



Jaarverslag

2010

GRONINGEN AIRPORT EELDE





Opmaat naar een nieuw tijdperk

Inhoudsopgave

Raad van Commissarissen	6
Directie & Aandeelhouders	7
Voorwoord	8
Bericht van de Raad van Commissarissen	10
Organisatiestructuur	12
Van de directie	13
Meerjarenoverzicht	30
Jaarrekening	31
Balans	32
Winst- & verliesrekening	34
Kasstroomoverzicht	35
Toelichting	36
Controle accountant	46

Fotografie

Kas van Zonneveld & Archief Groningen Airport Eelde

Tekst

Loek Mulder in samenwerking met Groningen Airport Eelde

Raad van Commissarissen

Ir. J.C. Volkers, voorzitter tot 09-06-2010

Geboren 20 november 1944

Functie Toezichthouder, zelfstandig consultant
EBConsult B.V.

Nevenfuncties Voorzitter Raad van Commissarissen
Airpark Eelde, Voorzitter van Raad van Commissarissen Rabobank Stad en Midden-Groningen, Lid Raad van Toezicht

Chr. Scholengemeenschap Vincent van Gogh te Assen, Lid Adviesraad Van Ede & Partners te Groningen/Zwolle, Voorzitter WTC Expo Leeuwarden

Nationaliteit Nederlandse

Benoemd per 09-06-1992 door aandeelhouders Groningen Airport Eelde op voordracht van de Raad van Commissarissen (RvC), afgetreden op 09-06-2010.

Mr. R.W.P. Bakker

Geboren 26 november 1953

Functie zelfstandig belastingadviseur met eigen praktijk

Nationaliteit Nederlandse

Benoemd per 14-06-2000 door aandeelhouders Groningen Airport Eelde op voordracht van gemeente Assen en gemeente Tynaarlo, herbenoemd tot 14-06-2012.

Prof. dr. H.G. Sol, voorzitter sinds 09-06-2010

Geboren 11 augustus 1951

Functie Hoogleraar Business and ICT Faculteit Economie en Bedrijfskunde, Rijksuniversiteit Groningen

Nevenfuncties commissaris Joh. Enschede BV, voorzitter Stichting PAO Informatica, voorzitter Stichting Informatica Congressen, lid Raad van Toezicht Nicolaes Mulerius, HEC-hoogleraar, directeur Sol Information Management B.V.

Nationaliteit Nederlandse

Benoemd per 26-06-2007 door aandeelhouders Groningen Airport Eelde op voordracht van gemeente Groningen tot 26-06-2011.

J. de Vries

Geboren 12 april 1942

Functie zelfstandig consultant

Nationaliteit Nederlandse

Benoemd per 16-12-1998 door aandeelhouders Groningen Airport Eelde op voordracht van RvC, afgetreden op 16-12-2010.

Mr. O.P.M. van den Brink

Geboren 13 mei 1954

Functie CEO ICTS Europe

Nevenfuncties Voorzitter Theater&Cultureel Centrum de Speeldoos, Lid Raad van Advies Hogeschool TIO, Voorzitter Raad van Advies Transparant Sound Technology

Nationaliteit Nederlandse

Benoemd per 20-09-2010 door Aandeelhouders Groningen Airport Eelde op voordracht van de Raad van Commissarissen Groningen Airport Eelde, tot 20-09-2014.

Drs. A. van der Hek

Geboren 12 september 1938.

Functie Lid van de Raad van Commissarissen Total Raffinaderij Nederland bv, lid Raad van Advies Healthy Ageing (RUG, UMCG, bedrijfsleven), Research fellow Wiardi Beckman Stichting

Nationaliteit Nederlandse

Benoemd per 10-12-2004 door aandeelhouders Groningen Airport Eelde op voordracht van Provincie Drenthe tot 20-12-2012.

Dr. J.C. Gerritsen

Geboren 11 oktober 1957

Functie lid van het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen.

Nevenfuncties voorzitter Algemeen en Dagelijks Bestuur Groningen Seaports, voorzitter Raad van Commissarissen N.V. Waterbedrijf Groningen, voorzitter regionale commissie Noordelijke Zeehavens

Nationaliteit Nederlandse

Benoemd per 17-04-2003 door aandeelhouders Groningen Airport Eelde op voordracht van Provincie Groningen tot 17-04-2011.

J.H. Mosselman

Geboren 30 november 1950

Functie algemeen directeur Baselex BV

Nevenfuncties lid Geschillencommissie Reizen, rijksgecommitteerde Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer, lid Raad van Commissarissen International Assets

Nationaliteit Nederlandse

Benoemd per 18-09-2003 door aandeelhouders Groningen Airport Eelde op voordracht van de Raad van Commissarissen tot 18-09-2011.

Directie & Aandeelhouders

Directie

Ir. J.G. Hillen, Directeur Groningen Airport Eelde N.V.

Aandeelhouders

Provincie Groningen

Provincie Drenthe

Gemeente Groningen

Gemeente Assen

Gemeente Tynaarlo

Voorwoord



Met een goed gevoel kijk ik terug op het jaar 2010. In sneltreinvaart heeft Groningen Airport Eelde in het verslagjaar een aantal zeer belangrijke voorbereidingen getroffen voor de toekomst en zijn er investeringen gedaan in onder andere duurzaamheid en de dialoog met de omwonenden. Ook mogen we trots zijn op het financiële resultaat dat ruim onder het begrote tekort uitkwam. Een knap resultaat gezien de nasleep van de economische crisis. Het was een dynamisch jaar, waarbij een dankbetuiging aan alle hardwerkende medewerkers van de luchthaven op zijn plaats is.

Een weerslag van de belangrijkste gebeurtenissen en onze werkzaamheden in 2010 vindt u terug in dit jaarverslag. Een aantal punten wil ik in dit voorwoord graag alvast naar voren halen.

Zo zijn vrijwel alle voorbereidingen voor de baanverlenging in gang gezet; de financiering is rond, de aanbesteding is afgerond en ook het bestemmingsplan is door de gemeente Tynaarlo vastgesteld. Zodra de Raad van State groen licht geeft, kan het project van start. Onze hele organisatie was er in 2010 op gericht om 25 april 2011 de verlengde baan in gebruik te nemen. De werkelijkheid is helaas anders. De Raad van State heeft in 2010 geen uitspraak gedaan over

de baanverlenging. Het duurt dus allemaal langer dan we gehoopt hadden.

Bij onze toekomstplannen vormt de huidige geluidscontour een uitdaging. Om de doelstellingen uit de Luchtvaartnota gestalte te geven, Groningen Airport Eelde als volwaardige regionale luchthaven van nationale betekenis en als nationaal opleidingscentrum voor verkeersvliegers, is het vooral voor onze functie als opleidingscentrum nodig dat het lesvliegen zo veel mogelijk met moderne en geluidsarmere toestellen wordt uitgevoerd.

Om de beoogde plannen in goede harmonie te kunnen uitvoeren, is een transparante en ontspannen relatie met de omgeving van groot belang. In 2010 is hierin ook veel geïnvesteerd. Enerzijds is er actief contact met het noordelijke bedrijfsleven waarbij de luchthaven samen met het bedrijfsleven in kaart brengt aan welke luchtroutes het meeste behoefte bestaat. Anderzijds is er geïnvesteerd in een intensievere dialoog met de omwonenden. Dit heeft onder andere geresulteerd in de opstart van een omgevingsplatform waarbij organisaties en verenigingen in de omgeving, die zich betrokken voelen bij de luchthaven, welkom zijn. Het doel is om inzichten te delen en de transparantie te bevorderen.

Bij de toekomstplannen van de luchthaven is vergroening en verduurzaming een belangrijk speerpunt. De ambities van de luchthaven op dit terrein komen onder andere tot uitdrukking in ons initiatief voor het internationale project Green Sustainable Airports, dat zich richt op vergroening van luchthavenactiviteiten. In dit licht wordt ook gekeken naar geluidsreducerende oplossingen en extra compensatieregelingen op het gebied van flora en fauna.

Maar duurzaamheid zit hem ook in de kleine dingen. Zo is dit jaarverslag op duurzaam papier gedrukt in een zeer kleine oplage. Tevens publiceert de luchthaven het jaarverslag op de, overigens vernieuwde, website. Hier zit tevens ook een andere gedachte achter. Internet is voor iedereen toegankelijk en garandeert 100% transparantie. Dus kan iedereen die dit wil op elk gewenst moment kennis nemen van de ontwikkelingen en toekomstplannen van Groningen Airport Eelde.

Tot slot gunt dit jaarverslag u nog een kleine vooruitblik in de toekomst. Zoals ik al aangaf is Groningen Airport Eelde startklaar voor de baanverlenging om daarmee de sprong naar de toekomst te kunnen maken. Niet voor niets draagt dit jaarverslag de titel Opmaat naar een nieuw tijdperk. Laat 2011 het jaar van de positieve uitspraak zijn, zodat in 2011 de baanverlenging een feit kan worden. Daarmee kan Groningen Airport Eelde daadwerkelijk uitgroeien tot een voorname vervoersvoorziening en een factor van economische betekenis blijven voor de noordelijke regio!

Kortom: baanverlenging brengt ons en de regio verder!

Jos Hillen,
Directeur Groningen Airport Eelde

Bericht van de Raad van Commissarissen



In het jaar 2010 hebben twee leden van de Raad van Commissarissen hun werkzaamheden voor de luchthaven in verband met het verstrijken van de benoemingstermijn beëindigd.

De heer Ir. J.C. Volkers heeft van 9 juni 1992 tot 9 juni 2010 als voorzitter deel uit gemaakt van de Raad. Hij was de eerste voorzitter van de Raad van Commissarissen na de omzetting van de Raad van Bestuur tot een statutaire directie met een Raad van Commissarissen. De heer Volkers heeft zich daarbij altijd zeer hard gemaakt voor de belangen van de luchthaven en meer in het bijzonder voor de zo noodzakelijke verlenging van de start/landingsbaan. Wij zijn de heer Volkers zeer erkentelijk voor zijn jarenlange en onuitputtelijke inzet. Na het aftreden van de heer Volkers heeft Prof. dr. H.G. Sol de functie van voorzitter van de Raad op zich genomen.

Per 16 december 2010 is de heer J. de Vries na 12 jaar teruggetreden. Ook hij heeft zich als vice-voorzitter van de Raad van Commissarissen en vanuit zijn achtergrond en kennis op het gebied van de (internationale) logistieke sector zeer verdienstelijk gemaakt voor de luchthaven, waarvoor wij ook hem zeer erkentelijk zijn.

In de aandeelhoudersvergadering van 20 september 2010 is de heer Mr O.P.M. van den Brink benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen van de NV. Met de benoeming van de heer Van den Brink, onder meer voormalig algemeen directeur van transavia.com, weet de Raad zich verder versterkt met kennis en ervaring vanuit de luchtvaart.

De Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde is in het verslagjaar zes keer bijeengekomen waarbij de lopende operationele en financiële zaken met de directie zijn besproken. Daarnaast is nadrukkelijk gesproken over de voortgang in de procedure rond de baanverlenging. Met instemming is kennisgenomen van de biedingen voor de uitvoering van het werk door de daartoe geselecteerde aannemerscombinaties. Na intensief overleg en in nauwe afstemming met de aandeelhouders van de vennootschap

is ingestemd met het voorstel van de directie het werk te gunnen nog voordat de Raad van State zich definitief over het Aanwijzingsbesluit en daarmee de baanverlenging heeft uitgesproken. Vertrouwen in de goede afloop, een gunstige bieding en beperkte financiële risico's bij langere vertraging zijn daarbij afgewogen. Ook is nadrukkelijk de toekomstige financiële positie bij verschillende ontwikkelingsscenario's tegen het licht gehouden en met de aandeelhouders besproken. De aandeelhouders hebben hun commitment met betrekking tot de continuïteit van de luchthaven (opnieuw) uitgesproken en instemming gegeven aan het voorstel tot gunning van het project baanverlenging over te gaan. Helaas is de feitelijke bouw van de verlengde baan nog steeds niet aan de orde, omdat de Raad van State de beroepsgronden tegen de laatste Beslissing op Bezwaar van de ministers van V&W en VROM nog niet heeft behandeld. Realisatie voor de zomer van 2011 is dan ook niet meer mogelijk, waardoor opnieuw tijd verloren gaat en de luchthaven in de nagestreefde ontwikkeling vooralsnog een pas op de plaats moet maken.

In het verslagjaar zijn de commissarissen eenmaal bijeen geweest om het eigen functioneren te bespreken. De commissarissen hebben vastgesteld dat de Raad van Commissarissen naar behoren is samengesteld en dat in de Raad de gewenste competenties verenigd zijn.

Twee leden van de Raad vormen een remuneratiecommissie welke de werkgeversrol vervult ten opzichte van de directie.

