



**Groningen Airport Eelde**  
*Luchthaven van het Noorden*



**Begroting**  
**2019**



**Datum** 14 februari 2019

**Onderwerp** Exploitatie- en investeringsbegroting 2019

### **Inhoudsopgave**

1. Inleiding.....	2
2. Exploitatie- en investeringsbegroting.....	3
3. Terugblik op 2018	
3.1. Algemeen .....	4
3.2. Passagiers en vliegbewegingen.....	4
3.3. Financieel resultaat.....	6
4. Toelichting op exploitatiebegroting 2019	
4.1. Algemeen .....	8
4.2. Passagiers en vliegbewegingen.....	8
4.3. Financieel resultaat.....	10
4.4. Verantwoording NEDAB.....	13
5. Toelichting op investeringsbegroting 2019	
5.1. Terugblik 2018.....	15
5.2. Investeringsbegroting 2019.....	16
6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit	
6.1. Liquiditeit .....	17
6.2. Solvabiliteit.....	18

## 1. Inleiding

Groningen Airport Eelde is er voor en door de regio. De luchthaven is onderdeel van de basis infrastructuur en levert een belangrijke bijdrage aan het ontsluiten van de regio en het vestigingsklimaat in Noord-Nederland. Op basis van het door haar aandeelhouders gekozen investeringsscenario, staat haar strategie in het teken van het ontwikkelen van Groningen Airport Eelde tot "Luchthaven van het Noorden" die de toegangspoort van en naar Noord-Nederland is.

De in 2016 ingeslagen strategische koers is in 2017 al deels vormgegeven met de vluchten naar Kopenhagen. In 2018 werd volop ingezet op het verder invullen van de strategie met een extra dagelijkse vlucht naar Kopenhagen en een nieuwe dagelijkse vlucht naar München met partner Nordica, en het verdrievoudigen van de frequentie naar Londen Southend door Stobart Air. In december 2018 maakte Nordica bekend de vluchten te zullen staken en in januari 2019 maakte Stobart Air bekend met ingang van april 2019 de frequentie naar Londen te verlagen naar tweemaal daags. In dezelfde week maakte het Nederlandse AIS bekend voor eigen rekening en risico een tweemaal daagse route naar Kopenhagen te zullen starten per begin maart 2019. De transitie naar een luchthaven die naast chartervluchten ook lijn- en hub-verbindingen aanbiedt, was in 2018 volop gaande en wordt in 2019 vervolgd, maar verloopt door het vertrek van Nordica in een ander tempo.

Waar in 2017 nog slechts 23% van de passagiers op een lijnvlucht zat, is dit in 2018 gegroeid tot 45%; bijna een verdubbeling. In 2018 zijn ongeveer evenveel charter (vakantie) passagiers vervoerd als lijnpassagiers en werd een nieuw passagiersrecord behaald. De inslagen weg heeft zich dus gemanifesteerd in een ander commercieel profiel van de luchthaven. Dit betekende ook een verandering in het operationele profiel en daarmee de opbrengsten en kosten.

De begroting voor 2019 die ter goedkeuring wordt voorgelegd, is gebaseerd op het verder vormgeven van de ingezette koers van de luchthaven. De kosten worden begroot op basis van noodzaak. Waar mogelijk worden onderhoud en investeringen uitgesteld, met als uitgangspunt dat op het gebied van safety en security geen concessies aan veiligheid en het voldoen aan wetgeving worden gedaan. Commerciële kansen, ook op het gebied van vastgoedontwikkeling, worden actief gezocht en benut waar mogelijk. Tariefsverhogingen worden doorgevoerd waar dat een bijdrage kan leveren aan het verbeteren de dekking van kosten, zonder de concurrentiepositie te schaden.

De exploitatie- en investeringsbegroting 2019 van Groningen Airport Eelde zijn onder deze uitgangspunten opgesteld door de Directie en op 11 februari 2019 goedgekeurd door de Raad van Commissarissen. De Directie heeft na afstemming met de Raad van Commissarissen een begroting voor 2019 opgesteld die een negatief resultaat laat zien van € 235.000. Met inachtneming van het bovenstaande stellen wij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voor de Exploitatie- en Investeringsbegroting 2019 van Groningen Airport Eelde vast te stellen.

### ***Voorgesteld besluit van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders***

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV heeft kennis genomen van de ter instemming voorgelegde Exploitatie- en Investeringsbegroting 2019 van Groningen Airport Eelde NV en gaat akkoord met:

- het vaststellen van de exploitatiebegroting 2019 voor Groningen Airport Eelde NV met een negatief resultaat van € 235.000;
- het vaststellen van de investeringsbegroting 2019 voor Groningen Airport Eelde NV voor een bedrag van € 700.000.

## 2. Exploitatie- en investeringsbegroting

<b>EXPLOITATIEBEGROTING (in €)</b>	<b>Begroot 2018</b>	<b>Forecast 2018</b>	<b>Begroot 2019</b>
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>			
Havengelden	3.725.000	3.564.762	3.383.000
Opbrengst Gebouwen & Terreinen	595.000	570.305	588.000
Brandstofverkopen	183.000	218.054	205.000
Overige Bedrijfsopbrengsten	821.000	787.199	702.000
<b>TOTAAL OPBRENGSTEN</b>	<b>5.324.000</b>	<b>5.140.320</b>	<b>4.878.000</b>
<b>Bedrijfslasten</b>			
Personeelskosten	3.159.000	2.971.363	3.097.000
Afschrijvingskosten	550.000	528.538	517.000
Overige bedrijfskosten	1.820.000	1.850.476	1.499.000
<b>TOTAAL BEDRIJFSLASTEN</b>	<b>5.529.000</b>	<b>5.350.378</b>	<b>5.113.000</b>
<b>BEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>-205.000</b>	<b>-210.057</b>	<b>-235.000</b>
Rente	0	58	0
<b>RESULTAAT</b>	<b>-205.000</b>	<b>-210.000</b>	<b>-235.000</b>
<b>INVESTERINGSBEGROTING (in €)</b>	<b>Begroot 2018</b>	<b>Forecast 2018</b>	<b>Begroot 2019</b>
<b><i>Onderhoud en vervangingsinvesteringen</i></b>			
Gebouwen & Terreinen	95.000	136.440	82.000
Installaties	107.800	78.544	270.000
Tractie	57.000	55.047	51.000
Afhandeling	97.600	50.394	20.000
ICT	23.000	21.124	51.000
Brandweer & Safety	79.300	50.165	10.000
Communicatie	15.900	8.742	6.000
Inventarissen	9.400	40.959	10.000
<b>Subtotaal</b>	<b>485.000</b>	<b>441.415</b>	<b>500.000</b>
<b><i>Projecten en niet-reguliere investeringen</i></b>			
Security equipment	0	0	100.000
Luchthavenbesluit en wetgeving	75.000	114.792	100.000
<b>TOTAAL INVESTERINGEN</b>	<b>560.000</b>	<b>556.207</b>	<b>700.000</b>

### **3. Terugblik op 2018**

#### **3.1 Algemeen**

Het ontwikkelen van de lijndiensten was de belangrijkste commerciële doelstelling voor 2018. De beide toestellen van Stobart Air en Nordica kregen op Groningen Airport Eelde (GAE) hun basis wat voor reizigers voor gunstige vliegtijden en aansluitingen zorgt. Het operationele karakter van de luchthaven veranderde hierdoor. Er zijn extra brandweermedewerkers aangetrokken om gedurende de openingstijden als ICAO categorie 7 luchthaven te kunnen functioneren volgens een nieuw rooster. De groei van de inzet van de operatie kon met een flexibele schil worden gerealiseerd.

