20
5.3. Brandweerkazerne .....	21
6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit	
6.1. Liquiditeit .....	23
6.2. Solvabiliteit .....	24

## 1. Inleiding en gevraagd besluit

Hierbij treft u, ter behandeling voor de Algemene Vergadering, de exploitatie- en investeringsbegroting van 2023 voor Groningen Airport Eelde NV aan.

### **De transitie van de luchtvaartsector als achtergrond bij de begroting van 2023**

De luchtvaart maakt al enkele jaren een transitie door. Voor Groningen Airport Eelde staat die vooral in het teken van werken aan een duurzame toekomst, innovatie, educatie en het verbreden van haar maatschappelijk profiel. Ook het creëren van meer inkomstenbronnen, onder andere vanuit vastgoedontwikkeling, maar ook luchtvracht en nieuwe activiteiten maken deel uit van de toekomstvisie. Elektrisch vliegen binnen Europa is een belangrijk uitgangspunt voor de lange termijn toekomst van de luchtvaart. Groningen Airport Eelde zet daar dan ook vol op in, onder andere door nu al sterke partners aan zich te binden. Op nationaal niveau wordt de transitie zichtbaar in het vormgeven van de samenwerking tussen de nationale luchthavens als één systeem, en zal schaarste binnen het systeem vanaf 2024 een reallocatie van capaciteit op gang brengen. Groningen Airport Eelde is één van de weinige luchthavens die nog ruimte heeft om te groeien binnen haar vergunning. De luchthaven zal vooreerst nog afhankelijk zijn van externe financieringsbronnen.

Het jaar 2022 was een jaar dat de luchtvaart in Nederland weer groei kon vertonen. Na twee Corona-jaren liet de sector een krachtig herstel zien. Het herstel ging niet overal soepel omdat de omvang van de beschikbare arbeid voor bijvoorbeeld security en afhandeling, de groei van de passagiersaantallen niet kon bijhouden op sommige binnen- en buitenlands luchthavens. Ook voor Groningen Airport Eelde was 2022 een jaar van krachtig herstel en de luchthaven kijkt terug op een succesvol jaar. Het aantal vervoerde passagiers kwam boven de verwachting uit en de commerciële ontwikkeling was bijzonder positief te noemen. Ook het financiële resultaat ontwikkelde zich daardoor beter dan verwacht. Problemen met de inzet van operationele medewerkers waren er niet, al zorgen tekorten aan medewerkers en materialen bij leveranciers er voor dat niet de gehele investeringsbegroting kon worden uitgevoerd. Ondertussen is de hoge inflatie een factor geworden om rekening mee te houden voor de prognose voor 2023.

De vastgestelde Luchtvaartnota 2020-2050 blijft het beleidsmatige uitgangspunt voor de komende tijd, waarbij symbiose met de regio en duurzame ontwikkeling belangrijke principes zijn die naadloos aansluiten op de ambities van Groningen Airport Eelde. De systeemgedachte, waarin nationale luchthavens samenwerken als één systeem, wordt steeds concreter. Schiphol Group vervult daarin een belangrijke rol als regisseur van het systeem. Tussen Groningen Airport Eelde en Schiphol Group lopen daarom gesprekken over samenwerking in de breedste zin van het woord. Een belangrijke ambitie voor 2023 is om dat nader vorm te geven, de definitieve strategie vast te stellen en daarbij ook de financieringsopties in te vullen.

### **Uitgangspunten begroting 2023**

De lange termijn strategie vormt de achtergrond voor de begroting van 2023, die u bijgevoegd aantreft. De financiële en commerciële prognose zijn opgesteld op basis van het vluchtaanbod zoals dat momenteel daadwerkelijk voor reizigers beschikbaar is. Opbrengsten worden alleen begroot als er ook daadwerkelijk zicht op is, bijvoorbeeld als er overeenkomsten aan ten grondslag liggen. De begroting voor volgend jaar is met de nodige onzekerheid omkleed; voornamelijk vanwege de kostenontwikkeling van personeel, leveranciers en energie.

Omdat een belangrijk deel van de kosten van de luchthaven niet flexibel is en er een noodzaak tot investeren is, geeft dat druk op de beschikbare middelen van de luchthaven. De door aandeelhouders beschikbaar gestelde overbruggingsfinanciering voor de transitiejaren 2021 en 2022 is daar dan ook voor ingezet. Ook het jaar 2023 wordt nog gezien als een transitiejaar. De nationale luchtvaart heeft te maken met een allocatievraagstuk vanwege het ontstaan van schaarste aan capaciteit. Groningen Airport Eelde is in 2023 nog bezig met het vormgeven en onderbouwen van haar strategie inclusief de lange termijn financiering, terwijl zij de commerciële gevolgen van de Coronacrisis nog steeds voelt zolang de omvang van het passagiersverkeer nog achterblijft bij eerdere jaren. Daarom is ook in 2023 nog overbruggingsfinanciering nodig.

De financiële prognose voor 2023 kenmerkt zich door:

- Een resultaat op de exploitatie dat naar verwachting € 1.138.000 negatief bedraagt. Het fors teruglopen van het aantal passagiers, ten opzichte van 2019, als gevolg van de Coronacrisis is samen met een sterke toename van de gestegen kosten (inflatie) hier de oorzaak van. Hoewel de sector een sterk herstel laat zien, is nog maar beperkt een verschuiving naar regionale luchthavens zichtbaar zolang de allocatie-discussie over Amsterdam Airport Schiphol nog niet heeft plaatsgevonden. De luchtvaartmaatschappijen zullen hun slots c.q. rechten niet opgeven tot er duidelijk is over de toedeling hiervan in het eerste kwartaal van 2023. De inkomsten uit passagiersverkeer zijn nu nog de belangrijkste inkomstenbron, en ondanks een toename van het klein verkeer en een positieve ontwikkeling van de opbrengsten uit vastgoed, is er bij deze schaal nog geen dekking voor alle kosten.
- Een totaal investeringsprogramma van € 1.615.250, op basis van noodzaak. Het uitgangspunt voor de investeringen is voldoen aan wet- en regelgeving, veiligheid en het waarborgen van de continuïteit op korte termijn. Ook investeringen met een korte terugverdientijd, zoals die een besparing op energie opleveren, zijn in de begroting opgenomen. Voor een bedrag van € 721.000 betreft het doorloop van projecten uit 2022, daarnaast heeft € 550.000 betrekking op doorloop van de realisatie van de brandweerkazerne tot en met het eerste kwartaal van 2023.

Ter ondersteuning van de liquiditeit van de luchthaven is aan aandeelhouders voor het jaar 2023 om een overbruggingsfinanciering gevraagd. De totale begrote (externe) financiering vanuit aandeelhouders casu quo regionale overheden voor 2023 is als volgt:

- Een NEDAB-subsidie voor een bedrag van € 3.593.000;
- Een overbruggingsfinanciering van € 2.600.000 ter ondersteuning van de liquiditeit.

### **Voorgesteld besluit**

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV heeft kennis genomen van de door de Directie opgestelde en door Raad van Commissarissen goedgekeurde exploitatie- en investeringsbegroting 2023 van Groningen Airport Eelde NV die ter instemming is voorgelegd, en gaat akkoord met:

- het vaststellen van de exploitatiebegroting 2023 voor Groningen Airport Eelde NV met een negatief verwacht resultaat van € 1.138.000;
- het vaststellen van de investeringsbegroting 2023 voor Groningen Airport Eelde NV voor een bedrag van € 1.615.250 voor de reguliere investeringen, inclusief doorloop uit 2022 en realisatie van de brandweerkazerne.

## 2. Exploitatie- en investeringsbegroting

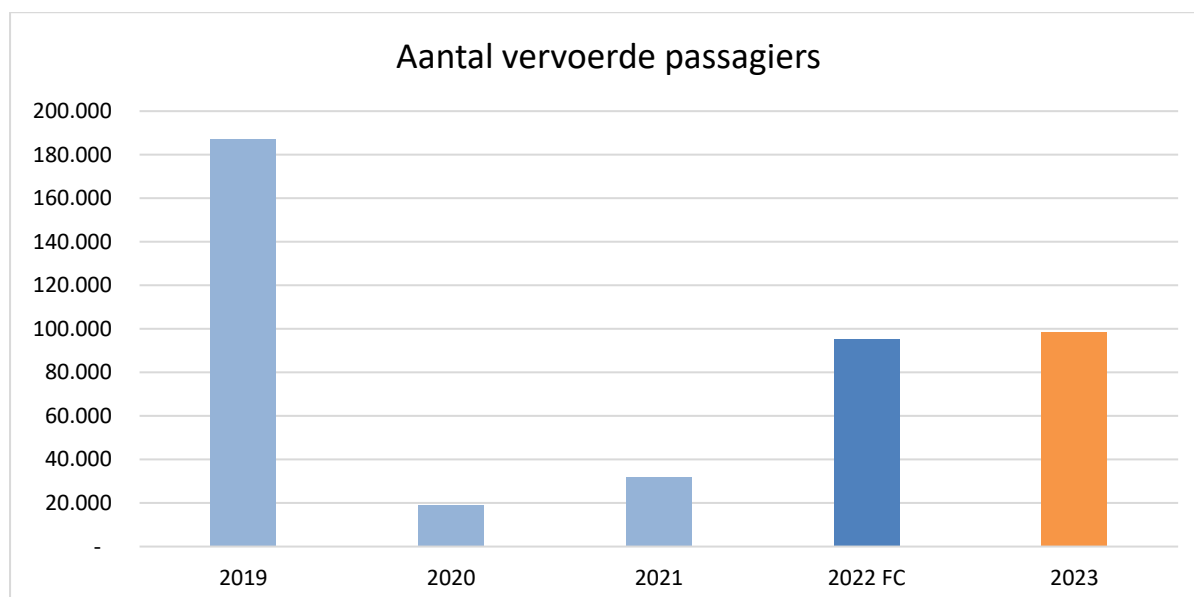
EXPLOITATIEBEGROTING (in €)	Begroot 2022	Forecast 2022	Begroot 2023
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>			
Havengelden	2.455.000	2.721.215	2.794.000
Opbrengst Gebouwen & Terreinen	562.000	549.356	669.000
Brandstofverkopen	102.000	143.912	149.000
Overige Bedrijfsopbrengsten	226.000	320.538	332.000
<b>TOTAAL OPBRENGSTEN</b>	<b>3.345.000</b>	<b>3.735.022</b>	<b>3.944.000</b>
<b>Bedrijfslasten</b>			
Personeelskosten	2.841.000	2.392.253	3.140.000
Afschrijvingskosten	393.000	367.409	321.000
Overige bedrijfskosten	1.462.000	1.443.493	1.606.000
<b>TOTAAL BEDRIJFSLASTEN</b>	<b>4.696.000</b>	<b>4.203.155</b>	<b>5.067.000</b>
<b>BEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>-1.351.000</b>	<b>-468.133</b>	<b>-1.123.000</b>
Rente	-20.000	-3.305	-15.000
<b>RESULTAAT VOOR BELASTING</b>	<b>-1.371.000</b>	<b>-471.438</b>	<b>-1.138.000</b>
INVESTERINGSBEGROTING (in €)	Begroot 2022	Forecast 2022	Begroot 2023
<b>Onderhoud en vervangingsinvesteringen</b>			
Gebouwen & Terreinen	389.000	279.000	512.000
Installaties	176.000	25.000	363.000
Afhandeling	125.000	0	0
ICT	52.000	39.500	31.000
Brandweer	15.300	11.000	49.250
Communicatie	35.000	35.000	5.000
Inventarissen	11.500	11.500	45.000
<b>Subtotaal</b>	<b>803.800</b>	<b>401.000</b>	<b>1.005.250</b>
<b>Projecten en niet-reguliere investeringen</b>			
Luchthavenbesluit	PM	15.000	35.000
Bestemmingsplan en ontsluiting vastgoed	30.000	5.000	25.000
<b>TOTAAL INVESTERINGEN</b>	<b>833.800</b>	<b>421.000</b>	<b>1.065.250</b>
<b>Lopende projecten</b>			
Brandweerkazerne	3.050.000	3.050.000	550.000
Subsidie brandweerkazerne	-3.050.000	-3.050.000	0
<b>TOTAAL LOPENDE PROJECTEN</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>550.000</b>

