



Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden



Begroting
2020



Datum 4 december 2019

Onderwerp Exploitatie- en investeringsbegroting 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	2
2. Exploitatie- en investeringsbegroting.....	3
3. Terugblik op 2019	
3.1. Algemeen	5
3.2. Passagiers en vliegbewegingen.....	6
3.3. Financieel resultaat.....	7
4. Toelichting op exploitatiebegroting 2020	
4.1. Algemeen	8
4.2. Passagiers en vliegbewegingen.....	8
4.3. Financieel resultaat.....	11
4.4. Verantwoording NEDAB.....	14
5. Toelichting op investeringsbegroting 2020	
5.1. Terugblik 2019.....	15
5.2. Investeringsbegroting 2020.....	16
5.3. Brandweerkazerne.....	17
6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit	
6.1. Liquiditeit	21
6.2. Solvabiliteit.....	22

1. Inleiding

De begroting die voor het jaar 2019 is opgesteld kende een context waarin de politieke, maatschappelijke en economische omgeving voor luchtvaart zicht kenmerkte door een sterke dynamiek. Een jaar later is dezelfde context nog steeds relevant: de onduidelijkheid over de opening van Lelystad Airport, de gewenste groei van Schiphol Airport en de inhoud van de verwachte Luchtvaartnota 2020-2050 en eventuele luchtvaarttax bestaan nog steeds. In de loop van 2019 is daar nog het stikstofdossier bij gekomen en de publicatie van de Luchtvaartnota is daardoor vertraagd. Tot slot heeft het faillissement van Thomas Cook in het najaar de markt voor luchtvaartmaatschappijen en touroperators opgeschrikt. De dynamiek is daarmee zeker niet minder geworden.

De veranderende omgeving vormt een uitdaging om op dit moment een begroting op te stellen en te plaatsen in een bestaande strategische kader. Ondertussen beginnen zich al wel langzamerhand de contouren af te tekenen van de gedachte van één nationaal luchthavensysteem waar Groningen Airport Eelde en andere gereguleerde luchthavens voor pleiten, al dient de exacte rol van iedere luchthaven in dat systeem te komen jaren nog nader vorm te krijgen.

Omdat andere luchthavens 'vol' zijn en er draagvlak is voor de systeemgedachte, ligt een toekomstperspectief met commerciële groei in het vooruitzicht. Dat laat niet onverlet dat voor de komende jaren een financieringsbehoefte voor de luchthaven blijft bestaan, omdat het resultaat op de exploitatie negatief blijft en de eigen middelen niet toereikend zijn om benodigde investeringen in veiligheid en verduurzaming te kunnen doen. Omdat er nog geen duidelijkheid bestaat over de invulling van de uitgangspunten van de Luchtvaartnota 2020-2050 en de rol van Groningen Airport Eelde als onderdeel van een nationaal systeem van luchthavens, is de begroting voor 2020 gestoeld op bestaande uitgangspunten: een sober investeringsregime, het handhaven van de status quo en bestaande commerciële ambities. Een veilige luchthavenoperatie die aan de wettelijke eisen voldoet, blijft het belangrijkste uitgangspunt. Daarnaast worden actief commerciële kansen verkend en benut waar mogelijk, zowel voor nieuwe (hub-)bestemmingen als voor vastgoedontwikkeling.

De financiële prognose voor 2020 kenmerkt zich door:

- Een exploitatieresultaat dat naar verwachting daalt tot € 1.357.000 negatief in 2020. Ten opzichte van 2019 is sprake van een daling van de opbrengsten als gevolg van marktontwikkelingen: een teruglopend aantal chartervluchten en passagiers in combinatie met prijsdruk. Het faillissement van Thomas Cook is hier voor een belangrijk deel debet aan doordat minder charterproducten worden aangeboden.

Er zijn ten opzichte van eerdere jaren meer kosten voor baanonderhoud door het aflopen van een subsidie vanuit de baanverlenging. Vluchten zijn over een groot deel van de dag verspreid waardoor minder efficiency wordt bereikt bij operationele personele inzet en externe arbeid wordt duurder als gevolg van de Wet Arbeidsmarkt in Balans waardoor de personeelskosten nauwelijks afnemen.

- Een investeringsbehoefte van € 790.000 exclusief de (pro memorie opgenomen) kosten van een eventueel nieuw Luchthavenbesluit;
- Gevraagde goedkeuring voor het realiseren van een brandweerkazerne voor een bedrag van € 3.050.000. Er zijn meerdere opties uitgewerkt waarbij de meest kostenefficiënte optie wordt voorgesteld.

Subsidie

Naast de reguliere jaarlijkse € 3,0 mln NEDAB subsidie wordt gevraagd een extra subsidieaanvraag te honoreren van € 500.000 voor de benodigde investering in de brandweerkazerne. Dit zorgt er voor dat de liquiditeit van de vennootschap niet terugloopt tot onder het verantwoorde niveau. Wij stellen voor deze subsidie te verstrekken vanuit de bestaande gealloceerde middelen, bijvoorbeeld vanuit de NEDAB-middelen of te schuiven binnen het totale investeringsbudget voor vastgoed en € 500.000 minder te alloceren aan de toekomstige renovatie van de terminal.

Voor het jaar 2020 wordt net als in 2019 geen bijdrage van het routefonds voorzien, behoudens de nog af te lossen verplichting van het routefonds die in 2018 is ontstaan en nog moet worden afgewikkeld door het routefonds.

Voorgesteld besluit van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders

De exploitatie- en investeringsbegroting 2020 van Groningen Airport Eelde NV zijn opgesteld door de directie en op 11 november 2019 goedgekeurd door de Raad van Commissarissen. De directie heeft na afstemming met de Raad van Commissarissen een begroting opgesteld met een negatief resultaat van € 1.357.000. Met inachtneming van het bovenstaande stellen wij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voor de Exploitatie- en Investeringsbegroting 2020 van Groningen Airport Eelde NV als volgt vast te stellen:

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV heeft kennis genomen van de ter instemming voorgelegde Exploitatie- en Investeringsbegroting 2020 van Groningen Airport Eelde NV en gaat akkoord met:

- het vaststellen van de exploitatiebegroting 2020 voor Groningen Airport Eelde NV met een negatief resultaat van € 1.357.000;
- het vaststellen van de investeringsbegroting 2020 voor Groningen Airport Eelde NV voor een bedrag van € 790.000;
- de realisatie van een brandweerkazerne in een bestaande hangaar voor een te investeren bedrag van € 3.050.000.

2. Exploitatie- en investeringsbegroting

EXPLOITATIEBEGROTING (in €)	Begroot 2019	Forecast 2019	Begroot 2020
Bedrijfsopbrengsten			
Havengelden	3.383.000	3.355.672	2.764.000
Opbrengst Gebouwen & Terreinen	588.000	567.421	594.000
Brandstofverkopen	205.000	264.217	254.000
Overige Bedrijfsopbrengsten	702.000	655.918	524.000
TOTAAL OPBRENGSTEN	4.878.000	4.843.229	4.136.000
Bedrijfslasten			
Personeelskosten	3.097.000	3.242.335	3.222.000
Afschrijvingskosten	517.000	526.342	525.000
Overige bedrijfskosten	1.499.000	1.389.639	1.746.000
TOTAAL BEDRIJFSLASTEN	5.113.000	5.158.316	5.493.000
BEDRIJFSRESULTAAT	-235.000	-315.087	-1.357.000
Rente	0	87	0
RESULTAAT VOOR BELASTING	-235.000	-315.000	-1.357.000
INVESTERINGSBEGROTING (in €)	Begroot 2019	Forecast 2019	Begroot 2020
<i>Onderhoud en vervangingsinvesteringen</i>			
Gebouwen & Terreinen	82.000	77.096	90.000
Installaties	282.000	209.082	263.000
Tractie	51.000	31.000	105.200
Afhandeling	20.000	27.738	240.000
Havendienst	0	0	5.000
ICT	51.000	44.643	35.000
Brandweer & Safety	10.000	4.291	19.700
Communicatie	6.000	3.000	6.000
Inventarissen	10.000	5.355	11.100
Subtotaal	512.000	402.203	775.000
<i>Projecten en niet-reguliere investeringen</i>			
Security apparatuur	100.000	206.326	0
Milieuvergunning	0	10.000	15.000
Luchthavenbesluit en wetgeving	100.000	10.544	PM
TOTAAL INVESTERINGEN	712.000	629.073	790.000
<i>Lopende projecten</i>			
Brandweerkazerne - goedkoopste optie			3.050.000
Subsidie - reeds beschikt			-2.550.000
Subsidie - aanvullende aanvraag			-500.000
TOTAAL LOPENDE PROJECTEN	0	0	0

3. Terugblik op 2019

3.1 Algemeen

Het jaar 2019 was voor de luchtvaart een jaar van onzekerheden. De opening van Lelystad Airport werd uitgesteld en het stikstofdossier kwam op tafel en zorgde vervolgens voor vertraging bij het opstellen van de Luchtvaartnota 2020-2050. Waar economische groei wereldwijd zorgt voor een grotere vraag naar de capaciteit van luchtvaart, een trend die de komende decennia naar verwachting door zal zetten, loopt luchtvaart ook aan tegen de grenzen van maatschappelijke acceptatie van de neveneffecten van luchtvaart op de leefomgeving. De ontwikkelingen in de sector zijn daarmee onderdeel van maatschappelijk debat en onderhevig aan politieke besluitvorming. Zonder duidelijke koers voor de luchtvaart komen luchtvaartmaatschappijen niet in beweging en houden zij vooral vast aan bestaande bestemmingen.