In de loop van 2018 is het routefonds opgericht. Het fonds heeft een belangrijke rol gespeeld in het aangaan van de overeenkomsten met Nordica en Stobart Air. Zonder de bijdrage van het routefonds was het niet mogelijk geweest deze overeenkomsten af te sluiten. Vanaf eind maart 2018 is volop ingezet op groei van het aantal passagiers op lijndiensten. Voor de vluchten van Nordica verliep dat vanaf het begin moeizamer dan verwacht. Brussel is door Nordica uit het schema gehaald als gevolg van tegenvallende boekingscijfers. Kopenhagen en München hebben van maand tot maand groei laten zien, maar de groei was lager dan verwacht en de verwachte bezettingsgraden en opbrengsten bleven uit. De Noordelijke markt en vooral de zakenreiziger in het hogere segment heeft het product minder snel geadopteerd dan verwacht. De teleurstelling was dan ook groot toen in december Nordica bekend maakte de vluchten in 2019 niet te zullen continueren.

#### **3.2 Passagiers en vliegbewegingen**

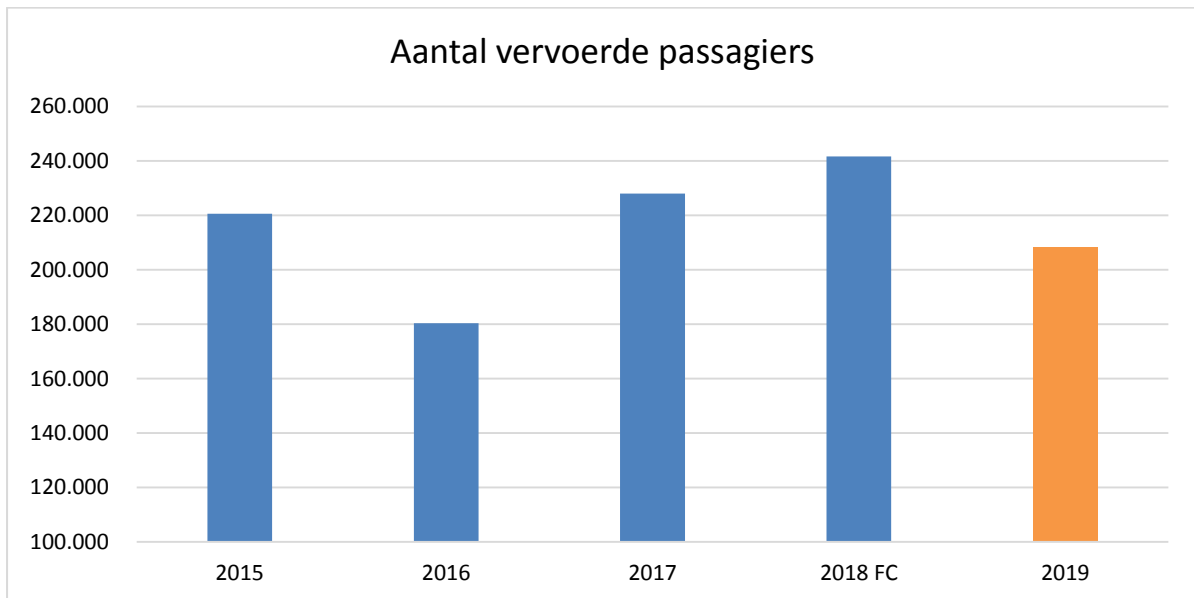
Het aantal passagiers dat in 2018 werd vervoerd, inclusief transitpassagiers, bedroeg bijna 242.000, bij een begroot aantal van 267.000 (9% minder) en liet ten opzichte van 2017 een groei van 7% zien. 2018 was daarmee een nieuw recordjaar voor Groningen Airport Eelde.

Het charter-segment (vakantiebestemmingen) liet in 2018 een krimp van bijna 5% zien ten opzichte van het topjaar 2017, als gevolg van het feit dat minder vakantievluchten werden aangeboden. De oorzaak daarvan was gelegen in slot-restricties op bestemmingen als Kos en Kreta, maar ook in het feit dat het voor luchtvaartmaatschappijen moeilijk was om slots op Nederlandse luchthaven te krijgen (Schiphol, Rotterdam en Eindhoven), waardoor het lastig is om vliegschema's op te stellen waarbij ook tussendoor GAE wordt aangedaan. De openingstijden van de luchthaven bemoeilijken het bovendien voor chartermaatschappijen om een toestel op GAE baseren.

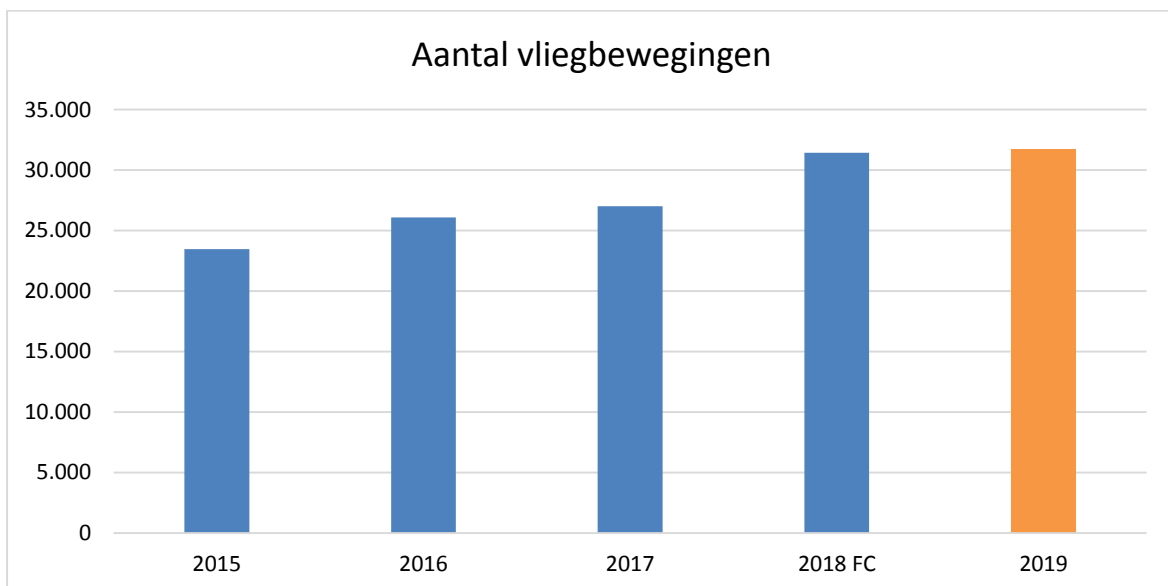
De slot-problematiek op de luchthavens van de Schiphol groep leidde er toe dat steeds meer vluchten zonder tussenstop werden aangeboden, waardoor de toestellen vanaf GAE veel beter bezet waren. Het aantal transit passagiers daalde dan ook met de helft tot nog geen 10.000 passagiers en het aantal betalende charter-passagiers kwam 12% hoger uit dan verwacht op meer dan 109.000 passagiers. Ook nieuwe bestemmingen als Nice en Ibiza die door Nordica werden gevlogen, hebben daaraan bijgedragen.

