

EindhovenAirport



Jaarverslag **2022**

ZON



Inhoud

Bestuursverslag	5
------------------------	----------

Voorwoord	6
------------------	----------

Feiten en cijfers	8
--------------------------	----------

Kerncijfers	9
-------------	---

Profiel	11
----------------	-----------

Wie zijn we, wat doen we?	11
---------------------------	----

Onze purpose: we maken de regio nóg beter	11
---	----

Ons businessmodel	14
-------------------	----

Onze organisatie	15
------------------	----

Onze reizigers	19
-----------------------	-----------

Reizigers zijn terug	19
----------------------	----

Onze voorzieningen	22
--------------------	----

Airlines en bestemmingen	24
--------------------------	----

Innovatie	26
-----------	----

Bereikbaarheid	27
----------------	----

Veiligheid	29
------------	----

Onze omwonenden	33
------------------------	-----------

Oog voor de omgeving	33
----------------------	----

Geluid	33
--------	----

Milieu en klimaat	35
-------------------	----

Maatschappelijke meerwaarde	40
-----------------------------	----

Krachten bundelen	42
-------------------	----

Onze reputatie	44
----------------	----

Medewerkers	47
Mens en prestatie	47
Werkdruk	47
Ons team	48

Ons resultaat	50
Vooruitblik 2023	51

Leadership Team	53
Verantwoorde bedrijfsvoering	53
Toprisico's	53
Risicomanagement	55

Toezicht	59
Verslag raad van commissarissen	59

Jaarrekening	65
Geconsolideerde balans per 31 december 2022	66
Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2022	67
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2022	68
Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening	69
Enkelvoudige balans per 31 december 2022	98
Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2022	99
Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2022	100
Overige gegevens	109

Bestuursverslag



Bestuursverslag

Voorwoord

Het zal weinigen zijn ontgaan dat 2022 opnieuw een uitzonderlijk jaar was voor veel luchthavens. Na een periode met een terugval in het aantal vluchten door de coronapandemie zijn de reizigers terug.

In het begin van 2022 hadden we weliswaar nog te maken met coronamaatregelen en zelfs een lockdown, maar daarna herstelde het vliegverkeer sterk. De behoefte om vrienden of familie op te zoeken, of om op vakantie te gaan, bleek groot na twee jaren van reisbeperkingen. We zien dat terug in het aantal passagiers: dat steeg van 2,7 miljoen (in 2021) naar 6,3 miljoen. Dat komt dicht in de buurt van het pre-coronajaar 2019 (6,7 miljoen). Ook het aantal bestemmingen (89) zit ongeveer weer op het 'oude' niveau.

De passagiersaantallen hadden echter een weerslag op de operatie. Ook Eindhoven Airport kon in een aantal drukke perioden niet ontkomen aan de onderbezetting bij met name bij de securitycontrole – een direct gevolg van de schaarste op de arbeidsmarkt. In extreem drukke perioden begon voor een aantal reizigers de rij af en toe al buiten de terminal.

Geen concessies aan veiligheid

We deden wat we konden om het ongemak enigszins te verlichten: we plaatsten overkappingen om iedereen te beschermen tegen de soms verzengende zon, we creëerden een voorrangszone voor de passagiers die al bijna moesten boarden. Helaas hebben we niet altijd kunnen voorkomen dat reizigers hun vlucht misten. Wel hebben we een ruimhartige compensatieregeling aangeboden aan reizigers die nergens anders geld terugkregen voor hun misgelopen reis. Ondanks de drukte op de luchthaven en de forse groei in het aantal vluchten, zijn er geen ernstige incidenten geweest. Aan veiligheid doen we, hoe druk het ook is, geen concessies. Gezamenlijk met onze

partnerbedrijven hebben we de logistieke problemen het hoofd geboden. En ook samen met al onze eigen medewerkers: collega's die normaal gesproken op kantoor werken, boden aan te helpen in de terminal. Zo bracht een precaire situatie het beste bij onze mensen naar boven.

Sterke band met de regio

Intussen zijn we belangrijke thema's en projecten niet uit het oog verloren. De banden met onze directe omgeving hebben we verder versterkt. Zo is het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) na de opstartfase in 2021 nu echt op stoom gekomen. Werkgroepen zijn aan de slag gegaan met onderwerpen als geluidhinderbeperking, de verbetering van de luchtkwaliteit en onze klimaatdoelstellingen. We werken erin nauw samen met omwonenden, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

De samenwerkingen in de regio hebben een nieuwe impuls gekregen met de plannen voor het Eindhoven Airport District. Nu de gemeenteraad van Eindhoven akkoord is gegaan met de ontwikkeling van het gebied rond onze luchthaven, kunnen we de gebiedsvisie concreet vormgeven. Samen met bedrijventerrein Flight Forum, vliegbasis Eindhoven, overheden, ondernemers, werknemers en vele andere betrokkenen gaan we het hele gebied in de komende jaren duurzamer, groener, levendiger en beter bereikbaar maken. Met een algehele opwaardering wordt het district een prachtig visitekaartje van de Brainportregio.

Toekomstbestendig

De plannen voor het Eindhoven Airport District sluiten aan bij de plannen voor de luchthaven. Wij ontwikkelen zelf ook door, toekomstbestendig en duurzaam. De drukte na corona bevestigt hoe belangrijk de uitbreiding van de terminal is. We creëren meer ruimte voor vertrekkende en aankomende passagiers. Het grotere dak biedt tevens mogelijkheden voor een flinke uitbreiding van het aantal zonnepanelen op de luchthaven. We verwachten dat de voorbereidende bouwwerkzaamheden eind 2023 kunnen beginnen.

Al onze uitbreidings- en vernieuwingsplannen sluiten uiteraard aan bij onze Roadmap Sustainability 2030, die sinds april 2022 is te lezen op onze website. De focus in onze klimaat- en duurzaamheidsambities ligt op hergebruik van afval en materialen, elektrificering van apparatuur en voertuigen, en op een minder vervuilende luchtvaart. Dat laatste hebben we niet helemaal zelf in de hand, maar we sturen en stimuleren luchtvaartmaatschappijen waar we kunnen. Nieuw is dat airlines korting krijgen op de havengelden als ze met schonere en/of stillere toestellen vliegen op Eindhoven Airport. Ook betalen ze minder als ze vliegen op uren die minder overlast geven voor de omgeving.

Overkoepelend speelt natuurlijk ook nog het verkrijgen van de definitieve natuurvergunning. We blijven in contact met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zodat deze belangrijke vergunning zo snel mogelijk aan ons wordt verleend.

Sterke uitgangspositie

Het doet ons goed dat de partijen in de regio zo eensgezind zijn over tal van belangrijke thema's. Dat biedt houvast voor de toekomst, niet alleen voor Eindhoven en de wijde omgeving, maar ook voor onze luchthaven. We staan met z'n allen voor grote uitdagingen op maatschappelijk en economisch gebied. Eindhoven Airport gaat deze uitdagingen met

vertrouwen aan. Met dank aan alle mensen die werkzaam zijn op onze luchthaven, de reizigers die (weer) voor ons kozen, de partnerbedrijven waarmee we ook dit jaar weer constructief hebben samengewerkt, de raad van commissarissen die het hele jaar door zijn betrokkenheid toonde en ons van advies diende, en vele andere stakeholders die zich inzetten voor onze luchthaven.

Natuurlijk zijn er onzekerheden, zoals de oorlog in Oekraïne en de impact hiervan op de energiemarkt. De koopkracht is voor de meeste mensen door de inflatie fors gedaald; dat kan invloed hebben op het reisgedrag. De schaarste op de arbeidsmarkt blijft een aandachtspunt waarop we goed willen acteren. We blijven werken aan een aantrekkelijke werkomgeving met goede arbeidsvoorwaarden. Onze eerste prioriteit is om een situatie als in 2022, met rijen wachtenden tot buiten de terminal, te voorkomen.

Het jaar 2022 heeft getoond hoeveel veerkracht we hebben. Als organisatie, als team. We zagen het ook bij de viering van het 90-jarig bestaan van het vliegveld. Het was er niet het jaar naar om uitbundig feest te vieren, maar toch hebben collega's met veel passie acties en evenementen georganiseerd voor medewerkers, passagiers en omwonenden. Daar zijn we ontzettend dankbaar voor. Het onderstreept wat we willen zijn en altijd blijven: een luchthaven met de menselijke maat.



Roel Hellemons

Algemeen directeur/CEO Eindhoven Airport

Feiten en cijfers

40.252
 vliegtuigbewegingen

87
 bestemmingen

6,3 mln
 passagiers

48%
 vrouwelijke medewerkers

0,01 kg
 CO₂ per passagier

100%
 hernieuwbare energie

32%
 gescheiden afval

3,0%
 ziekteverzuim

80,6 mln
 omzet

18,8 mln
 nettoresultaat

Kerncijfers

Geconsolideerde balans (in EUR 1.000)	2022	2021	2020	2019	2018
Immateriële vaste activa	214	231	247	0	0
Operationele materiële vaste activa	107.484	110.661	113.626	111.148	107.426
Vastgoedbeleggingen	6.544	6.588	6.381	5.946	2.404
Financiële vaste activa	991	841	728	715	579
Vlottende activa	22.506	19.654	10.612	12.387	16.410
Totaal activa	137.739	137.975	131.594	130.196	126.819
Eigen vermogen	120.089	101.325	103.618	113.936	100.064
Voorzieningen	877	393	353	424	425
Langlopende schulden	0	18.000	19.000	0	12.000
Kortlopende schulden	16.773	18.257	8.623	15.836	14.330
Totaal passiva	137.739	137.975	131.594	130.196	126.819
Investerings (Immateriële en materiële vaste activa)	6.689	5.993	12.141	14.966	6.810
Afschrijvingen	9.115	8.968	8.585	6.999	6.445
Cash flow	181	2.579	793	-1.187	2.872
Winst-en-verliesrekening (in EUR 1.000)	2022	2021	2020	2019	2018
Som der bedrijfsopbrengsten	80.649	36.187	23.347	64.727	70.733
Bedrijfslasten	-54.734	-38.546	-36.951	-45.399	-51.356
Exploitatieresultaat	25.915	-2.359	-13.604	19.328	19.377
Financiële baten en lasten	-685	-701	-456	-258	-350
Belastingen	-6.466	767	3.515	-4.740	-4.757
Resultaat na belastingen	18.764	-2.293	-10.545	14.330	14.270
Ratio's	2022	2021	2020	2019	2018
RONA nb ¹	16,8%	-1,5%	-8,6%	12,8%	13,3%
ROE nb ²	16,9%	-2,3%	-9,7%	13,4%	15,3%
Leverage ³	0,0%	15,1%	15,5%	5,0%	10,7%
FFO (x € 1.000) ⁴	24.870	9.572	-66	20.198	22.250
FFO / Totale schuld ⁵	0,0%	53,2%	-0,3%	336,6%	185,4%
FFO interest dekkingsratio ⁶	37,3	14,7	0,9	79,3	64,6

¹ Exploitatieresultaat na belasting / gemiddelde vaste activa

² Nettowinst na belasting / gemiddeld Eigen Vermogen

³ Rentedragende schulden / Eigen Vermogen + rentedragende schulden

⁴ Operationele cashflow

⁵ Funds From Operations / rentedragende schulden

⁶ Funds From Operations + rentelasten / rentelasten

Ons profiel



Profiel

Wie zijn we, wat doen we?

Eindhoven Airport is de regionale luchthaven voor Brainport Eindhoven en zijn omgeving. In grootte is het de tweede luchthaven van Nederland. We verbinden mensen en bedrijven in de regio met economische en toeristische centra in Europa en daarbuiten. Families, vrienden en zakelijke relaties kunnen elkaar mede dankzij onze luchthaven bezoeken.

De luchthaven en het netwerk van bestemmingen versterken het internationale karakter van de bredere Brainportregio, een mainport die onder meer een innovatieve technologie-industrie van wereldklasse huisvest.

We staan zelf midden in die omgeving, als een belangrijke voorziening, als bron voor directe en indirecte werkgelegenheid, en als partner. We dragen bij aan een goed woon-, werk- en leefklimaat. Elke dag leggen we met onze dienstverlening en bedrijfsvoering een verbinding met wat belangrijk is in de omgeving. We hebben daarbij oog voor mens en milieu.

Onze kernwaarden

Onze kernwaarden benadrukken wat Eindhoven Airport wil waarmaken en waar onze medewerkers in de dagelijkse praktijk voor staan.

- **Verantwoordelijk.** De veiligheid van onze mensen, passagiers, bezoekers en omgeving staat voorop. We staan voor een transparante organisatie en betrouwbare processen. We zetten ons in voor het verder verduurzamen van onze activiteiten en streven naar een positieve impact op de omgeving.

- **Verbindend.** We brengen mensen en organisaties bij elkaar, we verbinden Brainport en omgeving met economische en toeristische centra in het buitenland. We voelen een sterke connectie met onze omgeving en zoeken de dialoog op over alles wat er leeft en speelt op en rond de luchthaven. We vormen een hecht team, we bundelen onze krachten, halen het beste in elkaar naar boven.
- **Slagvaardig.** We doen wat we zeggen. We zetten de juiste expertise in, we handelen proactief en reageren snel, we zijn flexibel. Ook in de dialoog met de omgeving. We gaan concreet aan de slag om zoveel mogelijk aan de diverse belangen tegemoet te komen.

Onze purpose: we maken de regio nóg beter

Als luchthavenonderneming willen we een verrijking zijn voor de regio en iedereen die daar woont, werkt of op bezoek komt. Eindhoven Airport draagt bij aan de versterking van het imago en gewicht van de regio. Daarnaast dragen we met onze activiteiten maximaal bij aan de welvaart en het welzijn. Onze purpose is dan ook: we maken de regio nóg beter. Aan de hand van vier thema's werkt de luchthaven hieraan.

We zijn een verbinder

Met ons netwerk van bestemmingen brengen we een groot deel van de wereld binnen handbereik. Dat doen we met een luchthaven die focust op gemak en comfort.

We zijn een goede buur

We doen er alles aan opdat de regio Eindhoven en omstreken zoveel mogelijk profijt heeft van de luchthaven en zo min mogelijk hinder

ondervindt. We gaan in gesprek met direct belanghebbenden, waaronder omwonenden.