Directie en Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde zijn het er over eens dat goed ondernemerschap en goed toezicht daarop essentiële voorwaarden zijn in het stellen van vertrouwen dat belanghebbenden hebben in het bestuur en het toezicht. Om die reden is in het verslag jaar, mede naar aanleiding van het verschijnen van de geactualiseerde Code door de Commissie-Frijns, gestart met een actualisatie van de Corporate Governance

Code voor Groningen Airport Eelde. In 2011 wordt dit afgerond.

Preadvies bij de jaarrekening.

Op 17 maart 2011 heeft de Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde de door de directie opgemaakte jaarrekening in aanwezigheid van de accountant besproken. De jaarrekening is gecontroleerd door PricewaterhouseCoopers Accountants N.V..

De vertragingen in de aanleg van de baanverlenging waarmee de luchthaven wordt geconfronteerd keert zich tegen de ontwikkeling van de luchthaven. Nieuwe verbindingen komen nauwelijks tot stand en enkele vakantiebestemmingen staan onder druk. Groningen Airport Eelde kan niet adequaat inspelen op ontwikkelingen in de markt. Dit is de belangrijkste reden van de afname met 8% van het aantal passagiers dat gebruik heeft gemaakt van de luchthaven. Het is des te opmerkelijker dat het bedrijfsresultaat

toch verbeterd is ten opzichte van het voorgaande jaar. In 2009 bedroeg het tekort circa € 505.000, terwijl het tekort over 2010 is uitgekomen op circa € 440.000. Lagere personeelskosten zijn de belangrijkste reden voor de verbetering van het resultaat. Een verdere verbetering van het resultaat mag zolang de baanverlenging niet is gerealiseerd niet worden verwacht. Maar na baanverlenging is voor de langere termijn het perspectief voor de luchthaven positief.

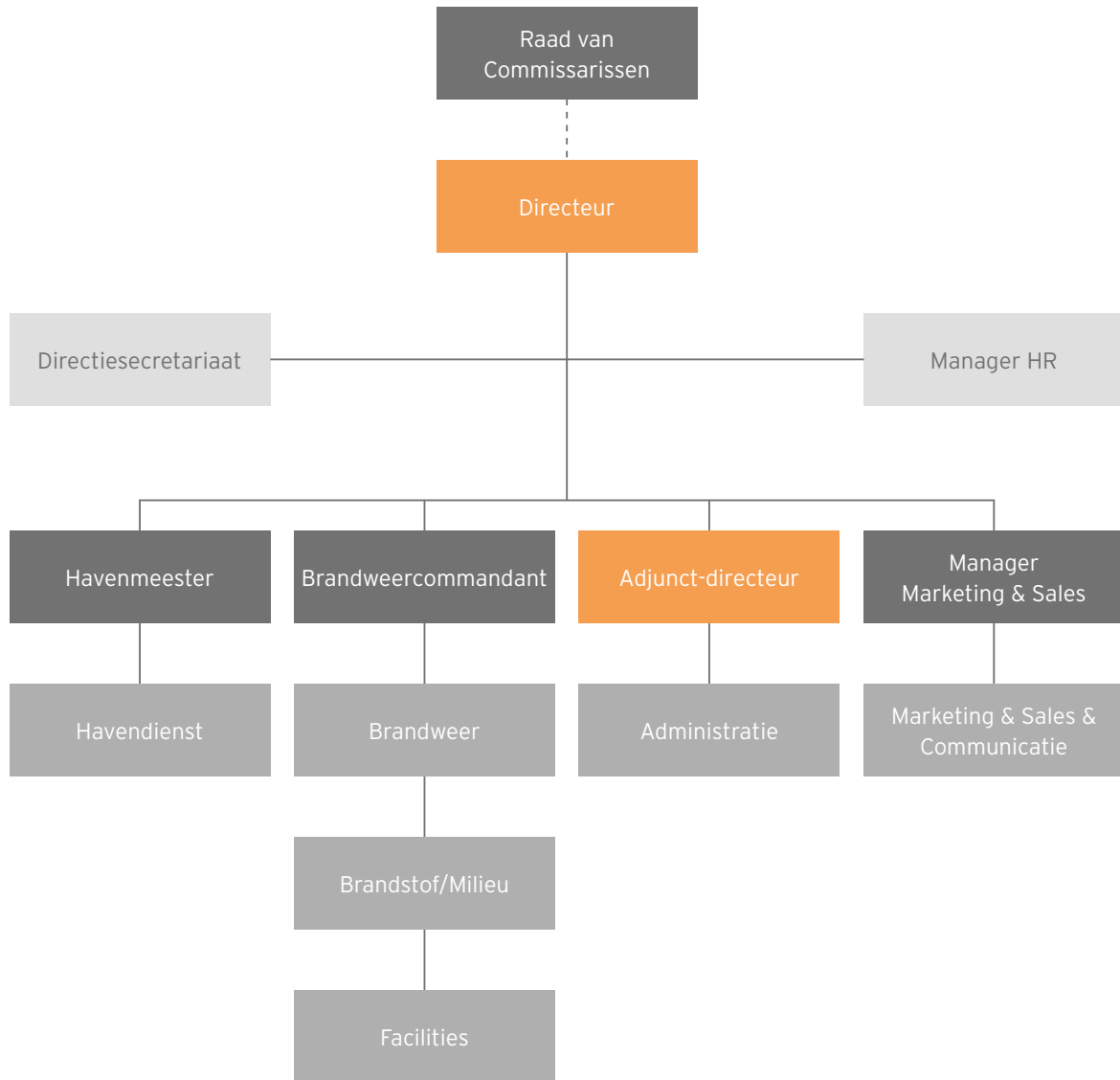
De Raad stelt de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voor de jaarrekening 2010 van de vennootschap goed te keuren. Tevens stelt zij voor om decharge te verlenen aan de directie voor het beheer en aan de leden van de Raad van Commissarissen voor het toezicht.





Tenslotte spreekt de Raad van Commissarissen aan de directie en medewerkers haar dank uit voor de inzet die in het verslagjaar is gepleegd en de daarmee bereikte resultaten.

Namens de Raad van Commissarissen
17 maart 2011

Prof. dr. Henk G. Sol
Voorzitter

Organisatiestructuur



-  Directie
-  Management
-  Ondersteunend
-  Afdelingen

Van de directie

1. De wereld om ons heen



Groningen Airport Eelde bevindt zich in een turbulent krachtenveld. Daarbij waren in 2010 de effecten van de nasleep van de economische crisis goed merkbaar voor de luchtvaartsector. Er is minder naar vakantiebestemmingen gevlogen, er is minder zakelijk verkeer in de lucht en ook de hoeveelheid vracht die per vliegtuig werd vervoerd is gedaald. Net als vrijwel alle andere luchthavens zag ook Groningen Airport Eelde het aantal passagiers teruglopen binnen met name de traditionele chartermarkt en de zakelijke lijndiensten. Hierdoor nam op onze luchthaven het aantal vliegbewegingen af.

Groei met de rem erop

Een ontwikkeling die tegenwicht biedt aan de afname van luchtvaartactiviteiten door de crisis, is de explosieve groei van het low cost-vervoer. Een groei die de tegenhanger is van de inkrimpende markt van traditionele chartervluchten. Dit proces begon rond 2002 en zet zich de laatste jaren in heel Europa onverminderd voort.

Groningen Airport Eelde ziet zich hier vooralsnog met een lastig te nemen hindernis geconfronteerd. De huidige lengte van de start- en landingsbaan is onvoldoende om low cost-luchtvaartmaatschappijen zoals bijvoorbeeld Ryanair en Wizzair te ontvangen. Zij eisen een langere baan dan 1.800 meter als minimale beschikbaarheid. Groningen Airport Eelde is met handen en voeten gebonden: de luchthaven ziet de wereld om zich heen veranderen, maar kan

niet inspelen op die nieuwe markten.

Dit vormt een serieuze blokkade voor de groeikansen en verdere ontwikkeling. De verlenging van de baan van 1800 naar 2500 meter is zonder meer een project van vitaal belang voor de toekomst van de noordelijke luchthaven. Een langere baan geeft een impuls aan het internationale handelsverkeer en kan zo zorgen voor een gezondere financiële exploitatie.

De huidige procedure voor de baanverlenging loopt al vele jaren. De eindstreep komt echter dichterbij. De voortekenen waren gunstig. November 2009 besliste de Europese Commissie dat geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun bij de baanverlenging. Eerder in 2008 had de Raad van State vastgesteld dat de baanverlenging evenmin ontoelaatbare gevolgen zou hebben voor milieu, natuur en veiligheid. Daarop gaf het kabinet Balkenende vlak voor haar val begin maart 2010, opnieuw groen licht voor de baanverlenging en de bijbehorende ruimtelijke aanpassingen. Het kabinet deed dat in een zogeheten Beslissing op Bezwaar. Tegen dit laatste goedkeuringsbesluit is echter beroep aangetekend.



Naar alle verwachting volgt in 2011 een definitieve beslissing van de Raad van State. Ondanks tegenslagen ziet Groningen Airport Eelde daarmee de langere baan stapje voor stapje dichterbij komen. Vooruitlopend daarop is de luchthaven in 2010 begonnen met het in gang zetten van de bouwprocedures. Hoogtepunt daarvan was de succesvolle aanbesteding van het project. Op 1 oktober 2010 werd de opdracht gegund aan het consortium Dura Vermeer / Imtech. De aanleg van de nieuwe baan blijkt ook nog eens enkele miljoenen goedkoper dan geraamd, want de bouwcombinatie verricht de opdracht voor een bedrag dat circa dertig procent onder het vastge-

stelde plafondbedrag uit de ramingen ligt. Het is een financiële meevaller van formaat. Alles staat dus in de startblokken en als het Raad van State-besluit er eenmaal ligt, kan het bouwproject daadwerkelijk in gang worden gezet. Indien echter onverhoopt de aanleg toch nog zou moeten worden afgeblazen is het financiële risico contractueel afgedekt.

Harm Post, directeur Groningen Seaports.

'Eelde is vestigingsfactor van belang'

"We zijn voortdurend bezig grote en kleine bedrijven naar de Groninger Zeehavens te halen. Het internationale handelskarakter van die ondernemingen die zich in Delfzijl en de Eemshaven vestigen wordt steeds sterker. Vaak maken ze zelf ook deel uit van internationale consortia. Dergelijke bedrijven stellen hoge eisen aan bereikbaarheid. Een luchthaven in de nabijheid is wat dat betreft een vestigingsfactor van belang. De luchthaven vormt bovendien een aanvulling op de logistieke activiteiten in de havens. De luchthaven is ook van belang omdat door tekorten aan technisch personeel deze mensen van elders worden ingevlogen. Vooral tijdens grote projecten, zoals bij de bouw van de energiecentrales van NUON en RWE, gebeurt dat. Voor Groningen Seaports lijkt het geen twijfel: het Noorden kan niet zonder goed geëquipeerde Airport."

Strategische positie Groningen Airport Eelde

De positie van Groningen Airport Eelde wordt in nationaal verband mede bepaald door de Luchtvaartnota uit april 2009. Hierin staat hoeveel de luchtvaart mag groeien en op welke luchthavens dat kan. Eén van de belangrijkste uitgangspunten uit het stuk is dat de groei van de belangrijkste mainport Amsterdam Airport Schiphol, deels moet worden opgevangen door de regionale luchthavens. Eelde heeft in deze nota de status van regionale luchthaven van nationale betekenis. Voor de overloop van Amsterdam Airport Schiphol wordt in de nota allereerst gekeken naar Eindhoven Airport en Lelystad, die een samenwerkend stelsel van luchthavens moeten vormen. Daarnaast zijn ook rollen weggelegd voor Groningen Airport Eelde, Maastricht en Twente. Aangezien zowel Twente als Lelystad momenteel nauwelijks een rol

spelen op de luchtvaartmarkt is er dus ruimte voor Groningen Airport Eelde om een deel van het niet mainport (Schiphol Airport) gebonden verkeer af te handelen.

De strategische uitgangspunten van Eelde in de afwikkeling van nationaal luchtverkeer wordt dankzij de positie die de luchthaven in de Luchtvaartnota wordt toegekend aanzienlijk gunstiger. Mits - uiteraard - Eelde is uitgerust met een verlengde start- en landingsbaan.

Het huidige CDA/VVD-kabinet heeft bij monde van staatssecretaris Joop Atsma van Infrastructuur en Milieu de positie van Eelde nog eens extra gewicht gegeven. Atsma noemt Eelde nadrukkelijk in het rijtje van regionale luchthavens die van belang zijn voor de regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling.



Groningen Airport Eelde vindt het niet meer dan terecht dat het kabinet op deze manier het nut en de noodzaak van de luchthaven beoordeelt. De luchthaven levert de noordelijke regio geld, banen en economische vooruitgang op. De economische waarde van de aanwezigheid van de luchthaven ligt ook vele malen hoger dan de kosten die de luchthaven maakt. Nu al zijn circa 300 banen direct gerelateerd aan de activiteiten op de luchthaven.