In het low cost segment kwamen per eind maart de vluchten uitgevoerd door Wizz Air naar het Poolse Gdansk te vervallen omdat de maatschappij het toestel elders wilde inzetten om commerciële redenen. Deze relatief onbekende bestemming heeft het langer volgehouden dan in eerste instantie verwacht en in de eerste drie maanden van 2018 zijn 7.280 passagiers vervoerd, 5% meer dan in dezelfde periode van 2017. Met het vertrek van Wizz Air waren gedurende de rest van 2018 geen andere low cost maatschappijen meer actief op GAE.

Het aantal lijnpassagiers ontwikkelde zich in 2018 sterk. In totaal zijn meer dan 108.000 passagiers vervoerd van en naar Kopenhagen, München en Londen Southend. Dit betekende een groei van 108% ten opzichte van 2017. De groei bleef echter 26% achter bij de begroting. De route naar Londen Southend presteerde vrijwel zoals verwacht, maar de passagiersgroei op Kopenhagen en München bleef achter bij de verwachting, en Brussel werd als bestemming nog voor de eerste vlucht door Nordica uit het schema gehaald vanwege te lage boekingscijfers.



Het aantal overige passagiers, op privé- en zakenvluchten, eenmalige charters en dergelijke, bedroeg in 2018 bijna 8.000 en was daarmee 57% beter dan begroot en 30% hoger dan in 2017. Het voor de eerste keer op GAE landen van een Boeing 747 met Amerikaanse militairen was voor het overig verkeer een commercieel en operationeel hoogtepunt dat veel aandacht (en parkeerders) heeft getrokken begin 2018.



Het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) in 2018 bedroeg 31.400. Dit is voor 13% groot verkeer (lijndienst, charters en low-cost), en wordt voor 38% gedreven door het aantal lesvluchten. Het aantal bewegingen bedroeg daarmee 1% meer dan begroot en 16% meer dan in 2017. Het aantal lesvluchten nam met 2% toe, mede door lesvluchten die vanaf Lelystad afkomstig waren. Het overige verkeer (general aviation, klein verkeer) nam met 29% toe en de traumahelikopter rukte 15% meer uit dan in 2017. De mooie zomer van 2018 heeft zeker bijgedragen aan de groei van het klein verkeer in 2018, dat voor een belangrijk deel 'op zicht' vliegt en weersafhankelijk is.

### 3.3 Financiële resultaat

Voor 2018 was een negatief resultaat begroot van € 205.000. Naar verwachting bedraagt het resultaat over 2018 € 210.000 negatief en is daarmee in lijn met de begroting. Dit betreft een forecast en is gestoeld op de financiële cijfers zoals die tot en met november 2018 beschikbaar zijn; het resultaat in de jaarrekening over 2018 kan hier uiteindelijk (na accountantscontrole) van afwijken.

In de exploitatiebegroting 2019 die in hoofdstuk 2 is weergegeven, is tevens de forecast voor 2018 opgenomen. Onderstaand volgt een analyse van de belangrijkste verschillen tussen de begroting en forecast voor 2018.

De opbrengsten bleven met een realisatie van € 5,14 mln 3% achter op de begroting. De belangrijkste opbrengsten, de havengelden, kwamen uit op € 3,56 mln en bleven daarmee 4% achter bij de begroting. De toename van het klein verkeer en het grotere aantal passagiers op chartervluchten kon het lagere aantal passagiers op lijndiensten slechts ten dele compenseren en zorgde voor een verschuiving van de landingsgelden en opbrengst van afhandeling naar de passagiersvergoedingen.

De opbrengst van gebouwen en terreinen (€ 570.000) bleef 4% achter bij de begroting. Het vastgoed van de luchthaven was in 2018 volledig bezet in de zin dat alle mogelijke gebouwen voor verhuur en terreinen beschikbaar voor erfpacht waren benut. Alleen de opbrengsten van de concessie voor horeca viel lager uit dan verwacht (33% minder in combinatie met minder reclame-inkomsten) als gevolg van het lagere aantal passagiers dan begroot.

De overige opbrengsten (€ 1,01 mln), voor het overgrote deel vanuit de brandstofconcessie (19% beter dan begroot) en parkeren op het voorterrein (5% lager dan begroot als gevolg van het lagere aantal passagiers), kwamen in totaal vrijwel op het begrote niveau uit. Vooral het gereserveerd parkeren op het budget-parkeerterrein (P3) deed het erg goed.

Aan de kostenzijde zijn de personeelskosten verreweg de belangrijkste kostenpost en deze maken voor twee-derde deel uit van het totale kostenprofiel. Voor 2018 was een stijging van de personeelskosten begroot ten opzichte van 2017. Enerzijds omdat met ingang van het tweede kwartaal de operatie moest opschalen om de gebaseerde lijnvluchten te faciliteren en anderzijds omdat de sterkte van de brandweer op het benodigde peil moest worden gebracht. Het ging daarbij deels om het invullen van vacatures en deels om een uitbreiding. De personeelskosten over 2018 kwamen in totaal € 188.000 (6%) lager uit dan begroot.

De afschrijvingskosten over 2018 kwamen € 21.000 (4%) onder het begrote niveau uit als gevolg van investeringen die pas later in het jaar werden gepleegd dan begroot. De overige bedrijfskosten kwamen € 30.000 hoger uit dan begroot. De kosten van onderhoud kwamen op het begrote niveau uit. De kosten van schoonmaak namen toe in lijn met het gewenste serviceniveau en het hogere aantal vluchten. Er is minder uitgegeven aan de exploitatie van materieel, communicatie en advieskosten, en meer uitgegeven aan ontwikkeling, promotie en reis- en representatiekosten.

Om de lijndiensten gedurende de zomerperiode extra onder de aandacht te brengen, is extra in het vermarkten ervan geïnvesteerd. Daarbij zijn ook lokale partners betrokken die hebben mee-geïnvesteerd. De reis- en verblijfkosten waren hoger dan verwacht als gevolg van brandbestrijdingsopleidingen die op Schiphol zijn genoten en dienstreizen in het kader van routeontwikkeling.

De kosten van routeontwikkeling kwamen hoger uit dan begroot als gevolg van de tegenvallende resultaten op het Nordica-contract. Deze kosten zijn contractueel en financieel gespiegeld met het routefonds en lopen daardoor netto niet door de verlies- en winstrekening van de vennootschap.

De forecast van het financiële resultaat over 2018 bedraagt € 210.000 en is in lijn met de begroting. Het financiële resultaat over 2018 is € 582.000 slechter dan over 2017. De belangrijkste verschillen ten opzichte van 2017 zijn:

- Een groei van 7% passagiers heeft niet geleid tot een toename van de havengelden en passagiersvergoedingen, als gevolg van een lagere security-vergoeding en het feit dat de opbrengsten voor een lijnpassagier lager zijn dan voor een charterpassagier.
- Hogere opbrengsten, met name van vastgoed, brandstof en parkeren: € 98.000 (2%);
- Hogere personeelskosten, zowel vast als inleen: € 349.000 (13%);
- Hogere kosten van onderhoud, met name terreinen en verlichting: € 153.000 (34%);
- Hogere algemene kosten, met name marketing en reis- en verblijfkosten maar ook lagere kosten van advies en controle: € 154.000 (17%);
- Transitiekosten: € 188.000 hoger dan 2017 (onderzoek vastgoedontwikkeling).



## 4. Toelichting op exploitatiebegroting 2019

### 4.1 Algemeen

De begroting voor 2019 staat in het teken van het continueren van de ingeslagen strategische en commerciële koers om de regio te ontsluiten door naar hubs te vliegen. In 2019 wordt gewerkt aan het vergroten van het aantal lijnbestemmingen, met een sterke voorkeur voor hubs als Kopenhagen en München. Hoewel er verschillende gesprekken met mogelijke opvolgers van Nordica lopen, zijn alleen passagiers en opbrengsten begroot voor vluchten die daadwerkelijk op dit moment in boekingsystemen zijn opgenomen.

