



# Begroting 2016

## Groningen Airport Eelde N.V.

---

### Inhoud

1.	Inleiding	pag. 2
2.	Exploitatiebegroting 2016	pag. 6
3.	Toelichting op de exploitatiebegroting	pag. 7
4.	Investeringsbegroting 2016	pag. 11
5.	Toelichting op de investeringsbegroting	pag. 13

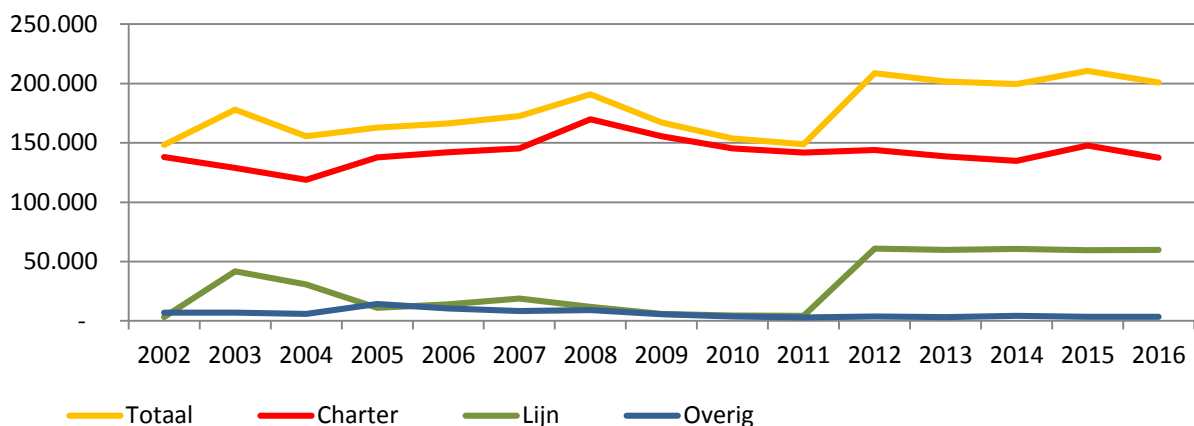
Bijlage: Geprognosticeerde balans en kasstroomoverzicht behorende bij de begroting 2016

# 1 Inleiding

De belangrijkste vervoersegmenten voor Groningen Airport Eelde (nader te noemen GAE) zijn de vakantiechartermarkt, de lijndiensten en het lesverkeer. De passagiersvolumes worden bepaald door het charter- en lijndienstverkeer, het aantal vlieg(tuig)bewegingen wordt vooral bepaald door het lesverkeer.

## Passagiers

In onderstaande grafiek wordt de ontwikkeling van het aantal passagiers over de periode 2002 – 2016 weergegeven (waarbij het voor 2015 de verwachte aantallen betreft en voor 2016 de in de begroting 2016 gehanteerde prognoses).



De vakantiechartermarkt, al lange tijd de belangrijkste bron van passagiers en inkomsten voor GAE, vertoont sinds de piek van 2008 een langzaam dalende trend. Vakantiegangers stellen meer en meer hun eigen reis samen en kiezen steeds vaker voor de (low-cost) lijndienstmaatschappijen.

Een record aantal passagiers in 2015.

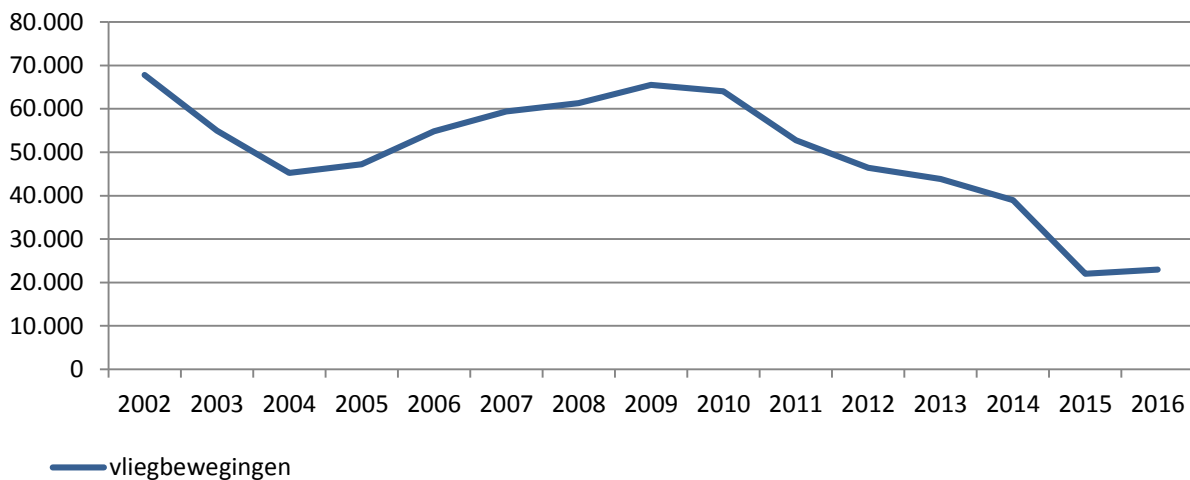
Met de komst van Ryanair in 2012 groeide het passagiersvolume op GAE met een sprong. Door de daling van het aantal charterpassagiers liep het totaal aantal passagiers in 2013 en 2014 iets terug. Ondanks dat Ryanair de activiteiten op GAE in 2014 heeft beëindigd, groeide het aantal passagiers in 2015: de komst van Wizzair en Flybe compenseerden het vertrek van Ryanair en enkele nieuwe vakantiecharterbestemmingen in 2015 zorgden voor een groei. Door deze ontwikkeling bereikt de luchthaven in 2015 een record aan passagiers: naar verwachting zal de teller oplopen tot circa 215.000 passagiers, ruim boven het vorige record van 208.669 bewegingen in 2012.