We zijn een waardige entree

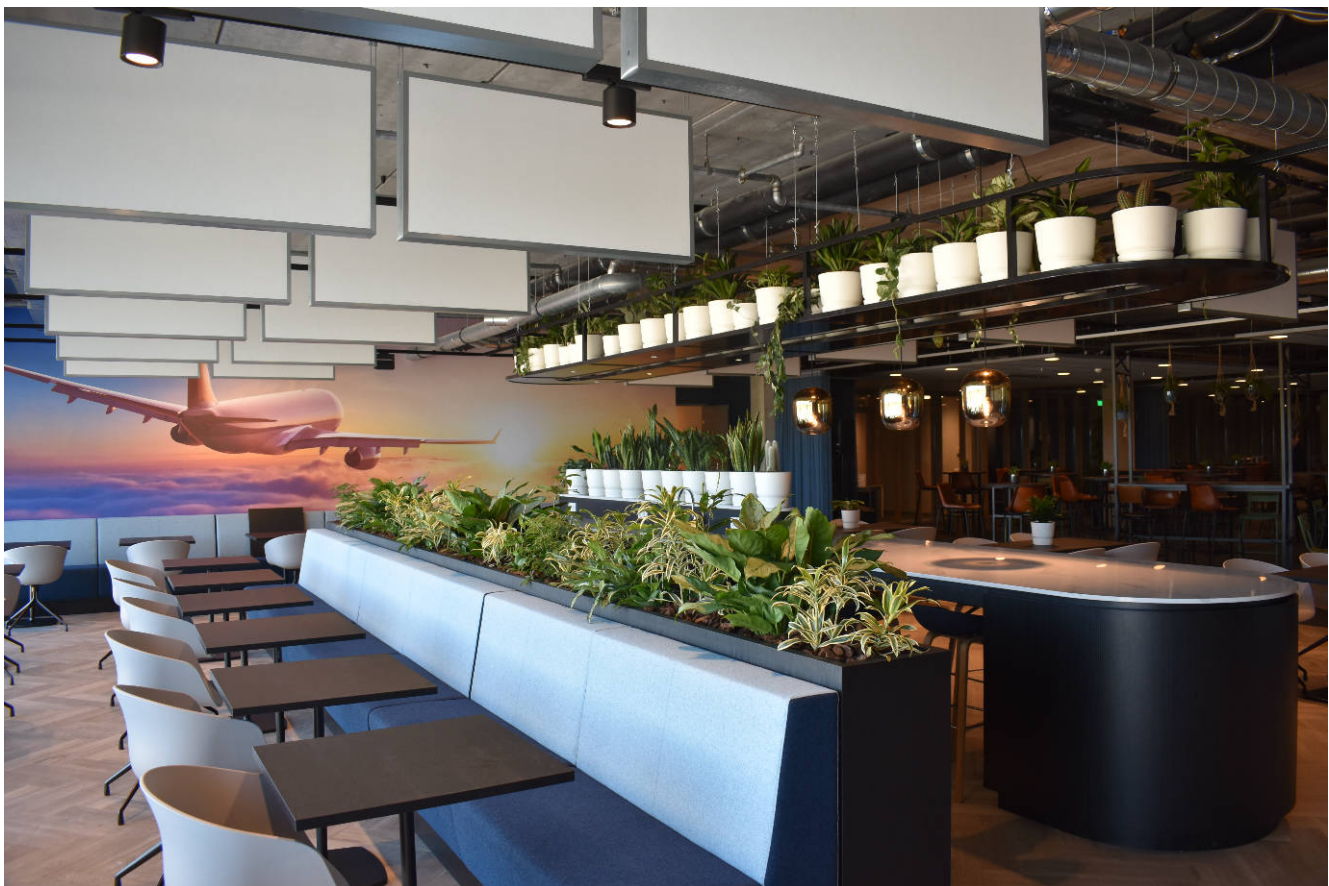
We willen een luchthaven zijn waar de regio trots op is: een waardige entree, als uitnodigend visitekaartje voor een sterke regio waarin techniek, design en kennis centraal staan.

We zijn een inspirerende proeftuin

We willen vooroplopen in innovatie en duurzaamheid. We maken gebruik van de expertise van kennisbedrijven en instellingen uit de Brainportregio en werken ook met hen samen. Onze luchthaven dient als proeftuin voor het testen en ontwikkelen van luchthaven-gerelateerde oplossingen.

Veilig, duurzaam, mens- en prestatiegericht, financieel gezond

Elke ontwikkeling van de luchthaven moet verantwoord en duurzaam zijn. Minder geluidsoverlast en een zo klein mogelijke impact op het milieu, door met name het terugdringen van uitstoot van onder andere CO₂ en stikstof, zijn basisvoorwaarden. Net als onze focus op veiligheid, met een continue aandacht voor het voorkomen van ongelukken en andere calamiteiten. We zijn een werkgever die een goede balans zoekt tussen presteren en waarderen. Eindhoven Airport voert een solide financieel beleid gericht op waardecreatie voor de lange termijn.



► Impressie van het vernieuwde Business Centre in de terminal van Eindhoven Airport. Een nieuwe locatie voor bijeenkomsten en evenementen voor interne en externe groepen.

Onze stakeholders

Verscheidene externe stakeholders dragen bij aan de invulling van onze regionale rol. Onze purpose is mede tot stand gekomen aan de hand van de inbreng die we hebben opgehaald bij een brede groep bedrijven, overheden, organisaties en belangenverenigingen in de Brainportregio en daarbuiten. Onze doelstellingen komen op veel punten overeen:

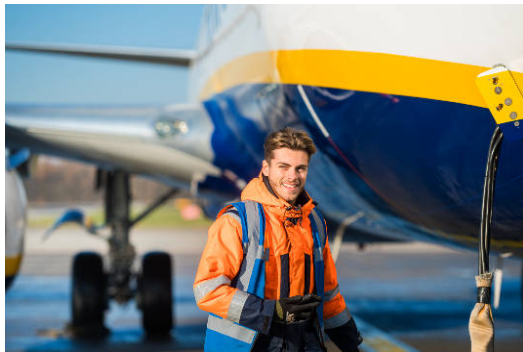
we hebben allemaal behoefte aan een solide woon-, werk- en leefomgeving. Eindhoven Airport heeft voortdurend contact met partijen op zakelijk, sociaal-cultureel, educatief en bestuurlijk vlak. We ontmoeten stakeholders aan verschillende overlegtafels. We zetten ons in voor goede en constructieve zakelijke en persoonlijke verstandhoudingen met deze groep belanghebbenden.



► Tijdens het 90-jarig jubileum van de luchthaven in september bespraken stakeholders het thema mobiliteit.

Ons businessmodel

Kwaliteit, efficiëntie en gemak zijn de basis van onze diensten en operationele processen. Veiligheid voor iedereen op de luchthaven, aan lucht- en landzijde, is het fundament hieronder. Eindhoven Airport biedt reizigers een overzichtelijke luchthaven met alle comfort. De luchthaven doet er alles aan om het de reiziger zo gemakkelijk mogelijk te maken, onze klantbelofte is dan ook 'Easy on your way'.



► *Platformmedewerker van Viggo.*

Veiligheid en aandacht voor de mens zijn in de operatie van Eindhoven Airport belangrijke elementen. Dat is terug te zien in de voorzieningen en services van de luchthaven. De omkeertijden van de vliegtuigen en de passagiersprocessen op Eindhoven Airport zijn kort. Onze processen sluiten naadloos aan op de operationele processen van de luchtvaartmaatschappijen.

Het grootste deel van de omzet van de luchthaven (61% in 2022) komt uit de havengelden die luchtvaartmaatschappijen betalen voor het gebruik van de diensten van Eindhoven Airport. De overige inkomsten komen uit non-aviation activiteiten zoals horeca, winkels, commerciële dienstverlening, reclame, vastgoed, het hotel en parkeergelden. We versterken ons businessmodel door het vergroten van de omzet uit non-aviation activiteiten.

Het gevarieerde aanbod van de luchthaven aan winkels en horecavoorzieningen draagt bij aan

een hoge klanttevredenheid. Dit geldt ook voor de goede bereikbaarheid van de luchthaven en de nabijheid van voorzieningen. OV-reizigers komen met de bus aan op het overdekte busstation op loopafstand van de terminal.

Dicht bij de terminal zijn tevens diverse parkeergarages en parkeerterreinen met een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding. Het voorterrein en de Airport Boulevard presenteren we als waardige entree voor de Brainportregio. Dit gebied trekt behalve reizigers ook bezoekers en werknemers van omliggende bedrijventerreinen.

Onze partners op de luchthaven

Eindhoven Airport werkt met een regiemodel. Alle activiteiten voeren we uit samen met een breed scala aan veelal vaste partners, zowel bij aviation als non-aviation. Zij voeren specifieke activiteiten uit en bieden ons op die terreinen kennis, ervaring en flexibele inzet.

Het bestaande netwerk aan partnerbedrijven kende in 2022 geen grote verschuivingen. Met Viggo werken we samen op verschillende vlakken in en om de terminal, zoals de afhandeling van de airlines, de begeleiding van passagiers met beperkte mobiliteit, de informatiebalie en de ondersteuning bij de havendienst. G4S is onze partner voor de securitydiensten.

De vliegtuigbrandstof komt van Shell en Total, CSU levert schoonmaakdiensten. B&S, Lagardère Travel Retail, Vermaat, Aviflora, AKO, McDonald's, SSP, Travelex en NS Retailbedrijf verzorgen het horeca- en retailaanbod op de luchthaven. Het parkeerbeheer is ondergebracht bij Interparking Nederland. Tulip Inn is het label dat de hoteldiensten op de luchthaven uitvoert.

We maken gebruik van de voorzieningen van vliegbasis Eindhoven waar het gaat om de start- en landingsbaan (en het onderhoud ervan), de luchtverkeersleiding en de luchthavendiensten (brandweer,

meteorologische dienst en flora- en faunabeheer). De politietaken en de grenscontrole worden verzorgd door de Koninklijke Marechaussee en de Douane

controleert op een juiste in- en uitvoer van goederen en (financiële) middelen over de landsgrenzen.

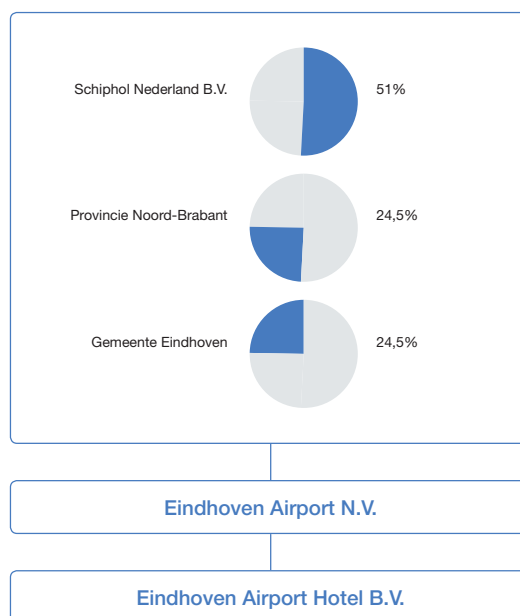
Airport Community App

Sinds januari 2022 gebruiken we op de luchthaven de Eindhoven Airport Community App. Deze app is een handig hulpmiddel voor iedereen die werkt op de luchthaven. Alle betrokken partnerbedrijven doen mee, inclusief de horeca en retail. Medewerkers kunnen snel informatie vinden over bijvoorbeeld vertrekkende en aankomende vluchten, of over werkzaamheden bij gates of vliegtuigopstelplaatsen. Ze kunnen passagiers met de juiste en meest actuele gegevens te woord staan. De overzichtelijke app helpt ons gezamenlijk de klantbelofte 'Easy on your way' in te lossen.

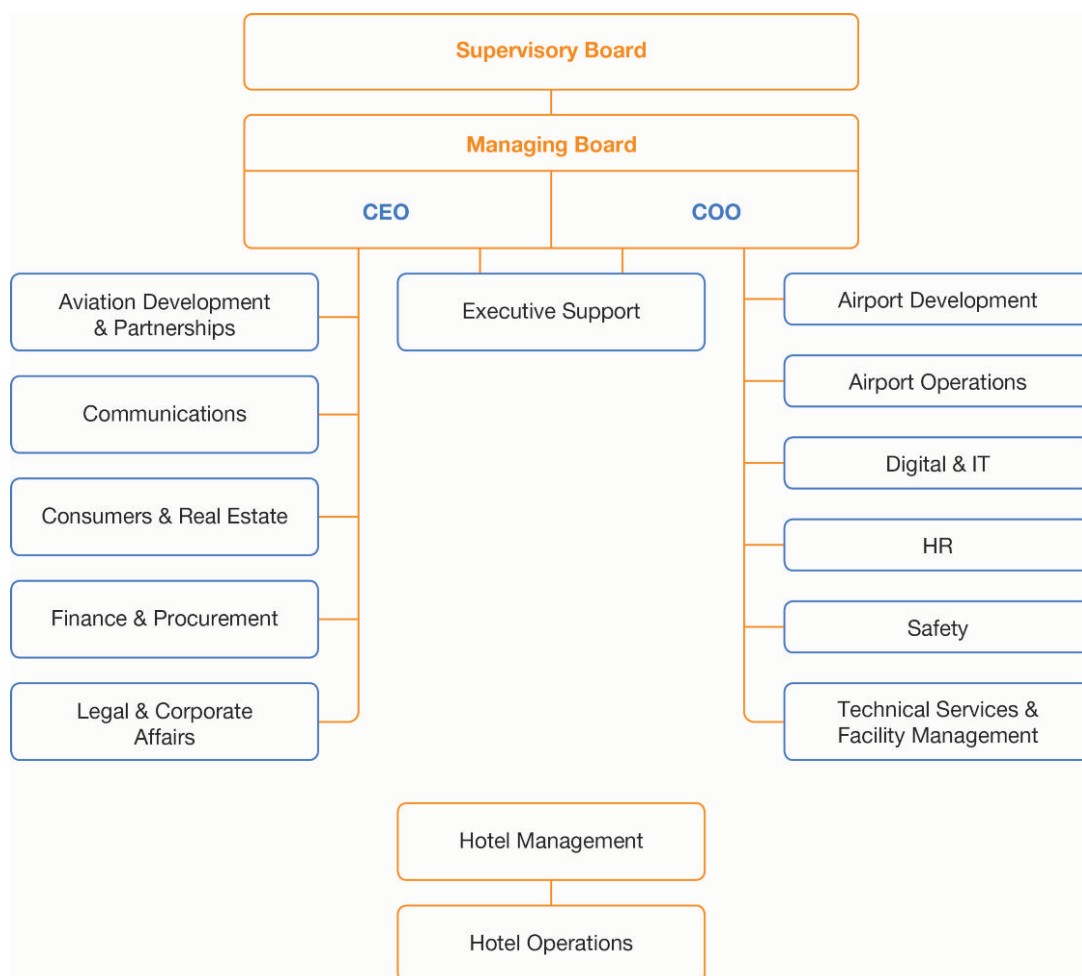
Onze organisatie

Aandeelhouders

De aandelen van Eindhoven Airport N.V. zijn in handen van Schiphol Nederland B.V. (51 procent), de provincie Noord-Brabant (24,5 procent) en de gemeente Eindhoven (24,5 procent). Eindhoven Airport N.V. houdt 100 procent van de aandelen in Eindhoven Airport Hotel B.V.



Organogram





Onze reizigers



Onze reizigers

Reizigers zijn terug

Hadden we in 2021 voor een groot deel van het jaar te maken met lockdowns en reisbeperkingen, in 2022 keerden de reizigers in groten getale terug. Na een rustig begin van het jaar, toen in Nederland nog coronamaatregelen van kracht waren, herstelde het vliegverkeer op Eindhoven Airport in hoog tempo. Het aantal passagiers groeide van 2,7 miljoen in 'coronajaar' 2021 naar bijna 6,3 miljoen in 2022. Het aantal zit nog wel onder dat van 2019, het jaar net voor de pandemie (6,7 miljoen). De bezettingsgraad van de vliegtuigen kwam uit op 86 procent ten opzichte van de begroting (2021: 71 procent).

Het snelle herstel op Eindhoven Airport schrijven we toe aan de markt die we bedienen. Het aandeel reizigers dat onze luchthaven gebruikt voor een bezoek aan familie of vrienden of om op vakantie te gaan is groot. En juist daaraan was na twee jaar corona behoefte. Verder concentreert ons netwerk van bestemmingen zich op Europa, en de vraag naar Europese vluchten kwam eerder en sneller weer op stoom dan de intercontinentale vluchten.

Ongekende drukte

Het herstel van het luchtverkeer had in 2022 ook een keerzijde: vanaf eind mei, vlak voor het Pinksterweekeinde, werd het in bepaalde perioden erg druk op de luchthaven. De oorzaak lag met name bij de securitycontrole: onze partner G4S kampte met een personeelstekort waardoor op een groot aantal momenten onvoldoende lanes konden worden bemand. Daarnaast zagen we dat door de media-aandacht voor de problemen op Schiphol veel reizigers extra vroeg naar de luchthaven kwamen. Het gevolg was dat er lange rijen ontstonden, die op een aantal dagen

tot ver buiten de terminal reikten. Wachttijden liepen op tot uren. Er zijn passagiers geweest in 2022 die helaas hun vlucht misten door de combinatie van deze factoren.