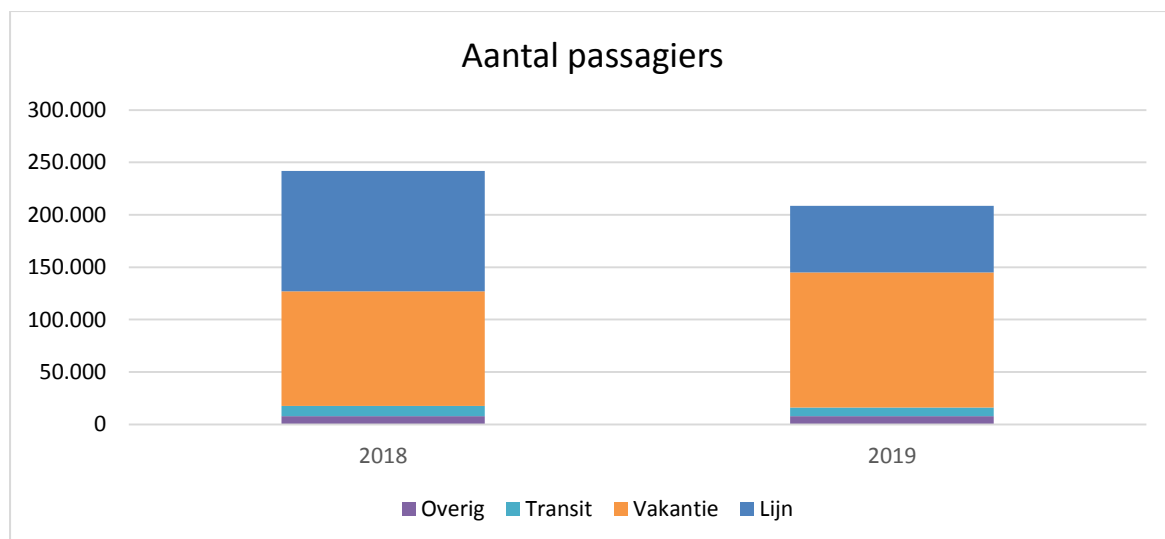
Het kostenprofiel wordt zoveel als mogelijk aangepast aan de noodzakelijke kosten en waar mogelijk worden onderhoud en investeringen uitgesteld, met als uitgangspunt dat op het gebied van safety en security geen concessies aan veiligheid en het voldoen aan wetgeving worden gedaan.

Commerciële kansen, ook op het gebied van vastgoedontwikkeling, worden actief gezocht en benut waar mogelijk. Tariefsverhogingen worden doorgevoerd waar dat een bijdrage kan leveren aan het verbeteren de dekking van kosten, zonder de concurrentiepositie te schaden.

### 4.2 Passagiers en vliegbewegingen

Het vervoerde aantal passagiers is één van de belangrijkste maatstaven en inkomstenbronnen van een luchthaven. In 2017 en 2018 is een belangrijke verandering ingezet om een draai te maken van typische vakantieluchthaven naar een luchthaven die de regio ontsluit met lijndiensten en hub-verbindingen. Het aantal vakantie- en lijn-passagiers in 2018 was dan ook ongeveer gelijk aan elkaar. Door het opzeggen van Nordica van de verbindingen naar de hubs Kopenhagen en München is in 2019 weer een teruggang te zien in het aantal lijnpassagiers. Het opnieuw aanbieden van deze bestemmingen is voor 2019 een prioriteit. De vluchten die AIS vanaf maart start naar Kopenhagen met een 18-zitter, zijn reeds begroot.

Voor 2019 worden 208.000 passagiers begroot; 128.000 charter, 64.000 lijn (Londen Southend en Kopenhagen), 8.000 overige passagiers (general aviation) en 8.000 transit. Ten opzichte van recordjaar 2018 is dit een krimp van 14%, die geheel in de lijndiensten te vinden is; het chartersegment groeit met 18%. Het aantal overige (klein verkeer: privé en zakenvluchten) en transit-passagiers blijft ongeveer gelijk, maar het aantal lesvluchten neemt toe.



Voor de lijnverbindingen worden de route naar Londen Southend begroot, uitgevoerd door Stobart Air onder het (nu nog) Flybe-label, en de route naar Kopenhagen, uitgevoerd door AIS vanaf begin maart.

Londen is al jaren Europa's belangrijkste vliegbestemming. In januari maakte Stobart bekend dat zij Flybe hebben overgenomen en dat zij de frequentie terugbrengen naar twee maal daags in verband met de minder goed bezette ochtendvluchten. Dat betekent dat zij niet langer een toestel op GAE baseren. Londen Southend, onderdeel van de Stobart Group, blijft zich als luchthaven ontwikkelen en groeit sterk. In april 2019 vestigt Ryanair een basis op deze luchthaven. De connecties tussen de stad en de luchthaven van Southend zijn uitstekend als gevolg van de hoog-frequente treinverbinding en alleen vliegen op de luchthaven van Londen City levert een snellere reistijd naar de binnenstad op. De luchthaven is al zes jaar op rij winnaar van de prijs voor beste Londense luchthaven volgens de Engelse consumentenbond. In 2019 blijft GAE dan ook volop inzetten op het verder laten groeien van deze belangrijke verbinding.

In januari heeft AIS Airlines, een op Lelystad gevestigde Nederlandse maatschappij die ook een vlietschool (AIS Flight Academy) heeft, aangegeven dat ze voor eigen rekening en risico van GAE naar Kopenhagen gaat vliegen. De operationele invulling is inmiddels geregeld en de eerste tickets zijn al verkocht. Er zal op werkdagen tweemaal daags met een 18-zitter worden gevlogen waarbij AIS zich voornamelijk op de zakelijke reiziger richt. De vluchten starten op 4 maart.