De positie van de luchthavens in Nederland wordt in de Luchtvaartnota nauw gekoppeld aan ruimtelijk-economisch beleid. Luchthavens met een nationale betekenis dienen in sterke economische regio's te liggen, vindt het kabinet. Voor Groningen Airport Eelde is dat het nationaal stedelijk knooppunt Groningen-Assen. Ontwikkelingsplannen die in dat kader worden gemaakt kennen telkens een belangrijke bijdrage toe aan de luchthaven als economische motor. Dat is

omdat de regio evenals het kabinet vindt dat er een versterkende relatie is tussen ruimtelijk economische ontwikkeling en luchtvaart. De luchthaven is dan ook in alle belangrijke regionale plannen opgenomen als onmisbaar element. Zo is de luchthaven via de Omgevingsvisie Drenthe (2010) sterk verankerd in het regionaal beleid. Daarbij wordt ook veel belang toegekend aan aspecten als bereikbaarheid en omgevingsbeleid. Daarbij merken we wel op dat de voordelen van de aanwezigheid van de luchthaven reiken tot in heel Noord- en Noordoost-Nederland.

De luchthaven is nu dus via onder meer de Luchtvaartnota verankerd in het nationaal beleid. Met de beleidsnota Luchtvaart en de Omgevingsvisie van de provincie Drenthe is de luchthaven onlosmakelijk verbonden met het regionaal ruimtelijk economisch beleid. Maar ook op Europees niveau wordt het bestaan van luchthaven nuttig en noodzakelijk geacht. Al sinds 1996 staat Groningen Airport Eelde op de Europese kaart van het Trans Europese Transport Netwerk en regionaal toegangspunt ingetekend en vormt zo een schakel in de Europese luchtvaartmarkt.

Dat is niet zonder reden, want voor inwoners van Noord-Nederland zijn de afstanden tot Schiphol en Bremen (minstens 150 km) te groot voor goede bereikbaarheid via de lucht binnen Europa.

Wim Woelders, Directeur Operations Corendon Vliegvakanties

'Een langere baan opent legio mogelijkheden'

"Corendon ziet GAE als een potentiële groeimarkt. Wij zijn al sterk vertegenwoordigd in het zuiden van het land, maar in de noordelijke provincies zijn onze producten nog minder bekend. Wij beschouwen een 'eigen' regionaal vliegveld als een belangrijke voorziening voor de inwoners van het noorden van het land. Het biedt hen voordelen zoals een korte reistijd, gunstig parkeren en een overzichtelijke airport. De korte baan vormt voor ons echter wel een belemmering. Daar wijzen we al langer op. De huidige baan maakt dure tussenlandingen noodzakelijk. Toeslagen kunnen we er niet voor vragen, daarmee zouden we ons uit de markt prijzen. Het betekent dat Groningen Airport Eelde de groei in de weg staat. Een langere baan opent legio mogelijkheden. Met onze eigen nieuwe Nederlandse airline komen ook mogelijkheden voor andere bestemmingen dan Turkije binnen bereik."



2. De omgeving

Maatschappelijke verantwoordelijkheid



Zoals bij veel economische activiteiten die bijdragen aan de economische ontwikkeling van de noordelijke regio, gaat de groei van de luchthaven gepaard met beslag op de omgeving. Een luchthaven neemt ruimte in en kan van invloed zijn op de ontwikkeling van de natuur. Omwonenden ervaren geluid van overvliegende en taxiënde vliegtuigen.

Groningen Airport Eelde is zich terdege bewust van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. De luchthaven vindt in dit verband transparantie van groot belang en wenst daarom in alle openheid verantwoording af te leggen voor haar activiteiten. Dat is een proces dat met vallen en opstaan verloopt, zoals in 2010 ook maar weer eens bleek. Pogingen om tot een structurele dialoog met VOLE (Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde) te komen, liepen in het verslagjaar spaak. VOLE is tegen activiteiten van de luchthaven die geluidhinder veroorzaken en tevens tegen de baanverlenging.

De luchthavendirectie steekt niet onder stoelen of banken dat ze bijzonder teleurgesteld is over het mislukken van het overleg, dat beoogde een omgevingsconvenant te bereiken. In die overeenkomst zouden afspraken komen over een omgevingsbewuste, groene ontwikkeling van de luchthaven. Met instemming van deze partijen was een onafhankelijke bemiddelaar benoemd die de verhoudingen in goede banen zou leiden. Helaas bleek bij VOLE onvoldoende

vertrouwen te bestaan in zowel het overlegproces als de bemiddelaar. Voor de vereniging was dat reden de besprekingen te beëindigen.

Desondanks zet de luchthaven de investeringen in omgevingsgerichte communicatie en dialoog voort. Zo is eind 2010 een omgevingsplatform in het leven geroepen. Daarvoor zijn organisaties uitgenodigd die zich betrokken voelen bij de luchthaven. Een aantal keer per jaar zal deze groep samen komen om te spreken over de ontwikkelingen en toekomst van de luchthaven. Doel is het delen van inzichten en bevordering van transparantie. Samen met het omgevingsplatform zoekt Groningen Airport Eelde naar de manier waarop het overleg gestalte gegeven kan worden.



Een belangrijke ontwikkeling in 2010 in relatie tot de omgeving was de totstandkoming van het Route Development Forum, een samenwerking van de luchthaven met de KvK, VNO NCW Noord, MKB Noord, de NOM, SBE, Gasunie en Gasterra. Gezamenlijk met deze organisaties brengt Groningen Airport Eelde in kaart aan welke luchtroutes het noordelijke bedrijfsleven het meest behoefte heeft. Het noordelijk zakenleven zegt via het Route Development Forum in woord en daad steun toe aan het opstarten van luchtlijnen, iets dat op veel andere luchthavens inmiddels gemeengoed is. De luchthaven prijst zich gelukkig met deze belangrijke stap, die onmiskenbaar een verdere versterking inhoudt van het fundament van Groningen Airport Eelde.

Vergroening en duurzaamheid

Een belangrijke ontwikkeling is de vergroening en verduurzaming van Groningen Airport Eelde. De

**Michiel van Kerkvoorde, teammanager
Buro Bakker, Adviesburo voor Ecologie in
Assen.**

'Eelde neemt haar verantwoordelijkheid'

"De plek waar de baanverlenging staat gepland is een ecologisch waardevol stukje Drenthe. Er liggen oude houtwallen, schrale bermen en er is een poeltje. Het is een plaats waar dieren en planten zich thuis voelen. Wanneer het project doorgaat zullen die natuurwaarden verdwijnen.

Vanaf het moment dat de baanverlenging als uitgangspunt geldt, is de opdracht het project op een zo natuurvriendelijke manier uit te voeren. Daarvoor zijn we in de voorbije jaren vooral bezig geweest met een programma dat erop is gericht flora en fauna naar buiten het gebied te verplaatsen. Als onderdeel van het compensatieprogramma wordt op een andere plek ook een bos geplant, er zijn vleermuiskasten opgehangen en er worden amfibiepoelen aangelegd. De natuur wordt als het ware verschoven.

Natuurcompensatie is een verplichting die de wet oplegt, maar we hebben ook gemerkt dat Eelde bereid is iets extra's te doen en natuurbeheerders daarin te faciliteren. GAE ondersteunt bij het creëren van vliegroutes voor vleermuizen en een visje - het bermpje - dat weliswaar juist van de lijst van beschermde soorten was gehaald, is toch weggevangen en naar elders overgebracht. Er is zelfs een kleine stuw voor gebouwd. Naar onze opvatting neemt GAE hier haar verantwoordelijkheid."

Luchthaven neemt hierbij een realistisch standpunt in, want ook al streeft Groningen Airport Eelde ernaar, echt duurzame luchtvaart bestaat vooralsnog niet. Vliegen gaat nog altijd gepaard met belasting van milieu en omgeving. Het neemt niet weg dat de luchthaven ambieert de belasting van de luchthavenactiviteiten zo gering mogelijk te laten zijn voor de omgeving.

Deze ambitie van de luchthaven komt tot uitdrukking in Green Sustainable Airports (GSA), een initiatief dat erop gericht is om met collega-luchthavens uit de Noordzeeregio te werken aan duurzame oplossingen voor luchthavenactiviteiten. Groningen Airport Eelde is samen met de Provincie Drenthe aanvoerder van deze samenwerking.



Bij dit samenwerkingsverband, waarvoor Europese subsidies uit het Interreg IV-B Noordzeeprogramma beschikbaar zijn gesteld, hebben zich de luchthavens van Bremen, Kortrijk, London Southend Airport, Sandefjord in Noorwegen en Billund in Denemarken aangesloten, veelal gesteund door lokale en regionale overheden. Ook universiteiten (Rijksuniversiteit Groningen, Universiteit van Wageningen), hogescholen (Hanze Institute of Technology) en het bedrijfsleven zijn bij GSA betrokken.

Elke luchthaven gaat aan de slag met eigen duurzaamheidsprojecten. Kennis daarover wordt vervolgens in GSA-verband uitgewisseld. Zo onderzoekt London Southend Airport de toepassing van zuinige ledlampen als baanverlichting, Billund richt zich op winning van energie uit de bodem, voor de verwarming van het platform bij winterse omstandigheden. Dat spaart strooikosten en het vermindert het pekelgebruik. In Bremen kijkt men naar betere aansluiting van luchthavens op het openbaar vervoer.



Een project waar Groningen Airport Eelde momenteel aan werkt is het invoeren van glijvluchten (Continuous Descent Approaches). Die kunnen een

aanzienlijke reductie van geluid en brandstofverbruik bewerkstelligen. Tevens leveren ze een bijdrage aan daling van de uitstoot van CO₂. Op Schiphol zijn reeds goede ervaringen opgedaan met deze innovatieve benadering van luchtvaart en Eelde onderzoekt momenteel samen met Luchtverkeersleiding Nederland de mogelijkheden ervoor. Naast de glijvluchten bestudeert Eelde in het GSA-kader de mogelijkheid van gebruik van losse energiezuinige aggregaten op biobrandstof. Die kunnen de veelal lawaaiige en niet al te energiezuinige aggregaten vervangen die vliegtuigen zelf aan boord hebben. Tenslotte doet de luchthaven ook onderzoek naar het planten van extra bomen die NO_x en fijnstof afvangen.

Baanverlenging en duurzaamheid

In september 2010 hebben de aandeelhouders ingestemd met de gunning van de baanverlenging. Het contract is op 1 oktober getekend. Het betreft een DBFM-contract, wat inhoudt dat de aannemerscombinatie verantwoordelijk is voor het ontwerp (binnen de randvoorwaarden van de regelgeving), de bouw, de (gedeeltelijke) financiering en het onderhoud gedurende 10 jaar. De financieringscomponent komt erop neer dat een deel van de investeringskosten geleidelijk gedurende de 10 jarige contractperiode wordt uitbetaald mits de beschikbaarheid van de baan in overeenstemming met de daarover in het contract gemaakte afspraken is. De investering voor de verwerving van gronden, projectmanagement c.a. en de feitelijke bouw van de baanverlenging, herstel van het afwateringsstelsel en enkele bijkomende werkzaamheden zoals de compensatie van natuurwaarden bedragen totaal ongeveer € 24 miljoen. Dit wordt gefinancierd uit de rijksbijdragen voor de baanverlenging en het afwateringsproject.



De langere start- en landingsbaan staat meer vliegbevegingen toe, maar de milieubelasting per vlucht kan er toch door dalen, omdat vliegtuigen niet met volledig tegengesteld vermogen hoeven te landen. Veel startende passagierstoestellen kunnen bovendien met gereduceerd vermogen vertrekken, zogeheten de-rated take off. Tenslotte zijn er geen tussenlandingen meer nodig op de routes naar Zuid-Europa, wat brandstof en geluid reduceert.

Groningen Airport Eelde streeft ernaar de aanleg zelf van de nieuwe baan eveneens een toonbeeld van duurzaamheid te laten zijn. Bij de aanbesteding heeft dit punt zwaar meegewogen bij de selectiecriteria. Met de gekozen aannemers zijn afspraken gemaakt over energie- en materiaalgebruik, (geluids)belasting van de omgeving, milieucompensatie en CO₂-uitstoot.

Op de nieuwe start- en landingsbaan wordt de deklaag niet van teer gemaakt, maar aangelegd met steenmestiek-asfalt, een speciaal soort open asfalt beton, met zeer duurzame eigenschappen. Eelde is dan de eerste luchthaven binnen Nederland met een baan met een dergelijke toplaag.

De nieuwe baan wordt ook niet opgehoogd met zand, maar met bodemas afkomstig uit een recyclinginstallatie voor huisvuil. Daarmee draagt Eelde bij aan het geven van een zinvolle bouwbestemming van afval. Om het energieverbruik van de luchthaven te verminderen, worden bij de nieuwe baan zoveel mogelijk, de hiervoor reeds genoemde, zuinige ledlampen geplaatst.