Met man en macht hebben we getracht het ongemak voor de reizigers te beperken. Zo zijn er 'flow-coördinatoren' ingezet om de rijen wachtenden te begeleiden. In juni hebben we Zone A geopend voor de vluchten die binnen twee uur vertrekken: passagiers voor deze vluchten kregen zo prioriteit. Een voordeel is ook dat zij zich minder zorgen hoefden te maken of ze hun vlucht halen. De Fast Track Lane, die reizigers tegen betaling voorrang verleent bij de security, hebben we hiervoor tijdelijk geofferd. We hebben reizigers via diverse kanalen, onder meer via onze website, geadviseerd: 'Kom op tijd, maar niet te vroeg.'

Op dagen met lange rijen hebben we geprobeerd het wachten te veraangename. We hebben in juli pagodetenten als overkapping geplaatst om wachtenden te beschermen tegen zon en regen. Ook hebben we waaiers en waterflesjes uitgedeeld en watertappunten geplaatst. Een samenwerking met Muziekgebouw Eindhoven mondde uit in Summer Vibes: diverse artiesten uit de regio, zoals gitarist Thomas Martens en het trio van Tijn Trommelen, traden op in de terminal. Omroep Brabant zorgde voor verlichting van de wachttijd met live-radio vanuit een mobiele studio op het voorterrein.

De aanpak van de problemen met de wachttijden was een gezamenlijke inspanning. Medewerkers van Eindhoven Airport die normaal gesproken op kantoor of elders op de luchthaven werken, sprongen bij. We hebben extra aandacht besteed aan deze medewerkers, die vaak onder grote druk hun ongebruikelijke werk moesten doen.

Toeslag securitymedewerkers

Ondertussen werd er gewerkt aan een structurele oplossing, zodat de wachtrijen in deze omvang tot het verleden behoren. Een eerste stap was de zomertoeslag voor luchthavenmedewerkers van G4S, een toeslag van 5,25 euro op het uurloon. Daarnaast heeft de luchthaven afgesproken dat er per 10 oktober een objecttoeslag van 2,50 euro over alle contracturen werd uitgekeerd. Ook krijgen de securitymedewerkers per januari 2023 een extra toeslag voor vroege opkomst. De afspraken waren aanvankelijk bedoeld als tijdelijk maar zijn – buiten de zomertoeslag – inmiddels structureel geworden. We hebben dit met G4S vastgelegd; de afspraken worden meegenomen in het nieuwe contract dat in februari 2023 ingaat. Uitgangspunt is dat het werk aantrekkelijk wordt en dat er betere roosters en planningen komen. De luchthavens Schiphol en Rotterdam The Hague hebben vergelijkbare afspraken met hun securitypartners.

Compensatie voor gestrande reizigers

Eindhoven Airport heeft in augustus besloten financiële compensatie te bieden aan reizigers die hun vlucht hebben gemist als gevolg van de lange wachtrijen bij de security. De regeling is bedoeld voor passagiers die nergens anders terecht kunnen met hun claim, bijvoorbeeld omdat de verzekering deze overmacht niet dekt. Eindhoven Airport is formeel niet aansprakelijk voor de geleden schade, maar we willen onze reizigers niet in de steek laten. Ze konden op onze website een formulier invullen. Er zijn in totaal circa 1.700 claims ingediend, de meeste daarvan zijn gehonoreerd. Eind 2022 is in totaal circa een kwart miljoen van de afgehandelde claims uitgekeerd. Daarnaast is er nog een half miljoen euro voorzien voor de nog af te handelen claims. Dit betaalt de luchthaven uit eigen reserves. Aanvankelijk gold de regeling voor vluchten in de periode van 23 mei tot 11 augustus, maar de regeling is verlengd tot eind 2022. We verwachten



► Wachtrijen op Eindhoven Airport in de zomer van 2022.

Coronamaatregelen

Een deel van 2022 hadden we nog te maken met coronamaatregelen. Allereerst was er een 'harde' lockdown in het hele land van 19 december 2021 tot en met 14 januari 2022. Op Eindhoven Airport waren de zogeheten niet-essentiële winkels dicht, zowel aan land- als aan luchtzijde. Bij de horeca konden reizigers alleen producten afhalen. De autoverhuur was open, het panoramaterras was dicht. Vanaf 15 januari kwamen er stapsgewijs versoepelingen; eerst mocht de retail weer meer, daarna ook de horeca. De mondkapjesplicht voor de Nederlandse luchthavens verviel op 20 mei 2022. Reizigers hadden mogelijk nog wel te maken met maatregelen of eisen die golden voor een bepaalde airline of bestemming. Zo is het coronacertificaat (of de QR-code) voor reizen naar Marokko pas in oktober 2022 afgeschaft. Bij de andere bestemmingen was deze verplichting eerder in het jaar geschrapt.

nagenoeg alle claims in het eerste kwartaal van 2023 te hebben afgewikkeld.

Klantbelofte

We konden in 2022 door de bezettingsproblemen niet op alle momenten voldoen aan onze klantbelofte 'Easy on your way', die we een jaar eerder introduceerden. Met 'Easy on your way' geven we aan dat de luchthaven er alles aan doet om het de reiziger zo gemakkelijk mogelijk te maken. We benadrukken wat de uitgangspunten zijn van Eindhoven Airport: comfort, gemak, aandacht. Klantonderzoeken bevestigen dat passagiers de schaal van de luchthaven waarderen. Het inchecken, de veiligheidscheck en het boarden zijn (onder normale omstandigheden) overzichtelijke processen zonder lange wachtrijen en grote afstanden die moeten worden overbrugd. We blijven werken aan de zogenoemde 'seamless flow'. Eindhoven Airport zet alles in het werk om herhaling van de drukteproblemen te voorkomen en de belofte weer volledig in te lossen.

Customer walk

Een van de instrumenten die we ook dit jaar hebben ingezet is de 'customer walk'. Om zicht te houden op de ervaringen van de reizigers en bezoekers maken elk kwartaal een aantal medewerkers de 'klantreis' op de luchthaven. Ze ondervinden persoonlijk waar passagiers

tegenaan lopen. We trekken hier lessen uit. Daarnaast toetst de 'easy expert', die sinds de zomer van 2021 actief is, processen en projecten op de luchthaven aan onze klantbelofte.

Klantcontactcentrum

De drukte in en om de terminal had ook zijn weerslag op het klantcontactcentrum, onze directe verbinding met de bezoekers van onze luchthaven. Ze kunnen hier terecht met al hun vragen en klachten – per telefoon, mail en via diverse sociale media. In 2021 ging het leeuwendeel van de vragen nog over coronakwesties; in 2022 speelde deze enkel in het begin van het jaar een grote rol, toen er nog hygiënemaatregelen van kracht waren. Klanten zochten dit jaar vooral hulp bij zaken die hadden te maken met de drukte, de wachttijden, het missen van vluchten, en mogelijke compensatie.

Net als vorig jaar was de zomermaand juli de drukste maand waarin het vaakst contact werd gezocht met het klantcontactcentrum (4.840 cases). De medewerkers van het klantcontactcentrum hebben hun uiterste best gedaan om reizigers zo goed mogelijk voor te bereiden op hun reis. Ze verwerkten in 2022 in totaal 26.046 vragen, klachten en opmerkingen (2021: 25.780).

Ondanks dat er aanzienlijk meer reizigers waren dan in 2021, week het aantal contacten niet enorm af. We zien wel een forse stijging bij het aantal klachten: van 447 naar 1.837. De meeste klachten betroffen gemiste vluchten en het proces rondom de veiligheidscontrole. Vooral het aantal klachten over deze controle steeg sterk.

Klanttevredenheid

De klanttevredenheid en -binding meten we op basis van de Net Promoter Score (NPS) en de tevredenheid over diverse aspecten van onze dienstverlening. In 2022 behaalden we een gemiddelde score van +23 (2021: +40). Hiermee hebben we onze doelstelling van +35 niet behaald.

Afgelopen jaar heeft de NPS een zeer grillig verloop laten zien, met hoge scores in het begin van het jaar en dieptepunten in de drukste maanden van het jaar. Ook hebben we voor het eerst sinds we de NPS meten een negatieve NPS-score, namelijk in juli (-17) en oktober (-8). De klanttevredenheid hield daarmee direct verband met de processen en de drukte op de luchthaven: in die perioden vertaalden lange wachttijden bij de incheckbalies en security zich in een flink lagere tevredenheid.

Het cijfer trachten we zo snel mogelijk weer op het gewenste niveau te krijgen. Belangrijk is dat we herhaling van de problemen met de drukte voorkomen. We gaan ook de klantbelofte 'Easy on you way' verder uitrollen binnen onze organisatie.

Nieuwe website

Eindhoven Airport heeft in september 2022 een geheel nieuwe, opgefriste versie van eindhovenairport.nl gelanceerd. De website bevat meer informatie, zowel voor reizigers als voor omwonenden. Het menu en de navigatie zijn verbeterd, waardoor de gebruikers nog beter voorbereid hun reis kunnen beginnen. We blijven de site aanpassen aan de wensen en behoeften van de gebruikers. De website trok dit jaar zo'n 20 miljoen bezoekers, gemiddeld 1,65 miljoen per maand. We voorzien een verdere groei, omdat begin 2022 corona nog een rol speelde en het vliegverkeer nog beperkt was. In 2019 hadden we ruim 16 miljoen websitebezoeken.

Onze voorzieningen

De personeelstekorten beperkten zich in 2022 niet tot de security. Ook de horeca en retail in en om de terminal hadden te maken met bezettingsproblemen. Dit vormde voor de ondernemers opnieuw een grote uitdaging, na twee jaren die werden gedomineerd door de coronapandemie en meermalen gedwongen sluiting of andere beperkende maatregelen.

Om de beschikbare medewerkers zo efficiënt mogelijk in te zetten, is besloten de

openingstijden van restaurants, bars en winkels te beperken. We hebben hierover nauw overleg gevoerd met de betrokken partners. In grote lijnen kwam het erop neer dat de meeste zaken later opengingen en eerder sloten. Reizigers met vroege of late vluchten hadden daardoor minder keus. De Aspire-business lounge was op een aantal dagen gesloten of had beperkte openingsuren. De bezetting van de horeca en retail zal in de loop van het eerste kwartaal van 2023 naar verwachting verbeteren.



► *Eindhoven Airport beschikt over verschillende horecafaciliteiten op zowel landside als airside.*

We zien dat de reizigers minder hebben uitgegeven in de terminal. Per persoon besteedden ze gemiddeld 5,80 euro aan eten, drinken en overige producten. Vorig jaar was dat nog 6,42 euro. De daling schrijven we naast de kortere openingstijden van de diverse horeca en retailpunten onder meer toe aan de drukte en de wachttijden.

Het Tulip Inn Eindhoven Airport heeft een goed jaar gedraaid. In de zomerperiode (juni tot en met september) kwam de bezettingsgraad van de kamers uit op 97 procent. Wel is het zo dat het hotel door een tekort aan personeel keuzes moest maken. De focus lag op de kamers en

de service aan de gasten; de hotelbar was beperkter open dan gebruikelijk.

Selfservice

Met selfservicediensten verkorten we de wachttijden bij de balies. We hebben op dit vlak vorderingen gemaakt: passagiers van Transavia, die online nog niet hebben kunnen inchecken, kunnen dit alsnog zelf doen bij een kiosk in de terminal. Voor andere luchtvaartmaatschappijen is het nog niet mogelijk gebruik te maken van deze nieuwe selfservice. We werken aan verdere uitbreidingen en verbeteringen.

Het oog wil ook wat

Ook dit jaar hebben we de Feel the Vibe-‘boxes’, drie vitrines op het voorterrein van de terminal, beschikbaar gesteld aan creatief talent uit de omgeving. Op 23 oktober was de opening van 'Alignment', een expositie van architect Afaina de Jong, tevens hoofd Contextual Design aan de Design Academy Eindhoven, en kunstenaar InnaVisions. De tentoonstelling kwam tot stand in samenwerking met het Van Abbemuseum en de Dutch Design Week. Verder was Eindhoven Airport in november een van de locaties voor lichtfestival GLOW Eindhoven. Kleurrijke vlinders, ontworpen door Efteling-ontwerper Sander de Bruijn en geproduceerd door ASML-medewerkers, sierden een week lang de terminal. Eindhoven Airport toont zo zijn trots op de regio. Mede dankzij design en kunst fungeert onze luchthaven als een uitnodigend visitekaartje.

Werken aan kwaliteit**Uitbreiding terminal**

De drukte heeft ons in 2022 extra gewezen op de beperkingen van de huidige terminal. Deze is berekend op maximaal 5 miljoen passagiers per jaar, terwijl we daar al jaren ruim boven zitten (met uitzondering van de coronajaren 2020 en 2021). Het ruimtegebrek is vooral merkbaar in de aankomsthal en het Non-Schengen vertrekgebied. Het gebouw van ongeveer 26.500 vierkante meter krijgt er ongeveer 10.000 vierkante meter bij waarin lucht, licht en ruimte centraal staan. Met de uitbreiding scheppen we mogelijkheden voor meer gates en meer horecagelegenheden. De bagagehal wordt verruimd en er komt een kelder voor de bagageafhandeling. De 'nieuwe' terminal zal ook lichter zijn, dankzij duurzame ledlampen. We hopen een soort huiskamergevoel uit te stralen.

Inmiddels hebben we een voorlopig ontwerp met bijbehorende kostenramingen en duurzaamheidsambities, dat in september is goedgekeurd door de raad van commissarissen. Het voorlopig ontwerp is afgestemd met diverse partners, zoals Viggo, Koninklijke Marechaussee, en de Douane, zodat hun processen van meet af aan in de plannen zijn geïntegreerd. We verwachten in het eerste kwartaal van 2023 een definitief ontwerp

gereed te hebben, met onder meer plattegronden en design. Daarna werken we toe naar de bouw. Het ontwerpteam is uitgebreid met Heijmans Eindhoven, die de aanbesteding heeft gewonnen en de bouw gaat uitvoeren.

De oplevering staat gepland voor 2025. We voorzien dat reizigers en andere bezoekers van Eindhoven Airport last kunnen ondervinden van bouwwerkzaamheden. Met een juiste fasering van de bouw proberen we dit zoveel mogelijk te voorkomen. We doen er alles aan om het comfort en gemak van de reizigers op hetzelfde hoge niveau te handhaven. Veiligheid voor iedereen op het luchthaventerrein staat voorop.

Airlines en bestemmingen

► *Aegean Airlines startte in 2022 met een verbinding tussen Athene en Eindhoven.*

Eindhoven Airport werkt aan een netwerk van bestemmingen dat zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van de regio. In de coronajaren hebben we een stapje terug moeten doen, maar sinds de zomer van 2021 zien we herstel.

Aan het eind van 2022 kwamen we uit op 87 bestemmingen (89 in 2019, 79 in 2021), verspreid over 29 landen. Er zijn afspraken gemaakt over nieuwe verbindingen die we in 2023 toevoegen aan ons aanbod.



► Bestemmingennetwerk van Eindhoven Airport in 2022.

We hebben in juni een nieuwe luchtvaartmaatschappij verwelkomd: het Griekse Aegean Airlines. Deze airline, lid van Star Alliance, is een zogeheten fullservice airline, met bijvoorbeeld ook business class aan boord. Aegean Airlines vliegt twee keer per week op Athene. Reizigers kunnen via deze hub gemakkelijk doorvliegen naar andere steden en de Griekse eilanden. De airline gebruikt op de route de Airbus A320NEO (174

stoelen), een van de modernste toestellen van Airbus – stiller en minder vervuilend.

