

Jaarverslag

2020



Groningen Airport Eelde *Luchthaven van het Noorden*

Inhoudsopgave

3	Luchthaven van het Noorden
4	Kerncijfers
5	Raad van Commissarissen
6	Directie en Aandeelhouders
7	Bericht van de Raad van Commissarissen
10	Bestuursverslag
33	Jaarrekening 2020
56	Overige gegevens

Colofon

Fotografie
Groningen Airport Eelde
KLM Flight Academy

Vormgeving
Groningen Airport Eelde

Copyright © 2021 Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde NV
Machlaan 14a
9761TK Eelde

Postbus 50
9765 ZH Paterswolde

KvK: 04049842

Telefoon: 050 – 309 70 70
E-mail: info@gae.nl

Luchthaven van het Noorden

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

Doelstelling en kernactiviteiten

Groningen Airport Eelde is een van de vijf gereguleerde Nederlandse luchthavens met internationaal commercieel vliegverkeer. Dat betekent dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag vertegenwoordigt, dat er luchtverkeersleiding, Douane en Marechaussee aanwezig zijn en internationale passagiersvluchten met grote toestellen mogen worden afgehandeld. Vanwege het maatschappelijk en economisch belang is Groningen Airport Eelde door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als een van de “regionale luchthaven van nationale betekenis”.

De luchthaven biedt niet alleen veilige luchthaveninfrastructuur voor de commerciële luchtvaart maar ook voor maatschappelijke vluchten, lesverkeer en general aviation (de kleine luchtvaart). De luchthaven is de vestigingsplaats voor meer dan 50 bedrijven, waaronder meerdere luchtvaartscholen, een afhandelingsbedrijf, een Europese dealer van vliegtuigen, reisorganisaties en een restaurant. Daarnaast staan er op het terrein drie bedrijfsverzamelgebouwen waar tal van MKB-bedrijven in zijn gevestigd. Bovendien is de luchthaven de standplaats van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen en worden er medische vluchten en donorvluchten uitgevoerd. Ook reddingsdiensten en verschillende onderdelen van het Ministerie van Justitie en Veiligheid en het Ministerie van Defensie maken gebruik van de luchthaven. In totaal werken er bijna 400 FTE op het 240 hectare tellende luchthaventerrein.

Groningen Airport Eelde is een luchthaven met aandacht en ruimte voor duurzaamheid en innovatie. De luchtvaart moet verduurzamen en daar wil en kan Groningen Airport Eelde een actieve rol in spelen. Met het initiatief NXT Airport wordt door partners uit bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en overheden in projecten samengewerkt aan innovatie en educatie op gebied van verduurzaming van de luchtvaart. In 2020 werd op Groningen Airport Eelde het eerste zonnepark op een actieve gereguleerde luchthaven geopend. En bovendien is de luchthaven de eerste luchthaven in Nederland waar drone-innovatie en gereguleerde luchtvaart hand in hand gaan.

Missie, visie en kernwaarden

Groningen Airport Eelde is een belangrijk onderdeel van de infrastructuur in (Noord-)Nederland en draagt actief bij aan de economische ontwikkeling en groei van de regio. De luchthaven is een belangrijke schakel in het netwerk van vervoersverbindingen van (Noord-)Nederland. Naast de commerciële luchtvaart is er ook ruimte voor maatschappelijke vluchten, lesverkeer, general aviation en vastgoedontwikkeling. De taak van de organisatie is het beheren en in stand houden van de luchthaven als kritische infrastructuur van de regio en als onderdeel van de nationale infrastructuur voor luchtvaart. Anderzijds behoort de exploitatie van de luchthaven en de veilige operatie aan zowel lucht- als landzijde tot de taken. Veiligheidsbewustzijn zit bij iedere medewerker van Groningen Airport Eelde in de genen, daarnaast zijn plezier, benaderbaar, samen en vooruitstrevend de belangrijkste kernwaarden van de onderneming.

Groningen Airport Eelde faciliteert initiatieven op het gebied van duurzaamheid en technologie en is daarvoor een belangrijke regionale, nationale en internationale partner. Op het gebied van nieuwe technologie, zoals de inzet van waterstof, wil Groningen Airport Eelde voorop lopen in de luchtvaartsector.

Kerncijfers

	2020	2019	2018	2017	2016	
Passagiers						
Charter	13.051	134.689	119.170	138.421	115.922	
Lijn	4.108	45.138	114.812	83.583	59.267	
Overig	1.845	7.161	7.755	5.978	5.210	
Totaal	19.004	186.988	241.737	227.982	180.399	
Vliegbewegingen						
Charter	127	823	1.063	922	1.232	
Lijn	320	3.147	1.991	1.248	860	
Les	27.027	11.892	11.692	11.112	11.669	
Overig	11.913	15.558	12.263	11.466	9.705	
Totaal	39.387	31.420	27.009	24.748	23.466	
Medewerkers						
Fte's in dienst	55,0	57,6	59,7	52	51,9	
Resultaat	(in € 1.000)	2020	2019	2018	2017	2016
Havengelden		902	3.334	3.543	3.572	3.199
Overige baten		746	1.520	1.577	1.470	1.387
Bedrijfsopbrengsten		1.648	4.854	5.120	5.042	4.586
Personeelskosten		1.061	3.092	3.086	2.622	4.355
Overige kosten		1.887	2.020	2.243	2.048	2.596
Bedrijfslasten		2.948	5.112	5.329	4.670	6.951
Resultaat voor belasting		-1.305	-1.300	-258	-209	372
Balans	(in € 1.000)	2020	2019	2018	2017	2016
Materiële vaste activa		8.432	8.829	8.159	8.042	8.004
Financiële vaste activa		1.265	1.764	2.194	2.454	393
Vlottende activa		4.129	6.010	7.178	6.328	6.353
Totaal activa		13.826	16.603	17.531	16.824	14.750
Eigen vermogen		10.472	12.097	12.709	13.221	10.821
Langlopende schulden		722	1.038	1.343	1.640	1.938
Kortlopende schulden		2.633	3.467	3.480	1.962	1.991
Totaal passiva		13.826	16.603	17.531	16.824	14.750

Raad van Commissarissen

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

Geboren: 7 februari 1950

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Toezicht Alliade, Onafhankelijk Raadsman voor de afhandeling van aardbevingsschade te Groningen, Voorzitter Gebiedscoöperatie Westerkwartier, Voorzitter NNO Instrumentenfonds, Lid Raad van Toezicht Groninger Forum, Voorzitter Stichting Bijzondere Leerstoel Onderwijsrecht Erasmusuniversiteit, Voorzitter Stichting Veenbrand, Voorzitter Stichting Samen Voor Alle Kinderen, Voorzitter Raad van Toezicht van de Hogeschool KPZ, Lid Raad van Advies Oranjewoud Export Academy

Nationaliteit: Nederlandse

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

W.J. Mansveld

Geboren: 11 september 1962

Functie: Directeur Veiligheidsregio Groningen

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

Nationaliteit: Nederlandse

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

T.B. de Vries

Geboren: 6 januari 1954

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Observer to the Board van Wildlands Adventure Zoo, Lid Raad van Commissarissen Deerns Groep B.V., Lid Raad van Toezicht Beaumont Capital N.V., Directieadviseur Nelf Lakfabrieken B.V., Adviseur Ashton Brothers

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd per 11 juli 2019 tot 11 juli 2023

Directie en Aandeelhouders

Directie

mr. L.J. Klaassen tot en met 10 januari 2020

B.C. Schmeink (a.i.) van 10 januari tot en met 31 december 2020

M.H. de Groot met ingang van 1 januari 2021

Aandeelhouders

Per ultimo 2020

Provincie Groningen (30%)

Provincie Drenthe (30%)

FB Oranjewoud Participaties B.V. (26%)

Gemeente Assen (10%)

Gemeente Tynaarlo (4%)

Mutaties

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

In april 2021 is het 10% aandelenbelang van de Gemeente Assen over gegaan naar de Gemeente Tynaarlo.

Bericht van de Raad van Commissarissen

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

De heer Klaassen heeft van 14 november 2019 tot 10 januari 2020 de rol van statutair directeur (onbezoldigd) waargenomen en is om die reden tijdelijk teruggetreden uit de Raad van Commissarissen. Mevrouw Mansveld heeft de rol van voorzitter in die periode vervuld. Er zijn in 2020 geen mutaties geweest in de samenstelling van de Raad.

Werkzaamheden van de Raad

De Raad van Commissarissen heeft in het verslagjaar meerdere malen vergaderd in het bijzijn van de directie. In de reguliere vergaderingen zijn de lopende ontwikkelingen besproken met betrekking tot de strategie, operatie, **financiën en risico's**. Daarnaast hebben de leden van de Raad van Commissarissen frequent formeel en informeel contact gehad met de directie om actuele ontwikkelingen te bespreken en daarover te adviseren. De toekomstige ontwikkeling van de luchthaven is daarbij voornamelijk onderwerp van gesprek geweest.

Daarnaast heeft de Raad zich in 2020 regelmatig laten informeren over de bijzondere omstandigheden als gevolg van het grotendeels stilvallen van het vliegverkeer, de operationele en financiële consequenties daarvan en de getroffen maatregelen. Ook met vertegenwoordigers van de aandeelhouders en andere betrokken partijen is een aantal malen gesproken over actuele ontwikkelingen.

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

Beleidsmatig gezien heeft het jaar 2020, met de benoeming van de heer B.C. Schmeink per 10 januari als interim-directeur, vooral in het kader gestaan van het nader uitwerken van deze opdracht. De luchthavendirectie heeft een analyse gedaan van de kansen en bedreigingen, de nationale omgeving en de veranderende luchtvaart, en op basis daarvan een aantal **scenario's** opgesteld. Deze zijn in september 2020 gepresenteerd. Daarnaast heeft ook de Corona-crisis in 2020 gezorgd voor een onzekere en onduidelijke positie van de luchtvaart en de nodige aandacht van de directie en de Raad opgeëist.

Mutaties statutaire directie

De Raad van Commissarissen vervult de rol van werkgever jegens de statutaire directie. Met ingang van 14 november 2019 werd de rol van statutair directeur tijdelijk waargenomen door de heer Klaassen. Per 11 januari 2020 is de heer B.C. Schmeink op interim basis benoemd als statutair directeur. Met het opstellen van de toekomstvisie voor de luchthavens was zijn opdracht eind 2020 afgerond en is hij teruggetreden per 31 december 2020.

Na het kennisnemen van de toekomstscenario's voor de luchthaven, heeft de Raad van Commissarissen een profiel opgesteld voor een toekomstig directeur. Na een zorgvuldig selectieproces heeft de Raad mevrouw M.H. de Groot voorgedragen voor deze positie, en zij is door de Algemene Vergadering benoemd per 1 januari 2021.

Relevante ontwikkelingen

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen zich uitgebreid laten informeren over de belangrijkste ontwikkelingen op maatschappelijk, politiek en commercieel gebied. Zij heeft geconstateerd dat de dynamiek op politiek en maatschappelijk vlak die de luchtvaart de afgelopen jaren kenmerkte, in 2020 niet minder is geworden, alhoewel de discussie deels werd overschaduwd door de gevolgen van de wereldwijde Corona-crisis.

De groei van de luchtvaart in het algemeen, duurzame ambities, stikstofdepositie, de mogelijke opening van Lelystad Airport en de positie van de nationale luchtvaartmaatschappij KLM waren in 2020 belangrijke (politieke) thema's. Tegelijkertijd waren de gevolgen van de Corona-crisis voor de reis- en luchtvaartsector enorm. Reisbeperkingen zorgden voor een krimp van een historische omvang, en de sector werd met financiële steun letterlijk in de lucht gehouden. De discussie over de toekomst van een duurzame, veilige en gezonde luchtvaart kreeg daarmee tevens een andere dimensie.

De luchtvaartsector, al een tijd wachtend op een duidelijk toekomstperspectief, keek sinds enkele jaren verwachtingsvol uit naar de Luchtvaartnota 2020-2050. Vanuit Groningen Airport Eelde is in analogie met haar toekomstvisie een zienswijze ingediend en lobby gevoerd voor de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens als één systeem. Daarvoor hebben in 2020 gesprekken plaatsgevonden met vertegenwoordigers van andere luchthavens, Schiphol Group, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL). De kansen en bedreigingen van een dergelijk systeem zijn in 2020 onderwerp van gesprek geweest tussen de Raad van Commissarissen, vertegenwoordigers van aandeelhouders en de directie. Uiteindelijk is in het najaar van 2020 de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050 verschenen waar het principe van één luchthaven-systeem een belangrijk onderdeel van uitmaakt. Het definitief vaststellen van de Luchtvaartnota door de Tweede kamer als beleidskader, heeft vanwege het aanbieden van het ontslag van het kabinet begin 2021 nog niet plaatsgevonden.

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen zich door middel van onder andere rapportages op de hoogte laten stellen van relevante ontwikkelingen op commercieel en financieel gebied. Zij constateerde dat zowel de baten als lasten zich als gevolg van het wegvallen van het passagiersverkeer, in 2020 niet hebben ontwikkeld zoals verwacht. Als gevolg van financiële steun vanuit de Rijksoverheid en kostenbesparingen, lag het uiteindelijke resultaat over 2020 wel in lijn met het begrote resultaat. Investerings zijn in 2020 gepleegd op basis van het hoogst noodzakelijke voor een veilige operatie van de luchthaven die aan de gestelde wettelijke eisen voldoet.

De liquiditeitspositie van de onderneming ontwikkelde zich in 2020 conform de verwachting, waarbij de Raad van Commissarissen in lijn met eerdere jaren moest constateren dat deze afhankelijk bleef van subsidies en bijdragen van voornamelijk regionale overheden. Ook moest zij constateren dat een besluit over de financiering van de bouw of renovatie van de brandweerkazerne is uitgesteld tot 2021, en dat de komende jaren veel investeringen noodzakelijk zijn zodat Groningen Airport Eelde een veilige, actuele en comfortabele luchthaven kan blijven en haar ambities op het gebied van duurzaamheid kan waarmaken.

Preadvies bij de jaarrekening

Het door de directie opgestelde jaarverslag met de jaarrekening over 2020, nog niet voorzien van accountantsverslag en controleverklaring, wordt op 10 mei 2021 door de Raad van Commissarissen met de directie en de externe accountant besproken. De jaarrekening wordt gecontroleerd door De Jong & Laan accountants.

Over 2020 bedroeg het nettoresultaat van de vennootschap € 1.285.242 negatief. De Raad van Commissarissen legt de jaarrekening over het verslagjaar 2020 ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, te houden op 7 juni 2021, waarbij ze voorstelt het nettoresultaat ten laste van de overige reserves te brengen. Tevens stelt de Raad voor om decharge te verlenen aan de directie voor het gevoerde beleid en aan de leden van de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht zodra de jaarrekening voorzien is van een controleverklaring en definitief is geworden.

Ten slotte spreekt de Raad van Commissarissen aan de directie en medewerkers haar waardering uit voor hun inzet en betrokkenheid gedurende het verslagjaar, niet in de minste plaats gezien de bijzondere omstandigheden van 2020.