De groene ambities van de luchthaven vormen een belangrijke bouwsteen van het beleid voor de komende jaren. Eelde zoekt milieuwinst in slimme, innovatieve oplossingen die ook aansluiten bij de

wens van klanten, zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen.

Groningen Airport Eelde beschouwt aandacht voor klimaateffecten, luchtverontreiniging en veiligheid als een uitdrukking van respect voor maatschappij en omgeving. De precieze milieuwinst die met de plannen wordt behaald is moeilijk in te schatten, maar dat hier vooruitgang wordt geboekt, is zeker. De ambities van de luchthaven op dit vlak vormen een versteviging van het maatschappelijk draagvlak voor de activiteiten op Eelde. Ook langs deze weg werkt de luchthaven hard aan versteviging van haar fundament.

Reinder Hoekstra, directeur Natuur en Milieufederatie Drenthe.

'Agree to disagree'

"Ik stel vast dat de luchthaven een aantal projecten is gestart, gericht op vergroening van bedrijfsprocessen. Dat is een positieve stap waarmee de interne milieuzorg naar een hoger niveau wordt getild. Ik beschouw het overigens als niet meer dan normaal wanneer bedrijven deze stappen zetten.

Dat betekent echter nog niet dat Eelde zich kan presenteren als 'groene luchthaven'. Want daar is nog wel wat op af te dingen. Met name het gebruik van verouderde lestoestellen vormt een belangrijke bron van geluid- en milieuhinder. Daarnaast zit er een zekere tweeslachtigheid in de ambities van de luchthaven. Enerzijds streeft Eelde naar betere milieuprestaties, bijvoorbeeld door de invoering van glijvluchten. Tegelijkertijd tracht de luchthaven via de baanverlenging meer vliegverkeer te genereren. Eelde kent onze standpunten, Milieufederatie Drenthe maakt deel uit van de Milieucommissie Eelde. We staan niet met de rug naar elkaar, maar er is contact over en weer. We agree to disagree. Er is sprake van overleg, ook over de verschillen."



3. Feiten en cijfers 2010

Inkomsten en kostenbesparing

2010 is afgesloten met een exploitatietekort van € 440.000, een beter resultaat dan 2009, dat werd afgesloten met een tekort van € 505.000. Het bedrag ligt ruim 25 procent onder de gestelde prognose. Een van de redenen voor dit resultaat is dat de luchthaven sterk heeft ingezet op kostenbesparing. In 2010 is vooral bespaard op personeelskosten, met name op de inzet van security-personeel. Aan de inkomstenkant is in het verslagjaar een verbetering te zien door de verhoging van de non-aviation inkomsten. Ondanks de stagnerende markt en het gebrek aan mogelijkheden om in te spelen op de veranderingen in de markt, is het resultaat verbeterd, maar er is nog steeds sprake van een exploitatietekort.

Passagiers- en vliegbewegingen

Zeker is dat het financiële resultaat beter zou zijn geweest wanneer de passagiersaantallen niet waren gedaald. Die zijn in 2010 ten opzichte van 2009 met 8 procent afgenomen, naar circa 154.000. Een gevolg van het feit dat touroperators door de nasleep van de economische crisis voorzichtiger inkochten op char-

tervluchten. In 2010 werd vanaf Eelde één charterbestemming (Bodrum, Turkije) minder aangevlogen. Het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) nam hierdoor eveneens iets af, naar circa 64.000.

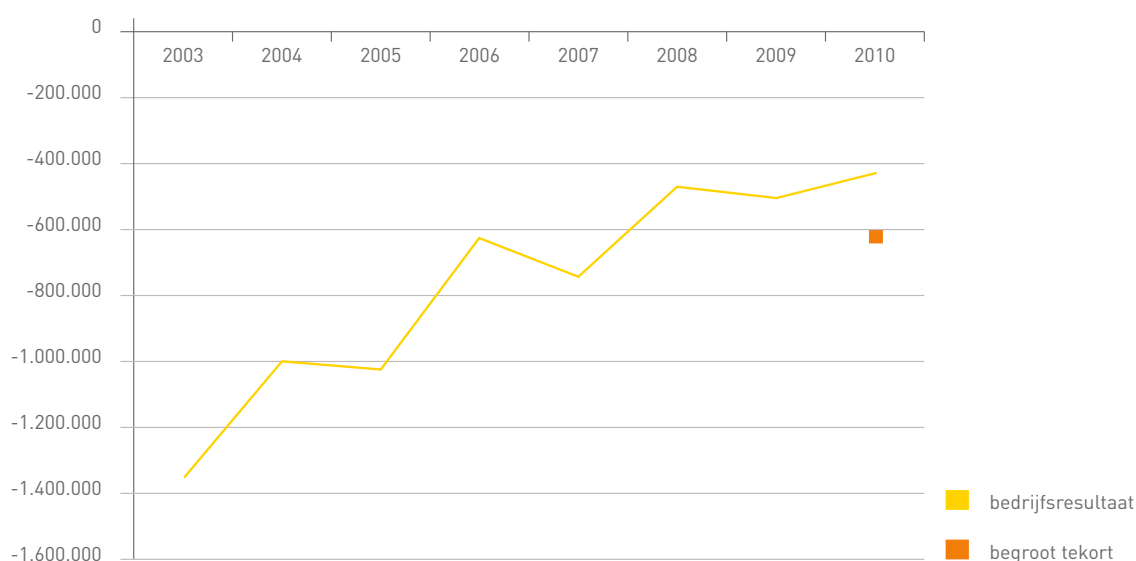
Passagiers- en vliegbewegingen

	2009	2010
Passagiersbewegingen		
Totaal	167.107	153.637
Charter	155.621	145.324
Lijn	5.883	4.611
Overig	5.603	3.702
Vliegbewegingen		
Totaal	65.545	64.066
Charter	1.205	1.126
Lijn	443	411
Les	27.575	27.961
Overig	36.322	34.568

De reizigers

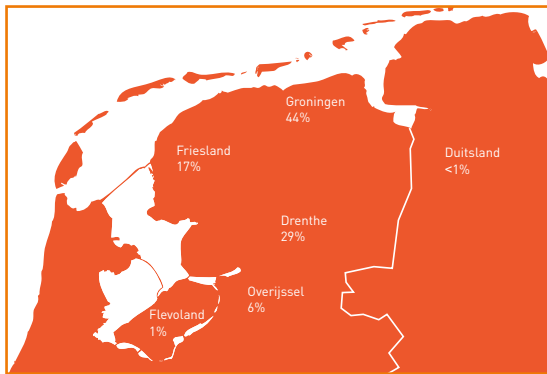
Van de in totaal 154.000 passagiersbewegingen, waren er 145.000 toe te schrijven aan het chartersegment. Het profiel van de vakantie reizigers is net als het huidige aanbod traditioneel te noemen.

Ontwikkelingen van het resultaat



De groep reizigers bestaat uit jonge gezinnen en de wat 'oudere' reiziger die zonder kinderen op vakantie gaat. Deze reizigers geven aan dat het gemak van het regionale reizen een belangrijke factor is om vanaf Eelde te gaan vliegen.

Herkomst reizigers



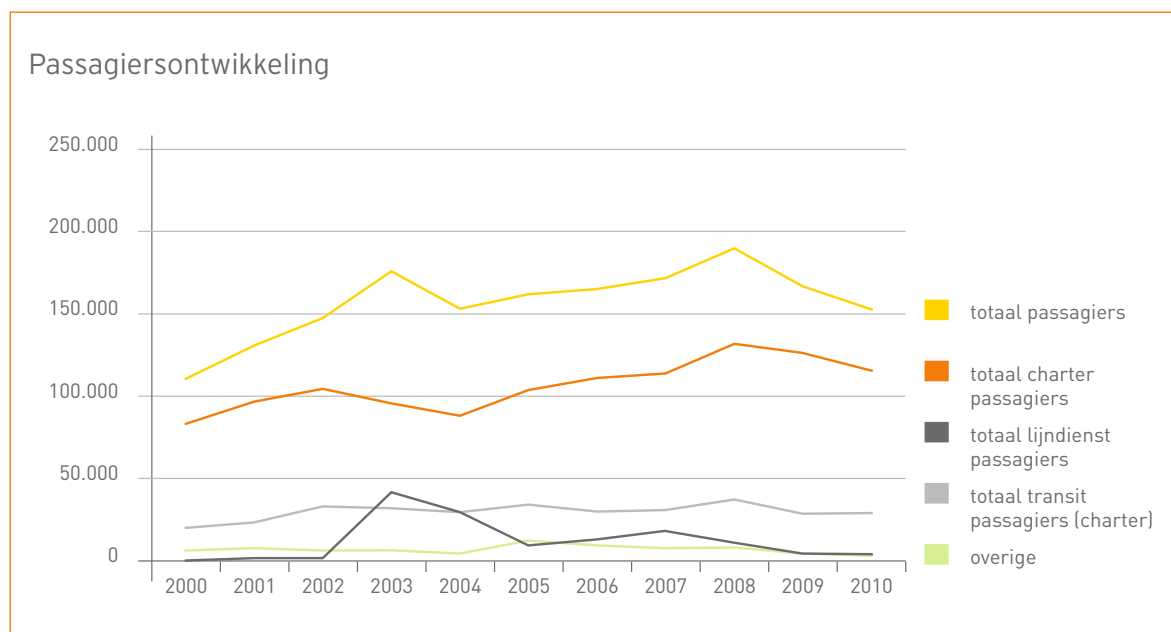
Ook kunnen we concluderen dat het vliegen vanaf Groningen Airport Eelde goed bevalt. Tweederde van de passagiers heeft al eens eerder gevlogen vanaf de luchthaven en kiest op basis van deze ervaring weer voor het vliegen vanuit de regio. Ook speelt het reisbureau een belangrijke rol in het keuzeprocess (22% van de passagiers) en baseert een groot deel van de reizigers haar keus op de positieve ervaringen van vrienden en familie (15% van de passagiers).

Meer dan 80% van de passagiers heeft de reis op traditionele wijze geboekt via het reisbureau.

Charters en lijndiensten 2010

In het zomerseizoen, dat jaarlijks loopt van april t/m oktober, vlogen er in 2010 wekelijks 18 vluchten naar 11 bestemmingen: Faro, Kreta, Corfu, Antalya, Rhodos, Kos, Dalaman, Gran Canaria, Mallorca, Malaga en Tenerife. Daaronder bevonden zich 5 non-stop vluchten, De vluchten werden uitgevoerd door transavia.com en Sky Airlines. In het winterseizoen vlogen er, net als voorgaande jaren, wekelijks 4 chartervluchten naar de Canarische Eilanden uitgevoerd door transavia.com.

Aanvullend hierop vloog het hele jaar door de lijndienst van bmi Regional naar Aberdeen. Deze



lijndienst vliegt werkdagelijks en wordt vooral gebruikt door zakelijke reizigers die werkzaam zijn in de petrochemische industrie.

Medische vluchten

Vanaf Groningen Airport Eelde worden met regelmaat medische vluchten uitgevoerd. Het betreft vluchten met patiënten of organen voor transplantatie. In 2010 ging het om 219 vluchten (2009: 252). Deze vluchten vinden ook buiten de reguliere openingstijden van de luchthaven plaats. In 2010 werd 83 (2009: 100) keer op of vanaf Eelde gevlogen buiten de vaste openingstijden.



toenmalige Rijksluchtvaartschool op de luchthaven gehuisvest. Naast de KLM Flight Academy, zoals de Rijksluchtvaartschool nu door het leven gaat, kwam daar tien jaar geleden de Dutch Flight Academy bij en vijf jaar later vestigde zich de Stella Aviation Academy. Eelde is daarmee veruit het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers van het land, een functie die door het kabinet Balkenende IV ook is benoemd in de al eerder gememoreerde Luchtvaartnota. Het nieuwe kabinet Rutte heeft deze positie van Groningen Airport Eelde in haar beleid overgenomen.

De aanwezigheid van de drie opleidingsinstituten is dan ook van groot belang voor een gezonde exploitatie van de luchthaven. Nadat van 1995 tot 2006 het aantal lesvluchten gestaag afnam, zit het de voorbije jaren weer in de lift.

