

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 8 december 2023

Ons kenmerk 49/1.3/2023001666

Behandeld door thema Bestuur, Public Affairs & Juridische zaken

Onderwerp: 3e Kwartaalrapportage 2023 en Exploitatie- en investeringsbegroting 2024 van Groningen Airport Eelde NV en Rooster van aftreden RvC

Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) van Groningen Airport Eelde (GAE), die op donderdag 7 december 2023 is gehouden. Ook sturen wij u de rapportage over het derde kwartaal 2023, die ons ter kennisgeving was toegezonden.

In deze AvA hebben de aandeelhouders ingestemd met de Exploitatie- en investeringsbegroting voor het jaar 2024 en het verlengen van de benoemingstermijn van de drie leden van de Raad van Commissarissen.

Exploitatiebegroting 2024

Met de nieuwe strategie en steun van de Provinciale aandeelhouders is een stevig fundament gelegd voor de toekomst. Groei van het passagiersverkeer, werken aan een duurzame toekomst voor de sector, innovatie, educatie en het verbreden van het maatschappelijk profiel waren en blijven belangrijke speerpunten. Ook het creëren van meer inkomstenbronnen, onder andere vanuit vastgoedontwikkeling, waarbij in 2024 de basis wordt gelegd voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein: Business Park Bravo. Maar mogelijk ook luchtvracht en nieuwe activiteiten maken deel uit van de visie voor de toekomst. Elektrisch vliegen en duurzame brandstoffen zijn belangrijke uitgangspunten voor de lange termijn toekomst van de luchtvaart. Groningen Airport Eelde zet daar dan ook vol op in.



De financiële uitgangspunten voor 2024 zijn conservatief: een bestendige maar beperkte groei van het passagiersverkeer in lijn met de lange termijn prognose, operationele kostenefficiëntie en het verrichten van investeringen die noodzakelijk zijn voor veiligheid, continuïteit op korte termijn of voor het voldoen aan wet- en regelgeving. Op het gebied van safety en security worden geen concessies aan veiligheid en het voldoen aan wetgeving gedaan. De beschikbare liquiditeit noopt tot een conservatief investeringsbeleid, op dezelfde manier als de hoge inflatie noopt tot een conservatief uitgavenpatroon. De financiële en commerciële prognoses zijn ook nu weer opgesteld op basis van de werkelijke cijfers tot en met het derde kwartaal en groei van het passagiersverkeer op basis van de vluchten die op dit moment in de systemen van luchtvaartmaatschappijen en touroperators staan.

De Exploitatie- en Investeringsbegroting voor 2024 gaat uit van een exploitatieresultaat van € 487.000,-- negatief, waarbij reeds rekening is gehouden met de NEDAB-bijdrage van € 3.705.000,-- van de betrokken overheden. Dit bedrag aan NEDAB-bijdrage past binnen het bedrag van € 3.796.000,-- dat in het strategiedocument voor 2024 is opgenomen. De totale begrote opbrengsten voor 2024 bedragen € 4.951.000,--. Ten opzichte van de forecast 2023 nemen de begrote opbrengsten met 12% toe, vooral door hogere tarieven voor de havengelden en groei van het passagiersverkeer. Totale bedrijfslasten (inclusief NEDAB-bijdrage) komen uit op € 5.438.000,-- en nemen met 6% toe ten opzichte van de forecast voor 2023, voornamelijk als gevolg van hogere salariskosten en inflatiecorrectie in het algemeen. Aandeelhouder FB Oranjewoud Participaties BV draagt niet bij aan de NEDAB-kosten en van de gemeente Tynaarlo is dat op dit moment nog niet zeker. Wederom een nadelig saldo op begrotingsbasis, maar wel veel beter dan over 2023 was begroot. In 2023 bleek dat partijen meer en meer bereid zijn om laat in het seizoen nog capaciteit in te plannen en GAE verwacht dan ook dat de succesvolle bestemmingen uit 2023 in 2024 terugkeren, met verdere groei van het passagiersverkeer tot gevolg en positieve financiële uitwerkingen.

Door groei van de opbrengsten en een beperkte ruimte voor stijging van de kosten en investeringen, is in 2024 geen overbruggingsfinanciering meer nodig. Wel wordt het jaar nog verlieslatend afgesloten, ondanks de NEDAB-bijdrage. De onderneming is voldoende liquide en solvabel om dat verlies te kunnen dragen. De opbrengsten, kosten en omvang van de investeringen die in 2024 worden verwacht, zijn in lijn met de uitgangspunten van de lange termijn economische prognose die onder de strategie ligt.

Voor 2024 worden 131.833 passagiers begroot; waarvan 126.208 op chartervluchten en 5.625 op overige vluchten. Het jaar 2024 vertoont veel van dezelfde kenmerken als het jaar 2023. Het passagiersvolume is op landelijk niveau weer op het pre-corona, schaarste aan slots blijft nog steeds, zowel op de nationale luchthavens als op populaire bestemmingen. De geambieerde lijnbestemmingen komen, ondanks de gesprekken die GAE daarvoor voert, in 2024 waarschijnlijk nog niet tot uitvoering. Daarvoor moet er eerst meer duidelijkheid komen over de omvang van Schiphol en de ontwikkeling Lelystad Airport.

Het aantal vliegbewegingen heeft als gevolg van een toename van het lesverkeer, de afgelopen jaren een gestage groei laten zien. Verwacht wordt dat in 2024 het aantal bewegingen 56.300 bedraagt, waarvan 71% lesbewegingen. Dit is een conservatieve inschatting. In 2023 werd het aantal bewegingen op 58.455 ingeschat. Het vestigen van business jets op Groningen Airport Eelde kan in 2024 zorgen voor een groei van dat deel van de general aviation. Met de komst van vrachtverkeer wordt nog geen rekening gehouden zolang het bestemmingsplan voor Business Park Bravo niet is gewijzigd.

Investeringsbegroting

De begroting voor reguliere investeringen in 2024 bedraagt € 710.000,--. De afgelopen jaren zijn de investeringen tot het noodzakelijke minimum teruggebracht, hangende besluitvorming over de toekomstige strategie van de luchthaven en de beschikbare liquide middelen. Liquiditeit is nog steeds een beperkende factor. Het gehanteerde uitgangspunt voor de begroting van 2024 is dan ook nog steeds dat investeringen worden gedaan in het kader van veiligheid, wet- en regelgeving en het borgen van de continuïteit op korte termijn. Investeringen met een korte terugverdientijd of die voorwaardelijk zijn voor (commerciële) groei, vallen daar ook onder. Vervangingsinvesteringen die kunnen worden uitgesteld en/of die worden gedaan in het kader van de continuïteit op lange termijn worden op basis van de lange termijn prognose uitgesteld tot latere jaren wanneer er meer middelen beschikbaar zijn.

Daarbij moet worden opgemerkt dat GAE drie brandweervoertuigen (crash tenders) op leeftijd heeft. De twee meest recente 'e-one' voertuigen staan in 2026 en 2027 op de rol om vervangen te worden als zij 20 jaar oud zijn. Het derde voertuig (Saval) is veel ouder en wordt naar verwachting in 2025 vervangen volgens de lange termijn investeringsbegroting. Onderdelen voor dit voertuig zijn nauwelijks nog te krijgen en dit voertuig begint een risico te worden voor de beschikbaarheid van de brandweerdekking. Indien het oudste voertuig in 2024 uitvalt en niet te repareren valt, is met spoed een nieuw voertuig nodig (koop of huur). Daarom is deze post pro-memorie opgenomen, omdat de kans bestaat dat eerder een nieuw voertuig aangeschaft moet worden dat naar verwachting € 950.000,-- kost en zich kwalificeert als NEDAB-investering.

Liquiditeit

De luchthaven is tot en met november 2023 volledig met eigen vermogen gefinancierd. In de begroting voor 2023 was aan aandeelhouders verzocht een overbruggingsfinanciering te verstrekken ter versterking van de liquiditeit in aanloop naar meer structurele financieringsbronnen. De publieke aandeelhouders hebben een additionele bijdrage beschikbaar voor exploitatie en investeringen. Aandeelhouder FB Oranjewoud heeft een overbruggingskrediet van € 1 miljoen ter beschikking gesteld. In 2023 zal de luchthaven van december 2023 tot en met januari 2024 gebruik maken van dat krediet. Daar zijn rentekosten voor gerekend in de forecast. Wanneer de luchthaven wordt gecompenseerd voor de NEDAB-kosten 2024 zijn weer voldoende liquide middelen aanwezig om de exploitatie en de investeringen te kunnen financieren. Door tijdig te beschikken wordt voorkomen dat de liquiditeitspositie onder het vastgestelde verantwoorde minimum van aanwezige vrije liquiditeit van € 1,0 miljoen zakt.

Rooster van aftreden RvC


In het belang van de continuïteit van de werkzaamheden van de Raad is het wenselijk om van drie leden, te weten de heren L.J. Klaassen en T.B. de Vries en mevrouw W.J. Mansveld de herbenoemingstermijn met één jaar te verlengen. GAE bevindt zich in een transitiefase waarbij de borging van de continuïteit de belangrijkste opgave is voor de directie, daarbij ondersteund door de Raad van Commissarissen en de aandeelhouders van de luchthaven.

3e Kwartaalrapportage 2023 Groningen Airport Eelde

Wij sturen u deze rapportage toe om u te informeren over de commerciële en financiële stand van zaken van GAE NV.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlagen:

1. 3e Kwartaalrapportage 2023 GAE
2. Exploitatie- en investeringsbegroting 2024 GAE



Datum: 15 november 2023

Aan: Aandeelhouders Groningen Airport Eelde NV

Van: Directie

CC: Raad van Commissarissen

Betreft: **Resultaten Groningen Airport Eelde over het derde kwartaal van 2023**

Geachte Bestuurders,

Door middel van dit schrijven informeren wij u over de commerciële en financiële ontwikkeling van Groningen Airport Eelde NV tot en met het derde kwartaal van 2023.

Commerciële ontwikkeling

Het aantal vliegbewegingen tot en met september 2023 kwam uit op 46.276, wat 2% lager was dan verwacht. Het lesverkeer (4% minder), operationeel gezien de grootste gebruiker van de luchthaven in termen van het aantal vliegbewegingen, was daar de belangrijkste oorzaak van. Het aantal bewegingen van de traumahelikopter (1% minder) lag in lijn met de verwachting. Het overige verkeer liet 5% meer vliegbewegingen zien dan verwacht. Dit kleine verkeer is sterk afhankelijk van de weersomstandigheden, net als het lesverkeer. Het betreft bewegingen van op de luchthaven gevestigde bedrijven en de vliegclub, we zien een toename van zakelijke vluchten. 233 vliegbewegingen waren voor een medisch doeleinde, meestal donorvluchten. Het passagiersverkeer liet 10% meer vliegbewegingen zien dan verwacht.

Het passagiersverkeer is de belangrijkste inkomstenbron van de luchthaven. De zomerperiode is dan ook van groot belang voor de luchthaven, en in deze maanden draait de luchthaven meer dan kostendekkend. In het derde kwartaal werden 51.558 passagiers vervoerd, wat 27% beter was dan verwacht. Tot het met het derde kwartaal zijn 93.456 passagiers vervoerd; 12% beter dan begroot.

De enige jaarrond bestemming, Gran Canaria, deed het met een gemiddelde bezettingsgraad van 92% het gehele jaar al erg goed. Na een goed voorseizoen met Kreta, de Kanaaleilanden en het Turkse Antalya, kwamen in het hoogseizoen Mallorca, Burgas (Bulgarije), Rhodos en Dalmatie (Turkije) er als bestemmingen bij. Ook hier waren de bezettingsgraden uitstekend te noemen. Met meer dan 31.000 passagiers blijft Turkije in 2023 een topbestemming, net als de Spaanse eilanden met bijna 38.000 passagiers. In vergelijking met vorige jaren zijn relatief weinig eenmalige charters afgehandeld, met uitzondering van die voor de TT Assen.

We kijken dan ook terug op een zeer succesvol zomerseizoen, met meer bestemmingen en passagiers dan verwacht. TUI zette bovendien grotere vliegtuigen in, waarvoor speciaal (tweedehands-) materieel moest worden aangeschaft. Enkele vluchten zijn pas laat in de loop van 2023 toegevoegd aan het schema. Het zomerseizoen duurde bovendien langer dan verwacht, en ook in september en de herfstvakantie lopen de geplande vluchten goed. Om dit extra volume te accommoderen is een extra security scanner geïnstalleerd, een tent voor de terminal neergezet en zijn drie parkeerterreinen aangelegd, deels tijdelijk. We zijn de KLM Flight Academy erkentelijk voor het gebruik van hun terrein. Tijdens de zomerpiek waren de parkeerterreinen nagenoeg geheel bezet.

Financiële ontwikkeling

Onderstaand treft u de financiële resultaten tot het derde kwartaal van 2023 aan ten opzichte van de begroting, inclusief een forecast voor het gehele jaar.

Winst- en Verliesrekening (€)	Realisatie tm Q3 2023	Begroot tm Q3 2023	Forecast 2023	Begroot 2023
Bedrijfsopbrengsten				
Havengelden	2.596.612	2.278.841	3.111.727	2.794.000
Opbrengst Gebouwen & Terreinen	523.403	500.512	690.132	669.000
Brandstofverkopen	160.591	123.309	185.982	149.000
Overige Bedrijfsopbrengsten	351.983	271.993	411.590	332.000
TOTAAL OPBRENGSTEN	3.632.590	3.174.654	4.399.431	3.944.000
Bedrijfslasten				
Personeelskosten	2.336.282	2.490.361	3.049.185	3.140.000
Afschrijvingskosten	314.803	240.326	420.578	321.000
Overige bedrijfskosten	1.144.120	1.111.131	1.670.363	1.606.000
TOTAAL BEDRIJFSLASTEN	3.795.205	3.841.817	5.140.126	5.067.000
BEDRIJFSRESULTAAT	-162.615	-667.163	-740.694	-1.123.000
Rente	0	-6.000	-5.000	-15.000
RESULTAAT VOOR BELASTING	-162.615	-673.163	-745.694	-1.138.000

Het grotere aantal passagiers dan verwacht in de zomerpiek vertaalt zich in een beter financieel resultaat dan begroot. De opbrengsten lagen over de eerste negen maanden van het jaar in totaal € 455.685 (14%) hoger dan de prognose. Over de gehele linie lagen de opbrengsten hoger dan verwacht. De grotere omvang van het passagiersverkeer zorgde voornamelijk voor hogere opbrengsten van de afhandeling, passagiersvergoedingen en het parkeren dan verwacht. Ook de brandstofverkopen wisten daarvan te profiteren.