Voor 2016 wordt daarentegen op een kleine daling van het aantal passagiers gerekend. De wintersportvluchten van Transavia naar Salzburg en Innsbruck zijn uit het schema geschrapt: na 3 jaar heeft Transavia geconcludeerd dat hier onvoldoende op werd verdiend. In de zomer van 2016 zal de frequentie op Gran Canaria worden teruggebracht en verdwijnt de bestemming Tenerife uit het zomerprogramma. De aankondiging van de nieuwe zomerbestemming Dalaman kan deze afname niet volledig compenseren. Daarmee wordt de trend van langzaam afnemende aantallen charterpassagiers voortgezet.

In de vooruitzichten voor 2016 is nog geen rekening gehouden met een hub-verbinding, zoals die in "Werelden verbinden" wel voor 2016 is voorzien. De gesprekken over een route naar Kopenhagen zijn gaande, maar niet concreet genoeg om daarop vooruit te lopen.

## Vluchten

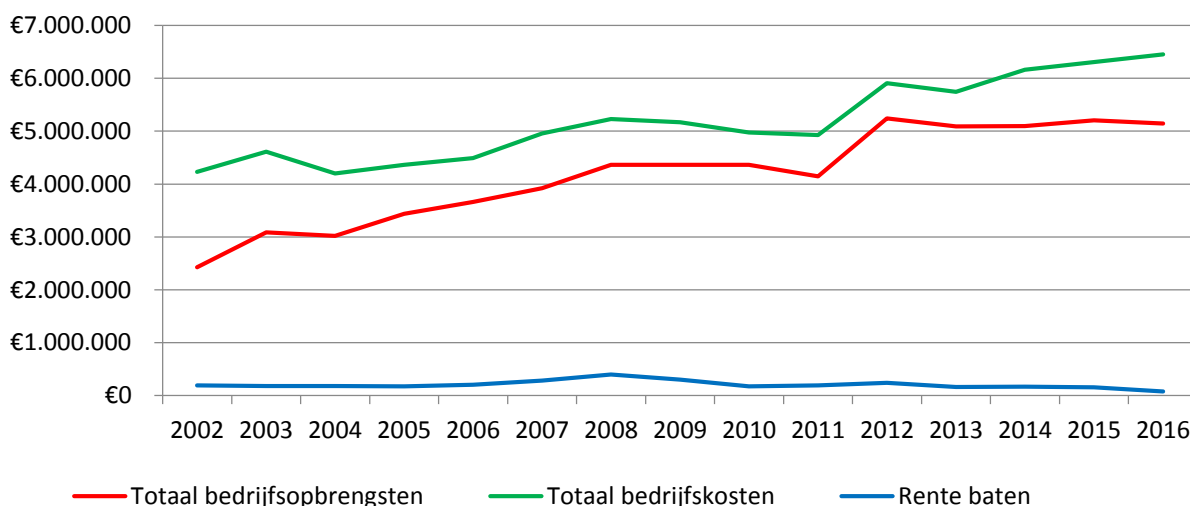
Het aantal vliegbewegingen wordt zeer sterk bepaald door het lesverkeer. Het aantal vluchten in het kader van opleiding tot verkeersvlieger is de laatste jaren sterk afgenomen.



De afgenomen werkgelegenheid voor jonge piloten en de terughoudendheid bij banken om vliegopleidingen te financieren was daar debet aan. De op GAE gevestigde opleidingen van Stella Aviation en Dutch Flight Academy hebben hun activiteiten moeten staken en ook de KLM Flight Academy heeft minder leerlingen op de opleiding. Hoewel de toekomstige vraag naar piloten ertoe zal leiden dat weer meer leerlingen opgeleid moeten worden en de KLM Flight Academy heeft aangegeven in 2016 al weer meer vliegers te gaan maken dan in 2015, wordt voor 2016 nog geen significant herstel van dit segment verwacht.

## Kosten en opbrengsten

De ontwikkeling van kosten en opbrengsten over de periode van 2002 – 2016 is weergegeven in onderstaande grafiek.