Ook Wizz Air zet een NEO in op een nieuwe route: sinds december vliegt de Hongaarse luchtvaartmaatschappij twee keer per week op de Roemeense stad Suceava. De bestemming is met name interessant voor reizigers die vanwege werk reizen tussen Eindhoven en Noordoost-Roemenië. Eindhoven Airport is nu verbonden met vier steden in Roemenië: de

hoofdstad Boekarest, Iasi en Cluj Napoca waren al bestemmingen. Wizz Air heeft de route op Chisinau (de hoofdstad van Moldavië) hervat. Deze was eerder stilgelegd vanwege de oorlog in Oekraïne.

TUI vliegt sinds begin november weer tussen Eindhoven en Sal. TUI stopte eind maart 2020 met deze route naar Kaapverdië vanwege de

coronapandemie. Transavia vliegt vanaf eind maart 2023 drie keer in de week naar de Franse stad Bordeaux, een belangrijke toeristische bestemming.

Op Eindhoven Airport waren in 2022 negen airlines actief. Ryanair, Wizz Air en Transavia bleven de drie grootste.



► Toestellen van Ryanair, Transavia en Wizz Air op Eindhoven Airport.

Business Centre geopend

Eindhoven Airport biedt sinds oktober 2022 een unieke locatie voor bedrijven en organisaties in de regio: het vernieuwde Business Centre op de eerste verdieping van de terminal is geopend. Dit is een ruimte met een aantrekkelijk pluspunt: het uitzicht op het platform en op aankomende en vertrekkende vliegtuigen. Het Business Centre kan worden gehuurd voor bijvoorbeeld vergaderingen, cursussen en netwerkevenementen. Het is voorzien van alle gemakken en noodzakelijke voorzieningen. Hoewel we nog weinig tijd hebben kunnen steken in de marketing van het centrum, is de toeloop veelbelovend.

Innovatie

Eindhoven Airport innoveert continu. Dat past bij een luchthaven die onderdeel is van een regio met een wereldberoemde technologie-

industrie. We geloven in innovatief denken, ontwikkelen en experimenteren. We zetten onze luchthaven hiervoor in. Eindhoven Airport wil vooroplopen, wil een inspiratiebron zijn voor de regio en voor de luchtvaartsector. We brengen

innovatieve krachten bij elkaar en werken samen aan duurzame oplossingen. Deze gebruiken we om de processen en dienstverlening op de luchthaven te optimaliseren. Innovatie helpt ons ook zelfvoorzienend te worden in onze eigen energievoorziening.

In 2022 hebben we onze innovatie-ambitie herijkt. De focus ligt op drie aandachtsgebieden:

- Eindhoven Airport is een zero-emissie en energiepositieve luchthaven in 2030;
- Eindhoven Airport is een toonaangevende luchthaven waarop in 2030 ook elektrisch wordt gevlogen naar voor de regio relevante bestemmingen;
- Eindhoven Airport is als werkplek nog aantrekkelijker door de inzet van slimme technologieën.

De komende jaren zetten we in op concrete stappen per aandachtsgebied. We gaan innovatieve oplossingen verkennen die het werk op luchtzijde aantrekkelijker en minder zwaar maken.

Kofferherkenning

Niet direct zichtbaar voor de passagiers, maar wel van belang voor hun reis, zijn de ontwikkelingen bij de bagage-afhandeling. We zijn in 2022 verder gegaan met de pilot Bag Recognition. Met Bag Recognition herkennen camera's die zijn uitgerust met kunstmatige intelligentie, de ingecheckte bagage. Die wordt gedurende de hele klantreis gevolgd. De passagier krijgt hierdoor inzicht in de status en locatie van zijn bagage. In de toekomst zijn dankzij deze technologie waarschijnlijk geen bagagelabels en printers meer nodig, wat het bagageproces milieuvriendelijker en goedkoper maakt. Het is de ambitie om eind 2023 de integratie met het bagagesysteem zo ver te hebben ontwikkeld dat we een volledige 'labelloze' vlucht kunnen demonstreren.

Nieuwe scanners voor ruimbagage

We hebben na grondige voorbereiding de Hold Baggage Screening (HBS) geïnstalleerd, twee nieuwe scanapparaten voor ingecheckte bagage. De oude EDS-apparaten moesten worden vervangen vanwege nieuwe wettelijke eisen, die 1 september 2022 van kracht werden. Die deadline hebben we gehaald. De installatie van de nieuwe scanners ging gefaseerd, in een intensieve samenwerking met Smiths Detection, Vanderlande, SPIE en Heijmans. Enkele maanden hebben we alleen met één nieuwe scanner gewerkt, tot we de tweede HBS konden toevoegen. De eerste ervaringen stemmen positief. De HBS kan zelfstandig betere beslissingen nemen over het goedkeuren van bagage dan de EDS. Hierdoor is de druk op de operators minder groot.

Zicht op het platform

Een andere ontwikkeling waarmee we de processen aan de luchtzijde willen verbeteren is Deep Turnaround. Hiermee zijn we in 2021 als proef begonnen; in 2022 besloten we ermee door te gaan. Deep Turnaround is een project met slimme camera's die staan gericht op de vliegtuigopstelplaatsen. Met behulp van de beelden en een algoritme maakt een computer het hele platformproces inzichtelijk. We kunnen bijvoorbeeld precies zien wanneer de bagagetrekker aankomt of hoe de Ground Power Unit wordt aangesloten. Uiteindelijk doel is de processen te optimaliseren en vertragingen te voorkomen die ontstaan als vluchten hun 'slot' van de Luchtverkeersleiding missen.

Bereikbaarheid

Voor de reiziger is het bij hun keuze voor een luchthaven van groot belang hoe goed deze is te bereiken – met het openbaar vervoer, per auto of op de fiets. Een snelle en comfortabele rit naar Eindhoven Airport draagt bij aan de klanttevredenheid. Wie kiest voor vervoer per eigen auto heeft bovendien baat bij voldoende en aantrekkelijke parkeergelegenheid. Eindhoven Airport stimuleert daarnaast het

gebruik van het openbaar vervoer, deelscooters en -auto's, en de fiets.

Ook steunen we grote infrastructurele projecten die Eindhoven en omgeving, inclusief de luchthaven, nog beter ontsluiten. We zijn partner in de ontwikkeling van Eindhoven Airport District, de nieuwe naam voor het luchthavengebied dat we gezamenlijk nog aantrekkelijker, duurzamer, groener en toegankelijker gaan maken.

Parkeren

Nu weer aanzienlijk meer mensen vliegen dan in de afgelopen jaren, is ook de vraag naar parkeerplaatsen sterk gegroeid. In verschillende perioden van 2022 hebben we 'nee moeten verkopen'; met name parkeergarage P1, tegenover de terminal, was populair. We zien hier het corona-effect dat ook elders in het land merkbaar is: meer mensen verkiezen eigen vervoer boven openbaar vervoer. We gaan dan ook verder met onze plannen voor uitbreiding van de parkeercapaciteit.

Wegenstructuur

In Eindhoven Noordwest is in 2022 verder gewerkt aan de wegenstructuur. De doorstroming en de bereikbaarheid voor onder andere de Anthony Fokkerweg, Eindhoven Airport, Flight Forum en Brainport Industries Campus (BIC) gaan hiermee aanzienlijk verbeteren. De aanleg van de wegenstructuur Eindhoven Noordwest is in 2020 begonnen. Veel werkzaamheden zijn al klaar. Het project loopt volgens planning.

Eindhoven Airport is sinds 10 oktober 2022 over de weg iets lastiger bereikbaar. Toen is begonnen aan de herinrichting van de Luchthavenweg. De werkzaamheden, die duren tot april 2023, worden van noord naar zuid uitgevoerd. Als laatste is de Luchthavenweg tussen Flight Forum en de rotonde bij parkeergarage P1 aan de beurt. Deze weg wordt doodlopend voor het snelverkeer. Voortaan komt het autoverkeer voornamelijk via de noordelijke kant (Spottersweg/Anthony Fokkerweg) naar Eindhoven Airport.



► De nieuwe toegangsweg naar de luchthaven vanuit de Spottersweg.

In het oog springende wijzigingen aan de Luchthavenweg zijn de fietsstroken aan weerszijden van de weg. Verder worden de fundering en het wegdek vernieuwd. De maximale snelheid gaat terug naar 30 kilometer per uur.

Om het gebied beter bereikbaar te maken voor het openbaar vervoer komen er ook busbanen voor HOV-3, de derde Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn van Eindhoven. Grote werkgevers in Eindhoven Noordwest worden zo verbonden met het HOV-netwerk. De lijn loopt vanaf busstation Woensel via onder meer bedrijventerrein GDC en het BIC naar de luchthaven. Naar verwachting wordt HOV-3 eind 2024 in gebruik genomen.

Veiligheid

Veiligheid is prioriteit voor Eindhoven Airport. Iedereen die onze luchthaven bezoekt of er

werkt moet kunnen rekenen op een veilige omgeving. Dat is een verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen; een goede samenwerking met de partners is daarom essentieel. Als exploitant ziet Eindhoven Airport toe op de navolging van de regels. In alle processen en activiteiten van de luchthaven hebben we aandacht voor veiligheid en zo verantwoord mogelijk handelen.

Eindhoven Airport hanteert een Veiligheidsmanagement Systeem, dat bijdraagt aan de borging van de fysieke veiligheid op de luchthaven. Het onderkennen van trends, de analyse van voorvallen en het doorvoeren van verbeteringen zijn daarbij van groot belang. Onze focus is primair gericht op voorvallen waarvoor Eindhoven Airport zelf verantwoordelijk is en op het voorkomen ervan. We werken ook met een coördinerend Safety Team.

Het ultieme doel: nul veiligheidsincidenten

We geven om mensen die bij ons werken, voor ons werken of ons bezoeken. Het is onze overtuiging dat ongevallen zijn te voorzien en te voorkomen.

Vliegveiligheid

Om de vliegveiligheid van de luchthaven continu te verbeteren, stellen we samen met Vliegbasis Eindhoven jaarlijks doelstellingen vast. In 2022 waren dat er vier. Drie van de vier targets hebben we bereikt: de 'runway incursions' (incidenten waarbij vliegtuigen of andere voertuigen op een start- of landingsbaan rijden, terwijl dat niet is gewenst of toegestaan), de pushback-afwijkingen (ongeoorloofde manoeuvres van het vliegtuig op het platform)

en het negeren van de anti-collision lights (het ongeoorloofd achterlangs een vliegtuig rijden als het waarschuwingslicht aan is). Eén doelstelling hebben we niet gehaald: de birdstrikes (aanvaringen tussen een vogel en een vliegtuig). Op geen enkel moment is er kans geweest op een ongeval. Toch blijven we de aandacht hierop vestigen. In 2023 besteden we extra aandacht aan bewustwording onder betrokken medewerkers, met name bij de toegang tot het platform.

Veiligheidsdoelstellingen ¹	Target 2022	Score 2022	Score 2021
Aantal vogelaanvaringen	0.70	0.85 (absoluut: 45)	0.80 (absoluut: 30)
Aantal runway incursions	0.18	0.13 (absoluut: 7)	0.19 (absoluut: 7)
Aantal pushback-afwijkingen*	2.00	1.71 (absoluut: 34)	2.83 (absoluut: 30)
Negeren anti-collision light**	1.00	0.95 (absoluut 19)	0.85 (absoluut: 9)

¹ Cijfers in de tabel betreffen de totale cijfers van Luchthaven Eindhoven (dus civiel en militair) m.u.v. *: deze zijn per vertrek civiel en **: is het aantal voorvallen op het civiele platform

In 2022 hebben zich op Eindhoven Airport geen ernstige incidenten of daadwerkelijke luchtvaartongevallen voorgedaan. Wel waren er enkele voorvallen die een (minimaal) effect hadden op onze operatie. Zo werd bij een vliegtuig rook in de cockpit gemeld en was bij een ander toestel sprake van te hete remmen. Niemand heeft gevaar gelopen, de brandweer heeft de situaties opgelost.

Onze safety score (een indicatie van het aantal dagen zonder ernstige incidenten) kwam in 2022 uit op 98,4. De target was 97. In coronajaar 2021 was de score 98,9.

Vliegen bij mist

Mist heeft in 2022, net als in eerdere jaren, enkele dagen impact gehad op een aantal vluchten vanaf/naar Eindhoven Airport. In de huidige situatie mag een piloot alleen landen bij minimaal 550 meter zicht. We werken daarom toe naar een opwaardering van het huidige Instrument Landing System (ILS), categorie I. Het nieuwe ILS, categorie CAT3B, maakt het mogelijk dat vliegtuigen in de meeste gevallen ook bij (zeer) dichte mist kunnen landen/starten. Met behulp van het navigatiesysteem kan de piloot met grote precisie de landingsbaan naderen.

Voor ILS categorie III moet onder meer extra verlichting worden aangelegd in de start- en landingsbaan. Defensie speelt hierbij een belangrijke rol, omdat Eindhoven Airport gebruik maakt van de start- en landingsbaan op de militaire luchthaven Eindhoven. De belangrijke upgrade is een grote stap dichterbij gekomen nu Defensie heeft besloten de aanleg van het ILS mee te nemen in de aanbesteding voor de geplande baanrenovatie in 2025. Door het groot onderhoud en de aanleg van het ILS te combineren, hebben we maar één keer last van de werkzaamheden.

Veiligheid op de grond

In en om de terminal waren er vijf voorvallen waarbij actie moest worden ondernomen om verdere verstoring van de openbare orde te

voorkomen. Deze hielden verband met de extreme drukte. Het totaal aantal geregistreerde voorvallen op de luchthaven, inclusief bijvoorbeeld verstuingen en onwelwordingen van reizigers, is gestegen van 589 (in 2021) naar 1.042 voorvallen. Dat lag enigszins in de lijn der verwachting, omdat het aantal passagiers in 2022 aanzienlijk hoger lag dan een jaar eerder.

Meldingsformulier 'Onveilige situaties'

Op de website van Eindhoven Airport staat een meldingsformulier 'Onveilige situaties'. Medewerkers van de luchthaven hadden al interne mogelijkheden hiervoor, maar met dit formulier kan iedereen, dus ook de bezoeker, onveilige voorvallen op het gebied van vlieg- en verkeersveiligheid, arbo en milieu doorgeven. Het helpt ons incidenten of ongevallen te voorkomen. In 2022 kregen we in totaal 37 meldingen binnen (28 in 2021), waarvan er 13 gingen over veiligheid (11 in 2021). De safetymeldingen zijn bekeken en beoordeeld door het Safety Team. Als meldingen andere onderwerpen betroffen dan safety-gerelateerd, zijn deze doorgezet naar de verantwoordelijke afdelingen binnen de luchthaven. Indien gewenst kregen melders een terugkoppeling.

Veiligheidshandboek

2022 was het eerste volle kalenderjaar dat we op de luchthaven werkten met de HSE Standaard (Health, Safety & Environment), ingevoerd in 2021. Dit is een standaard voor alle bouw- en onderhoudswerkzaamheden binnen de geografische grenzen van Eindhoven Airport. Het is in feite een uitgebreid handboek met richtlijnen, normen en eisen op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu. Het schept duidelijkheid voor de opdrachtgever en de opdrachtnemer(s). De HSE is ook een belangrijke impuls voor ons veiligheidsmanagementsysteem. In 2022 hebben we voor het eerst ons auditprogramma uitgevoerd op basis van deze standaard. Alle audits zijn uitgevoerd en een vijftal bevindingen worden uiterlijk voor de tweede helft februari 2023 geïmplementeerd.