### 3. Terugblik op 2022

#### 3.1 Passagiers en vliegbewegingen

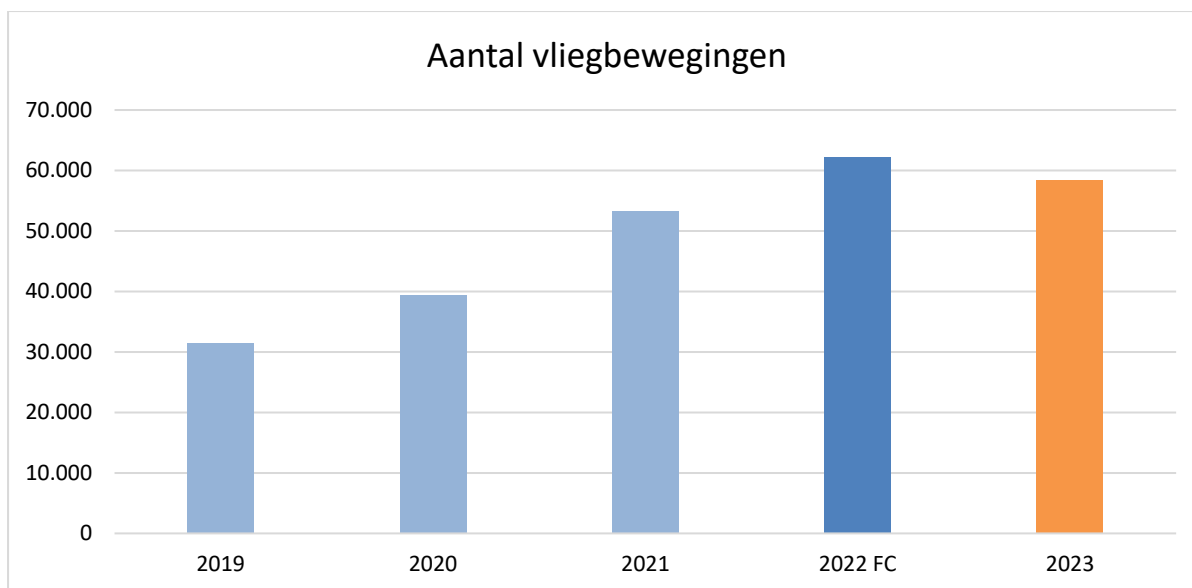
Voor het jaar 2022 was een aantal passagiers begroot van 92.175. Naar verwachting (volgens de forecast op basis van de cijfers tot en met het derde kwartaal) komt het werkelijke aantal vervoerde passagiers uit op 95.141; een toename van 3%. Het aantal passagiers is hoger dan begroot als gevolg van eenmalige vluchten die op andere luchthavens niet terecht konden en het feit dat luchtvaartmaatschappij Corendon in de zomer rechtstreeks is gaan vliegen vanaf Groningen Airport Eelde in plaats van met een tussenstop. Bovendien heeft TUI in het voorseizoen deels met een groter vliegtuig gevlogen. Na het Corona-jaar 2021 heeft 2022 een krachtig herstel van het passagiersverkeer laten zien.

Gran Canaria was de enige bestemming die het hele jaar wordt gevlogen en was met een gemiddelde bezettingsgraad hoger dan 90% zeer succesvol. Ook Kreta, Antalya, Bodrum, Mallorca en de Kanaaleilanden deden het erg goed. De nieuwe wintersportvluchten van een op de luchthaven gevestigd reisbureau naar Scandinavian Mountains Airport in Zweden deden het ook erg goed; in de winter van 2022/2023 keert deze bestemming dan ook terug en breidt uit met een nieuwe bestemming.



Naast het handelsverkeer (passagiers) is ook het overige verkeer (general aviation) belangrijk voor de luchthaven, gemeten naar het aantal vliegbewegingen (starts en landingen). Waar in 2021 nog Corona-beperkingen golden voor lesvluchten en privévluchten, was dat in 2022 niet langer het geval en werd volop gevlogen. Net als eerdere jaren vertoont dit verkeer een sterk seizoenpatroon vanwege de weersafhankelijkheid.

Het aantal vliegbewegingen voor 2022 komt naar verwachting uit op 62.197. Voor 74% bestaat dit verkeer uit lesverkeer, niet alleen van de op Groningen Airport Eelde gevestigde KLM Flight Academy, maar ook veel andere lesinstellingen gebruiken de luchthaven vanwege haar luchtverkeersleiding en speciale systemen. De traumahelikopter is met meer dan 2.700 bewegingen ook een belangrijke gebruiker van de luchthaven, en kwam in 2022 weer op het pre-Corona niveau uit. Het overige verkeer (general aviation, vooral klein verkeer) maakte naar verwachting 12.672 bewegingen en lag daarmee op het niveau van 2021. Steeds vaker maken de wat grotere business jets gebruik van Groningen Airport Eelde, vanwege de economische ontwikkelingen in Noord-Nederland.



### 3.2 Financieel resultaat

Voor 2022 was een negatief financieel resultaat begroot van € 1.371.000. Naar verwachting bedraagt het resultaat over 2022 € 471.438 negatief; een positief verschil van € 899.562. Deze cijfers zijn gebaseerd op de forecast tot en met het derde kwartaal: de uiteindelijke cijfers in de jaarrekening over 2022 kunnen hiervan afwijken. De belangrijkste oorzaken van de gunstige ontwikkeling van het resultaat waren de niet begrootte NOW-steun voor het eerste kwartaal van 2022 (€ 275.560), een hogere omzet dan verwacht (€ 390.022) en lagere kosten dan verwacht (€ 225.823; voornamelijk lagere personeelskosten door niet ingevulde vacatures). Navolgend worden de belangrijkste financiële ontwikkelingen uit 2022 verder toegelicht.

Het sterke herstel van het passagiersverkeer zorgde voor een hoger aantal passagiers dan verwacht. De inkomsten lagen daarom ook boven het begrote niveau. Met € 2.721.215 lagen de havengelden maar liefst € 266.215 (10%) boven het begrote niveau. De opbrengsten uit gebouwen en terreinen kwamen uit op € 549.356 en daarmee 2% lager dan verwacht. De lagere opbrengsten uit de horeca-concessie waren hier de belangrijkste oorzaak van. Deze zijn sterk afhankelijk van de vliegtijden van het passagiersverkeer; rond lunchtijd wordt meer omzet behaald dan op vluchten 's ochtends vroeg of 's avonds laat.

Door een toename van het aantal vliegbewegingen, met name eenmalige charters voor bijvoorbeeld de militaire oefening in Noord-Nederland "Frisian Flag" van de luchtmacht, lagen ook de opbrengsten uit de brandstofconcessie en afhandeling hoger dan verwacht. Hetzelfde geldt voor de overige bedrijfsopbrengsten, die op € 320.538 uit kwamen. De daarvan deel uitmakende parkeeropbrengsten van passagiers lagen met € 256.497 maar liefst 55% hoger dan verwacht, mede doordat er, vanwege problemen op andere luchthavens, meer passagiers vanuit andere delen van het land gebruik maakten van Groningen Airport Eelde

De groei van het aantal commerciële activiteiten ging niet gepaard met een groei van de bedrijfslasten: deze kwamen € 492.845 lager uit dan verwacht. De bedrijfslasten komen in totaal uit op € 4.203.155 inclusief een NEDAB-subsidie van € 3.000.000. Het zijn vooral de lagere personeelskosten die het verschil met de begroting veroorzaken: een niet begrote NOW-steun over het eerste kwartaal en het tijdelijk niet invullen van vacatures doen de personeelskosten € 448.747 lager uitkomen. Ook lager dan verwachte opleidingskosten dragen bij aan dit effect.

De afschrijvingskosten lagen iets onder het verwachte niveau (€ 25.591 minder), deels vanwege een hoger dan begrote NEDAB-subsidie die is toegerekend aan de afschrijvingen. De overige beheerskosten kennen verschillende positieve en negatieve afwijkingen ten opzichte van de prognose, vooral stijgende energiekosten en onderhoudskosten van terreinen tegenover lagere promotiekosten, maar komen in totaal vrijwel op het begrote niveau uit (een verschil van € 18.507 bij een kostenniveau van € 1.443.493).

Tot slot is er nog een bijzondere last van € 9.538 opgenomen onder de eenmalige baten en lasten. In de begroting voor 2022 is toegelicht dat naast het operationele resultaat ook diverse eenmalige baten en lasten hun stempel op het uiteindelijke financiële resultaat drukken: het betreft eenmalige afschrijvingen op eerdere projecten, eenmalige subsidies en een reservering voor de nog voortdurende onzekerheid over de afronding van de NOW-regeling.

	<b>Verwacht 2022</b>	<b>Forecast 2022</b>
Oude ontwerpen brandweerkazerne	-182.879	-182.879
Oude MER-onderzoeken	-383.574	-383.574
NEDAB 2017-2019	1.174.118	1.174.118
Afwaardering NOW-regelingen	PM	-617.202
Totaal bijzondere baten/lasten		<b>-9.538</b>

Aan extra afschrijvingen voor oude projectkosten en alternatieve ontwerpen voor de brandweerkazerne en oude (MER-) onderzoeken voor het luchthavenbesluit is een eenmalige last van € 566.453 genomen. Aan eenmalige subsidies; het uitkeren van in eerdere jaren wel gemaakte maar nog niet eerder gesubsidieerde NEDAB-kosten ter versterking van de liquiditeit (overbruggingsfinanciering) is € 1.174.118 als bate genoten. Op basis van een uitspraak van het UWV op een bezwaar dat GAE heeft ingediend, wordt vanuit voorzichtigheid een bedrag van € 617.202 op de vordering op het UWV voor de NOW-regelingen afgewaardeerd. Dat doet overigens niets af aan het standpunt van Groningen Airport Eelde daarover. In de jaarrekening over 2022 zal een en ander nader worden toegelicht. Overigens hebben de bijzondere afwaarderingen geen gevolgen voor de liquiditeit omdat het afwaarderingen van balansposten en geen uitbetalingen zijn: de volledige overbruggingsfinanciering komt ten goede aan het versterken van de liquiditeit.

Door de hogere opbrengsten en lagere bedrijfslasten kwam het bedrijfsresultaat uit op € 882.867 negatief, waar € 1.351.000 negatief was begroot. Omdat het resultaat beter was dan verwacht en een deel van de verwachte investeringen is uitgesteld als gevolg van gebrek aan mensen en materialen bij leveranciers, ontwikkelde de liquiditeit zich dan ook beter dan verwacht. Een beroep op een lening die als laatste stap van de benodigde overbruggingsfinanciering beschikbaar was, was in 2022 dan ook nog niet nodig. Daarom is ook minder uitgegeven aan rente dan begroot. De rentelast van € 3.305 had te maken met de negatieve rente op banktegoeden over het eerste halfjaar van 2022.

Inclusief de rentelast en bijzondere lasten komt het verwachte financiële resultaat over 2022 naar verwachting uit op € 471.438 negatief. Dat is € 899.562 beter dan begroot.

In de exploitatiebegroting voor 2023 die in hoofdstuk 1 is weergegeven in de opmaak van de jaarrekening, is de forecast voor het resultaat van 2022 opgenomen. De genoemde cijfers betreffen een verwachting en zijn gestoeld op de financiële cijfers zoals die tot en met het derde kwartaal van 2022 beschikbaar waren; het resultaat in de jaarrekening over 2022 kan hier uiteindelijk nog van afwijken.



