

# Begroting 2022

**Groningen Airport Eelde**  
*Luchthaven van het Noorden*





**Datum**                   **26 november 2021**

**Onderwerp**           **Exploitatie- en investeringsbegroting 2022**

### **Inhoudsopgave**

1. Inleiding en gevaagd besluit .....	2
2. Exploitatie- en investeringsbegroting .....	5
3. Terugblik op 2021	
3.1. Passagiers en vliegbewegingen .....	6
3.2. Financieel resultaat .....	7
4. Toelichting op exploitatiebegroting 2022	
4.1. Algemeen .....	9
4.2. Passagiers en vliegbewegingen .....	9
4.3. Financieel resultaat .....	12
4.4. Eenmalige baten en lasten buiten het operationeel resultaat ....	17
4.5. NEDAB-subsidie.....	18
5. Toelichting op investeringsbegroting 2022	
5.1. Terugblik 2021.....	20
5.2. Investerings 2022.....	21
5.3. Brandweerkazerne .....	23
6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit	
6.1. Liquiditeit .....	25
6.2. Solvabiliteit.....	26

## 1. Inleiding en gevraagd besluit

Hierbij treft u, ter behandeling voor de Algemene Vergadering, de exploitatie- en investeringsbegroting voor 2022 voor Groningen Airport Eelde NV aan. Net als in 2020 werd de luchtvaartsector in 2021 geconfronteerd met de gevolgen van de Coronapandemie. De sector is zwaar getroffen door het uitvallen van passagiersvluchten, en was in Nederland afhankelijk van financiële steun. Onder deze moeilijke omstandigheden heeft Groningen Airport Eelde haar visie en ambitie bijgesteld voor de toekomst van de regionale luchthaven van nationaal belang. De combinatie van een voorzichtig verwacht herstel van de sector en een nieuwe koers vormen dan ook samen de basis voor de begroting voor 2022.

### **De begroting 2022 als onderdeel van de transitiejaren 2021 en 2022**

De jaren 2021 en 2022 staan voor Groningen Airport Eelde in het teken van een transitie naar toekomstbestendigheid. Enerzijds heeft de Coronacrisis grote gevolgen gehad voor de luchtvaartsector en staan de komende jaren nog in het teken van herstel van de sector. Anderzijds richt de luchthaven zich op het verbreden van het commercieel en maatschappelijk profiel volgens haar toekomstvisie, met duurzaamheid, innovatie, educatie en de verdere ontwikkeling van de maatschappelijke rol als belangrijkste speerpunten. Bestemmingen die voor de regio waardevol zijn, zijn daar een onderdeel van. Het verbreden van inkomsten, het bestendigen van de maatschappelijke rol als onderdeel van de openbare infrastructuur van Noord-Nederland en bijdragen aan een duurzame toekomst van de luchtvaart zijn de belangrijkste resultaatgebieden. Daarnaast is de toekomst ten dele financieel gestoeld op nieuwe financieringsbronnen die onder andere bijdragen aan beheer en instandhouding van de infrastructuur en veiligheid. Ook voor de invulling van deze financiële transitie is 2022 een belangrijk jaar.

Stapsgewijs herstel van de luchtvaartsector in het post-Covid tijdperk is een belangrijk commercieel uitgangspunt voor de begroting van 2022. Een groei van het charterverkeer ligt voor de hand, terwijl er nog geen concreet zicht is op lijnvluchten. Een lichte groei van het kleine verkeer, voornamelijk bestaand uit lesvluchten op Groningen Airport Eelde, wordt ook voorzien. De sector heeft eerder laten zien een enorme veerkracht te bezitten, waar tegenover staat dat herstel eerder op grote nationale (hub)luchthavens zal plaatsvinden en het herstel van regionale luchthavens meestal meer tijd kost.

Hoewel op termijn nog steeds schaarste aan luchthavencapaciteit wordt voorzien, is het pre-Covid passagiersvolume voor de meeste luchthavens, en zo ook Groningen Airport Eelde, nog ver weg. Het herstel kan nog verder worden bemoeilijkt door nieuwe uitbraken of maatregelen met betrekking tot Covid-19. De sector kijkt dan ook nog steeds vanuit onzekerheid naar de toekomst. Kostenbeheersing, flexibiliteit van personele inzet en investeringen die noodzakelijk zijn voor continuïteit en veiligheid blijven dan ook het uitgangspunt voor het financiële beleid. Kansen die zich voordoen op het gebied van nieuwe activiteiten zoals circulaire ontmanteling en vracht, worden naast de mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling, concreet gezocht en benut als deze zich voordoen.

Voor het toekomstige externe financieringsprofiel is de discussie daarover afhankelijk van een te vormen kabinet. De luchtvaartnota 2020-2050 lijkt het beleidsmatige uitgangspunt te blijven 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, dient in 2022 verder vorm te krijgen. De toelichting op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor 2022 geeft daarvoor een belangrijke aanwijzing met een concrete regierol van het Rijk daarin.



### **Uitgangspunten begroting 2022**

De financiële en commerciële prognose voor 2022 zijn opgesteld op basis van het vluchtaanbod zoals dat momenteel daadwerkelijk voor reizigers beschikbaar is. Of vluchten ook daadwerkelijk doorgang vinden, hangt af van Corona-maatregelen. Daardoor is de begroting voor 2022 met de nodige onzekerheid omkleed. Opbrengsten worden alleen begroot als er ook daadwerkelijk zicht op is, bijvoorbeeld als er overeenkomsten aan ten grondslag liggen.

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 dan ook een belangrijke randvoorwaarde voor dekking vanuit de beschikbare middelen voor de begroting van 2022. Met deze overbruggingsfinanciering wordt de nodige tijd gecreëerd om de voorgestane strategie en externe financiering door het Rijk zich te laten materialiseren en de Coronacrisis te overleven.

### **Financiële prognose 2022**

De financiële prognose voor 2022 kenmerkt zich door:

- Een exploitatieresultaat dat naar verwachting € 1.371.000 negatief bedraagt. Het fors teruglopen van het aantal passagiers, ten opzichte van 2019, als gevolg van de Coronacrisis is hier voornamelijk debet aan. De inkomsten uit passagiersverkeer zijn nu nog de belangrijkste inkomstenbron, en ondanks een toename van het klein verkeer en flexibilisering van de arbeidskosten is er bij deze schaal nog geen dekking voor alle vaste kosten.
- Een investeringsprogramma van € 833.800, als onderdeel van een meerjarige prognose. Het uitgangspunt voor de reguliere investeringen is voldoen aan wet- en regelgeving, veiligheid en het waarborgen van de continuïteit op korte termijn. Naast de reguliere (vervangings-)investeringen staat voor 2022 ook de realisatie van een nieuw brandweeronderkomen op de investeringsbegroting voor naar verwachting € 450.000 meer dan de subsidie.

De begrote (externe) financiering vanuit aandeelhouders casu quo regionale overheden voor 2022 is als volgt:

- Een NEDAB-subsidie voor een bedrag van maximaal € 3.000.000, bij een verwachte benutting van € 2.964.000;
- Het nog niet uitgekeerde deel van de subsidie van de investering in de brandweerkazerne voor een bedrag van € 1.850.000;
- De eenmalige (NEDAB)-overbruggingsbijdrage van € 1.174.118 voor de NEDAB-kosten uit eerdere jaren;
- Een overbruggingskrediet van FB Oranjewoud van € 1.000.000.

De werkelijke liquiditeitsbehoefte is mede afhankelijk van de uitkomst van de op dit moment nog lopende discussie met de externe accountant over de vaststelling van de NOW-regeling. Het is daarmee op voorhand niet zeker of het overbruggingskrediet nodig is. De daadwerkelijke uitbetaling van subsidies en bijdragen zal plaatsvinden door middel van trekkingsverzoeken, om daarmee de timing in het kader van een zorgvuldige liquiditeitsplanning ter voorkoming van rentelasten te optimaliseren.

### ***Voorgesteld besluit van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders***

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 2022 van Groningen Airport Eelde NV die ter instemming is voorgelegd, en gaat akkoord met:

- het vaststellen van de exploitatiebegroting 2022 voor Groningen Airport Eelde NV met een negatief resultaat van € 1.371.000;
- het vaststellen van de investeringsbegroting 2022 voor Groningen Airport Eelde NV voor een bedrag van € 833.800 voor de reguliere investeringen en € 450.000 voor de brandweerkazerne.

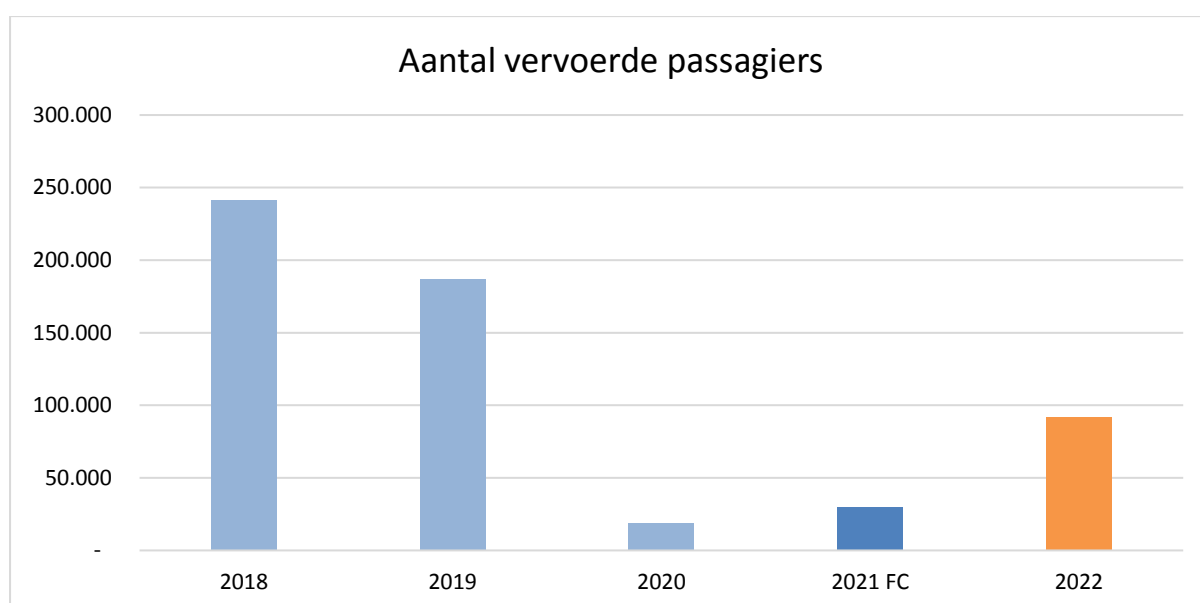
## 2. Exploitatie- en investeringsbegroting