Namens de Raad van Commissarissen,

Eelde, 3 mei 2021

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

Bestuursverslag

Algemene Informatie en interne organisatie

Groningen Airport Eelde is een naamloze vennootschap met als doel het uitoefenen van het luchthavenbedrijf. Als één van de regionale Nederlandse luchthavens die de status “van nationale betekenis” hebben, is ze zowel onderdeel van de Noordelijke als nationale luchtvaartinfrastructuur.

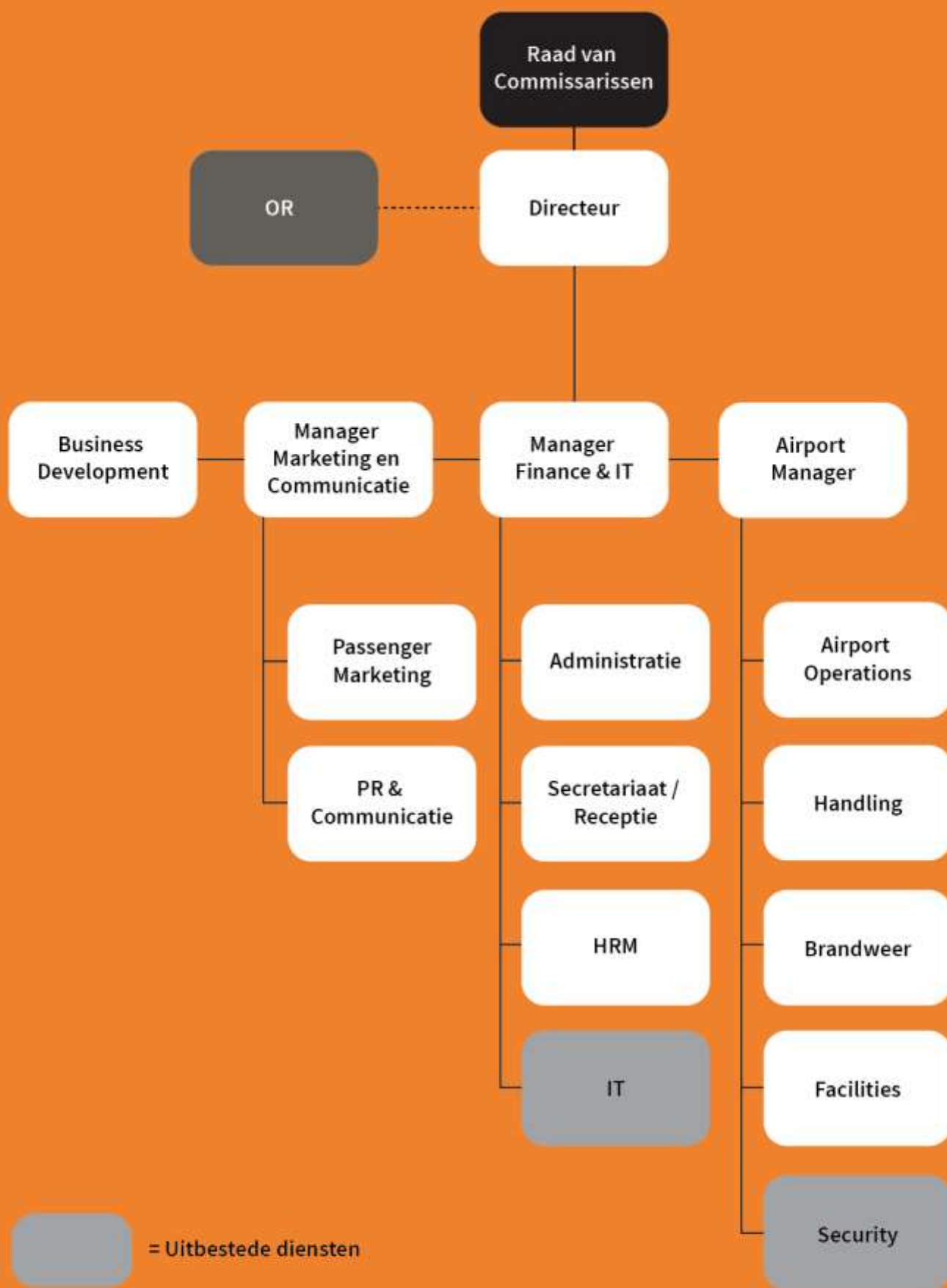
De luchthaven biedt een vestigingsplaats aan voornamelijk luchtvaart gerelateerde bedrijven en instellingen voor het uitoefenen van een onderneming, het verzorgen van opleidingen en maatschappelijke functies in brede zin. Daarmee is zij belangrijk voor het vestigingsklimaat en werkgelegenheid in de regio. Het bieden van een veilige luchtvaartinfrastructuur, de afhandeling van commerciële passagiersvluchten, general aviation en beschikbaar stellen van vastgoed vormen de belangrijkste activiteiten van de onderneming.

De focus op hub-verbindingen die sinds 2017 het strategisch kader bepaalde in aanvulling op het van oudsher aanwezige charterverkeer, is met het vertrek van Nordica eind 2018 onder druk komen te staan. De Brexit met daarbovenop de Corona-crisis was voorlopig de laatste druppel voor de lijnverbinding met Londen Southend als gevolg van het faillissement van Flybe. Een mix van activiteiten, bestaande uit charterverkeer en waar mogelijk lijnverbindingen, general aviation inclusief lesverkeer, vracht, onderhoud van vliegtuigen en vastgoedontwikkeling is het meest kansrijk en passend bij de brede rol van regionale luchthaven. De exacte invulling is daarbij deels afhankelijk van de toekomstige rol in een systeem van nationale luchthavens, waarin deze een complementaire in plaats van concurrerende rol hebben ten opzichte van elkaar. En, zeker niet in de laatste plaats, wil de luchthaven haar al stevige maatschappelijke rol verder verbreden en verdiepen door in symbiose met regionale ondernemingen, overheden en onderwijsinstellingen concreet invulling te geven aan de noodzakelijke ambities van de luchtvaart op het vlak van duurzaamheid en innovatie: het initiatief NXT Airport.

De belangrijkste onderdelen van de organisatie zijn de luchthavenoperatie (havendienst, handling, brandweer, facilities en security), commercie (business development en marketing & communicatie), en de staf en ondersteuning. Gedurende 2020 is de organisatie-inrichting aangepast naar een slagvaardige organisatie en is als gevolg daarvan afscheid genomen van een aantal managers. Behoudens de HRM functie zijn ontstane vacatures in 2020 intern ingevuld. Per eind 2020 waren 55,0 FTE in dienst van de luchthaven, 2,6 FTE minder dan het voorgaande jaar. Bij het aantrekken van medewerkers biedt zij waar mogelijk een vast dienstverband en heeft zij aandacht voor medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Het luchthavenbedrijf is een sterk seizoensgebonden bedrijf met een piek in de zomer. Naast medewerkers in eigen dienst worden daarom ook ingehuurde arbeidskrachten ingezet. De securitymedewerkers behoren niet tot de eigen organisatie; dit zijn werknemers van Securitas en zij worden door Groningen Airport Eelde ingehuurd vanwege de speciale certificering en vergunning van de werkzaamheden. Bij de handling worden medewerkers extern ingehuurd voor piekdrukke en gedurende het zomerseizoen, voor met name incheck- en platformwerkzaamheden. Ook voor facilitaire diensten zoals parkeerbeheer wordt soms gebruik gemaakt van ingehuurde krachten. In de loop van 2020 is deze ‘flexibele schil’ grotendeels afgeschaald als gevolg van het uitvallen van vluchten en het daarmee snel teruglopen van het werkaanbod.

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



De medewerkers van Groningen Airport Eelde worden onder andere vertegenwoordigd door de Ondernemingsraad. De Ondernemingsraad heeft in 2020 verkiezingen uitgeschreven wat resulteerde in een nieuwe samenstelling van de Ondernemingsraad waarbij drie nieuwe leden zitting hebben genomen in de Ondernemingsraad en twee leden hun zetel hebben behouden.

De nieuw samengestelde Ondernemingsraad heeft naast instemming met een significante organisatiewijziging eveneens ingestemd met een wijziging in de werkroosters vanwege een verminderd vluchtaanbod als gevolg van de Corona-crisis. Ook was de Ondernemingsraad nauw betrokken bij de selectieprocedure van de nieuwe directeur en heeft zij haar adviesrecht gebruikt bij de voordracht van de nieuwe directeur.

In 2020 heeft de Ondernemingsraad zeven keer overleg gevoerd met de directie waarbij naast de bovengenoemde onderwerpen veel gesproken is over duurzame inzetbaarheid en verlenging van de looptijd van de cao.

Corporate governance

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

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

Ontwikkelingen en resultaat

Algemeen

Het jaar 2020 stond voor de luchtvaartsector grotendeels in het teken van de gevolgen van de Corona-crisis. Zo ook op Groningen Airport Eelde: reisbeperkingen legden het passagiersverkeer aan banden, het verbod op contactberoepen beperkte tijdelijk het lesverkeer en de luchthaven moest veel operationele maatregelen nemen om de gezondheid van medewerkers en passagiers te kunnen blijven borgen.

De eerste twee maanden van 2020 lieten nog een beeld zien dat aansloot op het laatste kwartaal van het voorgaande jaar: charterverkeer dat veel meer passagiers vervoerde dan verwacht en lijnverkeer dat achter bleef bij de verwachting. De maand maart toonde vervolgens een geheel ander beeld. AIS Airlines, dat vluchten naar Kopenhagen uitvoerde met de ambitie om ook München in haar routes op te nemen, staakte haar vluchten om bedrijfseconomische redenen. Begin maart werd ook het plotselinge faillissement van Flybe bekend, de partij die namens Stobart Air de vluchten naar Londen Southend uitvoerde. Flybe had het erg moeilijk vanwege de Brexit en de zich aandienende impact van het uitbreken van de Corona-crisis. Waar ze eerder nog onderdeel was van een reddingsoperatie, heeft de Britse regering uiteindelijk geen tweede maal steun verleend.

Na het wegvallen van het voorseizoen nam tijdens de aanvang van het belangrijke zomerseizoen het passagiersverkeer na een korte opleving weer af als gevolg van verdere Corona-maatregelen en reisbeperkingen. De serie naar de Kanaaleilanden, in 2019 nog vrijwel uitverkocht en daarom in 2020 uitgebreid met een aantal vluchten, ging uiteindelijk niet door en is verplaatst naar de zomer van 2021. De Corona-crisis heeft chartermaatschappij Transavia het roer doen omgooien en zij maakte bekend zich te zullen richten op een nieuwe eigen touroperator en haar operatie te verplaatsen naar voornamelijk Amsterdam Airport Schiphol. Deze concentratie op Schiphol zorgt er voor dat ze, na 24 jaar de belangrijkste partner te zijn geweest, in 2021 niet vanaf Groningen Airport Eelde zal vliegen.

Gedurende de zomer was er beperkt passagiersverkeer, dat na de zomer geheel stil kwam te liggen: alleen in de maanden juli, augustus en zeer beperkt in september zijn nog chartervluchten uitgevoerd. Ondanks de grote onzekerheid over reisbestemmingen in 2020, konden ook nieuwe bestemmingen voor 2021 worden aangekondigd vanaf Groningen Airport Eelde. Bestaande partners, zoals TUI en Corendon, sprongen in het gat dat Transavia achter laat. Typische charterbestemmingen zoals Gran Canaria, Mallorca, Kreta en Turkije staan dan ook weer op het programma voor 2021. Naast het Turkse Antalya staat ook de in 2020 nieuw aangekondigde bestemming Bodrum op het programma van Corendon in 2021. TUI breidt bovendien uit met het Griekse eiland Zakynthos als nieuwe bestemming, wat door de markt erg positief is ontvangen.

Daarnaast konden nieuwe wintersportvluchten worden aangekondigd in 2020. BBI Travel, een reisbureau en touroperator gevestigd op Groningen Airport Eelde en gespecialiseerd in Scandinavië, kondigde voor de winter van 2020-2021 reizen aan naar Zweden en zal bij gebleken succes ook uitbreiden naar IJsland en Noorwegen in komende jaren. Door reisbeperkingen gingen deze vluchten in de winter van 2020-2021 uiteindelijk niet door. De touroperator heeft ze verplaatst naar de winter van 2021-2022.

Door het aanpassen van operationele processen en het implementeren van verschillende maatregelen konden passagiers veilig en volgens de van toepassing zijnde richtlijnen gebruik maken van de faciliteiten van Groningen Airport Eelde. De luchthaven volgde daarbij de richtlijnen van het RIVM en heeft in samenwerking met de GGD, luchtvaartmaatschappijen en in overleg met andere luchthavens maatregelen getroffen voor het veilig afhandelen van passagiersvluchten. Verplichte looproutes, desinfectie, extra schoonmaak, plastic schermen, afstandsmaatregelen en dergelijke behoren tot de genomen maatregelen. De met zonnepanelen overdekte passagierscorridor is in de praktijk een onmisbare schakel in het operationele proces gebleken. Dankzij de beschikbare ruimte in de corridor kon het aantal wachtende passagiers veilig worden gespreid met in achtneming van de minimale afstand.

Waar het passagiersverkeer een krimp liet zien, liet het aantal vliegbewegingen het omgekeerde beeld zien. Als gevolg van het slechte weer in januari bleef het aantal lesbewegingen eerst nog achter, maar trok daarna snel aan. De activiteiten van de Martinair Flight Academy van Lelystad zijn geïntegreerd in die van de KLM Flight Academy op Groningen Airport Eelde. Een groter deel van de vliegopleiding dan voorheen wordt nu bovendien vanaf Groningen Airport Eelde uitgevoerd in plaats van in het buitenland, wat de positie als nationale opleidingsluchthaven verder heeft versterkt en een groei van bedrijvigheid en werkgelegenheid op het luchthaventerrein betekent. Met name deze lesvluchten zorgden in 2020 voor een toename van het aantal vliegbewegingen op Groningen Airport Eelde. In juli werd een record behaald, dat in september al weer verbroken werd: 4.966 bewegingen in één maand.

Net als in voorgaande jaren is er geen leegstand van het vastgoed op de luchthaven: alle daartoe beschikbare ruimte was verhuurd of in erfpacht uitgegeven. In 2020 zijn ook geen op de luchthaven gevestigde partijen vertrokken of failliet gegaan. Er is regelmatig vraag naar vastgoed, in huur of erfpacht of in de vorm van een bouwkaavel, op de luchthaven, vooral voor hangaar ruimte.

Commerciële ontwikkeling

Door het uitvallen van veel vluchten zijn in 2020 slechts 19.004 passagiers vervoerd, waarvan 4.108 op lijndiensten in het eerste kwartaal, 13.428 (inclusief transit) op chartervluchten in het eerste en derde kwartaal en 1.467 op overige vluchten. Ten opzichte van 2019 betekende dit een afname van het aantal passagiers met 90%.