## 4. Toelichting op exploitatiebegroting 2023

### 4.1 Algemeen

De belangrijkste commerciële uitgangspunten van de begroting van 2023 zijn gericht op het vasthouden van het herstel van de markt in het post-Corona tijdperk en het verbreden van het commercieel en maatschappelijk profiel van de luchthaven volgens haar toekomstvisie. Duurzaamheid, innovatie, educatie en de verdere ontwikkeling van de maatschappelijke rol, en het verbreden van inkomsten zijn belangrijke speerpunten van die visie. Daarnaast speelt vastgoedontwikkeling in 2023 een belangrijke rol.

De financiële uitgangspunten voor 2023 zijn nog steeds die van een transitiejaar: een blijvend herstel van de markt, operationele kostenefficiëntie en het verrichten van investeringen die noodzakelijk zijn voor veiligheid, continuïteit op korte termijn of voor het voldoen aan wet- en regelgeving. Op het gebied van safety en security worden geen concessies aan veiligheid en het voldoen aan wetgeving gedaan. Commerciële kansen, ook op het gebied van vastgoedontwikkeling, worden actief gezocht en benut in lijn met het gemengde activiteitenprofiel. Vracht, vliegtuigdemontage en huisvesting van bedrijven zijn daarbij belangrijke focusgebieden. Kansen op het gebied van vastgoedontwikkeling beginnen zich in 2023 daadwerkelijk te manifesteren in de vorm van meer erfpachtinkomsten. Toch in 2023 nog steeds een transitiejaar; het werkelijke potentieel van het benutten van de capaciteit van Groningen Airport Eelde zal pas materialiseren als de schaarste van slots op andere luchthavens in 2024 zichtbaar wordt. Daarom is 2023 in commerciële zin een jaar dat overeenkomsten met 2022 vertoont, aangevuld met een lichte passagiersgroei en hoge inflatie.

### 4.2 Passagiers en vliegbewegingen

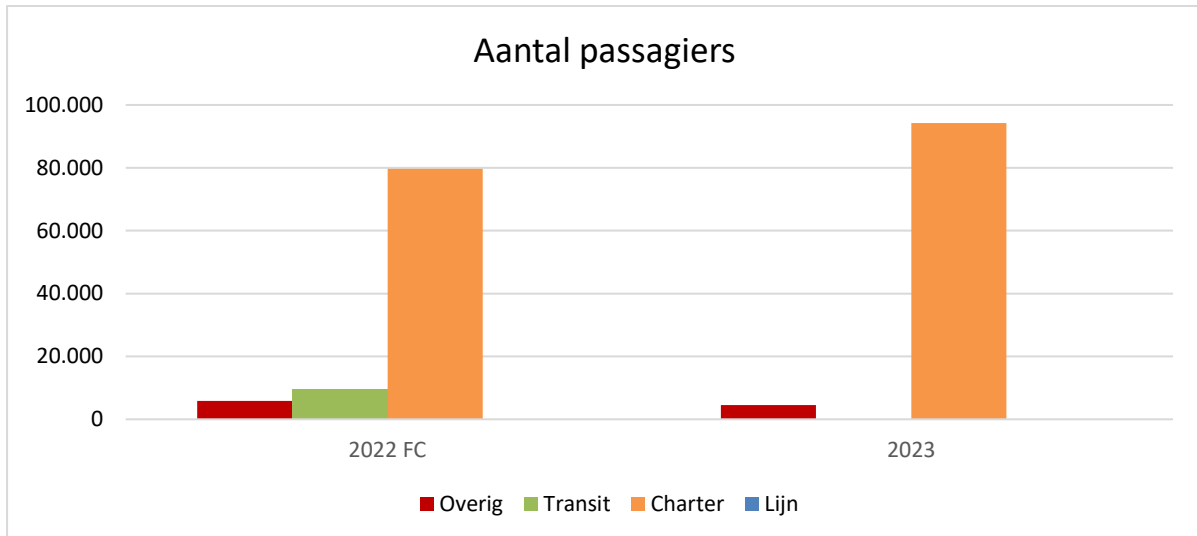
Het herstel van de markt blijft ook in 2023 zichtbaar. De hoge prijzen van fossiele brandstoffen worden door luchtvaartmaatschappijen gevoeld en doorberekend, net als gestegen loonkosten. Er is onzekerheid in de markt doordat de hoge inflatie het (voor reizen) beschikbare inkomen van consumenten drukt. Aan de andere kant willen reizigers graag op vakantie, met de reisbeperkingen uit het Corona-tijdperk nog vers in het geheugen. Vooral de vertrouwde vakantiebestemmingen blijven in trek. De luchtvaartsector heeft weer eens haar enorme veerkracht getoond. Schaarste, aan personeel maar ook aan landing-slots op populaire bestemmingen, blijft hier en daar een probleem voor snelle groei en het verplaatsen van vluchten.

De bestemmingen vanaf Groningen Airport Eelde voor het jaar 2023 zijn leisure-bestemmingen en bestemmingen van touroperators. Over de geambieerde lijn-bestemmingen, met Londen als de belangrijkste, lopen verschillende gesprekken maar voor 2023 is er nog geen concreet zicht op. Het herstel van deze, met name zakelijke, markt is daarvoor nog te broos en de toekomst te onzeker.

De zomerbestemmingen op Mallorca, Kreta en Antalya worden gecontinueerd. In tegenstelling tot 2022 worden deze bestemmingen rechtstreeks aangevlogen, en niet langer met een tussenstop. In het gehele jaar 2023 wordt naar Gran Canaria gevolgen, en in de zomer naar Mallorca door de beide touroperators die op Groningen Airport Eelde actief zijn.

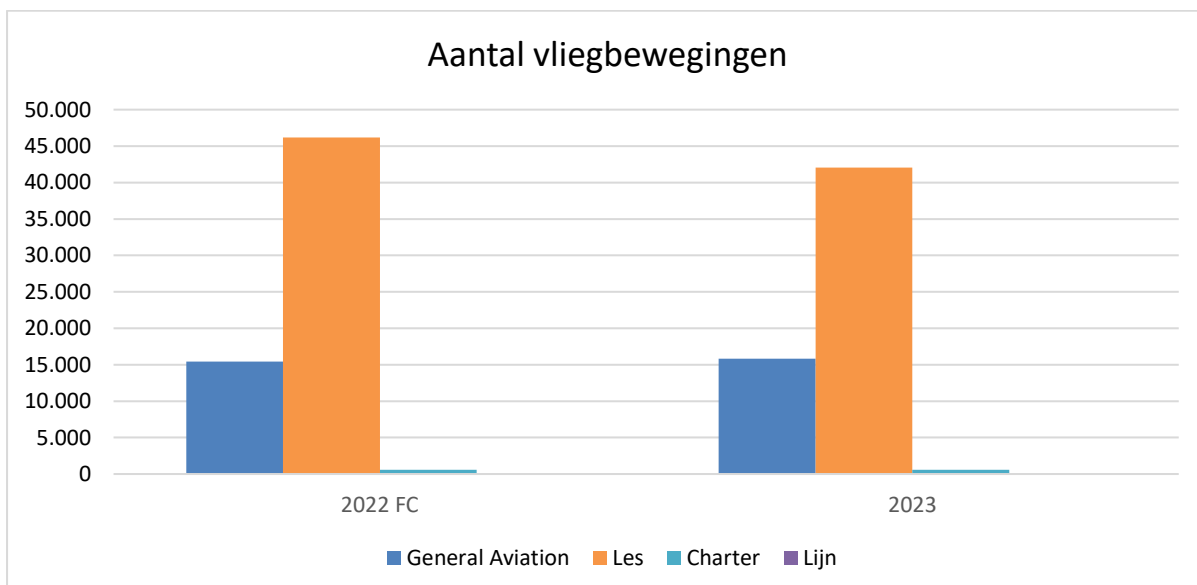
Ook de succesvolle nieuwe bestemming de Kanaaleilanden Jersey en Guernsey, keert in 2023 terug. In 2022 was dit een succesvolle bestemming. Ook de in 2022 volledig nieuwe wintersportbestemming Scandinavian Mountains Airport, in Zweden dichtbij de grens met Noorwegen, deed het erg goed. Deze bestemming is ontwikkeld door een op Groningen Airport Eelde gevestigd reisbureau en touroperator. In de winter van 2022-2023 keert deze bestemming terug, waarbij wordt uitgebreid met bestemming Åre / Östersund.

Voor 2023 worden 94.230 passagiers begroot, waarbij alle vluchten rechtstreeks gaan en geen transit passagiers worden begroot. Dit is een stijging van 4% ten opzichte van de forecast van 2022. Vanwege het ontbreken van transit passagiers nemen de opbrengsten uit passagiersbelasting en parkeren toe. Er worden alleen passagiers en inkomsten begroot op vluchten die op dit moment ook daadwerkelijk te boeken zijn en er wordt met een realistische bezettingsgraad rekening gehouden.

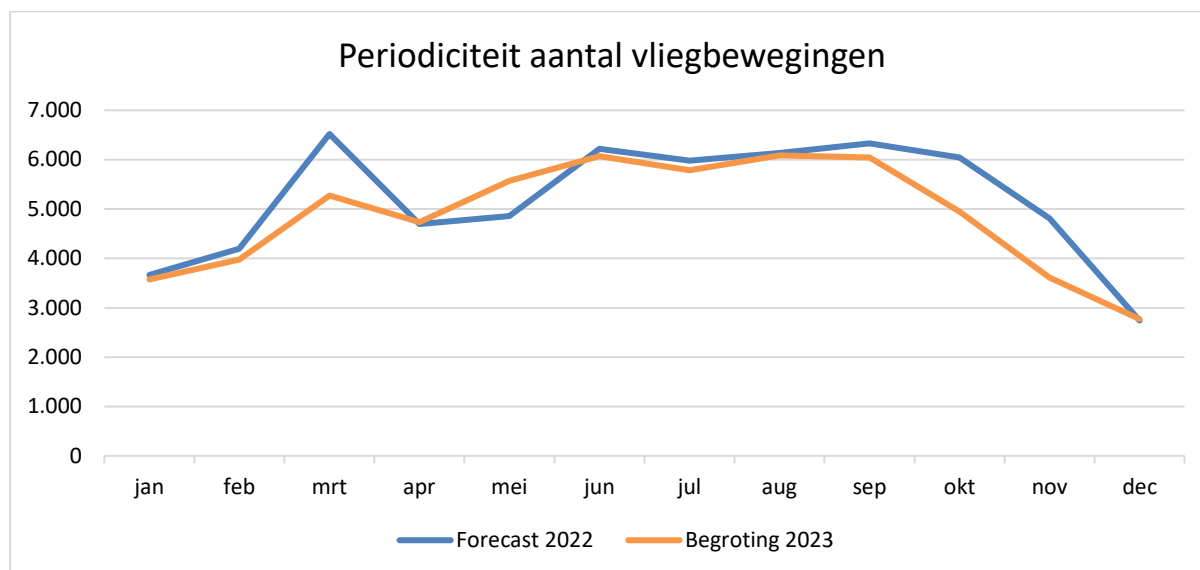


Het aantal vliegbewegingen maakt sinds enkele jaren een gestage groei door, vooral vanwege het lesverkeer. Verwacht wordt dat in 2023 het aantal bewegingen 58.455 bedraagt, waarvan 72% lesbewegingen. Ten opzichte van 2022 is deze conservatieve inschatting een afname van 6% van het aantal bewegingen, vooral omdat in het vorige jaar veel inhaal-lesverkeer is geweest. Het vestigen van meerdere business jets op Groningen Airport Eelde zorgt voor een groei van de general aviation. Ook de komst van vrachtverkeer wordt onderzocht. Omdat de daadwerkelijke komst van dit verkeer nog onzeker is, is dat niet begroot mede omdat daarvoor de ontwikkeling van Business Park Bravo benodigd is.