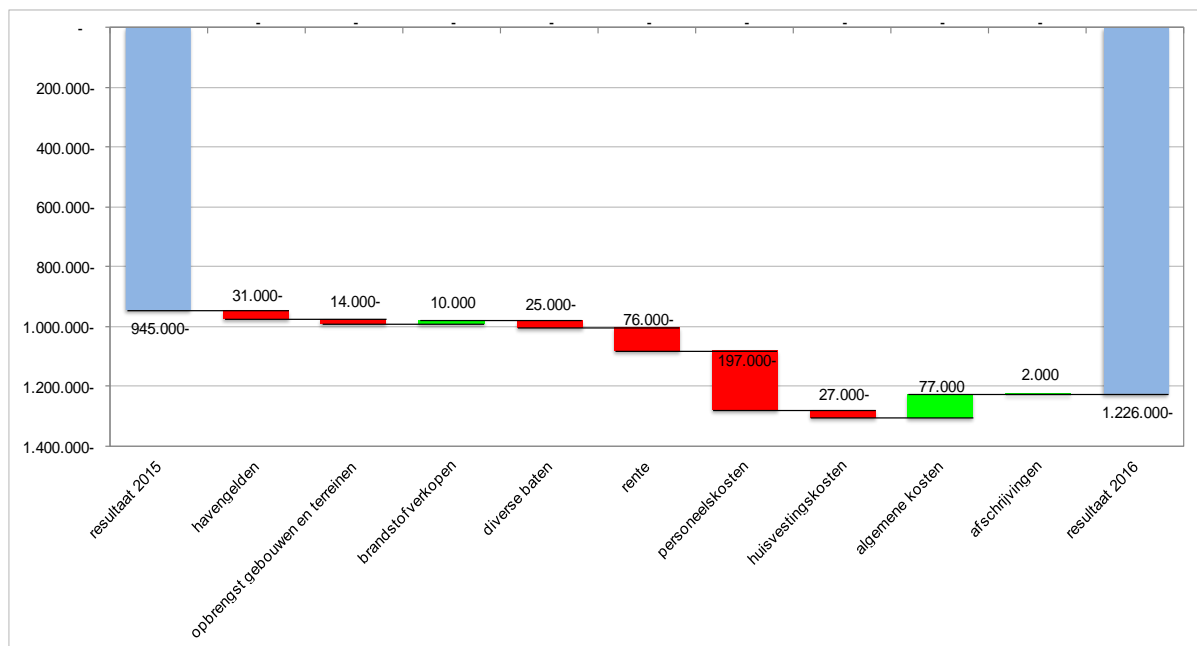
De exploitatie van GAE wordt nog in hoge mate beïnvloed door incidenten en maatschappelijke ontwikkelingen. Grote verschuivingen hebben plaatsgevonden in 2012 met de komst van (low-cost) lijndiensten en de overname in hetzelfde jaar van het afhandelingsbedrijf, wat een significante stijging van zowel kosten als opbrengsten met zich mee bracht. In 2013 is met de keuze om in te zetten op groei ook gekozen om de budgetten voor marketing en business development te verhogen.

De ontwikkeling van de opbrengsten weerspiegelt in grote mate de ontwikkeling van het verkeer. Druk op de tarieven en inzakkende markt voor opleiding tot verkeersvlieger zorgen er voor dat de totale opbrengsten vrijwel gelijk blijven, ondanks een toename van het aantal passagiers.

De ontwikkeling van de kosten laat een geleidelijke toename zien. Belangrijke oorzaak vormen de stijgende kosten voor security. De groei van het verkeer vraagt om een grotere variabele inzet van mensen en middelen. Als vuistregel geldt dat de variabele inzet minder snel toeneemt dan de groei van het aantal passagiers, door een hogere efficiency. De verschuiving in de aard van het verkeer, van chartervluchten midden op de dag naar lijndienstvluchten verspreid over de dag, doet deze efficiencywinst vooralsnog teniet. De volumes op GAE zijn nog onvoldoende om te profiteren van de wet van de afnemende meerkosten. Uiteindelijk zal een groter volume de efficiënte inzet van mensen en middelen verbeteren. In "Werelden verbinden" is groei in 2016 voorzien door een verbinding met een hub-luchthaven. De gesprekken over een verbinding met Kopenhagen zijn volop gaande maar nog niet afgerond, zodat daar in de begroting 2016 geen rekening mee is gehouden. De inzet via business development en marketing blijft onverminderd gericht op vergroting van het bestemmingen aanbod en behoud van bestaande verbindingen.

### Begroting 2016

Het exploitatieresultaat is voor 2016 begroot op een tekort van € 1.226.000. Dat is € 281.000 meer dan het begrote tekort voor 2015 van € 945.000. In de hieronder afgebeelde "waterval" worden de verschillen naar de onderscheiden begrotingsposten voor de begroting 2015 en 2016 getoond.



De toename van het exploitatietekort ten opzichte van voorgaande jaren wordt veroorzaakt doordat de bedrijfsopbrengsten een afname vertonen, terwijl de lasten juist toenemen. De som van de bedrijfsopbrengsten neemt ten opzichte van de begroting 2015 af met € 60.000 als gevolg van een kleine afname van het aantal (charter) passagiers, de ingezakte markt van lesverkeer en de lagere overige baten. Bovendien zijn de opbrengsten uit vastgoed de laatste jaren afgenomen. De som der bedrijfslasten neemt toe met € 145.000. Naast de autonome loonkostenontwikkeling zijn de stijgende kosten voor security met ruim € 108.000 hier een belangrijke oorzaak van. De algemene kosten worden € 77.000 lager begroot dan in 2015. Daarbij wordt opgemerkt dat geen rekening is gehouden met marketingkosten die samenhangen met een eventuele nieuwe verbinding. Evenmin is er rekening gehouden met kosten voor externe studies, zoals een milieu effect rapportage voor het in de loop van 2016 door het bevoegd gezag te nemen luchthavenbesluit. Er is van uitgegaan dat die onderzoekskosten worden meegenomen in de onderzoeken in het kader van de nieuwe Strategische Verkenning voor de luchthaven. Ten slotte nemen de rentebaten af met € 76.000.