Daarnaast was 2019 ook het jaar waarin de markt werd opgeschrikt door het faillissement van Thomas Cook (zowel de touroperator als de luchtvaartmaatschappij). Thomas Cook was in Nederland vooral onder het label Neckermann bekend. Na de overname van Corendon door Sundio (Sunweb) zijn er nog maar twee grote touroperators over: Sunweb en TUI. Daarnaast verdwenen ook enkele Europese regionale maatschappijen: BMI, Adria en Germania. Regionale carriers hebben het erg moeilijk in Europa en de consolidatie van de gehele sector gaat nog steeds door.

Voor Groningen Airport Eelde betekende de onzekerheid in de luchtvaart vooral dat het moeilijk was om nieuwe luchtvaartmaatschappijen aan te trekken. Zij blijven bestaande en schaarse 'slots' volvliegen tot duidelijk is hoeveel en waar er gegroeid kan worden. Het is vooral de Luchtvaartnota 2020-2050 die duidelijkheid moet geven daarover. Groningen Airport Eelde levert samen met de andere luchthavens, Schiphol Groep en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) een visie aan ten behoeve van deze discussie. Hierin stellen zij zich op het standpunt dat de nationale luchthavens vanuit de gedachte van één systeem moeten worden aangestuurd om zo de schaarse capaciteit efficiënt in te zetten.

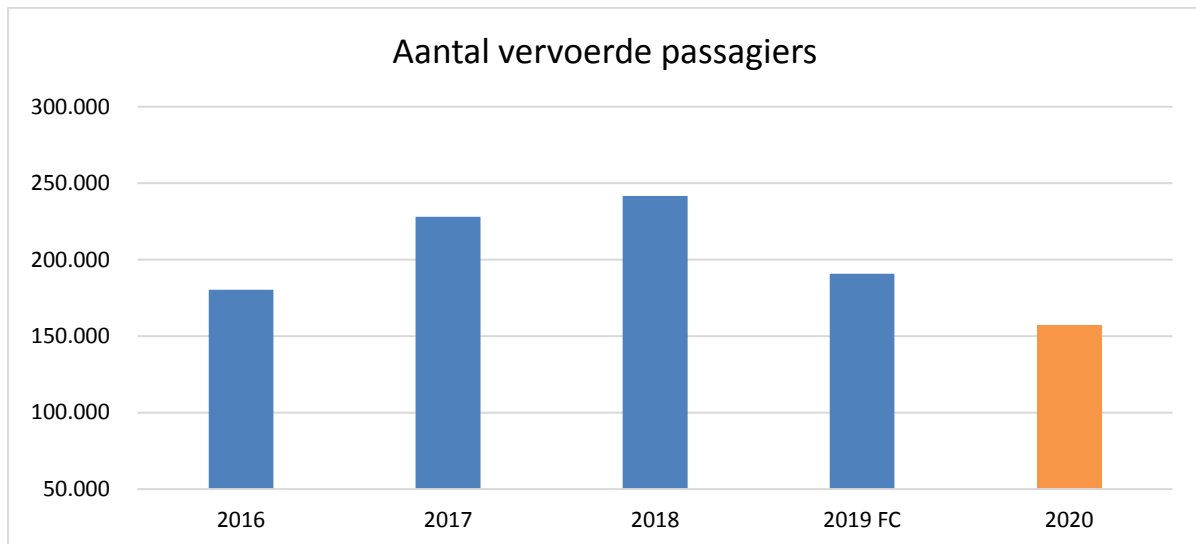
Het faillissement van Thomas Cook had ook directe gevolgen voor de bestemmingen van Groningen Airport Eelde. Thomas Cook nam op chartervluchten vaak een groot aantal stoelen af. Nu dat commitment is komen te vervallen, moeten luchtvaartmaatschappijen zelf meer risico nemen. Om die reden wordt de bestemming Faro in 2020 niet meer aangeboden en werden al eerder Lanzarote en Tenerife uit het schema voor de komende winter gehaald. De verschuivingen in de markt in 2019 zorgen daarmee voor een lager aantal bestemmingen in 2020, en daarmee krimp van het aantal passagiers.

3.2 Passagiers en vliegbewegingen

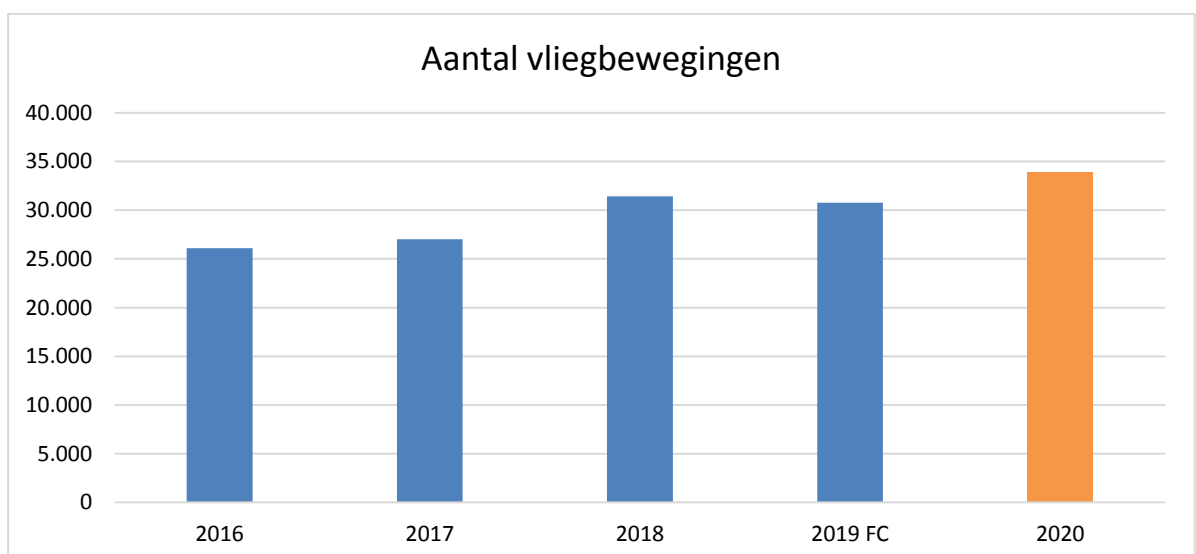
Het aantal passagiers dat naar verwachting in 2019 wordt vervoerd, inclusief transitpassagiers, bedraagt 190.000, bij een begroot aantal van 208.000 (8,5% minder) en liet ten opzichte van het recordjaar 2018 een krimp van 21% zien. Het verlies van de lijndiensten naar Kopenhagen en München eind 2018 is vooral debet aan deze krimp ten opzichte van 2018. Het verlies van Lanzarote en Tenerife, een lagere bezettingsgraad in het najaar als gevolg van het faillissement van Thomas Cook, in combinatie met een lager dan verwachte bezettingsgraad van de lijnvlucht naar Londen Southend, zorgt voor een lager aantal passagiers dan begroot in 2019.

Tot en het september 2019, de cijfers van het vierde kwartaal zijn een forecast, deed het chartersegment het boven verwachting. De lijndienst naar Londen Southend deed het minder dan verwacht en ook de nieuwe lijndienst naar Kopenhagen (met AIS Airlines) behaalde de ambitieuze doelstelling nog niet.

Het aantal overige passagiers, op privé- en zakenvluchten, losse charters en dergelijke, bedroeg in 2019 meer dan 7.000 en was daarmee iets onder de ambitie. Waar in 2018 het voor de eerste keer landen van een Boeing 747 (een zogenaamd widebody-toestel) met Amerikaanse militairen nog een hoogtepunt was, werden in 2019 al drie van deze grote toestellen afgehandeld. Ook werd een aantal korte series charters afgehandeld die niet op andere luchthavens terecht konden omdat deze luchthavens daarvoor geen capaciteit beschikbaar hadden.



Het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) in 2019 bedraagt naar verwachting 30.800. Dit is voor 9% handelsverkeer (lijndiensten en charters), en wordt voor 44% gedreven door het aantal lesvluchten. Het aantal bewegingen bedroeg daarmee 3% minder dan begroot, hoewel het aantal lesvluchten in het vierde kwartaal met een inhaalslag bezig is. Het aantal lesvluchten nam met 13% toe ten opzichte van 2018, mede door lesvluchten die van Lelystad Airport afkomstig waren en vooruitlopend op de integratie van de Martinair Flight Academy van Lelystad Airport met de Koninklijke Luchtvaart School op Groningen Airport Eelde. Het overige verkeer (general aviation; klein verkeer) nam met 8% toe en de traumahelikopter rukte 2% minder uit dan in 2018. De wat minder mooie zomer van 2019 heeft zeker bijgedragen aan de afname van het klein verkeer in 2019, dat voor een belangrijk deel 'op zicht' vliegt en weersafhankelijk is.



3.3 Financiële resultaat

Voor 2019 was een negatief resultaat begroot van € 235.000. Naar verwachting bedraagt het resultaat over 2019 € 315.000 negatief. Dit betreft een forecast en is gestoeld op de financiële cijfers zoals die tot en met september 2019 beschikbaar waren; het resultaat in de jaarrekening over 2019 kan hier uiteindelijk nog van afwijken.

In de exploitatiebegroting 2020 die in hoofdstuk 2 is weergegeven, is tevens de forecast voor 2019 opgenomen. Onderstaand volgt een analyse van de belangrijkste verschillen tussen de begroting en forecast voor 2019.

De opbrengsten komen met een realisatie van € 4,84 mln 1% lager uit dan begroot. De belangrijkste opbrengsten, de havengelden, kwamen uit op € 3,36 mln en bleven daarmee 1% achter bij de begroting. De landingsgelden en afhandelingsvergoeding bleven achter, maar de extra inkomsten uit passagiersbelasting maakten dat meer dan goed. Vooral het charterverkeer is belangrijk voor deze inkomstenbron. De losse charterseries die van Groningen Airport Eelde zijn vertrokken, omdat andere luchthavens vol waren, zorgen met name voor de extra inkomsten.