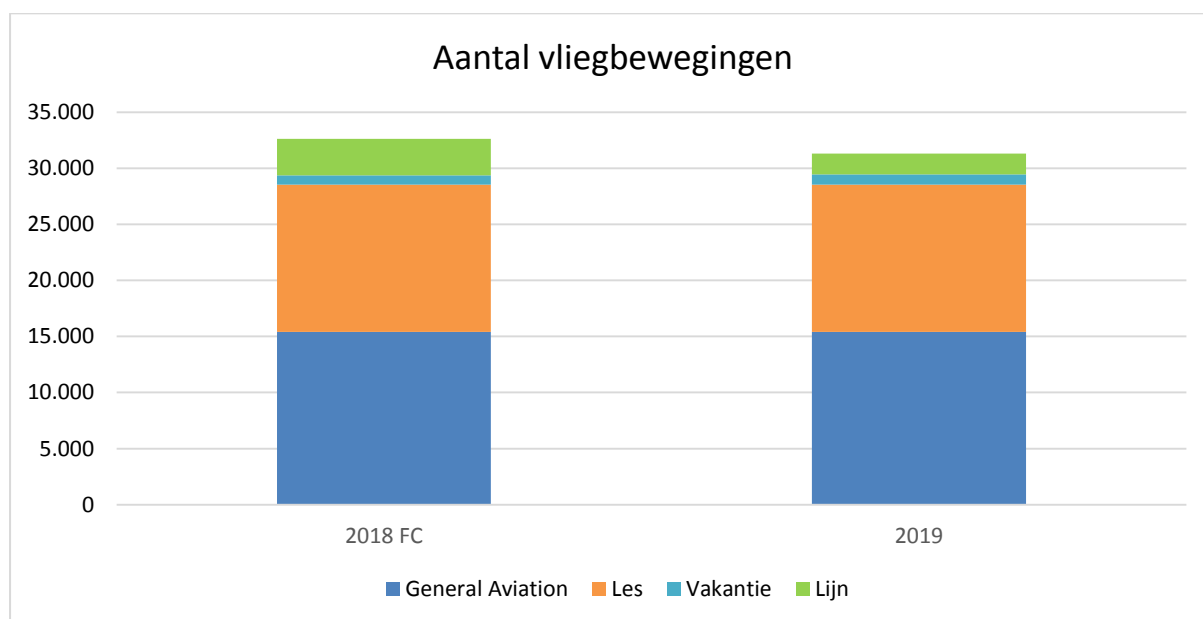
In het chartersegment is in Nederland al jarenlang een krimp zichtbaar. De markt voor pakketreizen verandert omdat consumenten steeds vaker hun eigen reis samenstellen en de concurrentie van low cost airlines is bijzonder groot. Transavia, Corendon Airlines en TuiFly zijn ook in 2019 weer de touroperators die vanaf GAE vliegen. Alle bestemmingen die in 2018 door hen werden aangeboden, worden behouden voor 2019. Tenerife is als belangrijke jaarrond bestemming terug, naast Lanzarote en Gran Canaria en deze bestemmingen worden gedurende geheel 2019 aangeboden. De typische zomerbestemmingen zijn Kreta, Mallorca, Antalya (Turkije), en Faro (Portugal, Algarve). Een nieuwe bestemming voor 2019 zijn de Britse Kanaaleilanden Jersey en Guernsey voor de Franse kust, die door maatschappij Blue Islands worden aangeboden in april tot en met juni als pilot. Tijdens de vakantiebeurs is deze nieuwe bestemming goed ontvangen. Daarnaast heeft Corendon in december 2018 een pilot uitgevoerd met Turkije als winterbestemming, waarvan de evaluatie nog loopt en die wellicht in de winter van 2019/2020 een vervolg krijgt.

Uit enquêtes, onderzoek, social media en feedback van consumenten blijkt dat er in het vakantie-segment nog kansen voor GAE liggen. Kos en extra frequenties naar de Turkse kust en naar Kreta of andere Griekse eilanden bieden veel potentieel en low-fare vluchten naar het Spaanse vasteland en Ibiza zijn bijzonder kansrijk. Deze marktsignalen worden vaak benadrukt bij luchtvaartmaatschappijen, maar zij maken desondanks nog geen toestellen vrij. Kos en Kreta kennen nog steeds slotbeperkingen, en door schaarste aan slots op de luchthavens van de Schiphol groep worden maatschappijen beperkt in hun operatie. Als een vlucht in de ochtend later moeten vertrekken en in de avond eerder terug op de basis moeten zijn, creëert dat inflexibiliteit en beperkingen. Een retourvlucht 'tussendoor' vanaf het buitenstation naar GAE wordt hierdoor in sommige gevallen onmogelijk om in het schema in te passen. De slot-restricties op andere luchthavens beperken op deze manier ook de mogelijkheden voor GAE.

Deze ontwikkelingen zijn enkele jaren geleden ingezet en ook in 2019 nog steeds zichtbaar. De luchthavens van Eindhoven en Amsterdam zijn “vol” en de toekomst van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Amsterdam is nog steeds onzeker en kampt met maatschappelijke weerstand. De luchtvaartnota 2019 levert nog meer onzekerheid op waardoor maatschappijen nog niet in beweging komen en vooral bestaande slots vol blijven vliegen.

Een positief neveneffect van de slot-problematiek is dat de meeste vluchten zonder tussenstop worden gevlogen. Voor GAE betekent dit ook in 2019 weer dat de meeste bestemmingen rechtstreeks worden bereikt, en slechts 8.000 transit passagiers worden begroot. Ter vergelijking: in de jaren 2004 tot en met 2017 waren er gemiddeld nog 30.000 transit passagiers per jaar: 16% van het totaal aantal passagiers.

Het lagere aantal lijnvluchten in 2019 is ook zichtbaar in het aantal vliegbewegingen (één vlucht bestaat uit twee bewegingen). Het is vooral het klein verkeer (les en overig) dat het overgrote deel van het aantal starts- en landingen op GAE bepaalt. Deze vluchten zijn erg weersafhankelijk. 2018 was een uitzonderlijk jaar voor wat het weer betreft. In 2019 wordt verwacht dat de op GAE gevestigde Koninklijke Luchtvaart School (KLS, leidt de vliegers voor de KLM op), goed voor de helft van het aantal lesvluchten op GAE, meer vluchten gaat uitvoeren als ze in de loop van 2019 de op Lelystad gevestigde Martinair Vliegschool gaat integreren. In totaal blijft het aantal bewegingen met 31.680 vrijwel gelijk aan dat van 2018, waarvan 90% klein verkeer.



### 4.3 Financieel Resultaat

#### **Havengelden**

De begrote opbrengsten uit havengelden nemen in 2019 met € 182.000 af ten opzichte van de forecast voor 2018. De belangrijkste oorzaak is gelegen in een daling van het aantal lijnpassagiers. Naast het volume heeft ook de samenstelling van de tarieven invloed op de havengelden. De tarieven voor lijndiensten en nieuwe bestemmingen liggen een lager dan voor charterpassagiers en bewezen bestemmingen. In 2019 wordt een prijsstijging doorgevoerd.

Vanaf 2018 wordt niet langer een volledige security-vergoeding in rekening gebracht in lijn met de regels voor de te ontvangen subsidie voor NEDAB-kosten, want dubbele doorberekening van deze lasten niet is toegestaan. De havengeldregeling is hier in 2018 op aangepast. Er zijn nog geringe security-opbrengsten die kunnen worden verantwoord omdat de kosten van brandweer en security niet volledig worden gesubsidieerd.

### ***Opbrengst gebouwen en terreinen***

De opbrengsten van gebouwen en terreinen zijn voorspelbaar als gevolg van bestaande en langlopende overeenkomsten (erfpacht en huur). Alle bestaande potentieel voor erfpacht en verhuur is benut: er is geen leegstand op de luchthaven. In 2018 heeft General Enterprises (leverancier en onderhoudsbedrijf van de Cirrus vliegtuigen) een nieuwbouwpand op de luchthaven geopend.

De opbrengsten van gebouwen en terreinen nemen in 2019 naar verwachting met 3% toe tot € 588.000 als gevolg van indexatie en een betere verwachting van de opbrengst van de horeca-concessie. Mogelijkheden om extra grond in erfpacht uit te geven worden onderzocht en met verschillende partijen lopen gesprekken, maar zijn nog niet begroot.

### ***Brandstofverkopen***

De brandstofverkopen bestaan uit zowel de concessievergoeding als de omzetprovisie van Shell. Het overgrote deel van de opbrengsten bestaat uit de omzetprovisie voor Jet A1 (voor straalmotoren). De verwachte opbrengsten vanuit AVGAS en MOGAS (voor propellervliegtuigen met zuigermotoren) bedragen € 11.800 in 2018.

De verkochte hoeveelheid brandstof neemt naar verwachting af als gevolg van minder lijnvluchten. Vanwege de hoge aanvoerkosten van de brandstof die Shell heeft vanuit Pernis naar Eelde, is Groningen Airport Eelde een relatief dure plaats om te tanken en is het groeipotentieel dan ook beperkt. Desondanks zijn in 2018 nieuwe afspraken met Shell gemaakt om de concurrentiepositie van GAE te versterken.