Bewustwording

Van groot belang is dat iedereen zich bewust is van veiligheidsrisico's. Daar hebben we ook in 2022 aan gewerkt. In de interne 'Safety Bulletins' brengen we laagdrempelig belangrijke thema's onder de aandacht en bespreken we eventuele voorvallen. Een ander middel is de Safety Walk, een wandeling over het luchthaventerrein die focust op mogelijke risico's die passagiers, bezoekers en medewerkers kunnen lopen. De deelnemers zijn afkomstig van diverse betrokken afdelingen en partnerbedrijven. In 2022 hebben we twee walks georganiseerd. Er is onder meer gesproken over veilig werken op het dak en over de opslag van gevaarlijke stoffen.

Cybersecurity

De veiligheid van de IT-systemen houdt onverminderd onze aandacht. Cybercriminaliteit ligt meer en meer op de loer. Op 12 en 13 mei hebben we het calamiteitenplan Eindhoven Airport en bijbehorende processen geoefend. Een gefingeerde cyberaanval, op een drukke dag met diverse complicerende factoren, stond daarin centraal. De oefening bood alle betrokkenen een uitgelezen kans om te ervaren hoe verschillende processen verlopen en hoe organisaties, afdelingen en individuen hierop reageren. We kijken terug op een geslaagde oefening. Een werkgroep heeft feedback verzameld en een evaluatie gemaakt. Verbeterpunten verwerken we in ons calamiteitenplan. Daarnaast hebben we in 2022 het ISMS (Information Security Management System) afgerond en ingevoerd. Hiermee zetten we doorlopend stappen om de weerbaarheid op orde te houden.

Ondermijning

Luchthavens bieden een structuur voor ondermijnende criminele activiteiten, zoals drugscriminaliteit en mensenhandel. Daarom is in 2021 van Eindhoven Airport, als belangrijk logistiek knooppunt, een zogeheten Ondermijningsbeeld gemaakt. Op verzoek en onder leiding van de Koninklijke Marechaussee, Belastingdienst, Openbaar Ministerie en de

gemeente Eindhoven hebben we afgesproken de samenwerking te intensiveren. Het doel is de kwetsbaarheid van de luchthaven te verminderen en deze minder aantrekkelijk te maken voor criminaliteit. In 2022 hebben de Koninklijke Marechaussee en Douane verscheidene acties uitgevoerd op de luchthaven. Eind 2022 is besloten om komend jaar een geactualiseerd ondermijningsbeeld op te laten stellen aan de hand waarvan opnieuw prioriteiten zullen worden gesteld. Eindhoven Airport is hierbij betrokken en geeft zelf in 2023 met name extra aandacht aan de weerbaarheid van medewerkers.

Onze omwonenden



Onze omwonenden

Oog voor de omgeving

Eindhoven Airport wil een goede buur zijn, zoals we ook benadrukken in onze purpose. We willen een belangrijke bijdrage leveren aan het regionale woon-, werk- en leefklimaat. Dat houdt in dat we de positieve impact van onze activiteiten op de omgeving en omwonenden vergroten en de negatieve gevolgen zo veel mogelijk terugdringen. Een goede relatie is daarvoor een basisvoorwaarde. We stellen ons benaderbaar, open en transparant op.

Luchthaven Eindhoven Overleg

In 2022 heeft het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) verder vorm gekregen. Op 1 januari nam Staf Depla, oud-wethouder van

Eindhoven en oud-Tweede Kamerlid, de voorzittershamer over van Pieter van Geel, de 'geestlijk vader' van het overleg.

Het LEO heeft dit jaar volgens planning vier keer overlegd. Er ging veel aandacht uit naar onder meer het nieuwe Regionaal Informatie Centrum (RIC) Luchthaven Eindhoven, het Leefbaarheidsfonds, de medegebruiksvergunning en een oplossing voor drie 'schrijnende gevallen'. Dit zijn omwonenden die al langer dan 20 jaar eigenaar van hun woning zijn en om verschillende redenen dusdanig veel overlast van de activiteiten op de luchthaven hebben dat hun situatie niet meer leefbaar is onder de huidige omstandigheden.

Wat is het LEO?

Het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) bestaat sinds 1 september 2020. Het overleg kwam tot stand op advies van Pieter van Geel, de verkenner in de Proefcasus Eindhoven Airport. In zijn rapport 'Opnieuw verbonden' gaf hij aan op welke manier Eindhoven Airport samen met de omgeving kan toewerken naar een doorontwikkeling van de luchthaven tot 2030. Omwonenden, maatschappelijke organisaties en bedrijven worden via het permanente overlegorgaan nauw betrokken bij belangrijke speerpunten, zoals het beperken van geluidhinder, de verbetering van de luchtkwaliteit, en het bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Het LEO bestaat uit de Commissie Overleg en Voorlichting Milieu Vliegveld Eindhoven (COVM Eindhoven) en Ontwikkeling Eindhoven Airport (OEA). De partijen zoeken een betere balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving rond de luchthaven. Werkgroepen werken specifieke kwesties uit: Geluid, Klachten & Meldingen, Meerwaarde voor de Regio, Klimaat, Gezondheid, Fondsvorming, en Communicatie.

Geluid

Een van de belangrijkste onderwerpen voor het LEO is toewerken naar een nieuw sturingsmodel voor Eindhoven Airport. Volgens dat model wordt voortaan gestuurd op (reductie van de) geluidbelasting in plaats van op aantallen vliegtuigbewegingen. Uitgangspunt is dat de geluidbelasting – en dus de hinder –

moet afnemen. Eindhoven Airport onderschrijft de ambitie om voor 2030 de geluidbelasting van de civiele luchtvaart substantieel te verminderen (ten opzichte van 2019). Vlootvernieuwing, vliegen met stillere toestellen, gaat daar de belangrijkste rol in spelen.

Voor dit sturingsmodel is een wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven nodig. Die is er

nog niet. Eind december is een medegebruikersvergunning (MGV) afgegeven voor 2023. In de MGV, die nodig is om burgerluchtvaartuigen de start- en landingsbanen van de militaire vliegbasis Eindhoven te laten gebruiken, is de geluidscontour van 9,15 km² van de 35Ke zone vergund. De ruimte is kleiner dan in 2022 (9,39 km²). We zien dit als een volgende stap in de reductie van de geluidbelasting; in deze vergunde ruimte is rekening gehouden met de verwachte vlootvernieuwing voor 2023.

We kwamen in 2022 uit op 40.252 vliegtuigbewegingen, aanzienlijk meer dan in 2021 (21.704), dat nog voor een groot deel in het teken van corona stond. We zitten nog onder het maximumaantal, dat sinds 2020 is bevroren op 41.500. In 2019, voor de coronapandemie, noteerden we 41.438 bewegingen. In de MGV voor 2023 blijft het aantal vliegtuigbewegingen bevroren op 41.500.

Korting voor minder geluid

Eindhoven Airport kan niet zelf bepalen welke vliegtuigen de airlines inzetten, maar kan wel invloed hierop uitoefenen. We doen dat bijvoorbeeld met kortingen op havengelden voor airlines die stillere en schonere toestellen inzetten. Daarnaast stimuleren we stiller en schoner taxiën naar en van de start- en landingsbaan. Voor meer over onze eigen geluid- en milieumaatregelen, zie Milieu en klimaat.

Nieuw meldingencentrum

Met succes hebben we binnen het LEO gewerkt aan een verbetering van de procedure voor het melden van geluidhinder. Per 1 januari 2023 begint – in nauwe samenwerking met vliegbasis Eindhoven – het Regionaal Informatie Centrum (RIC) Luchthaven Eindhoven. Dit centrum wordt een meldpunt én een informatiepunt en zal daarom worden ondergebracht in de afdeling Communications. In de loop van het jaar gaan we het RIC verder optuigen.

Bij de oprichting van het RIC is rekening gehouden met de wensen die leven in de omgeving en adviezen van de Ombudsman. Uit een enquête door omwonenden is gebleken dat melders behoefte hebben aan een onafhankelijk bureau, een eenvoudiger procedure en een klantvriendelijkere meldingen-app. Ook willen ze zich beter gehoord voelen. De Ombudsman heeft benadrukt dat voor burgers duidelijk moet zijn wat ze kunnen verwachten en dat ze actief en adequaat worden geïnformeerd over wat er met de meldingen gebeurt.

Het RIC gaat meer vooraf informatie verstrekken, bijvoorbeeld over het te verwachten vliegverkeer, de vertrekdirichting van de toestellen en militaire vlieg oefeningen. Omwonenden kunnen via diverse kanalen meldingen doen: op de website, per mail, telefonisch en aan de balie. We laten de melder weten wat we concreet gaan doen met de melding. In een later stadium koppelen we terug.

Het RIC richt zich op omwonenden, bedrijven, scholen, stichtingen en andere organisaties. We laten met het nieuwe centrum zien hoe we werken aan een goede woon-, werk- en leefomgeving. We tonen ook dat we klachten van omwonenden zeer serieus nemen. Het centrum is open en transparant, de informatie is volledig, zorgvuldig en duidelijk.

Meer vliegverkeer, meer meldingen

In 2021 zagen we al dat het aantal meldingen van geluidhinder sterk was toegenomen: na de relatieve rust van de coronaperiode groeide het aantal civiele vluchten sterk. Het aantal meldingen over het hele jaar steeg met 26

procent. In 2022 zagen we de meldingen weer toenemen. Na de eerste rustige maanden groeide het commerciële vliegverkeer bijzonder sterk. Dat had ook zijn weerslag op het aantal meldingen: 33.059, een stijging van bijna 13 procent.

Leefbaarheidsfonds

In 2022 hebben we samen met het ministerie van Defensie gekeken of het Leefbaarheidsfonds iets kon betekenen voor de zogenoemde 'schrijnende gevallen' onder de omwonenden van onze luchthaven, die onevenredig last hebben van geluidhinder door opstijgende en landende vliegtuigen. Het gaat om drie huishoudens. In twee gevallen hebben we een oplossing gevonden. Het LEO heeft een begeleidende rol in dit traject. Eindhoven Airport heeft dit jaar 250.000 euro bijgedragen aan het Leefbaarheidsfonds dat zelf rapporteert over de invulling en besteding van het beheerde budget.

Natuurvergunning

Eindhoven Airport wacht nog op de definitieve natuurvergunning. Die is in eerste instantie van belang voor onze hele luchthavenoperatie, maar ook voor toekomstige verbeteringen, zoals de uitbreiding van de terminal. In februari 2021 publiceerde het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) de ontwerpnatuurvergunning voor Eindhoven Airport. Tot en met 29 maart 2021 konden zienswijzen worden doorgegeven op het ontwerpbesluit. Er is vertraging bij het ministerie opgelopen in de afronding van deze procedure. We dringen bij het bevoegde gezag aan op snelheid in de procedure om voor de zomer van 2023 over een definitieve natuurvergunning te kunnen beschikken.

In 2022 is ook verder gewerkt aan de voorbereidingen voor de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven. Dit is een voorwaarde voor de overgang naar een nieuw sturingsmodel voor geluid en zal de nieuwe civiele geluidcontour bevatten. Eerst is nog de uitvoering van een nieuwe

milieueffectrapportage (m.e.r.) nodig. Eindhoven Airport is nauw betrokken bij de voorbereidingen van deze m.e.r.-procedure, waarvoor het ministerie van Defensie initiatiefnemer is, in samenwerking met het ministerie van IenW.

Milieu en klimaat

Eindhoven Airport neemt zijn verantwoordelijkheid als het gaat om maatregelen die het milieu beschermen. Ook spannen we ons maximaal in voor maatregelen die nodig zijn om klimaatverandering tegen te gaan. We streven naar een organisatie en operatie met een minimale negatieve impact op de leefomgeving. Over ons duurzaamheidsbeleid communiceren we open en transparant.

Roadmap Sustainability

In april 2022 hebben we onze 'Roadmap Sustainability 2030' gepubliceerd op de website. Hierin staan onze klimaat- en duurzaamheidsplannen; het is een concretisering van de duurzaamheidsagenda die we in 2019 hebben vastgesteld. We focussen in het plan op elektrificering, duurzame luchtvaart en circulaire economie. De duurzame relatie met de hele regio loopt als een rode draad door de roadmap heen: onze plannen en maatregelen kunnen de burgers en bedrijven in de omgeving direct of indirect raken. We houden hen zo goed mogelijk op de hoogte van de resultaten die we boeken. Met de publicatie willen we onderstrepen dat we transparant zijn en dat we ook echt actie ondernemen.

Minder uitstoot

Eindhoven Airport heeft zich gecommitteerd aan het nationaal Akkoord Duurzame Luchtvaart: het doel is om stapsgewijs toe te werken naar een CO₂-emissieloze luchtvaart in 2050. De eerste stap is een CO₂-emissieloze luchthaven; de activiteiten van de grondoperatie zullen uiterlijk in 2030 geen CO₂ meer uitstoten. We bereiken dit onder andere met elektrificering

van materieel, het gasloos maken van gebouwen en het lokaal opwekken van energie.

Het brandstofgebruik van het afhandelmaterieel aan luchtzijde moet zo snel mogelijk naar nul. Dat geldt voor bijvoorbeeld pushbackvoertuigen, cateringvoertuigen, vliegtuigtrappen en verrijdbare stroomaggregaten. Zo beperkten we de uitstoot van CO₂, stikstof en (ultra)fijnstof drastisch. Eind 2022 was 64 procent van de

het materieel elektrisch. We maken afspraken met onze partners over de vervanging en over nieuwe apparatuur. Voor veel 'zware' voertuigen (zoals sneeuwschuivers) is HVO100, duurzame diesel, mogelijk een goed duurzaam alternatief. Het gebruik hiervan wordt in 2023 verder afgestemd met partners op de luchthaven. HVO100 veroorzaakt nog wel CO₂-uitstoot, maar aanzienlijk minder dan met de reguliere diesel.



► Een elektrische Ground Power Unit ter vervanging van een dieselgedreven aggegraat.

Ook op andere vlakken besparen we structureel brandstoffen en stroom. Er liggen al zonnepanelen op de bagagehal en op de taxiluiel; we zijn begonnen met de voorbereidingen om de rest van het terminaldak daarvan te voorzien.

Het totale elektriciteitsverbruik was in 2022 16 procent hoger dan een jaar eerder: 7.796 MWh tegen 6.716 MWh in 2021. Ten dele is dit het gevolg van de terugkeer naar een 'normale' operatie (zonder coronamaatregelen) en de

groei van het aantal passagiers. We zien bijvoorbeeld dat de restaurants en winkels meer hebben verbruikt dan in 2021, toen ze niet het hele jaar open mochten. Tijdens de uitzonderlijke drukte in de terminal hebben we meer stroom verbruikt om het binnenklimaat aangenaam te houden. Verder hebben we het koelsysteem tijdens de hittegolf in augustus intensiever gebruikt. Ook is het elektrisch laden bij parkeergarage P1 toegenomen. De opbrengst van de zonnepanelen is uitgekomen op 205 MWh, 3 procent van het totale gebruik.

Ons gasgebruik is in 2022 gedaald met ongeveer 15 procent, van 238.019 m³ naar 202.131 m³, ondanks de stijging van het aantal passagiers. De afname is onder meer toe te schrijven aan verbeteringen van de gaswarmtepompen in het hotel, waardoor de CV-installaties minder warmte hoeven te leveren, en slimmere temperatuurstellingen van de CV-installaties op kantoor.