De opbrengsten uit gebouwen en terreinen (€ 567.000) kwamen 3% lager uit dan begroot. Het vastgoed van de luchthaven was ook in 2019 volledig bezet in de zin dat alle mogelijke gebouwen voor verhuur en terreinen beschikbaar voor erfpacht waren benut. Er is een deel nieuw in erfpacht uitgegeven voor nieuwbouw van hangaarruimte en er is een opstalrecht gevestigd voor het zonnepark. Ook zijn veel huurovereenkomsten vernieuwd. Alleen de opbrengsten van de concessie voor horeca vielen lager uit dan verwacht als gevolg van het lagere aantal passagiers dan begroot.

De overige opbrengsten (€ 920.000), voor het overgrote deel vanuit de brandstofconcessie (29% beter dan begroot) en parkeren van auto's (7% lager dan begroot als gevolg van het lagere aantal passagiers), kwamen in totaal boven het begrote niveau uit. Vooral de eenmalige vluchten van de wide-body toestellen hebben bijgedragen aan de hogere brandstofverkopen.

Aan de kostenzijde zijn de personeelskosten verreweg de belangrijkste kostenpost en deze maken bijna twee-derde deel uit van het totale kostenprofiel. De personeelskosten over 2019 kwamen in totaal € 145.000 (5%) hoger uit dan begroot, vanwege de kosten van een directiewissel. Zonder deze eenmalige kosten zou sprake zijn van een onderuitnutting. De kosten van de ingeleende security namen toe als gevolg van een prijsstijging en het spreiden van het schema van de lijndiensten over de dag. Omdat de beveiligings-cao met blokken werkt, zorgt een spreiding van vluchten over de dag voor een lagere kostenefficiëntie.

De afschrijvingskosten over 2019 kwamen € 9.300 (2%) boven het begrote niveau uit. De overige bedrijfskosten kwamen € 109.000 (7%) lager uit dan de prognose. Er is vooral minder uitgegeven aan communicatie, marketing en advieskosten. In totaal kwamen de bedrijfslasten € 45.000 (0,8%) lager uit dan begroot.

De forecast van het financiële resultaat over 2019 bedraagt € 315.000 en is € 80.000 slechter dan begroot. De hogere opbrengsten en lagere algemene kosten konden de extra eenmalige personeelskosten niet compenseren.

4. Toelichting op exploitatiebegroting 2020

4.1 Algemeen

De uitgangspunten van de begroting voor 2020 zijn voornamelijk het continueren van de bestaande strategische en commerciële koers en behoud van bestaande bestemmingen in afwachting van marktontwikkelingen en de inhoud van de Luchtvaartnota 2020-2050. Het blijft een ambitie om te groeien in het aantal bestemmingen en om verbindingen met hubs te realiseren. Er lopen continu gesprekken met maatschappijen hiertoe, maar er zijn alleen passagiers en opbrengsten begroot voor vluchten die daadwerkelijk op dit moment in boekingsystemen zijn opgenomen.

Het kostenprofiel wordt aangepast aan de noodzakelijke kosten voor wat betreft personele inzet en onderhoud, en waar dat verantwoord is worden onderhoud en investeringen gepleegd op basis van noodzaak. Op het gebied van safety en security worden geen concessies aan veiligheid en het voldoen aan wetgeving gedaan.

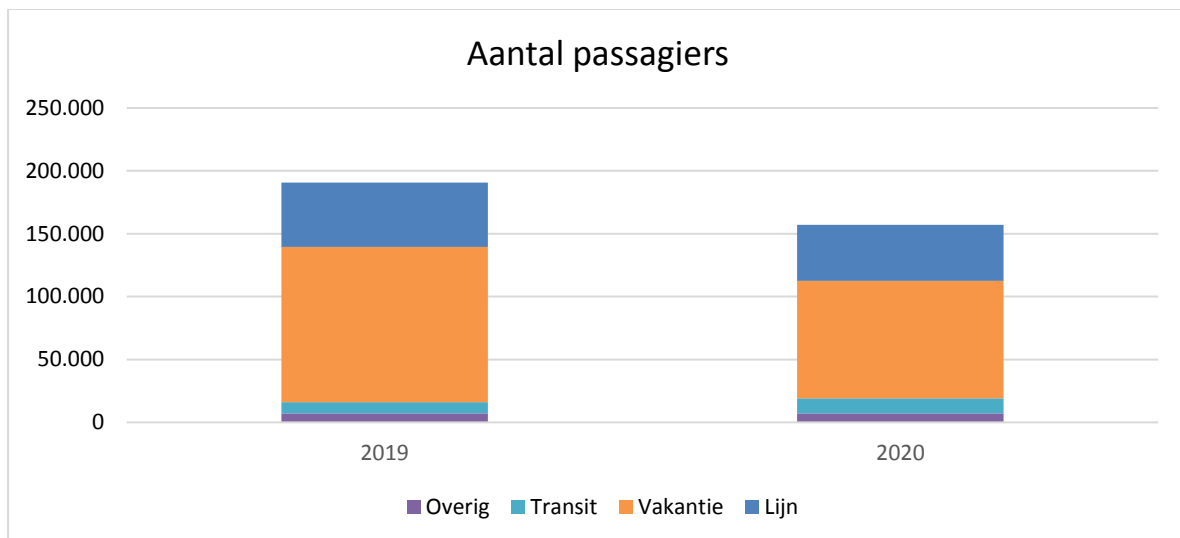
Commerciële kansen, ook op het gebied van vastgoedontwikkeling, worden actief gezocht en benut. Daarbij wordt actief gekeken naar kansen die ontstaan vanuit de ontwikkeling van andere luchthavens die daartoe de ruimte niet hebben.

4.2 Passagiers en vliegbewegingen

Het vervoerde aantal passagiers is één van de belangrijkste maatstaven en inkomstenbronnen van een luchthaven, en is op haar beurt afhankelijk van door luchtvaartmaatschappijen aangeboden bestemmingen. Hoewel ook in 2019 actief gezocht is naar nieuwe lijnroutes en hub-verbindingen, zijn ook in 2020 Londen Southend en Kopenhagen de lijnbestemmingen met een frequente dienstregeling. Er wordt actief gezocht naar een mogelijkheid om samen met een derde partij deze bestemmingen meer in te zetten als overstapplaats, ook zonder dat onze partners daar een zogenaamde code-share of interline-agreement voor hebben ('self transfers' stimuleren).

Hoewel de bestemmingen Faro (zomer), Tenerife en Lanzarote (winter) niet worden gecontinueerd in 2020 als gevolg van het faillissement van Thomas Cook, kan Bodrum als nieuwe bestemming in 2020 worden toegevoegd. Met partner Corendon wordt deze nieuwe bestemming aangeboden als onderdeel van een pakket waar ook het parkeren inclusief is. De bestemming wordt voorlopig met een tussenstop aangeboden, waardoor toestellen met een halve bezetting worden begroot. Daarnaast keert in 2020 de bestemming Kanaaleilanden (Jersey en Guernsey) terug met een langere serie vluchten, na de uitverkochte introductie in 2019.

Voor 2020 worden 157.000 passagiers begroot; 94.000 charter, 44.000 lijn, 7.000 overige passagiers (general aviation) en 12.000 transit. Ten opzichte van 2019 is dit een krimp van 18%, die voor het overgrote deel te vinden is in het chartersegment. Het aantal overige (klein verkeer: privé en zakenvluchten) passagiers blijft gelijk en het aantal en transit-passagiers neemt toe door de nieuwe Bodrum-vlucht.



De lijnverbinding naar Londen Southend wordt uitgevoerd door Stobart Air onder het (nu nog) Flybe-label. Flybe is overgenomen door Virgin Atlantic en Stobart Air, en de vlucht zal in de toekomst onder een ander label verder gaan. De route naar Kopenhagen wordt uitgevoerd door AIS Airlines sinds maart 2019, een Nederlandse partij die op Lelystad Airport tevens een vliegschool heeft. Doordat het toestel van AIS met ingang van september 2019 op Münster is gebaseerd, reizen ook meer en meer transfer-passagiers via Groningen Airport Eelde van Münster naar Kopenhagen en omgekeerd. Feitelijk is Münster daarmee een nieuwe point-to-point bestemming vanaf Groningen Airport Eelde, hoewel in de praktijk alleen transfer-passagiers op deze vlucht zitten vanwege de korte afstand.

Voor GAE is de traditionele vakantiemarkt (charters) van oudsher erg belangrijk. 78% van alle Nederlandse passagiers is vakantieganger en vakantieverkeer is financieel de kurk waar vrijwel iedere (regionale) luchthaven op drijft. Deze markt is steeds sneller aan het veranderen, hoewel in de Noordelijke vakantiemarkt veranderingen langzamer gaan dan elders. Het faillissement van Thomas Cook zorgt echter voor een schoksgewijze verandering. De enorme groei van het low cost segment, met een marktaandeel van meer dan 40% in Europa dat ieder jaar groeit, is een andere belangrijke aanjager van het veranderen van de vakantiemarkt. Steeds meer consumenten stellen zelf hun vakantie samen en boeken een losse vlucht in plaats van een pakketreis. Het low cost model legt echter een zware druk op de inkomsten van luchthavens. Luchthavens van vooral inkomende bestemmingen nemen de lage opbrengsten of zelfs verlieslatende vluchten vaak voor lief om hun regio toeristisch te ontwikkelen met low cost vluchten. Mede hierdoor lopen de gemiddelde opbrengsten per passagier op luchthavens al jaren terug en deze prijsdruk gaat ook niet aan Groningen Airport Eelde voorbij.