De gehele passagiersmarkt in Nederland liet als gevolg van de Corona-crisis in 2020 een krimp van 71% zien ten opzichte van 2019. Het was vooral de voor Groningen Airport Eelde belangrijke chartermarkt die vrijwel geheel kwam te vervallen, waar andere luchthavens met een intercontinentaal of low cost aanbod nog beperkt verkeer in stand konden houden. Maastricht Aachen Airport kon als enige luchthaven profiteren van een verschuiving in het vrachtverkeer, waar alle andere luchthavens commercieel en financieel hard geraakt zijn door de gevolgen van het wegvallen van een groot deel van het verkeer.

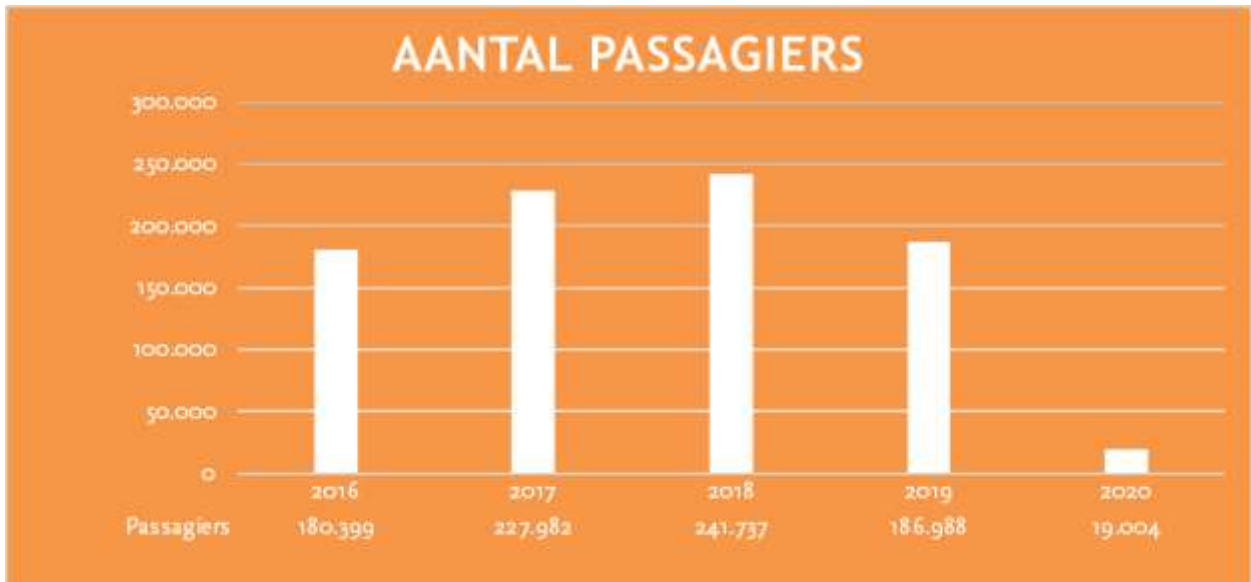
De lijnvluchten naar Kopenhagen en Londen Southend vanaf Groningen Airport Eelde kwamen te vervallen in maart 2020. Uiteindelijk zijn 4.108 passagiers vervoerd op lijndiensten, een krimp van 91% ten opzichte van 2019. Hoewel deze vluchten nog steeds door Groningen Airport Eelde worden geambieerd, met name naar Londen wordt dit actief onderzocht omdat deze verbinding belangrijk is voor de regio, bestaat op korte termijn geen concreet zicht op nieuwe lijnvluchten.

De enige chartervluchten van het winterseizoen 2019-2020 naar Gran Canaria hadden een bezettingsgraad van gemiddeld 95% in de eerste drie maanden van 2020, in tegenstelling tot de verwachting van een lagere bezetting als gevolg van het faillissement van Thomas Cook in 2019. In de zomermaanden zijn alleen de vluchten naar Kreta (Heraklion) en Mallorca uitgevoerd, hoewel met een beperkte bezetting van gemiddeld minder dan 40% en in september voornamelijk in de vorm van repatriërvluchten. Naar geplande bestemmingen als de Kanaaleilanden, Faro (Portugal) en Turkije (Antalya) is uiteindelijk helemaal niet gevlogen. Ook de in de loop van 2020 aangekondigde wintersportvluchten naar Scandinavië zijn uiteindelijk, vanwege Corona-maatregelen, niet doorgegaan en verplaatst naar 2021. Op chartervluchten zijn in 2020 13.428 passagiers vervoerd (inclusief 377 transit passagiers), een afname van 90% ten opzichte van 2019.

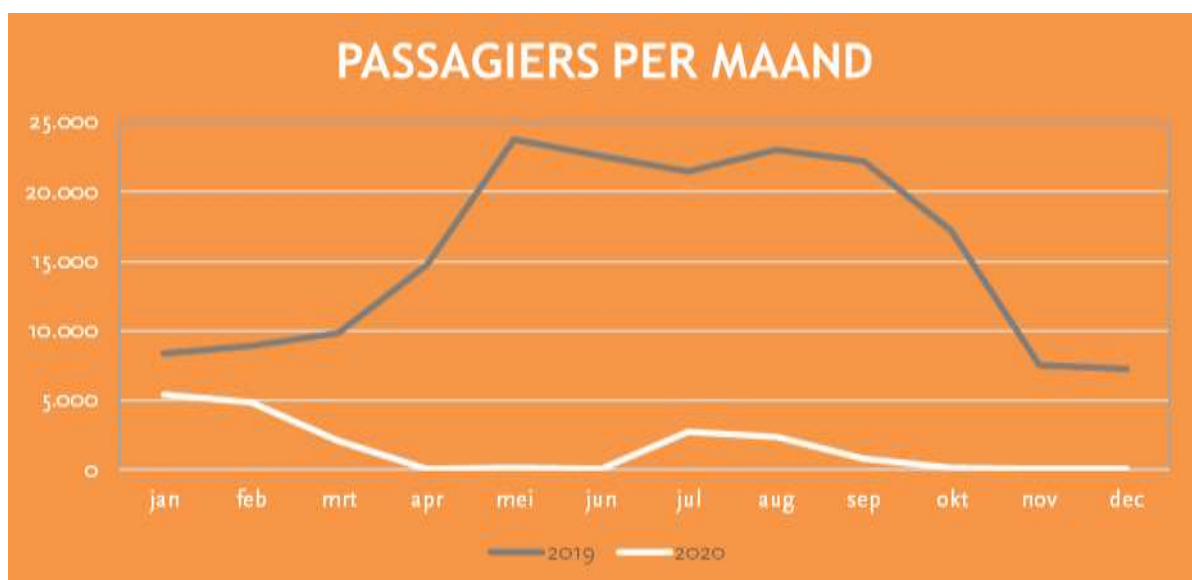
Het aantal overige passagiers, op privé- en zakenvluchten, eenmalige charters en dergelijke, bedroeg in 2020 1.468 en nam met 79% af ten opzichte van het voorgaande jaar, voornamelijk door het gebrek aan eenmalige charters. In 2019 waren de eenmalige charters een belangrijke commerciële activiteit als gevolg van het "vol" zijn van andere luchthavens, terwijl dit in 2020 geen rol speelde.

Als gevolg van Corona-maatregelen is niet alleen het passagiersverkeer van 2020 grotendeels stil komen te liggen, maar kon ook het lesverkeer tijdelijk geen doorgang vinden aangezien dat kwalificeert als 'contactberoep'. In overleg met gebruikers van de luchthaven zijn de operationele openstellingstijden, en daarop aansluitend de dienstroosters, gedurende het jaar diverse malen aangepast. Dit heeft een kostenbesparend effect gehad. Door de luchthaven open te stellen voor verkeer met een '24-hour prior notice' was het commerciële effect daarvan gering.

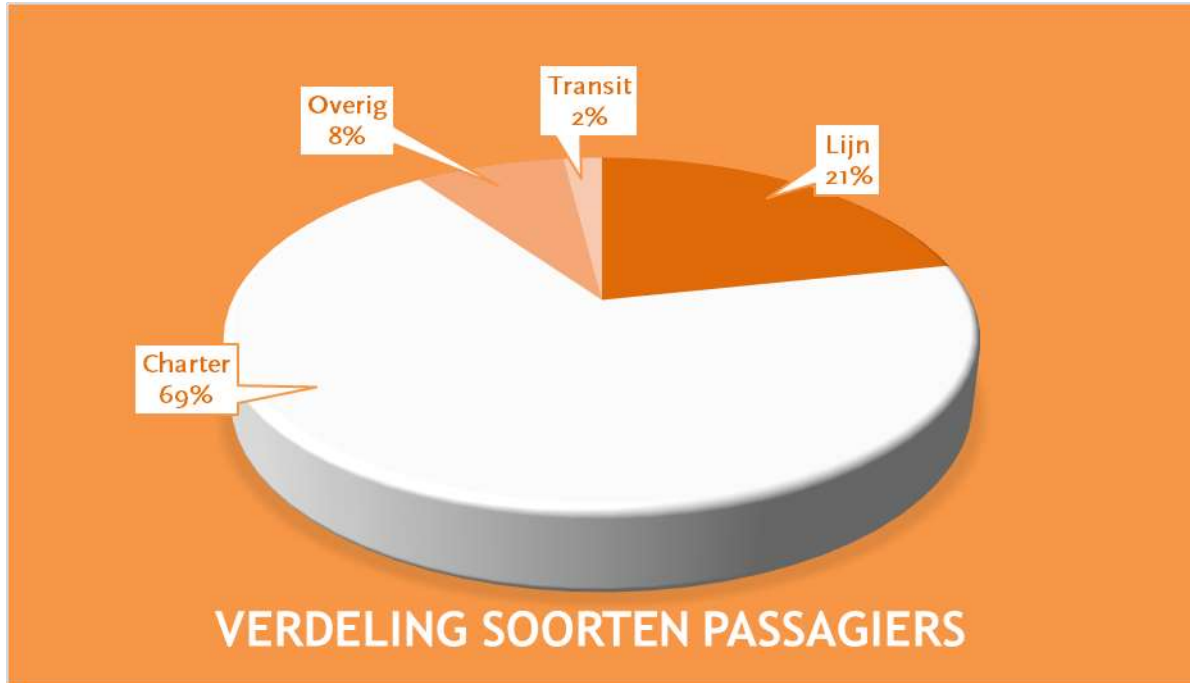
De ontwikkeling van het aantal passagiers over de afgelopen vijf jaren is onderstaand weergegeven.



Het aantal vervoerde passagiers is niet gelijk over het jaar verdeeld. De piek ligt traditioneel in de zomermaanden waarin voornamelijk de vakantiemarkt wordt bediend. Vooral het voor- en naseizoen zijn relevant. In de onderstaande grafiek wordt de ontwikkeling van het aantal passagiers per maand in 2020 vergeleken met 2019. Het stilvallen van het lijnverkeer in maart en het ontbreken van charterverkeer in het tweede en vierde kwartaal is daarbij duidelijk zichtbaar.



De samenstelling van het aantal passagiers in 2020 was als volgt.

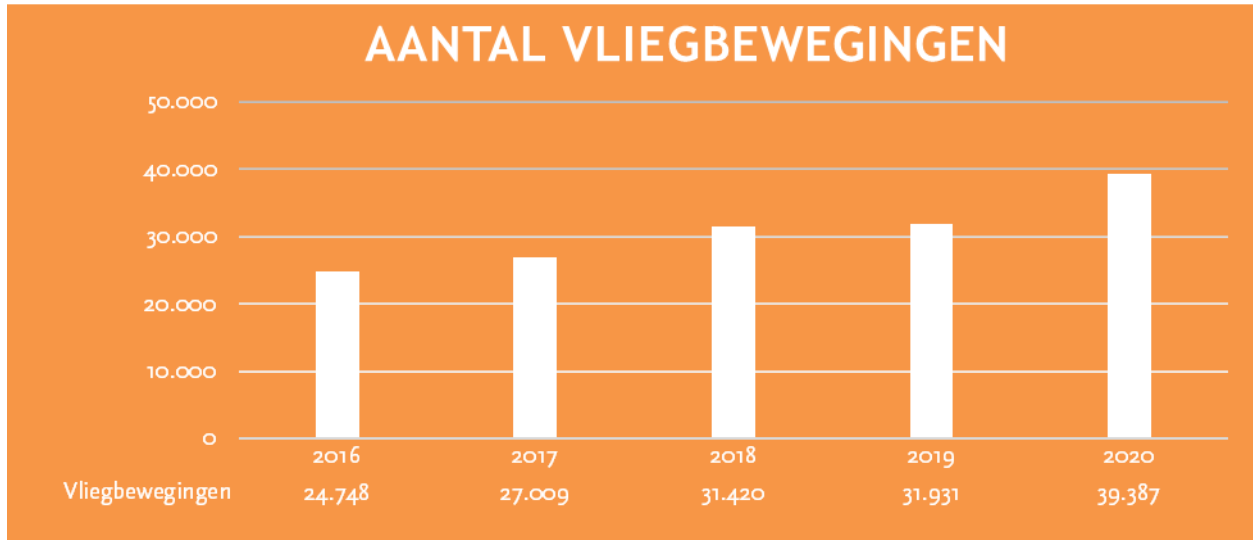


Naast het aantal vervoerde passagiers is het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) een belangrijke graadmeter voor de activiteit op de luchthaven. In 2020 bedroeg het aantal vliegbewegingen 39.387, een toename van 23% ten opzichte van 2019. Waar het aantal bewegingen van het passagiersverkeer (lijndienst en charters) met 86% af nam, nam het aantal lesbewegingen van 2019 op 2020 toe met 184%; bijna een verdubbeling. Voor het overgrote deel was deze stijging te danken aan het samengaan van de Martinair Flight Academy met de KLM Flight Academy op Groningen Airport Eelde. Daarnaast zijn er nog andere vliegscholen op de luchthaven gevestigd en maken ook de lestoestellen van andere luchthavens graag gebruik van Groningen Airport Eelde, mede vanwege de aanwezigheid van luchtverkeersleiding en een speciaal oefengebied boven Noord-Groningen.

Het aantal overige bewegingen, voornamelijk van klein verkeer maar ook voor het parkeren van grotere toestellen, bedroeg 9.639 in 2020, een afname van 18% ten opzichte van 2019. Het kleine verkeer is voor een deel weersafhankelijk en recreatief. Het parkeren van toestellen die als gevolg van de Corona-crisis niet zijn ingezet, was voor 2020 een nieuwe commerciële activiteit. De luchthaven heeft eind 2020 en begin 2021 veel belangstelling genoten in haar rol als tijdelijke parkeerfaciliteit voor toestellen van onder andere KLM. De strategische reservecapaciteit van Groningen Airport Eelde kon op deze manier worden benut om Amsterdam Airport Schiphol te ontlasten.

De op Groningen Airport Eelde gestationeerde traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universiteit Medisch Centrum Groningen (MMT UMCG) heeft in 2020 2.274 vliegbewegingen uitgevoerd, 8% minder dan in 2019. Voor gebruik van de luchthaven buiten de openstellingstijden is ten behoeve van de traumahelikopter een bijzondere regeling van kracht, waarbij opkomst van operationele diensten en luchtverkeersleiding niet is voorgeschreven.