In de volgende hoofdstukken wordt de begroting 2016 verder toegelicht.

## 2 Exploitatiebegroting 2016

Onderstaand wordt de exploitatiebegroting 2016 weergegeven en vergeleken met de begroting 2015 en de prognoses van het resultaat voor het lopende boekjaar 2015.

Bedragen in € 1000

	begroting 2015	prognose 2015	begroting 2016
<u>Bedrijfslasten</u>			
Personeelskosten	4.169	4.220	4.366
Afschrijvingen	640	612	638
Huisvestings- en terreinkosten	486	490	513
Algemene kosten	<u>1.011</u>	<u>1.025</u>	<u>934</u>
Som der bedrijfslasten	6.306	6.347	6.451
<u>Bedrijfsopbrengsten</u>			
Havengelden	3.757	3.811	3.726
Gebouwen en terreinen	590	583	576
Verkopen	170	191	180
Overige opbrengsten	<u>690</u>	<u>627</u>	<u>665</u>
Som der bedrijfsopbrengsten	5.207	5.212	5.147
<u>Rente baten</u>	154	149	78
Exploitatieresultaat	-945	- 986	- 1.226

In het volgende hoofdstuk wordt de begroting per post nader toegelicht.

### 3 Toelichting op de exploitatiebegroting

#### Havengelden

Hoewel het definitieve zomerschema bij het opstellen van de begroting nog niet vast ligt is er, zoals in de inleiding al is aangegeven, vanuit gegaan dat we de bestemming Tenerife gaan verliezen en dat de frequentie op Gran Canaria wordt teruggebracht van 2 naar 1 wekelijkse vlucht. Daar staat tegenover dat Dalaman weer terugkeert in het zomerschema. De vluchten die gedurende het wintersportseizoen door Transavia werden uitgevoerd naar Innsbruck en Salzburg worden ondanks de groeiende bezettingsgraad in de komende winter niet voortgezet. De lijndiensten naar Gdansk en London-Southend hebben zich in het eerste jaar goed ontwikkeld en worden in 2016 gecontinueerd, waarbij voor Londen geldt dat de frequentie wordt verhoogd door op twee dagen in de week twee retourvluchten aan te bieden.

Per saldo is er een geringe afname in het vakantieaanbod, hetgeen tot wat lagere opbrengsten uit havengelden voor dit segment leidt. De gemiddelde bezetting op de lijndiensten is in de loop van 2015 gestegen, in de geraamde opbrengsten voor 2016 is deze lijn doorgezet. De havengelden uit lesverkeer worden opnieuw lager begroot.

Het aantal gerealiseerde vliegbewegingen in dit segment daalde opnieuw verder en bleef ook achter bij de begroting 2015. Voor 2016 verwacht de KLM Flight Academy wel weer een toename van het aantal vliegreizen, maar in totaliteit zijn de opbrengsten uit lesverkeer lager geraamd dan in de begroting 2015.

Opvallende nieuwkomers zijn de “uitwijkers” van Schiphol. GAE heeft met het oog op het kunnen ontvangen van uitwijkende vliegtuigen bij slecht-weer-omstandigheden op andere luchthavens de brandweersterkte overdag aangepast. De luchthaven kan nu als uitwijkvluchthaven in de vliegplannen worden opgenomen. In de tweede helft van 2015 is het meerdere malen voorgekomen. Deze functie draagt vooralsnog op bescheiden wijze bij aan het resultaat. Dat geldt ook voor incidentele charters en taxivluchten. In deze segmenten deed zich in 2015 een stijging van het verkeer voor. Het is gelet op het incidentele karakter van deze vluchten onzeker of die ontwikkeling in 2016 en verder doorzet. Privévluchten, medische vluchten en kleine zakenvluchten zijn niet aan veel verandering onderhevig en de opbrengsten daarvan zijn begroot in de lijn met vorige jaren.

De afname van vliegbewegingen van vooral het lesverkeer leidt ook tot een afname van gerelateerde havengelden, zoals de vergoeding voor baanverlichting en de toeslag voor late aankomst. Deze baten zijn in de begroting 2016 dan ook voor een lager bedrag opgenomen.

Al met al zijn de opbrengsten uit havengelden voor 2016 geraamd op een bedrag van € 3.726.000; een afname ten opzichte van de begroting 2015 van € 31.000.

### **Opbrengst gebouwen en terreinen**

De opbrengst gebouwen wordt gevormd door verhuuropbrengsten van de verkeerstoren en verschillende ruimtes in het terminalgebouw en op kleine schaal enkele ruimten bij het brandweergebouw. Deze opbrengsten zijn voor 2016 begroot op € 253.000. De opbrengsten uit terreinen wordt gevormd door erfpachtbaten voor de percelen KLM Flight Academy, enkele hangars en uit de opbrengsten van het maaien van het grasland. De begrote opbrengsten bedragen € 230.000. In de begroting 2016 is er rekening mee gehouden dat de luchthaven een deel van het KLM-luchtvaartterrein terug krijgt in volle eigendom, zodat daarvoor geen erfpacht meer wordt ontvangen. Tot de categorie opbrengst uit gebouwen en terreinen worden ook de opbrengsten uit concessie gerekend. Deze bestaan in hoofdzaak uit de concessie over de afhandeling van de business aviation en de horeca. In totaal zijn de opbrengsten geraamd op € 93.000.