Transavia, Corendon Airlines en TuiFly zijn ook in 2019 weer de touroperators die vanaf GAE vliegen. Gran Canaria is de enige zonbestemming die jaarrond wordt aangeboden. De andere typische zomerbestemmingen zijn Kreta, Mallorca, Antalya en Bodrum. De Kanaaleilanden Jersey en Guernsey werden in 2019 succesvol geïntroduceerd en komen in 2020 terug met een langere serie.

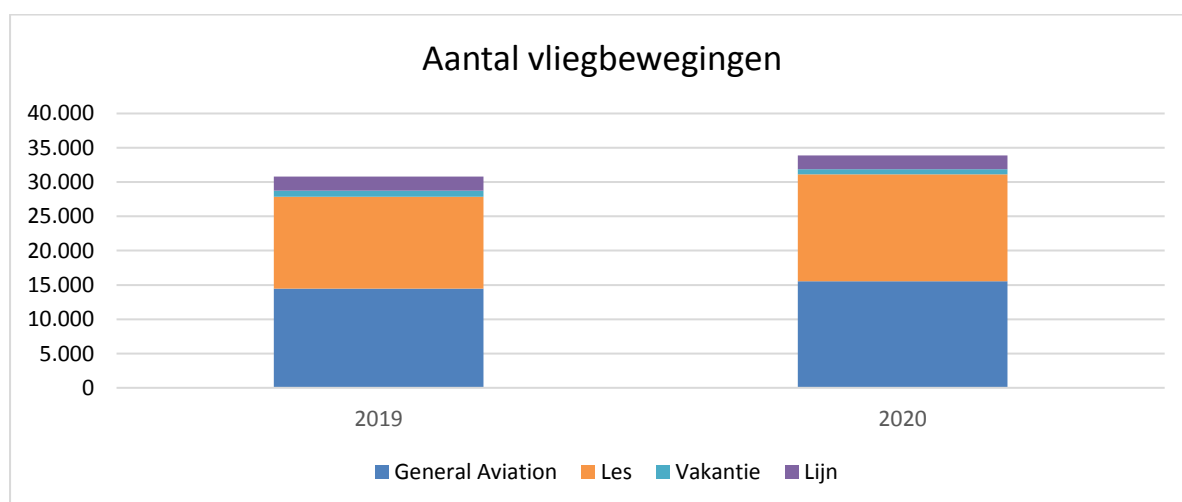
Uit onderzoek, social media en informatie van reisbureaus blijkt dat de marktvraag van extra vakantiebestemmingen vanaf Groningen Airport Eelde groot is. Vooral voor nieuwe bestemmingen zoals Kos en andere Griekse eilanden. Maar ook low-cost vluchten naar het Spaanse vasteland kunnen rekenen op veel belangstelling van passagiers. Reisbureaus zijn erg positief over Groningen Airport Eelde, maar zouden graag nieuwe bestemmingen aan willen bieden.

Deze marktsignalen zijn niet nieuw en worden vaak onder de aandacht van nieuwe en bestaande partners en luchtvaartmaatschappijen gebracht, hoewel zij nog geen toestellen vrij maken om deze kansen te benutten. Slotbeperkingen op populaire bestemmingen (Kos, Kreta) spelen nog steeds een rol en ook de openingstijden van Groningen Airport Eelde zijn een beperking voor maatschappijen. De onzekerheid die in de begroting van vorig jaar is aangehaald over de toekomstige groei van Schiphol Airport, de opening van Lelystad Airport en de inhoud van de Luchtvaartnota 2020-2050 is nog steeds van toepassing. Tot er duidelijkheid komt zullen maatschappijen niet in beweging komen en vooral bestaande slots blijven volvliegen in plaats van nieuwe bestemmingen onderzoeken. Het tekort aan Boeking 737 toestellen omdat de “max”-variant aan de grond staat met softwareproblemen, versterkt dat effect nog eens. Verwacht wordt 94.000 passagiers op chartervluchten te vervoeren in 2020, exclusief 12.000 transit passagiers.

Waar het aantal passagiers in 2020 afneemt ten opzichte van 2019, is bij het aantal vliegbewegingen (één vlucht bestaat uit twee bewegingen) het omgekeerde zichtbaar: een toename van 10%. Het aantal bewegingen van het handelsverkeer neemt af maar het klein verkeer (general aviation) neemt in omvang toe. De komst van de Martinair Flight Academy van Lelystad Airport naar Groningen Airport Eelde als gevolg van het samenvoegen van deze vliegschool met de Koninklijke Luchtvaart School is daar vooral debet aan. De positie van Groningen Airport Eelde als de nationale opleidingsluchthaven voor verkeersvliegers wordt daarmee nog verder versterkt.

Het aantal vliegbewegingen bestaat voor 8% (2.700) uit het handelsverkeer, voor 46% uit lesverkeer en voor 46% uit overig klein verkeer (inclusief de traumahelikopter). In totaal worden bijna 34.000 vliegbewegingen verwacht.

De samenstelling van het aantal vliegbewegingen is belangrijk voor het kosten- en opbrengsten-profiel van de luchthaven. De opbrengsten van het handelsverkeer (lijn en charter) worden voornamelijk gedreven door het aantal passagiers, en zijn daarmee variabel. De kosten hangen samen met het uitvoeren van de vlucht: aantal medewerkers en crashtenders van de brandweer volgens ICAO-categorisering op dienst, handling, check-in et cetera en zijn daardoor vooral vast. Het klein verkeer draagt maar in geringe mate bij aan variatie van het kostenprofiel.



Het aantal vliegbewegingen (voornamelijk les- en overig verkeer waaronder de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG) draagt door de grote aantallen wel bij aan de opbrengsten (landingsgeld per vlucht, afhankelijk van het gewicht van het toestel). Ook voor de vergunning (luchthavenbesluit, MER, geluidsruijme) en het aantal klachten is de samenstelling van de vliegbewegingen van belang, al wordt daar voornamelijk rekening gehouden met het geluidprofiel van elk toesteltype.

4.3 *Financieel Resultaat*

Havengelden

De havengelden zijn de belangrijkste inkomstenbron en worden voornamelijk gedreven door de ontwikkeling van het aantal passagiers van het handelsverkeer en (in mindere mate) door het aantal vliegbewegingen. De overige havengelden volgen een minder voorspelbaar karakter.

De begrote opbrengsten voor 2020 nemen met € 592.000 af ten opzichte van de forecast voor 2019. De belangrijkste oorzaak is gelegen in een daling van het aantal passagiers op met name chartervluchten. Naast het volume heeft ook de samenstelling van de tarieven invloed op de havengelden. De tarieven voor lijndiensten en nieuwe bestemmingen liggen lager dan voor charterpassagiers en bewezen bestemmingen.

Vanaf 2018 wordt niet langer een volledige security-vergoeding in rekening gebracht aangezien een subsidie voor NEDAB wordt ontvangen, en dubbele doorberekening van deze lasten niet is toegestaan. De havengeldregeling is hier in 2018 op aangepast. Er zijn nog geringe security-opbrengsten die kunnen worden verantwoord omdat de kosten van brandweer en security niet volledig worden gesubsidieerd. De verlaging van de security vergoeding per april 2018 kwam grotendeels ten goede aan het kunnen bieden van betere prijzen aan de markt, zoals in haar analyse door Stratagem destijds aanbevolen.

Opbrengst gebouwen en terreinen

De opbrengsten van gebouwen en terreinen zijn voorspelbaar als gevolg van bestaande en langlopende overeenkomsten (erfpacht en huur). Veel bestaande huurovereenkomsten zijn in 2019 tegen het licht gehouden, qua looptijd verlengd en er is opnieuw over de prijs onderhandeld. De hogere prijzen zijn meegenomen in het begrote bedrag. De opbrengsten uit huur nemen in 2020 toe als gevolg van indexatie van de huurtarieven en nieuwe tarieven. De opbrengst uit erfpacht neemt toe door indexatie en uitbreiding. In 2019 was het vastgoed van de luchthaven 'vol'; alle beschikbare en te verhuren gebouwen waren bezet. Ook voor 2020 geldt dat vooruitzicht. Er is regelmatig vraag van huurders die hangaar ruimte willen huren voor een korte tijd. Commerciële kansen voor partijen die zich wensen te vestigen op de luchthaven, worden actief verkend.

In 2019 is een zonnepark gerealiseerd van bijna 20 hectare en 63.000 panelen, wat leidt tot inkomsten vanuit een opstalrecht voor de komende 30 jaar. Reclame wordt verkocht vanuit een concessie die eind 2019 is afgelopen en waarbij meerdere partijen zijn aangeschreven om in te schrijven op een nieuwe concessie.

Brandstofverkopen

De brandstofverkopen bestaan uit zowel de concessievergoeding als de omzetprovisie van Shell. Het overgrote deel van de opbrengsten bestaat uit de omzetprovisie voor Jet A1 (voor straalmotoren). De verwachte opbrengsten vanuit AVGAS en MOGAS (voor propellervliegtuigen met zuigermotoren) bedragen € 8.300 in 2019. Deze opbrengsten lopen al jaren terug omdat steeds meer vliegtuigen op Jet A1 brandstof over gaan.

Ondanks het lagere aantal vluchten van het handelsverkeer wordt verwacht dat de brandstofverkopen slechts licht dalen. Vanwege de hoge aanvoerkosten van de brandstof die Shell heeft vanuit Pernis naar Eelde, is GAE een relatief dure plaats om te tanken en is het groeipotentieel dan ook beperkt. De realisatie van een Self Service Unit en toename van het gevestigde lesverkeer kunnen de afname van het volume remmen. De totale inkomsten uit brandstofverkopen, worden daarom op € 240.000 geraamd.

Overige bedrijfsopbrengsten

De overige bedrijfsopbrengsten bestaan voor het overgrote deel uit parkeren van auto's. Parkeren is een belangrijke inkomstenbron voor de luchthaven. De opbrengst van het parkeren (€ 460.000) is begroot op basis van een analyse vanuit het aantal passagiers. Uit enquêtes blijkt dat slechts 33% van alle lijn- en charter-passagiers gebruik maakt van de parkeerterreinen. De meeste passagiers laten zich halen en brengen of parkeren bij een concurrent, nog geen 10% komt met openbaar vervoer of taxi.