### ***Overige bedrijfsopbrengsten***

De overige bedrijfsopbrengsten bestaan voor het overgrote deel uit parkeren. De verwachte opbrengsten van parkeren nemen in 2019 af tot € 641.000 in lijn met het lagere aantal passagiers. Niet alleen het grotere passagiersvolume is hiervoor bepalend, maar vooral het soort passagiers.

Net als in 2018 wordt ook in 2019 volop ingezet op het maximaliseren van de parkeeropbrengst door middel van marketing, tariefstelling en procesoptimalisatie voor het gereserveerd parkeren. Consumenten zijn echter zeer prijsbewust; de helft van de omzet komt uit het budget-parkeren en uit enquêtes blijkt dat slechts 33% van alle lijn- en charter-passagiers gebruik maakt van de parkeerterreinen. De meeste passagiers laten zich halen en brengen of parkeren bij een concurrent, nog geen 10% komt met openbaar vervoer of taxi.

De opbrengsten vanuit de ademluchtwerkplaats waren in al 2018 lager dan in voorgaande jaren, als gevolg van het feit dat de grootste klant (een brandweeropleiding) voortaan haar eigen werkplaats heeft voor ademluchtapparatuur. Investerings in ademluchtapparatuur zijn dan ook tot het minimum beperkt en de opbrengsten vervallen voor 2019 geheel.

### **Personeelskosten**

De personeelskosten bestaan uit de kosten voor medewerkers in dienst bij de luchthaven, inleenkrachten en de overige personeelskosten en vormen verreweg de belangrijkste kostenpost van de luchthaven. In 2018 is vanwege het uitvoeren van nieuwe lijnvluchten vanaf april opgeschaald in de bezetting van de operatie (de staf is niet uitgebreid), vooral bij de brandweer.

Een belangrijk deel van de personele inzet wordt ingevuld met inleenkrachten. Voor een deel is dit verplicht (security) en voor een ander deel betreft dit invulling van het feit dat GAE een seizoensgebonden bedrijf is met een piek in de zomermaanden. Dit betreft met name handling (platform) en passage (uitzendbureau). De tarieven van security medewerkers nemen in 2019 toe als gevolg van een cao-verhoging in deze bedrijfstak.

In 2018 zijn brandweerm medewerkers aangetrokken in verband met de uitbreiding van de lijnvluchten en het invullen van vacatures. Voor 2019 wordt afgeschaald van Cat 7 naar een rooster op basis van Cat 5 met op afroep Cat 7 voor groot verkeer. Ten opzichte van de stand van zaken per eind 2018 worden 3,0 Fte's bespaard die zonder gedwongen ontslagen afvloeien in de loop van het eerste kwartaal. Gezien de vraag naar brandweerm medewerkers (Lelystad Airport en Defensie) zal het op korte termijn moeilijk worden om weer structureel op te schalen in de brandweercapaciteit, successieplanning blijft daarom een aandachtspunt voor de komende jaren.

De begrote personeelskosten voor 2019 bedragen € 3.097.000 na aftrek van NEDAB-subsidie. Dit is 4% meer dan de realisatie in 2018, vooral omdat in 2018 de toegenomen inzet pas vanaf het tweede kwartaal is gerealiseerd. Bovendien wordt de steun van het routefonds die in 2018 werd ontvangen voor de nieuwe personele inzet op de lijnvluchten naar Londen Southend, in 2019 niet meer ontvangen. Er wordt rekening gehouden met een beperkte cao stijging.

Ten opzichte van 2018 wordt in 2019 (veel) minder uitgegeven aan opleidingen en oefenen, maar nemen de kosten van verplichte keuringen en leeftijdsbewust personeelsbeleid toe. Ongeveer 18% van de kosten voor de inzet van personeel betreft de flexibele schil, waarvan het overgrote deel uit de verplichte security bestaat.

Naast de medewerkers met een dienstverband kent de luchthaven ook ingeleende medewerkers. Voor de security is dit zelfs verplicht vanuit wet- en regelgeving: de medewerkers in deze functies mogen niet in eigen dienst zijn en hebben een aparte vergunning nodig. Security neemt 75% van de totale inleenkosten voor haar rekening. De operationele werkzaamheden (platform, check-in) zijn sterk gebonden aan de seizoenen (piek in de zomer voor charterverkeer) of vluchten (cleaning) waardoor het efficiënter is deze medewerkers niet in dienst te hebben maar in te huren. Om dezelfde reden wordt de personele uitbreiding die nodig is voor de afhandeling als inleenkrachten begroot; dat geeft de nodige flexibiliteit. Als gevolg van het lagere aantal lijnvluchten, wordt minder extern ingeleend en is minder security nodig. Doordat de vluchten naar Londen niet langer aan de randen van de dag worden uitgevoerd, worden veel van de dure uren tegen nachttarief bespaard ten opzichte van 2018.

### **Afschrijvingskosten**

De afschrijvingskosten worden gedreven door investeringen vanuit het verleden. Het activeren van af te schrijven bedrijfsmiddelen die voor langere tijd zijn aangeschaft, gebeurt volgens de richtlijnen voor de jaarrekening. Eventuele subsidies die in het verleden ontvangen zijn voor de betreffende activa, worden volgens dezelfde regels gedurende de afschrijvingstermijn van het bijbehorend activum als opbrengst genoten. Dit is bijvoorbeeld van toepassing op de subsidies voor de baanverlenging uit 2013. De afschrijvingskosten nemen in 2019 licht toe als gevolg van gedane investeringen in 2018.

### **Overige bedrijfskosten**

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

De meeste kosten blijven op hetzelfde niveau als 2018 op basis van noodzaak. De tarieven voor energie nemen naar verwachting toe als gevolg van een hogere energiebelasting, maar de totale kosten nemen af als gevolg van het plaatsen van zonnepanelen. In 2018 was sprake van transitiekosten voor vastgoedontwikkeling, die worden voor 2019 niet begroot. Er is een significant lagere marketing-inspanning begroot voor 2019 dan in 2018.

### **Resultaat**

Het totale resultaat van Groningen Airport Eelde voor 2019 wordt, al het voorgaande in aanmerking nemende, begroot op € 235.000 negatief. Vanwege de beschikbaarheid van fiscale verliescompensatie uit 2016, en het feit dat de fiscale waardering van het vastgoed leidt tot fiscale afschrijvingslasten die hoger zijn dan de commerciële lasten, wordt geen belastingdruk begroot in 2019.

## **4.4 Verantwoording NEDAB**

Naast de bijdrage voor routeontwikkeling wordt voorzien in 2019 een subsidie voor NEDAB te ontvangen, zoals door aandeelhouders in hun investeringsplannen opgenomen. NEDAB-activiteiten (Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang) dienen het algemeen belang zoals (openbare) veiligheid. De typische veiligheidstaken die tot de verantwoordelijkheden van de luchthaven behoren zoals de brandweer en security, worden dan ook beschouwd als diensten van algemeen belang. De luchthaven is verplicht deze werkzaamheden te verrichten, en kan ze niet geheel in rekening brengen (kleine security charge) waardoor ze geen economische activiteit vormen. Omdat openbare veiligheid als een typische overheidstaak wordt beschouwd, mogen overheden binnen de EU-regels de kosten voor brandweer en veiligheid subsidiëren zonder dat sprake is van steun.