### **Verkopen**

GAE is agent voor de verkoop van brandstofproducten van Shell. Dat betekent dat brandweermedewerkers van de luchthaven tegen een vergoeding per afgezet volume, de betankingen van Jet-fuel uitvoeren. De levering van Av-gas (voor kleine luchtvaart) vindt plaats vanuit de selfservice unit. In de begroting 2015 is uitgegaan van de afzet van circa 4,1 miljoen liter Jet-A1 en circa 200.000 liter Av-gas. De vergoeding die op basis van deze volumes wordt verwacht bedraagt in totaal €180.000.

### **Overige opbrengsten**

De opbrengsten uit de parkeerterreinen vormen met € 550.000 (begroting 2016) veruit het grootste deel van de groep overige opbrengsten. De opbrengst per passagier vertoont al enige jaren een afnemende trend. Enerzijds is dat het logische gevolg van de toename van het aandeel inkomende passagiers (uit lijndiensten). Anderzijds nemen concurrerende parkeerbedrijven een deel van de omzet over. In 2015 is geïnvesteerd in een nieuw parkeersysteem, waardoor het met reserveringen en aanbiedingen mogelijk is beter op de wensen van de consument in te spelen, op grond waarvan een toename van de opbrengsten wordt verwacht.

Tot de overige opbrengsten worden ook de vergoedingen gerekend die de afdelingen brandweer en facilities ontvangen voor werkzaamheden ten behoeve van derden. De werkzaamheden bestaan uit het onderhouden en testen van ademluchtapparatuur, het geven van instructie en het optreden als huismeester voor enkele op de luchthaven gevestigde organisaties. Met deze werkzaamheden is in 2016 naar verwachting een bedrag gemoeid van € 74.000.

### **Rentebaten**

GAE heeft in het verleden afkoopsommen van het Rijk ontvangen en tot en met 2012 agiostortingen van de aandeelhouders. De middelen zijn belegd in deposito's en spaarproducten bij Nederlandse banken. Een van de deposito's heeft een rente van iets meer dan 4%. Deze vervalt in mei 2016 waardoor de rente-inkomsten op basis van de huidige rentetarieven sterk zullen dalen. In de begroting wordt nu uitgegaan van een opbrengst van € 78.000. In 2015 was een opbrengst van € 154.000 in de begroting opgenomen.

### **Personeelskosten**

Belangrijkste oorzaken van de stijging van de personeelskosten zijn de verwachte cao-loonkostenontwikkeling, formatie-uitbreiding en de sterk stijgende kosten voor security.



Voor de begroting 2016 is uitgegaan van een personeelsbestand van 59 personen waarvan er 16 in deeltijd werken. Het betreft 53 fte's. In 2015 telde de luchthaven 57 medewerkers. De formatie wordt in de loop van 2016 uitgebreid met 2 brandweerm medewerkers. Eén brandweerman kan in verband met zijn leeftijd niet meer in de repressieve dienst worden ingezet, hij zal uitsluitend nog onderhoudstaken uitvoeren. De bestaande formatie is ontoereikend voor de spreiding van het verkeersaanbod zoals dat de laatste jaren is ontwikkeld. In 2015 is dit opgelost door extra inzet (overwerk) van de bestaande formatie en inzet van ZZP personeel. Brandweerm medewerkers hebben hierdoor tot 10 weekenden achter elkaar moeten werken, die situatie is niet langer houdbaar.

De grotere spreiding van vluchten over de dag en de situatie dat sinds 2015 er meer vluchten in het weekend plaatsvinden leidt ook tot hogere kosten voor de inhuur van securitypersoneel. Naast de grotere spreiding heeft ook aangescherpte regelgeving er toe geleid dat er voor de uitoefening van de controles en het toezicht sinds medio 2015 een medewerker meer moet worden ingezet. In de begrotingen 2014 en 2015 werd nog uitgegaan van een budget voor de kosten van inleen van securitymedewerkers van € 314.000 respectievelijk € 383.000, in de begroting 2016 is hiervoor een bedrag opgenomen van € 475.000. De overige personeelskosten zijn evenals in 2015 begroot op € 158.000, waarvan € 97.000 is geormerkt voor noodzakelijke opleiding en training.

De totale personeelskosten zijn voor 2016 begroot op € 4.366.000. Dat is € 197.000 meer dan in de begroting 2015 was opgenomen. € 108.000 daarvan betreft uitgaven voor inleen van securitypersoneel.

### **Afschrijvingen**

De afschrijvingskosten zijn - na vrijval van de investeringssubsidies - begroot op € 638.000. Daarmee zijn deze kosten in lijn met vorige jaren.

### **Huisvesting - en terreinkosten**

De huisvesting- en terreinkosten zijn voor 2016 begroot op € 513.000. Deze kosten betreffen het onderhoud van gebouwen en terreinen, de kosten van verzekering en belastingen en heffingen en de kosten voor nutsvoorzieningen.