Meer dan de helft van alle parkeeromzet komt van het budget-parkeerterrein (P3). Parkeren is het populairst voor 1 tot en met 4 dagen (short-break en zakelijke passagiers) of 7 of 14 dagen (vakantie). Een derde van alle parkeerders parkeert korter dan een uur (halen en brengen). De tarieven worden jaarlijks beoordeeld en meestal verhoogd. Passagiers gaan zeer kostenbewust om met parkeren en te grote prijsstijgingen zullen het halen en brengen en het parkeren bij de concurrent stimuleren en daarmee ten koste van de omzet gaan.

In 2019 zijn de commerciële parkeerprocessen (softwarematig) geoptimaliseerd. De betaalautomaten zijn aangepast aan de SEPA-regels voor contactloos betalen en van deze gelegenheid is gebruik gemaakt om de automaten aan te passen aan het werken met waarde-kaarten in plaats van uitrijkaarten. Hiermee kan het parkeervolume beter worden gemeten en gecontroleerd en kunnen meer opbrengsten worden gerealiseerd vanuit de gasten van de zakelijke gebruikers van het luchthaventerrein. Ook de herinrichting van P3 in de komende winter draagt hier aan bij.

Daarnaast is eind 2019 een koppeling gelegd tussen het boekingsstelsel (BAS) van reisbureaus en het stelsel voor gereserveerd parkeren. Dit faciliteert dat bij het boeken van een pakketreis met één druk op de knop direct een parkeerplaats voor de passagiers kan worden gereserveerd. Het inclusief parkeren dat met Corendon is overeengekomen, zorgt er bovendien voor dat een groter deel van de passagiers met de auto zal komen. We verwachten dan ook dat de bezettingsgraad van de parkeerterreinen in de toekomst verder toe zal nemen ten koste van het halen en brengen en het parkeren bij concurrenten. Daartoe maken we afspraken met maatschappijen en reisbureaus.

Personeelskosten

De personeelskosten bestaan uit de kosten voor medewerkers in dienst bij de luchthaven, inleenkrachten en de overige personeelskosten, en vormen verreweg de belangrijkste kostenpost van de luchthaven.

Vacatures die in 2019 zijn ontstaan, worden voorlopig niet ingevuld als gevolg van het teruglopende aantal vluchten. In de winter wordt met een aangepast rooster gewerkt, waarbij operationele medewerkers zoveel mogelijk tijdens de dagdienst worden ingezet. Daarmee wordt op de onregelmatigheidstoelage bespaard. Naast het verplichte sporten en oefenen van de brandweermedewerkers, wordt ook het saldo aan vrije uren teruggebracht door deze uren op te laten nemen en worden medewerkers ingezet voor facilitaire werkzaamheden. Het herinrichten van parkeerterrein P3 en het verrichten van snoeiwerkzaamheden rondom het hek zijn daarvan de belangrijkste voorbeelden. Een aantal afdelingen maakt ook in 2020 weer dankbaar gebruik van de inzet van stagiairs, met name Marketing en Passage.

Een belangrijk deel van de personele inzet wordt ingevuld met inleenkrachten. Voor een deel is dit verplicht (security) en voor een ander deel betreft dit invulling van het feit dat GAE een seizoensgebonden bedrijf is met een piek in de zomermaanden. Dit betreft met name handling (platform) en passage die inhuren via een uitzendbureau. De tarieven van security medewerkers namen in 2019 toe met 5% als gevolg van een cao-verhoging in deze bedrijfstak. Verdere kostenstijgingen worden niet uitgesloten vanwege de schaarste aan opgeleid personeel. Bovendien worden uitzendkrachten als gevolg van de Wet Arbeidsmarkt in Balans ongeveer 10% duurder.

Doordat met verplichte blokken wordt gewerkt volgens de cao en de lijnvluchten grotendeels over de dag verspreid liggen rondom vroege ochtend en late avond, kan ondanks de flexibele schil slechts ten dele een personeelskostenbesparing worden gerealiseerd. Ongeveer 20% van de kosten voor de inzet van personeel betreft de flexibele schil (in 2019: 21%), waarvan het overgrote deel uit de verplichte security bestaat die extern wordt ingehuurd op basis van de beveiligings-cao.

De kosten van opleiding, training en certificering van personeel (prof checks, keuringen, oefenen) nemen jaarlijks toe in lijn met strengere wet- en regelgeving (EASA). Daarnaast wordt geïnvesteerd in leeftijdsbewust personeelsbeleid.

Als gevolg van het lagere aantal vluchten, wordt minder extern ingeleend en is minder security nodig. De kosten van de "overige inleen" nemen toe als gevolg van de kosten van een interim directeur die tot medio 2020 wordt voorzien ingehuurd te worden.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten worden gedreven door investeringen vanuit het verleden. Het activeren van af te schrijven bedrijfsmiddelen die voor langere tijd zijn aangeschaft, gebeurt volgens de richtlijnen voor de jaarrekening. Eventuele subsidies die in het verleden ontvangen zijn voor de betreffende activa, worden volgens dezelfde regels gedurende de afschrijvingstermijn van het bijbehorend activum als opbrengst genoten. Dit is bijvoorbeeld van toepassing op de subsidies voor de baanverlenging uit 2013. De afschrijvingskosten liggen naar verwachting in 2020 op hetzelfde niveau als in 2019.

Overige bedrijfskosten

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

De meeste kosten blijven in 2020 op hetzelfde niveau als 2019 op basis van noodzaak. De marketinginspanning blijft op ongeveer hetzelfde niveau. De kosten van onderhoud van gebouwen nemen toe als gevolg van de veroudering van de gebouwen en vooral installaties. De tarieven voor energie nemen naar verwachting toe als gevolg van een hogere energiebelasting, maar de totale kosten nemen af omdat in 2020 het gehele jaar geprofiteerd kan worden van de zonnepanelen op de passagierscorridor.

De onderhoudskosten van start- en rijbanen met bijbehorende installaties vormen de grootste kostenpost. Hoewel er ook besparingen op onderhoud worden doorgevoerd in 2020, nemen deze kosten met ingang van 2020 structureel met € 300.000 per jaar toe. Ten tijde van de realisatie van de baanverlenging in 2013 is een situatie ontstaan die er toe heeft geleid dat de beschikbare subsidie niet in de pas loopt met de omvang van de verplichting. In de jaren 2020 tot en met 2023 is daarom sprake van hogere kosten dan eerdere jaren. Het onderhoudscontract loopt tot en met 2023 loopt. Voor het onderhoud van het banenstelsel en de installaties na 2023 wordt gedacht aan het wederom uitbesteden van het onderhoud, in verband met de benodigde specialistische kennis.

Resultaat

Het totale resultaat van Groningen Airport Eelde voor 2020 wordt, al het voorgaande in aanmerking nemende, begroot op € 1.357.000 negatief.

Vanwege de beschikbaarheid van fiscale verliescompensatie uit eerdere jaren, en het feit dat de fiscale waardering van het vastgoed leidt tot fiscale afschrijvingslasten die hoger zijn dan de commerciële lasten, wordt geen belastingdruk begroot in 2020.

4.4 Verantwoording NEDAB

Naast de bijdrage voor routeontwikkeling wordt voorzien in 2020 een subsidie voor NEDAB te ontvangen, zoals door aandeelhouders in hun investeringsplannen opgenomen. NEDAB-activiteiten (Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang) dienen het algemeen belang zoals (openbare) veiligheid. De typische veiligheidstaken die tot de verantwoordelijkheden van de luchthaven behoren zoals de brandweer en security, worden dan ook beschouwd als diensten van algemeen belang. De luchthaven is verplicht deze werkzaamheden te verrichten, en kan ze niet geheel in rekening brengen (kleine security charge) waardoor ze geen economische activiteit vormen. Omdat openbare veiligheid als een typische overheidstaak wordt beschouwd, mogen overheden binnen de EU-regels de kosten voor brandweer en veiligheid subsidiëren zonder dat sprake is van steun.

In de onderstaande tabel zijn de werkelijke (2019) en begrote (2020) kosten voor brandweer en veiligheid weergegeven (zowel directe als indirecte kosten, in €):

	Forecast 2019		Begroot 2020	
	Direct	Indirect	Direct	Indirect
Salarissen & sociale lasten	1.827.103	318.404	1.753.759	324.141
Overige personeelskosten	33.771	28.301	76.854	36.640
Inleen security	729.511	0	686.000	0
Afschrijvingen	142.489	0	142.194	0
Huisvestings- en terreinkosten	4.368	119.981	6.000	114.846
Algemene kosten	61.605	147.519	72.970	153.433
Opbrengsten (af)	-7.930	0	-2.500	0
Netto kosten NEDAB	2.790.917	614.206	2.735.278	629.060
Totaal (direct en indirect)	3.405.123		3.364.337	

De NEDAB-kosten zijn berekend als de integrale kosten van brandweer en security. Dat betekent dat zowel de directe kosten als indirecte kosten onderdeel zijn van de kostenberekening op basis van activity based costing. Het overgrote deel van de kosten zijn directe kosten (81%). Eventuele opbrengsten uit neventaken van de brandweer (zoals bedrijfshulpverleningsopleidingen) worden gecorrigeerd in de berekening.