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



De luchthaven is buiten de vergunde openingstijden ('s nachts) gesloten, behalve voor medische vluchten. Dat zijn meestal vluchten uitgevoerd in het kader van een spoedeisende orgaantransplantatie in het UMCG. Het kan dan gaan om transport van organen en/of een gespecialiseerde arts of team van artsen. In totaal zijn in 2020 92 medische vluchten uitgevoerd, waarvoor de luchthaven 9 keer speciaal 's nachts open is gegaan. In 2019 was dat 22 keer. In 2020 betrof van de medische vluchten een groter aandeel dan normaal patiëntenvoer, waaronder Corona-patiënten. De "Waddenheli" heeft Groningen Airport Eelde 12 keer bezocht om een patiënt over te dragen aan een ambulance.

Resultaat

De totale bedrijfsopbrengsten namen in 2020 ten opzichte van 2019 af met 66% tot € 1.647.888. De havengelden namen met 77% af tot € 901.689 als gevolg van het grotendeels stilvallen van het passagiersverkeer. De landingsgelden van het klein verkeer namen weliswaar toe door de toename in lesvluchten, maar konden de daling in de opbrengsten vanuit het passagiersverkeer niet compenseren. De opbrengsten uit vastgoed bedroegen € 524.706 en lagen slechts 10% lager dan in 2019; deze daling wordt vooral veroorzaakt door concessie-gedreven huur die afhankelijk is van passagiersbestedingen, terwijl reguliere huur en erfpacht gewoon doorliepen.

De commissie op brandstofverkoop daalde met 73% tot € 68.430 als gevolg van het wegvallen van het passagiersverkeer met grote toestellen. Ook het gemis aan eenmalige charters, waaronder enkele zeer grote toestellen die in 2019 nog werden afgehandeld, was daar debet aan. De overige bedrijfsopbrengsten daalden met 78% tot € 153.063, voornamelijk als gevolg van het grotendeels wegvallen van parkeeropbrengsten van personenwagens die afhankelijk zijn van het aantal vervoerde passagiers.

Het lastenniveau van 2020 lag met € 2.948.463 42% lager dan in het voorgaande jaar. Vooral de personeelskosten kwamen met € 1.061.242 66% lager uit dan het voorgaande jaar. Enerzijds door het afscheid nemen van de flexibele schil, het aanpassen van openingstijden en dienstroosters, en een besparing op ingeleende security-capaciteit. Anderzijds door € 1.454.865 aan NOW-steun die als negatieve personeelskosten in de jaarrekening zijn verwerkt. Groningen Airport Eelde heeft voor het jaar 2020 op alle drie NOW-regelingen een beroep gedaan op basis van het wegvallen van het overgrote deel van de omzet.

De afschrijvingskosten kwamen met € 437.340 18% lager uit dan in 2019. De overige bedrijfskosten namen met 2% af tot € 1.449.881. De kosten voor materieelexploitatie, reis- en verblijf, promotiekosten en energiekosten namen af. De kosten van elektriciteit namen af als gevolg van de met zonnepanelen overdekte passagierscorridor die eind 2019 in gebruik is genomen. De kosten voor terreinonderhoud en advieskosten namen toe. De toename in advieskosten werd veroorzaakt door een interim bezetting voor HRM, werving- en selectiekosten voor de directeur en advies in het kader van de strategische heroriëntatie.

In 2020 is een subsidie van lokale overheden ontvangen van € 2.572.398 als tegemoetkoming voor NEDAB-kosten. Deze Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, voornamelijk de kosten van brandweer en security, worden gezien als typische overheidstaken die de luchthaven verricht en waarvoor volgens een Europese richtlijn een tegemoetkoming in de kosten mag worden ontvangen. De ontvangen subsidie was lager dan in eerdere jaren, omdat minder NEDAB (personeels-)kosten zijn gemaakt in 2020 dan gebruikelijk.

Het jaar 2020 wordt afgesloten met een negatief bedrijfsresultaat van € 1.035.150. Als gevolg van een mutatie in de actieve belastinglatentie, bedraagt het nettoresultaat € 1.285.242 negatief.

Investeringsen

In 2020 is voor een bedrag van € 322.682 geïnvesteerd. Voor een bedrag van € 141.850 betrof het doorloop en/of activering van in 2019 gestarte projecten zoals de ontsluiting van parkeerterrein P3, de brandmeldinstallatie voor de verkeerstoren, het toegangscontrolesysteem en het HRM-systeem. Voor een bedrag van € 89.073 betrof het geactiveerde (advies)kosten van lopende projecten voor de brandweerkazerne en herziening van de milieuvergunning.

De reguliere investeringen in 2020 hadden voornamelijk een noodzakelijk karakter: vanuit wet- en regelgeving of vanuit veiligheid. Voor een bedrag van € 10.750 is een verplichte valbeveiliging aangelegd. Voor € 13.397 betreft het vervanging van inventaris en materieel.

Aan het correctief onderhoud van twee verouderde de-icers is € 51.201 uitgegeven. Voor vervangingsinvesteringen ICT en licenties is € 16.411 geïnvesteerd.

Risico's en onzekerheden

Het belangrijkste financiële risico voor Groningen Airport Eelde wordt gevormd door het commerciële risico en de continuïteit van subsidies en bijdragen. Het commerciële risico hangt grotendeels samen met de ontwikkeling van het aantal vluchten en passagiers en daarmee de inkomsten van de luchthaven. Daarom concentreert de luchthaven zich ook op inkomsten uit andere activiteiten, zoals onder andere vanuit vastgoed en de kleine luchtvaart.

Naast een grote conjunctuurgevoeligheid, is luchtvaart van nature een kwetsbare bedrijfstak; geopolitieke ontwikkelingen, economische en maatschappelijke ontwikkelingen, de perceptie van veiligheid, maar ook politieke besluiten hebben allemaal hun weerslag op ontwikkelingen in de luchtvaartsector. Het jaar 2020 heeft daarnaast duidelijk gemaakt dat de wereldwijde pandemie een desastreus effect had op het passagiersvervoer. In het verleden heeft de luchtvaartsector naast kwetsbaarheid echter ook een enorme veerkracht en flexibiliteit laten zien. Dat laat onverlet dat Groningen Airport Eelde als relatief kleine speler weinig invloed heeft op mondiale en nationale ontwikkelingen, maar er wel afhankelijk van is in voornamelijk haar inkomsten.

Maatschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot zorgen over de leefomgeving brengen ook onzekerheid met zich mee over de omgeving voor luchtvaart. Ook politieke besluiten zijn van invloed op de omgeving voor luchtvaart. Zo is begin 2021 de luchtvaarttaks ingevoerd. Besluitvorming over de opening van Lelystad Airport en de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn echter ook in 2020 uitgebleven. Beide kunnen zowel kansen als bedreigingen vormen voor Groningen Airport Eelde. Ook in 2020 heeft de luchthaven actief geparticipeerd in overlegorganen met betrekking tot de voorbereiding van besluitvorming en onderhoudt contacten met besluitvormers, met als doel meepraten over het beleidsmatig kader voor de luchtvaart.

De grootste onzekerheidsfactor in 2020 was uiteraard de Corona-crisis. Deze wereldwijde pandemie bracht maatregelen en reisbeperkingen met zich mee die de sector grotendeels lam hebben gelegd. Het omvallen van belangrijke partners is met Flybe tot slechts één partij beperkt gebleven tot op heden, hoewel de crisis nog niet voorbij is en de afhankelijkheid van overheidssteun voor de sector voorlopig nog groot blijft.

Fiscaliteit

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

In 2020 is vanuit prudentie de resterende verliescompensatie uit 2018 afgebouwd vanwege het onzekere toekomstperspectief op fiscale winst. Als gevolg van een lager tarief van de vennootschapsbelasting heeft tevens een afwaardering van de omvang van de belastingvordering uit fiscale waarderingsverschillen plaatsgevonden, ten laste van de overige reserves.

Solvabiliteit en liquiditeit

Het eigen vermogen van de vennootschap bedraagt per eind 2020 € 10,51 mln. De solvabiliteit, uitgedrukt als percentage van de totale balansomvang, is toegenomen tot 76% en is daarmee nog steeds bevredigend. De omvang van het eigen vermogen is in 2020 afgenomen als gevolg van het negatieve nettoresultaat dat in 2020 is geleden en een herwaardering van de belastinglatentie.

Groningen Airport Eelde

Luchthaven van het Noorden

De aanwezige liquiditeit bedraagt per eind 2020 € 2,8 mln. De liquiditeit is ten opzichte van ultimo 2019 afgenomen met € 1,2 mln. De liquiditeit van de vennootschap is toereikend te noemen. Vanwege het seizoensgebonden karakter van de omzet van de onderneming en de afhankelijkheid van de tijdigheid van subsidies en bijdragen, is een minimumniveau van het werkkapitaal nodig voor de bedrijfsvoering. De aanwezige liquiditeit lag geheel 2020 boven het vereiste minimumniveau van € 1,0 mln.

De vennootschap kent geen vreemd vermogen in de zin dat zij kredietafnemer is. Toekomstige investeringsplannen zijn deels met subsidies en bijdragen afgedekt. Afhankelijk van de ontwikkeling van het resultaat en benodigde investeringen, kan in de toekomst een kredietbehoefte ontstaan. Bijvoorbeeld in het geval dat vanuit veiligheid of de eisen van wet- en regelgeving grotere investeringen nodig zijn en in het geval van bijvoorbeeld commerciële vastgoedontwikkeling.



Een ambulance van het transplantatie-team op het platform van Groningen Airport Eelde. Het UMCG is afhankelijk van de nabijheid van een luchthaven voor het met spoed kunnen vervoeren van organen en gespecialiseerde artsen. Het transplantatiecentrum van het UMCG is het enige centrum in Nederland dat alle soorten transplantaties uitvoert. Voor ongeveer de helft van de transplantaties maakt men daarbij gebruik van organen die via Groningen Airport Eelde worden getransporteerd. Gemiddeld worden ongeveer 70 van deze vluchten per jaar uitgevoerd op Groningen Airport Eelde. Deze vluchten zijn de enige die buiten de reguliere openingstijden mogen worden afgehandeld. Dat gebeurt gemiddeld 20 keer per jaar, waarvoor medewerkers van Groningen Airport Eelde en de luchtverkeersleiding speciaal 's nachts op dienst komen.

Risicobeheersing en veiligheid

Luchtvaart is één van de veiligste vormen van vervoer, mede door strenge internationale regelgeving en normering. De directie en het management van de luchthaven dragen aandacht voor operationele risico's en beheersmaatregelen actief uit. Het eenduidig beleggen van verantwoordelijkheden en het aanspreken op situaties die veilig werken in de weg staan, is onderdeel van het beleid en van de cultuur op de luchthaven.

Op strategisch niveau wordt vorm gegeven aan het risicomanagement door bij het formuleren van ambities en doelstellingen de balans te zoeken tussen de belangen van aandeelhouders, de regio, de rol van de luchthaven in het maatschappelijk debat, passagiers, luchtvaartmaatschappijen, gebruikers van de luchthaven en omwonenden. Een veilige operatie vormt altijd het belangrijkste uitgangspunt. De Raad van Commissarissen wordt waar nodig actief betrokken bij de afweging van belangen.

De doorvertaling van de risicobereidheid naar het financieel beleid leidt tot een gematigd risicoprofiel. Het financieel beleid is gericht op een duurzame lange termijn ontwikkeling, met afdoende middelen om te kunnen investeren en innoveren. Daarbij is er oog voor de afhankelijkheid van algemene ontwikkelingen en omstandigheden op maatschappelijk en politiek gebied. Het belangrijkste financiële risico vormen de opbrengsten die afhankelijk zijn van het fluctuerende aantal vluchten en passagiers. Het seizoenpatroon en de afhankelijkheid van subsidies en bijdragen maakt dat er actief wordt gestuurd op een gezonde liquiditeitspositie. Kostenbewust opereren en spreiding van inkomstenbronnen is onderdeel van het beleid. Voor de meest omvangrijke risico's zijn verzekeringen afgesloten om de financiële gevolgen van incidenten te kunnen ondervangen. De praktijk van 2020 heeft uitgewezen dat de NOW-steun noodzakelijk is gebleken om een onvoorzien risico van de omvang van de Corona-crisis op te kunnen vangen. Met name de liquiditeit, en daarmee de mogelijkheid om te kunnen blijven investeren in een veilige en toekomstgerichte luchthaven, is kwetsbaar voor het teruglopen van de opbrengsten, mede omdat de kosten van het hebben en onderhouden van de infrastructuur en exploitatie van materieel grotendeels een vast gegeven zijn.

Het operationele risicomanagement van de luchthaven is vooral gericht op safety en security. Aandacht voor veiligheid zit bij medewerkers en gebruikers van de luchthaven in de genen. Om duidelijkheid te scheppen over het omgaan met risico's in de dagelijkse werkzaamheden zijn reglementen en protocollen opgesteld. Omgaan met risico's en een veilige manier van werken volgens goedgekeurde procedures maken deel uit van het gedachtengoed en van de dagelijkse werkzaamheden. Medewerkers beschikken daartoe over de juiste middelen, kennis, ervaring en houding.

Voor de veilige operatie van de luchthaven wordt gebruik gemaakt van een veiligheidsmanagementsysteem, dat door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gecertificeerd. Procedures en werkzaamheden zijn vastgelegd in beleid en handboeken. Er zijn verschillende plannen en draaiboeken voor calamiteiten en relevante procedures worden getest en geoefend. Reglementen, protocollen en het bijbehorende toezicht en handhaving worden actief uitgedragen naar bezoekers, leveranciers en op het luchthaventerrein gevestigde partners en gebruikers. Het belangrijkste kader voor de luchthaven is het EASA-gedachtengoed; de regels voor een veilige luchtvaart zoals die zijn opgesteld door het European Union Aviation Safety Agency. Hierin zijn verantwoordelijkheden duidelijk belegd en in 2020 heeft in dat kader een herinrichting van de operationele organisatie plaatsgevonden. De specifieke EASA-rollen zijn binnen de organisatie opnieuw belegd en breder geborgd waarmee ook de efficiëntie van de operationele organisatie is verhoogd.



Om de kwaliteit van de spoedeisende medische hulp te verbeteren, heeft de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport traumacentra aangewezen. Het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) is het traumacentrum voor Noord-Nederland. Een van de taken van een traumacentrum is het hebben van een Mobiel Medisch Team (MMT). De traumahelikopter en de auto van het MMT zijn sinds 2016 gestationeerd op Groningen Airport Eelde. Deze helikopter maakt ongeveer 2.500 vliegbewegingen per jaar en heeft een speciale ontheffing om ook buiten de openingstijden van de luchthaven te mogen vliegen. Naast de medisch geschoolde piloot bevinden zich een gespecialiseerde arts en verpleegkundige aan boord. Het doel van de behandeling van het MMT is om de patiënt te stabiliseren of stabiel te maken voor transport. Als een patiënt stabiel is, kan deze met een ambulance of de helikopter naar het ziekenhuis worden vervoerd.