### **Algemene kosten**

Een belangrijk deel van de algemene kosten wordt gevormd door de kosten voor marketing en route-ontwikkeling. Belangrijk is het promoten van het bestemmingen aanbod. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de touroperators en luchtvaartmaatschappijen. Voor de lijndienstbestemmingen Gdansk en Londen is in 2015 marketingbudget beschikbaar gesteld uit het Route Development Fund. Een hoge bezettingsgraad (load-factor) is een belangrijke basis voor uitbreiding van het bestemmingen aanbod. Maar voor route-ontwikkeling is meer nodig. Een goede inschatting van het marktpotentieel is essentieel, daarvoor worden onder meer marktonderzoeken en route-studies voor specifieke bestemmingen gedaan. Van belang is daarbij ook, dat bedrijven en instellingen uitspreken verbindingen te zullen gebruiken en zo de kansrijkheid vergroten. Ook in 2016 wordt er daarom weer tijd en budget opgenomen voor relatieactiviteiten gericht op vergroten van het draagvlak voor de luchthaven(bestemmingen). Het marketing en ontwikkelingsbudget voor 2016 bedraagt € 291.000. Dat is op basis van het huidige bestemmingen aanbod. Indien nieuwe bestemmingen een feit worden, zal daarvoor extra budget vrijgemaakt moeten worden.

Tot de algemene kosten horen ook de uitgaven voor externe adviseurs en controlekosten (accountant) en eventuele juridische ondersteuning.. Voor 2016 is hiervoor een budget geraamd van € 60.000. Eind 2015 is in samenwerking met de Provincie Drenthe en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gestart met de voorbereiding op het door het bevoegd gezag te nemen nieuwe Luchthavenbesluit. Daarbij is het stationeren van de traumaheli een belangrijk gegeven. Over de verdeling van de kosten die met deze procedure samenhangen, zoals het opstellen van een milieu effect rapportage, moet nog overleg met betrokken partijen plaatsvinden. Deze kosten zijn in de begroting 2016 als PM opgenomen. Andere kosten die onder de algemene kosten vallen zijn onder meer de exploitatiekosten van het materieel (€ 166.000 in 2016), administratie- en bureaunkosten, en reis- en verblijfskosten. In totaal zijn de algemene kosten voor 2016 begroot op € 934.000.

### **Resultaat 2016**

De begroting is gebaseerd op zo realistisch mogelijke inschattingen van de markt. Gezien de marktontwikkelingen zijn met name de opbrengsten uit havengelden en daarbij ook begrepen de opbrengsten uit afhandeling onzeker. Er is geen rekening gehouden met een eventuele nieuwe bestemming.

Het begrote resultaat voor 2016 is een tekort van € 1.226.000. Het tekort komt ten laste van het eigen vermogen van de vennootschap.

## 4 Investeringsbegroting 2016

### Inleiding

In de inleiding op de investeringsbegroting 2015 werd ingegaan op de plannen om gezamenlijk met het UMCG een nieuwbouwproject te realiseren voor de luchthavenbrandweer, de traumaheli en UMCG-ambulancezorg. Inmiddels is besloten dat de traumaheli en de ambulancepost op GAE gevestigd gaan worden. Een plan om in een tweede fase de luchthavenbrandweer aan te sluiten wordt op dit moment uitgewerkt. Investerings ten laste van GAE in dit verband zijn in 2016 niet voorzien.

In "*Werelden verbinden*" is beschreven dat de terminal die in 2001 is gerealiseerd niet meer voldoet. De aankomst- en vertrekhal zijn te krap bemeten. Een gefaseerde uitbreiding van de terminal, zoals in "*Werelden verbinden*" is beschreven, is vooralsnog niet aan de orde. In 2015 is de vertrekhal, nadat dat enkele jaren geleden al voor de aankomsthal is gedaan, vergroot met gehuurde tijdelijke schakel-units. Deze zijn voor het winterseizoen weer verwijderd. Of in de zomer van 2016 weer een dergelijke noodmaatregel moet worden uitgevoerd is nog niet te zeggen, dat hangt af van het vluchtschema.

De voormalige gebouwen van de Rijks Luchtvaart School (RLS) staan op het terrein dat in erfpacht is bij de KLM Flight Academy. Deze panden en de daar tussen liggende vijver zijn een provinciaal monument. Herontwikkeling van de gebouwen en het terrein is als toekomstbeeld in "*Werelden verbinden*" beschreven, waarbij de percelen deels voor ontsluiting en deels voor parkeerterrein zijn aangewezen. In overleg met de KLM Flight Academy en de provincie Drenthe worden plannen ontwikkeld voor de restauratie en het (her)gebruik van de panden, maar ook van de directe omgeving en ontsluiting daarvan. GAE is eigenaar van de gronden. Vooralsnog worden geen investeringen door GAE voorzien.

De Investeringsbegroting 2016 bedraagt € 387.000. De grootste bedragen zijn voor vernieuwing van afhandelingsequipment en securityapparatuur. Daarnaast vergen de terminal en het stationsgebouw enkele verbeteringen. Deze worden op de volgende pagina's toegelicht.

Deze investeringen worden uit eigen middelen van de vennootschap gefinancierd.