<b>EXPLOITATIEBEGROTING (in €)</b>	<b>Begroot 2021</b>	<b>Forecast 2021</b>	<b>Begroot 2022</b>
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>			
Havengelden	2.063.000	1.361.912	2.455.000
Opbrengst Gebouwen & Terreinen	549.000	522.963	562.000
Brandstofverkopen	59.000	83.080	102.000
Overige Bedrijfsopbrengsten	277.000	192.880	226.000
<b>TOTAAL OPBRENGSTEN</b>	<b>2.948.000</b>	<b>2.160.834</b>	<b>3.345.000</b>
<b>Bedrijfslasten</b>			
Personeelskosten	2.418.000	1.730.551	2.841.000
Afschrijvingskosten	450.000	419.197	393.000
Overige bedrijfskosten	1.738.000	1.413.225	1.462.000
<b>TOTAAL BEDRIJFSLASTEN</b>	<b>4.606.000</b>	<b>3.562.972</b>	<b>4.696.000</b>
<b>BEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>-1.658.000</b>	<b>-1.402.138</b>	<b>-1.351.000</b>
Rente	-55.000	-14.385	-20.000
<b>RESULTAAT VOOR BELASTING</b>	<b>-1.713.000</b>	<b>-1.416.523</b>	<b>-1.371.000</b>
<b>INVESTERINGSBEGROTING (in €)</b>	<b>Begroot 2021</b>	<b>Forecast 2021</b>	<b>Begroot 2022</b>
<b><i>Onderhoud en vervangingsinvesteringen</i></b>			
Gebouwen & Terreinen	330.300	35.366	389.000
Installaties	76.500	79.720	176.000
Tractie	7.300	7.010	0
Afhandeling	125.000	96.837	125.000
ICT	65.000	47.957	52.000
Brandweer	49.000	48.838	15.300
Communicatie	10.000	35.000	35.000
Inventarissen	17.400	18.490	11.500
<b>Subtotaal</b>	<b>680.500</b>	<b>369.218</b>	<b>803.800</b>
<b><i>Projecten en niet-reguliere investeringen</i></b>			
Luchthavenbesluit	100.000	0	PM
Bestemmingsplan en ontsluiting vastgoed	40.000	30.000	30.000
Milieuvergunning	4.000	8.000	0
<b>TOTAAL INVESTERINGEN</b>	<b>824.500</b>	<b>407.218</b>	<b>833.800</b>
<b><i>Lopende projecten</i></b>			
Brandweerkazerne			3.500.000
Subsidie - reeds beschikbaar			-2.550.000
Subsidie - aanvullende aanvraag			-500.000
<b>TOTAAL LOPENDE PROJECTEN</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>450.000</b>

### 3. Terugblik op 2021

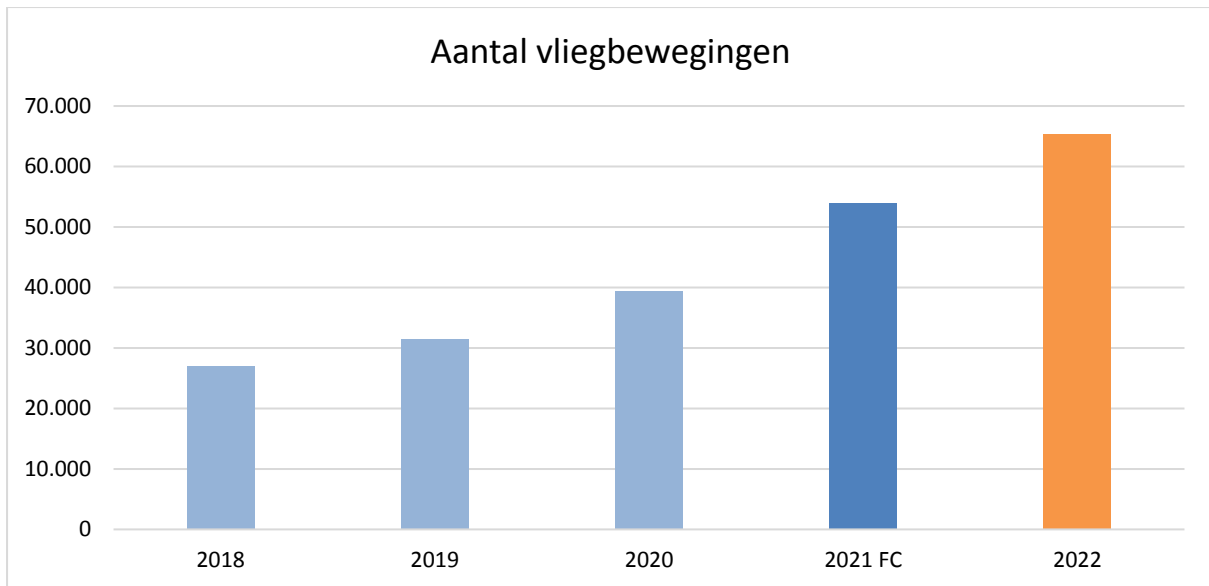
#### 3.1 Passagiers en vliegbewegingen

Voor het jaar 2021 was een aantal passagiers begroot van 81.190. Naar verwachting (forecast) blijft het werkelijk aantal vervoerde passagiers steken op 30.086 als gevolg van het wegvallen van passagiersvluchten aan het begin van het jaar. Reisbeperkingen en andere Coronamaatregelen zorgden in het eerste halfjaar voor het uitvallen van de vraag. Pas in juli werd het zomerseizoen door de reisbranche opgestart. Uiteindelijk is maar 33% van de verwachte chartervluchten uitgevoerd. Bestemmingen als de Kanaaleilanden, Antalya en Bodrum zijn door de touroperators, vanwege Coronamaatregelen, niet uitgevoerd. Door aantrekkende Coronamaatregelen aan het begin van de zomer heeft nieuwkomer Green Airlines helaas maar een paar keer gevlogen en het uiteindelijk niet aangedurfd om te blijven vliegen. TUI en Corendon zijn wel blijven vliegen met zeer hoge bezettingsgraden op Gran Canaria, Kreta en Zakynthos als gevolg.



Naast het handelsverkeer (passagiers) is ook het overige verkeer (general aviation) belangrijk voor de luchthaven, gemeten naar het aantal vliegbewegingen (starts en landingen). In 2020 waren er dagen bij dat Groningen Airport Eelde de Nederlandse luchthaven met de meeste vliegbewegingen was, het overgrote deel lesbewegingen. 2021 begon teleurstellend: door de Coronamaatregel die contactberoepen verbod, konden lesvluchten niet doorgaan. In januari en februari werd dan ook slechts 18% van het aantal begrote bewegingen uitgevoerd. In de maanden daarna trok het verkeer echter snel aan en maart en april waren maanden met een hoger dan begroot aantal bewegingen doordat vlieglessen werden ingehaald. Naar verwachting komt het aantal vliegbewegingen in 2021 daarmee uit op 53.954, voor 70% bestaand uit lesbewegingen, waar 67.798 bewegingen waren begroot. In drie jaar tijd is het aantal bewegingen verdubbeld, voornamelijk door een toename van het lesverkeer.

Het aantal lesbewegingen maakt dus een groot deel uit van het totaal aantal bewegingen. Door de integratie van de Martinair Flight Academy (afkomstig van Lelystad Airport) met de KLM Flight Academy op Groningen Airport Eelde, is het aantal lesbewegingen de afgelopen jaren toegenomen. Daarnaast zijn nog andere vliegscholen op de luchthaven gevestigd en maken vliegscholen afkomstig van andere luchthavens gebruik van Groningen Airport Eelde als lesluchthaven, zowel nationaal als internationaal. Met de groei van het lesverkeer is ook het aantal klachten toegenomen. Samen met vertegenwoordigers van de omgeving, het meldingenloket en de KLM Flight Academy wordt regelmatig en constructief overleg gevoerd over het beperken van de (ervaring van) vlieghinder.



Het overige verkeer (general aviation, vooral klein verkeer) maakte 14.010 bewegingen en overtrof daarmee zover de verwachting als het aantal bewegingen van 2020. Dit verkeer is sterk weersafhankelijk. De traumahelikopter maakte met iets meer dan 2.100 bewegingen 17% minder bewegingen dan verwacht en 7% minder dan in 2020.

### 3.3 Financieel resultaat

Voor 2021 was een negatief resultaat begroot van € 1.713.000. Naar verwachting bedraagt het resultaat over 2021 € 1.416.101 negatief; een positief verschil van € 296.899. Coronamaatregelen zorgden er voor dat een lager aantal passagiers dan verwacht gebruik maakte van de luchthaven. De inkomsten waren dan ook € 787.166 lager dan verwacht, vooral uit havengelden en parkeren. Daar stonden lagere beheerskosten en afschrijvingen tegenover (€ 356.001), maar vooral de lagere personeelskosten (€ 687.449) maakten de lagere opbrengsten goed. Deze lagere personeelskosten werden veroorzaakt door (niet begrootte) NOW-steun in 2021. Als gevolg van de lagere kosten komt ook de NEDAB-subsidie over 2021 onder het niveau van de begroting uit (naar schatting € 172.638 lager).

De bovengenoemde cijfers betreffen een forecast en zijn gestoeld op de financiële cijfers zoals die tot en met het derde kwartaal van 2021 beschikbaar waren; het resultaat in de jaarrekening over 2021 kan hier uiteindelijk nog van afwijken. In de gedetailleerde exploitatiebegroting voor 2022 die in hoofdstuk 1 is weergegeven, is tevens de forecast voor 2021 opgenomen. Navolgend is een analyse opgenomen van de belangrijkste verschillen tussen de begroting voor 2022 en de forecast voor 2021. Het passagiersverkeer is de belangrijkste financiële kurk waar de luchthaven normaliter op drijft.

Naast de directe inkomsten zijn ook de horeca-concessie, brandstofverkoop en het parkeren van personenauto's van dit verkeer afhankelijk. Als gevolg van het wegvallen van een belangrijk deel van de passagiersvluchten in 2021, lagen de opbrengsten onder het verwachte niveau. Waar in totaal € 2.948.000 was begroot, komen de opbrengsten naar verwachting uit op € 2.160.834; 27% minder dan begroot. In de begroting was uit gegaan van een sneller herstel van de markt, maar vaccinaties lieten langer op zich wachten dan verwacht en reisbeperkingen zorgen voor een zomerseizoen dat laat op gang kwam. Ten opzichte van 2020 namen de opbrengsten met 31% toe. Vermeldenswaardig is dat de in 2020 nieuw ontstane inkomstenbron voor het parkeren van vliegtuigen ook in 2021 nog een bijdrage aan de inkomsten leverde. De overige havengelden waren daardoor de enige havengelden die het beter dan begroot deden.



De opbrengsten uit gebouwen en terreinen (€ 522.963) kwamen 5% lager uit dan begroot, voornamelijk als gevolg van huur en concessies die omzet-gedreven zijn en daarmee afhankelijk zijn van het aantal vervoerde passagiers. Het vastgoed van de luchthaven was, net als voorgaande jaren, ook in 2021 volledig bezet in de zin dat alle mogelijke gebouwen voor verhuur en terreinen beschikbaar voor erfpacht waren benut. Achter de niet meer in gebruik zijnde baan 01-19 wordt ontwikkelruimte gecreëerd, waarvoor er de komende jaren ruimte komt voor verder verdere vastgoedontwikkeling op de luchthaven.

De overige opbrengsten (€ 275.959), voor het overgrote deel parkeren van auto's met daarnaast de brandstofconcessie, kwamen 18% lager uit dan begroot als gevolg van het wegvallen van passagiersvluchten. Ten opzichte van 2020 was in 2021 een herstel te zien over de gehele linie, terwijl het herstel broos is en in termen van aantallen vervoerde passagiers en opbrengsten nog ver achterbleef ten opzichte van 2019.