De bedrijfslasten kwamen tot en met het derde kwartaal € 46.612 lager uit dan verwacht (1% minder). Vooral de lager dan verwachte personeelskosten als gevolg van niet ingevulde vacatures in het eerste halfjaar waren daar debet aan, terwijl de afschrijvingskosten en overige bedrijfskosten juist hoger waren dan verwacht. De afschrijvingskosten zijn hoger als gevolg van investeringen in 2022 en 2023. Naast de gestegen kosten voor ICT, verzekeringen en energie vallen de kosten voor onderhoud mee. Omdat nog geen beroep op een beschikbare kredietfaciliteit is gedaan, zijn nog geen rentekosten gemaakt. Deze faciliteit wordt pas in december 2023 aangesproken (overbruggingsfinanciering). In de cijfers tot en met september 2023 is een NEDAB-bijdrage in de kosten verwerkt van € 2.723.668.

Het resultaat voor belasting over de eerste drie kwartalen komt in totaal € 510.548 (24%) minder negatief uit dan verwacht. Ook de prognose voor geheel 2023 is gunstiger dan verwacht. Door het hoger dan verwachte aantal passagiers gedurende de zomerpiek nemen de opbrengsten toe. Daar staat een hogere dan verwachte inzet van extra medewerkers en inzet van extra materieel tegenover. Het netto effect blijft positief.

Overige ontwikkelingen

Het derde kwartaal stond vooral in het teken van de zomerpiek in het passagiersverkeer en lopende projecten. Projecten, die met verschillende partners worden uitgevoerd, zoals een battery pack, een waterstof-tankstation en een ontmantelingsbedrijf, worden stapsgewijs concreter.

De strategie van de luchthaven is vertaald naar ruimtelijke uitgangspunten om plaats te bieden aan toekomstige ontwikkelingen. De ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein, Business Park Bravo, neemt daarin een belangrijke plaats in. Voor een veilige ontsluiting heeft het Rijk MIRT-middelen ter beschikking gesteld. Dat heeft geleid tot een nieuwe totaalvisie op de inrichting van het voorterrein en de ontsluiting van de luchthaven. De vestiging van een Airport Campus maakt onderdeel uit van de totale ambities, en wordt samen met onderwijsinstellingen onderzocht.

De luchthaven is bezig met de voorbereidingen om een verzoek in te dienen tot wijziging van het bestemmingsplan voor een deel van het luchthaventerrein, om het nieuwe bedrijventerrein te ontwikkelen. In november vindt met de derde en laatste inloopavond voor omwonenden afronding van het participatietraject plaats. Verwacht wordt dat in december of januari het verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan wordt ingediend bij het bevoegd gezag.

Tot slot nadert ook de voorbereiding van de aanvraag van het luchthavenbesluit haar einde. De onderzoeken daartoe, waaronder de strategie met financiële onderbouwing voor de komende 10 jaar, een m.e.r.-beoordeling en een omschrijving van de maatschappelijke toegevoegde waarde van de luchthaven, zijn vrijwel gereed. De luchthaven vraagt een milieuruimte aan die niet groter is dan de bestaande vergunde ruimte en kan haar plannen en ambities binnen die ruimte verwezenlijken. Een beperkte verruiming van de openingstijden voor passagiersverkeer maakt onderdeel uit van de aanvraag. In oktober heeft een inloopavond voor omwonenden plaatsgevonden, georganiseerd door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Voor eind 2023 zal de luchthaven formeel het verzoek voor een luchthavenbesluit indienen bij het Rijk.

Met vriendelijke groet,

M.H. de Groot
Groningen Airport Eelde



Begroting 2024

Groningen Airport Eelde
Luchthaven van het Noorden



Datum 22 november 2023

Onderwerp Exploitatie- en investeringsbegroting 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding en gevaagd besluit	2
2. Exploitatie- en investeringsbegroting	4
3. Terugblik op 2023	
3.1. Passagiers en vliegbewegingen	5
3.2. Financieel resultaat	6
4. Toelichting op exploitatiebegroting 2024	
4.1. Algemeen	8
4.2. Passagiers en vliegbewegingen	8
4.3. Financieel resultaat	11
4.4. NEDAB-subsidie	16
5. Toelichting op investeringsbegroting 2024	
5.1. Terugblik 2023	20
5.2. Brandweerkazerne	21
5.3. Investeringsbegroting 2024	22
6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit	
6.1. Liquiditeit	25
6.2. Solvabiliteit	26

1. Inleiding en gevraagd besluit

Hierbij treft u, ter behandeling voor de Algemene Vergadering, de exploitatie- en investeringsbegroting van 2024 voor Groningen Airport Eelde NV aan.

Herstel van de luchtvaart stevige pijler onder toekomstige strategie

De afgelopen jaren waren transitiejaren voor Groningen Airport Eelde. Na enkele Corona-jaren is de nationale en internationale luchtvaart weer terug op het oude niveau. In 2023 wist de luchthaven daarvan te profiteren met meer passagiers en een beter financieel resultaat dan verwacht. Met de nieuwe strategie en steun van de Provinciale aandeelhouders is een stevig fundament gelegd voor de toekomst.

Groei van het passagiersverkeer, werken aan een duurzame toekomst voor de sector, innovatie, educatie en het verbreden van het maatschappelijk profiel waren en blijven belangrijke speerpunten. Ook het creëren van meer inkomstenbronnen, onder andere vanuit vastgoedontwikkeling maar zo mogelijk ook luchtvracht en nieuwe activiteiten maken deel uit van de visie voor de toekomst. Elektrisch vliegen en duurzame brandstoffen zijn een belangrijk uitgangspunt voor de lange termijn toekomst van de luchtvaart. Groningen Airport Eelde zet daar dan ook vol op in, onder andere door nu al sterke partners aan zich te binden. Zo werd tijdens het side-evenement van “Wind meets Gas” dat afgelopen oktober op de luchthaven plaats vond, door een breed scala aan nationale en internationale partijen een intentieovereenkomst ondertekend om de luchtvaart en luchthaven klaar te maken voor de komst van waterstoftechnologie.

Op nationaal niveau werd in 2023 gewerkt aan de voorbereiding van de luchthavenbesluiten van de nationale luchthavens en de vorming van één samenwerkend systeem van luchthavens. Daarover voert de luchthaven gesprekken met Schiphol Group. Duidelijk is dat andere luchthavens ‘vol’ zitten en te maken krijgen met minder milieuruimte, waar Groningen Airport Eelde nog ruimte heeft om te groeien binnen de bestaande ruimte. De krimp van Schiphol zal vanaf 2024 worden ingevoerd, het geen naar verwachting zal leiden tot verschuiving van een (deel) van de markt in Nederland.

Uitgangspunten begroting 2024

De lange termijn strategie vormt de achtergrond voor de begroting van 2024, die u bijgevoegd aantreft. De financiële en commerciële prognoses zijn opgesteld op basis van de werkelijke cijfers tot en met het derde kwartaal van 2023, en groei van het passagiersverkeer op basis van de vluchten die op dit moment in de systemen van luchtvaartmaatschappijen en touroperators staan. In 2023 hebben we gezien, dat deze partijen meer en meer bereid zijn om laat in het seizoen nog capaciteit in te plannen. Ook in 2024 verwachten we dat de succesvolle bestemmingen uit 2023 terugkeren, met verdere groei van het passagiersverkeer tot gevolg.

Omdat een belangrijk deel van de kosten van de luchthaven niet flexibel is en er een noodzaak is tot investeren, was er de afgelopen jaren druk op de beschikbare middelen van de luchthaven. De door aandeelhouders beschikbaar gestelde overbruggingsfinanciering voor 2023 is daar dan ook voor ingezet en versterkt de liquiditeit tot een verantwoord niveau. Door groei van de opbrengsten en een beperkte ruimte voor stijging van de kosten en investeringen, is in 2024 geen overbruggingsfinanciering meer nodig. Wel wordt het jaar nog verlieslatend afgesloten. De onderneming is voldoende liquide en solvabel omdat verlies te kunnen dragen. De opbrengsten, kosten en omvang van de investeringen die in 2024 worden verwacht, zijn in lijn met de uitgangspunten van de lange termijn economische prognose die onder de strategie ligt.

De financiële prognose voor 2024 kenmerkt zich door:

- Een exploitatieresultaat dat naar verwachting € 487.000 negatief bedraagt. Ondanks groei van het passagiersvolume en een sober kostenregime is het passagiersvolume nog niet op een kostendekkende omvang. Hoewel de sector weer terug is op de omvang van voor de Coronacrisis, is er nog geen structurele uitbreiding naar regionale luchthavens zichtbaar zolang de discussie over de omvang van Amsterdam Airport Schiphol nog niet heeft plaatsgevonden. De inkomsten uit passagiersverkeer zijn de belangrijkste inkomstenbron, en ondanks tariefsverhogingen en een positieve ontwikkeling van de opbrengsten uit andere activiteiten, is er bij deze schaal nog geen dekking voor alle kosten.
- Een totaal investeringsprogramma van € 710.000, op basis van noodzaak. Het uitgangspunt voor de investeringen is het voldoen aan wet- en regelgeving, veiligheid en het waarborgen van de continuïteit op korte termijn. Ook investeringen met een korte terugverdientijd, of die voorwaardelijk zijn voor commerciële groei, zijn in de begroting opgenomen. Een deel van de projecten betreft doorloop uit 2023. Voor een bedrag van € 98.000 zijn NEDAB-investeringen onderdeel van de begroting. Enkele pro memorie posten worden in de investeringsbegroting nader toegelicht.
- Een verwachte NEDAB-bijdrage van publieke aandeelhouders van in totaal € 3.705.000, bestaand uit de NEDAB-kosten van € 3.607.000 in de exploitatie en € 98.000 in de investeringen. Daarbij wordt gevraagd om conform de lange termijn prognose een bedrag van € 3.796.000 te beschikken om ruimte voor onvoorziene NEDAB-investeringen te houden, en in januari 2024 een bedrag van € 3.705.000 als voorschot uit te betalen.

Voorgesteld besluit

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV heeft kennis genomen van de door de Directie opgestelde en door Raad van Commissarissen goedgekeurde exploitatie- en investeringsbegroting 2024 van Groningen Airport Eelde NV die ter instemming is voorgelegd, en gaat akkoord met:

- het vaststellen van de exploitatiebegroting 2024 voor Groningen Airport Eelde NV met een negatief verwacht resultaat van € 487.000;
- het vaststellen van de investeringsbegroting 2024 voor Groningen Airport Eelde NV voor een bedrag van € 710.000.

2. Exploitatie- en investeringsbegroting

EXPLOITATIEBEGROTING (in €)	Begroot 2023	Forecast 2023	Begroot 2024
Bedrijfsopbrengsten			
Havengelden	2.794.000	3.111.727	3.593.000
Opbrengst Gebouwen & Terreinen	669.000	690.132	709.000
Brandstofverkopen	149.000	185.982	162.000
Overige Bedrijfsopbrengsten	332.000	411.590	487.000
TOTAAL OPBRENGSTEN	3.944.000	4.399.431	4.951.000
Bedrijfslasten			
Personeelskosten	3.140.000	3.049.185	3.443.000
Afschrijvingskosten	321.000	420.578	392.000
Overige bedrijfskosten	1.606.000	1.670.363	1.603.000
TOTAAL BEDRIJFSLASTEN	5.067.000	5.140.126	5.438.000
BEDRIJFSRESULTAAT	-1.123.000	-740.694	-487.000
Rente	-15.000	-5.000	0
RESULTAAT VOOR BELASTING	-1.138.000	-745.694	-487.000

INVESTERINGSBEGROTING (in €)	Begroot 2023	Forecast 2023	Begroot 2024
<i>Onderhoud en vervangingsinvesteringen</i>			
Gebouwen & Terreinen	512.000	226.561	230.500
Installaties	363.000	304.118	284.500
Afhandeling	0	135.122	25.000
ICT	31.000	47.443	7.500
Brandweer	49.250	30.000	25.000
Communicatie	5.000	2.000	20.000
Securiry	0	150.000	38.000
Inventarissen	45.000	33.417	17.500
Subtotaal	1.005.250	928.662	648.000
<i>Projecten en niet-reguliere investeringen</i>			
Luchthavenbesluit	35.000	80.296	30.000
Bestemmingsplan en ontsluiting vastgoed	25.000	42.314	32.000
TOTAAL INVESTERINGEN	1.065.250	1.051.271	710.000
<i>Lopende projecten</i>			
Brandweerkazerne (deel 2023)	550.000	326.860	0
TOTAAL LOPENDE PROJECTEN	550.000	326.860	0

3. Terugblik op 2023

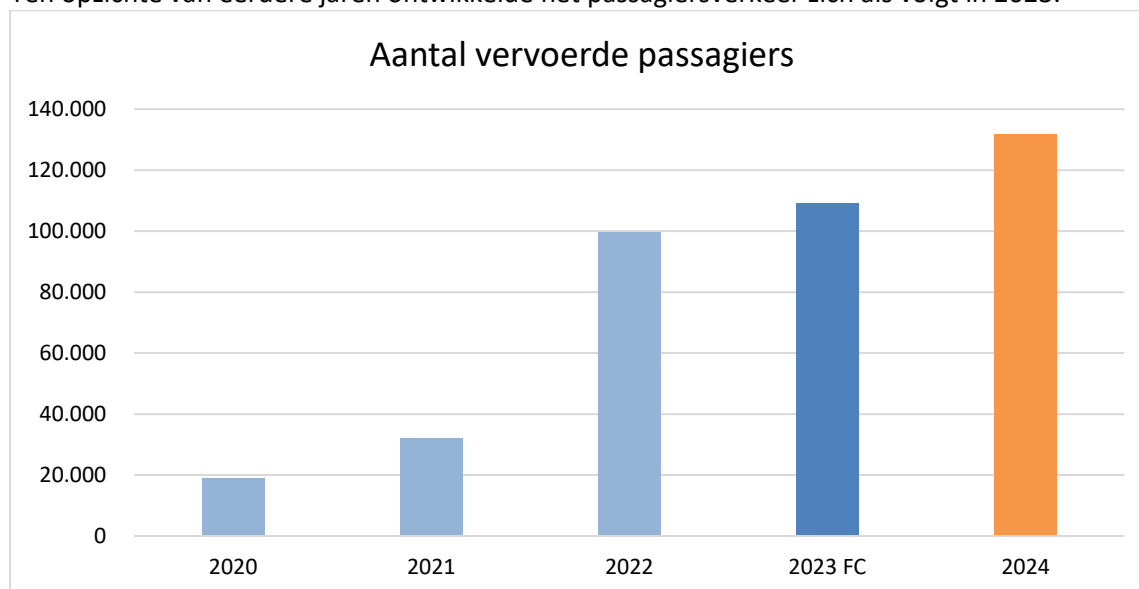
3.1 Passagiers en vliegbewegingen

Voor het jaar 2023 was een aantal passagiers begroot van 98.730. Naar verwachting – op basis van de forecast van de cijfers tot en met het derde kwartaal - komt het werkelijke aantal vervoerde passagiers uit op 109.006; 10% meer dan begroot. Dit is voornamelijk te danken aan de extra vluchten en de inzet van grotere vliegtuigen in de zomerperiode.