## Investeringsbegroting

### Gebouwen en terreinen

Aanpassingen terminal	€	40.000
Bouwkundige verbeteringen (en schilderwerk) stationsgebouw	€	10.000
Vervanging verharding airside bij horecaterras	€	<u>12.500</u>
<b>Subtotaal</b>	<b>€</b>	<b>62.500</b>

### Installaties

Verbeteringen installaties horeca	€	15.000
Aanpassingen installaties verkeerstoren en stationsgebouw	€	12.000
Vernieuwing tank noodstroomaggregaat	€	15.000
<b>Subtotaal</b>	<b>€</b>	<b>42.000</b>

### Inventarissen

ICT		
Diverse hardware en software	€	25.000
Inmeten en software AIS/AIM	€	7.500
Inrichten parkeer-webshop	€	15.000
Tractie		
Renovatie sneeuwruimvloot	€	30.000
Brandweermaterieel en safety-equipment		
Oefenmiddelen en safety-equipment	€	5.000
Werkplaatsmaterieel	€	16.500
Communicatiemateriaal operationele diensten		
Observatie- en communicatiemiddelen	€	20.500
Afhandeling-equipment		
Aankoop schaarwagen / ambulift	€	95.000
Vervanging bagagekarren	€	17.500
Security-apparatuur		
Aanschaf ETD	€	40.000
Diverse overige inventarissen		
Werkplaatsmaterieel en gereedschappen	€	8.000
Kantoorinventaris	€	<u>2.500</u>
<b>Subtotaal</b>	<b>€</b>	<b>272.500</b>

**Totaal investeringsbudget 2016** € **387.000**

## 5 Toelichting op de investeringsbegroting

Hieronder worden de belangrijkste investeringsvoorstellen voor 2016 kort toegelicht.

### **Aanpassingen terminal**

Veranderende securityvoorschriften vragen een aantal verbeteringen en aanpassingen in de terminal. Daarnaast zijn aanpassingen ter verbetering van klimaatbeheer, bebording en service voorzien.

### **Renovatie sneeuwvloot**

De drie sneeuwruimcombinaties zijn al meer dan 25 jaar oud. Ze worden door de luchthavenbrandweer in goede staat gehouden. Om de levensduur te kunnen vergroten is groot onderhoud van de carrosserie noodzakelijk geworden. De combinaties worden opnieuw gestraald en gespoten en zo nodig aangepast.

### **Schaarwagen**

Het veilig aan boord van vliegtuigen brengen van passagiers met lichamelijke beperkingen, veelal mensen in een rolstoel, is een verantwoordelijkheid van de luchthaven. GAE gebruikt daarvoor een oude omgebouwde schaarwagen. Deze is echter al lang aan het eind van de technische levensduur en moet worden vervangen.

### **Aanschaf ETD**

In 2015 is door de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) de aanduiding terrorisme dreiging verhoogd. Dit leidde er toe dat de luchthavens apparatuur moeten aanschaffen voor het detecteren van sporen van explosieven. (ETD: Explosive Trade Device). Medio 2015 is de eerste fase hiervan uitgevoerd; begin 2016 zal de tweede fase worden geïmplementeerd.

## Bijlage

### **Geprognosticeerde balans en kasstroomoverzicht bij de begroting 2016**

Onderstaand worden weergegeven de balans 2014, de geprognosticeerde balans 2015 en de geprognosticeerde balans 2016. Daarna worden het kasstroomoverzicht 2014 en de geprognosticeerde kasstroomoverzichten voor 2015 en voor 2016 getoond.

De cijfers uit de geprognosticeerde balans en kasstroomoverzicht voor 2015 zijn gebaseerd op de prognoses naar aanleiding van de derde kwartaalcijfers 2015.

De geprognosticeerde balans en kasstroomoverzicht voor 2016 zijn gebaseerd op de exploitatiebegroting en investeringsbegroting 2016.

Vervolgens worden deze overzichten nog kort toegelicht.

**Geprognosticeerde balans per 31 december 2015-2016 (bedragen in €)**

	prognose 31 december 2016	prognose 31 december 2015	31 december 2014
<b>Materiële vaste activa</b>			
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	5.457.642	5.594.975	5.761.389
Installaties	495.593	550.593	439.832
Andere vaste bedrijfsmiddelen	1.906.392	1.964.615	1.939.345
In uitvoering en vooruitbetaald	<u>200.000</u>	<u>215.000</u>	<u>182.307</u>
	8.059.627	8.325.183	8.322.873
<b>Financiële vaste activa</b>			
Deelneming	0	0	0
Vooruitbetaalde kst DBFM overeenkomst	<u>378.000</u>	<u>279.000</u>	<u>191.296</u>
	378.000	279.000	191.296
	<b>8.437.627</b>	<b>8.604.183</b>	<b>8.514.169</b>
<b>Vlottende activa</b>			
Vorraden	110.000	110.000	109.640
Vorderingen	555.000	835.000	685.382
Liquide middelen	<u>6.098.477</u>	<u>7.157.921</u>	<u>8.588.032</u>
	<b>6.763.477</b>	<b>8.102.921</b>	<b>9.383.054</b>
	<b><u>15.201.104</u></b>	<b><u>16.707.104</u></b>	<b><u>17.897.223</u></b>