Aan de kostenzijde zijn de personeelskosten verreweg de belangrijkste kostenpost van de luchthaven. Als gevolg van de dalende opbrengsten is direct na het uitbreken van de Coronacrisis in 2020 hard op de rem getrapt voor wat de kosten betreft. In 2021 is, als gevolg van het herstel, een nieuwe flexibele schil opgebouwd en zijn meerdere medewerkers aangetrokken. Doordat medewerkers in de luchtvaart een verklaring van geen bezwaar van het Ministerie van Binnenlandse Zaken nodig hebben, en gecertificeerd moeten zijn voor de verplichte opleidingen en trainingen in het kader van veiligheid, is de inwerkperiode relatief lang. In de nazomer van 2021 is een aantal van deze medewerkers, in het kader van het functioneren van luchthavens als één systeem en voor het opdoen van ervaring, uitgeleend aan Viggo op Amsterdam Schiphol Airport om aldaar de afhandeling van Transavia-vluchten te ondersteunen. 2021 was ook het jaar dat twee functies, die van Directeur en Manager HRM, weer vast zijn ingevuld.

Groningen Airport Eelde heeft meegedaan aan alle NOW-regelingen. Voor de TVL-regeling komt zij niet in aanmerking. In de maanden januari tot en met oktober werd voor € 784.333 een beroep op de NOW-regeling gedaan, gebaseerd op een conservatieve inschatting. De werkelijke NOW-steun kan daardoor uiteindelijk hoger uitvallen. Als gevolg van de jaarrekeningcontrole 2020 is een discussie ontstaan, die nog loopt, over het al dan niet mee hoeven rekenen van de NEDAB-subsidie in de omzet. Inclusief NOW-steun en een (lager dan begrote) NEDAB, komen de personeelskosten over 2021 uit op € 1.730.551, wat 28% lager is dan begroot, voornamelijk als gevolg van de NOW-steun.

De afschrijvingen, huisvesting, onderhoud en algemene kosten bestaan voornamelijk uit vaste kosten en lagen grotendeels in lijn met de begroting, op de kosten voor promotie en ontwikkeling na. In totaal kwamen de beheerkosten 19% lager uit dan begroot. Ook de rentekosten kwamen lager uit dan verwacht. Hoewel over een banktegoed een creditrente aan de bank moet worden betaald, was in 2021 geen overbruggingsfinanciering nodig en zijn dus geen rentelasten op kredietverlening betaald.

## 4. Toelichting op exploitatiebegroting 2022

### 4.1 Algemeen

Net als in 2021 zijn de belangrijkste commerciële uitgangspunten van de begroting voor 2022 gericht op herstel van de markt voor vliegtoerisme 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.

De financiële uitgangspunten voor 2022 zijn die van het tweede transitiejaar: een voorzichtig maar consistent herstel van de markt, operationele kostenefficiëntie en het verrichten van investeringen die noodzakelijk zijn voor veiligheid, in lijn met het toekomstprofiel 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. Ook extra inkomsten van het parkeren van vliegtuigen worden actief gezocht.

### 4.2 Passagiers en vliegbewegingen

Ook in 2022 worden, naar verwachting, de gevolgen van de Coronacrisis nog steeds gevoeld door de luchtvaartsector. Door een hoge vaccinatiegraad en het afbouwen van Coronamaatregelen is al in het laatste halfjaar van 2021 een gedeeltelijk herstel van de markt te zien. Reizigers willen weer graag op vakantie, maar vooral nog binnen Europa. Bestemmingen als Egypte en Tunesië zijn nog maar beperkt open, en Turkije wint naar verwachting langzaam weer aan populariteit. Het zakenverkeer, vooral naar verre bestemmingen, komt maar mondjesmaat op gang. De luchtvaart toont haar enorme veerkracht vooral nog op bestemmingen rond de Middellandse Zee. Op sommige bestemmingen, zoals Griekse eilanden, begint een tekort aan landing-slots en hotelbedden, al weer de kop op te steken.

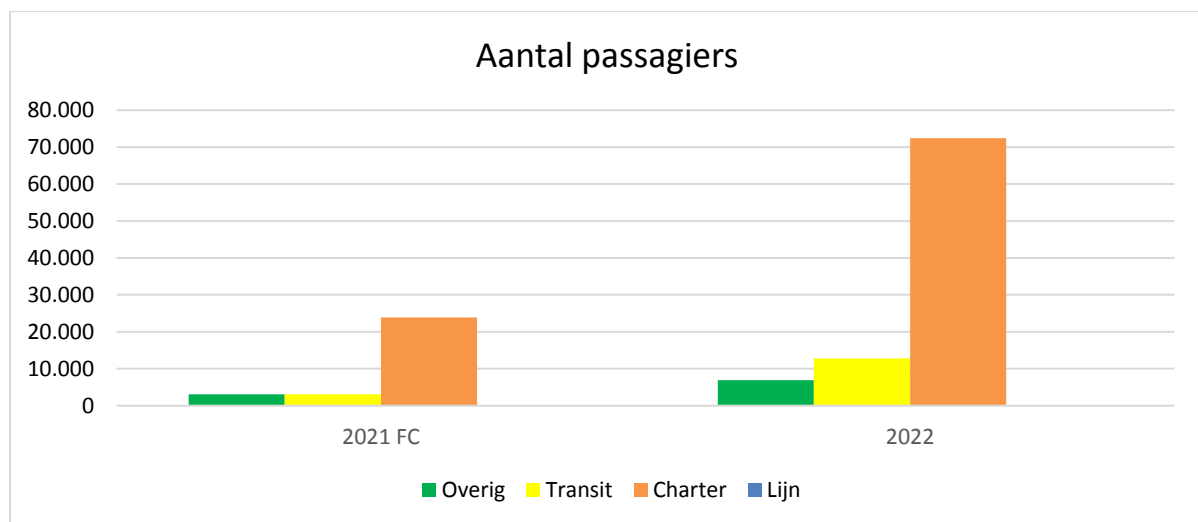
De grote maatschappijen en touroperators lijken, al dan niet met steun, de crisis vooreerst overleefd te hebben. Doordat zij in 2020 veel personeel hebben afgestoten, kampen ze hier en daar wel al met personeelstekorten: piloten, technici en afhandelings-medewerkers. Enkele regionale vervoerders, waaronder Great Dane Airlines die vanaf Groningen Airport Eelde wintersportvluchten zou gaan uitvoeren, hebben de crisis niet overleefd. Reisbureau BBI Travel wist op tijd Transavia aan zich te binden, en deze nieuwe wintersportvluchten worden in het winterseizoen 2021/2022 uitgevoerd.

De bestemmingen vanaf Groningen Airport Eelde voor het jaar 2022 zijn charterbestemmingen en bestemmingen van touroperators zelf. Verwacht wordt dat het herstel eerst op nationale luchthavens zal plaatsvinden omdat daar nu eenmaal de grootste markt is. Op regionale luchthavens duurt het herstel iets langer, en op nieuwe lijnbestemmingen is nog geen concreet zicht.

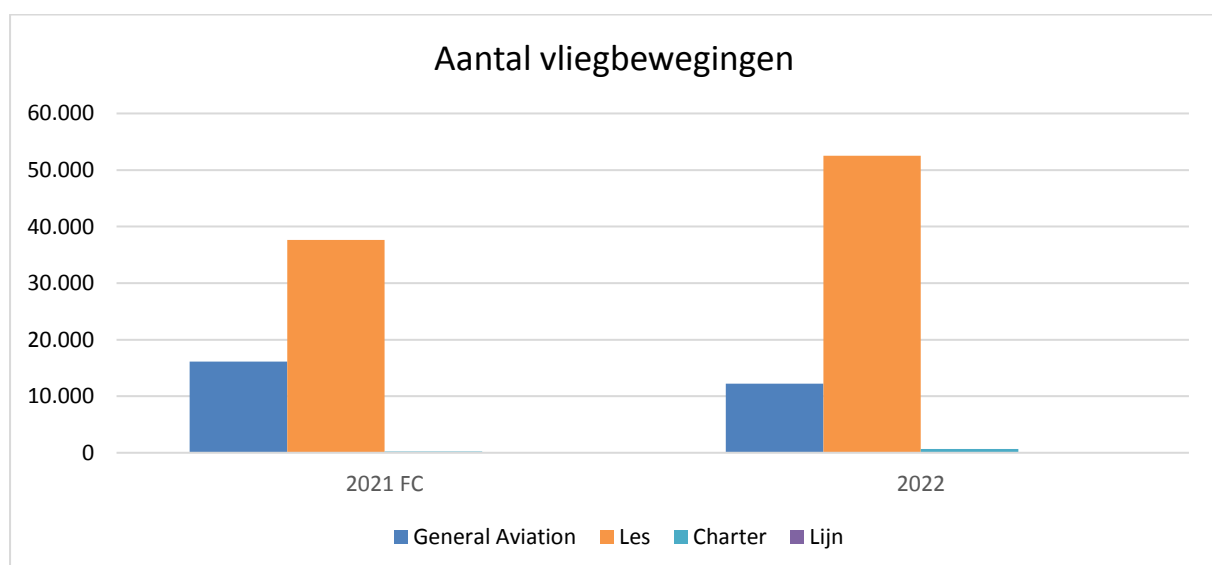
Corondon houdt in 2022 haar zomerbestemmingen op Mallorca, Kreta en Antalya, en ook de voor 2020 nieuw aangekondigde bestemming Bodrum wordt in 2022 aangeboden. Deze bestemmingen worden met een tussenstop gevlogen. TUI vliegt in 2022 het gehele jaar naar Gran Canaria en in de zomer naar Mallorca. De in 2021 nieuwe, en succesvolle, bestemming Zakynthos komt helaas te vervallen doordat TUI een tekort aan capaciteit en slots heeft in 2022 om deze bestemming te kunnen aanbieden vanaf Groningen Airport Eelde. Ook de succesvolle nieuwe bestemming uit 2019, die toen uitverkocht was en ook in 2021 goed geboekt werd, maar die vanwege Covid-19 niet door ging; de Kanaaleilanden Jersey en Guernsey, keert in 2022 terug.

Een volledig nieuwe bestemming is Scandinavian Mountains Airport, in Zweden dichtbij de grens met Noorwegen. Het op Groningen Airport Eelde gevestigde reisbureau en touroperator BBI Travel verzorgt winter(sport)reizen naar deze unieke bestemming. Met de reizen naar Scandinavië en de Kanaaleilanden bouwt Groningen Airport Eelde verder aan een groeisegment: kleinschalige en gespecialiseerde bestemmingen voor het hogere prijssegment. Daarnaast worden zakelijke bestemmingen geambieerd, met Londen als belangrijkste ambitie, maar op concrete routes is op dit moment nog geen zicht, waardoor ze niet begroot zijn.