Op basis van de EASA-regelgeving vinden regelmatig audits plaats en wordt gewerkt met verschillende thema's. Voor 2018 en 2019 was de veiligheidsdoelstelling van de luchthaven gericht op het terugbrengen van zogenaamde "runway incursions": incidenten waarbij een persoon, voertuig of vliegtuig zonder toestemming van de luchtverkeersleiding op een bepaalde plek is en daarmee een risico kan vormen. De specifieke operationele veiligheidsdoelstellingen voor de jaren 2020 tot en met 2022 zijn op basis van potentiële incidenten geformuleerd. Het belangrijkste thema voor deze periode is het terugdringen van het aantal vogelaanvaringen met vliegtuigen, de zogenaamde "bird hits", naar maximaal 2 hits per 10.000 vliegbewegingen.

Het doel is om bird hits zoveel mogelijk te voorkomen en als dat niet mogelijk is het aantal te beperken. De algemeen aanvaardbare sectorale norm is 4 bird hits per 10.000 vliegbewegingen; de doelstelling van Groningen Airport Eelde is een factor twee ambitieuzer. Door middel van de registratie van incidenten van afgelopen jaren worden analyses gedaan, passende maatregelen getroffen en gecommuniceerd, vervolgens vindt monitoring, rapportage en evaluatie plaats. Het gremium safety review board is verantwoordelijk voor het vastleggen, volgen, bewaken en monitoring van elke veiligheidsdoelstelling.

Het aantal gerapporteerde aantal bird hits bedroeg als gevolg van de genomen maatregelen in 2020 slechts 3, waar in 2019 nog sprake was van 16 hits en het aantal vliegbewegingen in 2020 is toegenomen. Op basis van het aantal vliegbewegingen van 2020 lag de internationale norm op 16 bird hits; de eigen veiligheidsdoelstelling van 8 is ruimschoots behaald.

Groningen Airport Eelde heeft twee fulltime faunabeheerders in dienst, die werken op basis van een wildlife hazard management plan en faunabeheerplan. De inrichting en verzorging van het 240 hectare tellende luchthaventerrein vormt de basis voor het faunabeheer. Het terrein wordt zo onaantrekkelijk mogelijk gemaakt voor vogels en de prooidieren van vogels. Bijvoorbeeld de aanwezigheid van muizen heeft een grote aantrekkingskracht op roofvogels. Door tellingen en risico-inventarisatie wordt een goed beeld verkregen van de actuele risico's, waarop proactief wordt gehandeld. Als vervolgstap vindt waar nodig actieve verjaging van aanwezige vogels plaats, door gebruik te maken van een speciale groene laser, het afspelen van geluiden van angstkreten en door het afschieten van knal- en gilpatronen. Als uiterste middel wordt bij acuut gevaar ondersteunend afschot ingezet, waarvoor de luchthaven over een speciale ontheffing beschikt.

Op het luchtvaartterrein is de havendienst verantwoordelijk voor orde en veiligheid, met inbegrip van securitytaken. Voor de uitvoering van de securitytaken (controle op verboden en onveilige zaken die niet mee aan boord van een vliegtuig mogen) wordt gebruik gemaakt van de diensten van externe partij Securitas die daartoe over een speciale vergunning beschikt. De securitymedewerkers werken nauw samen met de afhandelingsorganisatie van Groningen Airport Eelde. Deze laatste draagt zorg voor een efficiënte en gebruiksvriendelijke doorstroom van passagiers en bagage tussen aankomst en vertrek. Daarbij moeten aan de eisen van de verschillende luchtvaartmaatschappijen en veiligheid worden voldaan voor wat betreft procedures van inchecken, belading en omkeertijden.

In 2020 zijn in het kader van een veilige passagiersafhandeling de nodige maatregelen getroffen om besmettingsgevaar voor medewerkers en passagiers te verkleinen. Zo zijn procedures aangepast, looprichtingen ingevoerd, persoonlijke beschermingsmiddelen en persoonlijke ontsmettingsmiddelen zoals handgel en mondmaskers ingevoerd, schermen geplaatst en heeft herinrichting van de infrastructuur plaatsgevonden om ruimte te bieden aan de minimale afstand tussen passagiers.

De met zonnepanelen overdekte passagierscorridor is daarbij waardevolle infrastructuur gebleken om op gepaste afstand toch het gewenste comfort te kunnen bieden. De gehanteerde maatregelen en procedures zijn in nauw overleg met luchtvaartmaatschappijen, GGD, veiligheidsregio's en andere betrokkenen tot stand gekomen. Luchthavens hebben daarin samen met luchtvaartmaatschappijen procedures ontwikkeld om vorm en inhoud te geven aan de RIVM-richtlijnen voor hun bedrijfstak.

De luchthavenbrandweer van Groningen Airport Eelde is verantwoordelijk voor preventie en bestrijding van luchtvaart gerelateerde branden, reddingswerkzaamheden en milieu-incidenten, en het verlenen van eerste hulp. Daarnaast verzorgt zij het aftanken van vliegtuigen namens de brandstofconcessionaris. De brandweer heeft een plicht om te oefenen en voert trainingen en oefeningen uit om voorbereid te zijn op het bestrijden van incidenten op de luchthaven en in het nabije verzorgingsgebied. Het afnemen van zogenaamde prof-checks voor alle brandweermedewerkers maakt deel uit van de EASA-regelgeving. De luchthaven beschikt zelf over meerdere oefenobjecten maar er wordt ook geoefend op andere luchthavens en locaties voor de nodige variatie in de te gebruiken oefenscenario's.

Groningen Airport Eelde

Luchthaven van het Noorden

Door de beperkingen van de anderhalve meter-maatregelen was er in 2020 weinig gelegenheid om te oefenen en zijn trainingen voor externe partijen tijdelijk opgeschort. De brandweerwagens zijn voorzien van spatschermen, in de kazerne zijn looproutes gecreëerd en het maximale aantal personen per werkruimte is gelimiteerd. Door de beperkte openstelling van de luchthaven en om de kans op besmetting te minimaliseren zijn aangepaste dienstroosters gedraaid. Waar mogelijk is gebruik gemaakt van thuiswerken. Er is een nieuwe taakrisico-analyse opgesteld voor de procedures en trainingen om bij een categorie 6 en 7 bezetting de repressieve taak met de inzet van één persoon minder te kunnen doen.

In 2020 is drie keer een oefenalarm afgegeven, dat in overleg met de havendienst of luchtverkeersleiding wordt geïnitieerd om gewenning aan procedures en alarmeringen te creëren. Eénmaal is een opkomstalarm afgegeven, waarbij volgens EASA-regelgeving op een onverwacht moment een toets wordt gedaan op de opkomsttijd. De uitrukkende brandweervoertuigen worden daarbij geklokt, waarbij werd voldaan aan de eis om binnen drie minuten ter plaatse te zijn en een blussing in te kunnen zetten.

In 2020 hebben zich 6 daadwerkelijke alarmeringen voorgedaan. Het betrof tweemaal een 1A scenario (voorzorgslanding door een klein toestel als gevolg van een mogelijke storing) en driemaal een 1B scenario (eenmaal een landing zonder landingsgestel en tweemaal brandbestrijding tijdens proefdraaien c.q. opstarten). Eenmaal is bijstand verleend aan een uitgeweken toestel met een reanimatiebehoefstig persoon aan boord. Daarnaast is vijfmaal melding gedaan van een milieu-incident, zoals een brandstoflek of het vermoeden daarvan, waarbij de brandweer assistentie heeft verleend.



Maatschappelijke relevantie en verantwoordelijkheid

Groningen Airport Eelde heeft als luchthaven, werkgever en onderneming een economische en maatschappelijke functie en verantwoordelijkheid. De functie van de luchthaven draagt bij aan de economische activiteit, het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid in Noord-Nederland. Tegenover deze functie staat ook een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Deze vertaalt zich bijvoorbeeld in een verbondenheid met de regio via maatschappelijk verkeer, duurzame ambities in het gebruik van (alternatieve) energie, natuurbeheer op maat en de dialoog met de omgeving over de gevolgen van luchtvaart op de leefomgeving.

De directe werkgelegenheid op het luchthaventerrein vertaalt zich, inclusief de aanwezige overheidsdiensten, in arbeidsplaatsen voor ongeveer 400 Fte. Naast de directe werkgelegenheid die de luchthaven biedt, is het ook een belangrijke opleidingsplaats die jaarlijks aan studenten van diverse opleidingen stageplekken ter beschikking stelt binnen vrijwel alle bedrijfsonderdelen, van meeloop- tot afstudeerstages. Er zijn contacten met verschillende opleidingsinstituten en onder NXT Airport worden deze contacten verder geïntensiveerd.

Groningen Airport Eelde biedt infrastructuur aan verschillende bedrijven en organisaties. Het is de thuishaven van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG en medische vluchten maken ook gebruik van de luchthaven, waaronder Eurotransplant. Ook het Ministerie van Defensie en opsporingsdiensten maken soms gebruik van Groningen Airport Eelde. Dit maatschappelijke verkeer is een belangrijke functie van een regionale luchthaven.

Daarnaast is Groningen Airport Eelde de belangrijkste lesluchthaven van Nederland, doordat het de thuishaven is van enkele vliegscholen. De KLM Flight Academy is daarvan de grootste, en al sinds 1956 aanwezig op Groningen Airport Eelde. Destijds was het nog de Rijksluchtvaart School. In 1991 is zij geprivatiseerd en als de KLM Luchtvaart School onderdeel van KLM geworden. In 2020 is ook de van Lelystad Airport afkomstige Martinair Flight Academy opgenomen in de KLM Flight Academy en zijn de activiteiten daarvan naar Groningen Airport Eelde verhuisd. Sindsdien beschikt de KLM Flight Academy ook over een eigen technische dienst. Met 74 medewerkers en ongeveer 40.000 vliegbewegingen per jaar is de KLM Flight Academy een belangrijke partij op Groningen Airport Eelde, alwaar zij het grootste gedeelte van de tweejarige opleiding uitvoert.

Op het terrein van de KLM Flight Academy is de vliegschool zelf gehuisvest van waaruit de theorie-, simulator- en vlieglessen plaatsvinden. Tevens beschikt de vliegschool over meerdere hangars waarin onder andere haar eigen technische dienst is gehuisvest. Studenten hebben de mogelijkheid om een kamer te huren; op het campusterrein bevinden zich drie woongebouwen die plaats bieden aan 120 studenten. Om de studenten enige faciliteiten te bieden, bevinden zich op het terrein tevens sportfaciliteiten, een bar en een eigen studentenvereniging.

Jaarlijks kunnen 60 studenten worden opgeleid. Studenten volgen een tweejarige vliegopleiding, waarbij zij in de basis worden opgeleid tot toekomstig gezagvoerder bij KLM. Het programma voor de studenten is intensief. De eerste twee maanden worden theorielessen gevolgd om een eerste basis te leggen voor het vliegen. Vervolgens wordt gedurende 13 maanden een combinatie gemaakt van theorielessen en vlieglessen. Tijdens dit één-motorig vliegtraject worden ongeveer 55 lesvluchten per student uitgevoerd. Vervolgens wordt een examen afgenomen. Na het volgen van een tien-weekse training op een simulator die aanwezig is op de vliegschool zelf, start de student met het twee-motorige traject. Tijdens 40 lesvluchten krijgt de student training op het toestel met meerdere motoren. Een bijzonder onderdeel van dit deel van de opleiding is de 'night stop'; een vlucht naar een buitenlandse luchthaven die de student geheel zelf voorbereidt en uitvoert.



Studenten van de KLM Flight Academy poseren samen met een twee-motorig lestoestel voor een toestel van hun toekomstige werkgever, dat als gevolg van de Corona-crisis geparkeerd staat op Groningen Airport Eelde.

De laatste fase van de opleiding vindt plaats op Amsterdam Airport Schiphol. Daar wordt tijdens een separaat traject de focus gelegd op samenwerken met meerdere personen binnen de cockpit en wordt op een simulator geoefend voor een specifiek type toestel van KLM: de type rating. Vervolgens ontvangt de student, na het doorlopen van het gehele opleidingstraject, zijn of haar vliegbrevet en is de student klaar om als verkeersvlieger bij KLM aan de slag te gaan.

Doordat de KLM Flight Academy het grootste gedeelte van haar opleiding uitvoert vanuit Groningen Airport Eelde vervult deze luchthaven een belangrijke en noodzakelijke rol als nationale lesluchthaven. Andere luchthavens in Nederland beschikken niet over de benodigde faciliteiten om lesvluchten uit te voeren of er is simpelweg een gebrek aan ruimte. De KLM Flight Academy en Groningen Airport Eelde onderhouden nauwe contacten en hebben regelmatig en constructief overleg met elkaar. Tijdens het uitvoeren van lesvluchten en bepaalde oefeningen maakt de vliegschool gebruik van het daarvoor speciaal aangewezen oefengebied boven (Noord-)Nederland. Daarnaast wordt er ook gebruik gemaakt van andere luchthavens in Nederland en in Europa.

De Corona-crisis heeft grote invloed op de luchtvaart en dus ook op de KLM Flight Academy. Vlieglessen konden niet altijd doorgang vinden in 2020 vanwege het verbod op contactberoepen. De verwachting van KLM is dat de luchtvaart binnen enkele jaren weer op het niveau zal zijn van vóór de Corona-crisis. Omdat KLM het belangrijk vindt om te blijven investeren in haar toekomstige werknemers, kan de KLM Flight Academy haar activiteiten blijven uitvoeren. Groningen Airport Eelde is en blijft daarbij een onmisbare schakel in de uitvoering van de gehele operatie van de KLM Flight Academy.

De KLM Flight Academy heeft een ambitie om te verduurzamen. Zij heeft in het verleden enkele luidruchtige toestellen (Beach Baron) vervangen door veel zuinigere en stillere toestellen (Diamond). Daarnaast is de wens voor de toekomst om, binnen 5 jaar, met (een deel van) de vloot elektrisch te vliegen.

Deze ambitie sluit aan op de ambitie van de luchthaven zelf om te verduurzamen. Een belangrijke stap in het kader van een transitie naar duurzame energie die reeds is gezet, is de realisatie van een zonnepark. Begin 2020 is dit park feestelijk geopend door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Partner Groenleven heeft op het middenterrein, op een plaats die voor weinig andere doeleinden geschikt is en waarvoor geen landbouwgrond is gebruikt, een zonnepark van 20 hectare gerealiseerd.



Het zonnepark met meer dan 63.000 panelen op het binnenterrein van Groningen Airport Eelde. Partner Groenleven ontwikkelde dit zonnepark. Het levert minimaal 25 jaar stroom voor gemiddeld 6.200 huishoudens per jaar, op 20 hectare grond die vrijwel geen alternatieve gebruiksmogelijkheden kent.



De 400 meter lange met zonnepanelen overdekte passagierscorridor op het platform van Groningen Airport Eelde. Dit unieke bouwwerk verhoogt niet alleen het passagierscomfort, maar de bijna 1.600 zonnepanelen leveren jaarlijks ook het grootste deel van het stroomverbruik van Groningen Airport Eelde zelf.