	prognose 31 december 2016	prognose 31 december 2015	31 december 2014
<b>Eigen Vermogen</b>			
Opgevraagd en gestort kapitaal	4.174.778	4.174.778	4.174.778
Agio	7.147.035	7.147.035	7.147.035
Overige Reserve	<u>627.334</u>	<u>1.853.334</u>	<u>2.839.334</u>
	<b>11.949.147</b>	<b>13.175.147</b>	<b>14.161.147</b>
<b>Voorzieningen</b>			
Voorziening groot onderhoud	0	0	0
Voorziening vervroegde uittreding	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Langlopende schulden</b>			
Overlopende passiva	68.331	68.331	68.331
DBFM-overeenkomst	<u>1.883.626</u>	<u>2.163.626</u>	<u>2.449.926</u>
	<b>1.951.957</b>	<b>2.231.957</b>	<b>2.518.257</b>
<b>Kortlopende schulden</b>			
Overlopende passiva	0	0	0
DBFM-overeenkomst	350.000	350.000	357.875
Handelscrediteuren	200.000	200.000	178.587
Investeringscrediteuren	0	0	17.281
Overige schulden	<u>750.000</u>	<u>750.000</u>	<u>664.076</u>
	<b>1.300.000</b>	<b>1.300.000</b>	<b>1.217.819</b>
	<b><u>15.201.104</u></b>	<b><u>16.707.104</u></b>	<b><u>17.897.223</u></b>



## Toelichting op de geprognosticeerde balansen

### Flottende Activa

#### Vorraden

De geraamde waarde van de voorraden is gebaseerd op gerealiseerde waarde in de laatste jaren.

#### Vorderingen

De geraamde waarde van de vorderingen is gebaseerd op een verwachting.

#### Liquide middelen

Het geraamde bedrag betreft de eigen middelen van de luchthaven, welke zijn opgebouwd uit eerdere afkoopbedragen van het Rijk en bijdragen van de regionale aandeelhouders. Daarnaast is hierin begrepen het bedrag van de subsidie voor de baanverlening en riolering dat ten behoeve van betalingen op grond van de DBFM-overeenkomst op een geblokkeerde rekening staat.

### Eigen vermogen

#### Agio

De Agio is gevormd door de storting die de aandeelhouders tot en met 2012 hebben gedaan in het vermogen van de N.V.

#### Overige reserve

Het geprognosticeerde bedrijfsresultaat 2015 respectievelijk het begrote resultaat 2016 zijn in mindering gebracht op de post Overige reserve.

## **Langlopende schulden**

Bij de langlopende schulden zijn de periodieke betalingsverplichtingen opgenomen die voortkomen uit de DBFM-overeenkomst en betrekking hebben op de contractperiode voor zover die langer is dan 1 jaar.

## **Kortlopende schulden**

### DBFM-overeenkomst:

Het betreft hier de periodieke betalingsverplichtingen die voortkomen uit de DBFM-overeenkomst en betrekking hebben op een periode tot een jaar.

### Crediteuren

De geraamde waarde van de crediteuren is gebaseerd op een schatting.

### Overige schulden

De aannames zijn gebaseerd op feitelijke waarden in voorgaande boekjaren.

## Geprognosticeerd kasstroomoverzicht voor 2015 en 2016

bedragen x 1000 euro

		december <u>2014</u>		december <u>2015</u>		december <u>2016</u>
<b><u>Kasstroom uit operationele activiteiten</u></b>						
Bedrijfsresultaat		-1061		-1.135		-1.304
Aanpassingen voor:						
afschrijvingen	637		612		638	
voorzieningen	0		0		0	
resultaat deelneming	0		0		0	
		637		612		638
Veranderingen in het werkkapitaal:						
voorraden	-1		0		0	
vorderingen	-101		-23		6	
kortlopende schulden en overlopende passiva	-141		-204		-280	
		-243		-227		-274
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		-667		-750		-940
Ontvangen rente	42		22		352	
		42		22		352
Kasstroom uit operationele activiteiten		-625		-728		-588
<b><u>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</u></b>						
Saldo investeringen/desinvesteringen in materiële vaste activa	-598		-702		-471	
Ontvangen investeringssubsidies						
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-598		-702		-471
<b><u>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</u></b>						
Storting aandeelhouders	0		0		0	
ontvangen rente	13		0		0	
ontvangen investeringssubsidies	0		0		0	
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		13		0		0
<b><u>Toename/afname geldmiddelen</u></b>		<b><u>-1.210</u></b>		<b><u>-1.430</u></b>		<b><u>-1.059</u></b>
Verloop:						
stand per 1 januari		9.798		8.588		7.158
mutatie boekjaar		-1.210		-1.430		-1.059
<b>stand per 31 december</b>		<b>8.588</b>		<b>7.158</b>		<b>6.099</b>

## **Toelichting op de geprognosticeerde kasstroomoverzichten**

Het geprognosticeerde kasstroomoverzicht per ultimo 2015 en 2016 is gebaseerd op de prognose uitkomsten voor 2015 zoals opgesteld bij de derde kwartaalcijfers 2015 en de exploitatie- en investeringsbegroting voor 2016.

De in het overzicht bij de kasstroom uit operationele activiteiten genoemde bedragen voor het bedrijfsresultaat bestaat uit de verwachte resultaten plus de begrote rentebaten.