Voor 2022 worden 92.175 passagiers begroot, inclusief 12.825 transfer passagiers op de Corendonvluchten met een tussenstop. Dit is een stijging van 14% ten opzichte van het verwachte aantal passagiers van 2021, maar slechts de helft van de jaren voor de Coronacrisis. 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. Er zijn nog nieuwe bestemmingen mogelijk, maar het is ook realistisch dat er vluchten uit worden gehaald als gebieden (opnieuw) te maken krijgen met Corona-uitbraken en dientengevolge maatregelen worden genomen.

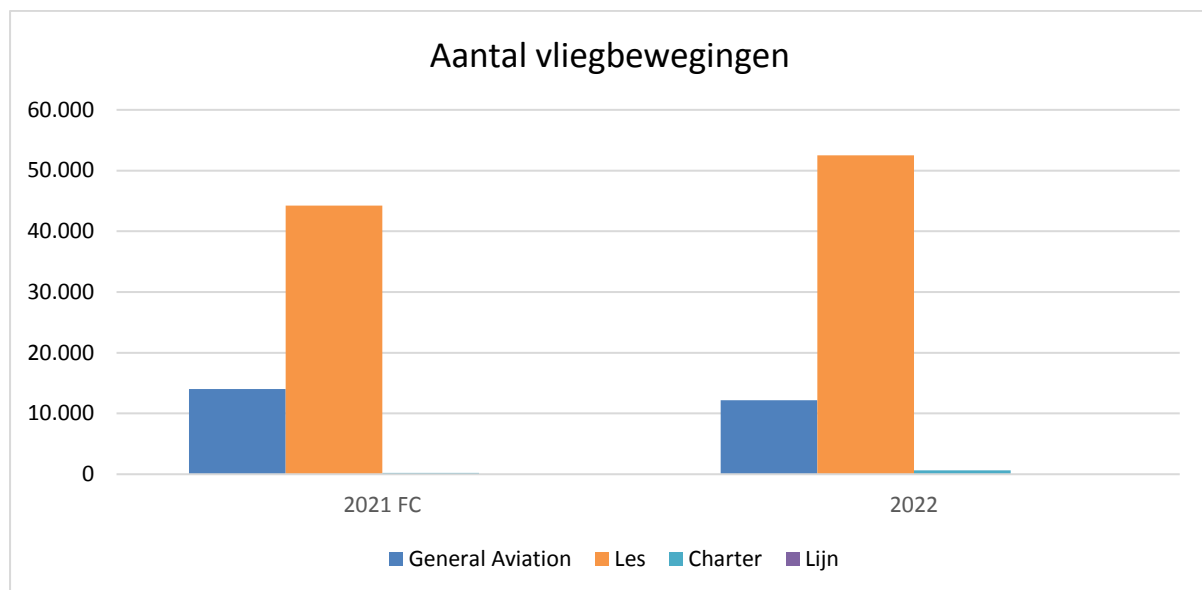


Over de gehele lijn is een groei waar te nemen, al zit de grootste groei in het charter-segment. Omdat de meeste bestemmingen in de zomer worden aangeboden, kent het passagiersverkeer een sterk seizoenpatroon.

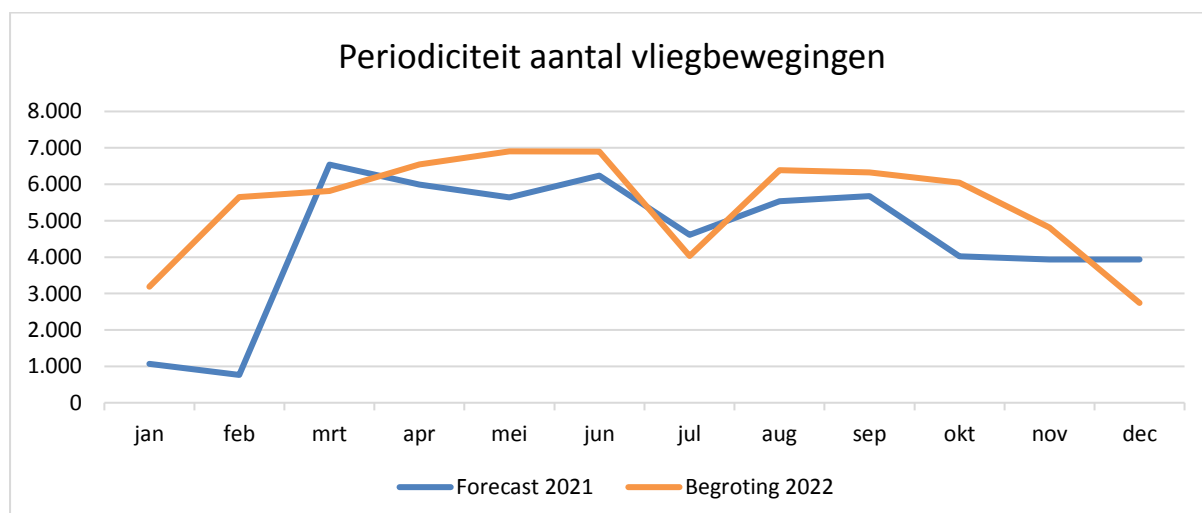


Waar het aantal passagiers in 2022 nog lager ligt ten opzichte van eerdere “normale” jaren, maakt het aantal vliegbewegingen een gestage groei door. Verwacht wordt dat het aantal bewegingen in 2022 groeit tot 65.353, waarvan 52.504 (80%) lesbewegingen. Ten opzichte van 2021 is dat een groei van 21% van het aantal bewegingen. Vooral het lesverkeer neemt verder toe, maar ook de general aviation bewegingen en het handelsverkeer trekken verder aan omdat het in de eerste maanden van 2021 heeft stilgelegen. Daarnaast wordt de komst van vrachtverkeer onderzocht. Omdat de daadwerkelijke komst van dit verkeer nog onzeker is, is dat niet begroot.

In 2022 bestaat het aantal vliegbewegingen naar verwachting voor 1% (644) uit passagiersverkeer, voor 80% (52.504) uit lesverkeer, voor 15% (10.050) uit overig (general aviation) verkeer en voor 3% (2.155) uit bewegingen van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG.



Bij de overige vliegbewegingen kan worden gedacht aan op de luchthaven gevestigde bedrijven, zakenvluchten, de vluchten van de vliegclub en bezoekende privévliegers. In samenwerking met het restaurant en andere bedrijven worden ook in 2022 weer acties gehouden om Groningen Airport Eelde onder de aandacht te brengen bij verschillende soorten vliegers. Dit verkeer is afhankelijk van het weer; daardoor kent het aantal vliegbewegingen ook een seizoenpatroon. Het patroon is door de lesvluchten, die in principe in alle maanden plaatsvinden (met vakantie in juli) afhankelijk van het lesprogramma en het weer, minder uitgesproken dan in eerdere jaren.



### 4.3 *Financieel Resultaat*

Het financieel resultaat van Groningen Airport Eelde wordt nog steeds sterk gedreven door het aantal passagiers. Als gevolg van de Coronacrisis is het aantal passagiers lager dan in eerdere jaren. Dat was in 2020 en 2021 al zo, en is ook in 2022 nog steeds goed merkbaar. Door de toekomstige focus op een bredere ontwikkeling van de luchthaven vindt ook differentiatie plaats in de samenstelling van de opbrengsten. Deze worden minder afhankelijk van het aantal passagiers. Begroot zijn alleen die opbrengsten, waar concreet zicht op is. Ondanks de verregaande gesprekken die er bijvoorbeeld zijn voor vliegtuigdemontage, vrachtluchten en het vestigen van nieuwe bedrijven op Groningen Airport Eelde, worden de opbrengsten pas begroot nadat daartoe overeenkomsten zijn afgesloten en er concreet zicht op opbrengsten is.

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. Voor een gezonde financiële huishouding zijn 200.000 tot 300.000 passagiers per jaar nodig. Net als 2021, is 2022 dan ook een jaar dat niet met een positief resultaat kan worden afgesloten. Indien het aantal uit te voeren passagiersvluchten wederom lager zal zijn dan begroot als gevolg van te nemen Coronamaatregelen en/of uitvallende passagiersvraag, zal het financieel resultaat dienovereenkomstig verslechteren, vooral nu er voor 2022 geen concreet zicht meer is op NOW-steun. NOW-steun was in 2020 en 2021 een belangrijke tegemoetkoming om het financiële verlies door het wegvalen van omzet te kunnen beperken.

#### ***Havengelden***

De havengelden zijn met 73% 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 of activiteiten zoals het parkeren van vliegtuigen. In 2021 werden in dat kader bijvoorbeeld incidentele charters voor de TT in Assen afgehandeld, en stonden in de wintermaanden toestellen van KLM geparkeerd.

De begrote opbrengsten voor 2022 nemen met € 1.093.088 toe ten opzichte van de forecast voor 2021. De belangrijkste oorzaak is gelegen in een toename van het aantal passagiers door een verder herstel van de chartermarkt. Dit is vooral in de passagiersvergoedingen en de afhandeling zichtbaar. Daarnaast is er een kleine toename van de lesvluchten, wat deels in het landingsgeld zichtbaar is. Er wordt rekening gehouden met opbrengsten van geparkeerde toestellen, maar minder dan in 2021.

Vanaf 2018 wordt niet langer een volledige security-vergoeding in rekening gebracht aangezien een subsidie voor NEDAB wordt ontvangen, en dubbele doorberekening van deze lasten niet is toegestaan. De havengeldregeling is hier in 2018 op aangepast. Er zijn ook in 2022 nog geringe security-opbrengsten die in mindering worden gebracht op de kosten die worden gesubsidieerd.

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

De opbrengsten van gebouwen en terreinen veranderen niet veel als gevolg van bestaande en langlopende overeenkomsten (erfpacht en huur). De begrote opbrengsten nemen in 2022 toe als gevolg van indexatie van de huurtarieven. Alle bestaande potentieel voor erfpacht en verhuur is benut: er is geen leegstand op de luchthaven. In 2021 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan en ook voor 2022 worden geen veranderingen voorzien. 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. In 2022 levert dat nog geen opbrengsten op.



Ook in 2021 was het vastgoed van de luchthaven 'vol'; alle beschikbare en te verhuren ruimte was bezet. In 2021 heeft Kavel 10, een survey-bedrijf zich gevestigd in een bestaand pand. Voor 2022 geldt ook het vooruitzicht dat alle vastgoed vol is. Er is regelmatig vraag van huurders die hangars willen huren. Er ontstaat ook vraag van partijen naar bouwkavels, vanuit duurzame en innovatieve bedrijven maar ook voor vracht en vliegtuigdemontage. Voor reclame is een nieuwe concessiehouder gevonden.

De opbrengsten vanuit de horeca-concessie zijn voornamelijk afhankelijk van het aantal passagiers en nemen toe met de verwachte passagiersgroei. Daarnaast zijn er concessies voor afhandeling; 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.

### **Brandstofverkopen**

De brandstofverkopen bestaan uit zowel de concessievergoeding als de omzetprovisie. 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 aftanken van vliegtuigen, voor klein verkeer is ook een zelfbedieningspomp aanwezig.

Door het toenemende aantal vluchten van het handelsverkeer wordt verwacht dat de brandstofverkopen in 2022 toenemen ten opzichte van 2021.