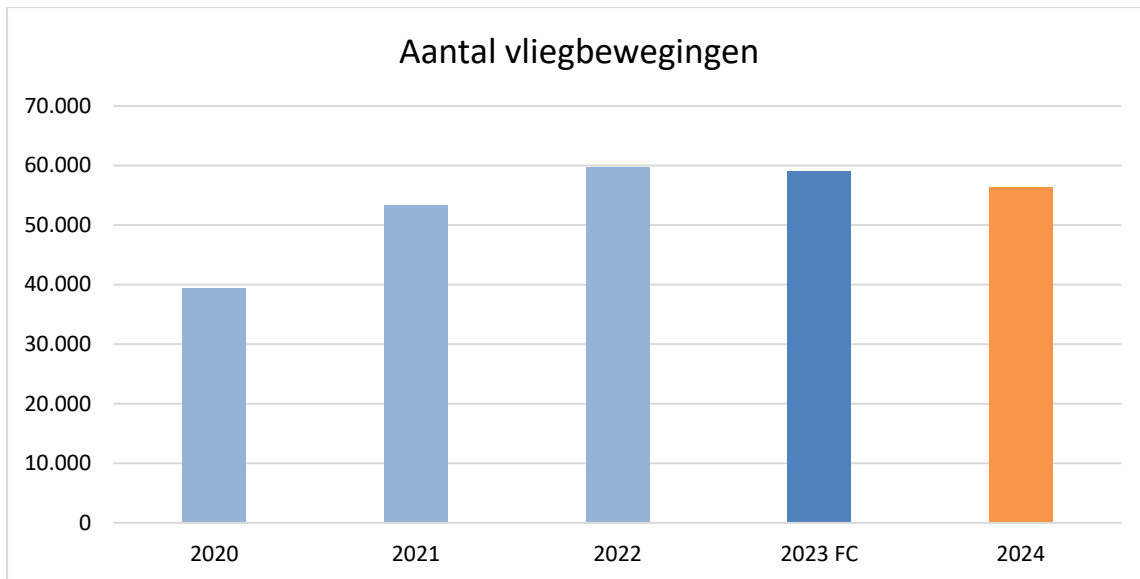
Gran Canaria was de enige jaarrondbestemming en was met een gemiddelde bezettingsgraad boven de 90% zeer succesvol, net als vorig jaar. Ook Kreta, Antalya, Mallorca en de Kanaaleilanden deden het erg goed. Corendon ging op nieuwe bestemmingen vliegen: Burgas, Dalaman en Rhodos in de zomerpiek, die konden rekenen op veel belangstelling en in 2024 terugkeren.

De nieuwe wintersportvluchten van het op de luchthaven gevestigde reisbureau naar Scandinavian Mountains Airport in Zweden werden ook goed geboekt, net als de uitbreiding Åre-Östersund met een driehoeksvlucht. Tot slot vloog een maatschappij het gehele jaar tweewekelijks naar Norwich voor een onderneming in Noord-Nederland.

Ten opzichte van eerdere jaren ontwikkelde het passagiersverkeer zich als volgt in 2023.



Naast het handelsverkeer (passagiers) is ook het overige verkeer (general aviation) belangrijk voor de luchthaven, gemeten naar het aantal vliegbewegingen (starts en landingen). Dit verkeer vertoont een sterk seizoenpatroon vanwege de weersafhankelijkheid. Het aantal vliegbewegingen voor 2023 komt naar verwachting uit op 59.106, 1% meer dan begroot. Voor 71% bestaat dit verkeer uit lesverkeer, niet alleen van de op Groningen Airport Eelde gevestigde vliegscholen, maar ook andere vliegopleidingen gebruiken de luchthaven vanwege haar luchtverkeersleiding. De traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team is met meer dan 2.800 bewegingen ook een belangrijke gebruiker van de luchthaven. Het overige verkeer (general aviation, vooral klein verkeer) maakte naar verwachting 13.576 bewegingen en ligt daarmee 2% hoger dan vorig jaar. Ook in 2023 maakten grotere business jets regelmatig gebruik van Groningen Airport Eelde, vanwege de economische ontwikkelingen in Noord-Nederland. In tegenstelling tot vorig jaar was er weinig militair verkeer. Wel waren er meer charters voor evenementen, zoals de TT Assen waarvoor ook autoverhuur werd gefaciliteerd.



3.2 Financieel resultaat

Voor 2023 was een negatief operationeel resultaat begroot van € 1.123.000. Naar verwachting bedraagt het operationeel resultaat over 2023 € 740.643 negatief; een positief verschil van € 382.357. Deze cijfers zijn gebaseerd op de forecast tot en met het derde kwartaal: de uiteindelijke cijfers in de jaarrekening over 2023 kunnen hiervan afwijken. De belangrijkste oorzaken van de gunstige ontwikkeling van het resultaat werd vooral gevonden in de hogere omzet. Navolgend worden de belangrijkste financiële ontwikkelingen uit 2023 verder toegelicht.

Het herstel van het passagiersverkeer zette door en nieuwe bestemmingen, extra vluchten en de inzet van grotere toestellen in de zomervakantie, zorgden voor een hoger aantal passagiers dan verwacht. De inkomsten lagen daarom ook boven het begrote niveau. Met € 3.111.727 lagen de havengelden € 317.727 (11%) boven het begrote niveau. De opbrengsten uit gebouwen en terreinen lagen kwamen met € 690.132 uiteindelijk 3% hoger uit dan verwacht.

Het grotere volume van het passagiersverkeer zorgde ook voor hogere opbrengsten uit de brandstofconcessie (25%) en de overige bedrijfsopbrengsten (24%), waarvan de opbrengsten van het parkeren van personenwagens de belangrijkste component is. Met € 597.573 lagen de overige opbrengsten 24% hoger dan verwacht.

De belangrijkste kosten, de personeelskosten, kwamen in 2023 € 90.815 (3%) lager uit dan verwacht, voornamelijk door niet ingevulde vacatures. De afschrijvingskosten lagen € 99.578 boven het verwachte niveau, als gevolg van eenmalige afschrijvingen en afschrijvingen op eerdere investeringen. De overige beheerskosten kennen verschillende positieve en negatieve afwijkingen ten opzichte van de prognose. In totaal werd in 2023 € 64.312 (4%) meer uitgegeven dan verwacht, vooral aan correctief onderhoud (verlichting en ICT). De totale bedrijfslasten kwamen daardoor € 73.075 (1%) hoger uit dan verwacht.

Het totale resultaat over 2023 komt naar verwachting uit op € 745.694 negatief, waar € 1.138.000 negatief was begroot. Omdat het resultaat beter is dan verwacht en een deel van de verwachte investeringen is uitgesteld, ontwikkelde de liquiditeit zich tevens beter dan verwacht. In hoofdstuk 4 worden de investeringen uit 2023 nader toegelicht.

In de exploitatiebegroting voor 2024 die in hoofdstuk 1 is weergegeven, is tevens de forecast voor het resultaat van 2023 opgenomen. De genoemde cijfers betreffen een forecast en zijn gestoeld op de financiële cijfers zoals die tot en met het derde kwartaal van 2023 beschikbaar waren; het resultaat in de jaarrekening over 2023 kan hier uiteindelijk nog van afwijken.

Eventuele fiscale effecten, zoals de herwaardering van de latente belastingvordering, worden niet in het operationeel resultaat meegenomen en ook niet begroot. Hetzelfde geldt voor de nog steeds lopende discussie met het UWV over de NOW-regeling. Op dit moment is er nog geen uitspraak van de bestuursrechter. Omdat de vordering in 2022 reeds is afgewaardeerd, kan een uitspraak overigens geen negatief effect op 2023 of 2024 hebben.

4. Toelichting op exploitatiebegroting 2024

4.1 Algemeen

De belangrijkste commerciële uitgangspunten van de begroting van 2024 zijn gericht op het verder ontwikkelen en verbreden van het maatschappelijk en commercieel profiel van de luchthaven volgens haar strategie. Duurzaamheid, innovatie, educatie en het verbreden van inkomsten zijn belangrijke speerpunten van die visie. Daarnaast speelt vastgoed-ontwikkeling in 2024 een belangrijke rol, waarbij de basis wordt gelegd voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein: Business Park Bravo. Daarvoor start in 2024 een bestemmingsplanprocedure. De investeringen voor de luchthaven zelf zijn waarschijnlijk relatief beperkt omdat voor de ontsluiting een MIRT-subsidie door de Staat beschikbaar is gesteld.

De financiële uitgangspunten voor 2024 zijn conservatief: een bestendige maar beperkte groei van het passagiersverkeer in lijn met de lange termijn prognose, operationele kostenefficiëntie en het verrichten van investeringen die noodzakelijk zijn voor veiligheid, continuïteit op korte termijn of voor het voldoen aan wet- en regelgeving. Op het gebied van safety en security worden geen concessies aan veiligheid en het voldoen aan wetgeving gedaan. De beschikbare liquiditeit noopt tot een conservatief investeringsbeleid, op dezelfde manier als de hoge inflatie noopt tot een conservatief uitgavenpatroon.

Commerciële kansen, ook op het gebied van vastgoedontwikkeling, worden actief gezocht en benut in lijn met het gemengde activiteitenprofiel. De vestiging van nieuwe bedrijven, onderwijs en groei van het passagiersverkeer zijn focusgebieden in lijn met de strategie. Het werkelijke potentieel van het benutten van de capaciteit van Groningen Airport Eelde zal pas materialiseren als de schaarste van slots op andere luchthavens in 2025 zichtbaar wordt. Daarbij spelen de in 2024 te nemen luchthavenbesluiten door de Staat voor de nationale luchthavens een belangrijke rol.

4.2 Passagiers en vliegbewegingen

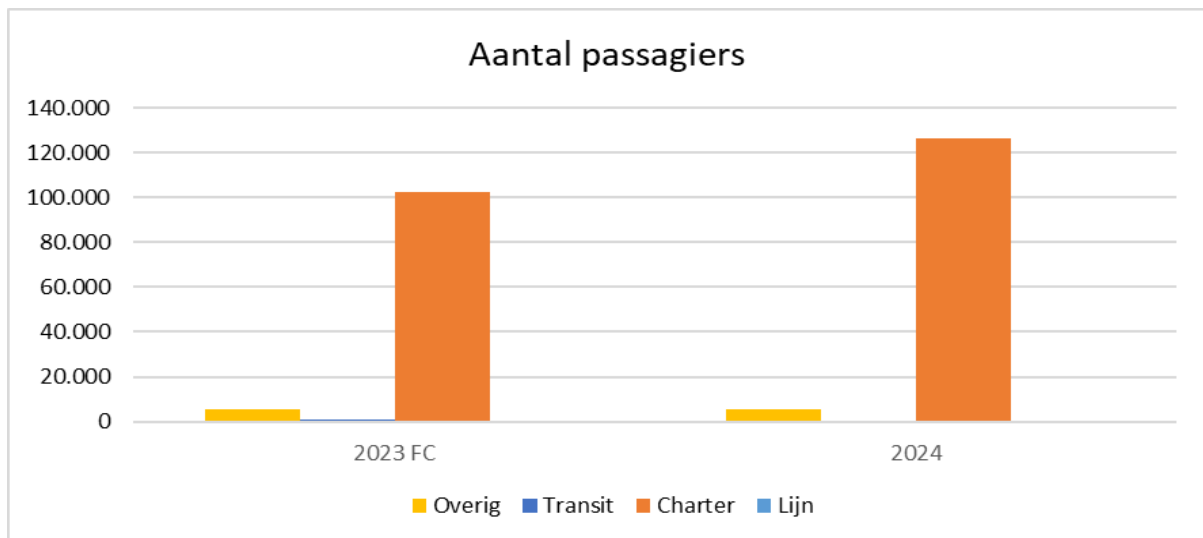
Het jaar 2024 vertoont veel van dezelfde kenmerken als het jaar 2023. Met een passagiersvolume dat landelijk weer op het pre-Corona niveau is, beklijft het herstel van de markt. Ondanks de hoge prijzen van fossiele brandstoffen, gestegen loonkosten en de vliegbelasting van € 26,43 per vertrekkende passagier, blijft het consumentenvertrouwen groot en heeft de vraag naar vliegwezen in 2023 niet geleden onder deze ontwikkelingen. Schaarste aan slots blijft nog steeds, zowel op de nationale luchthavens als op populaire bestemmingen.