In 2023 bestaat het aantal vliegbewegingen naar verwachting voor 1% (580) uit passagiersverkeer, voor 72% (42.050) uit lesverkeer, voor 22% (13.000) uit overig (general aviation) verkeer en voor 5% (2.825) uit bewegingen van de traumahelikopter.



Bij de overige vliegbewegingen kan worden gedacht aan op de luchthaven gevestigde bedrijven, zakenvluchten, de vluchten van de vliegclub en bezoekende privévliegers. Dit verkeer is afhankelijk van het weer; daardoor kent het aantal vliegbewegingen ook een seizoenpatroon.



### 4.3 Financieel Resultaat

Het financieel resultaat van Groningen Airport Eelde wordt sterk gedreven door het aantal afgehandelde passagiers. Door de toekomstige focus op een bredere ontwikkeling van de luchthaven vindt differentiatie plaats in de samenstelling van de opbrengsten, bijvoorbeeld door vastgoedontwikkeling en op termijn mogelijk door vracht en andere activiteiten. Begroot zijn alleen die opbrengsten, waar concreet zicht op is. Ondanks de verre gaande plannen die er bijvoorbeeld zijn voor vliegtuigdemontage, vrachtluchten en het vestigen van nieuwe bedrijven op Business Park Bravo, worden de opbrengsten pas begroot nadat daartoe overeenkomsten zijn afgesloten en er concreet zicht op opbrengsten is. Voor het vastgoed betreft dat in 2023 enkele nieuwe relaties en delen van het terrein in erfpacht.

Luchtvaart kent als sector veel vaste kosten van met name veiligheid en het bezit c.q. onderhoud van de infrastructuur, en is daarmee een sector die baat heeft bij een zekere schaal c.q. omvang. Voor een gezonde financiële huishouding zijn op termijn 200.000 tot 400.000 passagiers per jaar nodig, afhankelijk van veel andere factoren en mogelijke bronnen van inkomsten. Het passagiersverkeer is ook in 2023 nog verreweg de belangrijkste bron van inkomsten, en met een passagiersniveau rond de 100.000 blijft 2023 nog een verlieslijdend jaar. Vooral de winterperiode is verlieslatend; het jaar 2022 heeft laten zien dat in de zomermaanden met passagiersniveaus van 15.000 per maand al meer dan kostendekkend kan worden gedraaid.

#### **Havengelden**

De havengelden zijn met 71% van de inkomsten de belangrijkste inkomstenbron en worden gedreven door de ontwikkeling van het aantal passagiers van het handelsverkeer en door het aantal vliegbewegingen van (voornamelijk) de lesvluchten. De overige havengelden volgen een minder voorspelbaar karakter en horen vaak bij incidentele vluchten. In de meeste jaren zijn er incidentele charters die worden afgehandeld, bijvoorbeeld voor militaire oefeningen, overheden, voetbalwedstrijden, concerten, de TT in Assen en andere evenementen in de regio, et cetera.

De voor 2023 verwachte havengelden komen uit op € 2.794.000. Deze opbrengsten nemen met € 72.785 toe ten opzichte van de forecast voor 2022. Een lichte afname van het verwachte aantal lesbewegingen en tariefsverhogingen zijn de belangrijkste oorzaken. De handlingactiviteiten van 2022 bevatten veel eenmalige resultaten van incidentele vluchten die conservatief worden begroot omdat deze van jaar tot jaar sterk variëren en ook afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van andere luchthavens. Parkeerinkomsten van grote toestellen, in 2021 en deels 2022 nog een relevante inkomstenbron als gevolg van Corona-maatregelen, zijn er in 2023 nog maar zeer beperkt.

### ***Opbrengst gebouwen en terreinen***

De opbrengsten van gebouwen en terreinen nemen in 2023 toe tot € 669.000 als gevolg van indexatie van huur en erfpacht, maar ook door nieuwe erfpacht. Alle bestaande panden voor erfpacht en verhuur zijn benut: er is geen leegstand op de luchthaven. De opbrengsten die met een redelijke mate van zekerheid voorzien zijn voor 2023, zijn begroot. Voor de lange termijn bestaat de ambitie om de ruimte voor vastgoedontwikkeling met 10 tot 15 hectare uit te breiden, op basis van de vraag die er regelmatig is naar hangarruimte en/of bouwkavels: Business Park Bravo. In 2023 levert dat nog geen concrete opbrengsten op omdat het bestemmingsplan moet worden gewijzigd voordat kavels kunnen worden uitgegeven.

In 2021 heeft Kavel 10, een survey-bedrijf zich gevestigd in een bestaand pand. In 2022 is extra ruimte verhuurd aan een reisbureau. Als in de loop van 2023 de nieuwe brandweerkazerne in gebruik is genomen, begint een partij op de plaats van de oude kazerne aan de ontwikkeling van een hangaar in erfpacht. Bovendien worden nieuwe erfpachtinkomsten voorzien omdat de Provincie Drenthe de 'RLS 1957' panden over doet aan een andere partij, die erfpacht aan de luchthaven betaalt.

De opbrengsten van het grasland zijn ook onderdeel van deze post. Het grasland wordt door een derde partij bemest en gemaaid, waar een vergoeding voor wordt ontvangen. Dit zorgt er tevens voor dat een deel van het luchthaventerrein als cultuurgrond wordt aangemerkt voor de WOZ-beschikking. Daarnaast zijn er nog de opbrengsten van de terreinen vanuit de huur van de brandstofconcessionaris voor de opstelplaats van de tankwagens en tankinstallaties, en het opstalrecht voor de telecomzendmast op het voorterrein.

De opbrengsten vanuit de horeca-concessie zijn voornamelijk afhankelijk van het aantal passagiers en de vliegtijden. De uitbater van het restaurant betaalt een omzet-gedreven concessievergoeding, en had het in 2020 en 2021 als gevolg van de Coronacrisis moeilijk. In 2022 mochten passagiers weer in het restaurant worden gemengd met "halers en brengers".

Tot slot zijn er nog concessies voor afhandeling van klein zakelijk en privé-verkeer en van partijen die maaltijden, snoep en dranken voor aan boord van passagiersvliegtuigen leveren, en daartoe over de juiste certificering en vergunning beschikken. Beide concessies zijn sterk afhankelijk van het aantal en soort passagiers en ten opzichte van 2022 conservatief begroot.

### ***Brandstofverkopen***

De brandstofverkopen bestaan uit zowel een concessievergoeding als omzetprovisie. De totale opbrengst wordt op € 149.000 begroot. Het overgrote deel van de opbrengsten bestaat uit de omzetprovisie voor Jet A1 (voor turbinemotoren; "kerosine"). De volumes aan AVGAS en MOGAS (voor propellervliegtuigen met zuigermotoren) zijn een stuk lager. De tankdienst, onderdeel van de luchthavenbrandweer, verzorgt het (onder druk) aftanken van vliegtuigen met een truck, voor klein verkeer is ook een zelfbedieningspomp aanwezig. De opbrengsten kenden in 2022 zowel structurele groei als eenmalige effecten van grote (militaire) toestellen die de luchthaven bezochten.

De vliegclub heeft een eigen MOGAS installatie (in concessie) en traumahelikopter heeft een eigen faciliteit die ook via de reguliere concessie loopt. Door het toenemende aantal vluchten van zowel het handelsverkeer (meer rechtstreekse vluchten) als general aviation wordt verwacht dat de brandstofverkoop in 2023 verder toenemen ten opzichte van 2022.

### **Overige bedrijfsopbrengsten**

De overige bedrijfsopbrengsten zijn voor 2023 begroot op € 332.000 en bestaan voornamelijk uit het betaald parkeren van personenwagens. De opbrengst van het parkeren (€ 275.000) is begroot op basis van het verwachte aantal passagiers. Met zakelijke gebruikers (huurders en pachters) zijn afspraken gemaakt over de kosten van betaald parkeren. In 2022 is met een nieuwe partij een contract afgesloten, waardoor ook die opbrengsten toenemen. Normaliter komt meer dan de helft van alle parkeeromzet van het budget-parkeerterrein (P3). Een derde van alle parkeerders parkeert korter dan een uur, vaak voor “halen en brengen”. Passagiers gaan zeer kostenbewust om met parkeren en te grote prijsstijgingen zullen het halen en brengen en het parkeren bij de concurrent stimuleren en daarmee ten koste van de omzet gaan. De tarieven worden begin 2023 aangepast op basis van een analyse van het parkeergedrag in 2022 (enquêtes).

De samenwerking met partijen die de reserveringsmogelijkheid voor het parkeren bij het boeken van een reis aanbieden, levert steeds meer structurele parkeerinkomsten op. Het gaat dan om passagiers die via vergelijkingswebsites het parkeren reserveren. Het inclusief parkeren dat met sommige touroperators is overeengekomen, blijkt een commercieel succes.

Naast het parkeren zijn er ook overige opbrengsten. De opbrengsten van opleidingen en cursussen betreffen met name de trainingen die de brandweer op commerciële basis verzorgt, zoals Bedrijfshulpverlening (BHV). Door strenge eisen aan opleiders krimpt deze markt al jaren. Daarnaast zijn er opbrengsten vanuit de overheadkosten voor energie. Dit betreft de opslag op energie die de luchthaven aan haar huurders en pachters doorberekent voor leidingwerk, onderhoud, inspectie, meetdiensten, inkoop en advies, de noodstroomvoorziening en administratie voor de doorbelasting van energiekosten. Vanwege de stijgende energietarieven nemen de werkzaamheden en ook deze opbrengsten toe.

### **Totale bedrijfsopbrengsten**

De totale begrote opbrengsten voor 2023 bedragen naar verwachting € 3.944.000, voor 71% bestaand uit havengelden. Ten opzichte van 2022 nemen de begrote opbrengsten met 6% toe, vooral door hogere tarieven, groei van het passagiersverkeer en opbrengsten uit erfpacht.

### **Personeelskosten**

De personeelskosten vormen de grootste kostenpost van de luchthaven en bestaan uit de kosten voor medewerkers in dienst van de luchthaven, inleenkrachten en de overige personeelskosten. De samenstelling van de personeelskosten is als volgt (in €):

	<b>Forecast 2022</b>	<b>Begroot 2023</b>
Salarissen en sociale lasten	3.890.277	4.963.000
Inleen personeel	637.202	637.000
Overige personeelskosten	201.689	341.000
NEDAB-subsidie toegerekend	-2.336.916	-2.801.000
Totaal personeelskosten	<b>2.392.253</b>	<b>3.140.000</b>

De salariskosten bevatten in 2022 nog de effecten van NOW-steun die er in 2023 niet meer is. De salariskosten nemen bovendien toe door een cao-verhoging van de salarissen, het invullen van vacatures die in 2022 nog open stonden en stijgende sociale lasten. Een deel van de flexibele schil die in 2020 en 2021 was afgebouwd, is in 2022 weer opgebouwd. Enkele functies die voorheen extern waren ingevuld (op interim basis), worden in 2023 weer intern ingevuld, waardoor een verplaatsing van inleenkosten naar salarissen plaatsvindt.

Een belangrijk deel van de personele inzet wordt normaliter ingevuld met inleenkrachten. Voor een deel is hiervoor geen andere keuze (security, door Securitas) en voor een ander deel betreft dit invulling van het feit dat Groningen Airport Eelde een seizoensgebonden bedrijf is met een piek in de zomermaanden. Dit laatste betreft dan met name handling (platform) en passage (check-in) die wordt ingehuurd via een uitzendbureau. Door de Wet WAB is de toegevoegde waarde van het uitzendbureau afgenomen en wordt steeds vaker gewerkt met flexibele contracten van medewerkers in eigen dienst. Op piekmomenten is een parkeerwacht voor het operationele proces en begeleiden aanwezig. Een aantal afdelingen maakt ook in 2023 weer dankbaar gebruik van de inzet van stagiairs. Ook de samenwerking met onderwijsinstellingen levert personele inzet op Groningen Airport Eelde op.