In 2020 heeft dit zonnepark 21,7 MW aan zonne-energie opgewekt, wat goed was voor 6.600 huishoudens. Door het gunstige weer in 2020 is daarmee de prognose ruimschoots overtroffen. Als onderdeel van het realiseren van het zonnepark, is op het platform van de luchthaven een unieke met zonnepanelen overdekte passagierscorridor gerealiseerd van 400 meter lang. De luchthaven heeft daarmee haar energiekosten en uitstoot teruggedrongen. Bovendien is deze infrastructuur in 2020 zeer waardevol gebleken in de passagiersafhandeling vanuit de normen van een veilige afstand.

Het natuurbeheer en maaibeleid van het luchthaventerrein zijn er op gericht om enerzijds voldoende draagkracht van de graszode te creëren voor vliegtuigen die naast de baan kunnen raken (overshoots) en de toegankelijkheid voor hulpverleningsvoertuigen, en anderzijds de aantrekkelijkheid voor vogels en hun prooidieren te minimaliseren. Op basis van de weersomstandigheden wordt daar continu naar een balans gezocht, bijvoorbeeld door de grashoogte en de maaifrequentie daarop af te stemmen.

Als onderdeel van de baanverlenging in 2013 zijn meerdere natuur-compensatiegebieden gerealiseerd rondom de luchthaven. Te denken valt aan eco-duikers, faunatunnels, houtwallen en bospercelen, een vleermuiskelder, vleermuiskasten en amfibieënpoeLEN. Deze compensatiegebieden worden door de luchthaven onderhouden. Met maai- en snoeiwerkzaamheden wordt rekening gehouden met de behoefte van specifieke diersoorten en de faunapassages worden met wildcamera's gemonitord. Faunabeheer wordt zoveel mogelijk met diervriendelijke middelen uitgevoerd, zoals verjaging van vogels met het geluid van natuurlijke vijanden en een groene laser.

Luchtvaart gaat gepaard met gevolgen voor de leefomgeving. De productie van geluid door vliegtuigen is daarmee het meest tot de verbeelding sprekend. Samen met gebruikers van de luchthaven zorgt Groningen Airport Eelde voor een goede balans tussen de belangen van omwonenden en de gebruikers van de luchthaven. Groningen Airport Eelde kan niet bestaan zonder draagvlak vanuit haar omgeving. Daarom vindt de luchthaven het belangrijk om een goede relatie te onderhouden met haar omwonenden. Dit doet zij door de omwonenden te informeren over actuele ontwikkelingen op de luchthaven die invloed kunnen hebben op de omwonenden-ervaring. Daarbij worden diverse middelen ingezet zoals het versturen van huis-aan-huis-brieven, digitale nieuwsbrieven en persberichten en vormt een actuele website een bron van informatie voor omwonenden. In 2020 heeft de luchthaven bovendien de samenwerking met de Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (SOCROLE) en het meldingenloket vliegverkeer GAE geïntensiveerd.

Vanwege het toegenomen aantal lesvluchten op Groningen Airport Eelde zag het meldingenloket "TMA Eelde" ook het aantal meldingen over vliegverkeer in het luchtruim rondom Groningen Airport Eelde stijgen. In totaal kwamen in 2020 2.325 meldingen binnen bij het loket, inclusief meldingen over 1.077 vluchten die door meerdere personen zijn gemeld. Dit is vier keer zoveel als in 2019. De meeste meldingen (55%) werden gedaan over lesvluchten. In totaal hebben 127 individuele personen een melding gedaan. 43% van de melders doet vaker dan eenmaal een melding. 82% van de meldingen is afkomstig van enkele frequente melders, zij deden vaker van 50 keer een melding. Een aantal meldingen dat binnenkomt bij het meldingenloket heeft niet direct te maken met Groningen Airport Eelde zelf, maar met een speciaal (laag)vlieggebied in Noord-Groningen dat wordt gebruikt voor bepaalde soorten (les)vluchten, en dat voor de meldingenregistratie ook tot het luchtruim (TMA) van Groningen Airport Eelde behoort.

Omdat een belangrijke toename van het aantal meldingen gerelateerd is aan het toegenomen lesverkeer van de KLM Flight Academy, zijn de luchthaven en vliegschool samen gestart met een intensivering van de omgevingscommunicatie. Zo zijn in 2020 diverse gesprekken gevoerd met personen die meerdere meldingen hebben gedaan over het lesverkeer. Dit zijn zeer constructieve gesprekken geweest waarin samen is gekeken naar mogelijkheden om de ervaring van overlast te beperken. Dit heeft er in geresulteerd dat het lesverkeer meer wordt gespreid over het toegewezen gebied, zodat er minder vaak overlast wordt ervaren. Ook wordt op voorhand beter geïnformeerd via persberichten en in huis-aan-huis communicatie om omwonenden te informeren over actuele ontwikkelingen.

Innovatie en ontwikkeling

Als onderdeel van haar strategie en verantwoordelijkheid wil Groningen Airport Eelde naast haar primaire activiteit tevens een platform bieden aan innovatie en duurzame ontwikkeling van de luchtvaart. Dat doet zij samen met nationale en regionale partners, waaraan de luchthaven een aantrekkelijk vestigingsplaats wil bieden en waarvoor de luchthaven haar infrastructuur, kennis en netwerk ter beschikking stelt.

Op de luchthaven wordt reeds door diverse partijen gewerkt aan innovatie, verduurzaming en educatie. Zo test de al enige jaren aanwezige Stichting DroneHub nieuwe dronetoepassingen in een gecontroleerde omgeving. De luchthaven heeft hiervoor een unieke ontheffing van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met als doel om te werken aan een veilige toekomstige integratie van bemand en onbemand vliegverkeer. In het **bedrijvenverzamel pand “RLS 1957”** van de Provincie Drenthe hebben zich vijf bedrijven gevestigd die zich bezighouden met waterstofontwikkeling. In 2020 ging de Omnidrones Academy van start in samenwerking met het Noorderpoort College. Het ROC Noorderpoort en het Alfa College maken gebruik van de kennis en faciliteiten van de luchthaven ten behoeve van haar studenten.

Deze activiteiten in het kader van duurzaamheid, innovatie en educatie vonden in 2020 nog vooral op beperkte schaal en autonoom plaats. Eind 2020 is Groningen Airport Eelde gestart met **“NXT Airport”**. Dit initiatief zal synergie creëren tussen de verschillende activiteiten, door gecoördineerd onder één paraplu activiteiten en innovaties aan te jagen, belanghebbenden samen te brengen en de ruimte te bieden aan partijen om te ontwikkelen. Zo vinden marktpartijen, onderwijsinstellingen, overheden en andere partijen elkaar waardoor co-creatie ontstaat. Innovaties op het gebied van duurzame luchtvaart, met als speciaal aandachtspunt waterstof, kunnen hierdoor versnellen. Groningen Airport Eelde heeft hier als infrastructuur en vestigingsplaats een belangrijke faciliterende rol in.

In 2021 wordt de stichting NXT Airport formeel opgericht, inclusief een fysieke locatie op de luchthaven. Hier vinden partijen dan gelijkgestemden die zich in projecten samen bezighouden met innovatie en educatie, met een focus op verduurzaming van de luchtvaart. NXT Airport wil een broedplaats vormen voor nieuwe innovaties en een magneet zijn voor het aantrekken van meer bedrijvigheid. Om complementair te zijn aan andere initiatieven, bespreekt NXT haar focusgebieden en projecten met andere initiatieven in het land en neemt ze deel aan de Duurzame Luchtvaarttafel. De Nederlandse Vereniging van Luchthaven (NVL) heeft een coördinerende rol, met name in de terugkoppeling van de resultaten naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Speerpunten voor NXT Airport op Groningen Airport Eelde zijn de integratie van bemand en onbemand verkeer, **elektrisch vliegen** en 'Hydrogen Valley Airport'. De luchthaven is gelegen in de eerste Hydrogen Valley van Europa en heeft een samenwerkingsverband opgezet met New Energy Coalition, de RijksUniversiteit Groningen, Holthausen Group, Groenleven en HTC om samen te werken aan de ambitie om een waterstofinfrastructuur op de luchthaven neer te zetten: van het opwekken van groene waterstof tot het emissie-loos maken van haar afhandelingsmaterieel. Groningen Airport Eelde onderschrijft daarmee de sectorale en nationale ambities om als luchthaven in 2030 emissie-loos te kunnen opereren.

Toekomstvisie

Veranderende omgeving

De luchtvaart kenmerkt zich als een conjunctuurgevoelige sector die daarnaast relatief sterk afhankelijk is van politieke besluitvorming. Het afgelopen decennium stond voor de luchtvaart in het teken van groei, schaalvergroting en concentratie. Tegelijkertijd is luchtvaart meer dan ooit onderwerp van maatschappelijk debat, in Nederland de afgelopen jaren vooral zichtbaar als gevolg van de stikstof-discussie, de openstelling van Lelystad Airport voor passagiersverkeer en de capaciteit van Amsterdam Airport Schiphol. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft enkele jaren gewerkt aan een kader stellende visie voor de komende 30 jaar, in de vorm van de gepubliceerde maar nog niet definitief vastgestelde Luchtvaartnota 2020-2050. Tijdens de totstandkoming werd de sector in 2020 hard geraakt door de Corona-crisis. Dit leverde tevens een discussie op over de positie en steun aan KLM, de invloed van luchtvaart op de leefomgeving en het ontstaan van een andere soort luchtvaart in het post-Corona tijdperk. Het was in deze turbulente externe omgeving waar Groningen Airport Eelde zich een visie op haar toekomst heeft gevormd.

Hoewel de korte-termijn toekomst van de luchtvaart in Nederland voorlopig onzeker zal blijven, heeft Groningen Airport Eelde een heldere visie op haar lange termijn toekomst. De luchthaven is onmisbaar voor Noord-Nederland als infrastructuur, voor het vestigingsklimaat, de bedrijvigheid en de werkgelegenheid, voor het maatschappelijk verkeer zoals medische- en overheidsvluchten, en om de eigen regio te bedienen in de vraag naar passagiersverkeer. De vraag naar luchtvaart en passagiersverkeer zal internationaal blijven groeien. Ook na de Corona-pandemie zal luchtvaartinfrastructuur schaars blijven. Groningen Airport Eelde ziet een toekomst voor zich waarbij zij haar bijdrage levert aan het benutten van de schaarse capaciteit als onderdeel van een geoptimaliseerd nationaal luchthavensysteem. De rol van de luchthaven is daarmee zowel regionaal als nationaal van belang.

Als gevolg van de veranderde omgeving is een aanscherping van de strategie nodig. Voor de komende jaren zijn de belangrijkste focusgebieden:

- Duurzaamheid als license to operate;
- Betekenisvolle rol;
- Kansen benutten.

Duurzaamheid als license to operate

Duurzaamheid is de belangrijkste toekomstige ‘license to operate’ voor iedere luchthaven. De sector staat voor een noodzakelijke verduurzaming en Groningen Airport Eelde wil voorop lopen in het ontwikkelen van duurzame en innovatieve luchtvaart.

Over enkele jaren kan elektrisch vliegen of het vliegen op waterstof binnen Europa een belangrijke plek in gaan nemen voor kortere afstanden met kleine passagierstoestellen op commerciële basis. De ontwikkelingen op dit gebied gaan snel en er zijn verschillende toestellen in ontwikkeling. Niet alleen voor ‘point-to-point’ verkeer tussen regionale luchthavens maar tevens om grotere (hub-) luchthavens van passagiers te voorzien op vluchten met een langere afstand. Regionale luchthavens worden in zo’n systeem en netwerk zeer waardevol voor de regio. Met het initiatief NXT Airport levert Groningen Airport Eelde een belangrijke bijdrage aan duurzaamheid en innovatie. Als “Hydrogen Valley Airport” wil zij voorop lopen in het gebruik van waterstof in de luchtvaart. Als onderdeel van de nationale ambitie om de grondgebonden activiteiten van luchthavens in 2030 emissie-loos uit te voeren, onderzoekt zij bijvoorbeeld het ontwikkelen en ombouwen van rijdend materieel op waterstof.

Ook op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en educatie wil NXT Airport met sterke partners de functie van de luchthaven op dit gebied verbreden en versterken. De DroneHub GAE en UMCG leveren reeds een bijdrage aan de ontwikkeling van het veilige gebruik van onbemande luchtvaartuigen. In samenwerking met het hogere onderwijs uit de eigen regio wordt de ambitie van een Airport Campus ingevuld om tegemoet te komen aan de wens van en de vraag naar een sterke regionale positie van educatie op het gebied van luchtvaartdienstverlening.

Groningen Airport Eelde wil in de nabije en verre toekomst een betekenisvolle rol vervullen op zowel regionaal als nationaal niveau. Met de ambitie om in 2030 een van de duurzaamste luchthavens van Europa te zijn door de inzet van waterstof en voor de regio betekenisvolle bestemmingen met elektrische toestellen, wenst zij daarnaast een belangrijke bijdrage te leveren aan de verduurzaming van de luchtvaart.

Betekenisvolle rol

Groningen Airport Eelde is een belangrijke infrastructurele voorziening voor Noord-Nederland als het gaat om het vestigingsklimaat, bedrijvigheid en werkgelegenheid. Daarnaast is zij de nationale lesluchthaven voor verkeersvliegers en bedient ze maatschappelijk verkeer waaronder overheidsdiensten, en medische vluchten voor het transplantatiecentrum van het UMCG en het Mobiel Medisch Team met de traumahelikopter die op de luchthaven gestationeerd is. Zij wil een comfortabele, veilige en toegankelijke luchthaven zijn voor het passagiersverkeer vanuit voornamelijk de eigen regio. Groningen Airport Eelde is ook uitwijkvluchthaven voor andere nationale luchthavens en biedt strategische (reserve)capaciteit, in 2020 nog zichtbaar ingezet voor bijvoorbeeld het parkeren van vliegtuigen van met name KLM. De rol van Groningen Airport Eelde is dan ook van betekenis op zowel regionaal als nationaal niveau.

Om Groningen Airport Eelde als maatschappelijke infrastructuur haar rol te kunnen laten vervullen blijft de komende jaren financiële steun nodig. Het betreft voornamelijk het afdekken van kosten en investeringen die voortkomen uit beheer- en instandhouding van veilige infrastructuur en wet- en regelgeving. Vanwege de nationale betekenis van de luchthaven en haar rol in een systeem van nationale luchthavens die samen hun schaarse capaciteit optimaal inzetten en benutten, wordt ook naar nationale steun gekeken en niet alleen naar regionale steun. Dat gebeurt onder andere door een lobbytraject in samenwerking met (regionale) partners.

Voor de komende twee jaar is het doel het verkrijgen van commitment voor langere termijn financiering ter borging van de continuïteit en toekomstige investeringen. Daarnaast worden subsidies en bijdragen bepleit en gezocht om de bijdrage aan een duurzame luchtvaart te laten materialiseren.

Kansen benutten

Waar op korte termijn de afhankelijkheid van financiële steun groot blijft, liggen op lange termijn kansen om de exploitatie van de luchthaven te versterken. Het benutten van commerciële kansen en het verbreden van inkomsten is daarbij een belangrijk speerpunt voor de komende jaren. Het ontwikkelen van voor de regio en het vestigingsklimaat waardevolle en unieke verbindingen is daarbij de belangrijkste ambitie, bijvoorbeeld met Londen als bestemming. Zodra het technisch mogelijk is zal een grote voorkeur bestaan om de regio te ontsluiten naar belangrijke point-to-point bestemmingen met kleinere elektrische passagiersvliegtuigen.