Verduurzaming is verankerd in alle nieuwbouw- en verbouwingsplannen, zoals we die hebben voor onder meer de terminal en de parkeergelegenheden. In aanbestedingen is duurzaamheid een belangrijke voorwaarde. We vragen nadrukkelijk om energiezuinige maatregelen zoals zonnepanelen, ledverlichting, energiezuinige apparaten en hergebruik van materialen. We hebben een plan opgesteld om parkeergarage P4 energiepositief te maken. De bedoeling is dat op P4 energie wordt opgewekt en opgeslagen. Energie die we over hebben gaat waar mogelijk terug naar het net. In 2023 gaan we beginnen met de uitvoering.



Hoogste niveau ACA

Eindhoven Airport is gecertificeerd op level 4+ 'Transition', het nieuwe hoogst haalbare niveau van het Airport Carbon Accreditation programma van ACI Europe (Airports Council International). Dit nieuwe keurmerk is een erkenning dat we aan de slag zijn gegaan met het terugdringen van de CO₂-uitstoot. We zien de certificering als een stimulans door te gaan op de ingeslagen weg, in lijn met het

klimaatakkoord van Parijs. Met partners op de luchthaven en in de omgeving werken we aan onze zero-emissie doelen. Totdat we nul uitstoot hebben bereikt, compenseren we onze restuitstoot (73 tCO₂ in 2022) via een lokaal klimaatproject van Smits Group uit Wanroij. Sinds 2012 is Eindhoven Airport CO₂-neutraal voor de eigen activiteiten. Eindhoven Airport draait volledig op groene elektriciteit (windenergie van windmolens in Nederland) en groen gas.

We hebben het Masterplan-E in 2022 verder uitgewerkt. Dit project moet leiden tot een duurzame, optimale energiehuishouding van de luchthaven. Hiervoor onderzochten we met ondersteuning van To70, Movares, Spie, Fontys, TU/e en Future Focus op welke (haalbare) manieren energie kan worden opgewekt en opgeslagen. Ook hebben we alle opties verkend voor hoe we de laadcapaciteit op de luchthaven zouden kunnen uitbreiden.

Energiehandelsplatform

Flight Forum, de gemeente Eindhoven, drie bedrijven (Van Acht Koel- & Vriesopslag, Fasterix en Valid) en Eindhoven Airport hebben de intentie om een energiehandelsplatform (EHP) op te zetten. In februari hebben ze hiervoor een intentieverklaring ondertekend. Een EHP maakt mogelijk dat bedrijven – inclusief Eindhoven Airport zelf – lokaal opgewekte energie uitwisselen en aan elkaar verkopen, zonder tussenkomst van een energiebedrijf. Binnen deze energie-community kan opwekking en opslag van energie beter worden afgestemd op het gebruik. Het uiteindelijke doel is dat op termijn zoveel mogelijk bedrijven in het luchthavengebied meedoen. Het slimme energienetwerk is een van de eerste concrete uitwerkingen van de Gebiedsvisie Eindhoven Airport District.

Luchtkwaliteit

Eindhoven Airport zet zich in om de luchtkwaliteit op en om de luchthaven te verbeteren, in het belang van omwonenden en medewerkers. TNO deed in opdracht van

Eindhoven Airport van 7 april tot 9 mei 2022 metingen naar de concentraties ultrafijnstof op het platform. Daaruit bleek onder andere dat de 8-uursgemiddelden voor een deel van de tijd boven de nano-referentiewaarden van het RIVM liggen (50.000 tot 60.000 deeltjes per kubieke centimeter). TNO heeft geadviseerd vervolgonderzoek uit te voeren. In het voorjaar 2023 laten we blootstellingsmetingen doen om meer inzicht te krijgen in de concentraties ultrafijnstof waaraan medewerkers op het platform mogelijk worden blootgesteld. Op basis van de gegevens kunnen we beoordelen of en hoe verbeteringen mogelijk zijn.

Meer hergebruik

Eindhoven Airport wil uiterlijk 2030 een zero-waste onderneming zijn door hergebruik en recycling van afval en materialen. Doel is ook dat we 50 procent minder natuurlijke grondstoffen gebruiken.

We hebben een ontwerp gemaakt voor een 'milieustraat' aan luchtzijde. Daar brengen we verschillende milieu- en afvalzaken samen, zoals een toiletput, een dieseltank, een kaliumtank, en diverse afvalcontainers voor een betere afvalscheiding aan luchtzijde. Dit gaan we in 2023 realiseren.

Ook de reizigers maken we het gemakkelijker om te helpen met het recyclen. Vanaf januari 2023 kunnen ze hun plastic statiegeldflesjes kwijt in een inlevermachine. Wie een of meer petflesjes in de machine deponeert, krijgt vrijwel onmiddellijk (via een Tikkie) het statiegeld op zijn rekening gestort. Het geld kan ook ter plekke worden gedoneerd aan het World Wide Fund for Nature (WWF). In het eerste jaar zetten we de machine op verschillende locaties in de terminal en kijken we wat de resultaten zijn.

Het percentage hergebruik kwam in 2022 uit op 43. Ons streven is 100 procent hergebruik en recycling van materialen. Het scheiden van het afval is verslechterd: het percentage daalde van 35 (2021) naar 32 (2022). Gebruik van wegwerpplastic, zoals bestek, wordt zoveel

mogelijk gemeden; we werken toe naar een luchthaven zonder wegwerpplastic.

We hebben in december een contract gesloten met Remondis, onze nieuwe afvalafhandelaar. In de aanbestedingsprocedure voor het material flow management (MFM) stonden circulaire technieken centraal.

Duurzame luchtvaart

Een net-zero luchtvaartsector in 2050 is mogelijk met grote technologische innovaties. Te denken valt aan het gebruik van alternatieve brandstoffen en rigoureuze vlootvernieuwing. Eindhoven Airport stimuleert waar mogelijk deze ontwikkelingen.

Vliegtaks

Op 1 januari 2023 gaat de vliegbelasting omhoog van 7,95 naar 26,43 euro, voor passagiers die vertrekken uit Nederland. De overheid wil daarmee vliegen minder aantrekkelijk maken en de CO₂-uitstoot verminderen. Eindhoven Airport zou graag zien dat deze 'vliegtaks' wordt ingezet voor de verduurzaming van de luchtvaart. De overheid kan het geld met name stoppen in duurzame vliegtuigbrandstof (Sustainable Aviation Fuel, SAF), die voor een groot deel wordt gemaakt van afval en reststoffen. De partners in het LEO waren hier eensgezind over en hebben in april een gezamenlijk voorstel naar Den Haag gestuurd. We stelden voor de opgebrachte vliegbelasting door passagiers van Eindhoven Airport in te zetten voor de inkoop van duurzame vliegtuigbrandstof op onze luchthaven. Hiermee zou het mogelijk zijn om in 2030 maar liefst ongeveer 50% minder CO₂ uitstoot te hebben dan in 2019. Helaas heeft het kabinet het plan (nog) niet overgenomen.

Eindhoven Airport meent dat de inzet van duurzame brandstoffen op middellange termijn de meest kansrijke manier is om luchtvaart te verduurzamen. De landelijke doelstelling is dat in 2030 minimaal 14 procent is bijgemengd met SAF. Een bijmenging van 50% (hoger is

momenteel niet toegestaan) zou leiden tot 45 tot 50% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 2019. In onze Roadmap Sustainability hebben we dit als ambitie opgenomen. Voorwaarden zijn dan wel dat de

vliegbelasting hiervoor wordt aangewend en er voldoende duurzame vliegtuigbrandstof beschikbaar is. We houden dit nauwlettend in de gaten.



► *Omwonenden krijgen uitleg bij een Airbus A320 NEO uit de nieuwste generatie stillere, schonere toestellen.*

Stillere en schonere vliegtuigen

In 2022 hebben we nieuwe haventarieven vastgesteld die schone luchtvaart stimuleren. Luchtvaartmaatschappijen die vliegen op Eindhoven Airport krijgen vanaf 1 april 2023 een korting op de havengelden. De Sustainable Landing & Take-Off charge geldt voor het landen en starten als de airlines vliegen met de nieuwste toestellen die minder geluid maken en/of minder CO₂ uitstoten. Ook als ze minder stikstofoxiden uitstoten, betalen ze minder. Verder hanteren we een lager tarief voor vluchten overdag in plaats van vroeg op de ochtend of in de avonduren en is het sinds oktober 2020 niet meer toegestaan om landingen na 23.00 uur te plannen. Geplande starts waren er na dat tijdstip al niet. Deze maatregelen zijn erop gericht de hinder terug te dringen.

Duurzamer taxiën

Ook op de grond zien we nog verbeterpunten voor operationele procedures. We zijn in 2022 met een project voor duurzamer taxiën gestart. Sommige airlines doen dit al: de piloten taxiën niet op twee motoren maar op één motor van en naar de baan, wat het geluid vermindert en de CO₂-uitstoot verlaagt. We brengen nu in kaart wanneer al op één motor wordt getaxied, en onder welke omstandigheden, om te bepalen hoeveel potentiële geluid- en emissiereductie nog haalbaar is. Tijdens het project, dat een jaar duurt, zetten we camera's in. We monitoren verder in hoeverre op het platform gebruik wordt gemaakt van de Auxiliary Power Unit (APU), de hulpaandrijving waarover vliegtuigen beschikken. In 2023 zijn de resultaten van het project bekend.

Elektrisch vliegen

Het Power Up-initiatief, een samenwerking tussen de luchthavens van Rotterdam, Groningen en Maastricht (ondersteund door de Royal Schiphol Group en Koninklijke NLR), plande in het voorjaar van 2022 een serie demonstratievluchten tussen verschillende luchthavens in Nederland en Duitsland. Deze demonstratievluchten hadden tot doel om ervaring op te doen met het afhandelen van elektrische toestellen, een van de doelstellingen van Power Up. De vluchten zouden worden uitgevoerd met de Cassio 1 van de Franse vliegtuigbouwer VoltAero. De demonstratie is om vergunningstechnische redenen verzet naar een nader te bepalen datum.

Maatschappelijke meerwaarde

Duurzaam ondernemen betekent voor Eindhoven Airport ook dat we een wezenlijke maatschappelijke bijdrage willen leveren. We steunen lokale initiatieven die de verbinding binnen gemeenten versterken en werken samen met bedrijven en organisaties die de

regio nog beter willen maken. Werkgelegenheid en educatie zijn enkele van de thema's die ons na aan het hart liggen.

Partnerships in de regio

Eindhoven Airport werkt samen met maatschappelijke partners die net als wij de regio sterker willen maken op economisch en innovatief vlak, onder andere door een betere internationale positie. Op dit moment lopen er meerjarige samenwerkingen op een groot aantal terreinen.

Werkgelegenheid & sociale verbeteringen

Summa College, Samen voor Eindhoven, Impact040

Sport & cultuur

PSV, Brabant Sport, Formula-E, GLOW, Dutch Design Week, Van Abbemuseum, Muziekgebouw

Toerisme & recreatie

Van Gogh Sites Foundation, Van Gogh National Park i.o., Visit Brabant, Eindhoven365

Innovatie & economie

TU/e, Brainport Development, WTC-E.



- In samenwerking met partner BrabantSport vertrok na drie etappes in Nederland de Vuelta-karavaan vanuit Eindhoven Airport naar Spanje.

Enkele in het oog springende projecten in 2022 waren het vertrek van de Vuelta-wielerkaravaan naar Spanje (een samenwerking met BrabantSport), de Phoxy Fandag van PSV op het voorterrein van de luchthaven, en de culturele programma's met de Dutch Design Week, het Van Abbemuseum en het Muziekgebouw.

Werkgelegenheid en educatie

Eindhoven Airport is voor de regio een belangrijke bron van werkgelegenheid, bij onze eigen organisatie of bij onze partnerbedrijven op en om de luchthaven. Samen genereren we ongeveer 1.500 fte aan werkgelegenheid.

De krapte op de arbeidsmarkt was in 2022 een van de belangrijkste uitdagingen. Het gebrek aan goed opgeleid personeel was overal in

Nederland merkbaar. Ook op Eindhoven Airport. We zijn daarom blij met de specifieke opleidingen van Summa College. Eindhoven Airport fungeert als leer- en werklocatie voor studenten aan de opleiding Luchtvaartdienstverlening: de studenten krijgen les op de luchthaven zelf, in de praktijkruimtes van Summa in het multifunctionele P1-gebouw en op de werkvloer in de terminal.

We zijn ook partner van Impact040, een platform waarin bedrijven, overheid en instellingen samenwerken op thema's als participatie en armoede. Twee collega's namen in 2022 deel aan het 'buddy'-traject.

Gedurende 12 weken waren ze sparringspartner voor werkzoekenden in de regio en hielpen ze hen bij het zoeken naar een baan.

Social return

Eindhoven Airport kijkt bij aanbestedingen en het afsluiten van contracten naar hoe bedrijven en organisaties bijdragen aan onze duurzaamheidsdoelstellingen. Naast bijvoorbeeld energiezuinige maatregelen als zonnepanelen en ledverlichting en hergebruik van materialen, is ook 'social return' een grote plus. Potentiële leveranciers kunnen zich hiermee onderscheiden van hun concurrenten. We willen op deze wijze bedrijven stimuleren mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan het werk te krijgen.

Vrijwilligerswerk

We zijn er trots op dat onze medewerkers zich ook inzetten voor anderen, binnen en buiten onze onderneming. Eindhoven Airport heeft ook dit jaar alle medewerkers twee dagen geboden die ze kunnen gebruiken voor vrijwilligerswerk. We doen dit sinds 2020 in een partnership met Samen voor Eindhoven, een stichting die zich inzet voor een hechtere samenleving in de Brainportregio. In 2022 hebben 68 collega's meegedaan aan 25 activiteiten. In totaal zijn hier 455 uur aan besteed, gemiddeld 7 uur per collega. We hechten veel waarde aan dergelijke activiteiten: we leveren zo een belangrijke bijdrage aan de wereld om ons heen. Bovendien is een deelname aan een maatschappelijk activiteit goed voor het welzijn en de teambuilding.

Medewerkers hebben ook op eigen initiatief acties opgezet, zoals een inzameling van kleding en handdoeken voor Oekraïne. Verder hebben ze bijvoorbeeld speelgoed gedoneerd aan Speelcadeau, een stichting die speelgoed inzamelt voor kinderen uit gezinnen in de regio Eindhoven die het financieel moeilijk hebben.

EA Impact Fonds

In de zomer van 2022 zag het EA Impact Fonds het licht. Dit is een fonds van Eindhoven Airport dat geld beschikbaar stelt voor initiatieven die de sociale interactie en cohesie in gemeenten ten goede komen. Inwoners, organisaties en stichtingen kunnen een aanvraag indienen bij het fonds en kunnen na goedkeuring een eenmalige bijdrage van maximaal 1.000 euro

ontvangen. Deze steun past in onze ambities voor maatschappelijk verantwoord ondernemen en onderstreept onze betrokkenheid bij de omgeving.

Voorheen hadden we een maatschappelijk sponsorbeleid. Het nieuw opgerichte fonds biedt een duidelijkere structuur aan onze bijdrage en is voor de buitenwereld ook inzichtelijker. Het EA Impact Fonds is geen aparte stichting, maar een maatschappelijk project binnen Eindhoven Airport N.V.. De uitvoering van het beleid en de beoordeling van de aanvragen liggen bij ons Impact Team.

De donaties uit het EA Impact Fonds zijn bedoeld voor projecten in Eindhoven of een van de omliggende gemeenten. In 2022 hebben we 10 organisaties gesteund, waaronder Stichting MeeDoen Werkt uit Son en Breugel, Verwenzorg uit Eindhoven, Stichting Voedselbank Eindhoven e.o., Stichting Koers van Oers uit het Veldhovense Oerle, Stichting Meerhoven24 uit Eindhoven en de dorpsraden van Wintelre en Hooge Mierde.



► Afgevaardigden van begunstigde projecten die in 2022 zijn ondersteund door het EA Impact Fonds.