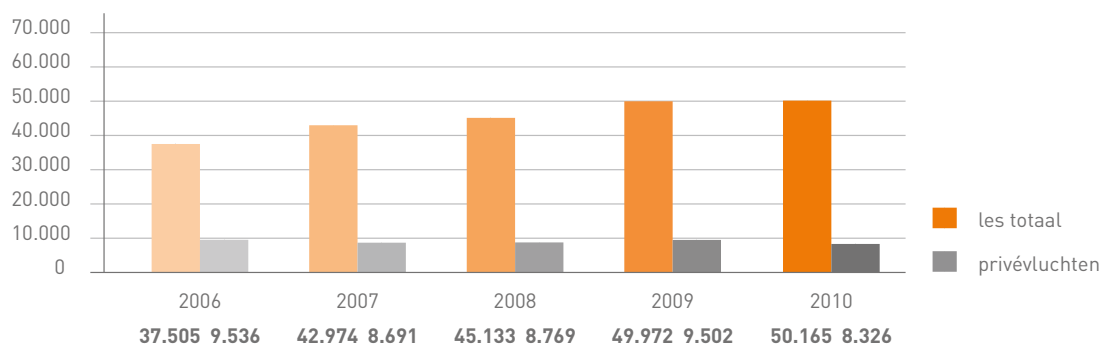
Lesverkeer

Het leeuwendeel, circa 80 procent, van de vliegbewegingen op Groningen Airport Eelde komt van lesverkeer van de drie opleidingscentra op het luchthaventerrein. De band tussen de luchthaven en de vliegscholen is hecht en langdurig. Al sinds 1955 is de

Geluid

De sterke toename van het lesverkeer leidde ertoe dat

Aantallen bewegingen les- en privévluchten



de vastgestelde geluidsgrenzen dreigden overschreden te worden. De luchthaven heeft dan ook dit gebruik moeten reguleren.

De vliegelingen hebben daardoor met een deel van hun vluchten moeten uitwijken naar andere (buitenlandse) luchthavens. Al zijn afspraken over het gebruik van de luchthaven in goede orde gemaakt, Groningen Airport Eelde en de vliegelingen waren ongelukkig met de situatie. Het past ook niet bij de status van de luchthaven als 's lands belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers.

Meldingen geluidhinder

Alle meldingen over geluidhinder worden geregistreerd door de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Eelde (CMLE). In 2010 steeg het aantal klachten van 700 in 2009 naar 1200. Een deel van de stijging is toe te schrijven aan een beperkte groep melderders die in enig jaar meer dan 50 meldingen ingediend hebben per melder (frequente melderders). Het aantal melderders in 2010 was 109, waarbij de top vijf van melderders 62 % van alle meldingen in diende. Het CMLE brengt in het eerste kwartaal van 2011 haar jaarrapportage over 2010 uit die ook met de luchthaven besproken zal worden.

Veiligheid

Incidenten

Er waren in 2010 22 incidenten in het kader van het rampenbestrijdingsplan, 1 minder dan in 2009. Het betrof voor het grootste deel voorzorgsalarmingen van landingen van kleine vliegtuigen (1a meldingen). Daarnaast was één zwaardere, zogenaamde '1b-melding'. Dat gebeurde op 26 maart toen een klein lestoestel door het landingsgestel zakte. De schade bleef beperkt.



Aswolk

Met betrekking tot de veiligheid heeft de aswolk van de IJslandse vulkaan Eyjafjalljökull die in april 2010 het Europees luchtruim binnendreef, ook het vliegverkeer op Groningen Airport Eelde bezig gehouden. Op last van de luchthavenautoriteiten was er 3 volle dagen geen vliegverkeer toegestaan op Groningen Airport Eelde. Daarnaast waren rond deze dagen van volledige sluiting nog een aantal momenten waarop de luchthaven dicht moest. Dit heeft voor de nodige hinder gezorgd. De vliegelingen konden hun oefenvluchten niet maken en circa 10 chartervluchten vielen uit, of werden omgeleid. Groningen Airport Eelde toont begrip voor de maatregel, maar heeft de coördinatie en communicatie rond het sluiten van het luchtruim als onduidelijk ervaren.

Brandweer

De brandweer op Groningen Airport Eelde heeft in 2010 haar oefenfaciliteiten uitgebreid met een afgeschreven Fokker 27 en een tankwagen die is omgebouwd tot vliegtuigromp. Deze dient als vervanging van de verbouwde bus waar voorheen brandoefeningen werden gehouden. In de simulatie-romp kunnen op realistische wijze branden worden nagebootst, zodat de brandweer haar vaardigheden beter op scherp kan houden. De Fokker wordt ingezet voor flight safety trainingen.

In 2010 is een aantal keren op de vliegbasis Woensdrecht een brandoefening gehouden. Tevens worden eens in de week routineoefeningen uitgevoerd op Groningen Airport Eelde.

Personeel

De motivatie, betrokkenheid en inspiratie van de 42 medewerkers van Groningen Airport Eelde vormen de drijvende kracht achter de prestaties van de luchthaven. Groningen Airport Eelde is een kleine organisatie waar de werkdruk hoog is, ook door het besluitvormingsproces rond de baanverlenging. Het personeel van de luchthaven blijft gemotiveerd en gedreven en dat is zonder meer een groot compliment waard!

Het lage ziekteverzuim (2010: 3,05 procent) is een bewijs van de positieve houding en betrokkenheid van de mensen van de luchthaven. Ook het geringe verloop onder het personeel is daarmee in verband te brengen. In de voorbije twee jaren heeft geen

enkele medewerker voor een andere werkgever gekozen. Deze loyaliteit is tevens een blijk van waardering richting de luchthaven als werkgever.



In het kader van de personeelsontwikkeling is in 2010 onder andere een "Vlootshow" uitgevoerd, waarbij vaardigheden, competenties en ook de potentie van de medewerkers in kaart worden gebracht. Groningen Airport Eelde biedt met dit programma haar personeel de mogelijkheid zich te ontplooiën via onder meer trainingen en opleidingen.

Personeel Groningen Airport Eelde

Totaal aantal medewerkers op 31 december 2010 bedroeg 42, waarvan 31 mannen en 11 vrouwen.

Verdeeld over:

- Brandweer, Facilities, Brandstof en Milieu: 22
- Havendienst: 5
- Administratie: 3
- Marketing & Sales: 3
- Directie, management team, HR, secretariaat: 9

4. Marketing inspanningen

Route Development

De inspanningen van de afdeling Marketing en Sales stonden in 2010 voor een belangrijk deel in het teken van 'route development': het aantrekken en ontwikkelen van nieuwe vliegroutes. Hiervoor zijn diverse routestudies uitgevoerd, die aantonen voor welke routes een goede markt bestaat in de noordelijke regio.

Er zijn op basis van deze routestudies diverse gesprekken gevoerd met geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen, waaronder zowel low cost- als traditionele carriers. De conclusie is dat er veel concrete interesse is. De gesprekken hebben dan ook geleid tot veelbelovende contacten. Voor de meeste maatschappijen is een verlengde baan echter een voorwaarde. Dat Groningen Airport Eelde door het laatste uitstel van de baanverlenging nieuwe diensten is misgelopen is vrijwel zeker. Luchtvaartmaatschappijen willen nu eenmaal vooraf zekerheid.

De gesprekken worden overigens niet alleen gevoerd met de gevestigde luchtvaartmaatschappijen. Ook is er het initiatief tot de oprichting van een nieuwe luchtvaartmaatschappij GLM, Groningen Luchtvaart Maatschappij. Deze maatschappij werkt aan de ontwikkeling van een luchtverbinding tussen Eelde - London, die zij graag in de toekomst wil aanvullen met meerdere zakelijke bestemmingen. Groningen Airport Eelde steunt dit initiatief uiteraard graag met haar kennis en inzichten van de luchthaven, de Noord Nederlandse markt en de Noord Nederlandse zakenreiziger.

Opkomst low cost - carriers

In de huidige markt is de opkomst van de low cost-carriers booming. Het aanbod van deze maatschappijen sluit aan op wensen van luchtreizigers van dit moment en de low cost-maatschappijen hebben bovendien belangstelling voor de regionale luchthavens. De invoering van de vliegbelasting in Duitsland heeft de interesse voor regionale luchthavens in Nederland verder aangewakkerd. De luchthaven merkt dat aan bijvoorbeeld de belangstelling van Ryanair om te gaan vliegen vanaf Eelde. Eveneens zijn met andere maatschappijen in deze tak van de luchtvaart commercieel interessante gesprekken gevoerd.

De meerderheid van deze vliegmaatschappijen vindt de catchment area van 3,2 miljoen potentiële passagiers een interessant uitgangspunt. In nationaal opzicht mag Noord-Nederland misschien doorgaan voor dunbevolkt, in Europees verband is de regio dat zeker niet. Er zijn in Europa vele luchthavens met een vergelijkbare catchment area die tussen de 1 en 2 miljoen passagiers afhandelen. Dat zegt ook veel over de kansen die Eelde heeft op dit gebied.

Lijndiensten

Voor veel zakelijke vluchten en lijndiensten is de huidige baanlengte toereikend. Op deze markt speelt echter iets anders. Uit onderzoek blijkt dat Eelde voor dit segment weliswaar een interessante catchment area heeft, maar dat de keuze voor een luchthaven veelal wordt bepaald door enerzijds kosten en anderzijds financiële prikkels. Andere, vergelijkbare luchthavens boeken in dit segment vaak wel groei, vooral omdat ze in de opstart van nieuwe routes met het regionale bedrijfsleven en overheden samenwerken. In dat licht dient ook het initiatief van het Route Development Forum van de regionale ondernemerswereld te worden gezien. In 2010 is de intentie uitgesproken dat de betrokken organisaties willen werken aan een fonds, beheerd door het forum, waarmee de start van een nieuwe lijndienst ondersteund kan worden. Eelde beschouwt de totstandkoming van dit fonds als een factor van belang voor groei in het segment van zakelijke vluchten en lijndiensten.

Behoud charteraanbod

Het was niet eenvoudig het aanbod van de huidige vakantievluchten te behouden. De belangrijkste oorzaak daarvan ligt in de teruggang in de traditionele chartermarkt, een ontwikkeling die ook nog eens sneller verloopt dan verwacht. We zagen in 2009 en 2010 het aantal charterpassagiers ook fors teruglopen in heel Nederland.

De touroperators, die de stoelen inkopen bij luchtvaartmaatschappijen, maken moeilijke tijden door. De tendens is dat ze voor dit segment kleinere luchthavens mijden en zich concentreren op enkele grotere luchthavens, met name Schiphol, Eindhoven en Rotterdam.

Desondanks blijft deze markt voor Eelde van groot belang. De luchthaven steekt veel energie in onderhoud van het contactennetwerk bij de chartermaat-

schappijen en touroperators. Ondanks de teruggang in de chartermarkt is voor 2011 het aantal vluchten gehandhaafd. Er zijn zelfs enkele vernieuwingen te melden. Zo heeft Groningen Airport Eelde met Corendon Airlines een nieuwe luchtvaartmaatschappij aangetrokken. Deze vliegt met een non-stop vlucht naar het Turkse Antalya. Tevens begint transavia.com met een eerste lijndienstoperatie op Malaga waar 2 keer per week (maandag en donderdag via Eindhoven) op wordt gevlogen.



Om de verkoop van het huidige aanbod extra te stimuleren, zijn in 2010 een aantal belangrijke stappen gezet. Zo is de gebruikersvriendelijkheid van de website verbeterd en is het uiterlijk ervan verfrist. Ook de aansluiting op de diversiteit in wensen van de diverse doelgroepen zoals consumenten en zakelijke reizigers, is verbeterd. Het online boeken van reizen op www.groningenairport.nl is hierdoor eenvoudiger en aantrekkelijker geworden. Verder zijn er diverse marketingcampagnes geweest gericht op de dalseizoenen en is eind maart de jaarlijkse vakantiemarkt in de vertrekhal georganiseerd in samenwerking met de touroperators.

Vrachtmarkt

De vrachtmarkt is voor Groningen Airport Eelde voornamelijk een markt van beperkte omvang. In 2010 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in de Nota Luchtvracht en Logistiek Groningen Airport Eelde genoemd als luchthaven met een bescheiden vrachtfunctie in de toekomst. Schiphol en Maastricht zijn de belangrijkste luchtvrachtluchthavens van ons land.

Met deze nota wil de regering de concurrentiepositie in de luchtvracht verbeteren. Het feit dat Groningen Airport Eelde in dit verband wordt genoemd, bete-

kent dat onze bescheiden ambities op dit vlak worden onderkend en ondersteund door het Rijk.

Rob van Dam, Vice President Sales bij transavia.com

'Beter product met langere baan'

"Elke regionale luchthaven is voor transavia.com belangrijk. Door vluchten aan te bieden vanaf regionale luchthavens komen we tegemoet aan de wens van klanten. Het is natuurlijk prettig om dichtbij huis in het vliegtuig te stappen. transavia.com is een vaste gast op Eelde. Komende zomer vliegen we zestien maal per week naar elf bestemmingen.

Wij kunnen echter een beter product leveren wanneer Eelde over een langere baan beschikt. Ik voorzie dat het ons tevens meer passagiers oplevert. Baanlengte is bepalend voor de vluchtduur van het vliegtuig na de start. Een groot deel van de heenreizen voeren wij daarom nu uit met een tussenlanding op een andere regionale luchthaven. De terugreis is meestal wel direct naar Eelde.

Wij vinden dat GAE een sterke regionale positie inneemt. Maar spiegel je de baanlengte met omliggende vliegvelden dan zou je eigenlijk ook naar de openingstijden moeten kijken. Baanlengte en openingstijden zijn beide van belang om aan de vraag uit deze regio te kunnen voldoen."