In het leisure-segment liggen er groeikansen voor populaire bestemmingen zoals het Spaanse vasteland en de Griekse Eilanden nu Amsterdam Airport Schiphol zich meer gaat concentreren op de netwerkwaliteit van haar rol als nationale hub-luchthaven. Bijzondere en soms kleinschalige bestemmingen zoals Scandinavian Mountains en de Kanaaleilanden zijn succesvol gebleken vanaf Groningen Airport Eelde en de wens bestaat om deze uit te breiden met bijvoorbeeld IJsland en Fins Lapland.

Daarnaast wordt de mogelijkheid onderzocht voor vrachtverkeer dat passend is bij de activiteiten van de regio en **wordt ook “unmanned cargo” met drones niet uitgesloten**. Ook **liggen er mogelijkheden** voor het onderhoud van grotere vliegtuigen, demontage en recycling van vliegtuigen, en trainingsvluchten voor jet- en groot lesverkeer. Om ruimte te bieden aan de vraag naar vestigingsplaatsen voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid en educatie, wordt **“Business Park Bravo” ontwikkeld**. Met het buiten actief gebruik stellen van de korte baan 01-19 is bijna 10 hectare aan ontwikkelruimte ontstaan voor de vestiging van bedrijven en instellingen. Het aanpassen van het bestemmingsplan daartoe is een belangrijke ambitie voor de komende tijd.

Eelde, 3 mei 2021

M.H. de Groot
algemeen directeur

Jaarrekening 2020

Groningen Airport Eelde NV

- ✓ Balans
- ✓ Winst- en verliesrekening
- ✓ Kasstroomoverzicht
- ✓ Toelichtingen



BALANS NA RESULTAATBESTEMMING 2020

Bedragen in euro's

Stand per 31 december

ref.		2020	2019
	Vaste activa		
1.	Materiële vaste activa		
	Bedrijfsgebouwen en –terreinen	5.010.391	5.253.069
	Installaties	705.567	674.559
	Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.488.185	1.768.421
	In uitvoering en vooruitbetaald	1.228.196	1.132.746
		8.432.339	8.828.795
2.	Financiële vaste activa		
	Vooruit betaalde kosten	214.905	392.732
	DBFM-overeenkomst		
	Latente belastingvordering	1.050.411	1.370.908
		1.265.316	1.763.640
		9.697.655	10.592.435
	Vlottende activa		
3.	Overige voorraden	23.125	27.390
4.	Vorderingen	1.266.759	2.012.383
5.	Liquide middelen	2.838.699	3.970.195
		4.128.583	6.009.968
		13.826.238	16.602.403

Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden

ref.		2020	2019
Eigen vermogen			
6.	Opgevraagd en gestort kapitaal	4.140.000	4.140.000
7.	Agio	7.147.035	7.147.035
8.	Overige reserves	-815.284	810.363
		10.471.751	12.097.398
Langlopende schulden			
9.	Overlopende passiva (ontvangen investeringsbijdragen)	68.331	68.331
10.	DBFM-overeenkomst	653.182	969.692
		721.513	1.038.023
Kortlopende schulden			
	DBFM-overeenkomst	384.746	379.413
	Crediteuren	178.312	494.000
11.	Overige schulden	2.069.916	2.593.569
		2.632.974	3.466.982
		13.826.238	16.602.403

WINST- & VERLIESREKENING OVER 2020

Bedragen in euro's

ref.		2020	2019
Bedrijfsopbrengsten			
12.	Havengelden	901.689	3.333.878
13.	Opbrengst gebouwen en terreinen	524.706	576.707
14.	Opbrengst verkopen	68.430	257.614
15.	Overige bedrijfsopbrengsten	153.063	686.167
	Som der bedrijfsopbrengsten	1.647.888	4.854.366
Bedrijfslasten			
16.	Personeelskosten	1.061.242	3.092.389
17.	Afschrijvingskosten	437.340	534.060
18.	Overige bedrijfskosten	1.449.881	1.485.994
	Som der bedrijfslasten	2.948.463	5.112.443
	Bedrijfsresultaat	-1.300.576	-258.077
	Rentelasten-rentebaten	-4.574	252
	Resultaat voor belastingen	-1.305.150	-257.825
	Belastingen	19.908	24.145
	Nettoresultaat	-1.285.242	-233.680

KASSTROOMOVERZICHT 2020

Bedragen in euro's

ref.	2020	2019
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Bedrijfsresultaat	-1.300.576	-258.077
Aanpassingen voor:		
17. Afschrijvingen	708.917	661.560
	708.917	661.560
Veranderingen in het werkkapitaal:		
3. Voorraden	4.265	16.160
4. Vorderingen	745.534	1.397.621
Kortlopende schulden	-1.151.895	-317.114
	-402.096	1.096.667
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	-993.755	1.500.150
Betaalde/ontvangen rente	-3.108	223
Vennootschapsbelasting	0	0
	-3.108	223
Kasstroom uit operationele activiteiten	-996.863	1.500.373
Investerings materiële vaste activa	-144.854	-1.188.474
Desinvesteringen materiële vaste activa	10.204	49.807
	-134.650	-1.138.667
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
Ontvangen rente	17	47
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	17	47
Toename / afname liquide middelen	1.131.496	361.753
Verloop van de liquide middelen		
Stand per 1 januari	3.970.195	3.608.442
Mutatie boekjaar	-1.131.496	361.753
5. Stand per 31 december	2.838.699	3.970.195

TOELICHTING ALGEMEEN

Activiteiten

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

Vestigingsadres en inschrijving handelsregister

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

Continuïteitsbeginsel

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. De gevolgen van de Corona-crisis lieten de luchtvaart in 2020 niet onberoerd en treffen ook Groningen Airport Eelde nog in 2021. Net als in 2020 kan in 2021 een beroep worden gedaan op NOW steun, en worden de financiële gevolgen van lagere opbrengsten gemitigeerd door kostenbesparingen. De combinatie van een sterke regionale marktbediening, de verwachting dat het vakantieverkeer op met name regionale luchthavens in 2021 weer op gang komt, een sterke solvabiliteit en afdoende liquiditeit en beschikbare middelen vanuit het investeringsprogramma van haar publieke aandeelhouders voor de komende jaren, bestaat het vertrouwen dat de continuïteit van de vennootschap in voldoende mate is gewaarborgd om van het continuïteitsbeginsel uit te gaan.

Schattingen

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

Verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van Groningen Airport Eelde N.V., commissarissen en nauwe verwanten zijn verbonden partijen. Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van interest zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten, behoudens de ontvangen interest uit hoofde van de vooruit ontvangen subsidie voor de baanverlenging, die is opgenomen als kasstroom uit financieringsactiviteiten. Uitgaven uit hoofde van de DBFM-overeenkomst (beschikbaarheidsvergoeding) zijn in het kasstroomoverzicht opgenomen als kasstroom uit operationele activiteiten.

Algemene grondslagen

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving, die uitgegeven zijn door de Raad voor de Jaarverslaggeving. Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs. In de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn referenties opgenomen. Met deze referenties wordt verwezen naar de toelichting.

Activa en passiva worden tegen historische kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen.

Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen toevloeien en het actief een kostprijs of een waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen, worden niet in de balans verwerkt maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa.

Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen, worden niet in de balans opgenomen maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijze niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen.

Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de winst-en-verliesrekening opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie.

Indien de weergave van de economische realiteit ertoe leidt dat het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt dit feit vermeld.

Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben. Opbrengsten worden verantwoord indien alle belangrijke risico's met betrekking tot de handelsgoederen zijn overgedragen aan de koper.

Vergelijking met voorgaand jaar

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

Financiële instrumenten

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

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

Leasing

Operationele leasing

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

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

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

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

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

Financiële vaste activa

Latente belasting vorderingen

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

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

Het financieel perspectief van de luchthaven is mede afhankelijk van verschillende subsidies en bijdragen. Onder andere door de subsidie voor zogenaamde NEDAB-activiteiten is het mogelijk voor de vennootschap om toekomstige belastbare resultaten te behalen, waarmee de latente belastingvordering verrekend kan worden. Omdat de vennootschap voor de eerste maal vennootschapsbelastingplichtig was, is de startpositie van de latente belastingvordering in 2017 direct verwerkt in het eigen vermogen van de vennootschap. Een wijziging van de latentie in 2018, als gevolg van afstemming van de uitgangspunten van de openingsbalans met de fiscus, is destijds op dezelfde manier verwerkt in de overige reserves.

Vanwege het onzekere toekomstperspectief van de luchtvaart, is de actieve latentie voor het compensabele verlies dat vanuit 2018 is ontstaan afgewaardeerd tot nihil vanuit prudentie. De afwaardering van € 26.467 heeft plaatsgevonden ten laste van het resultaat en is verantwoord onder de belastingen.

Vooruitbetaalde kosten

Voor het uitvoeren van (groot) onderhoud wordt periodiek aan de gecontracteerde aannemerscombinatie een overeengekomen bedrag betaald. Deze kosten worden als vooruitbetaalde kosten verantwoord tot het moment van uitvoering. Op moment van uitvoering van werkzaamheden worden deze kosten in geval van groot onderhoud geactiveerd of in geval van klein onderhoud in de exploitatie verantwoord.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Groningen Airport Eelde N.V. beoordeelt op iedere balansdatum of er aanwijzingen zijn dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief vastgesteld. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Indien wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden verantwoord is, niet meer bestaat of is afgenomen, dan wordt de toegenomen boekwaarde van de desbetreffende activa niet hoger gesteld dan de boekwaarde die bepaald zou zijn indien geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verantwoord.

Vlottende activa

Overige voorraden

Overige voorraden voor gebruik en verkoop

De overige voorraden grond- en hulpstoffen worden gewaardeerd op verkrijgingsprijzen onder toepassing van de FIFO-methode ("first in, first out") of lagere opbrengstwaarde. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. Bij de bepaling van de opbrengstwaarde wordt rekening gehouden met de incourantheid van de voorraden.

Vorderingen

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

Liquide middelen

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

Eigen vermogen

Indien Groningen Airport Eelde N.V. eigen aandelen inkoop, wordt de verkrijgingsprijs van de ingekochte aandelen in mindering gebracht op de overige reserves, of op andere reserves mits de statuten dit toestaan, totdat deze aandelen worden ingetrokken of worden verkocht. Indien ingekochte aandelen worden verkocht, komt de opbrengst uit verkoop ten gunste van de overige reserves of andere reserves in het eigen vermogen.

De opbrengst komt ten gunste van de reserve waarop eerder de inkoop van deze aandelen in mindering is gebracht (RJ 240.215). Kosten die direct samenhangen met de inkoop, verkoop en/of uitgifte van nieuwe aandelen worden rechtstreeks ten laste gebracht van het eigen vermogen.

Schulden

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

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Algemeen

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

Opbrengstverantwoording

Verkoop van goederen

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

Verlenen van diensten

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

Overige bedrijfsopbrengsten

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

Personeelsbeloningen

Periodiek betaalbare beloningen

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

Pensioenen

Groningen Airport Eelde heeft alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord. Voor de pensioenregeling in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen dat afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP. De ABP-regeling is een middelloonregeling. Groningen Airport Eelde heeft in geval van een tekort bij dit bedrijfstakpensioenfonds geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen, anders dan hogere toekomstige premies. De dekkingsgraad van het pensioenfonds bedroeg 93,2% per ultimo 2020.

Afschrijvingen op materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden vanaf het moment van ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Over terreinen wordt niet afgeschreven. Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast. Boekwinsten en -verliezen uit de incidentele verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Overheidssubsidies

Exploitatiesubsidies worden als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt of opbrengsten zijn gederfd. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De subsidies voor NEDAB en de NOW-regeling zijn verantwoord onder de betreffende kostencategorieën.

Subsidies met betrekking tot investeringen in materiële vaste activa worden in mindering gebracht op het desbetreffende actief en als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winst- en verliesrekening.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op de ontvangen leningen.

Fiscale positie vennootschapsbelasting

Groningen Airport Eelde N.V. is met ingang van 1 januari 2016 belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (VPB). Dit is geregeld in de wet 'Modernisering VPB-plicht overheidsondernemingen'. De vennootschap heeft in het boekjaar een negatief bedrijfsresultaat behaald. Ook rekening houdend met lagere fiscale afschrijvingslasten in de fiscale winst- en verliesverrekening, resulteert een negatief resultaat over 2020.

Resultaat bestemming

Voorgesteld wordt het netto verlies van € 1.285.242 ten laste te brengen van de overige reserves. Vooruitlopend op het besluit van de algemene vergadering is dit voorstel reeds verwerkt in de jaarrekening.

Gebeurtenissen na balansdatum

In april 2021 is het 10% aandelenbelang van de Gemeente Assen over gegaan naar de Gemeente Tynaarlo. Algemene ontwikkelingen en omstandigheden, bijvoorbeeld met betrekking tot het verwachte herstel van de luchtvaart na uitbraak van het Corona-virus, zijn toegelicht in het bestuursverslag en het continuïteitsbeginsel.

TOELICHTING OP DE BALANS

1. Vaste activa

Materiële vaste activa

Bedragen in euro's	Bedrijfs- gebouwen/ terreinen	Installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Activa in uitvoering	Totaal
Stand per 01.01.2020					
Actuele waarde/					
aanschaffingswaarde	43.837.477	10.488.959	6.760.094	1.132.746	62.219.276
Subsidies	-26.880.071	-2.813.226	0	0	-29.693.297
	16.957.406	7.675.733	6.760.094	1.132.746	32.525.979
Cumulatieve afschrijvingen	-17.589.808	-7.660.706	-4.991.673	0	-30.242.187
Cumulatieve vrijval subsidies	5.885.471	659.532	0	0	6.545.003
Boekwaarde	5.253.069	674.559	1.768.421	1.132.746	8.828.795

Mutaties in de boekwaarde

Investeringen	0	10.749	89.059	222.873	322.681
Subsidies	-17	0	0	0	-17
	-17	10.749	89.059	222.873	322.664
Overboekingen	0	127.423	0	-127.423	0
Desinvestering activa	0	0	-337.562	0	-337.562
Desinvestering afschrijving	0	0	327.358	0	327.358
Afschrijvingen	-910.605	-200.668	-359.091	0	-1.470.364
Vrijval subsidies	667.944	93.504	0	0	761.448
	-242.678	31.008	-280.236	95.450	-396.456

Stand per 31.12.2020

Actuele waarde/					
aanschaffingswaarde	43.837.477	10.627.131	6.511.591	1.228.196	62.204.395
Subsidies	-26.880.088	-2.813.226	0	0	-29.693.314
	16.957.389	7.813.905	6.511.591	1.228.196	32.511.081
Cumulatieve afschrijvingen	-18.500.413	-7.861.374	-5.023.406	0	-31.385.193
Cumulatieve vrijval subsidies	6.553.415	753.036	0	0	7.306.451
Boekwaarde	5.010.391	705.567	1.488.185	1.228.196	8.432.339

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

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

In 2013 zijn de baanverlenging en de vernieuwing van de afwatering en riolering in gebruik genomen. In het verslagjaar is de subsidie voorwaardelijk vastgesteld door het Ministerie. Deze voorwaarde heeft betrekking op het feit dat een deel van de subsidie nog te betalen kosten betreffen, die uit hoofde van de DBFM-overeenkomst periodiek worden betaald aan de aannemerscombinatie PASE. Daar wij van mening zijn dat er sprake is van voldoende zekerheid dat aan de gestelde voorwaarde van de subsidie wordt voldaan, is de volledige subsidie in mindering gebracht op de materiële vaste activa.