Krachten bundelen

De aanwezigheid van een luchthaven drukt een stempel op het omliggende gebied. Dat brengt verantwoordelijkheden met zich mee en die komen tot uitdrukking in nauwe samenwerking met gebiedspartners. Samen hebben we tot doel om de aantrekkelijkheid van de directe omgeving van de luchthaven te vergroten.

Eindhoven Airport District

De gemeenteraad van Eindhoven heeft in januari 2022 de gebiedsvisie en ontwikkelstrategie voor het Eindhoven Airport District vastgesteld. De visie is opgesteld door Flight Forum, de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, vliegbasis Eindhoven, en Eindhoven Airport. De vijf partijen willen het gebied tussen Eindhoven Airport, Flight Forum, vliegbasis Eindhoven en het Beatrixkanaal

duurzaam, beter bereikbaar, groener en levendiger maken – samen met overheden, ondernemers, werknemers, huurders en eigenaren. Diverse taskforces zijn inmiddels aan het werk gegaan. De uitvoering loopt tot 2040.

Eindhoven Airport heeft belang bij een sterk ontwikkeld en kwalitatief hoogstaand luchthavengebied. Dat past bij de toekomstbestendige en duurzame ontwikkelingen die de luchthaven zelf doormaakt. Het plan voor Eindhoven Airport District voorziet onder meer in een opwaardering van de kantoren- en bedrijventerclusters van Flight Forum en het Bedrijventerrein Eindhoven Airport. Op de militaire vliegbasis gaan internationale onderdelen de komende jaren uitbreiden. Dat vraagt om uitbreiding van verschillende voorzieningen. De gebiedsvisie is integraal: de

partijen hebben gekozen voor een gezamenlijke aanpak, alle ontwikkelingen en veranderingen zijn samenhangend.

In het plan is onder meer de bouw van het World Trade Center Eindhoven opgenomen. We gaan dat in eigen beheer uitvoeren. In 2022 hebben we een haalbaarheidsstudie afgerond, in 2023 gaan we de architect(en) selecteren en toewerken naar een eerste ontwerp. Het nieuwe WTC-gebouw komt dicht bij de terminal te staan. Het wordt multifunctioneel: er is ruimte voor kantoren, onderwijsinstellingen, horeca en parkeergelegenheid. Een WTC in het luchthavengebied sluit aan op de vraag vanuit de huidige en toekomstige gebruikersmarkt in de regio. We zien het als een goede, moderne aanvulling op het kantorenbestand in de directe omgeving.



► Gedeelte van het bedrijventerrein bij Eindhoven Airport.

Vergroening van de luchthaven

Belangrijke onderdelen in de gebiedsvisie zijn vergroening, verduurzaming en klimaatadaptatie. Enkele taskforces houden zich hier mee bezig. Eindhoven Airport neemt ook zelf initiatief. In 2022 zijn we een samenwerking aangegaan met IVN Natuureducatie: samen gaan we de luchthaven en omgeving vergroenen. Op een eerste co-creatie bijeenkomst met onder anderen ontwerpers en deskundigen van het waterschap en de provincie zijn al diverse ideeën geopperd voor concrete projecten, die verder worden uitgewerkt. We zoeken voor de vergroening en verduurzaming ook verbinding

met andere partners in de directe omgeving, zoals het Van Gogh Nationaal Park. Om innovatieve oplossingen te vinden voor een duurzame waterhuishouding zijn we in overleg met het Waterschap.

De vergroening is al op veel plekken zichtbaar. Nabij de terminal zijn meer dan honderd bomen geplant, over het algemeen soorten die refereren aan de regio en het Brabantse landschap. Ook hebben we een speciaal voor Eindhoven Airport ontworpen bijenhôtel, een belangrijke kraamkamer voor wilde bijen in de omgeving.

Internationale inwoners van Brainport

In de zomer van 2022 onderzochten we hoe inwoners met een buitenlandse achtergrond de regio ervaren op het gebied van wonen, werken en leven. We spraken rechtstreeks met hen, maar ook met vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, van de gemeente Eindhoven en van diverse instellingen. Aan de hand van het onderzoek kijken we hoe we kunnen bijdragen aan het welzijn van internationals in de regio. Hoewel het onderzoek uitwees dat de luchthaven niet direct een centrale rol speelt in de keuze om zich in Brainport te vestigen, waardeert de groep de mogelijkheden om vanuit Eindhoven andere steden in Europa te ontdekken. Een luchthaven verhoogt het internationale imago van de regio, aldus de internationals.

Onze reputatie

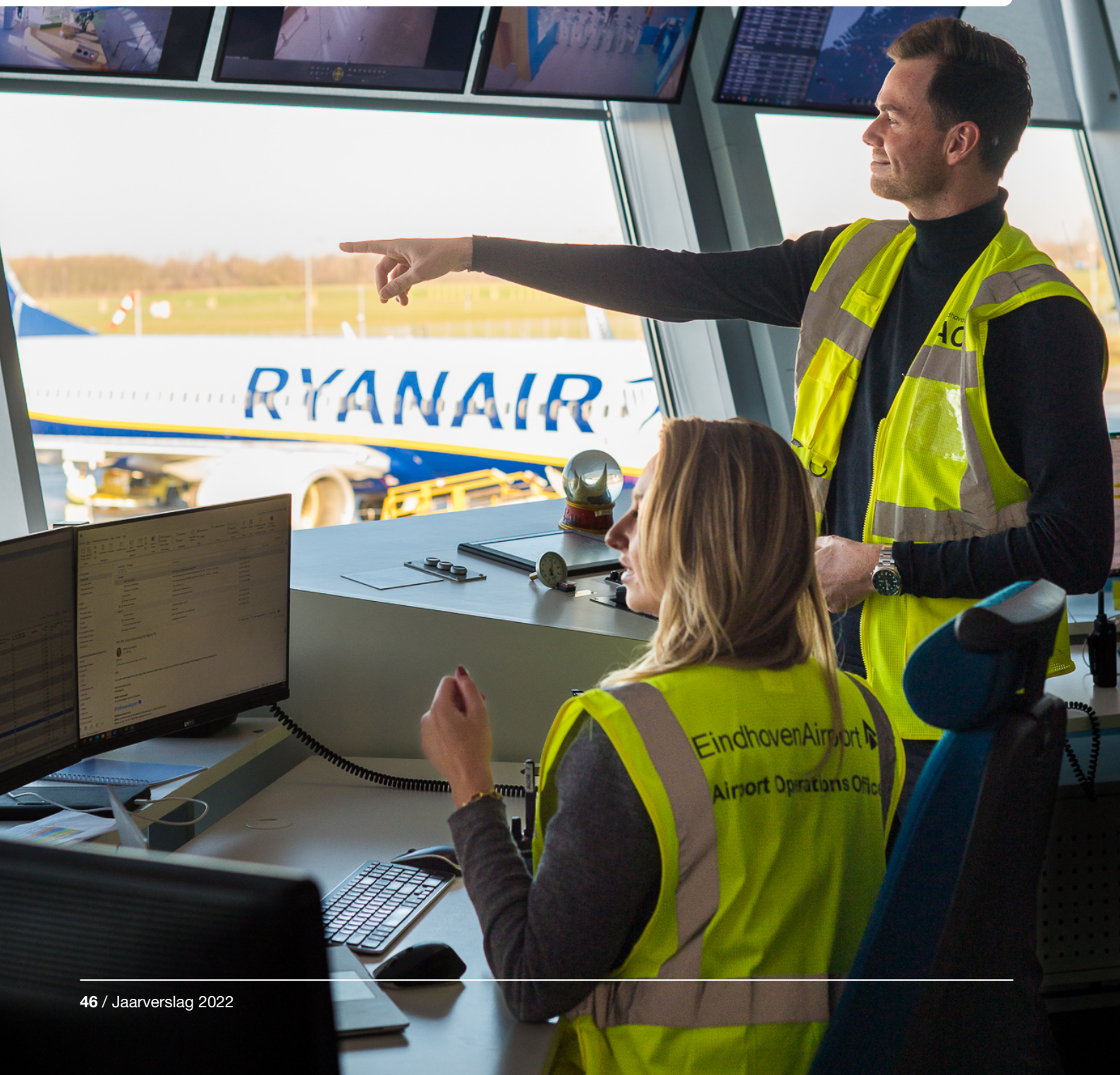
We vinden het belangrijk om te monitoren hoe de omgeving denkt over de aanwezigheid van Eindhoven Airport in de omgeving en de bijdrage aan de regio op economisch en maatschappelijk vlak. Hiervoor wordt vier keer per jaar een onderzoek gehouden door een extern bureau in een straal van 30 kilometer rondom de luchthaven. Aan de hand van een vaste vragenlijst enquêteert het bureau omwonenden. Onderwerpen die aan bod komen zijn communicatie, aanbod, bijdrage aan en relatie met de omgeving, en duurzaamheid. In totaal zijn in 2022 1.092 inwoners uit dit gebied geënuquêteerd. De gemiddelde jaarscore kwam uit op 6,9. Dit is een evenaring van de jaarscore van 2021. De deelscore per

onderwerp lagen ook op hetzelfde niveau als een jaar eerder.

Het algemene draagvlak van Eindhoven in de brede omgeving is vrijwel hetzelfde gebleven ten opzichte van 2021. Van de ondervraagden bleek 70% een positieve to zeer positieve basishouding te hebben (2021: 71%).



Onze medewerkers



Medewerkers

Mens en prestatie

Onze medewerkers zijn de kracht achter onze organisatie. Dankzij hen kunnen we onze ambities verwezenlijken en optimale service bieden aan passagiers, andere bezoekers en de luchtvaartmaatschappijen. Eindhoven Airport is een compacte organisatie met veel directe onderlinge communicatie. We zoeken altijd een balans tussen het menselijke en de prestatiegerichtheid.

Dat deden we ook in 2022. Na de twee coronajaren, die al impact hadden gehad op onze medewerkers, volgde opnieuw een uitdagend jaar. De plotselinge drukte heeft alle medewerkers geraakt. We besteden mede daarom nog meer aandacht aan duurzame inzetbaarheid.

Werkdruk

We zijn er trots op dat onze medewerkers 'hart voor de zaak' hebben. Ze kijken veelal verder dan hun eigen reguliere werkzaamheden en verantwoordelijkheden en helpen anderen wanneer dat nodig is. In 2022 hebben ze dat meer dan ooit bewezen. Toen eind mei duidelijk werd dat het personeelstekort bij de security grote wachtrijen veroorzaakte, voelden velen zich geroepen om bij te springen om de drukte in goede banen te leiden en passagiers en andere bezoekers te woord te staan. In overleg met leidinggevenden hebben we een aantal collega's gevraagd te helpen in de terminal.

De werkdruk is hierdoor toegenomen, zowel voor de mensen die onverwacht ook in de terminal werkten als voor de mensen die achterbleven op een minder goed bezet kantoor. De werkdagen waren lang. De mentale belasting was ook hoog: de mensen in de terminal hadden regelmatig te maken met passagiers die geïrriteerd raakten door de lange

wachttijd of door het missen van hun vlucht. Bovendien duurden de problemen met de wachtrijen voort, met name in de traditioneel drukke perioden, en verbeterde de personeelssituatie bij onze securitypartner G4S nauwelijks. Verder hadden we naast de drukte nog te maken met andere verstoringen.

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuim nam af van 4,5 procent in 2021 naar 3 procent in 2022. Dit gaat opvallend genoeg in tegen de landelijke trend van een stijgend verzuimcijfer. Het aandeel langdurig verzuim (langer dan zes weken maar korter dan een jaar afwezig) staat op 57 procent (71 procent in 2021). Ondanks de daling van het verzuimcijfer, hoorden we regelmatig dat collega's 'op hun tandvlees liepen'. Dat was mede te wijten aan de drukte in de operatie, wat doorwerkte in de gehele organisatie. In overleg met de arbodienst is hier extra aandacht aan besteed om uitval te voorkomen.

Duurzame inzetbaarheid

We zetten alles op alles om de uitval van medewerkers te voorkomen. En als iemand uitvalt, houden we in de gaten dat we verbonden blijven en dat we terugkeer naar de werkvloer vergemakkelijken. We hebben een geïntegreerd beleid hiervoor, dat focust op fysieke en mentale gezondheid, vitaliteit, wendbaarheid en sociale omstandigheden.

We pakken de problemen aan samen met Dpo2, de arbodienst waarnaar we begin 2022 zijn overgestapt. Dit bureau werkt met een 'verzuimregisseur' bij Eindhoven Airport. De benadering van Dpo2 is holistisch en praktisch. Ze focussen niet louter op de fysieke of mentale beperking van de zieke werknemer maar kijken ook naar individuele behoeften. Dat sluit goed aan bij onze visie op duurzame inzetbaarheid.

Dpo2 helpt ons ook bij het voorkomen van verzuim.

Vitaliteit

We hechten waarde aan het welzijn van onze medewerkers. We stimuleren hen mee te doen aan ons vitaliteitsprogramma Vitamine EA. Een van de activiteiten was de jaarlijkse FIT-week, in maart. Dit keer was er onder meer aandacht voor geluk en voor het belang van een goede nachtrust. Daarnaast krijgen medewerkers de kans om deel te nemen aan het leefstijlprogramma van PSV+, waarmee we een samenwerking zijn aangegaan. Deelnemers krijgen twaalf weken lang steeds een uur theorie en een uur beweging. Dit gebeurt onder leiding van leefstijladviseurs.

Hybride werken

De regeling voor hybride werken (deels vanuit huis, deels op de luchthaven) bevalt de meeste medewerkers over het algemeen goed. Dat is gebleken uit een evaluatie die we een jaar na de invoering hebben gehouden. De respons voor de enquête was hoog: 56 medewerkers gaven gehoor, van wie 44 meedoen aan de regeling.

Een belangrijk uitgangspunt voor het hybride werken bij Eindhoven Airport is dat er een grote verantwoordelijkheid ligt bij de medewerker zelf. Die kan de werkweek zelf vormgeven, rekening houdend met de afdeling en het werk dat moet worden gedaan.

Van de respondenten zegt 80 procent dat de werk-privébalans is verbeterd. Als grootste voordeel van het thuiswerken wordt genoemd dat men geconcentreerd kan werken. Ook is een meerderheid tevreden over de besparing op de reistijd. De medewerkers hechten belang aan het regelmatig werken op kantoor: de meeste collega's komen naar de luchthaven voor overleg, gezelligheid en interactie met collega's, of voor afspraken met externen. Een

aantal collega's moet vanwege de aard van het werk fysiek aanwezig zijn, zoals bij de receptie en de technische dienst.

Er zijn ook punten waarop we kunnen verbeteren. Zo vindt een deel dat de vergaderruimten beter kunnen worden ingericht voor online inbreng. Ook de onderlinge verbondenheid moeten we bewaken. Ongeveer een kwart van de respondenten gaf aan niet blij te zijn met het hybride werken, om uiteenlopende redenen. Medio 2023 gaan we de regeling opnieuw evalueren.