### **Overige bedrijfsopbrengsten**

De overige bedrijfsopbrengsten bestaan voornamelijk uit het betaald parkeren van personenwagens. De opbrengst van het parkeren (€ 180.000) is begroot op basis van het verwachte aantal passagiers. Met zakelijke gebruikers (huurders en pachters) zijn aangepaste afspraken gemaakt over betaald parkeren. 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 2022 aangepast op basis van een analyse van het parkeergedrag in 2021.

De samenwerking met partijen die de reserveringsmogelijkheid voor het parkeren bij het boeken van een reis aanbieden, wordt in 2022 wederom uitgebreid. Het inclusief parkeren dat met een touroperator is overeengekomen en in 2020 en 2021 een pilot was, zorgt er bovendien voor dat een groter deel van de passagiers met de auto komt. We kijken terug op een positieve evaluatie en bieden dit concept ook (beperkt) aan andere touroperators aan, wederom als pilot. We verwachten dan ook dat de bezettingsgraad van de parkeerterreinen in de toekomst stapsgewijs toe zal nemen ten koste van het halen en brengen en het parkeren bij een concurrent. Marketingcampagnes, bijvoorbeeld door het parkeren onder de aandacht te brengen bij touroperators en reisbureaus, ondersteunen deze ambitie.

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 Bedrijfs hulpverlening (BHV). Als gevolg van de Coronacrisis was deze markt in 2020 en 2021 grotendeels afwezig. In 2021 is succesvol aan detachering van brandweermedewerkers bij een Veiligheidsregio gedaan, omdat veel rooster-uren vervielen doordat er geen handelsverkeer was. In 2022 doet die mogelijkheid zich naar verwachting veel minder voor.

### **Personeelskosten**

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

	<b>Forecast 2021</b>	<b>Begroot 2022</b>
Salarissen en sociale lasten	3.073.274	4.281.000
Inleen personeel	531.012	632.000
Overige personeelskosten	214.530	322.000
NEDAB-subsidie toegerekend	-2.088.265	-2.394.000
<b>Totaal personeelskosten</b>	<b>1.730.551</b>	<b>2.841.000</b>

In 2020 zijn, in anticipatie op de wegvallende omzet door de Coronacrisis, verregaande besparingen doorgevoerd door het management team te verkleinen, vacatures niet in te vullen en de flexibele schil vrijwel geheel te reduceren. In 2021 is weer deels opgeschaald vanwege het aantrekkende passagiersverkeer. Twee interim-functies zijn vast ingevuld. Er is externe commerciële ondersteuning voor zaken als vracht, vliegtuigonderhoud en vliegtuigdemontage aangetrokken. De flexibele schil is weer deels opgebouwd met flexibele contracten en uitzendkrachten. De Wet WAB zorgt er echter voor dat flexibiliteit veel duurder is dan voorheen, nu uitzendkrachten volgens de eigen cao moeten worden ingeschaald en eerder recht krijgen op een minimum aantal uren. Dit zorgt in 2022 voor een stijging van de personeelskosten. Het belangrijkste verschil tussen 2021 en 2022 is echter dat de salariskosten in 2021 relatief laag waren doordat de NOW-steun als negatieve salariskosten is verantwoord. In 2022 wordt niet op deze steun gerekend aangezien de regeling is beëindigd. Door een toename van het aantal vluchten, neemt ook de inzet van flexibele medewerkers weer toe.

Eind 2021 heeft Groningen Airport Eelde een aantal medewerkers gedetacheerd bij afhandelingsbedrijf Viggo, om te ondersteunen bij de afhandeling van Transavia-vluchten op Amsterdam Airport Schiphol. Ook zijn medewerkers van de brandweer gedetacheerd geweest bij een Veiligheidsregio. Op deze manier is het gelukt om de personeelskosten laag te houden terwijl toch voldoende uren en perspectief aan medewerkers kon worden geboden. Door in 2022 bepaalde functies met elkaar te combineren en door de extra wintersportvluchten kunnen cruciale medewerkers daarmee worden behouden in het laagseizoen. Voor het behouden van medewerkers met kennis, ervaring en de juiste certificaten is dat van levensbelang voor de luchthaven. Door de strenge eisen op het gebied van de verplichte verklaring van geen bezwaar van het Ministerie van Binnenlandse zaken en opleidingseisen om op de luchthaven te mogen werken, is de inwerktijd lang en daarmee kostbaar.

Een belangrijk deel van de personele inzet wordt normaliter ingevuld met inleenkrachten. Voor een deel is dit verplicht (security, het grootste deel van de kosten van inleen) 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 sinds 2021 weer vaker gewerkt met flexibele contracten van medewerkers in eigen dienst. Op piekmomenten is een parkeerwacht voor het operationele proces en begeleiden van de "inclusief parkeren passagiers" aanwezig. Een aantal afdelingen maakt ook in 2022 weer dankbaar gebruik van de inzet van stagiairs.

In 2022 nemen de overige personeelskosten toe ten opzichte van 2021, voornamelijk door opleidingen, oefenen en de kosten van duurzame inzetbaarheid, maar ook door een toename van de reiskosten, verblijfskosten en maaltijden nu weer meer uren op de luchthaven worden gewerkt. De kosten van opleiding, training en certificering van medewerkers (prof checks, keuringen, oefenen) nemen jaarlijks toe in lijn met strengere wet- en regelgeving (EASA). In 2021 is, na een lange voorbereidingsperiode, het reglement voor duurzame inzetbaarheid goedgekeurd. Vitaliteit, bedrijfsgezondheidszorg en duurzame inzetbaarheid zijn voor 2022 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 zijn. Externe auditors die controleren op eisen met betrekking tot opleidingen, zien daar steeds vaker op toe. In 2021 is daarom een software-module in gebruik genomen om per persoon verplichte opleidingen te kunnen monitoren.

Een andere belangrijke component van de overige personeelskosten is het (verplicht) oefenen van de brandweer. Er zijn in Nederland slechts twee oefenfaciliteiten voor luchthavenbrandbestrijding. Eens in de zoveel jaar dient een oefening in het buitenland plaats te vinden om voldoende diversiteit in scenario's te kunnen trainen. In 2020 waren beide oefenfaciliteiten door Corona gesloten en in 2021 was sprake van groot onderhoud op Woensdrecht, waardoor naar Kopenhagen is uitgeweken. Bij het oefenen wordt steeds meer gewerkt met speciale software (XVR) waarbij de luchthaven in samenwerking met de Veiligheidsregio Drenthe en Koninklijke Marechaussee is gemodelleerd in een virtuele omgeving en waarbij een veelheid aan realistische scenario's kan worden geoefend in samenwerking met partijen. In 2022 vindt daarvan een evaluatie plaats.

De begrote opleidingen hebben ook in 2022 een voornamelijk noodzakelijk en veelal verplicht karakter in het kader van permanente educatie. Op basis van het nieuwe reglement voor duurzame inzetbaarheid wordt tevens geïnvesteerd in de bredere inzet van medewerkers. Voor een deel van het invullen van de opleidings- en trainingsbehoefte wordt de samenwerking met regionale partijen gezocht, waaronder veiligheidsregio's. De opleidingskosten in 2020 en 2021 waren veel lager dan normaal, omdat veel opleidingen geen doorgang konden vinden als gevolg van de beperkingen voor groepsgrootte door besmettingsgevaar. In 2022 nemen de opleidingskosten weer toe, omdat ook competentie gerichte opleidingen weer worden aangeboden.

De subsidie voor NEDAB-kosten wordt toegerekend aan de kostensoort waarop deze van toepassing is. De subsidie is volgens de richtlijnen voor de jaarrekening een exploitatiesubsidie en dient derhalve niet als opbrengst, maar als negatieve kosten in de administratie en de jaarrekening te worden 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**

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 die het onderhoud van het baanstelsel en bijbehorende installaties verzorgt tot en met april 2023.

De bruto afschrijvingskosten nemen in 2022 ten opzichte van 2021 af gevolg van de volledige afschrijving van investeringen uit het verleden, met name op inventaris. De investeringen voor 2021 en 2022 worden nader toegelicht in het hoofdstuk over de investeringsbegroting. De aan de afschrijvingskosten toegerekende NEDAB-subsidie heeft betrekking op het deel van de afschrijvingskosten dat betrekking heeft op of is toegerekend aan brandweer- en security materieel. Het subsidiebedrag is pro-rato toegekend aan de afschrijvingen.

### **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 2021</b>	<b>Begroot 2022</b>
Huisvestingskosten	341.567	358.000
Onderhoud gebouwen en terreinen	614.140	365.000
Exploitatie materieel	182.854	199.000
Communicatie	42.490	46.000
Administratie en bureaunkosten	291.968	285.000
Reis- en verblijfkosten	78.800	100.000
Advies- en controlekosten	37.368	195.000
Marketing en promotie	133.595	233.000
NEDAB-subsidie toegerekend	-309.558	-319.000
Overige bedrijfskosten	<b>1.413.225</b>	<b>1.462.000</b>

De meeste kosten die te maken hebben met huisvesting, blijven in 2022 op ongeveer hetzelfde niveau als 2021, op basis van noodzaak. De kosten van schoonmaak namen in 2021 toe als gevolg van strengere hygiëneregels en extra schoonmaakrondes voor het voorkomen van de verspreiding van het Coronavirus volgens de RIVM richtlijnen. In 2022 blijven deze kosten relatief hoog door deze maatregelen en het toegenomen aantal vluchten.

De kosten van onderhoud van gebouwen nemen jaarlijks toe als gevolg van de veroudering van de gebouwen en vooral 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 2021 nemen de kosten van onderhoud in 2022 af als gevolg van eenmalige kosten die in 2021 zijn gemaakt voor de DBFM-overeenkomst voor het banenstelsel. Nadat het onderhoudscontract in 2023 is afgelopen, is de gehele subsidie verbruikt en komen investeringen en onderhoud volledig voor rekening van de luchthaven. Voor het onderhoud van het banenstelsel en de installaties na 2023 wordt in 2022 een traject gestart waarbij specialistische kennis van een derde partij wordt ingezet om tot een nieuwe aanbesteding te komen, op basis van duurzame en innovatieve technieken. De kosten van dit traject verklaren de grote toename bij de advieskosten.

De kosten van de exploitatie van materieel nemen toe als gevolg van hogere brandstofkosten en onderhoud aan het deels verouderde materieel. De kosten van communicatie nemen toe als gevolg van indexatie en de reis- en verblijfkosten nemen toe doordat er weer meer kan worden gereisd voor opleidingen, audits, overleg met andere luchthaven et cetera.

De bureaunkosten nemen in 2022 af aangezien geen NOW-controles meer worden gedaan. De belangrijkste kostenpost van de bureaunkosten zijn de ICT-kosten. Groningen Airport Eelde heeft haar ICT grotendeels uitbesteed. De marketinginspanning wordt aangepast naar het verwachte passagiersniveau, en neemt daardoor toe. Er is al jaren een trend gaande dat luchtvaartmaatschappijen en touroperators meer en meer leunen op de marketing van regionale luchthavens voor hun producten.

De toegerekende NEDAB-kosten hebben vooral betrekking op de indirecte kosten (huisvesting) van de brandweer en verbruiksartikelen voor security.