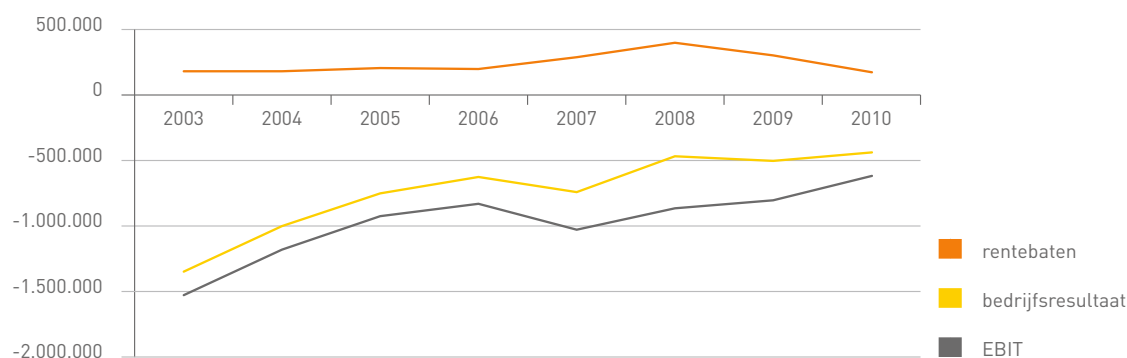
5. Financiën

Groningen Airport Eelde streeft naar een gezonde en kosteneffectieve exploitatie van de luchthaven. Daar hoort bij dat scherp op de kosten wordt gestuurd. De luchthaven voelt bovendien die verplichting richting de aandeelhouders. Door slim met beschikbare middelen om te gaan blijven kosten, investeringen en afschrijvingen en ook de financieringsbehoefte laag. De luchthaven slaagt er op deze wijze in toch een goed kwaliteitsniveau te handhaven.

In 2010 was het exploitatietekort bijna € 65.000 kleiner dan in 2009. Het verslagjaar is, ondanks de tegenvallende verkeer- en vervoersprestaties, afgesloten met een tekort van € 439.679. Dit bedrag was ruim € 185.000 lager dan het tekort dat in de exploitatiebegroting was voorzien.

De rentebaten beïnvloeden het resultaat relatief vrij aanzienlijk. De luchthaven heeft door de in het verleden ontvangen overheidsbijdragen en kapitaalstortingen naast de al vooruit ontvangen investerings-subsidies voor de baanverlenging en het afwateringsproject een liquiditeitssaldo van ongeveer € 8,95 miljoen. De rentebaten uit dit belegd vermogen bedroegen in 2010 € 173.232. In 2008 ging het nog om een bedrag van ruim € 397.000 en in 2009 om ruim € 300.000. De dalende opbrengst is het gevolg van de sterk gedaalde rentevergoedingen. Als we het exploitatieresultaat corrigeren voor de rentebaten (de EBIT) dan is er nog duidelijker sprake van een opgaande lijn in de bedrijfsresultaten over de langere termijn. Onderstaande grafiek toont dat beeld. De som der bedrijfsopbrengsten nam met bijna

Ontwikkelingen van het resultaat



€ 200.000 toe, van € 5.804.267 in 2009 tot € 5.999.339 in 2010. Dit is voor een belangrijk deel het gevolg van de toename van de verkoopwaarde van de brandstofverkoop. Daarnaast nam de opbrengst uit non-aviation toe, maar liep de opbrengst uit havengelden terug. De som der bedrijfslasten was in 2010 slechts € 2.570 hoger dan in 2009 en kwam uit op een bedrag van € 6.612.250. De personeelskosten zijn in totaal bijna € 178.000 lager dan in 2009, door minder inhuur van personeel, waaronder security-medewerkers. De inkoopwaarde van de verkopen is echter wel met € 196.000 toegenomen.

De omzet uit de havengelden levert met bijna € 2,9 miljoen de belangrijkste bijdrage aan de bedrijfsopbrengsten. Daarbinnen is het segment vakantiemarkt veruit het belangrijkste. Het seizoenpatroon dat daarmee samenhangt komt tot uitdrukking in onderstaand overzicht van de resultaatontwikkeling per maand.

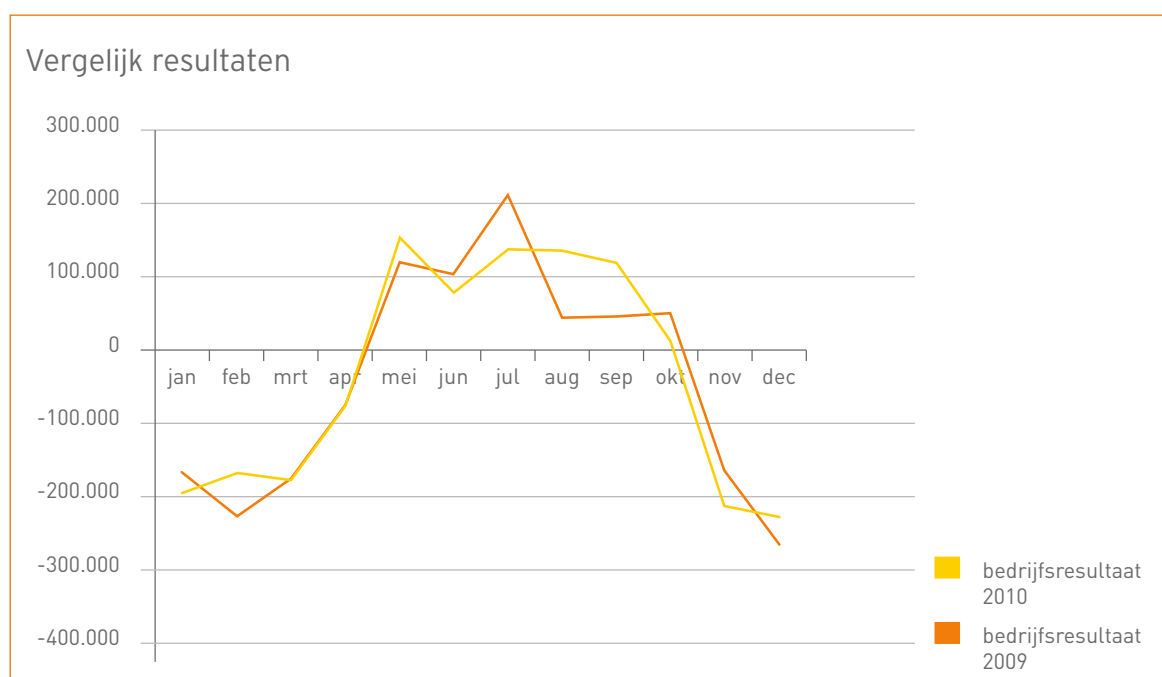
In 2010 is voor een bedrag van € 1.829.047 besteed aan projecten in uitvoering. Voor € 1.757.043 betrof dit uitgaven in het kader van de baanverlenging, zoals de aanbestedingskosten en verwerving van enkele percelen. Daarnaast is voor een bedrag van € 245.936 vooral geïnvesteerd in diverse inventarissen, waaronder security apparatuur en tractie.

Marc Jager, gedeputeerde Verkeer & Vervoer, Energie van de provincie Groningen.

'Wij willen voort met de luchthaven'

"De luchthaven is een essentiële infrastructurele basisvoorziening voor het Noorden. Groningen Airport Eelde is van belang voor het regionale acquisitieklimaat, voor het behoud en de bevordering van de economie en werkgelegenheid en voor de totale logistieke bereikbaarheid van het Noorden. En vergeet niet de voordelen van een luchthaven dichtbij huis voor vakantievluchten voor inwoners van de noordelijke provincies.

De verlenging van de start- en landingsbaan is noodzakelijk voor verdere ontwikkeling van de luchthaven ten behoeve van de regionaal economische ontwikkeling en voor een positieve toekomstige exploitatie van de luchthaven. Het hele proces rond de baanverlenging neemt nu al jaren in beslag. Het wordt hoog tijd dat de Raad van State een definitieve beslissing neemt, zodat de extra 700 meter asfalt aangelegd kunnen worden. We willen graag nieuwe toekomstplannen maken."



6. Vooruitblik 2011



Groningen Airport Eelde is klaar voor de sprong naar de toekomst. Alle voorbereidingen voor de baanverlenging zijn getroffen; de financiering is rond, de aanbesteding is afgerond en de planologische procedures zijn gereed. Zodra de Raad van State groen licht geeft, kan het project van start. Het zal de luchthaven de lang verwachte impuls geven. Ondertussen is de economie in een herstelfase beland, waardoor consumentenbestedingen toenemen en het bedrijfsleven weer investeert. Het doet de kansen voor Groningen Airport Eelde stijgen. Wij gaan ervan uit dat in 2011 de rem er eindelijk af kan, zodat Eelde gericht kan inspelen op de snelle opkomst van de low cost-maatschappijen, waarmee luchtvaart steeds meer in de richting van een nieuwe vorm van openbaar vervoer verschuift.

Groei is zonder twijfel mogelijk. Eindhoven Airport laat het zien. Die luchthaven zat rond 2002 nog op het huidige niveau van Groningen Airport Eelde. Nu bedraagt het aantal passagiers dat Eindhoven verwerkt ruim 2 miljoen en een verdubbeling in 2020 ligt in het verschiet. Met een langere baan is ook onze luchthaven gereed voor het bewerken van markten die Eindhoven zoveel passagiers hebben opgeleverd.

Marktomstandigheden dwingen echter tot verder reikend kostenbewustzijn, want low cost-maatschappijen vragen om een kwalitatieve maar prijsbewuste afhandeling. Daarom onderzoekt Groningen Airport Eelde de mogelijkheden om het hele operationele proces tot een hoger efficiëncyniveau te brengen door taken te integreren. In 2010 is uit een quickscan bij de luchthaven vastgesteld dat er door integratie veel besparing te realiseren is. In 2011 zal dit in detail worden onderzocht en zo mogelijk geïmplementeerd.

In de exploitatie van 2011 zijn de eventuele resultaten van de verlengde baan niet meegenomen, omdat deze op zijn vroegst pas eind 2011 in gebruik

genomen zal worden. De baanverlenging zal worden uitgevoerd buiten het charterseizoen en tijdens de bouw zal de luchthaven zoveel mogelijk geopend zijn. Met de aannemingscombinatie zijn daar goede afspraken over gemaakt, zeker ook om de veiligheid op de luchthaven en de mogelijkheden voor de reiziger zoveel mogelijk te waarborgen.

Voor 2011 is naast de baanverlenging voor een bedrag van bijna € 160.000 aan investeringen voorzien welke voor een groot deel vervangingsinvesteringen of beperkte uitbreidingen van inventarissen voor de operationele afdelingen betreffen. De eind 2010 gestarte (planologische) voorbereiding van de gebiedsontwikkeling op het terrein van de luchthaven zullen in 2011 verder worden uitgewerkt hetgeen zal moeten leiden tot een visie, gevolgd door een bestemmingsplan voor het voor- en middenterrein van de luchthaven. Dan kan daarna ruimte geboden worden voor bouw van nieuwe luchthavengebonden gebouwen als hangars en de kazerne voor de luchthavenbrandweer. De visieontwikkeling gebeurt in nauwe samenspraak met de gemeente Tynaarlo en de Provincie Drenthe en sluit aan bij de lijn van de Omgevingsvisie Drenthe uit 2010.

De komende jaren zal de kostenkant blijvend aandacht krijgen.

Als de baanverlenging eind 2011 kan worden gerealiseerd, kan nog voor 2020 de luchthaven financieel zelfstandig functioneren. Dat kan alleen worden bereikt met een efficiënte en kostenbewuste organisatie. Want low cost vliegen vraagt om low cost afhandeling. Het zal het maximale van de inzet en creativiteit van de medewerkers vergen.

Eveneens blijven we investeren in een omgevingsgerichte communicatie en dialoog.

Al deze initiatieven en ontwikkelingen tonen het groeipotentieel van de luchthaven, in een maatschap-

pelijk verantwoorde en duurzame context. Ze laten zien dat Groningen Airport Eelde hard werkt aan de onderbouwing van een financieel gezonde luchthaven die gereed is om in te spelen op ontwikkelingen die in de luchtvaart gaande zijn. Daarmee kan Groningen Airport Eelde daadwerkelijk uitgroeien tot een voorname vervoersvoorziening en een belangrijke factor blijven voor de ontwikkeling van de ruimtelijke, economische en maatschappelijke betekenis van Noord en Noord-oost Nederland.

Onno van den Brink, lid van de Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde en oud-president-directeur van KLM-dochter transavia.com.