Hoewel een deel van de inleenkosten in 2023 verplaatst naar de vaste salarissen, nemen de kosten van inleen toe door de inhuur van security-medewerkers. Onder de cao voor beveiligers nemen deze kosten fors toe in 2023.

In 2023 nemen de overige personeelskosten toe ten opzichte van 2022, voornamelijk door opleidingen, oefenen en de kosten van duurzame inzetbaarheid. De kosten van opleiding, training en certificering van medewerkers (prof checks, keuringen, oefenen) nemen al jarenlang toe in lijn met strengere wet- en regelgeving (EASA).

Sinds 2021 wordt gewerkt met het reglement voor duurzame inzetbaarheid. In 2022 beginnen de eerste effecten zichtbaar te worden en stromen enkele collega's door naar externe functies in het kader van langer gezond kunnen blijven werken in een passende functie. Vitaliteit, bedrijfsgezondheidszorg en duurzame inzetbaarheid zijn ook voor 2023 weer belangrijke thema's. Vanwege het grotendeels operationele karakter van de organisatie zijn de kosten van verplichte permanente educatie en mobiliteit een vaste component in de begroting. Externe auditors die controleren op eisen met betrekking tot opleidingen, zien daar op toe.

De begrote opleidingen hebben ook in 2023 een voornamelijk noodzakelijk en veelal verplicht karakter in het kader van permanente educatie: vliegtuigbrandbestrijding, installatie-verantwoordelijke, brandweerchauffeur, training veiligheid handling en passage, ACI/ICAO, security, veiligheidsopleidingen voor de groenvoorziening en VCA, jaarlijks terugkerende de-icing trainingen, et cetera. Op basis van het reglement voor duurzame inzetbaarheid wordt tevens geïnvesteerd in de bredere inzet van medewerkers. In 2023 nemen de opleidingskosten toe, vanwege de opleidingen van ingevulde (brandweer-) vacatures en in verband met duurzame inzetbaarheid. Ook maken jaarlijks terugkerende (verplichte) trainingen een steeds groter deel uit van het budget.

In 2022 heeft een grote oefening met meerdere overheidsdisciplines plaatsgevonden op de luchthaven, met een "kaping/gijzeling" als scenario. Ook in 2023 gaat het door-ontwikkelen van virtueel oefenen door. Daarbij wordt de samenwerking met de Veiligheidsregio Drenthe en Koninklijke Marechaussee gezocht.

De subsidie voor NEDAB-kosten wordt toegerekend aan de kostensoort waarop deze van toepassing is. De subsidie wordt volgens de richtlijnen voor de jaarrekening als negatieve kosten in de administratie en de jaarrekening verantwoord. Daarom is de totale NEDAB-subsidie in de begroting op vier plaatsen toegerekend aan de betreffende kostensoorten. Het overgrote deel van de NEDAB-kosten, en dus ook de subsidie, heeft betrekking op personeelskosten. In het hoofdstuk "NEDAB" wordt de samenstelling van deze kosten en de toerekening van de subsidie (pro-rato naar de kosten) nader toegelicht.

### **Afschrijvingskosten**

Voor 2023 worden afschrijvingskosten van € 321.000 verwacht. De afschrijvingskosten worden gedreven door investeringen vanuit het verleden. Het activeren van af te schrijven bedrijfsmiddelen die voor langere tijd zijn aangeschaft, gebeurt volgens de richtlijnen voor de jaarrekening. Eventuele subsidies die in het verleden ontvangen zijn voor de betreffende activa, worden volgens dezelfde regels gedurende de afschrijvingstermijn van het bijbehorend activum als opbrengst genoten. Dit is bijvoorbeeld van toepassing op de subsidies voor de baanverlenging uit 2013, die op een geblokkeerde rekening staan en vrijvallen in lijn met afschrijvingstermijn en de kosten uit de DBFM-overeenkomst met aannemerscombinatie PASE, die het onderhoud van het baanstelsel en bijbehorende installaties verzorgt tot en met april 2023. Hetzelfde uitgangspunt zal in 2023 gelden voor de subsidies voor de bouw van de brandweerkazerne.

De afschrijvingskosten nemen in 2023 ten opzichte van 2022 af als gevolg van de volledige afschrijving van investeringen uit het verleden, met name op tractie en rollend materieel. De investeringen voor 2022 en 2023 worden nader toegelicht in het hoofdstuk over de investeringsbegroting. De bouw van de brandweerkazerne levert in 2023 een toename van de afschrijvingskosten op voor de gebouwen. De in de afschrijvingskosten opgenomen NEDAB-subsidie heeft betrekking op het deel van de afschrijvingskosten dat betrekking heeft op of is toegerekend aan brandweer- en security materieel.

### **Overige bedrijfskosten**

De overige bedrijfskosten bestaan uit onderhoud van terreinen en gebouwen, algemene kosten zoals exploitatie van materieel, communicatie, administratie- en bureaunkosten, reis- en verblijfkosten, advies- en controlekosten en de kosten voor marketing.

De overige bedrijfskosten zijn als volgt opgebouwd (in €):

	<b>Forecast 2022</b>	<b>Begroot 2023</b>
Huisvestingskosten	389.435	562.000
Onderhoud gebouwen en terreinen	441.012	453.000
Exploitatie materieel	120.649	188.000
Communicatie	40.382	44.000
Administratie en bureaunkosten	296.874	304.000
Reis- en verblijfkosten	107.985	113.000
Advies- en controlekosten	206.558	225.000
Marketing en promotie	195.939	233.000
NEDAB-subsidie toegerekend	-364.878	-516.000
Overige bedrijfskosten	<b>1.433.955</b>	<b>1.606.000</b>

De huisvestingskosten nemen in 2023 toe vanwege indexatie. In de huisvestingskosten zijn ook de schoonmaak, verzekeringen, en onroerendzaakbelasting opgenomen. Het zijn echter de toenemende energiekosten die vooral een grote wissel op dit deel van de begroting trekken.

Groningen Airport Eelde verbruikt veel elektriciteit voor haar installaties voor gebouwen, de baanverlichting en gas voor de verwarming van de gebouwen. De elektriciteit komt voor het deel dat de luchthaven zelf gebruikt, van de met zonnepanelen overdekte passagierscorridor. Omdat er voor zakelijke aansluitingen geen vereveningsregeling is, betaalt de luchthaven wel energiebelasting en leveringsheffing over een deel van haar eigen verbruik. Zij koopt groot in en laat zich door een externe partij adviseren over het fixeren van tarieven. Ten opzichte van de markt is de stijging van energiekosten beperkt, omdat in 2023 tarieven nog deels vast staan tegen historische lage tarieven. Ondanks het nemen van energiebesparende maatregelen zoals het verlagen van de temperatuur in gebouwen en de investering in Ledverlichting, is een stijging van de energiekosten in 2023 onvermijdelijk. Een deel van de energiekosten wordt doorbelast aan huurders en erfpachters die op de voorzieningen van de luchthaven meedraaien: ook zij worden geconfronteerd met stijgende energiekosten. Begroot zijn de netto kosten, rekening houdend met het doorbelaste deel.

De kosten van onderhoud van gebouwen nemen jaarlijks toe als gevolg van de veroudering van de gebouwen en vooral van de installaties. De belangrijkste kostenposten zijn het onderhoud van de passagiersterminal en verkeerstoren. De onderhoudskosten van start- en rijbanen vormen het grootste deel van de terreinkosten en betreffen de bijdrage in de exploitatiekosten volgens de DBFM overeenkomst. Voor de kosten van de baanverlichting geldt hetzelfde. Ten opzichte van 2022 nemen de kosten van onderhoud in 2023 toe omdat het onderhoud van het banenstelsel en verlichtingsinstallaties op een nieuwe overeenkomst over gaat omdat de DBFM-overeenkomst is verlopen. De bijbehorende subsidie voor die overeenkomst uit 2013 loopt eveneens af.

De kosten van de exploitatie van materieel nemen toe als gevolg van hogere brandstofkosten en onderhoud aan het deels verouderde materieel. Vooral de kosten van het brandweermaterieel en handling materieel nemen toe door groot onderhoud. De kosten van communicatie nemen toe als gevolg van inflatie, net als bij de reis- en verblijfkosten.

De bureaunkosten nemen in 2023 toe als gevolg van hogere ICT-kosten: de belangrijkste kostenpost van de bureaunkosten zijn de ICT-kosten. Groningen Airport Eelde heeft haar ICT grotendeels uitbesteed. Deze kosten nemen naar verhouding snel toe als gevolg van de vele eisen die er aan cyberveiligheid worden gesteld. In 2022 is Groningen Airport Eelde door de overheid aangewezen als vitale infrastructuur. Dat heeft enerzijds tot gevolg dat een beroep kan worden gedaan op hulp van de overheid bij calamiteiten, anderzijds dat veel eisen worden gesteld aan de ICT-omgeving.

De advies- en controlekosten blijven relatief hoog en nemen toe als gevolg van eenmalige kosten voor de nieuwe accountant en kosten van advocaten, notarissen voor vastgoedontwikkeling, kosten voor corporate affairs, adviezen met betrekking tot het nieuwe DBFM-contract, en ondersteuning van de HRM functie. Voor 2023 worden geen bemiddelingskosten voorzien. De marketinginspanning wordt jaarlijks aangepast naar het verwachte passagiersniveau, en neemt daardoor toe. Een belangrijk deel van deze kosten bestaat uit promotie, evenementen en vooral het beheer van de website en social media.

De aan de overige bedrijfslasten toegerekende NEDAB-kosten hebben vooral betrekking op de indirecte kosten van huisvesting van de brandweer en verbruiksartikelen voor security.

### **Resultaat**

Het begrote bedrijfsresultaat voor 2022 bedraagt € 1.123.000 negatief. Het passagiersverkeer, de belangrijkste bron van inkomsten van de luchthaven, ligt nog niet op het niveau van 2019, terwijl de vaste kosten doorlopen. Vanwege de hoge inflatie stijgen veel kosten. Door de verhouding tussen de vaste kosten van de luchthaven en een te laag inkomstenniveau als gevolg van een te laag gebruik van de infrastructuur door passagiersverkeer, wordt naar verwachting een operationeel verlies geleden.



De zomermaanden van 2022, die meer dan kostendekkend waren, laten zien dat het potentieel op een positief operationeel resultaat er wel degelijk is, en vooral afhankelijk is van een verdere toename van het passagiersverkeer. Om die afhankelijk te verkleinen, wordt ook ingezet op vastgoedontwikkeling, vracht en andere bronnen van inkomsten. In 2023 is dat vooral zichtbaar in de vastgoedontwikkeling. De beperkte groei in het passagiersverkeer, het wegvallen van eenmalige effecten in 2022 en vooral de hoge inflatie zorgen er echter voor dat het resultaat van 2023 minder gunstig wordt geprognosticeerd dan de forecast voor 2022.

Financieringskosten, inclusief rentebaten, worden buiten het bedrijfsresultaat gehouden. De luchthaven is tot en met 2022 volledig met eigen vermogen gefinancierd. Als gevolg van een verwacht verlies en noodzakelijke investeringen, is het niet uitgesloten dat voor een gezonde liquiditeitspositie in 2023 externe financiering aan moet worden getrokken als onderdeel van de gevraagde overbruggingsfinanciering. De rentelast in 2022 heeft betrekking op negatieve rente die op spaartegoeden is betaald. Deze last is geminimaliseerd door een liquiditeitsbeleid waarbij door middel van trekkingsverzoeken subsidies qua timing 'op maat' zijn verkregen. Hoewel er vanaf medio 2022 geen negatieve rente meer is op overliquiditeit, zijn in 2023 rentelasten van € 15.000 begroot in verband met de rente die mogelijk op externe financiering moet worden betaald. Een nadere toelichting is opgenomen in het hoofdstuk over liquiditeit.