### **Resultaat**

Het begrote operationele resultaat voor 2021 bedraagt € 1.351.000 negatief. Door het langzame herstel van de luchtvaart op regionale luchthavens in 2022, wordt nog niet op een toename van de passagiersinkomsten gerekend tot het reguliere niveau, terwijl de vaste kosten doorlopen. 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 ook in 2021 nog een operationeel verlies geleden.

Financieringskosten, inclusief rentebaten, worden buiten het operationeel resultaat gehouden. De luchthaven is tot en met 2021 volledig met eigen vermogen gefinancierd. Als gevolg van enkele verliesjaren en noodzakelijke investeringen, zal zij voor een gezonde liquiditeitspositie in 2022 externe financiering aan moeten trekken. Daarvoor hebben aandeelhouders in 2021 besloten tot een overbruggingsfinanciering. De rentelast in 2021 heeft betrekking op negatieve rente die op spaartegoeden moet worden betaald. Deze last wordt in 2021 en 2022 geminimaliseerd door een liquiditeitsbeleid waarbij door middel van trekkingverzoeken subsidies qua timing 'op maat' worden verkregen. In 2022 zijn ook rentelasten begroot in verband met de rente die op de lening van FB Oranjewoud moet worden betaald vanaf oktober 2022. Een nadere toelichting is opgenomen in het hoofdstuk over liquiditeit.

Het totale resultaat van Groningen Airport Eelde voor 2022 wordt, al het voorgaande in aanmerking nemende, begroot op € 1.371.000 negatief. Vanwege het negatieve resultaat wordt geen belastingdruk voorzien.

#### **4.4 Eenmalige baten en lasten buiten het operationeel resultaat**

Bij het opstellen van de begroting 2022 wordt uitgegaan van een prognose van het "resultaat voor belastingen", gebaseerd op het operationeel resultaat en de rentelast. Eventuele eenmalige baten en lasten zijn naar de aard van deze posten geen onderdeel van de prognose. Daardoor ontstaat een consistent beeld met eerdere jaren. Bovendien hebben zich de afgelopen jaren geen baten en lasten buiten het operationeel resultaat voorgedaan.

Voor de jaarrekening 2022, en mogelijk ook 2021, zijn wel een aantal eenmalige baten en lasten te verwachten, waarvan de omvang op voorhand onzeker is en die weinig met de reguliere bedrijfsuitoefening te maken hebben. Deze worden navolgend toegelicht, en zullen ook in de betreffende jaarrekening separaat worden toegelicht, en volgens de standaarden voor de jaarrekening waarschijnlijk in het reguliere resultaat moeten worden verantwoord.

Aan de openbare aandeelhouders is in 2021 een eenmalige bijdrage gevraagd voor de liquiditeit van de onderneming. Het doel daarvan is overbruggingsfinanciering in anticipatie op een toekomstig meer structurele financieringsvorm van de luchthaven. De aard van de bijdrage is het vergoeden van de NEDAB-kosten uit 2017, 2018 en 2019 die nog niet zijn gesubsidieerd. Het betreft een bedrag van in totaal € 1.174.118, te verantwoorden als eenmalige bate die waarschijnlijk geheel in 2022 valt.



De NOW-regelingen uit 2020 en 2021 moeten nog definitief worden vastgesteld en afgerekend, omdat tot op heden slechts voorschotten zijn ontvangen. Er loopt een discussie over de interpretatie van de genoten NEDAB-subsidie in relatie tot het opbrengstbegrip voor de NOW-vaststelling. Afhankelijk van de uitkomst van de discussie heeft dat invloed op het resultaat van 2021 en/of 2022. De totale discussie gaat over een bedrag van ongeveer € 700.000, dat betrekking heeft op het resultaat van 2020 en 2021. De forecast van 2021 uit deze begroting is (uit prudentie) gebaseerd op de conservatieve inschatting van de NOW-bijdrage uit 2021. De uitkomst heeft ook gevolgen voor de liquiditeit. Afhankelijk van het tijdstip wanneer duidelijkheid is ontstaan en hoe de discussie wordt beslecht, kan dit een eenmalige bate of last in 2021 of 2022 tot gevolg hebben.

In 2022 wordt gestart met de renovatie van een hangar tot brandweerkazerne. In het verleden zijn al projectkosten gemaakt voor een ander ontwerp. Er zijn namelijk enkele jaren geleden meerdere scenario's onderzocht en uitgewerkt, onder andere voor een variant waarin samen met UMCG zou worden gebouwd. De kosten daarvoor, bouwkundige ontwerpen en leges, zijn op de balans opgenomen als projectkosten. Zodra er definitief voor de huidige variant gekozen is door uitvoering van de bouwplannen, dienen de projectkosten voor niet uitgevoerde varianten eenmalig als kosten te worden afgeschreven. Het gaat om een bedrag van maximaal € 185.000. Omdat het alleen om het afwaarderen van een balanspost gaat, raakt dit de liquiditeit niet.

Hetzelfde principe geldt voor projectkosten voor het luchthavenbesluit die in het verleden zijn gemaakt. Dit traject ligt al een tijd stil; eerst als gevolg van modelleringsfouten bij het NLR, de voorrang van andere luchthavens en later door het wachten op de Luchtvaartnota 2020-2050. Groningen Airport Eelde is daarbij afhankelijk van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, het bevoegd gezag in deze. Bij de Raad van State loopt een proces waarbij door een belangenpartij is verzocht om een besluit over een luchthavenbesluit af te dwingen.

Als er geen wettelijke noodzaak is om op korte termijn een luchthavenbesluit te nemen en/of de huidige regeling één-op-één kan worden omgezet, vervallen in 2021 of 2022 de eerder op de balans opgenomen projectkosten. Het betreft een bedrag van bijna € 385.000 uit de periode 2016-2019. Omdat het om afwaarderen van een balanspost gaat, raakt dit de liquiditeit niet.

Daarmee bestaan in 2022 eenmalige baten en lasten met een bijzonder karakter. Bij de timing van subsidies en bijdragen wordt zo mogelijk rekening gehouden met de timing van deze baten en lasten. Met de ontwikkeling van de liquiditeit en solvabiliteit wordt rekening gehouden met deze posten, waarbij het netto-effect op beide overigens positief is door de overbruggingsfinanciering in de vorm van een aanvullende NEDAB-subsidie 2017-2019.

#### **4.5 NEDAB-subsidie**

Net als voorgaande jaren wordt in 2022 een subsidie voor NEDAB gevraagd. NEDAB-activiteiten (Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang) dienen het algemeen belang zoals (openbare) veiligheid. De typische veiligheidstaken die tot de verantwoordelijkheden van de luchthaven behoren zoals brandweer en security, worden dan ook beschouwd als diensten van algemeen belang. De luchthaven is verplicht deze werkzaamheden te verrichten, en kan ze slechts voor een heel klein deel in rekening brengen bij gebruikers van de luchthaven, waardoor ze geen economische activiteit vormen. 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.

In de onderstaande tabel zijn de werkelijke (forecast 2021) en verwachte (begroting 2022) kosten voor brandweer en veiligheid weergegeven (zowel directe als indirecte kosten, in €):

	Forecast 2021		Begroot 2022	
	Direct	Indirect	Direct	Indirect
Salarissen & sociale lasten	1.534.643	299.435	1.625.854	311.656
Overige personeelskosten	102.532	42.347	139.100	37.810
Inleen security	128.593	0	300.000	0
Afschrijvingen	144.293	122.247	128.400	122.598
Huisvestings- en terreinkosten	14.297	110.132	6.000	118.010
Algemene kosten	80.575	104.554	52.395	142.300
Opbrengsten (af)	-19.285	0	-20.123	0
Netto kosten NEDAB	<b>1.985.648</b>	<b>678.714</b>	<b>2.231.626</b>	<b>732.374</b>
Totaal (direct en indirect)	<b>2.664.362</b>		<b>2.964.000</b>	

De NEDAB-kosten zijn berekend als de integrale kosten van brandweer en security. Dat betekent dat zowel de directe kosten als indirecte kosten onderdeel zijn van de kostenberekening op basis van activity based costing. Het overgrote deel van de kosten betreft directe kosten (75% in 2022). Eventuele opbrengsten uit neventaken van de brandweer (zoals bedrijfshulpverleningsopleidingen) worden gecorrigeerd in de berekening, net als opbrengsten uit de security charge.

De NEDAB-kosten voor 2021 worden geschat op € 2,66 mln, rekening houdend met van toepassing zijnde baten zoals opbrengsten van de ademluchtwerkplaats, detachering en security charge. Er is een subsidie verstrekt voor het maximale bedrag van € 3,00 mln, waarvoor een voorschot is ontvangen van € 2,84 mln. De uitnutting in 2021 blijft achter bij het bedrag van de aanvraag. Over de exacte hoogte van de NEDAB kosten wordt, als onderdeel van de subsidievoorwaarden, in de jaarrekening definitief verantwoording afgelegd aan de subsidieverstrekkers. Teveel ontvangen NEDAB-subsidie wordt terugbetaald.

Voor 2022 wordt voorzien een subsidieaanvraag voor € 3,00 mln in te dienen in lijn met eerdere jaren, waarbij de benutting naar verwachting € 36.000 lager zal zijn op basis van de werkelijke NEDAB-kosten. De NEDAB-subsidie wordt maandelijks voor een gelijk deel in de begroting opgenomen.

Ter versterking van de liquiditeit wordt verzocht de gehele NEDAB-subsidie te beschikken op basis van de goedgekeurde begroting, en door middel van trekkingsverzoeken uit te betalen. Daarmee kan de luchthaven op basis van haar liquiditeitsplanning de subsidie verkrijgen, om zo negatieve rente op banktegoeden te minimaliseren en de subsidie in de pas met relevante uitgaven te laten lopen. Op basis van de huidige liquiditeitsplanning wordt rekening gehouden met trekkingsverzoeken op kwartaalbasis.

De NEDAB-subsidie dient volgens de richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving (RJ) aangeduid te worden als een exploitatiesubsidie, waardoor de subsidie als 'negatieve kosten' wordt geboekt op de betreffende kostenrekening. Om te zorgen dat de opbrengsten van de subsidie zichtbaar blijven in de begroting, is er voor gekozen om deze over de vier hoofdkostensoorten van de begroting te verdelen, pro-rate naar de omvang van de kosten.

## 5. Toelichting op investeringsbegroting 2022

### 5.1 Terugblik 2021

De goedgekeurde investeringsbegroting voor 2021 kent een omvang van € 824.500, waarbij naast vervangingsinvesteringen ook projecten en niet-reguliere investeringen zijn opgenomen. De brandweerkazerne is als lopend project separaat begroot. Doordat de investeringsbegroting voor 2021 in juni van dat jaar is vastgesteld, en door het uitstellen van investeringen vanwege drukte bij leveranciers of partners, is slechts een deel van de investeringsbegroting benut en schuift een deel van deze noodzakelijke investeringen daarmee naar 2022. Dit heeft in 2021 geleid tot een lager dan verwacht beslag op de liquiditeit, waardoor in 2021 nog geen overbruggingsfinanciering nodig was. Onderstaand wordt een toelichting gegeven, gebaseerd op de forecast voor 2021. De uiteindelijke cijfers in de jaarrekening kunnen daarvan afwijken.