Naast de bewezen vakantiebestemmingen zijn ook nieuwe bestemmingen in trek en regionale luchthavens blijven profiteren van deze markt. De geambieerde lijnbestemmingen komen, ondanks lopende gesprekken, in 2024 waarschijnlijk nog niet tot uitvoering. Daarvoor moet er eerst meer duidelijkheid komen over de omvang van (de slots op) Amsterdam Schiphol Airport en de ontwikkeling van Lelystad Airport. We volgen de vorming van een nieuw kabinet dan ook met veel belangstelling en nodigen ook in 2024 weer beleidsmakers uit om kennis te nemen van de ambities van Groningen Airport Eelde.

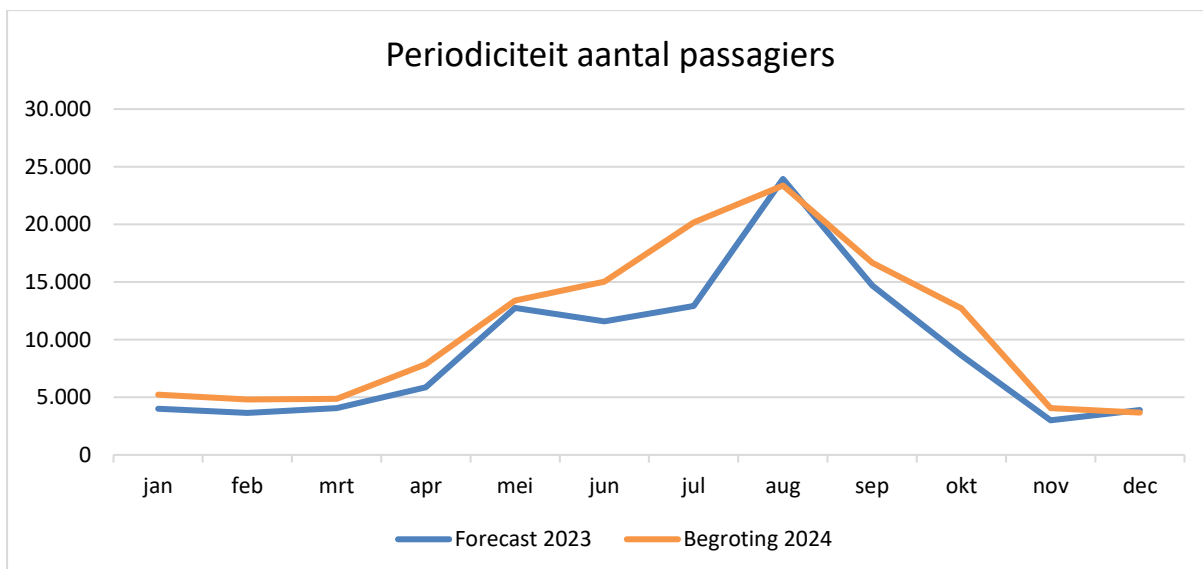
De typische zomerbestemmingen Mallorca, Kreta en Antalya worden in 2024 gecontinueerd met rechtstreekse vluchten. De in 2023 geïntroduceerde bestemmingen Alanya (Turkije), Burgas (Bulgarije), Rhodos (Griekenland) en Hurghada (Egypte) keren waarschijnlijk in 2024 ook weer terug en zijn al deels boekbaar op dit moment. Ook wordt weer het gehele jaar gevlogen naar Gran Canaria en in de zomer naar Mallorca, en de Kanaaleilanden Jersey en Guernsey keren in 2024 terug als bestemming.

De in 2022 geïntroduceerde wintersportbestemming Scandinavian Mountains Airport, in Zweden dichtbij de grens met Noorwegen, komt in het winterseizoen 2023/2024 en 2024/2025 weer terug. Deze bestemming is ontwikkeld door een op Groningen Airport Eelde gevestigd reisbureau en touroperator. Er wordt een extra frequentie toegevoegd zodat met tweemaal per week ook de 'short-break' vraag kan worden bediend.

Voor 2024 worden 131.833 passagiers begroot; waarvan 126.208 op chartervluchten en 5.625 op overige vluchten. Alle vluchten gaan rechtstreeks en er worden geen transit passagiers voorzien. Dit is een stijging van 21% ten opzichte van de forecast van 2023. Het grootste deel van de passagiers is afkomstig uit het leisure segment (96%).

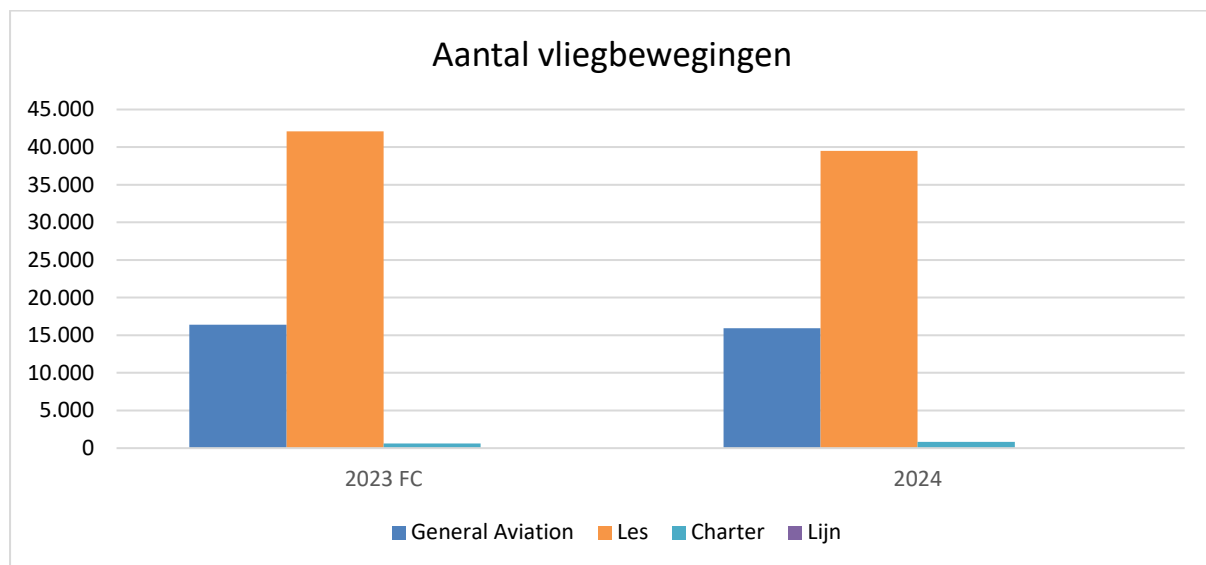


Het passagiersverkeer vertoont als gevolg van de leisure component een sterk seizoenpatroon.

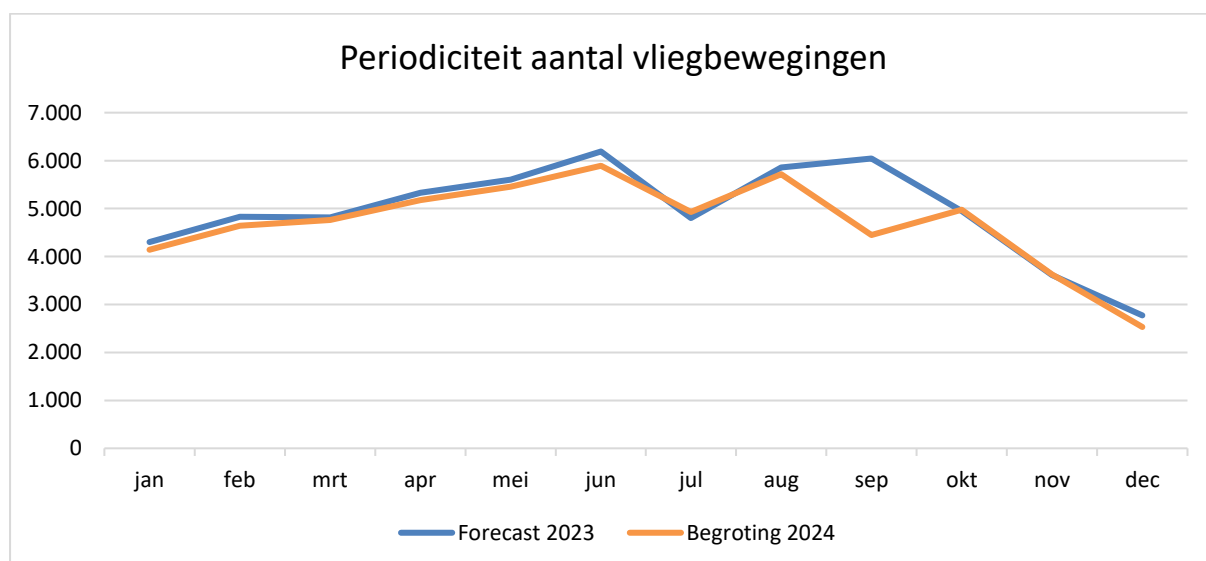


Het aantal vliegbewegingen heeft als gevolg van een toename van het lesverkeer, de afgelopen jaren een gestage groei laten zien. Verwacht wordt dat in 2024 het aantal bewegingen 56.300 bedraagt, waarvan 71% lesbewegingen. Ten opzichte van 2023 is dit conservatieve inschatting, vooral omdat het lesverkeer en de general aviation een grillig en moeilijk te voorspellen patroon vertonen en weersafhankelijk zijn. Het vestigen van business jets op Groningen Airport Eelde kan in 2024 zorgen voor een groei van dat deel van de general aviation. Met de komst van vrachtverkeer wordt nog geen rekening gehouden zolang het bestemmingsplan voor Business Park Bravo niet is gewijzigd.

In 2024 bestaat het aantal vliegbewegingen naar verwachting voor 2% (850) uit passagiersverkeer, voor 71% (39.500) uit lesverkeer, voor 23% (13.500) uit overig (general aviation) verkeer en voor 5% (2.900) uit bewegingen van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het UMCG. Het profiel is daarmee vergelijkbaar aan dat van 2023, met een toename van het aantal vluchten voor het passagiersverkeer met 38%.



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



4.3 *Financieel Resultaat*

Het financieel resultaat van Groningen Airport Eelde wordt sterk gedreven door het aantal afgehandelde passagiers. Door de toekomstige focus op een bredere ontwikkeling van de luchthaven vindt differentiatie plaats in de samenstelling van de opbrengsten, bijvoorbeeld door vastgoedontwikkeling en op termijn mogelijk door vracht en andere activiteiten. Begroot zijn alleen die opbrengsten, waar concreet zicht op is. Ondanks de plannen die er bijvoorbeeld zijn voor vliegtuigdemontage, vrachtluchten en het vestigen van nieuwe bedrijven op Business Park Bravo, worden de opbrengsten pas begroot nadat daartoe overeenkomsten zijn afgesloten en er concreet zicht op opbrengsten is. Voor het vastgoed betreft dat in 2024 een enkel deel van het terrein in nieuwe of aangepaste erfpacht.

Luchtvaart kent als sector veel vaste kosten van met name veiligheid en het bezit c.q. onderhoud van de infrastructuur, en is daarmee een sector die baat heeft bij een zekere schaal. Voor een gezonde financiële huishouding zijn op termijn 220.000 tot 350.000 passagiers per jaar nodig. Het passagiersverkeer is ook in 2024 verreweg de belangrijkste bron van inkomsten, en met een passagiersniveau rond de 130.000 blijft 2024 nog een verlieslijdend jaar. Vooral de winterperiode is verlieslatend; de jaren 2022 en 2023 hebben laten zien dat in de zomermaanden (inclusief NEDAB-subsidie) meer dan kostendekkend kan worden gedraaid. De omvang van het passagiersvolume en de ontwikkeling van het financiële resultaat in 2024 liggen in lijn met de lange termijn financiële prognose c.q. strategie.

Havengelden

De havengelden zijn met 73% van de inkomsten de belangrijkste inkomstenbron en worden gedreven door de ontwikkeling van het aantal passagiers van het handelsverkeer en door het aantal vliegbewegingen van (voornamelijk) de lesvluchten. De overige havengelden volgen een minder voorspelbaar karakter en horen vaak bij incidentele vluchten. In de meeste jaren zijn er incidentele charters die worden afgehandeld, bijvoorbeeld voor militaire oefeningen, overheden, voetbalwedstrijden, concerten, de TT in Assen en andere evenementen in de regio. Deze zijn voor 2024 conservatief begroot en worden vaak last-minute aangevraagd.

De begrote opbrengsten voor 2024 nemen met € 481.273 toe ten opzichte van de forecast voor 2023 tot € 3.593.000; een groei van 15%. Een verhoging van de havengelden en vooral een toename van het aantal passagiers zijn daarvan de belangrijkste redenen. Ook de opbrengsten van de afhandeling zijn voornamelijk afhankelijk van het passagiersverkeer. De overige havengelden, deels parkeren van vliegtuigen, lopen terug als gevolg van het feit dat verwacht wordt dat het enige toestel dat sinds de Corona-periode nog geparkeerd staat op de luchthaven, naar verwachting in 2024 ontmanteld zal worden.

Opbrengst gebouwen en terreinen

De opbrengsten van gebouwen en terreinen nemen in 2024 toe met 3% tot € 709.000 als gevolg van indexatie van huur en erfpacht, maar ook door nieuwe erfpacht. Er staat nieuwbouw gepland op de plek van de oude brandweerkazerne, die inmiddels is gesloopt. De bouw wacht op de uitkomsten van het PFAS-onderzoek.

Alle panden voor erfpacht en verhuur zijn benut: er is geen leegstand op de luchthaven. De opbrengsten die met een redelijke mate van zekerheid voorzien zijn voor 2024, zijn begroot. Voor de lange termijn bestaat de ambitie om de ruimte voor vastgoedontwikkeling met 10 tot 15 hectare uit te breiden, op basis van de vraag die er regelmatig is naar hangarruimte en/of bouwkvavels: Business Park Bravo. In 2024 levert dat nog geen concrete opbrengsten op omdat het bestemmingsplan moet worden gewijzigd voordat kvavels kunnen worden uitgegeven.