In de onderstaande tabel zijn de werkelijke (2018) en begrote (2019) kosten voor brandweer en veiligheid weergegeven (zowel directe als indirecte kosten, in €):

	Forecast 2018		Begroot 2019	
	Direct	Indirect	Direct	Indirect
Salarissen & sociale lasten	1.762.268	217.434	1.740.495	319.105
Overige personeelskosten	84.155	23.877	71.830	33.782
Inleen security	930.424	0	672.000	0
Afschrijvingen	141.605	0	141.155	0
Huisvestings- en terreinkosten	4.384	113.477	6.000	114.015
Algemene kosten	63.740	156.130	71.800	164.625
Opbrengsten (af)	-59.339	0	-1.500	0
Netto kosten NEDAB	<b>2.927.236</b>	<b>510.918</b>	<b>2.701.779</b>	<b>631.527</b>
Totaal (direct en indirect)	<b>3.438.154</b>		<b>3.333.306</b>	

De NEDAB-kosten zijn berekend als de integrale kosten van brandweer en security. Dat betekent dat zowel de directe kosten als indirecte kosten onderdeel zijn van de kostenberekening op basis van activity based costing. Het overgrote deel van de kosten zijn directe kosten (2019: 81%). Eventuele opbrengsten uit neventaken van de brandweer (zoals bedrijfshulpverleningsopleidingen) worden gecorrigeerd in de berekening.

De NEDAB-kosten voor 2018 worden geschat op € 3,4 mln. Er is een subsidie toegekend voor het bedrag van € 3,0 mln, waarvoor een voorschot is ontvangen. Aangezien de werkelijke kosten hoger zijn dan de subsidie, wordt geen terugbetaling voorzien. Over de exacte hoogte van de NEDAB kosten wordt, als onderdeel van de subsidievoorwaarden, in de jaarrekening verantwoording afgelegd aan de subsidieverstrekkers. De externe accountant controleert daar op.

Voor 2019 wordt voorzien een subsidieaanvraag voor € 3,0 mln in te dienen, in overeenkomst met de investeringsplannen van de aandeelhouders, terwijl de werkelijke NEDAB-kosten € 3,3 mln bedragen. De NEDAB-kosten in 2019 zijn lager dan in 2018 als gevolg van minder inzet van brandweer en security op lijndiensten. De NEDAB-subsidie voor 2019 zal per kwartaal achteraf, na het overleggen van de werkelijke kosten, worden afgerekend.

De NEDAB-subsidie dient volgens de richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving aangeduid te worden als een exploitatiesubsidie, waardoor de subsidie als 'negatieve kosten' wordt geboekt op de betreffende kostenrekening.

Het deel van de NEDAB-kosten dat niet wordt gesubsidieerd, is onderdeel van de kosten van de onderneming en komt daarmee ten laste van het operationeel resultaat.

## 5. Toelichting op investeringsbegroting 2019

### 5.1 Terugblik 2018

In 2018 werd voorzien € 560.000 te investeren en de forecast ligt rond dat niveau. Sommige investeringen zijn in 2018 uitgesteld en lopen door naar 2019, mede vanwege het feit dat leveranciers (vooral installateurs) geen capaciteit hadden. Sommige investeringen waren onvoorzien of zijn naar voren gehaald; bijvoorbeeld brandweermaterieel (pakken, ademluchtmaskers) dat begin 2019 verplicht moet worden vervangen maar als onderdeel van een grotere inkoopcombinatie in samenwerking met een veiligheidsregio kon worden aangeschaft onder gunstige voorwaarden.

Enkele installaties die aan vervanging toe zijn (toegangsbeheersysteem, brandmeldinstallatie) zijn doorgeschoven naar de toekomst of worden alleen correctief onderhouden. Er zijn correctief enkele niet voorziene investeringen gedaan (kozijn restaurant, kabel in zendmast, airco-unit, camerasysteem, omroepinstallatie). Het terreinvoertuig van de vogelwacht is uiteindelijk niet vervangen door een nieuw aan te kopen voertuig maar door het bestaande baanvoertuig van de havendienst daarvoor in te zetten en een nieuw baanvoertuig te leasen.

Aan bebording en belijning, vooral voor het buiten gebruik stellen van baan 01-19 tot taxibaan is € 56.000 uitgegeven die niet in 2018 was begroot maar reeds in 2017 was voorzien (doorloop). Hetzelfde geldt voor twee windzakken (verplichting onder EASA) voor € 23.000. Voor voertuigen (tractie, met name de sterk verouderde sneeuwvloot) zijn meer vervangingsinvesteringen gepleegd dan voorzien. Aan handling materieel is uiteindelijk minder uitgegeven. In inventaris is extra geïnvesteerd om de nieuwe roosters en lijndiensten te accommoderen (lockers, koelkast voor catering, industriële waterkoker, et cetera).

### 5.2 Investeringsbegroting 2019

Voor de investeringsbegroting 2019 is als uitgangspunt gehanteerd dat alleen noodzakelijke (vervangings-)investeringen voor de operatie, in het kader van safety en security of het voldoen aan wet- en regelgeving worden gedaan. Preventief onderhoud wordt uitgesteld waar dat veilig mogelijk is: er zijn stelposten opgenomen voor correctief onderhoud en reparaties aan gebouwen en installaties worden daarvan uitgevoerd. Op veiligheid wordt niet bezuinigd.

De begroting voor reguliere investeringen voor 2019 bedraagt € 500.000 inclusief stelposten voor correctief onderhoud aan gebouwen en installaties. De meeste investeringen hebben betrekking op onderhoud of vervangingen die niet kunnen worden uitgesteld of investeringen die een wettelijke vereiste betreffen. Van sommige installaties en gebouwen wordt vervanging verder uitgesteld tot bijvoorbeeld de renovatie van de terminal; tot die tijd wordt alleen correctief vervangen. Naast reguliere zaken zoals noodzakelijk onderhoud, tractie, inventaris en dergelijke zijn belangrijke investeringen voor 2019; vervangen noodstroomaggregaat met ondergrondse opslagtank, toegangsbeheersysteem, brandmeldinstallatie voor de verkeerstoren en een veilige ontsluiting van parkeerterrein P3.

In 2019 wordt een zonnepark op het binnenterrein van de luchthaven gerealiseerd. Dit wordt deels uitgevoerd door de bouw van met zonnepanelen overdekte passagierscorridors. Deze zonnepanelen voorzien naar verwachting in de eigen behoefte aan elektrische energie van GAE. Hiermee levert GAE ook haar bijdrage aan de vergroening van de luchtvaart. Voor de aansluiting op het netwerk van de luchthaven is een nieuwe transformator en regelschakeling nodig (in verband met het afkoppelen van de zonnepanelen bij het in werking treden van het noodstroomaggregaat) en dienen leges betaald te worden voor de bouw van de corridors. Deze investering draagt bij aan het verduurzamen van de luchthaven en betaalt zich binnen enkele jaren terug vanuit energiebesparing.



Daarnaast worden in 2019 enkele niet-reguliere investeringen en projecten begroot. De kosten van het luchthavenbesluit, voornamelijk de economische onderbouwing en Milieu Effect Rapportage (MER), waren reeds in 2017 en 2018 begroot maar door fouten in de modellen en het voorrang geven aan andere luchthavens stelden de betreffende instanties (NLR) de berekeningen voor GAE telkens uit. Het Ministerie verwacht in maart de juiste gegevens aan te kunnen leveren waarna de berekeningen kunnen worden afgemaakt. Voor 2019 wordt € 100.000 begroot om tot afronding van dit traject te komen. Als gevolg van nieuwe inzichten vanuit de luchtvaartnota 2020-2050 en de rol van GAE in de verdeling van de capaciteit over de nationale luchthavens, kan het zijn dat het voornemen om de aanvraag voor het Luchthavenbesluit te doen qua timing en inhoud bijgesteld moet worden. Deze begrote investering is daarmee onzeker qua hoogte en timing.