Aan gebouwen en terreinen is € 35.366 uitgegeven voor correctief onderhoud en lopende projecten, zoals kentekenherkenning op P2, het schilderen van lichtmasten en het afvoeren van containerunits voor de vertrekhal. De vloeiستofdichte wasplaats en het onderhoud aan taxiway Bravo konden in 2021 niet door aannemers worden uitgevoerd vanwege drukte en benodigde voorbereidingstijd. Deze projecten schuiven door naar 2022. De kosten van het project voor opstelplaatsen voor paspoortcontrole zijn verlegd naar het bevoegd gezag, waardoor er geen uitgave is gedaan. Voor de wettelijke verplichting om het obstakelvlak in te meten zijn nog geen kosten gemaakt omdat dit project wacht op beleid van de Inspectie Leefomgeving & Transport. Een deel van de kosten schuift door naar 2022, waarbij een ander deel vrijvalt omdat door samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens een schaalvoordeel in de inkoop wordt behaald.

Aan installaties is in 2021 € 79.720 uitgegeven, € 3.320 meer dan begroot. Een apparaat ter voorkoming van FOD-gevaar, Foreign Object Damage; losse objecten op het banenstelsel, kon met korting worden aangeschaft waardoor aan tractie € 7.010 is uitgegeven in plaats van de begrootte € 7.300. Aan afhandelingsmateriaal is € 96.837 uitgegeven voor een tweedehands de-icer. Dit is minder dan de begrootte € 125.000. De besparing is gerealiseerd door het voertuig zelf uit Groot-Brittannië te importeren en aanpassingen en onderhoud in eigen beheer te doen.

De ICT-investeringen voor 2021 worden gedreven door reguliere vervangingen van eindgebruikers-hardware en een vervangingsprogramma van meerdere jaren voor VOIP-telefonie, firewalls, switches en servers. Van de begrootte € 65.000 is in 2021 € 47.957 uitgegeven. Aan regulier onderhoud van het operationele programma Airlink is niets uitgegeven, omdat een grote update onder het nieuw afgesloten servicecontract viel en het aanpassen van de software aan het nieuwe programma van Luchtverkeersleiding Nederland vertraging aan de kant van de luchtverkeersleiding heeft opgelopen.

Het vervangen van het fluor-schuim in de brandbestrijdingsvoertuigen en de sportapparatuur voor de brandweer is uitgevoerd conform budget: € 48.838 waar € 49.000 was begroot.

In portofonie wordt in 2021 een bedrag van € 35.000 geïnvesteerd, waar slechts € 10.000 was voorzien. De beveiligde en digitale portofoons worden intensief gebruikt voor een veilige operatie en door de brandweer, havendienst en security. Voor het bestaande basisstation zijn geen reserveonderdelen en support meer verkrijgbaar en de spullen zijn sterk verouderd waardoor de betrouwbaarheid terugloopt. Het basisstation is technisch gezien kwetsbaar. Daarom moet eerder dan verwacht een tweejarig vervangingsprogramma van tweemaal € 35.000 worden uitgevoerd om de betrouwbaarheid van de portofonie te kunnen blijven garanderen.

Voor reguliere vervanging van inventarissen was € 17.400 begroot. In totaal is € 18.490 uitgegeven. Er is meer dan verwacht uitgegeven aan machines voor een gezonde werkomgeving in de werkplaats: een veeg-zuigmachine en dweilmachine voor het fijnstof op de werkplaatsvloer. Een bandenmontage-apparaat is uiteindelijk niet vervangen; door prioriteit te geven aan een veilige en schone werkomgeving geven de betreffende collega's de voorkeur aan de aanschaf van accu-tuingereedschap in plaats van de huidige benzinemotoren. Het budget van daarvoor dan ook naar 2022 verplaatst om een passende en veilige set gereedschap uit te zoeken.

Het project om tot een nieuw luchthavenbesluit te komen, waarvoor in 2021 € 100.000 was begroot, is in afwachting van een proces bij de Raad van State. In 2021 zijn derhalve geen kosten gemaakt, waarbij het op dit moment nog onduidelijk is of er in 2022 kosten worden verwacht. Aan voorbereiding voor een bestemmingsplan-wijziging die vastgoedontwikkeling mogelijk maakt, is € 30.000 uitgegeven waar € 40.000 was begroot; het restant wordt naar verwachting in 2022 besteed. Voor het afronden van de milieuvergunning die in 2020 was aangevraagd, zijn in 2021 nog kosten ten bedrage van € 8.000 gemaakt, waar € 4.000 was begroot.

Uiteindelijk is in 2021 voor een bedrag aan € 407.218 aan investeringen gepleegd, waar € 824.500 werd voorzien. Een belangrijk deel van de niet gepleegde investeringen verschuift naar 2022, wat onderstaand wordt toegelicht.

## 5.2 *Investerings 2022*

De begroting voor reguliere investeringen in 2022 bedraagt € 833.800 inclusief stelposten voor correctief onderhoud aan gebouwen en installaties en inclusief projecten die doorlopen uit 2022. Het totale investeringsprogramma voor de transitiejaren 2021 – 2022 komt daarmee naar verwachting uit op € 1.241.018. Dit is € 359.482 lager dan begroot, voornamelijk als gevolg van het feit dat het project luchthavenbesluit, begroot voor € 350.000, als pro-memorandum post is opgenomen als gevolg van de grote onzekerheid over dit project en het onderzochte alternatief om de bestaande geluidsruimte één-op-één om te kunnen zetten. De reguliere investeringen voor 2022 worden navolgend toegelicht.

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

Jaarlijks wordt onderhoud gepleegd aan de gebouwen, terreinen en installaties van de luchthaven. Voor 2022 wordt voorzien € 389.000 te investeren in gebouwen en terreinen. Daarvan is € 285.000 vanuit projecten die in 2021 zijn doorgeschoven: een vloeistofdichte was- en tankplaats, taxiway Bravo aan de wettelijke normen laten voldoen (demarkeren en negatief obstakel verhelpen) en het periodiek laten inmeten van obstakels in de aanvliegeroute. Er wordt € 80.000 geïnvesteerd in projecten: een verplichte vloeistofdichte tankplaats voor vliegtuigen op platform Lima, het repareren van voegen op het platform en banenstelsel en het snoeien van bomen in de aanvliegeroute. Daarnaast wordt € 15.000 voorzien als stelpost voor correctief onderhoud.

Aan installaties wordt voorzien in 2022 € 176.000 te investeren. Voor een bedrag van € 10.000 gaat het om de tweede fase van een driejarig programma voor bliksembeveiliging, voor € 91.000 om achterstallig onderhoud aan de verwarming en luchthandelingsinstallatie van het stationsgebouw, voor € 15.000 om ledverlichting in de terminal en € 45.000 aan achterstallig onderhoud aan de verwarming en koeling van de terminal. Daarnaast is ook hier een stelpost van € 15.000 opgenomen voor correctief onderhoud. Veel installaties zijn verouderd en dienen de komende jaren vervangen te worden, ook met besparing op energiekosten in het achterhoofd en wetgeving op dat gebied (minimaal energielabel).

In 2022 wordt niet voorzien investeringen in het voertuigpark van de luchthaven te hoeven doen. Voor het afdelingsmaterieel staat voor komend jaar 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. De-icers worden in de winter gebruikt om de vliegtuigromp ijsvrij te maken en te voorzien van een laagje beschermingsmiddel om ijsafzetting op de vleugels te voorkomen bij koude omstandigheden.

Aan ICT-investeringen wordt voor 2022 een bedrag van € 52.000 begroot. Voor € 7.000 bestaat dit uit jaarlijks onderhoud en updates van het operationele systeem, voor € 5.000 uit onderhoud en updates van het programma voor personeels- en salarisadministratie en voor € 10.000 het jaarlijks vervangen van eindgebruikers-hardware. Er is € 30.000 opgenomen voor een driejarig vervangingsprogramma van switches, servers en kabels. De meeste middleware hardware is van na de brand in 2014, wordt niet meer ondersteund en dient nodig vervangen te worden.

Voor de brandweer wordt voorzien een bedrag van € 10.000 uit te geven voor een tweejarig vervangingsprogramma van de periodieke vervanging van de uitrukpakken. Dit wordt in samenwerking met een veiligheidsregio gedaan om een inkoopvoordeel te behalen. Daarnaast worden twee infraroodscanners (warmtebeeldcamera's) vervangen van € 5.300 per stuk, in zowel 2022 als 2023. Het betreft hier een correctieve (2022) en preventieve (2023) vervanging.

Ook voor de portofonie geldt dat zowel correctieve (2022) als preventieve (2023) vervanging nodig is van zowel de portofoons als het basisstation. De mobilifoons, die in voertuigen zijn opgenomen voor bijvoorbeeld contact met de verkeerstoren, worden niet vervangen. Het tweejarige vervangingsprogramma leidt in 2022 tot een verwachte investering van € 35.000. Het eigen portofoonnetwerk is het belangrijkste operationele communicatiemiddel op de luchthaven, zowel voor de operatie als voor veiligheidsdiensten. Zonder dit digitale en beveiligde communicatiesysteem is een veilige operatie niet mogelijk. De huidige portofoons en het basisstation worden in twee stappen vervangen. Vervangingsonderdelen voor het basisstation zijn niet meer te krijgen en de portofoons worden veelal correctief vervangen.

Aan inventarissen wordt voorzien in 2022 € 11.500 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 het budget dat in 2021 was opgenomen voor een banden-monteerapparaat, € 4.000, in 2022 ingezet voor accu-tuingereedschap in het kader van een schone en veilige werkomgeving. Het bestaande gereedschap op (alkyd)benzine wordt daarmee vervangen, passend bij de duurzame ambities van de luchthaven en de plicht om een gezonde en veilige werkomgeving te bieden.

### ***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 de berekeningen telkens uit. Het traject ligt al een tijd stil en was in afwachting van de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050. Naar verwachting zou er in 2021 een wettelijke eis ontstaan van waaruit Groningen Airport Eelde een luchthavenbesluit aan zou moeten vragen. De Luchtvaartnota 2020-2050 is door de val van het kabinet echter (nog) niet formeel vastgesteld. Ondertussen loopt een proces bij de Raad van State tegen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het luchthavenbesluit.



In analogie met de “proefcasus Eindhoven” stuurt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan op een traject waarin de betrokkenheid van de omgeving van de luchthaven een belangrijke rol speelt. Er wordt dan gestart met een participatietraject. Zo’n formeel traject is erg kostbaar en duurt meerdere jaren. Omdat de momenteel vergunde geluidsruimte van Groningen Airport Eelde uit haar omzettingsbesluit voldoende is voor de ambities van de komende jaren, is het nu niet opportuun een aanvraag luchthavenbesluit te starten indien dat juridisch niet nodig is. Door het uit te stellen wordt de tijd en ruimte gecreëerd om de toekomstvisie van de luchthaven, waarin duurzaamheid en elektrisch vliegen een grote rol gaan spelen, op de kaart te zetten voordat dit kan worden vertaald in aantallen vliegbewegingen en andere relevante toekomstige uitgangspunten. Een alternatieve vorm van participatie van de omgeving is wel nodig en wenselijk.