2. Financiële vaste activa

Vooruitbetaalde kosten DBFM-overeenkomst

Dit betreft de betaling op grond van de DBFM-overeenkomst voor uit te voeren onderhoud tijdens de contractperiode voor de baanverlenging en de riolering. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden zullen bij de uitvoering de kosten in geval van groot onderhoud worden geactiveerd en in geval van klein onderhoud in de exploitatie worden verantwoord.

In 2020 heeft een herwaardering van de vooruitbetaalde onderhoudskosten plaatsgevonden. Vooruitlopend op het einde van de DBFM-overeenkomst in 2023, heeft een herijking plaatsgevonden van de verwachte onderhoudskosten tot aan het einde van de overeenkomst. Dit heeft geleid tot een herwaardering van het activum ten laste van de onderhoudskosten.

Deze post is als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	392.732
Betalingen	126.723
Uitgevoerd onderhoud	-104.550
Herwaardering	<u>-200.000</u>
Stand per 31 december	€ <u>214.905</u>

Latente belastingvordering

Voor het bepalen van de fiscale positie is een openingsbalans opgesteld. Daardoor is een aanleiding ontstaan om in 2016 een latente belastingvordering op te nemen tegen het toen geldende belastingtarief van 20%. Deze latentie is in 2017 gevormd ten gunste van het eigen vermogen, en betreft 20% van het waardeverschil van het vastgoed per eind 2016 tussen de balanswaarde en de fiscaal getaxeerde waarde plus 20% van het fiscale verlies over 2016. In 2018 heeft een mutatie plaatsgevonden van de latente vordering als gevolg van het fiscale resultaat over 2018, waarbij de hoogte van de mutatie 20% van het fiscaal belastbare resultaat betreft. Tegelijkertijd heeft een herwaardering van de latentie plaatsgevonden als gevolg van de met de fiscus afgestemde uitgangspunten. In 2019 heeft, vanuit prudentie, een onttrekking plaatsgevonden als gevolg van de onzekere toekomst van luchtvaart. Het resultaat over 2019 was om dezelfde reden geen aanleiding voor het verder toenemen van de latente vordering. Voor 2020 is hetzelfde uitgangspunt gehanteerd, en heeft afwaardering plaatsgevonden van de verliescompensatie die in 2018 is ontstaan. De reguliere mutatie over 2020 die is opgenomen wordt veroorzaakt door het fiscale waarderingsverschil van het vastgoed. Daarnaast heeft een herwaardering van de voorziening plaatsgevonden als gevolg van een passing van het tarief van de vennootschapsbelasting.

De post latente belastingvordering is daarmee als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	1.370.908
Onttrekking latente belasting vordering	-9.288
Herwaardering als gevolg van tariefwijziging Vpb	-340.405
Mutatie latente belastingvordering 2020	<u>29.196</u>
Stand per 31 december	<u>€ 1.050.411</u>

Flottende activa

3. Overige voorraden

De voorraden betreffen met name de-icing vloeistof en toegangspassen en hebben samen een waarde van € 23.125. Er is geen voorziening op de voorraad getroffen.

4. Vorderingen

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

Per 31 december	2020	2019
Handelsdebiteuren	192.836	380.746
Belastingen	61.211	172.597
Route ontwikkelingsfonds	0	653.028
Te vorderen NOW subsidie	324.811	0
Te vorderen NEDAB subsidie	598.415	750.000
Overige vorderingen	26.606	17.836
Vooruitbetaald	62.880	38.086
Rente	<u>0</u>	<u>90</u>
	<u>€ 1.266.759</u>	<u>€ 2.012.383</u>

Op de handelsdebiteuren is een voorziening getroffen van € 8.246. Ten opzichte van 2019 is de voorziening ongewijzigd. Het deel van de vorderingen dat naar verwachting een looptijd heeft dat langer is dan één jaar, betreft per eind 2020 nihil.

5. Liquide middelen

Het betreft de volgende banksaldi:

Per 31 december	2020	2019
- Rabobank	2.837.396	3.968.695
- Kas, kruisposten	<u>1.303</u>	<u>1.500</u>
	<u>€ 2.838.699</u>	<u>€ 3.970.195</u>

Deze saldi betreffen in hoofdzaak spaarsaldi en deposito's waarvan de looptijd per ultimo 2020 korter is dan 1 jaar. De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde en staan voor € 2.650.551 ter vrije beschikking aan de onderneming. Voor € 188.148 betreft dit vooruit ontvangen subsidies, die niet ter vrije beschikking aan de onderneming staan.

Eigen vermogen

6. Opgevraagd en gestort kapitaal

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

Per 31 december	2020
Maatschappelijk kapitaal	5.400.000
In portefeuille	<u>1.260.000</u>
Opgevraagd en gestort kapitaal	<u>€ 4.140.000</u>

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

Per 31 december	2020	
Provincie Groningen	1.242.000	30%
Provincie Drenthe	1.242.000	30%
FB Oranjewoud Participaties B.V.	1.076.400	26%
Gemeente Assen	414.000	10%
Gemeente Tynaarlo	<u>165.600</u>	<u>4%</u>
	<u>€ 4.140.000</u>	<u>100%</u>

7. Agio

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

8. Overige reserves

In 2020 kende deze reserve het volgende verloop:

	2020	2019
Stand per 1 januari	810.363	1.421.812
Af: Mutatie latente belastingvordering	-340.405	-377.769
Af: Netto resultaat	<u>-1.285.242</u>	<u>-233.680</u>
Stand per 31 december	<u>€ -815.284</u>	<u>€ 810.363</u>

Langlopende schulden

9. Overlopende passiva

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

10. DBFM-overeenkomst

	2020	2019
Stand per 1 januari	1.349.105	1.646.608
Betalingen	<u>-311.177</u>	<u>-297.503</u>
	1.037.928	1.349.105
Verplichting op korte termijn	<u>-384.746</u>	<u>-379.413</u>
Stand per 31 december	<u>€ 653.182</u>	<u>€ 969.692</u>

Met de aannemerscombinatie PASE is overeengekomen dat gedurende 10 jaar na realisatie van de projecten baanverlenging en riolering een deel van de bouwsom per kwartaal zal worden voldaan.

Voor zover er sprake is van een looptijd van meer dan twaalf maanden, zijn deze verplichtingen opgenomen als langlopende verplichting DBFM-overeenkomst. De kwartaalbedragen worden geïndexeerd. Met betrekking tot deze verplichting wordt een saldo van € 188.148, bestaande uit vooruit ontvangen subsidies, aangehouden op een geblokkeerde rekening zoals toegelicht onder punt 5 "liquiditeit".

Kortlopende schulden

Ten aanzien van de kortlopende schulden dient vermeld te worden dat alle kortlopende schulden een looptijd korter dan twaalf maanden hebben.

11. Overige schulden

Deze post is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2020	2019
Energiekosten	42.662	46.450
Advies, controlekosten, verzekeringen	55.331	27.990
Onderhoud, contracten	17.822	17.235
Marketing activiteiten	0	7.382
Inleen personeel beveiliging en overig	5.700	50.742
Salarissen, overige personeelskosten	28.568	196.351
Vooruit ontvangen posten/ erfpacht Groenleven	252.625	0
Vooruit ontvangen subsidies	1.200.000	1.200.000
Vakantietoeslag en verlofrechten	225.237	299.670
Nog af te dragen premies sociale verzekeringen en belastingen	195.733	279.238
Nog te ontvangen facturen	13.740	433.624
Te betalen rente	1.377	0
Overige	<u>31.121</u>	<u>34.887</u>
	<u>€ 2.069.916</u>	<u>€ 2.593.569</u>

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Naast de verplichting om de resterende betalingen voor de uitvoering van de werken periodiek af te rekenen (DBFM) is met de aannemerscombinatie PASE tevens overeengekomen om periodiek een betaling te doen voor (groot) onderhoud van de uitgevoerde werken gedurende de contractperiode van 10 jaar na oplevering als onderdeel van de overeenkomst. Hiermee is een bedrag gemoeid van naar verwachting € 365.718 tot en met 2023.

Deze betalingen worden jaarlijks geïndexeerd.

Verplichting < 1 jaar	€	173.692
Verplichting > 1 jaar	€	<u>192.026</u>
Totaal	€	365.718

Operational Leasing

Op balansdatum werden door de vennootschap vier auto's geleased, met een resterende looptijd van 19,5 tot 60 maanden en een leaseverplichting van in totaal € 150.943.

Lease verplichtingen < 1 jaar	€	39.590
Lease verplichtingen 1-5 jaar	€	<u>111.353</u>
Totaal	€	150.943

TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING

Subsidies en bijdragen

In 2020 is een subsidie van lokale overheden ontvangen ten bedrage van € 2.572.398, ter dekking van de kosten van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB). Het betreft de kosten die in het kader van openbare veiligheid zijn gemaakt, te weten voor brandweer en security. De werkelijke directe en indirecte kosten die in 2020 zijn gemaakt voor brandweer en security bedroegen in totaal € 2.572.477. De subsidie is in mindering gebracht op de gemaakte kosten, en verantwoord onder zowel de personeelskosten, afschrijvingskosten als overige kosten, naar rato van de daadwerkelijke kosten. Het verschil van € 79 euro is opgenomen in het resultaat.

Daarnaast is een bijdrage van de Rijksoverheid ontvangen van € 1.454.865 in het kader van de NOW-regeling, de tegemoetkoming in personeelskosten als gevolg van het wegvallen van de omzet door de Corona-crisis. Deze bijdrage is in mindering gebracht op de personeelskosten.

12. Havengelden

Deze post is als volgt samengesteld:

	2020	2019
Landingsgelden	525.179	963.777
Passagiersvergoedingen	144.157	1.612.951
Handling	74.302	640.319
Overige havengelden	<u>158.051</u>	<u>116.831</u>
	<u>€ 901.689</u>	<u>€ 3.333.878</u>

13. Opbrengst gebouwen en terreinen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2020	2019
Opbrengst gebouwen	244.322	266.371
Opbrengst terreinen	265.610	245.381
Concessies	<u>14.773</u>	<u>64.955</u>
	<u>€ 524.705</u>	<u>€ 576.707</u>

14. Brandstof verkopen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2020	2019
Fee Jet-A1 leveringen	56.297	249.143
Fee Av-gas leveringen	11.044	6.547
Fee Mogas-overig	<u>1.089</u>	<u>1.924</u>
	€ 68.430	€ 257.614

15. Overige bedrijfsopbrengsten

Deze post is als volgt samengesteld:

	2020	2019
Opbrengst uit dienstverlening aan derden	37.762	35.383
Opbrengst voorterrein	81.793	563.055
Doorberekende administratiekosten	14.695	12.504
Opbrengst vrachtdiensten	0	1.456
Diverse baten	<u>18.813</u>	<u>73.769</u>
	€ 153.063	€ 686.167

16. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten luidt als volgt:

	2020	2019
Salarissen	3.244.566	3.664.606
Pensioen lasten	461.853	474.814
Sociale lasten	<u>497.467</u>	<u>577.469</u>
	4.203.886	4.716.889
Inleen security personeel	119.501	736.457
Overige personeelskosten	<u>189.141</u>	<u>190.273</u>
	€ 4.512.528	€ 5.643.619
Ontvangen NEDAB subsidie	-1.996.421	-2.551.230
Ontvangen NOW bijdrage	<u>-1.454.865</u>	<u>0</u>
	€ 1.061.242	€ 3.092.389

Op 31 december 2020 waren 58 werknemers in dienst bij de vennootschap, dat waren er 75 per 31 december 2019. Over het boekjaar ging het gemiddeld om het volgende aantal FTE:

	2020	2019
Operationeel	14,7	16,6
Brandweer	29,3	29,1
Commercieel	4,3	4,0
Staf en ondersteuning	<u>6,7</u>	<u>7,9</u>
Medewerkers in dienst (in FTE)	<u>55,0</u>	<u>57,6</u>

Er waren geen werknemers buiten Nederland werkzaam.

Het ziekteverzuimpercentage over 2020 bedroeg 6%, over 2019 was dit 7%.

De bezoldiging van de bestuurder is niet nader toegelicht op grond van artikel 2:383 lid 1 BW. Het tijdelijk waarnemen van de statutaire directiefunctie van 14 november 2019 tot 10 januari 2020 door de voorzitter van de Raad van Commissarissen heeft onbezoldigd plaatsgevonden, waardoor een toegelichte bezoldiging terug zou zijn te leiden tot een enkele natuurlijke persoon. De bezoldiging van de gezamenlijke commissarissen bedroeg € 13.500 over het boekjaar.

17. Afschrijvingskosten

In 2020 is een bedrag van € 437.340 aan afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie gekomen. Dit bedrag is als volgt toe te lichten:

	2020	2019
Afschrijving op:		
Gebouwen en terreinen	910.605	903.665
Installaties	200.668	134.517
Overige duurzame bedrijfsmiddelen	<u>359.091</u>	<u>341.974</u>
Totaal	1.470.364	1.380.156
Vrijval subsidies	<u>761.448</u>	<u>718.596</u>
Afschrijvingen	€ 708.916	€ 661.560
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-271.576</u>	<u>-127.500</u>
Afschrijvingen ten laste van het boekjaar	<u>€ 437.340</u>	<u>€ 534.060</u>

18. Overige bedrijfskosten

In deze post wordt onderscheid gemaakt in:

	2020	2019
Onderhoud gebouwen/terreinen	569.355	484.135
Assuranties en belastingen	182.944	173.634
Nuts voorzieningen	75.373	130.991
Ontwikkeling- en promotiekosten	146.767	259.484
Advieskosten	222.233	93.469
Overige	<u>557.610</u>	<u>665.551</u>
	1.754.282	1.807.264
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-304.401</u>	<u>-321.270</u>
	€ 1.449.881	€ 1.485.994

Ondertekening

Eelde, 3 mei 2021

Voor de jaarrekening 2020:

Raad van Commissarissen

Mr. L.J. Klaassen, voorzitter

W.J. Mansveld

T.B. de Vries

Directie

M.H. de Groot

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent bestemming resultaat

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



De foto van Menno Molenaar die op social media tot prijswinnaar is gekozen. KLM parkeert toestellen op Groningen Airport Eelde die enkele paar weken worden gewisseld als onderdeel van een onderhoudscyclus.

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

De controleverklaring wordt afgegeven zodra de vereiste duidelijkheid van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is ontvangen over de interpretatie van de NOW-regeling in relatie tot NEDAB-subsidie. Tot die tijd is de inhoud van deze concept jaarrekening onder voorbehoud.