De NEDAB-kosten voor 2019 worden geschat op € 3,4 mln. Er is een subsidie beschikbaar voor een bedrag van € 3,0 mln, waarvoor per kwartaal een voorschot is ontvangen. Over de exacte hoogte van de NEDAB kosten wordt, als onderdeel van de subsidievoorwaarden, in de jaarrekening verantwoording afgelegd aan de subsidieverstrekken. De externe accountant controleert daar op. De NEDAB-subsidie dient volgens de richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving aangeduid te worden als een exploitatiesubsidie, waardoor de subsidie als 'negatieve kosten' wordt geboekt op de betreffende kostenrekening. Het deel van de NEDAB-kosten dat niet wordt gesubsidieerd, is onderdeel van de kosten van de onderneming en komt daarmee ten laste van het operationeel resultaat.

Voor 2020 wordt voorzien een subsidieaanvraag voor € 3,0 mln in te dienen, in overeenkomst met de investeringsplannen van de aandeelhouders, terwijl de werkelijke NEDAB-kosten € 3,4 mln bedragen. De NEDAB-kosten in 2020 zijn lager dan in 2019 als gevolg van minder inzet van security en het niet invullen van vacatures. De NEDAB-subsidie voor 2020 zal per kwartaal achteraf, door middel van het overleggen van de werkelijke kosten, worden gedeclareerd.

5. Toelichting op investeringsbegroting 2020

5.1 Terugblik 2019

In 2019 werd voorzien € 712.000 te investeren exclusief de investering in de brandweerkazerne. De forecast ligt op € 630.000. Sommige investeringen zijn in 2019 uitgesteld en lopen door naar 2020, mede vanwege het feit dat leveranciers (vooral installateurs) geen tijd hadden vanwege een tekort aan technische medewerkers. Zo zijn de offertes voor het vervangen van de brandmeldinstallatie in de verkeerstoren en het vervangen van het toegangsbeheersysteem reeds ondertekend in de zomer van 2019, maar wordt het werk pas in 2020 uitgevoerd. De belangrijkste verschillen tussen de begrote investeringen en de gerealiseerde investeringen worden onderstaand nader toegelicht.

Het vervangen van het (verouderde) toegang beheersysteem is doorgeschoven naar 2020 vanuit 2018, hoewel de offerte reeds ondertekend is in 2019. Na inspectie is gebleken dat het noodstroom-aggregaat en de bijbehorende regelinstallatie nog niet hoefden te worden vervangen. De ondergrondse tank is wel gesaneerd binnen budget. Correctief zijn een toilet en de automatische bediening van een hek vervangen. Daarnaast is correctief onderhoud gepleegd aan de airconditioning van de brandweer, de koelmachine van de verkeerstoren en de lift in de terminal.

Het herindelen van de toegang tot parkeerterrein P3 is uitgesteld naar de winter van 2019-2020 opdat de brandweerorganisatie dan veel werkzaamheden zelf kan uitvoeren en de werkzaamheden niet ten koste gaan van het gebruik door parkeerders. Het schilderwerk in het stationsgebouw en de terminal en verplichte snoeiwerkzaamheden rondom het hek van de luchthaven worden in eigen beheer uitgevoerd in de winterperiode.

Hoewel de aanleg van de passagierscorridor niet door de luchthaven is bekostigd, heeft zij wel de aansluiting op het inkoopstation laten aanleggen. De kosten van met name de gestuurde boring met kabels voor de hoogspanningsinstallatie en de in stappen schakelbare verlichting van de corridor vielen tegen ten opzichte van de verwachting. Een deel van de aanvullende kosten kon worden gedeeld met leveranciers. Ondanks de overschrijding van het budget met € 60.000 is de business case van deze corridor uitstekend als gevolg van de opgewekte elektriciteit.

Verwacht wordt dat de elektrische vorkheftruck (Arbo-eis) € 14.000 duurder uitvalt dan verwacht als gevolg van de specifieke eisen en de gewildheid van jong gebruikte vorkheftrucks. De overige investeringen in rijdend materieel bleven binnen de begroting.

Er was een overschrijding van € 106.000 op de aanschaf van de security apparatuur die per 1 januari 2020 verplicht aanwezig moet zijn vanuit nieuwe wet- en regelgeving. Na alle verschillende opties te hebben afgewogen is in overleg met de Raad van Commissarissen gekozen voor een installatie die in de aanschaf (CAPEX) duurder is dan verwacht, maar meer toekomstbestendigheid biedt en voorkomt dat in de operatie (OPEX) extra kosten moeten worden gemaakt voor extra personele inzet. Als met eenvoudiger c.q. goedkopere apparatuur moet worden gewerkt, moeten namelijk veel meer handmatige steekproeven worden genomen waardoor deze extra investering zich snel terug verdiend.

Waar € 100.000 was begroot voor de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit, met name het opstellen van een Milieu Effect Rapportage (MER) en het bijbehorende rekenwerk aan de geluidsruimte, is slechts een fractie daarvan uitgegeven. De fouten in de berekeningen van het NLR zijn nog steeds niet opgelost en het project lag derhalve grotendeels stil in 2019 als gevolg van externe factoren. Hangende besluitvorming over de Luchtvaartnota 2020-2050, stellen ook andere luchthavens hun aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit uit.

5.2 Investerings 2020

Uitgangspunten

Voor de investeringsbegroting 2020 is, net als in het voorgaande jaar, als uitgangspunt gehanteerd dat alleen noodzakelijke (vervangings-)investeringen voor de operatie, in het kader van safety en security of het voldoen aan wet- en regelgeving worden gedaan. Preventief onderhoud wordt uitgesteld waar dat veilig mogelijk is: er zijn stelposten opgenomen voor correctief onderhoud aan gebouwen en installaties. Op veiligheid wordt niet bezuinigd. Op de langere termijn zijn investeringen nodig in de sneeuwvloot en dienen 2 of 3 crashtenders (brandweertrucks) te worden vervangen. De middelen die daartoe benodigd zijn, zijn op dit moment niet bij de luchthaven aanwezig.

Reguliere en vervangingsinvesteringen

De begroting voor reguliere investeringen voor 2020 bedraagt € 790.000 inclusief stelposten voor correctief onderhoud aan gebouwen en installaties. De meeste investeringen hebben betrekking op onderhoud of vervangingen die niet kunnen worden uitgesteld of investeringen die een wettelijk vereiste betreffen. Van sommige installaties en gebouwen wordt vervanging verder uitgesteld tot bijvoorbeeld de renovatie van de terminal; tot die tijd wordt alleen correctief vervangen. De belangrijkste investeringen worden navolgend toegelicht.

Het opknappen en herinrichten van parkeerterrein P3 is een goedgekeurde investering uit 2019 waarvan het ontwerp inmiddels is uitgewerkt. Het ontsluiten van dit parkeerterrein is noodzakelijk om meerdere redenen. Dit terrein is meerdere keren vol geweest waarna de slagboom niet meer open gaat en gebruikers die van dezelfde ingang gebruik maken (UMCG en hun ambulances, vliegclub NNAC, de toekomstige brandweerkazerne) het terrein niet meer op kunnen. De bestaande situatie is niet verantwoord en er dient een eigen op- en afrit voor P3 gerealiseerd te worden die gebruikers en passagiersverkeer kan scheiden. Op deze manier kunnen ook de parkeeropbrengsten beter worden geborgd en gevolgd en wordt voorkomen dat de situatie nog onveilig wordt als ook de brandweermedewerkers daar gaan parkeren. Doordat er nog niet gestart is met de bouw van de brandweerkazerne, kon dit project tijdelijk worden uitgesteld, mede omdat het project alleen in de winter kan worden uitgevoerd vanwege de capaciteit van P3. De werkzaamheden zijn uitgesteld en de brandweerorganisatie heeft eind 2019 bepaalde voorbereidende werkzaamheden inmiddels in eigen beheer uitgevoerd.

Het vervangen van de toegangsbeheerinstallatie is ook een project dan in 2019 reeds was goedgekeurd en waarvoor een offerte is getekend, maar dat door gebrek aan technische medewerkers bij de leverancier is doorgeschoven naar begin 2020. Het systeem wordt vervangen om aan de technische eisen van een veilig toegangsbeheer tot het beveiligde gedeelte van het luchthaventerrein (airside) te kunnen voldoen.

Er is een budget opgenomen van € 100.000 voor een veeg-zuigmachine. De huidige machine is nodig aan vervanging toe en te klein voor het platform en banenstelsel, dat schoongehouden moet worden van zogenaamd FOD (foreign object damage) materiaal dat in vliegtuigmotoren gezogen kan worden. De machine speelt ook een hoofdrol in het schoonhouden van het voorterrein. Een jong gebruikt elektrisch voertuig zou € 180.000 kosten waardoor ook wordt gezocht naar een gebruikt diesel-exemplaar.

De twee de-icers van de luchthaven zijn hoognodig aan vervanging toe en de kosten van correctief onderhoud lopen op. Een de-icer is een truck met een hoogwerker die wordt gebruikt om een speciale vloeistof, op een bepaalde temperatuur en met een bepaalde viscositeit, op aanraden van de gezagvoerder op vliegtuigvleugels te spuiten om te voorkomen dat ijsafzetting optreedt. Als er geen de-icers aanwezig zijn die aan de certificaateisen voldoen, kan de luchthaven in de winter niet open en het risico op uitval van de verouderde apparatuur is te groot geworden. Reserve-onderdelen zijn niet meer verkrijgbaar. Een nieuw exemplaar kost € 400.000 en er zijn twee trucks nodig. Als onderdeel van een gespreid vervangingsprogramma wordt in 2020 en 2021 telkens één exemplaar vervangen door een goed tweedehands exemplaar waarvoor € 240.000 per jaar wordt begroot. Het is belangrijk om beide de-icers kort na elkaar te vervangen omdat vanwege de complexiteit van de werkzaamheden, het risico op fouten en de kosten van instructies en training er hoge voorkeur bestaat voor twee dezelfde machines. De markt voor tweedehands exemplaren is overigens zeer beperkt in omvang.