Het totale resultaat van Groningen Airport Eelde voor 2023 wordt, al het voorgaande in aanmerking nemende, begroot op € 1.138.000 negatief. Er wordt geen belastingdruk voorzien.

#### **4.4 NEDAB-subsidie**

Jaarlijks ontvangt de luchthaven van regionale overheden een subsidie als bijdrage aan de kosten voor NEDAB. NEDAB-activiteiten (Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang) dienen een algemeen maatschappelijk belang, zoals (openbare) veiligheid. De typische veiligheidstaken die tot de verantwoordelijkheden van de luchthaven behoren, zoals brandweer en security, worden beschouwd als diensten van algemeen belang. De luchthaven is verplicht deze werkzaamheden te verrichten en openbare veiligheid is geen economische activiteit. De kosten kunnen slechts voor een klein deel bij passagiers in rekening worden gebracht, via een beperkte security charge. Omdat openbare veiligheid als een typische overheidstaak wordt beschouwd, mogen overheden binnen de EU-regels de kosten voor brandweer en veiligheid subsidiëren zonder dat sprake is van (niet toegestane) staatssteun.

De NEDAB-kosten zijn berekend als de integrale kosten van brandweer en security en worden jaarlijks door de externe accountant gecontroleerd. Zowel de directe kosten als indirecte kosten zijn onderdeel van de kostenberekening. In 2022 heeft een herijking plaatsgevonden van de NEDAB-definitie, wat te maken heeft met een steeds hogere druk vanuit wet- en regelgeving op het gebied van security. Dat betekent dat meer uren van de betreffende collega's worden besteed aan uitvoering van een wettelijke taak, en daardoor onder de NEDAB-definitie vallen. De relatieve NEDAB-kosten nemen daardoor ook in 2023 toe.

Het grootste deel van de NEDAB-kosten zijn directe kosten (64% in 2023). De netto kosten zijn gecorrigeerd voor opbrengsten die samenhangen met de personele inzet van de brandweer, omdat NEDAB-kosten betrekking hebben op het niet-economische deel van de kosten. Ook wordt rekening gehouden met resterende opbrengsten van de security charge. De directe kosten zijn direct toerekenbaar aan brandweer en security. Dit zijn bijvoorbeeld salariskosten van de brandweer, afschrijvingen op brandweervoertuigen en security scanners, de facturen van Securitas voor security personeel, et cetera. Indirecte kosten hebben betrekking op meer algemene kosten van stafdiensten (administratie, HR, facilitaire zaken), het gebruik van gebouwen, energie, verzekeringen, inventaris, et cetera die door middel van een verdeelsleutel worden toegerekend aan de betreffende activiteiten op basis van activity based costing.

In de onderstaande tabel zijn de werkelijke (forecast 2022) en verwachte (begroting 2023) kosten voor brandweer en veiligheid weergegeven (zowel directe als indirecte kosten, in €):

	Forecast 2022		Begroot 2023	
	Direct	Indirect	Direct	Indirect
Salarissen & sociale lasten	1.513.739	455.662	1.685.328	511.645
Overige personeelskosten	26.873	65.949	61.316	107.170
Inleen security	310.098	0	445.000	0
Afschrijvingen	93.364	218.630	57.693	218.510
Huisvestings- en terreinkosten	5.758	141.315	6.000	229.395
Algemene kosten	32.160	206.065	60.670	220.590
Opbrengsten (af)	-16.847	0	-9.712	0
<b>Netto kosten NEDAB</b>	<b>1.965.145</b>	<b>1.087.621</b>	<b>2.306.295</b>	<b>1.287.310</b>
<b>Totaal (direct en indirect)</b>	<b>3.052.765</b>		<b>3.593.605</b>	

De NEDAB-kosten voor 2022 worden geschat op € 3,05 mln, rekening houdend met van toepassing zijnde baten zoals opbrengsten van onder andere de security charge. Er is een subsidie beschikbaar voor het maximale bedrag van € 3,00 mln, waarvoor een voorschot is ontvangen van € 2,96 mln. De NEDAB-kosten in 2022 overstijgen het bedrag van de subsidie. Over de exacte hoogte van de NEDAB kosten wordt, als onderdeel van de subsidievoorwaarden, in de jaarrekening definitief verantwoording afgelegd aan de subsidieverstrekkers.

In de navolgende tabel wordt dit per kostensoort toegelicht (in €):

	Forecast 2022			Begroting 2023		
	Kosten	Subsidie	Verdeling	Kosten	Subsidie	Verdeling
Baten	-16.847		(kosten)	-9.712		(subsidie)
Personeelskosten	2.372.321	2.336.916	77,3%	2.809.853	2.801.000	78,0%
Afschrijvingen	311.994	298.206	10,2%	276.203	276.000	7,7%
Huisvestingskosten	147.073	143.240	4,8%	235.395	235.000	6,5%
Algemene kosten	238.225	221.639	7,8%	281.260	281.000	7,8%
	<b>3.052.765</b>	<b>3.000.000</b>		<b>3.593.000</b>	<b>3.593.000</b>	
<b>In operationeel resultaat</b>	<b>52.765</b>			<b>0</b>		

Het deel van de NEDAB-kosten dat niet wordt gesubsidieerd, is onderdeel van de kosten van de onderneming en komt daarmee ten laste van het operationeel resultaat en de liquiditeit. Voor 2022 wordt verwacht dat als last € 52.765 op het resultaat van de luchthaven drukt in dat kader. Voor 2023 wordt een subsidieaanvraag voor NEDAB-kosten gedaan die dezelfde omvang heeft als de verwachte NEDAB-kosten: € 3.594.000. De NEDAB-subsidie wordt als 'negatieve kosten' geboekt op de betreffende kostenrekening, in lijn met de richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving. Voor 2023 wordt voorzien een subsidieaanvraag voor € 3,59 mln in te dienen voor de omvang van de werkelijke NEDAB-kosten. Ter versterking van de liquiditeit zal worden verzocht de gehele NEDAB-subsidie te beschikken op basis van de goedgekeurde begroting.

## 5. Toelichting op investeringsbegroting 2023

### 5.1 Terugblik 2022

De goedgekeurde investeringsbegroting voor 2022 kent een omvang van € 833.800, waarbij naast vervangingsinvesteringen ook projecten en niet-reguliere investeringen zijn opgenomen. De brandweerkazerne is als lopend project separaat begroot. Een deel van de werkzaamheden voor de brandweerkazerne wordt in eigen beheer uitgevoerd, en een groot deel vanuit de eigen regie aangestuurd om kosten te besparen. De relatief kleine regieorganisatie van Groningen Airport Eelde heeft letterlijk de handen vol aan dit project. Vanwege gebrek aan medewerkers en onderdelen bij leveranciers en technische partners, kon dan ook maar de helft van investeringsbegroting worden uitgevoerd in 2022. Omdat deze projecten een noodzakelijk karakter hebben, schuift het overgrote deel door naar de investeringsbegroting van 2023. Door voortschrijdend inzicht en het verplaatsen naar 2024, wordt € 150.000 minder doorgeschoven naar 2023 dan begroot. Onderstaand wordt een toelichting gegeven, gebaseerd op de forecast voor 2022. De uiteindelijke cijfers in de jaarrekening kunnen daarvan afwijken omdat voor de jaarrekening het moment van start van de afschrijvingen wordt gehanteerd.

Aan gebouwen en terreinen is € 279.000 uitgegeven voor correctief onderhoud; de wettelijk verplichte vloeistofdichte wasplaats voor voertuigen (met olie-benzineafscheider), het demarkeren en obstakelvrij maken van taxiway Bravo, het repareren van voegen in het platform (vloeistof kerend), het herstellen van wegmarkeringen en kleinschalig correctief onderhoud. Een wettelijk verplichte vloeistofdicht tankplatform schuift door naar 2023 als gevolg van gebrek aan mensen bij de leverancier. Het in kaart brengen van obstakels en het snoeien van bomen in de aanvliegeroute schuift door naar 2023 omdat de wetgever nog geen duidelijkheid heeft gegeven over dit traject. Door het combineren met andere trajecten wordt € 15.000 bespaard, waardoor uiteindelijk voor gebouwen en terreinen € 75.000 doorschuift naar 2023.

Aan installaties is in 2022 € 25.000 uitgegeven, voor de aanleg van bliksembeveiliging en correctief onderhoud. De meeste projecten liepen vertraging op als gevolg van gebrek aan mensen en materialen: de luchtbehandeling en verwarming van het stationsgebouw schuift door naar 2023, net als LED-verlichting en verwarming in de passagehal.

Aan tractie (voertuigen) is niets uitgegeven, en ook de begrote de-icer van € 125.000 is niet gevonden (tweedehands). Dit betreft een voertuig waarmee de-icing vloeistof (verwarmd) op de vleugels en beweegbare delen van vliegtuigen wordt gespoten om ijsafzetting te voorkomen. Van het meerjaren vervangingsprogramma schuift het tweede voertuig door naar 2024, tenzij er in 2023 een directe noodzaak ontstaat.

De ICT-investeringen voor 2022 worden gedreven door reguliere vervangingen van eindgebruikers-hardware en een vervangingsprogramma van meerdere jaren voor VOIP-telefonie, firewalls, switches en servers. Van de begrootte € 52.000 is in 2022 € 39.500 uitgegeven. Enkele nieuwe switches konden vanwege levertijd niet in 2022 worden geleverd en schuiven door naar 2023.

De vervanging van brandweerpakken (een twee jarig programma) heeft vertraging opgelopen door de levertijden. Uiteindelijk wordt samen met andere partijen ingekocht waardoor een korting bedongen kan worden. Het gehele programma wordt daardoor in 2023 uitgevoerd. De warmtebeeldcamera's die in 2022 en 2023 correctief en preventief zouden worden vervangen, worden in 2022 ineens vervangen voor € 11.000. Het vervangingsprogramma voor portofonie is uitgevoerd zoals verwacht; in 2022 is het tweede deel van het programma uitgevoerd voor € 35.000 zoals begroot.

Voor reguliere vervanging van inventarissen was € 11.500 begroot, dat ook is uitgegeven. Dat is inclusief het vervangen van benzine-aangedreven tuinmaterieel dat is vervangen door elektrisch materieel (met inruil van de oude apparaten) voor een bedrag van € 4.000. In 2023 wordt de rest van het tuinmaterieel vervangen.

Het project om tot een nieuw luchthavenbesluit te komen, heeft lange tijd een onduidelijke status gekend vanwege een rechtszaak die door de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde tegen de Staat heeft aangespannen. Na de gedane uitspraak en in overleg met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat is uiteindelijk voor een aanpak gekozen om een aanvraag te doen in maart 2023. De kosten van enkele onderzoeken daartoe bedroegen in 2022 ongeveer € 15.000. Een deel van het project wordt in 2023 uitgevoerd. Aan voorbereiding voor een bestemmingsplan-wijziging voor Business Park Bravo is € 5.000 uitgegeven: de meeste kosten schuiven door naar 2023 (€ 25.000).

## 5.2 *Investerings 2023*

De begroting voor reguliere investeringen in 2023 bedraagt € 1.065.250 inclusief stelposten voor correctief onderhoud aan gebouwen en installaties en inclusief projecten die doorlopen (€ 271.000) uit 2022. Daarnaast wordt nog € 550.000 geïnvesteerd in de brandweerkazerne (€ 450.000 doorloop van het bestaande budget en € 100.000 overschrijding van de kosten). Onderstaand worden deze investeringen toegelicht.