De opbrengsten van het grasland zijn ook onderdeel van deze post. Het grasland wordt door een derde partij bemest en gemaaid, waar een vergoeding voor wordt ontvangen. Dit zorgt er tevens voor dat een deel van het luchthaventerrein als cultuurgrond wordt aangemerkt voor de WOZ-beschikking. Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein, neemt de omvang van het grasland af.

De overige opbrengsten van de terreinen betreffen de huur van brandstofconcessionaris voor de opstelplaats van de tankwagens en tankinstallaties, en het opstalrecht voor de telecom-zendmast op het voorterrein en het zonnepark. Daarnaast zijn de opbrengsten vanuit de horeca-concessie afhankelijk van het aantal passagiers en de vliegtijden. De uitbater van het restaurant betaalt een omzet-gedreven concessievergoeding. De exploitatie is bovendien afhankelijk van eenmalige evenementen, waar samen met de exploitant in wordt geïnvesteerd. In 2024 nemen de opbrengsten nauwelijks toe als gevolg van het feit dat de groei vooral van passagiers in de zomer op relatief ongunstige tijden voor de horeca wordt geschat.

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

Brandstofverkopen

De brandstofverkopen bestaan uit zowel de concessievergoeding als de omzetprovisie. De totale opbrengst wordt voor 2024 op € 162.000 begroot. Het overgrote deel van de opbrengsten bestaat uit de omzetprovisie voor Jet A1 (voor turbinemotoren; “kerosine”). De volumes aan AVGAS en MOGAS (voor propellervliegtuigen met zuigermotoren) zijn een stuk lager. Deze dalen in 2024 nog verder als gevolg van het feit dat de grootste gebruiker over gaat op stillere en zuinige vliegtuigen die op kerosine vliegen. De tankdienst, onderdeel van de luchthavenbrandweer, verzorgt het aftanken van vliegtuigen met een truck. Voor klein verkeer zijn ook twee zelfbedieningspompen aanwezig. De opbrengsten zijn afhankelijk van waar maatschappijen hun brandstof tanken en deels van eenmalige vluchten.

De brandstofopbrengsten zijn conservatief begroot in 2024. Ondanks toename van het handelsverkeer is niet op voorhand zeker dat ook op Groningen Airport Eelde wordt getankt en de belangrijkste AVGAS klant stapt over op andere vliegtuigen.

Overige bedrijfsopbrengsten

De overige bedrijfsopbrengsten zijn voor 2024 begroot op € 487.000 en bestaan voornamelijk uit het betaald parkeren van personenwagens. De opbrengst van het parkeren (€ 442.000) is begroot op basis van het verwachte aantal passagiers. Met zakelijke gebruikers (huurders en pachters) zijn afspraken gemaakt over de kosten van betaald parkeren. Het ‘inclusief’ parkeren voor passagiers van bepaalde touroperators is zo succesvol gebleken, dat in de zomer van 2023 tijdelijke extra terreinen zijn aangelegd. De parkeeropbrengsten kwamen in 2023 dan ook veel hoger uit dan verwacht en deze stijgen, mede door tariefsverhogingen in lijn met de markt, in 2024 verder.

In 2023 was duidelijk zichtbaar dat het langer parkeren door passagiers die niet hebben gereserveerd, sterk terug is gelopen. De samenwerking met partijen die de reserveringsmogelijkheid voor het parkeren bij het boeken van een reis aanbieden, levert steeds meer structurele parkeerinkomsten op. Het gaat dan om passagiers die bijvoorbeeld via vergelijkingswebsites of touroperators het parkeren reserveren. Jaar na jaar neemt dit deel van de opbrengst toe.

In de overige opbrengsten zitten ook overheadkosten voor energie; dit betreft de opslag op energie die de luchthaven aan haar huurders en pachters doorberekent voor leidingwerk, onderhoud, inspectie, meetdiensten, inkoop en advies, de noodstroomvoorziening en administratie voor de doorbelasting van energiekosten. Vanwege de stijgende energietarieven nemen de werkzaamheden en ook de opbrengsten toe. Voor 2024 heeft de luchthaven een ontheffing bij de Autoriteit Consument en Markt aangevraagd om een ‘gesloten distributiesysteem’ te mogen toepassen voor haar gebruikers.

De opbrengsten van opleidingen en cursussen die is verantwoord onder de overige opbrengsten betreffen met name de trainingen die de brandweer op commerciële basis verzorgt, zoals Bedrijfshulpverlening (BHV). Door strenge eisen aan opleiders krimpt deze markt al jaren. Voor een deel betreft deze post het doorbelasten van facilitaire uren aan huurders en pachters, bijvoorbeeld voor onderhoud en contractbeheer.

Totale bedrijfsopbrengsten

De totale begrote opbrengsten voor 2024 bedragen naar verwachting € 4.951.000, voor 73% bestaand uit havengelden. Ten opzichte van 2023 nemen de begrote opbrengsten met 12% toe, vooral door hogere tarieven voor de havengelden en groei van het passagiersverkeer.

Personeelskosten

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

	Forecast 2023	Begroet 2024
Salarissen en sociale lasten	5.000.845	5.303.000
Inleen personeel	632.353	661.000
Overige personeelskosten	292.894	387.000
NEDAB-subsidie toegerekend	-2.876.907	-2.908.000
Totaal personeelskosten	3.049.185	3.443.000

De salariskosten nemen toe door cao-verhogingen van de lonen, het aannemen van nieuwe medewerkers en meer inzet van medewerkers in de zomerpiek.

Een belangrijk deel van de personele inzet voor de zomerpiek wordt normaliter ingevuld met inleenkrachten. Voor een deel is er hiervoor geen andere keus (security, door Securitas) en voor een ander deel betreft dit invulling van het feit dat Groningen Airport Eelde een seizoensgebonden bedrijf is met een piek in de zomermaanden. Dit laatste betreft dan met name medewerkers handling (platform) en passage (check-in). Door de Wet WAB is de toegevoegde waarde van het uitzendbureau afgenomen en wordt alleen nog gewerkt met flexibele contracten van medewerkers in eigen dienst.

Op piekmomenten is een parkeerwacht voor het operationele proces en begeleiden van storingen aanwezig. Een aantal afdelingen maakt ook in 2024 weer dankbaar gebruik van de inzet van stagiairs. Ook de samenwerking met onderwijsinstellingen levert personele inzet op Groningen Airport Eelde op. De kosten van inleen nemen toe door de inhuur van security-medewerkers. Onder de cao voor beveiligers nemen deze kosten ook in 2024 weer toe als gevolg van inflatie, en door meer inzet voor de groei van het passagiersverkeer.

De kosten van opleiding, training en certificering van medewerkers (prof checks, keuringen, oefenen) nemen toe in lijn met strengere wet- en regelgeving (EASA). Het reglement voor duurzame inzetbaarheid dat in 2021 is opgesteld, werpt inmiddels vruchten af. Regelmatig stromen collega's door naar externe functies in het kader van langer gezond kunnen blijven werken in een passende functie. Vitaliteit, bedrijfsgezondheidszorg en duurzame inzetbaarheid zijn ook voor 2024 weer belangrijke thema's. Vanwege het grotendeels operationele karakter van de organisatie zijn de kosten van verplichte permanente educatie en mobiliteit een vaste component in de begroting. Externe auditors die controleren op eisen met betrekking tot opleidingen, zien daar op toe. In 2024 gaan ook de handling activiteiten onder de EASA-regels vallen.

In 2024 nemen de overige personeelskosten toe ten opzichte van 2023, voornamelijk door opleidingen en het extern oefenen van de brandweer. De overige personeelskosten hebben betrekking op catering voor oefeningen en (deels interne; train-de-trainer) opleidingen, bedrijfsfitness (verplicht voor de brandweer), bedrijfshulpverlening, functiebeschrijving en functiewaardering en advies en ondersteuning voor bijvoorbeeld programma's op het gebied van vitaliteit en duurzame inzetbaarheid.

Een andere belangrijke component van de overige personeelskosten is het (verplicht) oefenen van de brandweer. Jaarlijks wordt geprobeerd mee te liften op de oefenfaciliteiten van Defensie of Schiphol, waarbij het niet gegarandeerd is dat er ook plaatsen beschikbaar zijn. Er zijn in Nederland slechts twee oefenfaciliteiten voor luchthavenbrandbestrijding. Eens in de zoveel jaar dient een oefening in het buitenland plaats te vinden om voldoende diversiteit in scenario's te kunnen trainen. In 2024 wordt een buitenlandse oefening voorzien. Ook in 2024 gaat het door-ontwikkelen van virtueel oefenen door. Daarbij wordt de samenwerking met partners gezocht met speciale software. Ook onderwijsinstellingen hebben daarvoor grote belangstelling.

De begrote opleidingen hebben ook in 2024 een voornamelijk noodzakelijk en veelal verplicht karakter in het kader van permanente educatie: brandbestrijding voor nieuwe collega's, installatieverantwoordelijke, brandweerschouffeur, training veiligheid handling en passage, ACI/ICAO, security, veiligheidsopleidingen voor de groenvoorziening en VCA, jaarlijks terugkerende de-icing trainingen, et cetera. Op basis van het reglement voor duurzame inzetbaarheid wordt tevens geïnvesteerd in de bredere inzet van medewerkers. Jaarlijks terugkerende (verplichte) trainingen maken een steeds groter deel uit van het budget. Dat laat onverlet dat ook in persoonlijke ontwikkeling en (management-)vaardigheden wordt geïnvesteerd.

In 2024 worden ook weer middelen beschikbaar gesteld aan de Ondernemingsraad voor advies en training onder de kosten "overig". De reiskosten voor woon-werk nemen in 2024 toe door een cao-aanpassing in lijn met de markt en de hoge kosten van brandstof. Daarnaast zijn gemiddeld meer medewerkers in dienst dan in 2023.

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

Afschrijvingskosten

Voor 2024 worden afschrijvingskosten van € 392.000 verwacht. De afschrijvingskosten worden gedreven door investeringen vanuit het verleden. Het activeren van af te schrijven bedrijfsmiddelen die voor langere tijd zijn aangeschaft, gebeurt volgens de richtlijnen voor de jaarrekening. Eventuele subsidies die in het verleden ontvangen zijn voor de betreffende activa, worden volgens dezelfde regels gedurende de afschrijvingstermijn van het bijbehorend activum als opbrengst genoten. Dit is bijvoorbeeld van toepassing op de subsidies voor de baanverlenging uit 2013, die op een geblokkeerde rekening staan en vrijvallen in lijn met afschrijvingstermijn. Hetzelfde uitgangspunt zal in 2024 gelden voor de subsidies voor de bouw van de brandweerkazerne en de overige investeringen die door middel van subsidie (overbrugging) zijn bekostigd.

De bruto afschrijvingskosten nemen in 2024 ten opzichte van 2023 toe als gevolg van investeringen in gebouwen en terreinen in 2023. Deze worden nader toegelicht in het hoofdstuk over de investeringsbegroting. De toegerekende NEDAB-subsidie heeft betrekking op het deel van de afschrijvingskosten dat behoort tot of is toegerekend aan brandweer- en security materieel. Het subsidiebedrag is pro-rato toegekend aan de afschrijvingen.

Overige bedrijfskosten

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

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

	Forecast 2023	Begroot 2024
Huisvestingskosten	465.878	465.000
Onderhoud gebouwen en terreinen	552.752	515.000
Exploitatie materieel	161.089	180.000
Communicatie	37.919	39.000
Administratie en bureaunkosten	383.845	319.000
Reis- en verblijfkosten	132.988	115.000
Advies- en controlekosten	210.791	183.000
Marketing en promotie	225.525	243.000
NEDAB-subsidie toegerekend	-500.476	-456.000
Overige bedrijfskosten	1.670.312	1.603.000

In de huisvestingskosten zijn de schoonmaak, verzekeringen, en onroerendzaakbelasting opgenomen. Deze kosten bevinden zich in 2024 naar verwachting op hetzelfde niveau als in 2023. De energiekosten zijn hierin een belangrijke component. Door meer rust op de energiemarkt en het afsluiten van gunstige vaste contracten nemen de kosten van energie af. Groningen Airport Eelde verbruikt veel elektriciteit voor haar installaties voor gebouwen en baanverlichting en gas voor de verwarming van de gebouwen. Zij koopt groot in en laat zich door een externe partij adviseren over het fixeren van tarieven. Voor 2024 zijn tarieven reeds vastgezet. Het verbruik neemt af door nieuwe en zuinige installaties die in 2023 zijn vervangen, en door de installatie van Ledverlichting. Een deel van de energiekosten wordt doorbelast aan huurders en erfpachters die op de voorzieningen van de luchthaven meedraaien. Begroot zijn de netto kosten, rekening houdend met het doorbelaste deel.

Het onderhoud aan gebouwen betreft niet alleen de eigen gebouwen maar ook de verhuurde gebouwen voor zover de kosten voor rekening van de eigenaar zijn. Het betreft klein onderhoud dat niet wordt geactiveerd. De belangrijkste kostenposten zijn de passagiersterminal en het stationsgebouw met de verkeerstoren. Daarnaast zijn de kosten voor het banenstelsel met riolering en lichtinstallaties (baanlampen en regelaars) een belangrijke kostenpost.

Doordat de oude brandweerkazerne vervangen is door een nieuw gebouw, nemen de kosten van onderhoud van gebouwen af. Omdat meestal onderhoudscontracten met derde partijen zijn afgesloten, betreffen de onderhoudskosten exploitatiekosten in plaats van investeringen. Per object wordt een onderhoudsbegroting opgesteld als onderdeel van de budgetaanvraag. Lange termijn onderhoud is onderdeel van de investeringsbegroting en lange termijn verkenning. Verwezen wordt naar de investeringsbegroting voor het noodzakelijke onderhoud en vervangingsinvesteringen. De luchthaven gaat meer en meer met lange termijn asset management principes werken, waar in 2024 iemand voor wordt aangetrokken.