Projecten en niet-reguliere investeringen

De kosten van het luchthavenbesluit, voornamelijk de economische onderbouwing en Milieu Effect Rapportage (MER), waren reeds in 2017, 2018 en 2019 begroot maar door fouten in de modellen en het voorrang geven aan andere luchthavens stelden de betreffende instanties (NLR) de berekeningen telkens uit. Het traject ligt al een tijd stil.

Hoewel de strategische koers en lange termijn doelstelling nog onveranderd zijn, is door veranderende marktomstandigheden, het vertrek van Nordica eind 2018 en het faillissement van Thomas Cook in 2019 de economische onderbouwing van het luchthavenbesluit aan verandering onderhevig. De uitbreiding van het aantal lesvluchten door het samenvoegen van de Martinair Flight Academy met de Koninklijke Luchtvaart School op Groningen Airport Eelde, met meer en andere typen toestellen, heeft ook invloed op de uitgangspunten van het aantal verwachte vliegbewegingen en de modellering van het geluid daar van.

Er zijn voor zover ons bekend momenteel geen andere luchthavens die een Luchthavenbesluit in aanvraag hebben, behalve Lelystad Airport. De stikstofcrisis zorgt er voor dat ook dit dossier stil ligt. De politieke focus ligt momenteel vooral op de Luchtvaartnota 2020-2050, die vertraging heeft opgelopen maar begin 2020 wordt verwacht. De gevolgen van de Luchtvaartnota zullen in sterke mate de uitgangspunten voor de aanvraag van Groningen Airport Eelde bepalen. Derhalve wordt wel voorzien in 2020 of 2021 de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit opnieuw voor te gaan bereiden, maar hoe groot het deel van de berekeningen is dat opnieuw moet worden gedaan, is op dit moment niet te voorspellen. Het project wordt derhalve pro memorie begroot en wordt te zijner tijd een separaat besluit voor zowel de uitgangspunten als de bijbehorende investering.

Onder de niet-reguliere investeringen wordt € 15.000 begroot voor ondersteuning bij de aanvraag van een milieuv vergunning die een update moet krijgen. Dit is reeds een lopend traject dat in 2019 is gestart en in 2020 wordt afgerond.

5.3 Brandweerkazerne

Het onderkomen van de brandweer, inclusief de daar gevestigde diensten zoals tankdienst, vogelwacht en facilitaire diensten is goed voor 60% van de eigen arbeidsplaatsen van de luchthaven. Het gebouw is sterk verouderd en aan vervanging of renovatie toe. Het is op diverse punten afgekeurd, waarvoor de Gemeente Tynaarlo in 2019 een rapportage door een externe deskundige heeft laten opstellen. Het is belangrijk dat voor de begroting 2020 een besluit wordt genomen over de kazerne. Met name de arbeidsomstandigheden in de werkplaats zijn dusdanig slecht dat zonder besluit over renovatie of nieuwbouw de huidige werkomgeving niet langer acceptabel is voor de werknemers en werk zal blijven liggen of moet worden uitbesteed.

Sinds enkele jaren wordt gewerkt aan nieuwbouwplannen, met als uitgangspunt dat een kazerne dichterbij het banenstelsel het meest wenselijke is vanuit veiligheidsperspectief. Nieuwbouw is een kostbare optie, waardoor ook alternatieven zijn onderzocht. Naast nieuwbouw zijn ook renovatie van de huidige kazerne en het verplaatsen naar een bestaand gebouw onderzocht. Daarbij zijn alle functionele eisen en de benodigde vierkante meters per functie zorgvuldig heroverwogen.

Alternatieven huisvesting brandweer

Naast de bestaande nieuwbouwplannen op een plaats dicht bij het banenstelsel, is ook het renoveren en vergroten van de bestaande kazerne een werkbaar alternatief. Er moet niet alleen een renovatie plaatsvinden om aan de eisen van bouwkundige staat, Arbo en milieu te voldoen, maar er is ook meer ruimte nodig. De offerte die de Gemeente Tynaarlo daartoe heeft laten opstellen, houdt alleen rekening met bouwkundige aanpassingen om aan de eisen van het bouwbesluit, Arbo en milieu te voldoen maar niet met andere noodzakelijke aanpassingen. Zo is de huidige werkplaats te klein om aan bepaalde voertuigen te werken waardoor die werkzaamheden buiten of in de stallingsruimte moeten plaatsvinden (wat niet is toegestaan). Ook is de werkplaats niet hoog genoeg voor onderhoud aan vliegtuigtrappen en dergelijke. De uitrukhal wordt de komende jaren te klein omdat de nieuwe generatie voertuigen meer blusvloeistof bij zich hebben en derhalve langer zijn. Ook is er te weinig ruimte voor het verplichte “schone werken” waarbij kleding die aan brand en gevaarlijke stoffen is blootgesteld moet kunnen worden omgewisseld voor schone kleding zodra uit de auto wordt gestapt, en waardoor de rest van de werkplek niet “besmet” wordt met stoffen die schadelijk voor de gezondheid zijn.

Een renovatie van het bestaande pand zou daardoor in de praktijk betekenen dat het huidige kantoor zou kunnen blijven staan, maar een nieuwe bouwkundige schil moet worden gerealiseerd met daarin de werkplaats, uitrukhal en sportfaciliteit. Omdat de brandweer ook tijdens de renovatie beschikbaar moet blijven volgens de eisen, dienen bij renovatie van de huidige locatie tijdelijke voorzieningen te worden gerealiseerd die geen deel uitmaken van de offerte van de aannemer die de Gemeente Tynaarlo heeft laten opstellen.

Naast nieuwbouw en renovatie van de bestaande kazerne heeft zich nog een ander alternatief voorgedaan. Een bestaande hangar (Machlaan 26) op het terrein kan worden verbouwd. Deze hangar heeft een schil die reeds wordt vervangen (asbest) en de staalconstructie en vloer zijn in uitstekende staat. Er is voldoende ruimte en hoogte om de benodigde functionaliteit te realiseren inclusief verdiepingsvloer. Deze hangar is onlangs aangeschaft, waarbij de bestaande verplichting aan de aannemer voor asbestsanering en het aanbrengen van een nieuwe bouwkundige schil in een afgeslankte vorm is overgenomen. De aanschaf is kan worden beschouwd als ‘no-regret’ optie vanwege de noodzaak om ook stallingsruimte te creëren.

Het nieuwbouwplan van de brandweerkazerne bevat een stallingsruimte van 900 vierkante meter. De noodzaak om een stallingsruimte te realiseren is onlangs groter geworden omdat de bestaande hangaar op het terrein van de Koninklijke Luchtvaart School die daartoe wordt gehuurd, door de luchtvaartschool wordt verbouwd in 2020 voor eigen gebruik en de huur wordt opgezegd. In de stallingsruimte staan onder andere de sneeuwvloot en afhandelingsmaterieel dat droog en vorstvrij moet worden gestald. Deze hangaar heeft ook een oppervlakte van 900 vierkante meter en Groningen Airport Eelde moet op zoek naar alternatieve ruimte. Door de hangaar van UMCG Ambulancezorg (van 1.200 vierkante meter) over te nemen kan daarin de brandweerkazerne worden gerealiseerd met een uitbreiding voor stallingsruimte op verschillende locaties. De bestaande brandweerkazerne kan tijdelijk in het andere deel stallingsruimte voorzien en er kan een kapschuur dichtbij het platform worden gerealiseerd voor operationele efficiency. In alle scenario's wordt daarom rekening gehouden met 900 m² stallingsruimte als onderdeel van het totale project.

In het onwaarschijnlijke geval dat het toch niet verstandig of mogelijk is om de bestaande hangaar te verbouwen tot brandweerkazerne, kan deze hangaar uitstekend voldoen als stallingsruimte en eventueel ruimte voor commerciële verhuur. Er is namelijk regelmatig interesse om hangaar-ruimte voor vliegtuigen te huren. De aankoopprijs plus de bijkomende kosten voor de lopende renovatie maken dit financieel gezien tot een verstandige investering in alle scenario's.

Schatting bouwkosten en overige overwegingen

Door een bouwkundig adviesbureau is een rapport opgesteld waarin de verschillende scenario's zijn doorgerekend voor het realiseren van de brandweerkazerne. Onderstaand zijn de uitkomsten van de verschillende scenario's weergegeven in termen van de benodigde investering.

	Nieuwbouw	Renovatie bestaand	Hangaar renoveren
Investering	€ 5,00 mln	€ 3,55 mln	€ 3,05 mln

Nieuwbouw is relatief duur als gevolg van de locatie; grondverbetering, terreininrichting, verplaatsen van diepriool en een hoogspanningsleiding en aanleg van nutsvoorzieningen ver van de openbare weg. De beide andere locaties kennen dat nadeel niet. Het renoveren van de bestaande locatie heeft als nadeel dat een tijdelijke voorziening moet worden gerealiseerd omdat de brandweer aan de beschikbaarheidseisen moet blijven voldoen tijdens de renovatie. Dat is kostbaar en omslachtig. De bestaande hangaar aanpassen heeft ook dat nadeel niet, en heeft bovendien al de vereiste hoogte waardoor de renovatie minder ingrijpend is.

Alle varianten zijn op basis van traditionele verwarming, bevatten voldoende stallingsruimte en bevatten ook de inventaris en tot nu toe gemaakte voorbereidingskosten vanaf 2015 in de totale investeringskosten (exclusief BTW). De drie scenario's zijn daardoor op exact dezelfde uitgangspunten gebaseerd, vergelijkbaar qua functionaliteit en bevatte alle relevante investeringen. De investering voor de renovatie bevat ook de aanschafkosten van de te renoveren hangaar.