### ***Begrote investeringen: onderhoud en vervanging***

Jaarlijks wordt onderhoud gepleegd aan de gebouwen, terreinen en installaties van de luchthaven. Voor 2023 wordt voorzien € 512.000 te investeren in gebouwen en terreinen. Daarvan is € 75.000 vanuit projecten die in 2022 zijn doorgeschoven: een vloeistofdichte tankplaats met OBAS op platform Lima (wettelijke eis) en het periodiek laten inmeten van obstakels en snoeien van bomen in de aanliegroute. Aan noodzakelijk achterstallig onderhoud wordt € 265.000 uitgegeven: schilderwerk en herstel van daken van het stationsgebouw, restaurant en terminal. De dakbedekking van de terminal wordt nog een jaar uitgesteld, tenzij er een noodzaak toe ontstaat vanuit een project om zonnepanelen op dat dak te plaatsen (pro memorie post).

De toiletten in de terminal worden vervangen omdat er veel klachten van passagiers over zijn, vanuit een tweejarig programma van € 45.000 per jaar. Het weghalen en vervangen van markering op platform Lima is een audit-bevinding van de inspectie, daarmee een verplichte investering, en kost naar verwachting € 15.000. Voor periodiek (jaarlijks) onderhoud en herstel van het hekwerk rond de luchthaven wordt € 5.000 begroot. Door de bouw van een hangar op de plaats van de oude brandweerkazerne dient bedienbaar hek 26 te worden vervangen, inclusief camerabewaking, om een nieuwe uitgangstelling (UGS) te creëren voor hulpdiensten. De kosten bedragen naar verwachting € 55.000 en worden de komende jaren terugverdiend via erfpachtopbrengsten. Periodiek onderhoud van watergangen kost € 15.000. Vanuit de draagkrachteis voor hulpverleningsvoertuigen dient bij taxibaan Charlie een stuk grondverbetering te worden gedaan, met geschatte kosten van € 22.000. Daarnaast wordt € 10.000 begroot als stelpost voor correctief onderhoud.

Aan installaties wordt voorzien in 2023 € 363.000 te investeren. Daarvan is € 151.000 vanuit doorgeschoven projecten uit 2022: installaties voor verwarming en koeling van het stationsgebouw en terminal en het aanbrengen van Ledverlichting. Vanuit een meerjarig programma wordt het laatste deel van de bliksembeveiliging aangepast voor € 15.000. Voor het vervangen van het oude diesel-noodstroomaggregaat door een duurzame oplossing staat € 40.000 begroot. Het gebouwbeheersysteem van het stationsgebouw is sterk verouderd en er zijn geen onderdelen meer voor verkrijgbaar. Dit project is in principe doorgeschoven naar 2024 maar staat pro memorie begroot voor het geval een defect noopt tot correctief herstel. Voor periodieke vervanging van de verwarming en luchtbehandeling van het restaurant staat € 6.000 begroot.

Het verder aanbrengen van Ledverlichting kent, gezien de hoge stroomprijzen, een korte terugverdientijd en staat naast de bestaande doorlooppost voor € 23.000 begroot. Voor het tweede deel van het doorlooppject aan de koeling en verwarming van de terminal staat € 40.000 begroot. Daarbij wordt ingezet op energiebesparende apparatuur en maatregelen.

Om aan de wettelijke eis te voldoen om energie te mogen doorleveren als eigen distributie systeem (GDS), dienen verschillende meters vervangen te worden en is een gespecialiseerde advocaat ingehuurd om de betreffende ontheffingen aan te vragen. Daarvoor staat € 35.000 begroot. Dit project is wettelijk verplicht, maar levert tevens in de toekomst de mogelijkheid op om het eigen distributie netwerk voor stroom in te zetten om elektrische vliegtuigen te laden vanuit een commerciële concessie. Vanuit de realisatie van de brandweerkazerne dienen kabels en leidingen te worden verlegd om een oude kiosk te kunnen slopen. De sloopt gebeurt in eigen beheer maar de energie- en datakabels dienen te worden verlegd door een gespecialiseerd bedrijf. De verwachte kosten bedragen € 10.000. De recorders van de camerasystemen en de intercom-installatie voor de parkeerinstallatie hebben het einde van de technische levensduur bereikt; hiervoor is € 13.000 respectievelijk € 7.000 begroot. Het aanpassen van de bagagebanden aan de security-scanner kost € 8.000. Tot slot is een stelpost van € 15.000 opgenomen voor correctief onderhoud.

In 2022 wordt niet voorzien investeringen in het voertuigpark van de luchthaven te hoeven doen. Voor het afdelingsmaterieel stond een (tweedehands) de-icer op de begroting voor € 125.000, als onderdeel van een tweejarig vervangingsprogramma. Deze machines zijn tweedehands schaars en de voorkeur gaat uit naar twee dezelfde typen in verband met onderhoud, training en certificering. Een machine die aan de eisen voldoet kon in 2022 niet gevonden worden en is in 2023 alleen noodzakelijk als een bestaande machine defect raakt. Daarom is deze investering doorgeschoven naar 2024 en pro memorie opgenomen op de begroting ingeval van een defect.

Aan ICT-investeringen wordt voor 2023 een bedrag van € 31.000 begroot, waarvan € 10.000 doorloop van 2022. Vanwege de lange levertijden op switches kon niet het gehele programma in 2022 worden uitgevoerd. Voor € 7.000 bestaat dit uit jaarlijks onderhoud en updates van het operationele systeem Airlink, voor € 1.500 uit onderhoud en updates van het programma voor personeels- en salarisadministratie AFAS en voor € 7.500 het jaarlijks vervangen van eindgebruikers-hardware. Voor het vervangen van switches en verouderde kabels is nog eens € 5.000 opgenomen om dit meerjarig programma in 2023 af te ronden.

Voor de brandweer werd voorzien een bedrag van € 10.000 in 2022 uit te geven voor een tweejarig vervangingsprogramma van de periodieke vervanging van de brandweerpakken, en de rest in 2023. Dit is uiteindelijk in samenwerking met een veiligheidsregio gedaan om een inkoopvoordeel te behalen. Daarom wordt het gehele programma ineens uitgevoerd in 2023 voor € 29.250.

Het vervangingsprogramma voor de portofonie is uitgevoerd zoals in 2022 begroot. De mobilifoons, die in voertuigen zijn opgenomen voor bijvoorbeeld contact met de verkeerstoren, zijn niet vervangen omdat daar geen technische noodzaak toe was. Het eigen portfoonnetwerk is het belangrijkste operationele communicatiemiddel op de luchthaven, zowel voor de operatie als voor veiligheidsdiensten. Voor 2023 worden alleen reguliere vervangingen en reparaties begroot voor € 5.000.

Groningen Airport Eelde beschikt slechts over één security scanner, passagiers controleert op voorwerpen op hun lichaam. Een investering voor een tweede scanner (€ 185.000), is doorgeschoven naar 2024. Indien een defect optreedt, moeten alle passagiers handmatig worden gefouilleerd waardoor lange wachtrijen ontstaan. Daarom is deze post pro memorie opgenomen: bij een defect dient deze investering in 2023 te worden gedaan.

Aan inventarissen wordt voorzien in 2022 € 45.000 te investeren. Het betreft hier voor € 7.500 reguliere kantoorinventaris zoals bureaustoelen die worden vervangen als ze kapot gaan, gereedschap voor de werkplaats, et cetera. Daarnaast wordt € 5.000 geïnvesteerd in een tweejarig vervangingsprogramma voor duurzaam en Arbo-veilig tuinmaterieel (accu in plaats van benzine). Aan vervanging van diverse machines, gereedschappen en magazijnstellingen voor de werkplaats wordt € 17.500 uitgegeven. Tot slot is de aanschaf van een wettelijk verplichte aardset voor de installatieverantwoordelijke noodzakelijk voor een bedrag van € 15.000.

### ***Projecten en niet-reguliere investeringen***

De kosten van het luchthavenbesluit, voornamelijk de economische onderbouwing en Milieu Effect Rapportage (MER), waren reeds in 2017, 2018 en 2019 begroot maar door fouten in de modellen en het voorrang geven aan andere luchthavens stelden de betreffende instanties (NLR) de berekeningen telkens uit. Het traject ligt al een tijd stil en was in afwachting van de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050. In maart 2022 heeft de Raad van State, op verzoek van de Vereniging van Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) een uitspraak gedaan waarbij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het bevoegd gezag in deze, gedwongen wordt om uiterlijk 31 december 2024 een luchthavenbesluit te hebben genomen.

In overleg met dit Ministerie heeft Groningen Airport Eelde inmiddels een plan van aanpak opgesteld om tot een nieuw luchthavenbesluit te komen. Omdat de momenteel vergunde geluidsruimte van Groningen Airport Eelde uit haar omzettingsbesluit voldoende is voor de ambities van de komende jaren, is het uitgangspunt daarbij een aanvraag voor de bestaande milieuruimte. Uit een analyse van een deskundige externe partij blijkt dat in dat geval geen MER-beoordeling nodig is, waarmee veel kosten worden bespaard. Voor begeleiding en externe analyses van dit traject is een budget van € 35.000 opgenomen. De voorbereidingskosten van eerdere trajecten, zijn in 2022 afgeschreven.

In 2021 is gestart met de voorbereiding voor de ontwikkeling van “business park bravo”. Er is regelmatig vraag van bedrijven om zich te vestigen. Ontwikkelruimte op luchthavens, met toegang tot het platform en banenstelsel, is schaars in Nederland. Daarom wil Groningen Airport Eelde als onderdeel van haar toekomstvisie ontwikkelruimte creëren op de luchtzijdige kant van de luchthaven. Daarmee kunnen duurzame initiatieven een plaats krijgen en vooral bedrijven zich vestigen, wat bijdraagt aan de (verbreding van) inkomsten. Als onderdeel van dit meerjarige programma wordt het bestemmingsplan aangepast voor 10 tot 15 hectare van het luchthaventerrein. Medio 2022 heeft de Gemeente Tynaarlo een positieve intentie daarvoor uitgesproken. Het traject loopt naar waarschijnlijkheid nog enkele jaren. De dialoog met de omgeving is opgestart en vindt eind 2022 - begin 2023 plaats. Daarna wordt de definitieve aanvraag bij de Gemeente gedaan. Een architect en gespecialiseerd bureau begeleiden en ondersteunen de aanvraag. In 2022 zijn slechts beperkte kosten gemaakt. In 2023 wordt voorzien € 25.000 uit te geven voor het planologische en civieltechnische gedeelte. Het gaat daarbij om te activeren advieskosten (doorloop uit 2022).

### ***5.3 Brandweerkazerne***

Het onderkomen van de brandweer, inclusief de daar gevestigde diensten zoals tankdienst, werkplaats, vogelwacht en facilitaire diensten is goed voor 60% van de eigen arbeidsplaatsen van de luchthaven. Het bestaande gebouw is sterk verouderd. Medio 2021 is daarom ingestemd met een investeringsvoorstel voor de verbouw van een bestaande hangaar tot nieuwe kazerne. In december 2021 is definitief akkoord gegeven voor de investering op basis van offertes van een aannemer, voor een bedrag van € 3,5 mln, bestaand uit een reeds beschikte subsidie van € 3.050.000 en financiering uit eigen middelen van het restant, waarbij een beperkte budgettaire overschrijding acceptabel is vanwege prijsstijgingen.

Het investeringsmandaat is eind vorig jaar direct omgezet in een getekende offerte van de bouwkundig aannemer en installateur. Het overgrote deel van de prijzen is daardoor vastgezet, waardoor grote prijsstijgingen als gevolg van sterk gestegen kosten van bouwmaterialen uit zijn gebleven. Door het project te combineren met een ander project, het aanleggen van de wasplaats, is bovendien een schaalvoordeel verkregen in de kosten van de terreininrichting.