De exploitatiekosten van het materieel bestaan uit de onderhoudskosten inclusief keuring van het brandweermaterieel (crashtenders, rampenbestrijding, blusstoffen), handling materieel (trappen, bagagebanden, ground power units, airstarters, bagagetrekkers en wagens, water- en toiletwagen, ambulance-lift, de-icing trucks), materieel voor de havendienst (baaninspectievoertuig), facilities (groenvoorziening, chemisch afval, werkplaats-materieel) en materieel voor sneeuwruimen (sneeuwschuivers, bezem- en strooiwagens, sneeuwplough). Ook zijn er onderhoudskosten en gebruikskosten van de security-apparatuur. In de exploitatie zit ook de brandstof voor het rijdend materieel. De onderhoudskosten nemen in 2024 toe als gevolg van veroudering van het materieel, extra materieel en inflatie.

De kosten voor communicatie bestaan uit de kosten van vaste en mobiele telefonie, internet en datalijnen, special coverage C2000, porti, plottermateriaal, mobilifoons en de omroepinstallatie. Vanwege de gespecialiseerde apparatuur en de noodzaak om redundantie aan te brengen (twee internetlijnen, KPN noodnet) zijn deze kosten relatief hoog voor de omvang van de organisatie. De kosten nemen in 2024 voornamelijk toe als gevolg van tariefsverhogingen.

De administratie- en bureaunkosten bestaan uit de kosten voor de salarisadministratie, drukwerk, kopieerpapier, tickets en bagagetags, kantoorartikelen, kopieerkosten (lease printer/scanners en kopieermachines), inventaris, ICT, lidmaatschappen en contributies, vakliteratuur, bank- en betaalkosten en de kosten van betaalautomaten. De kosten bestaan voor 65% uit ICT kosten. De ICT is uitbesteed (cloud-oplossing) omdat de organisatie zelf deze kennis niet in huis heeft en bij een brand in het verleden de kwetsbaarheid van lokale hardware is gebleken. Deze kosten waren in 2023 eenmalig hoog als gevolg van correctief onderhoud en het nemen van extra beveiligingsmaatregelen. Het vervangingsproject is inmiddels afgerond.

De reis-, verblijf en representatiekosten bestaan uit leaseauto's en de kilometervergoedingen en overnachtingskosten voor opleidingen, zakelijke reizen, onregelmatige diensten, et cetera. Daarnaast zijn vergader- en congreskosten begroot, zoals de gebruikelijke routeconferenties. Deze kosten waren in 2023 relatief hoog als gevolg van eenmalige effecten, zoals veel vergaderingen in Den Haag voor het luchthavenbesluit en meerdere (route-)conferenties. Voor 2024 wordt minder begroot.

De advies- en controlekosten bestaan uit de jaarlijkse controlekosten (accountant en XBRL deponering van de jaarrekening), externe adviseurs, notariskosten, advocaatkosten, bemiddelingskosten en ondersteuning van de HR-afdeling door de beroepsorganisatie. De kosten van de accountant waren 2023 relatief hoog als gevolg van de laatste controles op de NOW-regelingen.

De advieskosten bestaan onder andere uit kosten van advocaten voor de NOW-regeling, specialistisch advies om tot een nieuwe overeenkomst te komen voor het baanonderhoud en lobbywerk. Er zijn in 2024 geen werving- en selectiekosten begroot. In verband met het beroep bij de bestuursrechter voor de NOW-subsidie, begeleiding in de zaak tegen de handling cao en advies voor het nieuwe DBFM-onderhoudscontract, waren deze kosten in 2023 relatief hoog en nemen af in 2024.

Het budget voor marketing en promotie is in 2023 ingezet voor routepromotie, het onderhoud aan de website, webshop parkeren, inzet op sociale media en nieuwsbrieven, campagnes, meerdere evenementen en omgevingsmanagement. Enkele evenementen zijn met subsidie bekostigd. In 2024 ligt net als in het voorgaande jaar ook weer focus op het omgevingsmanagement. In 2024 nemen de kosten toe door inflatiecorrectie van lopende contracten, de inzet op omgevingsmanagement voor het luchthavenbesluit en routepromotie voor toekomstige passagiersgroei.

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

Totale bedrijfslasten

De voor 2024 begrote bedrijfslasten (inclusief NEDAB-subsidie) komen uit op € 5.438.000 en nemen met 6% toe ten opzichte van de forecast voor 2023, voornamelijk als gevolg van hogere salariskosten en inflatiecorrectie in het algemeen.

Operationeel resultaat

Het begrote operationele resultaat voor 2024 bedraagt € 487.000 negatief. De luchthaven is in 2024 nog verlieslatend en dit resultaat ligt in lijn met de lange termijn prognoses. Het passagiersverkeer heeft alleen in de zomermaanden een omvang waardoor de luchthaven dan meer dan kostendekkend is. Met verdere groei van het passagiersverkeer zal in de toekomst, inclusief de NEDAB-subsidie, kostendekkend geopereerd kunnen worden.

Voor 2024 worden geen eenmalige baten en lasten buiten het operationele resultaat voorzien. Alleen in het geval de discussie over de NOW-subsidie in positieve zin wordt beslecht voor Groningen Airport Eelde, valt een bijzondere bate te verwachten die in 2023 of 2024 kan vallen. In de prognose van het resultaat, de liquiditeit en het vermogen van de vennootschap wordt vanuit prudentie daarmee geen rekening gehouden.

Rente

Financieringskosten, inclusief rentebaten, zijn geen onderdeel van het operationeel resultaat. De luchthaven is tot en met november 2023 volledig met eigen vermogen gefinancierd. In de begroting voor 2023 was aan aandeelhouders verzocht een overbruggingsfinanciering te verstrekken ter versterking van de liquiditeit in aanloop naar meer structurele financieringsbronnen. De publieke aandeelhouders hebben een additionele bijdrage beschikbaar voor exploitatie en investeringen. Aandeelhouder FB Oranjewoud heeft een overbruggingskrediet ter beschikking gesteld. In 2023 zal de luchthaven van december tot en met januari gebruik maken van dat krediet. Daar zijn rentekosten voor gerekend in de forecast. Ook voor het januari-deel in 2024 worden rentekosten gerekend. Ook wordt rekening gehouden met rente op spaarrekeningen in 2024. Deze kosten en opbrengsten, beide op € 5.000 begroot, vallen tegen elkaar weg waardoor in 2024 een netto renteresultaat van nihil wordt begroot.

Resultaat

Het totale resultaat van Groningen Airport Eelde voor 2024 wordt, al het voorgaande in aanmerking nemende, begroot op € 487.000 negatief, rekening houdend met € 3.607.000 NEDAB-subsidie in de exploitatie.

Ook de investeringen kennen een NEDAB-bijdrage in 2024. Het resultaat voor belasting is gelijk aan het operationeel resultaat. Aangezien een verlies wordt geleden en bovendien compensabele verliezen bestaan uit eerdere jaren, wordt ook voor 2024 geen af te dragen vennootschapsbelasting voorzien.

4.4 NEDAB-subsidie

Jaarlijks ontvangt de luchthaven van regionale overheden een subsidie als bijdrage aan de kosten voor NEDAB. NEDAB-activiteiten (Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang) dienen een algemeen maatschappelijk belang, zoals (openbare) veiligheid. De typische veiligheidstaken die tot de verantwoordelijkheden van de luchthaven behoren, zoals brandweer en security, worden beschouwd als diensten van algemeen belang. De criteria daarvoor zijn afkomstig van het Europese staatssteunrecht.

De luchthaven is verplicht deze werkzaamheden te verrichten en openbare veiligheid is geen economische activiteit. De kosten kunnen slechts voor een klein deel bij passagiers in rekening worden gebracht, via een beperkte security charge (€ 0,10 per vertrekkende passagier). Omdat openbare veiligheid als een typische overheidstaak wordt beschouwd, mogen overheden binnen de EU-regels de kosten voor brandweer en security subsidiëren zonder dat sprake is van (niet toegestane) staatssteun. In landen om ons heen zijn het soms overheden die deze diensten zelf leveren.

De NEDAB-kosten zijn berekend als de integrale kosten van brandweer en security en worden jaarlijks door de externe accountant gecontroleerd. Zowel de directe kosten als indirecte kosten zijn onderdeel van de kostenberekening. Jaarlijks vindt herijking plaats van de NEDAB-definitie. Van 2023 op 2024 heeft dat beperkt plaatsgevonden, voornamelijk voor het aantrekken van een security en compliance manager, vanwege de steeds hogere druk vanuit wet- en regelgeving op het gebied van security. Dat betekent dat relatief meer uren worden besteed aan uitvoering van een wettelijke taak of toezien daarop, en die daardoor onder de NEDAB-definitie vallen.

In de onderstaande tabel zijn de werkelijke (forecast 2023) en verwachte (begroting 2024) operationele kosten van NEDAB-activiteiten weergegeven (in €):

	Forecast 2023		Begroot 2024	
	Direct	Indirect	Direct	Indirect
Salarissen & sociale lasten	1.639.110	562.391	1.574.790	573.815
Overige personeelskosten	40.250	96.930	91.900	107.045
Inleen security	549.233	0	573.000	0
Afschrijvingen	170.103	52.514	190.980	52.131
Huisvestings- en terreinkosten	11.642	175.987	4.000	169.580
Algemene kosten	69.458	243.389	45.950	235.872
Opbrengsten (af)	-11.006	0	-12.063	0
Netto kosten NEDAB	2.468.790	1.131.210	2.468.558	1.138.442
Totaal (direct en indirect)	3.600.000		3.607.000	

Het grootste deel van de operationele NEDAB-kosten zijn directe kosten (68% in 2024). De netto kosten zijn gecorrigeerd voor opbrengsten die samenhangen met de personele inzet van de brandweer (€ 5.550). Ook wordt rekening gehouden met resterende opbrengsten van de security charge (€ 6.513). De directe kosten zijn direct toerekenbaar aan brandweer en security. Dit zijn bijvoorbeeld salariskosten van de brandweer, afschrijvingen op brandweervoertuigen en security scanners, de facturen voor inzet van extern security personeel, et cetera. Indirecte kosten hebben betrekking op meer algemene kosten van stafdiensten (administratie, HR, facilitaire zaken), het gebruik van gebouwen, energie, verzekeringen, inventaris, et cetera die door middel van een verdeelsleutel worden toegerekend aan de betreffende activiteiten op basis van activity based costing.

De operationele NEDAB-kosten voor 2023 worden geschat op € 3.600.000, rekening houdend met van toepassing zijnde baten zoals opbrengsten van onder andere de security charge. Er is een subsidie beschikbaar voor het maximale bedrag van € 3.600.000, waarvoor een voorschot is ontvangen van € 3.593.000. Over de exacte hoogte van de NEDAB kosten wordt, als onderdeel van de subsidievoorwaarden, jaarlijks in de jaarrekening definitief verantwoording afgelegd aan de verstrekkers.

In de onderstaande tabel worden de operationele NEDAB-kosten en NEDAB-subsidie per kostensoort toegelicht (in €):

	Forecast 2023			Begroting 2024		
	Kosten	Subsidie	Verdeling	Kosten	Subsidie	Verdeling
Baten	-11.106		(kosten)	-12.063		(subsidie)
Personeelskosten	2.887.913	2.876.907	80,0%	2.920.550	2.908.000	80,6%
Afschrijvingen	222.617	222.617	6,2%	243.111	243.000	6,7%
Huisvestingskosten	187.629	187.629	5,2%	173.580	174.000	4,8%
Algemene kosten	312.847	312.847	8,7%	281.822	282.000	7,8%
	3.600.000	3.600.000		3.607.000	3.607.000	

In operationeel resultaat

0

0

Voor 2023 is de verwachting dat de subsidie vrijwel kostendekkend is. Het deel van de operationele NEDAB-kosten dat eventueel niet wordt gesubsidieerd, is onderdeel van de exploitatie van de onderneming en komt daarmee ten laste van het operationeel resultaat en de liquiditeit. Voor 2024 wordt een subsidieaanvraag voor de operationele NEDAB-kosten gedaan die in lijn ligt met de operationele NEDAB-kosten en de lange termijn verkenning. Het deel van de NEDAB-investeringen, wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht.

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

Voor 2024 wordt voorzien een subsidiebehoefte te hebben van € 3.607.000 voor operationele NEDAB kosten. Inclusief NEDAB-investeringen wordt gevraagd om conform de lange termijn prognose een bedrag van € 3.796.000 te beschikken om ruimte voor onvoorzien NEDAB-investeringen te houden, en in januari 2024 een bedrag van € 3.705.000 als voorschot uit te betalen.

5. Toelichting op investeringsbegroting 2024

5.1 Terugblik 2023

De goedgekeurde investeringsbegroting voor 2023 kent een omvang van € 1.615.250, waarbij naast vervangingsinvesteringen ook projecten en niet-reguliere investeringen zijn opgenomen. De brandweerkazerne was als lopend project begroot; dat project is inmiddels geheel uitgevoerd. Een deel van de werkzaamheden voor de brandweerkazerne is in eigen beheer uitgevoerd, en een groot deel vanuit de eigen regie aangestuurd om kosten te besparen. De relatief kleine regieorganisatie van Groningen Airport Eelde had letterlijk de handen vol aan dit project. Vanwege gebrek aan medewerkers en onderdelen bij leveranciers en technische partners, kon net als vorig jaar maar een deel van de investeringsbegroting worden uitgevoerd. Dat geldt met name voor de gebouwen, terreinen en installaties. Een deel schuift door naar 2024, een deel wordt uitgesteld of niet c.q. in een andere vorm uitgevoerd als gevolg van voortschrijdend inzicht of andere prioriteiten. Onderstaand wordt een toelichting gegeven, gebaseerd op de forecast voor 2023. De uiteindelijke cijfers in de jaarrekening kunnen daarvan afwijken omdat voor de jaarrekening het moment van start van de afschrijvingen wordt gehanteerd. Bovendien wordt voor de jaarrekening de definitie van investeringen steeds strakker gehanteerd, waardoor sommige posten in de exploitatie terecht zijn gekomen. Onderstaand wordt een toelichting op de belangrijkste investeringen gegeven.