'Bezwaarprocedures hebben nu lang genoeg geduurd'

"Ik geloof in de kansen voor Groningen Airport Eelde. Ik ben niet voor niets toegetreden tot de Raad van Commissarissen van de luchthaven. Die kansen hangen overigens nauw samen met de lengte van de start- en landingsbaan. Luchtvaartmaatschappijen zijn pas rendabel bij een hoge bezettingsgraad en productiviteit tegen lage kosten. Dat rijmt niet goed met de huidige baan die payload-restricties noodzaakt voor diverse bestemmingen. Luchtvaartmaatschappijen geven dan al gauw de voorkeur aan andere luchthavens in de (wijde) omgeving.

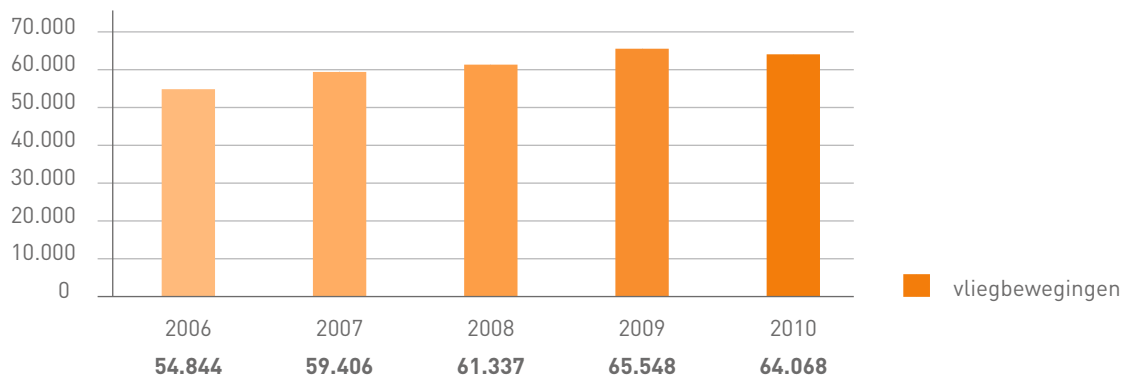
Komt de nieuwe baan er wel, dan zal dat beslist extra vervoer opleveren. De investering zal zich dus terugbetalen. Daarbij moet niet alleen gekeken worden naar de exploitatie van de luchthaven maar ook naar de toegevoegde economische waarde voor het Noorden. Dat is in geld uit te drukken en moet worden meegenomen in de afweging.

De baanverlenging laat lang op zich wachten. We gaan in Nederland wel erg ver met de mogelijkheid om bezwaren te blijven aantekenen. Het poldermodel heeft zijn voordelen maar we moeten wel in staat blijven projecten binnen redelijke termijn voor elkaar te krijgen."

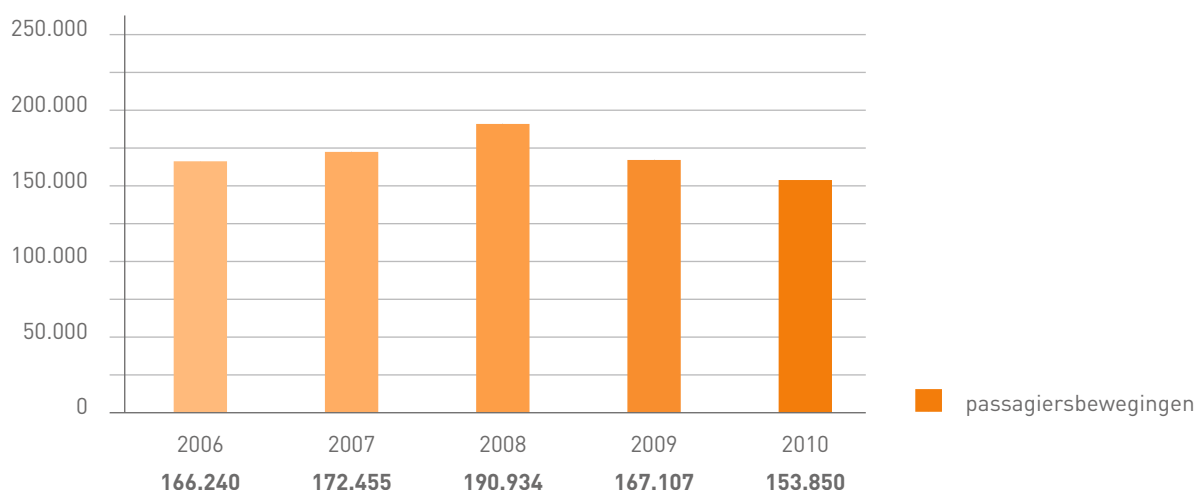


Meerjarenoverzicht Groningen Airport Eelde

Vliegbewegingen



Passagiersbewegingen



Financieel

(x € 1000)	2006	2007	2008	2009	2010
havengelden	2.494	2.702	3.042	2.986	2.898
overige baten	1.165	1.223	1.320	1.378	1.465
netto baten	3.659	3.925	4.362	4.364	4.363
personeelkosten	2.558	2.816	2.981	3.095	2.917
overige lasten	1.729	1.852	1.850	1.774	1.886
lasten	4.287	4.668	4.831	4.869	4.803
resultaat	-628	-743	-469	-505	-440

Jaarrekening 2010

Bestaande uit:

Balans
Winst- en verliesrekening
Kasstroomoverzicht
Toelichting

Bedragen in euro's

Balans na resultaatbestemming per 31 december 2010

ref.	31 december 2010	31 december 2009
Vaste activa		
1. Materiële vaste activa		
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	5.064.434	5.180.795
Installaties	846.577	994.409
Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.721.859	1.730.533
In uitvoering en vooruitbetaald	9.116.246	7.451.385
	<hr/>	<hr/>
	16.749.116	15.357.122
2. Financiële vaste activa		
Deelneming	1	1
	<hr/>	<hr/>
	16.749.117	15.357.123
Vlottende activa		
3. Voorraden	212.042	172.345
4. Vorderingen	806.682	1.067.319
5. Liquide middelen	22.460.047	22.939.657
	<hr/>	<hr/>
	23.478.771	24.179.321
	<hr/>	<hr/>
	40.227.888	39.536.444

ref.	31 december 2010	31 december 2009
Eigen Vermogen		
6. Opgevraagd en gestort kapitaal	4.174.778	4.174.778
7. Agio	5.105.025	4.084.020
8. Overige reserves	4.681.473	5.121.152
	13.961.276	13.379.950
Voorzieningen		
9. Voorziening groot onderhoud	552.564	521.430
10. Voorziening vervroegde uittreding	17.301	29.565
	569.865	550.995
Langlopende schulden		
11. Overlopende passiva (vooruit ontvangen investeringsbijdragen)	24.782.086	24.511.586
	24.782.086	24.511.586
Kortlopende schulden		
Handelscrediteuren	247.813	249.563
Investeringscrediteuren	141.791	235.321
12. Overige schulden	525.057	609.029
	914.661	1.093.913
	40.227.888	39.536.444

Winst- & verliesrekening over 2010

ref.	2010	2009
Bedrijfsopbrengsten		
13. Havengelden	2.897.606	2.985.858
14. Opbrengst gebouwen en terreinen	695.938	616.601
Brandstof verkopen	1.787.548	1.595.071
15. Overige bedrijfsopbrengsten	618.247	606.746
Som der bedrijfsopbrengsten	5.999.339	5.804.276
Bedrijfslasten		
Brandstof inkopen	1.636.673	1.440.578
16. Personeelskosten	2.917.058	3.094.815
17. Afschrijvingskosten	682.980	687.160
18. Overige bedrijfskosten	1.375.539	1.387.127
Som der bedrijfslasten	6.612.250	6.609.680
Bedrijfsresultaat	(612.911)	(805.404)
Rente	173.232	300.788
Resultaat	(439.679)	(504.616)

Het tekort wordt ten laste gebracht van de overige reserves.

Kasstroomoverzicht 2010

ref.	2010	2009
Bedragen x 1000 euro		
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Bedrijfsresultaat	(613)	(805)
Aanpassingen voor:		
2. Resultaat deelneming	0	0
17. Afschrijvingen	683	687
9/10 Voorzieningen	19	2
	702	689
Veranderingen in het werkkapitaal:		
3. Voorraden	(40)	(39)
4. Vorderingen	261	(412)
Kortlopende schulden en overlopende passiva	(179)	55
	(42)	(396)
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	131	(512)
Ontvangen rente	443	888
Kasstroom uit operationele activiteiten	574	376
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
Saldo investeringen/desinvesteringen in materiële vaste activa	(2.075)	(1.793)
Ontvangen investeringssubsidies	0	0
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	(2.075)	(1.793)
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
Storting aandeelhouders	1.021	1.021
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	1.021	1.021
Netto Kasstroom		
	(480)	(396)
Samengesteld als volgt:		
5. Toename liquide middelen	(480)	(396)
	(480)	(396)

TOELICHTING ALGEMEEN

Activiteiten

Groningen Airport Eelde N.V. is gevestigd op de Machlaan 14a te Eelde en heeft als statutaire vestigingsplaats Groningen.

De vennootschap heeft tot doel de uitoefening van het luchtvaartbedrijf, waaronder met name begrepen zijn de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van het als zodanig aangewezen luchtvaartterrein.

Toelichting waarderingsgrondslagen en grondslagen voor de resultaatbepaling

BALANS

Algemeen

Voor zover niet anders is aangegeven worden activa en passiva gewaardeerd op nominale waarde.

Vaste activa

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde, onder aftrek van cumulatieve afschrijvingen. Ontvangen investeringssubsidies worden op de materiële vaste activa in mindering gebracht.

Afschrijvingsmethodiek en -termijnen

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

Bedrijfsgebouwen en -terreinen	3 - 40 jaar
Installaties	3 - 30 jaar
Andere vaste bedrijfsmiddelen	3 - 25 jaar

Financiële vaste activa

De deelneming wordt gewaardeerd op de netto vermogenswaarde.

Vlottende activa

Voorraden

De voorraden worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs.

Vorderingen

De vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde, waarbij op de vorderingen op handelsdebiteuren een voorziening wegens eventuele oninbaarheid in mindering wordt gebracht.

WINST- EN VERLIESREKENING

Algemeen

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

Opbrengstverantwoording

Opbrengsten uit de levering van goederen worden verwerkt zodra alle belangrijke rechten en risico's met betrekking tot de eigendom van de goederen zijn overgedragen aan de koper. Opbrengsten uit de levering van diensten geschieden naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten.

Netto-omzet en overige bedrijfsopbrengsten

Netto-omzet omvat de opbrengsten uit levering van goederen onder aftrek van kortingen en dergelijke.

Kosten

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben.

Belastingen

Groningen Airport Eelde NV is niet vennootschapsbelastingplichtig en daarom is geen vennootschapsbelasting in de jaarrekening opgenomen.

TOELICHTING OP DE BALANS

1. Vaste activa

Materiele vaste activa

De mutaties in de materiele vaste activa zijn in het volgende overzicht samengevat:

Bedragen in euro's	Bedrijfs- gebouwen/ terreinen	Installaties	Andere vaste bedrijfs middelen	Activa in uitvoering	Totaal
Stand per 01.01.2010					
Actuele waarde/ aanschaffingswaarde	17.118.651	7.550.441	4.830.803	7.451.385	36.951.280
Subsidies	(2.501.381)	(310.675)	0	0	(2.812.056)
	14.617.270	7.239.766	4.830.803	7.451.385	34.139.224
Cum. afschrijvingen	(10.845.549)	(7.653.375)	(3.100.270)	0	(21.599.194)
Cum. vrijval subsidies	1.409.074	1.408.018	0	0	2.817.092
Boekwaarde	5.180.795	994.409	1.730.533	7.451.385	15.357.122
Mutaties in de boekwaarde					
Investerings	2.215	1.396	242.325	1.829.047	2.074.983
Subsidies	0	0	0	0	0
	2.215	1.396	242.325	1.829.047	2.074.983
Overboekingen	137.153	27.033	0	(164.186)	0
Desinvestering activa	0	0	(4.323)	0	(4.323)
Desinvestering afschrijving	0	0	4.323	0	4.323
Afrondingen	(12)	8	0		(4)
Afschrijvingen	(344.001)	(193.837)	(250.999)	0	(788.837)
Vrijval subsidies	88.284	17.573	0	0	105.857
	116.361	147.827	8.674	1.664.861	1.391.999
Stand per 31.12.2010					
Actuele waarde/ Aanschaffingswaarde	17.258.019	7.578.865	5.068.805	9.116.246	39.021.935
Subsidies	(2.501.381)	(310.675)	0	0	(2.812.056)
	14.756.638	7.268.190	5.068.805	9.116.246	36.209.879
Cum. afschrijvingen	(11.189.550)	(7.847.204)	(3.346.946)	0	(22.383.700)
Cum. vrijval subsidies	1.497.346	1.425.591	0	0	2.922.937
Boekwaarde	5.064.434	846.577	1.721.859	9.116.246	16.749.116

Onder de activa in uitvoering zijn onder meer opgenomen de per balansdatum gemaakte kosten in het kader van de voorbereiding van de baanverlenging, ter grootte van € 8.544.326.