Alles in aanmerking genomen is het dus hoogst onzeker of en welk bedrag aan kosten van een luchthavenbesluit en/of participatietraject genomen moeten worden op dit moment. Dit is (mede) afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State en de reactie van het bevoegd gezag daarom. Daarom zijn eventuele kosten op voorhand niet realistisch in te schatten en is dit project “pro memorie” op de investeringsbegroting opgenomen. Indien toch een traject moet worden gestart, is daartoe een wettelijke noodzaak en worden de uitgangspunten en kosten daarvan met de aandeelhouders afgestemd.

In 2021 is gestart met de voorbereiding voor de ontwikkeling van “business park bravo”. Er is regelmatig vraag van bedrijven om zich te vestigen. De eerste intentieovereenkomst daartoe is tijdens het event “Wind meets Gas” op de luchthaven ondertekend. 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 van de luchthaven.

Als onderdeel van een meerjarig programma wordt het bestemmingsplan aangepast voor 10 tot 15 hectare van het luchthaventerrein. In 2021 is dit traject gestart, en het loopt door in 2022 en wellicht 2023. Voor 2022 is € 10.000 begroot voor het planologische gedeelte en € 20.000 voor het civieltechnische gedeelte. Het gaat daarbij om te activeren advieskosten.

### **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 en aan vervanging of renovatie toe. Het is op diverse punten afgekeurd, waarvoor de Gemeente Tynaarlo in 2019 een rapportage door een externe deskundige heeft laten opstellen. De afgelopen jaren zijn meerdere opties uitgewerkt, waarna gekozen is voor de goedkoopste optie: het verbouwen van een hangaar tot brandweerkazerne met het realiseren van stallingsruimte. De plannen zijn uitgewerkt tot een definitief ontwerp en de benodigde vergunningen zijn verleend.

Met het investeringsvoorstel voor de brandweerkazerne is medio 2021 ingestemd. De verwachte projectkosten bedroegen (prijspeil 2019) € 3.050.000, waarbij stijging van de bouwkosten van de brandweerkazerne acceptabel en onoverkomelijk is als gevolg van prijsindexatie. Ter dekking van de investering hebben aandeelhoudende regionale overheden een subsidie beschikt voor het bedrag van € 3.050.000. Deze subsidie kwalificeert volledig als NEDAB-subsidie, waardoor geen sprake is van staatssteun. Het gedeelte van de totale investeringsssom dat het bedrag van de subsidie overstijgt, wordt door de luchthaven zelf bekostigt en is meegenomen in de liquiditeitsbegroting. Sommige werkzaamheden worden in eigen beheer uitgevoerd waar mogelijk.

De selectie van de bouwkundige aannemer en de installateur lopen nog tot eind 2021. Groningen Airport Eelde laat zich door een deskundig bureau voor bouwkundige begeleiding bijstaan in dat proces; zij hebben ook het ontwerp gedaan en de vergunningen begeleid. Naar verwachting kan begin 2022 starten met de bouw, met een jaar doorlooptijd.

Op basis van de tweede ronde offertes wordt een totale investering van € 3,9 mln voorzien. Sinds 2019 is sprake van een indexatie van de bouwkosten van maar liefst 39%, waar met 10% rekening werd gehouden. Dat betekent een stijging van de kosten van het bouwkundige en installatietechnische gedeelte van € 850.000. Door zaken te combineren met andere projecten, te schrappen, te versoberen, uit te stellen of te faseren of in eigen beheer uit te voeren wordt een taakstellend budget van € 3,5 mln voor dit project van toepassing, waardoor de bijdrage uit de eigen middelen van de luchthaven € 450.000 bedraagt.

## 6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit

### 6.1 Liquiditeit

De ontwikkeling van de liquiditeit van de vennootschap 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: Groningen Airport Eelde is eind 2021 geheel met eigen vermogen gefinancierd.

Aan het begin van 2022 is naar verwachting een liquiditeit van € 2,3 mln aanwezig. Het vastgestelde verantwoorde minimum voor Groningen Airport Eelde is een aanwezige vrije liquiditeit van € 1,0 mln. Aangezien de luchthaven negatieve rente moet betalen op banktegoeden, is de timing van subsidies en bijdragen (door middel van trekkingsverzoeken) een uitgangspunt van het liquiditeitsbeheer ter voorkoming van “overliquiditeit” en vermijdbare rentelasten.

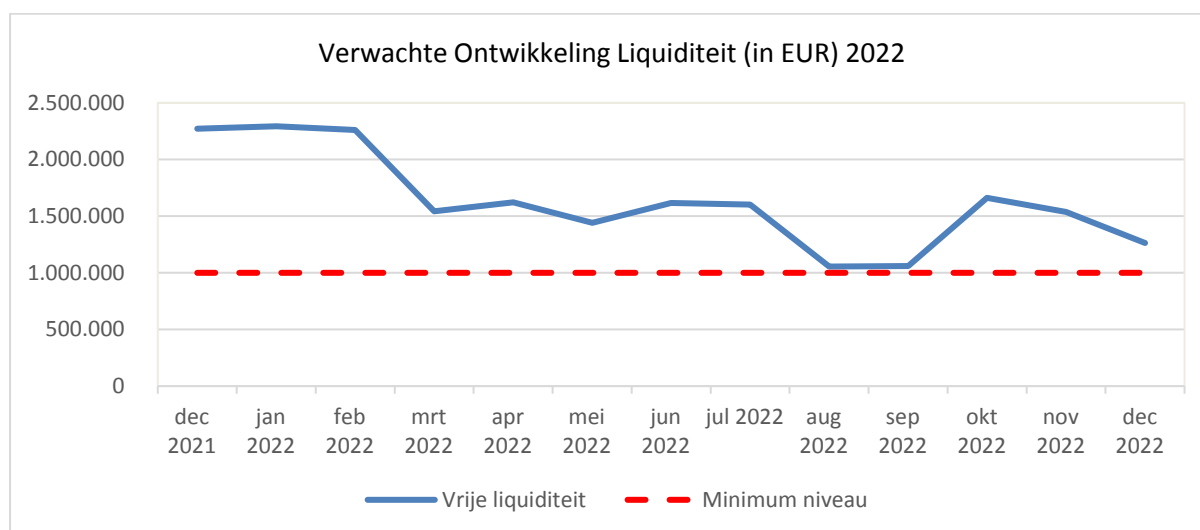
Als gevolg van een verwacht negatief financieel resultaat in 2021 en 2022 en de noodzaak om investeringen te plegen, heeft Groningen Airport Eelde te maken met druk op de liquiditeit tot onder het verantwoorde minimum. Om dit te voorkomen zijn de volgende maatregelen genomen.

Als gevolg van (niet begrootte) NOW-steun en lagere investeringen in 2021 kan dat jaar worden afgesloten zonder extra externe ondersteuning van de liquiditeit. In 2022 is dat niet mogelijk. Daarom hebben de aandeelhouders van de luchthaven medio 2021 besloten tot versterking van de middelen: een overbruggingsfinanciering gedurende de transitieperiode. Regionale overheden doen dat door middel van een extra NEDAB-vergoeding voor de jaren 2017, 2018 en 2019. Het gaat om een bedrag van in totaal € 1.174.118 voor wel gemaakte maar (nog) niet vergoede NEDAB-kosten. Aandeelhouder FB Oranjewoud verstrekt een lening van € 1.000.000 als overbruggingskrediet. Op basis van onderliggende liquiditeitsprognose zal deze overbruggingsfinanciering in 2022 ook gedeeltelijk nodig zijn, gegeven (conservatieve) aannames.

De liquiditeitsprognose voor de komende twee jaren is opgesteld onder de volgende aannames:

- Een negatief resultaat volgens deze begroting en een investeringsprogramma dat in 2022 geheel wordt uitgevoerd zoals begroot, inclusief brandweerkazerne, evenredig over het jaar verdeeld;
- Er loopt nog een discussie met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over de NOW-regeling. Indien deze discussie in positieve zin wordt beslecht, levert dat een bedrag van bijna € 700.000 aan extra liquiditeit op ten opzichte van de (conservatieve) 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;
- De reguliere NEDAB-subsidie wordt door middel van trekkingsverzoeken per kwartaal opgenomen om overliquiditeit en daarmee gepaard gaande rentekosten te minimaliseren;
- De reeds beschikte maar niet uitgekeerde subsidie voor de brandweerkazerne (€ 1.850.000) wordt om dezelfde reden opgenomen op de momenten dat de relevante facturen worden betaald;
- DE NEDAB-overbruggingsfinanciering van € 1.174.118 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;
- De overbruggingsfinanciering van FB Oranjewoud wordt, vanwege de te betalen rente en aflossingsverplichting, als laatste opgenomen. Op basis van de huidige prognose in oktober en december 2022 voor een bedrag van € 500.000 per maand, met een aflossingsverplichting in juli 2023.

Op basis van de genoemde aannames, zal de liquiditeit zich in 2022 als volgt ontwikkelen (in €):



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

	<b>2021</b>	<b>2022</b>
NEDAB (regulier)	2,66	2,96
Brandweerkazerne (restant en aanvulling)		1,85
Overbruggingsfinanciering (NEDAB)		1,17
Overbruggingsfinanciering (krediet)		1,00
<b>Totaal</b>	<b>2,66</b>	<b>6,98</b>

In de tabel zijn de “cash” bijdragen (timing van trekkingsverzoeken) opgenomen omdat het liquiditeit betreft. In de totale prognose van de liquiditeit is rekening gehouden met eventuele terugbetaling van teveel ontvangen voorschotten op de NEDAB-subsidie van 2020 en 2021, die niet in bovenstaande tabel zijn verwerkt.

## 6.2 Solvabiliteit

### **Resultaatbestemming**

In 2021 wordt een negatief resultaat verwacht en ook voor 2022 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.

De materiële vaste activa zullen toenemen als gevolg van de activering van de stichtingskosten voor de brandweerkazerne. De kortlopende schulden nemen toe als gevolg van de kredietfaciliteit bij FB Oranjewoud. De solvabiliteit (het eigen vermogen) is per ultimo 2021 en ook 2022 nog voldoende om de negatieve resultaten over deze jaren te kunnen dragen, onder de gedane aannames over te ontvangen subsidies. De liquiditeit (opgenomen onder de vlottende activa) is onder de gedane aannames van te ontvangen subsidies en de te verstrekken overbrugging, voldoende om het minimale niveau van € 1,0 mln te kunnen garanderen.

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>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
	<b>Jaarrekening</b>	<b>Forecast</b>	<b>Begroting</b>
Materiële vaste activa	8.432	7.996	9.496
Financiële vaste activa	1.265	1.103	603
Vlottende activa	4.129	2.830	1.043
<b>Totaal activa</b>	<b>13.826</b>	<b>11.930</b>	<b>11.143</b>
Eigen vermogen	10.472	9.056	7.685
Langlopende schulden	722	404	304
Kortlopende schulden	2.633	2.654	3.154
<b>Totaal passiva</b>	<b>13.826</b>	<b>12.114</b>	<b>11.143</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 2021 en 2022 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 2021 en 2022 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 2021 en 2022 ook de meest waarschijnlijke uitkomst zijn, op basis van de prognose voor deze jaren. Er wordt derhalve geen bijzondere fiscale afwaardering voorzien.