Aan gebouwen en terreinen is € 226.561 uitgegeven voor met name correctief onderhoud en noodzakelijke aanpassingen, bij een begroot bedrag van € 512.000. Zo zijn parkeerterreinen voor de zomerpiek aangelegd, is infrastructuur op basis van audits hersteld, zijn obstakels in kaart gebracht en gesnoeid en is een nieuwe uitgangstelling gecreëerd in aanloop van het project om op de oude brandweerkazerne een hangaar te creëren. Ook is achterstallig onderhoud gepleegd. Niet alle voorziene onderhoud is uitgevoerd. Zo is het herstel van daken en schilderwerk uitgesteld als gevolg van een gebrek aan mensen en middelen. Gezien de toekomstige ambities is dit niet uitgevoerd totdat een totaalvisie op het toekomstig gebruik van de luchthavengebouwen is ontwikkeld. Daarvoor trekt Groningen Airport Eelde een asset manager aan.

Aan installaties is in 2023 € 304.118 uitgegeven, waar € 363.000 was begroot. De nadruk lag op achterstallig onderhoud aan met name verwarmingsinstallaties en luchtbehandeling. Op basis van bevindingen van de RUD vanuit de verplichte energiebesparingsmaatregelen, zijn bovendien extra werkzaamheden uitgevoerd (die zichzelf op termijn terugverdienen). Andere projecten, zoals de ontheffing voor een gesloten distributiesysteem, het noodstroomaggregaat en de baanverlichting, zijn mede afhankelijk van derde partijen en/of de overheid en kennen een langere doorlooptijd dan verwacht. Een deel van deze investeringen is in 2023 niet uitgevoerd en schuift door naar 2024.

Tijdens de zomerpiek in augustus 2023 gingen luchtvaartmaatschappijen met grotere toestellen vliegen om te kunnen voldoen aan de grote vraag. Daarvoor is afhandelingsmateriaal (tweedehands) aangeschaft (trap en high-loader voor de bagage) en de waterwagen is correctief vervangen. In totaal is € 135.122 geïnvesteerd waar geen investeringen werden voorzien. Deze investeringen hebben zich overigens direct al terugverdiend.

De ICT-investeringen voor 2023 werden gedreven door reguliere vervangingen van eindgebruikers-hardware en een vervangingsprogramma van meerdere jaren voor VOIP-telefonie, firewalls, switches en servers. Door groot in te kopen is een deel van het programma naar voren gehaald en nu afgerond. Correctief zijn 6 balie-PC's vervangen inclusief kabels en switches om de vele storingen te verhelpen. In totaal is € 47.443 uitgegeven waar € 31.000 was begroot.

De vervanging van brandweerpakken (een tweejarig programma) is uitgevoerd conform verwacht. Het laatste fluorhoudend schuim is in 2023 vervangen. Omdat dit als onderhoud wordt gezien, is het in de exploitatie verantwoord. In totaal is € 30.000 aan brandweermaterieel uitgegeven waar € 49.250 was begroot.

Voor het afronden van het vervangingsprogramma voor portofonie van € 5.000 is uiteindelijk slechts € 2.000 uitgegeven voor correctieve investeringen.

Aan een extra security-scanner (tweedehands) is € 150.000 uitgegeven die niet was begroot, maar pro memorie was opgenomen in geval van defect van de bestaande scanner of uitbereiding van het passagiersvolume. Gezien de grote zomerpiek in de augustusmaand, is deze scanner aangeschaft. Deze heeft zich inmiddels meer dan bewezen met een hoge doorstromingsnelheid die nodig is om relatief grote toestellen af te handelen in een krappe terminal.

Voor reguliere vervanging van inventarissen was € 45.000 begroot, waarvan € 33.417 is uitgegeven. Een aardset voor de installatie-verantwoordelijke was goedkoper dan begroot en aan vervangende inventaris is minder uitgegeven dan begroot.

Het project om tot een nieuw luchthavenbesluit te komen, heeft in 2023 geleid tot meer kosten dan verwacht. De meerdere iteraties die nodig waren om tot definitieve berekeningen te komen, en ook de extra rapportages die zijn gevraagd door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, zijn daarvoor de reden. Ook de voorbereiding van de wijziging van het bestemmingsplan Business Park Bravo en de civieltechnische ontwerpen voor de MIRT-subsidie die daarbij hoort, leverden in 2023 investeringen op. In totaal is aan deze projecten € 122.610 besteed, waar € 60.000 was begroot.

Het totaal aan investeringen in 2023 bedroeg naar verwachting € 1.378.132, waar € 1.615.250 was begroot.

5.2 Brandweerkazerne

Het onderkomen van de brandweer, inclusief de daar gevestigde diensten zoals tankdienst, werkplaats, vogelwacht en facilitaire diensten is goed voor de huisvesting van meer dan de helft van de eigen arbeidsplaatsen van de luchthaven. Het bestaande gebouw was sterk verouderd. Daarom is in december 2021 definitief akkoord gegeven voor de investering in het aanpassen van een bestaande hangaar tot brandweerkazerne. De totale investering bedroeg naar verwachting € 3,5 mln. Het project is samengevoegd met de aanleg van de benodigde spoelplaats, waardoor een totaalbudget van € 3.615.000 beschikbaar was en schaalvoordelen zijn behaald in de gezamenlijke uitvoering van beide projecten door één aannemer.

Het project is gefinancierd met een initiële subsidie van € 2.550.000 (2018), een additionele subsidie van € 500.000 (2021) vanwege gestegen bouwkosten en € 565.000 eigen middelen van de luchthaven. Op het taakstellende budget van in totaal € 3.615.000 is op basis van de begroting voor 2023 een overschrijding van maximaal € 100.000 toegestaan, voor de sinds 2021 gestegen bouwkosten. Boekhoudkundig wordt het gehele project na realisatie van alle opleverpunten eind 2023 geactiveerd.

De bouw van de brandweerkazerne was een complex project omdat veel verschillende regels van toepassing zijn vanwege de verschillende functies die het gebouw vervult. De kazerne is deels in een bestaand gebouw gerealiseerd. De eisen voor een werkplaats, stallingsruimte, verblijfsruimte, uitrukhal en dergelijke verschillen van elkaar vanuit ARBO, bouwbesluit, milieu et cetera. Veel kosten zijn direct na verstrekking van de opdracht vastgelegd in offertes.

Er was weinig ruimte voor onvoorziene zaken. Het project heeft gedurende de bouwfase te maken gehad met relatief hoge prijsstijgingen en een beperkte beschikbaarheid van materialen en leveranciers. Gedurende het project zijn daarom veel kostenbesparende keuzes gemaakt. Het werk is deels in eigen beheer uitgevoerd.

De realisatiekosten bedragen, inclusief spoelplaats € 3.690.000. Dat is een overschrijding van € 75.000 (2,1%) die binnen de verwachting valt. Het vele werk in eigen beheer, het ontruimen van de oude kazerne en de verhuizing, terwijl een actieve veiligheidssituatie gegarandeerd moest worden onder alle omstandigheden, hebben veel van de brandweerorganisatie en facilitaire afdeling gevraagd. Regulier werk en projecten zijn deels blijven liggen, in een periode met enkele vacatures en een drukke zomer, waardoor andere investeringen niet conform de verwachting konden worden uitgevoerd. De relatief kleine regieorganisatie van de luchthaven ontbrak het daarvoor aan menskracht. In het najaar is een inhaalslag gemaakt met het onderhoudswerk dat de bedrijfsbrandweer doet aan het rijdend materieel van de luchthaven.

De nieuwe kazerne is uiteindelijk in april 2023 in gebruik genomen na feestelijke opening door de Burgemeester van de Gemeente Tynaarlo. Met deze nieuwe voorziening met spoelplaats, werkplaats en stallingsruimte is de bedrijfsbrandweer weer helemaal bij de tijd en voldoet het pand weer aan de eisen. De oude kazerne is inmiddels gesloopt en een plan voor realisatie van een hangar is in een verregaand stadium.

5.3 Investeringen 2024

De begroting voor reguliere investeringen in 2024 bedraagt € 710.000 inclusief stelposten voor correctief onderhoud aan gebouwen en installaties en projecten (€ 62.000). Er zijn enkele pro-memorieuze posten opgenomen in de voorziene investeringen. Enkele investeringen maken onderdeel uit van de totale aanvraag voor NEDAB-subsidie. Navolgend worden deze investeringen toegelicht.

Begrote investeringen: onderhoud en vervanging

Jaarlijks wordt onderhoud gepleegd aan de gebouwen, terreinen en installaties van de luchthaven. Voor 2024 wordt voorzien € 230.500 te investeren in gebouwen en terreinen. Daarvan is € 93.500 vanuit projecten die in 2023 zijn doorgeschoven, vooral voor schilderwerk en herstel van daken. Een grote dakrenovatie wordt voorlopig uitgesteld in afwachting van een totaalvisie op de gebouwen van de luchthaven waar passagiersgroei tot 350.000 passagiers veilig plaats moet kunnen vinden. Daarnaast wordt een tweejarig investeringsprogramma uitgevoerd voor renovatie van de toiletgroepen in de terminal, een project voor landzijdige veiligheid met betonnen objecten, herstel van het asfalt, een fietsenstalling en doorlopend correctief onderhoud.

Er is een pro memorie post opgenomen voor aanpassing van baankop 023 (turnpad). Deze voldoet niet meer aan de eisen die de wetgever daaraan stelt. De kosten bedragen naar verwachting € 190.000. In overleg met de Inspectie Leefomgeving en Transport wordt gestreefd naar een oplossing waarbij de aanpassing aansluit op het moment dat ook groot onderhoud nodig is. Voor de helderheid is de post pro memorie wel opgenomen.

Aan installaties wordt voorzien in 2024 € 284.500 te investeren. Daarvan is € 116.000 vanuit doorgeschoven projecten uit 2023: een alternatief voor het noodstroomaggregaat op diesel, vervangen van het gebouwenbeheersysteem, periodiek onderhoud aan water- en luchtbehandeling in het restaurant en tussenmeters voor het verplichte gesloten distributiesysteem. Daarnaast wordt in een verplicht energiemanagement systeem geïnvesteerd, een deel van de baanverlichting wordt in LED uitgevoerd met een korte switch-over time om aan de eisen voor slecht zicht te voldoen en er wordt onderhoud uitgevoerd aan de installaties in de verkeerstoren.

Ook wordt klein en correctief onderhoud (onvoorzien) uitgevoerd en wordt de klimaatbeheersing in het brandweergebouw verbeterd door actieve koeling aan te leggen (die reeds is voorbereid) omdat in de zomer van 2023 de bestaande (passieve) maatregelen niet afdoende bleken.

In 2024 wordt niet voorzien investeringen in het voertuigenpark van de luchthaven te hoeven doen. Voor de afhandeling is een nieuwe (zwaardere) bagagetrekker nodig waarvoor € 25.000 is begroot. Vanuit een arbeidskundig onderzoek naar til-belasting wordt nog gezocht naar mogelijkheden om het werk van de (bagage)afhandeling minder belastend plaats te laten vinden. Daarover is overleg met een externe deskundige die een onderzoek heeft verricht en de Arbeidsinspectie die daarover bevindingen heeft gedaan. Op voorhand is nog niet te zeggen of de resultaten bereikt kunnen worden met een aanpassing van procedures en instructies, of in speciale apparatuur geïnvesteerd moet worden om binnen de normen te komen. Daarom is een pro memorie post opgenomen.

Aan ICT-investeringen wordt voor 2024 een bedrag van € 7.500 begroot, voor de reguliere (correctieve) vervangingen van eindgebruikers-hardware. De meer-jaren vervangingsprogramma's zijn reeds in 2023 afgerond.

Voor de brandweer wordt in 2023 een vervangingsprogramma voor de brandweerpakken afgerond. Dit is in samenwerking met een veiligheidsregio gedaan om een inkoopvoordeel te behalen. Door leveringsproblemen bij leveranciers kan een deel 2024 in lopen. Door de ontwikkeling van Business Park Bravo moet wel een nieuwe oefenlocatie met semi-verharding worden gevonden voor de brandweer, waar ook de-icing training kan plaatsvinden. Daarvoor is € 25.000 begroot.

Groningen Airport Eelde heeft drie brandweervoertuigen (crash tenders). De twee meest recente 'e-one' voertuigen staan in 2026 en 2027 op de rol om vervangen te worden als ze 20 jaar oud zijn. Het derde voertuig (Saval) is veel ouder en wordt naar verwachting in 2025 vervangen volgens de lange termijn investeringsbegroting. Onderdelen voor dit voertuig zijn nauwelijks nog te krijgen en dit voertuig begint een risico te worden voor de beschikbaarheid van de brandweerdekking. In 2024 wordt een vervangingsprogramma opgesteld door de voertuigcommissie. Indien het oudste voertuig in 2024 uitvalt en niet te repareren valt, is met spoed een nieuw voertuig nodig (koop of huur). Daarom is deze post pro-memorise opgenomen. Een nieuw voertuig kost naar verwachting € 950.000 en kwalificeert als NEDAB-investering.

Voor de portofonie is eerder een vervangingsprogramma uitgevoerd. Het eigen portofoonnetwerk is het belangrijkste operationele communicatiemiddel op de luchthaven, zowel voor de operatie als voor veiligheidsdiensten. In 2024 wordt alleen correctief onderhoud voorzien. Daarnaast is het nodig de verouderde apparatuur die de portofonie-gesprekken registreert te vervangen door een nieuw systeem.

In 2023 is reeds, gezien het grotere passagiersvolume, de investering in een security-scanner naar voren gehaald. Een apparaat voor explosieven-detectie dat sterk is verouderd, waar geen onderdelen meer voor zijn en waarvan de onderhoudskosten hoog zijn, dient in 2024 te worden vervangen voor een bedrag van € 38.000. Dit kwalificeert als een NEDAB-investering.

Aan inventarissen wordt voorzien in 2024 € 17.500 te investeren. Het betreft naast de reguliere vervanging van inventarissen ook een aanhanger en een veldspuit ten behoeve van het groenonderhoud.