En voor het afwateringsproject, ter grootte van € 563.889.

2. Financiële vaste activa

Dit betreft een 22,2% deelneming in Groningen Airpark Eelde B.V. te Eelde. De deelneming is gegeven de vermogenspositie van de deelneming, per 31 december 2005 afgewaardeerd tot € 1.

De waardering van de deelneming volgens de netto vermogenswaarde is ultimo 2010 € 42.586 negatief. Indien en voor zover de vennootschap in deze situatie geheel of gedeeltelijk instaat voor de schulden van de deelneming, dan wel het stellige voornemen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt een voorziening getroffen. Dit is bij Groningen Airpark Eelde niet van toepassing, derhalve geschiedt de waardering tegen € 1.

Vlottende activa

3. Voorraden

De voorraden betreffen luchtvaartbrandstof, oliën, blusstoffen, gladheidsbestrijdingsmiddelen, onderhoudsmaterialen, promotie artikelen en toegangspassen.

4. Vorderingen

Deze post betreft vorderingen met een looptijd korter dan 1 jaar en is als volgt samengesteld:

	31.12.2010	31.12.2009
Handelsdebiteuren	319.417	259.226
Belasting	121.273	64.753
Overige vorderingen	81.052	83.549
Rente	284.940	659.791
	€ 806.682	1.067.319

5. Liquide middelen

Het betreft de volgende banksaldi:

	31.12.2010	31.12.2009
- Abn Amro	8.211.964	6.061.048
- ING Bank	10.471.535	6.782.131
- Friesland Bank	17.033	5.242.124
- Fortis Bank	0	4.846.828
- Rabobank	3.751.113	0
- SNS Bank	320	377
- Kas	8.082	7.149
	€ 22.460.047	22.939.657

Deze saldi betreffen in hoofdzaak spaarsaldi en deposito's waarvan de looptijd ultimo 2010 korter is dan 6 maanden. De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde en staan ter vrije beschikking aan de onderneming.

Eigen vermogen

6. Opgevraagd en gestort kapitaal

Hiervan kan het volgende overzicht worden gegeven:

Het maatschappelijk kapitaal bestaat uit 12.000 aandelen à f 1.000 (€ 453,78) nominaal.

Maatschappelijk kapitaal	5.445.363	
In portefeuille	1.270.585	
Opgevraagd en gestort kapitaal	€ 4.174.778	

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

Provincie Groningen	1.252.433	30%
Provincie Drenthe	1.252.433	30%
Gemeente Groningen	1.085.442	26%
Gemeente Assen	417.479	10%
Gemeente Tynaarlo	166.991	4%
	€ 4.174.778	100%

7. Agio

Met ingang van 2006 wordt de jaarlijkse storting door de aandeelhouders van in totaal € 1.021.005 in het kapitaal, gezien het karakter van deze bijdrage, aangemerkt als agio.

Het verloop is als volgt:

	2010	
Stand per 01.01	4.084.020	
Bij: storting aandeelhouders	1.021.005	
Stand per 31.12	€ 5.105.025	

De verdeling van deze storting van de aandeelhouders is als volgt:

Provincie Groningen	308.062	
Provincie Drenthe	308.062	
Gemeente Groningen	264.053	
Gemeente Assen	105.621	
Gemeente Tynaarlo	35.207	
	€ 1.021.005	

8. Overige Reserve

In 2010 kende deze reserve het volgende verloop:

	2010	2009
Stand per 01.01	5.121.152	5.625.768
Af: Resultaat	(439.679)	(504.616)
Stand per 31.12	€ 4.681.473	5.121.152

Vorzieningen

9. Voorziening groot onderhoud

De voorziening dient ter egalisatie van de kosten van het groot onderhoud aan materiële vaste activa.

Het verloop van de voorziening kan als volgt worden weer-gegeven:

	2010	2009
Stand per 01.01	521.430	507.027
Dotatie	50.000	50.000
Onttrekking	(18.866)	(35.597)
Stand per 31.12	€ 552.564	521.430

10. Voorziening vervroegde uittreding

Deze voorziening is opgenomen ten behoeve van de financiële verplichtingen die samenhangen met vervroegde uittreding van medewerkers.

De kosten die dit voor de N.V. met zich meebrengt voor de komende jaren bedragen € 29.650.

Een bedrag ter grootte van € 12.349 wordt in 2011 betaald en is opgenomen bij de kortlopende schulden. Het bedrag dat in latere jaren wordt betaald is opgenomen als voorziening vervroegde uittreding en bedraagt € 17.301.

	2010	2009
Vervroegde uittreding (FPU)	€ 17.301	29.565

Het verloop van de voorziening in 2010 is als volgt:

Saldo per 31.12.2009 Langlopend		29.565
Saldo per 31.12.2009 Kortlopend (2010)		11.921
		41.486
Bij: dotatie 2010		355
Af: onttrekking 2010		12.191
Saldo per 31.12.2010		29.650
Waarvan kortlopend (2011)		12.349
Stand per 31.12.2010	€	17.301

Langlopende schulden

11. Overlopende passiva

Dit betreft rijksbijdragen in investeringsprojecten die naar verwachting in de periode 2003-2012 worden gerealiseerd, inclusief de hierop betrekking hebbende gerealiseerde rentebaten. Omdat er sprake is van een verplichte bestemming van de rente baten en van mogelijke (gedeeltelijke) terugbetaling van de vooruit ontvangen rijksbijdrage inclusief de hierop ontvangen rente is de toegerekende rente rechtstreeks aan de balanspost toegevoegd en niet als bate in de Winst- en Verliesrekening verantwoord.

De post is als volgt samengesteld:

	t/m 2010	t/m 2009
Vooruit ontvangen subsidie project afwatering	2.722.682	2.722.682
Vooruit ontvangen subsidie project baanverlenging	18.620.000	18.620.000
Rente toerekening project baanverlenging	3.439.404	3.168.904
	€ 24.782.086	24.511.586

Kortlopende schulden

De Rekening courant faciliteit van ABN-Amro bedraagt € 680.000.

12. Overige schulden

Deze post is als volgt samengesteld:

	2010	2009
Energie kosten	46.425	39.599
Advies/controle kosten	35.589	82.038
Inleen personeel beveiliging/overig	19.895	58.962
Opleidingskosten brandweer	12.550	0
Salarissen, afkoop FPU kort	12.363	16.260
Marketing activiteiten	16.061	8.524
Vooruit ontvangen opbrengsten	2.565	11.705
Vakantietoeslag en verlofrechten	187.182	185.652
Nog af te dragen premies sociale verzekeringen/belasting	119.947	117.257
Shell brandstof inkoop /afrekening	41.949	71.595
Vooruit ontvangen bijdrage project G.S.A.	11.818	0
Overige	18.713	17.437
	€ 525.057	609.029

Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen

De vennootschap heeft zich ten behoeve van de Staat verbonden met het recht van eerste hypotheek met pandrecht op de percelen grond en infrastructuur die samen het luchtvaartterrein vormen, tot een bedrag van € 18.620.000, tot zekerheid voor de voldoening van al hetgeen de vennootschap verschuldigd mocht blijken te zijn uithoofde van de op 5 december 2003 gesloten overeenkomst inzake de kosten van de baanverlenging en waarde van het luchtvaartterrein.

Op balansdatum werden er door vennootschap vijf auto's geleased, met een resterende looptijd van 12 tot 42,5 maanden en een leaseverplichting van in totaal € 72.453.

Overige

In 2008 zijn door diverse partijen verschillende procedures aanhangig gemaakt onder meer tegen het aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Eelde, maar in het bijzonder tegen de baanverlenging en de financiering daarvan met Rijksmiddelen. Eind 2009 heeft de Europese Commissie op basis van door het Rijk verstrekte informatie vastgesteld dat de door het Rijk beschikbaar gestelde bijdrage in de kosten van de baanverlenging en van vernieuwing van het afwateringssysteem op het luchtvaartterrein toelaatbaar is. Bij het opstellen van de jaarrekening is er vanuit gegaan dat deze eindbeslissing van de Europese Commissie in de loop van 2011 volgens Nederlands recht zal worden bekrachtigd. De directie is zich ervan bewust dat er nog een uitspraak van de Europese Commissie zal volgen over de toelaatbaarheid van de jaarlijkse bijdrage (agiosstorting) van de Aandeelhouders tot en met 2012.

Toelichting op de winst- & verliesrekening

	2010	2009
13. Havengelden		
Deze post is als volgt samengesteld:		
Landingsgelden	1.169.436	1.167.387
Passagiersvergoeding	953.344	983.584
Security charge	631.062	683.299
Overige havengelden	143.764	151.588
	€ 2.897.606	2.985.858
14. Opbrengst gebouwen en terreinen		
Deze post is als volgt samengesteld:		
Opbrengst gebouwen	368.209	329.041
Opbrengst terreinen	236.577	237.459
Concessies	91.152	50.101
	€ 695.938	616.601
15. Overige bedrijfsopbrengsten		
Deze post is als volgt samengesteld:		
Doorberekende uren	60.638	53.742
Opbrengst voorterrein	473.975	485.513
Doorberekende overhead	10.048	10.594
Diverse baten	73.586	56.897
	€ 618.247	606.746

	2010	2009
--	------	------

16. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten luidt als volgt:

Salarissen	1.998.393	2.127.005
Pensioen lasten	219.025	217.640
Sociale lasten	273.879	262.631
	<u>2.491.297</u>	<u>2.607.276</u>
Inleen security personeel	339.115	388.643
Overige personeelskosten*	86.646	98.896
	€ 2.917.058	3.094.815

Groningen Airport Eelde heeft voor haar werknemers een toegezegd-pensioenregeling. Hiervoor in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen welke afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP. Groningen Airport Eelde heeft de toegezegd-pensioenregeling verwerkt als zou sprake zijn van een toegezegde-bijdrageregeling. Groningen Airport Eelde heeft in geval van een tekort bij dit bedrijfstakpensioenfonds geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen in het geval van een tekort, anders dan hogere toekomstige premies. Als gevolg hiervan heeft Groningen Airport Eelde alleen de verschuldigde premies tot en met het einde van het boekjaar in de jaarrekening verantwoord.

Op 31 december 2010 waren er 42 werknemers in vaste dienst, dat waren er 43 per 31 december 2009. Over het boekjaar ging het gemiddeld om de volgende fte's:

brandweer-/operationele dienst	26,0	26,1
overig personeel	13,3	13,9
	39,3	40,0

*] Vermelding beloning bestuurder blijft op grond van artikel 383 lid 1 BW2 achterwege. De leden van de Raad van Commissarissen ontvingen met betrekking tot het verslagjaar gezamenlijk een vergoeding van € 31.150; in 2009 bedroeg deze vergoeding € 24.000.

17. Afschrijvingskosten

In 2010 is een bedrag van € 682.980 aan afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie gekomen.

Dit bedrag is als volgt toe te lichten:

Afschrijving op:

Gebouwen en terreinen	344.001	328.030
Installaties	193.837	487.227
Overige duurzame bedrijfsmiddelen	250.999	257.393
Totaal	<u>788.837</u>	<u>1.072.650</u>
Vrijval subsidies	105.857	385.490
Afschrijving ten laste van het boekjaar	€ 682.980	687.160

	2010	2009
--	------	------

18. Overige bedrijfskosten

In de post overige bedrijfskosten wordt onderscheid gemaakt in:

Huisvestings- en terreinkosten		
- assuranties en belastingen	108.071	84.248
- onderhoud gebouwen/terreinen	279.689	280.179
- overige	86.969	100.642
	€ 474.729	465.069
Algemene kosten		
- ontwikkelings- en promotiekosten	214.675	174.174
- advieskosten	241.211	343.392
- overige	444.924	404.492
	900.810	922.058
Totaal	1.375.539	1.387.127

Statutaire regeling omtrent bestemming resultaat

Artikel 21 lid 2 van de statuten luidt -verkort- als volgt:

De winst is ter beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

De vennootschap kan aan de aandeelhouders slechts uitkeringen doen voor zover het eigen vermogen groter is dan het gestorte en opgevraagde deel van het kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.

Eelde, 17 maart 2011

Voor de jaarrekening 2010:

Raad van Commissarissen

prof. dr. H.G. Sol, voorzitter

mr. R.W.P. Bakker

mr. O.P.M. van den Brink

dr. J.C. Gerritsen

drs. A. van der Hek

dhr. J.H. Mosselman

Directie

Ir. J.G. Hillen

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V.

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag op pagina 31 tot en met 43 opgenomen jaarrekening 2010 van Groningen Airport Eelde N.V. te Groningen gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2010 en de winst-en-verliesrekening over 2010 en de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het directieverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Groningen Airport Eelde N.V. per 31 december 2010 en van het resultaat over 2010 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het directieverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het directieverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Groningen, 17 maart 2011
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

A.L. Koops- Aukes RA