Nieuwe wetgeving op het gebied van security (EDS-CB) dwingt GAE om in 2019 te investeren in nieuwe security apparatuur: scanners en detectiepoorten voor bagage en passagiers. Het betreft nationale wetgeving die vooruitloopt op Europese regels en die voornamelijk betrekking heeft op het opsporen van explosieve stoffen. Er is reeds een concept adviesrapport uitgebracht op basis waarvan geschat wordt dat € 100.000 (na aftrek van de bijdrage van de Rijksoverheid aan dit traject) moet worden geïnvesteerd in scanners die aan de nieuwe eisen voldoen en die passen bij het verwachte passagiersaanbod op GAE.

In totaal wordt voorzien € 200.000 in projecten en niet-reguliere investeringen te investeren. De totale investeringsbegroting voor 2019 bedraagt inclusief deze bijzondere investeringen daarmee in totaal € 700.000 (exclusief BTW).

## 6. Ontwikkeling liquiditeit en solvabiliteit

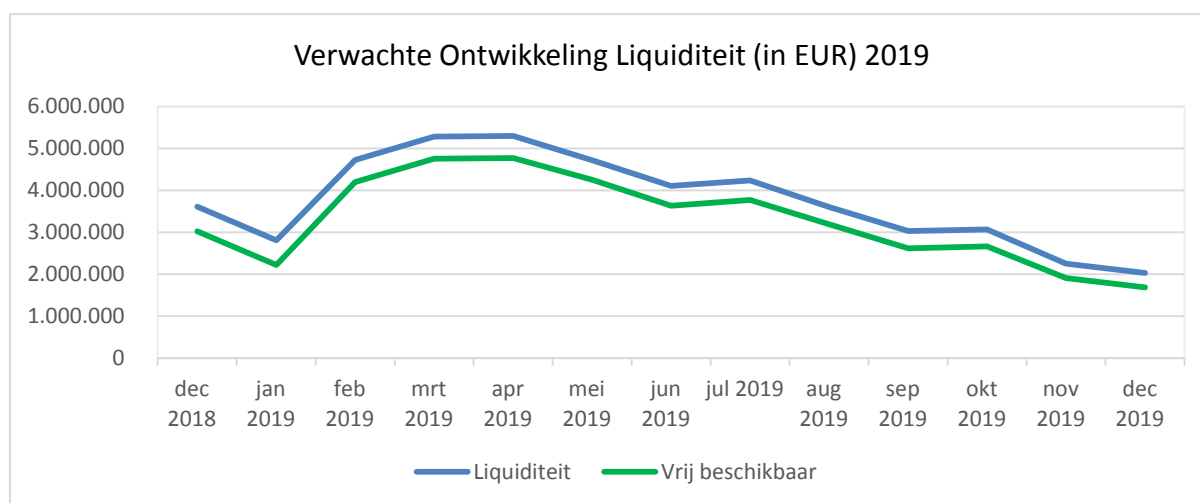
### 6.1 Liquiditeit

Aan het begin van 2019 is een liquiditeit van € 3,60 mln aanwezig. De ontwikkeling van de liquiditeit is deels afhankelijk van de timing van subsidies en bijdragen. Zo moet een deel van de vordering op het routefonds over 2018 nog worden afgerekend in het eerste kwartaal van 2019, omdat deze declaraties per kwartaal achteraf worden gedaan.

De liquiditeitsprognose voor 2019 is opgesteld onder de volgende aannames:

- Voor de liquiditeit wordt aangenomen dat de nieuwbouw van de brandweerkazerne in 2019 wordt gerealiseerd en dat de resterende subsidie wordt ontvangen conform de beschikking (begroot in maart). De bouwkosten en overige investeringen zijn evenredig gespreid over het jaar verdeeld, waarbij wordt uitgegaan van het 'worst case' scenario van financiering door GAE zelf.
- Er is geen voorschot op bijdragen voor routeontwikkeling vanuit het routefonds voorzien op basis van de begrote routes, behoudens het afrekenen van de verplichtingen uit 2018 in februari van 2019.
- De subsidie voor NEDAB wordt in 2019 genoten zoals begroot, waarbij de opbrengst (negatieve kosten) evenredig over het jaar is verdeeld en op kwartaalbasis achteraf wordt verrekend. De bijdrage over het vierde kwartaal is in december 2019 opgenomen om een geheel en 'sluitend' boekjaar te kunnen begroten.

De liquiditeit zal zich gedurende 2019, op basis van de begroting en bovengenoemde aannames, als volgt ontwikkelen (in €):



Omdat een negatief resultaat voor 2018 wordt voorzien, en de afschrijvingskosten lager zijn dan de investeringen, wordt met een daling van de liquiditeit rekening gehouden, voornamelijk als gevolg van de eigen financiering van de nieuwbouw van de brandweerkazerne. In de liquiditeitsbegroting is vanuit zorgvuldigheid rekening gehouden met een verandering van het werkkapitaal die gemiddeld genomen iets minder gunstig is dan normaal.

## 6.2 Solvabiliteit

### Resultaatbestemming

In 2018 wordt een negatief resultaat gerealiseerd en ook voor 2019 wordt een negatief resultaat begroot. Verondersteld wordt dat het negatieve resultaat van zowel 2018 als 2019 ten laste van het eigen vermogen wordt gebracht (algemene reserve). Naast de reserve bestaat het eigen vermogen ook uit het opgevraagde en gestorte kapitaal en agiostortingen.

Onderstaand is de ontwikkeling van de balans van GAE (na bestemming van het resultaat) opgenomen.

<b>Balans per ultimo</b> <i>(in € 1.000)</i>	<b>2017</b> <b>Jaarrekening</b>	<b>2018</b> <b>Forecast</b>	<b>2019</b> <b>Begroting</b>
Materiële vaste activa	8.042	8.077	9.088
Financiële vaste activa	2.445	2.586	2.728
Vlottende activa	6.328	5.502	3.956
<b>Totaal activa</b>	<b>16.824</b>	<b>16.166</b>	<b>15.772</b>
Eigen vermogen	13.221	12.983	12.833
Langlopende schulden	1.640	1.346	1.053
Kortlopende schulden	1.962	1.836	1.886
<b>Totaal passiva</b>	<b>16.824</b>	<b>16.166</b>	<b>15.772</b>

Zowel de solvabiliteit (eigen vermogen) als liquiditeit (opgenomen onder de vlottende activa) zijn per ultimo 2018 en 2019 voldoende om de begrote negatieve resultaten over deze jaren ten laste van de algemene reserve te kunnen brengen. Een aanvullende bijdrage van aandeelhouders als gevolg van deze resultaten is dan ook niet nodig.

### Fiscale latentie

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

De discussie met de fiscus loopt nog steeds. Afhankelijk van de uitkomsten zal mogelijk een bijstelling moeten plaatsvinden van de latentie die ook gevolgen heeft voor de hoogte van de overige reserves. Dit laat onverlet dat compensabele verliezen (carry back en carry forward) blijven bestaan. Over een toekomstig positief resultaat wordt daarom over de eerste € 2,5 mln geen vennootschapsbelasting afgedragen. Een eventuele aanpassing van de latentie verandert niets aan het principe dat de omvang van de reserves afdoende zijn om het verlies over 2018 en 2019 te kunnen dragen.