Alles in overweging nemende is het renoveren van de bestaande hangaar de meest kostenefficiënte oplossing. Er heeft reeds informele toetsing plaatsgevonden voor deze locatie en ook de aanrijtijden zijn getest. De locatie is minder toekomstbestendig dan nieuwbouw mochten in de toekomst kortere uitruktijden door de wetgever worden vereist, maar op dit moment is er geen concreet zicht op een aanpassing van de wet. De nieuwbouwlocatie zou een veiliger locatie zijn voor wat betreft de aanrijdtijd, uitrukroute en zicht op het banenstelsel, maar de renovatie van de bestaande hangaar voldoet ook aan de normen (hoewel met minder marge).

Financiering

Voor de brandweerkazerne is een subsidie beschikbaar van € 2,55 mln als onderdeel van de totale investeringsplannen van de aandeelhouders, die reeds is beschikt. Omdat deze subsidie gebaseerd is op alleen de bouwkundige kosten, is deze in geen van de scenario's toereikend voor de totale investering. Omdat de eigen middelen van Groningen Airport Eelde beperkt zijn, wordt voorgesteld een aanvullende subsidie door de aandeelhouders ter beschikking te laten stellen van € 500.000 om te voorkomen dat de liquiditeit van de vennootschap achteruit loopt en toekomstige investeringen worden beperkt. Omdat het gaat om een brandweerkazerne (NEDAB), valt dit onder de regels voor toegestane steun.

De aanvullende subsidie kan binnen de bestaande financiële totaalkaders worden verstrekt, bijvoorbeeld vanuit een verlaging van de geplande subsidie voor de investeringsplannen van de passagiersterminal. Ten eerste omdat zicht op passagiersgroei de noodzaak van een verbouwing van de terminal op dit moment minder relevant maakt. Ten tweede omdat bij een renovatie van de kazerne nu ook de noodzaak voor stallingsruimte is ontstaan en bij renovatie van de terminal ook reeds een deel stallingsruimte was inbegrepen, dus betreft het deels verschuiven van middelen binnen één onderdeel van het totale budget voor investeringen.

Voorgesteld wordt als onderdeel van de begroting 2020 goedkeuring te verlenen aan het renoveren van de bestaande hangaar (Machlaan 26) voor een investering van € 3,05 mln inclusief het realiseren van de benodigde stallingsruimtes op basis van de bestaande subsidie van € 2,55 mln plus een aanvullende subsidie van € 0,50 mln. De subsidie is belangrijk om de liquiditeit niet verder terug te laten lopen.

6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit

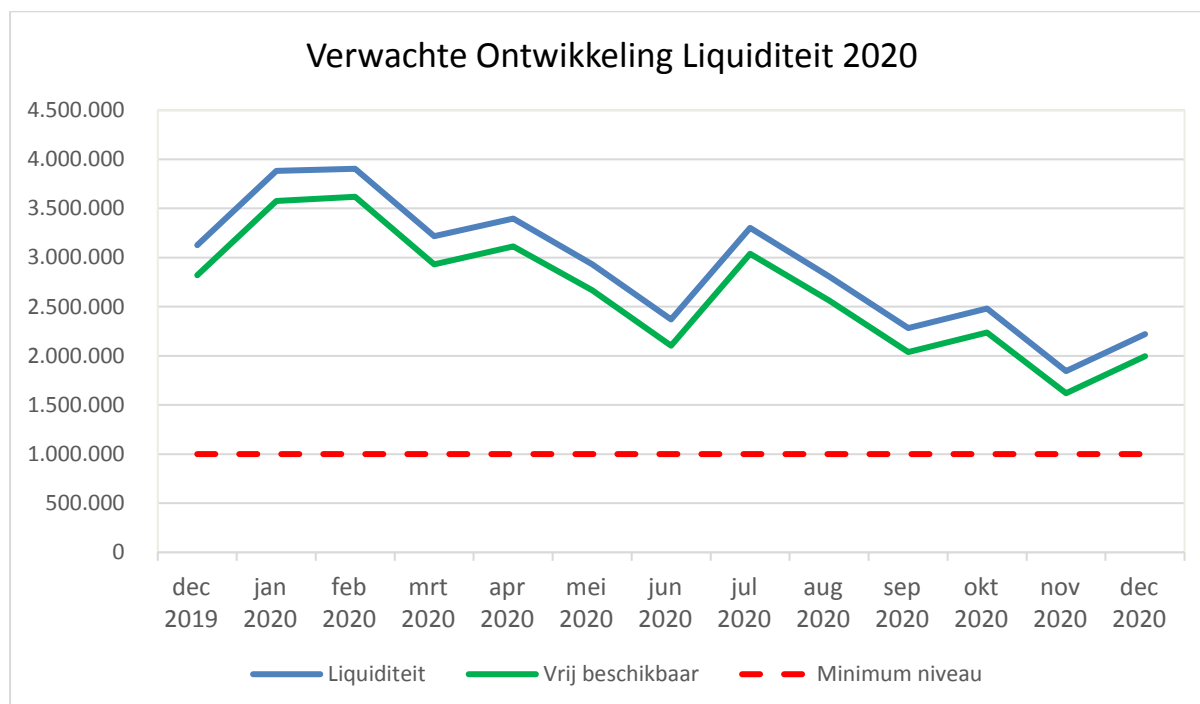
6.1 Liquiditeit

Aan het begin van 2020 is een liquiditeit van € 3,10 mln aanwezig. De ontwikkeling van de liquiditeit is deels afhankelijk van de timing van subsidies en bijdragen. Zo moet een deel van de vordering op het routefonds over 2018 nog worden afgerekend in het eerste kwartaal van 2020.

De liquiditeitsprognose voor 2020 is opgesteld onder de volgende aannames:

- De nieuwbouw van de brandweerkazerne is bovenstaand toegelicht. Voor de liquiditeit wordt aangenomen dat de bouw in 2020 wordt gerealiseerd en dat de resterende subsidie wordt ontvangen in februari, juli en december. De bouwkosten en overige investeringen zijn evenredig gespreid over het jaar verdeeld. Aangenomen voor het verloop van de liquiditeit wordt dat de aanvraag voor € 0,50 mln aanvullende subsidie wordt gehonoreerd.
- Er is geen verder voorschot op bijdragen voor routeontwikkeling vanuit het routefonds voorzien op basis van de begrote routes, behoudens het afrekenen van de verplichtingen uit 2018 in januari 2020.
- De subsidie voor NEDAB wordt in 2020 genoten zoals begroot, waarbij de opbrengst (negatieve kosten) evenredig over het jaar is verdeeld en op kwartaalbasis achteraf wordt verrekend. De bijdrage over het vierde kwartaal is in december 2020 opgenomen om een geheel en 'sluitend' boekjaar te kunnen begroten.

De liquiditeit zal zich gedurende 2020, op basis van de begroting en bovengenoemde aannames, naar verwachting als volgt ontwikkelen (in €):



Omdat een negatief resultaat voor zowel 2019 als 2020 wordt voorzien, en de afschrijvingskosten lager zijn dan de investeringen, wordt met een daling van de liquiditeit rekening gehouden. In de liquiditeitsbegroting is vanuit zorgvuldigheid rekening gehouden met een verandering van het werkkapitaal die gemiddeld genomen iets minder gunstig is dan normaal.

6.2 Solvabiliteit

Resultaatbestemming

In 2019 wordt een negatief resultaat gerealiseerd en ook voor 2020 wordt een negatief resultaat begroot. Verondersteld wordt dat het negatieve resultaat van zowel 2019 als 2020 ten laste van het eigen vermogen wordt gebracht (algemene reserve). Naast de reserve bestaat het eigen vermogen ook uit het opgevraagde en gestorte kapitaal en agiostortingen.

Onderstaand is de ontwikkeling van de balans van Groningen Airport Eelde opgenomen (na bestemming van het resultaat).

Balans per ultimo <i>(in € 1.000)</i>	2018 Jaarrekening	2019 Forecast	2020 Begroting
Materiële vaste activa	8.159	8.055	8.194
Financiële vaste activa	2.194	2.316	2.438
Vlottende activa	7.178	7.379	5.513
Totaal activa	17.531	17.750	16.145
Eigen vermogen	12.709	13.339	11.982
Langlopende schulden	1.343	1.045	747
Kortlopende schulden	3.480	3.366	3.416
Totaal passiva	17.531	17.750	16.145

Zowel de solvabiliteit (eigen vermogen) als liquiditeit (opgenomen onder de vlottende activa) zijn per ultimo 2019 en 2020 voldoende om de begrote negatieve resultaten over deze jaren ten laste van de algemene reserve te kunnen brengen, onder de gedane aannames over te ontvangen subsidies.

Fiscale latentie

De vorming van de fiscale latentie in 2017 is onderdeel van de reserve en bedroeg € 2,0 mln per jaareinde 2017. Voor het bepalen van de fiscale positie is een concept fiscale openingsbalans opgesteld. Daardoor is een aanleiding ontstaan om in 2016 een latente belastingvordering op te nemen tegen het geldende belastingtarief van 20%. Deze latentie is in 2017 gevormd ten gunste van het eigen vermogen, en betreft 20% van het waardeverschil van het vastgoed per eind 2016 tussen de balanswaarde en de fiscaal getaxeerde waarde plus 20% van het fiscale verlies over 2016 en 2018. Ook over 2019 zal vanwege de mogelijkheid tot verliescompensatie een dotatie aan de latentie worden gedaan voor 20% van de waarde van het verlies, onder de aanname dat op termijn zicht bestaat op positieve resultaten.

In 2019 is met de fiscus, na twee jaar onderhandelen, een akkoord bereikt over de fiscale openingsbalans. De gevolgen voor de fiscale latentie worden als onderdeel van het jaarrekeningproces 2019 door de fiscalist en accountant bepaald. Een eventuele aanpassing van de latentie verandert niets aan het principe dat de omvang van de reserves afdoende is om het verlies over 2019 en 2020 te kunnen dragen vanuit het eigen vermogen.