De totale begrote investeringen voor onderhoud en vervanging in 2024 bedragen daarmee € 648.000. Daarvan is € 98.000 een NEDAB-investering waarvoor subsidie wordt aangevraagd.

Projecten en niet-reguliere investeringen

In 2023 is de aanvraag voor een luchthavenbesluit voorbereid. In overleg met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en haar adviseurs, is een plan van aanpak en documenten-set opgesteld. De belangrijkste documenten zijn de strategie van de luchthaven en de bijbehorende economische onderbouwing voor de komende 10 jaar, een m.e.r.--beoordeling waarin de milieugevolgen van de omvang van de luchthaven staan en een beschrijving van de waarde van de economische en maatschappelijke rol die de luchthaven vervult. De twee laatste documenten zijn door externe partijen opgesteld. Doordat er geen vastomlijnde kaders zijn voor een luchthavenbesluit, moet het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat maatwerk leveren. Nieuwe (Europese) wet- en regelgeving op het gebied van geluidsmodellering voor vliegtuigen en helikopters leidt bovendien tot een iteratief proces. Daarom zijn in 2023 meer kosten gemaakt dan verwacht, en loopt een deel van de kosten in 2024 nog door. Verwacht wordt in 2024 nog € 30.000 in dit traject te investeren voor externe onderzoeken en adviezen en het afronden van de definitieve m.e.r.--beoordeling.

In 2021 is gestart met de voorbereiding voor de ontwikkeling van "Business Park Bravo". Er is regelmatig vraag van bedrijven om zich te vestigen. Ontwikkelruimte op luchthavens, met toegang tot het platform en banenstelsel, is schaars in Nederland. Daarom wil Groningen Airport Eelde als onderdeel van haar toekomstvisie ontwikkelruimte creëren op de luchtzijdige kant van de luchthaven. Daarmee kunnen duurzame initiatieven een plaats krijgen en vooral bedrijven zich vestigen, wat bijdraagt aan de (verbreding van) inkomsten. Als onderdeel van dit meerjarige programma wordt het bestemmingsplan aangepast voor 10 tot 15 hectare van het luchthaventerrein. Medio 2022 heeft de Gemeente Tynaarlo een positieve intentie daarvoor uitgesproken. Op haar verzoek is de luchthaven in 2023 gestart met de voorbereiding om de plannen uit te werken en heeft zij een traject voor omgevingsparticipatie uitgevoerd. De gebruikelijke onderzoeken en ontwerpen behoren bij de voorbereiding. In 2023 is een MIRT-subsidie van € 6,5 mln in het vooruitzicht gesteld door het Rijk voor de ontsluiting van het bedrijventerrein in aansluiting op een veilige ontsluiting van de luchthaven. Dit zorgt ervoor dat de investeringen van de luchthaven zelf zeer beperkt zijn en de business case gunstig. Mede in het licht van de subsidie worden de civieltechnische details nader uitgewerkt. In 2024 wordt voorzien in totaal € 32.000 uit te geven voor het planologische en civieltechnische gedeelte. Het gaat daarbij om te activeren advieskosten.

De totale investeringen in 2024 voor projecten en niet-reguliere investeringen bedragen naar verwachting € 62.000.

In totaal wordt voor 2024 een investeringsbegroting voorzien van € 710.000. Deze wordt voor € 98.000 bekostigd vanuit een NEDAB-subsidie voor investeringen en de rest uit eigen middelen. De omvang van deze investeringsbegroting ligt in lijn met de lange termijn financiële prognose. Er zijn aannames gedaan waardoor ook meerdere pro memorie posten zijn opgenomen, waarvan de kans bestaat dat toch een investering gedaan moet worden in 2024.

6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit

6.1 Liquiditeit

De ontwikkeling van de liquiditeit van de luchthaven is afhankelijk van het financieel resultaat, de timing van subsidies en bijdragen, te plegen investeringen en het seizoenpatroon in de opbrengsten van het passagiersverkeer. De beschikbare liquiditeit is in de praktijk een beperkende factor voor de te plegen investeringen. Mutaties in het werkkapitaal, naast de handelsdebiteuren en -crediteuren vooral af te dragen belastingen en heffingen (omzetbelasting, loonheffing en vliegbelasting), en terug te vorderen BTW, kunnen ook invloed hebben op de ontwikkeling van het liquiditeit. Over het algemeen vertonen deze echter een voorspelbaar patroon.

Groningen Airport Eelde was de afgelopen jaren geheel met eigen vermogen gefinancierd, voor zover vooruit ontvangen subsidies niet kwalificeren als vreemd vermogen. Eind 2023 is een lening van € 1.000.000 van FB Oranjewoud opgenomen als onderdeel van de overbruggingsfinanciering die aandeelhouders voor 2023 beschikbaar hebben gesteld. Deze lening wordt in januari 2024 weer afgelost.

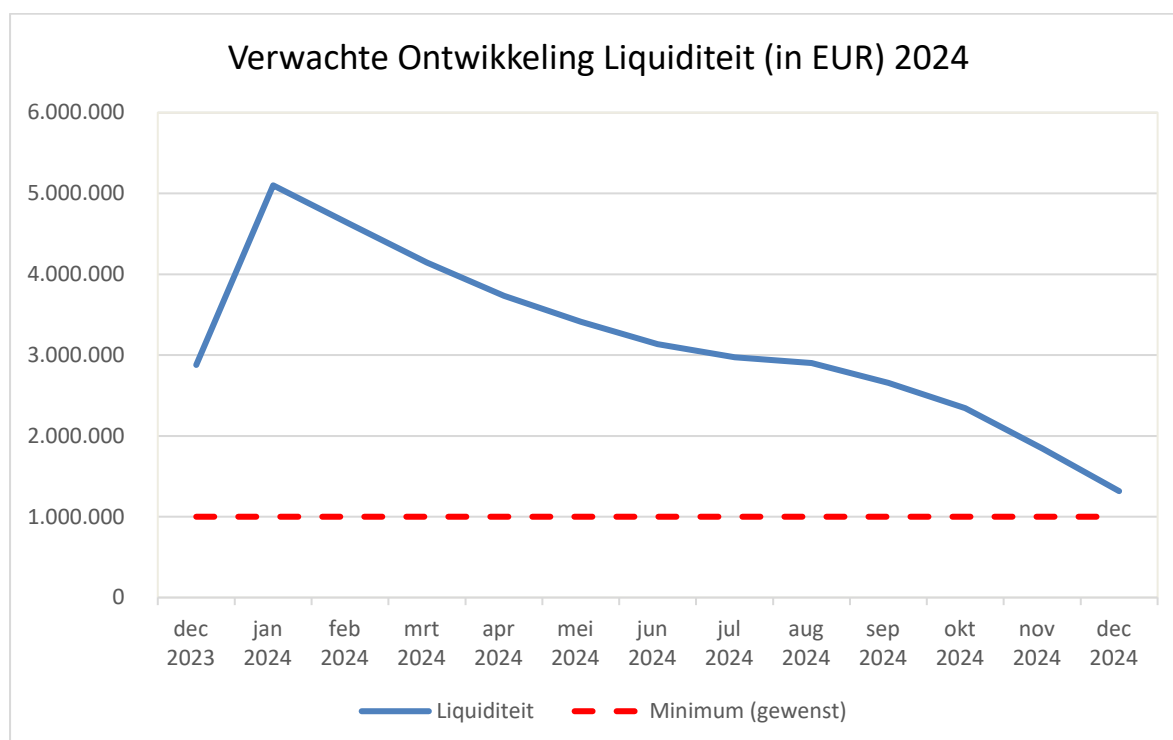
Aan het einde van het derde kwartaal van 2023 is een liquiditeit van € 2,9 mln aanwezig. Na afdracht van de vliegbelasting over het zomerseizoen, de eindafrekening met indexatie van 10 jaar baanonderhoud van het DBFM-contract, een inhaalslag in de investeringen en de exploitatieverliezen in het laatste kwartaal, zou een liquiditeit per ultimo 2023 van € 0,4 mln resteren. Het verantwoorde minimum is vastgesteld op € 1,0 mln. Daarom wordt in december de € 1,0 mln overbruggingslening van FB Oranjewoud opgenomen en wordt tevens de aanvraag gedaan aan de publieke aandeelhouders om conform de subsidievoorwaarden hun deel uit te keren. Naar verwachting betreft dit € 400.000 exploitatiesteun en € 1.033.000 investeringssteun voor 2023. Daarmee ligt liquiditeit weer op een verantwoord niveau. Om rentekosten te minimaliseren wordt de lening van FB Oranjewoud in januari 2024 afgelost en op basis van deze begroting een voorschot voor de NEDAB-kosten en NEDAB-investeringen voor 2024 gevraagd dat in januari of februari wordt uitgekeerd.

Er wordt op dit moment geen rekening gehouden met een positieve uitkomst van de NOW-rechtszaak.

De liquiditeitsprognose voor 2024 is opgesteld onder de volgende aannames:

- Een resultaat volgens deze begroting en een investeringsprogramma dat in 2024 wordt uitgevoerd zoals begroot, rekening houdend met een gespreide timing van investeringen;
- De overbruggingsfinanciering van 2023 wordt in december 2023 opgenomen zoals bovenstaand omschreven. Als onderdeel daarvan wordt de lening van FB Oranjewoud van € 1,0 mln in december 2023 opgenomen en in januari 2024 afgelost. Voor 2024 is geen overbruggingsfinanciering nodig.
- De NEDAB-subsidie voor 2024 wordt als voorschot ineens uitgekeerd in januari. De verwachte NEDAB-bijdrage over 2024 betreft in totaal € 3.705.000 op basis van verwachte kosten en investeringen. Gevraagd wordt om dit bedrag als voorschot uit te keren en dat bedrag is in de prognose opgenomen.

Op basis van de genoemde aannames, zal de liquiditeit zich in 2024 als volgt ontwikkelen (in €):



De bijdrage van aandeelhouders in 2024 bedraagt de NEDAB-subsidie van publieke aandeelhouders voor de exploitatie en investeringen, in totaal € 3.705.000. In verband met onzekerheden (pro memorie posten) zal worden verzocht € 3.796.000 te beschikken om ruimte voor onvoorziene NEDAB-investeringen te houden, en in januari 2024 een bedrag van € 3.705.000 als voorschot uit te betalen. Dit beschermt de luchthaven tegen een eventueel onderschatting van de werkelijke NEDAB-kosten en -investeringen in 2024, bijvoorbeeld bij sterke commerciële groei. De omvang van de gevraagde beschikking is in lijn met de lange termijn financiële prognose.

6.2 Solvabiliteit

Resultaatbestemming

In 2023 wordt een negatief financieel resultaat verwacht en ook voor 2024 wordt nog een negatief resultaat begroot. Verondersteld wordt dat het negatieve resultaat van beide jaren ten laste van de algemene reserve wordt gebracht. Deze reserve wordt daarmee (meer) negatief, het totale eigen vermogen blijft positief omdat het gestort kapitaal en de agioreserve netto groter zijn.

Solvabiliteit

De solvabiliteit (het eigen vermogen) is per ultimo 2023 en ook 2024 voldoende om de negatieve resultaten over deze jaren te kunnen dragen, onder de gedane aannames over te ontvangen subsidies en bijdragen. De liquiditeit (opgenomen onder de vlottende activa) is onder de gedane aannames van te ontvangen subsidies en de te verstrekken overbruggingsfinanciering, voldoende om het minimale niveau van € 1,0 mln te kunnen garanderen gedurende het jaar 2024. In 2024 is er weinig ruimte voor tegenvallers vanuit de liquiditeit. De solvabiliteit blijft echter ruim voldoende.

Fiscale latentie

Op de balans van de luchthaven is een actieve fiscale latentie opgenomen; een potentiële vordering op de fiscus vanuit de vennootschapsbelasting. Sinds 2016 is de luchthaven schatplichtig voor de vennootschapsbelasting. De 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 de fiscale verliezen. In latere jaren is, vanuit prudentie, het deel van de latentie vanuit fiscale verliezen teruggebracht tot nihil.

In 2019 is met de fiscus een akkoord bereikt over de fiscale openingsbalans en de uitgangspunten voor de latentie. De gevolgen voor de fiscale latentie worden als onderdeel van het jaarrekeningproces in overleg met de fiscalist en accountant jaarlijks vastgesteld. Voor 2022 is discussie ontstaan of gezien het lange termijn toekomstperspectief van de luchthaven een waarde gehecht moet worden aan verrekenbare fiscale verliezen uit het verleden. Deze verminderen in de toekomst de af te dragen vennootschapsbelasting waardoor ze nu al een zekere waarde kunnen vertegenwoordigen, onder de voorwaarde dat de kans reëel is dat de fiscale voordelen zich ook daadwerkelijk zullen manifesteren. In overleg met de accountant is in 2022 besloten dat het herstel van de luchtvaart en de besluitvorming rondom de strategie van Groningen Airport Eelde en de ontwikkeling van de nationale luchtvaart nog te onzeker was om daarvan uit te gaan. Voor de jaarrekening over 2023 zal deze discussie weer spelen.

Omdat voor 2023 en 2024 geen (fiscale) winst wordt voorzien, is er geen belastingdruk. Ook indien wel sprake zou zijn van fiscale winst, zijn er voorlopig nog voldoende mogelijkheden voor verliescompensatie. In de forecast voor 2023 en de begroting voor 2024 wordt daarom geen vennootschapsbelasting begroot; het resultaat na belastingen is gelijk aan dat voor belastingen.

Voor deze begroting worden het operationele resultaat en het resultaat voor belastingen begroot. Met eventuele dotaties of onttrekkingen aan de actieve latentie, die door het resultaat lopen, wordt geen rekening gehouden. Deze hebben geen invloed op de liquiditeit en zijn over het algemeen beperkt van omvang. Een verplichting om de toekomstige fiscale verliescompensatie in de actieve latentie op te nemen, kan het financieel resultaat positief beïnvloeden. Dit zegt echter niets over de werkelijke exploitatie van de luchthaven en de ontwikkeling van de liquiditeit.