In maart 2022 is gestart met de bouw. De stallingsloods is reeds in juni opgeleverd en de rest van de bouw verloopt conform planning. De verwachte bouwkundige oplevering is eind december 2022. Groningen Airport Eelde voert bepaalde werkzaamheden zelf of onder eigen regie uit, om kosten te besparen. Daarom zal het eerste kwartaal van 2023 nog geheel in het teken staan van de laatste werkzaamheden. De geplande verhuisdatum is 31 maart 2023. De bestaande brandweerkazerne wordt daarna direct gesloopt omdat een derde partij daar een nieuwe hangaar voor business jets gaat bouwen.

De bouw van de brandweerkazerne is een complex project omdat veel verschillende regels van toepassing zijn vanwege de verschillende functies die het gebouw vervult. De eisen voor een werkplaats, stallingsruimte, verblijfsruimte, uitrukhal en dergelijke verschillen van elkaar vanuit ARBO, bouwbesluit, milieu et cetera. Er was in de begroting maar zeer beperkt ruimte voor onvoorziene zaken. Als gevolg van deze complexiteit en sterk gestegen prijzen van materialen is een overschrijding van het budget onvermijdelijk. Met het inzicht van dit moment blijft deze overschrijding beperkt tot minder dan € 100.000 (2,7% van de totale projectsom inclusief wasplaats). Een deel van de extra kosten wordt veroorzaakt door het feit dat de brandweer met meerdere vacatures kampte in 2022, waardoor minder werkzaamheden in eigen beheer konden worden uitgevoerd. Het ging daarbij voornamelijk over installatiewerkzaamheden, sloopwerkzaamheden zijn wel in eigen beheer uitgevoerd. Tegenover deze extra last op de investering staat derhalve een besparing op personeelskosten in de exploitatie. In de investeringsbegroting is het deel van de werkzaamheden dat zelf wordt aangestuurd (€ 450.000) opgenomen in 2023 en de verwachte maximale overschrijding (€ 100.000) is daar als nieuw budget weergegeven.

Met het afronden van dit belangrijke project in 2023 komt een einde aan een jarenlange voorbereiding en maakt de bedrijfsbrandweer op het gebied van arbeidsomstandigheden en veiligheid een grote stap voorwaarts. In de jaarrekening over 2023 wordt definitief verantwoording afgelegd over deze investering waarna ook de subsidie vastgesteld kan worden. Doordat de oude brandweerkazerne direct wordt vervangen door een hangaar van een derde partij die zich daarmee op Groningen Airport Eelde vestigt, ontstaat weer een nieuwe stroom van inkomsten en knapt ook de uitstraling van het terrein op.

## 6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit

### 6.1 Liquiditeit

De ontwikkeling van de liquiditeit van de luchthaven is afhankelijk van het financieel resultaat, (de timing van) subsidies en bijdragen, te plegen investeringen en het seizoenpatroon in de opbrengsten van het passagiersverkeer. Naast de handelsdebiteuren en -crediteuren zijn er geen relevante vorderingen of schulden van invloed op de liquiditeit. De overlopende activa en passiva zijn per balansdatum beperkt en in lijn met eerdere jaren. De exacte hoogte van de vordering op het UWV vanwege de NOW-regeling is wel een onzekere post. Groningen Airport Eelde is eind 2022 geheel met eigen vermogen gefinancierd.

Aan het begin van 2023 is naar verwachting een liquiditeit van € 1,2 mln aanwezig. Het vastgestelde verantwoorde minimum voor Groningen Airport Eelde is een aanwezige vrije liquiditeit van € 1,0 mln. Door de gestegen rente wordt niet langer negatieve rente betaald op banktegoeden. De timing van subsidies en bijdragen is daarmee in 2023 een minder belangrijk uitgangspunt ter voorkoming van “overliquiditeit” en vermijdbare rentelasten, en staat geheel in het teken van het borgen van een gezonde liquiditeitspositie.

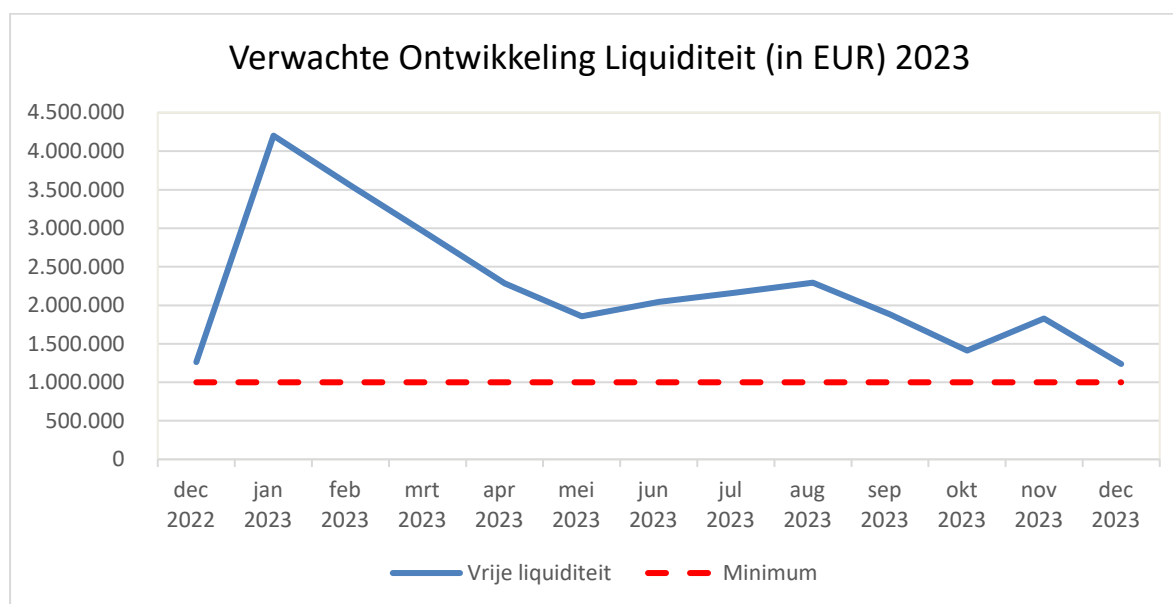
Als gevolg van een verwacht negatief financieel resultaat in 2023 en de noodzaak om investeringen te plegen, heeft Groningen Airport Eelde te maken met druk op de liquiditeit tot onder het verantwoorde minimum. Als gevolg van (niet begrote) NOW-steun, lagere investeringen in 2022 en NEDAB-subsidie van eerder jaren als overbruggingsfinanciering, kan dat jaar worden afgesloten zonder extra externe ondersteuning van de liquiditeit met een lening. Vanwege het verwachte negatieve resultaat in 2023 en de noodzaak om investeringen te plegen, is in 2023 ondersteuning van de liquiditeit nodig. Daarom is nogmaals om een overbruggingsfinanciering gevraagd van € 2,6 mln aan de aandeelhouders.

De liquiditeitsprognose is opgesteld onder de volgende aannames:

- Een negatief resultaat volgens deze begroting en een investeringsprogramma dat in 2023 geheel wordt uitgevoerd zoals begroot en rekening houdend met de timing van investeringen;
- Er loopt nog een discussie over de NOW-regeling. Indien deze discussie in positieve zin wordt beslecht, levert dat extra liquiditeit op ten opzichte van de prognose. Indien de discussie in negatieve zin wordt beslecht, zijn de ontvangen voorschotten vrijwel gelijk aan de definitieve bedragen en zijn er voor de liquiditeit geen gevolgen. Voor de prognose van de liquiditeit, wordt vanuit prudentie geen rekening met deze mogelijke extra bron van liquiditeit gehouden.
- De NEDAB-subsidie voor 2023 wordt als voorschot ineens uitgekeerd;
- De overbruggingsfinanciering van € 2.600.000 wordt gefaseerd opgenomen op de momenten dat er zicht ontstaat op een liquiditeitspositie die zich naar verwachting binnen 2 tot 3 maanden onder het verantwoorde minimum zal begeven. Volgens de prognose is dat in juni, juli, augustus en november van 2023.



Op basis van de genoemde aannames, zal de liquiditeit zich in 2023 als volgt ontwikkelen (in €):



De totale bijdragen van aandeelhouders zijn samengevat als volgt (in € mln):

	<b>2022</b>	<b>2023</b>
NEDAB	3,00	3,59
Brandweerkazerne	0,75	
Overbruggingsfinanciering	1,18	2,60
<b>Totaal</b>	<b>4,93</b>	<b>6,19</b>

## 6.2 Solvabiliteit

### **Resultaatbestemming**

In 2022 wordt een negatief resultaat verwacht en ook voor 2023 wordt een negatief resultaat begroot. Verondersteld wordt dat het negatieve resultaat van beide jaren ten laste van de algemene reserve wordt gebracht. Deze reserve wordt daarmee (meer) negatief, het totale eigen vermogen blijft positief omdat het gestort kapitaal en de agioreserve netto groter zijn.

De solvabiliteit (het eigen vermogen) is per ultimo 2022 en ook 2023 voldoende om de negatieve resultaten over deze jaren te kunnen dragen, onder de gedane aannames over te ontvangen subsidies en bijdragen. De liquiditeit (opgenomen onder de vlottende activa) is onder de gedane aannames van te ontvangen subsidies en de te verstrekken overbruggingsfinanciering, voldoende om het minimale niveau van € 1,0 mln te kunnen garanderen gedurende het jaar 2023.

Onderstaand is de ontwikkeling van de balans van Groningen Airport Eelde opgenomen (na de veronderstelde bestemming van het verwachte resultaat, in € 1.000):

<b>Balans per ultimo</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
	<b>Jaarrekening</b>	<b>Forecast</b>	<b>Begroting</b>
Materiële vaste activa	8.075	8.910	9.410
Immateriële vaste activa	29	23	17
Financiële vaste activa	1.218	1.243	743
Vlottende activa	3.744	4.516	1.791
<b>Totaal activa</b>	<b>13.066</b>	<b>14.692</b>	<b>11.961</b>
Eigen vermogen	9.494	8.565	7.265
Langlopende schulden	477	231	0
Kortlopende schulden	3.096	5.895	4.695
<b>Totaal passiva</b>	<b>13.066</b>	<b>14.692</b>	<b>11.961</b>

#### ***Fiscale latentie***

De vorming van de fiscale latentie in 2017 is onderdeel van de reserve en bedroeg € 2,0 mln per jaareinde 2017. Voor het bepalen van de fiscale positie is een concept fiscale openingsbalans opgesteld, waardoor aanleiding is ontstaan om in 2016 een latente belastingvordering op te nemen. Deze latentie is in 2017 gevormd ten gunste van het eigen vermogen, en betreft 20% van het waardeverschil van het vastgoed per eind 2016 tussen de balanswaarde en de fiscaal getaxeerde waarde plus 20% van het fiscale verlies over 2016 en 2018.

In 2019 is met de fiscus een akkoord bereikt over de fiscale openingsbalans. De gevolgen voor de fiscale latentie worden als onderdeel van het jaarrekeningproces in overleg met de fiscalist en accountant jaarlijks vastgesteld. Voor 2023 wordt geen bijzondere mutatie voorzien. Een eventuele aanpassing van de latentie verandert niets aan het principe dat de omvang van de reserves afdoende is om het verlies over 2023 te kunnen dragen vanuit het eigen vermogen.

In overleg met de fiscalist en accountant is vanaf 2019 het uitgangspunt gehanteerd de fiscale verliescompensatie niet verder te laten oplopen als gevolg van onzekerheid over de toekomstige winstgevendheid. Dit zal voor 2022 en 2023 ook de meest waarschijnlijke uitkomst zijn, op basis van de prognose voor deze jaren. Een eventuele fiscale winst leidt niet direct tot een last in het kader van de vennootschapsbelasting, aangezien er nog voldoende fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande jaren zijn. Het fiscaal resultaat dat uiteindelijk wordt vastgesteld, is vooral nog afhankelijk van de uitkomst van de NOW-discussie, en in het bijzonder de waardering daarvan voor 2022 door de accountant. Er wordt op dit moment geen bijzondere fiscale mutatie voorzien in 2022 of 2023.