Medewerkerstevredenheid

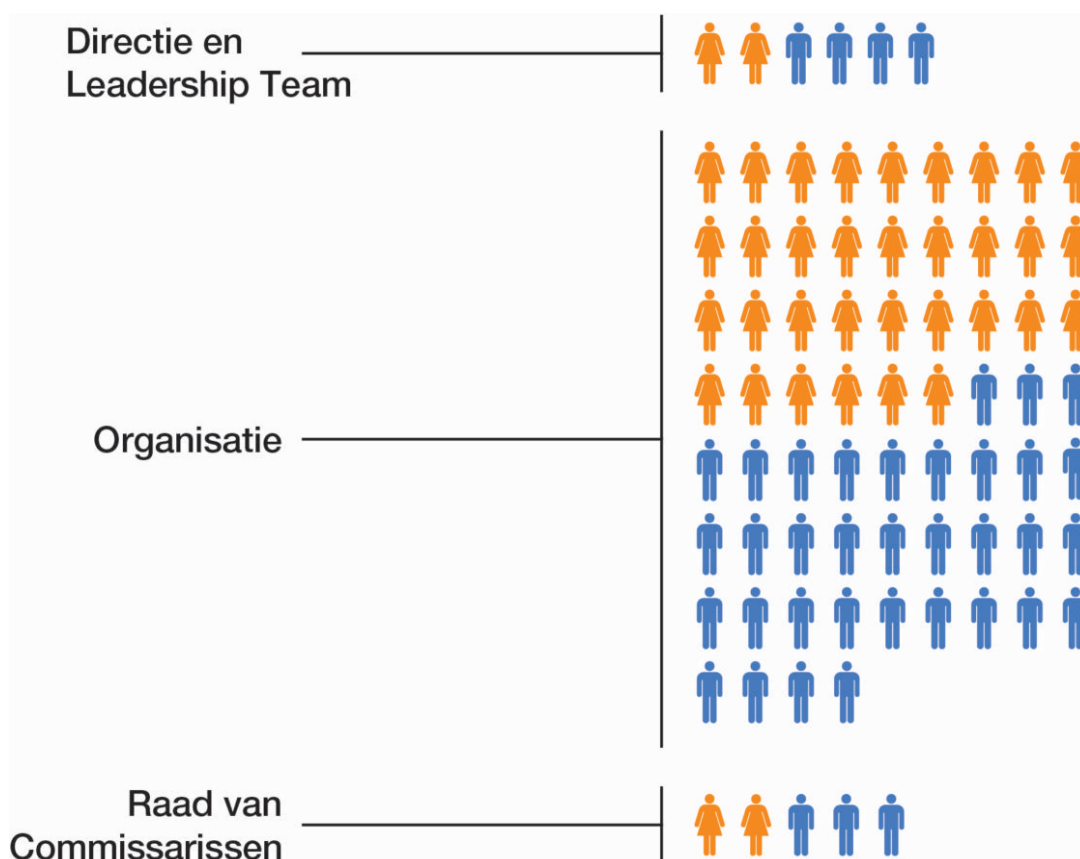
De medewerkerstevredenheid is gedaald. We vielen terug van het (hoge) rapportcijfer 8,3 in 2021 naar een 7,9 in 2022. Medewerkers wijzen op de gevolgen van de drukte op Eindhoven Airport en geven aan dat er nog geen zicht is op een verbetering van de situatie bij de partnerbedrijven.

Ook de Employee Net Promoter Score (eNPS), die aangeeft in welke mate medewerkers Eindhoven Airport aanraden als werkgever, is gedaald: van +36 naar +11.

Het Leadership Team ziet de dalingen als een belangrijk signaal. We kijken kritisch naar mogelijke steken die we hebben laten vallen en naar waar we kunnen verbeteren.

Ons team

Eind 2022 had Eindhoven Airport N.V. 73 medewerkers (68,7 fte) in dienst en Eindhoven Airport Hotel B.V. 11 medewerkers (9,5 fte). Dit is inclusief medewerkers met een tijdelijk contract maar exclusief oproepkrachten en stagiaires. In totaal is het aantal fte (78,9 fte) nagegenoeg gelijk gebleven ten opzichte van vorig jaar.



► *Man/vrouw-verhouding binnen Eindhoven Airport in 2022.*

Diversiteit

De man/vrouw-verhouding binnen Eindhoven Airport N.V. is vrijwel in evenwicht: in 2022 waren 38 mannen en 35 vrouwen in dienst. Het Leadership Team (inclusief directie) bestaat uit vier mannen en twee vrouwen. Bij het hotel werken 11 vrouwen. De raad van commissarissen bestond eind 2022 uit drie mannen en twee vrouwen. Diversiteit in brede zin, waaronder inclusiviteit, heeft dit jaar o.a. aandacht gehad in dilemma-sessies. Hierin zijn collega's met elkaar in gesprek gegaan over verschillende mogelijke situaties binnen de werksfeer. Ook volgend jaar zal met name ingezet worden op bewustwording via dit soort sessies en e-learning.

Bericht van de OR

2022 was een jaar van herstel waarin veel werd gevraagd van alle werknemers. De ondernemingsraad (OR) is zeer positief gestemd over de wijze waarop de directie zijn verantwoordelijkheid heeft genomen als verzorgende werkgever.

De directie heeft in 2022 vier keer vergaderd met de OR. Daarnaast was er regelmatig formeel en informeel overleg. De OR heeft ook op regelmatige basis gesproken met de raad van commissarissen.

Ons resultaat

Na twee 'coronajaren' met negatieve resultaten, lage passagiersaantallen en aanzienlijk minder vliegtuigbewegingen laat 2022 een sterk herstel zien voor Eindhoven Airport. Dit komt mede doordat de overheid de eerder opgelegde reisbeperkingen in het eerste kwartaal heeft losgelaten. In financieel opzicht is 2022 een sterk hersteljaar gebleken.

Dit blijkt ook uit onze financiële positie. De forse verliezen uit eerdere jaren zijn ingelopen en de opgebouwde schuld is inmiddels weer afgelost. Dat is ook te danken aan de terughoudendheid in investeringen en uitgaven. Die achtten we noodzakelijk gelet op de onzekere situatie waarin we ons nog bevonden.

Om toekomstige investeringen te kunnen financieren, hebben we twee nieuwe financieringen afgesloten. We houden daarbij rekening met de effecten op de korte en lange termijn, en ook met de cash flow, de investeringen die voortvloeien uit ons Tactisch Plan, en mogelijke tegenvallers. De totale kredietfaciliteit komt op € 110 miljoen met daarnaast een accordeonmogelijkheid van € 20 miljoen.

Operationele problemen dwongen ons in 2022 tot enkele bijzondere uitgaven: we hebben maatregelen getroffen om de drukte te managen, we hebben een claimregeling opgezet voor passagiers die hun vlucht door die drukte hebben gemist, en we betaalden de zomertoeslagen voor de medewerkers van onze partnerbedrijven in de operatie (security, afhandeling, schoonmaak).

Dankzij het sterke herstel en het behaalde resultaat zijn we ruim binnen de gestelde convenanten gebleven die de bank had gesteld. Per einde 2022 hebben we geen uitstaande schuld bij de bank.

Omzet stijgt

In totaal zijn de opbrengsten van Eindhoven Airport in 2022 met 123% gestegen tot € 80,6 miljoen (2021: € 36,2 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door het herstel van het vliegverkeer: het aantal passagiers steeg met 135% en het aantal vliegtuigbewegingen met ongeveer 85% ten opzichte van 2021.

Deze groei is terug te zien in de passagiersafhankelijke omzetstromen, waaronder de havengelden en autoparkeren. Per 1 april 2022 zijn de nieuwe havengeldtarieven in werking getreden. De omzet in de havengelden is met 127% gestegen naar € 49,5 miljoen (2021: € 21,8 miljoen). Ook in de omzet autoparkeren zien we een groei, van € 7,3 miljoen in 2021 naar € 16,7 miljoen in 2022. De opbrengsten per parkeerder kwamen hoger uit.

De groei bij de concessies blijft achter bij de stijging van de passagiersaantallen. Dit is toe te schrijven aan diverse coronamaatregelen die nog een deel van het jaar van kracht waren: de horeca en retail konden in bepaalde perioden niet open of voor een beperkt aantal uren. Vanaf de zomer kwamen daar de personeelstekorten bij, waardoor de horeca en de retail niet hun volledige openingstijden draaiden. Bovendien bleef er door de wachttijden minder tijd over om gebruik te maken van deze voorzieningen.

De omzet van het hotel bedroeg in 2022 € 3,6 miljoen. Dat is een stijging van 140% (2021: € 1,5 miljoen). Hierin is onder meer de toename van het aantal passagiers terug te vinden. De bezettingsgraad van het hotel is uitgekomen op 87% in 2022 (2021: 45%).

(in EUR 1.000)	2022	2021	Delta	%
Havengelden	49.520	21.815	27.705	127%
Autoparkeren	16.697	7.264	9.433	130%
Concessies	9.126	4.011	5.115	128%
Verhuringen	5.070	2.861	2.209	77%
Overige omzet	236	236	-	0%
Totaal	80.649	36.187	44.462	123%

De omzetstijging zorgde voor een sterk financieel resultaat. Maar de passagieraantallen zijn nog niet op het niveau van voor de coronapandemie. Ten opzichte van 2019 hebben we 7% minder passagiers en 3% minder vliegtuigbewegingen.

De kosten die Eindhoven Airport maakt zijn verantwoord; we besparen op kosten als dat mogelijk is, maar altijd met behoud van kwaliteit voor onze passagiers, luchtvaartmaatschappijen en medewerkers. De stijging in de kosten van uitbesteed werk (passagiersgerelateerde kosten) ten opzichte van 2021 wordt met name veroorzaakt door de toename van het aantal passagiers. Bovendien zijn hierin de additionele kosten opgenomen voor de operationele problemen. De toename van de kosten van lonen en salarissen in 2022 ten opzichte van 2021 wordt met name veroorzaakt door het feit dat de NOW-bijdrage in 2021 van ongeveer € 2,1 miljoen in mindering is gebracht op kosten van 2021. Afgezien van het ontvangen bedrag van € 0,3 miljoen NOW over november en december 2021 heeft Eindhoven Airport in 2022 niet meer van de NOW-regeling gebruik gemaakt.

Het resultaat na belasting valt hiermee € 21,1 miljoen hoger uit dan in 2021 (€ -2,3 miljoen).

Vooruitblik 2023

Niets is zeker, maar gezien onze ervaringen in 2022 verwachten we dat corona in 2023 nog maar van beperkte invloed zal zijn op de performance van Eindhoven Airport. We verwachten opnieuw een sterk financieel jaar. Desalniettemin hangt de mate van herstel ook af van veel factoren, zoals de economische situatie, de oorlog in Oekraïne, politieke besluitvorming, de inflatie en de capaciteit in de operatie. Ook kunnen we niet uitsluiten dat weer een variant van het coronavirus opduikt.

Al houden we financieel gezien rekening met meerdere scenario's, we gaan nu uit van verder herstel in 2023. De eerste grote investeringsbeslissingen vanuit het investeringsprogramma voor de komende jaren dienen zich spoedig aan, waaronder de kwaliteitsverbetering van de terminal en verdere verduurzaming van de luchthaven. Met het aantrekken van de twee financieringen hebben we voldoende liquide middelen om deze investeringen te kunnen financieren.

Voorzichtigheid is nog steeds geboden. De verwachting is dat we wat betreft passagiersaantallen pas in 2024 weer op het niveau zijn van 2019. We hebben echter vertrouwen in het herstel van de luchtvaart; we zien de behoefte van mensen om weer op vakantie te kunnen gaan, vrienden of familie te bezoeken of elkaar zakelijk weer te ontmoeten.

Ons Leadership Team



Leadership Team

Verantwoorde bedrijfsvoering

Ons beleid geeft richting aan het handelen en het gedrag van management en medewerkers. We opereren bedrijfseconomisch verantwoord, zijn een loyale partner en een sociale werkgever. We gaan bewust om met onze maatschappelijke rol.

Welke ontwikkeling we als luchthaven ook doormaken, voorop staat dat we zo verantwoord mogelijk handelen. Onze focus ligt op veiligheid en duurzaamheid. We zijn een mens- en prestatiegerichte organisatie en voeren een solide financieel beleid dat is gericht op waardecreatie voor de lange termijn. Uitgangspunt is dat we (economische) waarde creëren voor onze aandeelhouders en dat financiële stakeholders van Eindhoven Airport erop vertrouwen dat we investeringsrisico's kunnen dragen.

Organisatiestructuur

In 2022 is de organisatiestructuur van Eindhoven Airport N.V. niet gewijzigd ten opzichte van 2021. Eindhoven Airport N.V. staat onder leiding van een tweehoofdige statutaire directie, die deel uitmaakt van het Leadership Team, waarin vier afdelingen zijn vertegenwoordigd.

Algemeen directeur van Eindhoven Airport N.V. (Chief Executive Officer, CEO) is de heer drs. R.A.J. (Roel) Hellemons (1971). Hij vervult deze functie sinds 1 juli 2019. Daarnaast is Roel Hellemons ook directeur in de Board van Hobart International Airport en tevens bestuurslid van de zakensociëteit WTC/e Brainport.

Mevrouw drs. M.P.J. (Mirjam) van den Bogaard (1974) zit sinds juli 2017 in de directie in de functie van operationeel directeur (Chief Operations Officer, COO).

In het Leadership Team neemt de directie samen met Head of Legal & Corporate Affairs (Michelle van Waasdijk), Head of Finance & Procurement (Niels Huybregts), Head of Consumers & Real Estate (Mark Botter) en Head of Airport Development (Olaf Broeders) de strategische beslissingen.

Eindhoven Airport werkt sinds 1 oktober 2019 in deze structuur.

Toprisico's

Eindhoven Airport onderkent risico's die de uitvoering van de strategie kunnen beperken of de bedrijfsvoering van de luchthaven in gevaar kunnen brengen. We beschrijven hier de belangrijkste risico's en de beheersmaatregelen.

Naleven wet- en regelgeving

Het naleven van normen, wetten, richtlijnen en afspraken is een voorwaarde voor de huidige bedrijfsvoering en de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Eindhoven Airport heeft onder andere te maken met specifieke milieu- en geluidsnormen, reguliere wet- en regelgeving met betrekking tot personeel, aanbestedingen, financiële verslaggeving en belastingen, en met Europese wetgeving inzake luchthavengelden. Ook kunnen we te maken krijgen met nieuwe regels op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit. Door up-to-date kennis en interne beheersmaatregelen zorgen we ervoor dat we compliant zijn en blijven. Daarnaast passen we ons beleid hierop aan en monitoren we de mogelijk impact op het aantal vliegbewegingen.

Inzet van derden

Eindhoven Airport is in grote mate afhankelijk van de inzet en materiaal van derden. Personeelstekort, bedrijfsonderbrekingen, arbeidsproblemen, onethisch gedrag of

faillissement bij die derden kunnen schade toebrengen aan de reputatie en/of de financiële positie van Eindhoven Airport. Dit risico heeft de luchthaven in 2022 in ernstige mate hebben ervaren naar aanleiding van vooral de personeelstekorten. Gesprekken en afspraken hierover met partners en stakeholders zijn in 2022 met het oog daarop verder geïntensiveerd.

Capaciteit

Er is sinds enkele jaren sprake van druk op de bestaande passagiersinfrastructuur en terminalcapaciteit. De investeringen in een kwalitatieve dienstverlening en een verantwoorde operatie moeten worden doorgezet. Ondanks enige onzekerheid over mogelijke ontwikkeling en herstel, moeten we verantwoorde keuzes blijven maken over deze uitbreidingsinvesteringen. Voor de voorbereiding hiervan is vanwege de impact van corona iets meer tijd genomen zodat we deze plannen goed kunnen laten aansluiten op het herstel.

Pandemie

Een pandemie is een toenemende bedreiging in onze samenleving, zoals de afgelopen 2 jaar ook is gebleken met de coronapandemie. De gevolgen hiervan zijn internationale reisbeperkingen en lockdowns, met als gevolg een grote terugval in het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen. Factoren als de mutatie van het virus, het testbeleid, de economische gevolgen en de snelheid van het ontwikkelen van het vaccin zijn voor ons als luchthaven bepalend voor het herstel van de vraag naar vliegverkeer.

Het risico van een grote terugval in de vraag en daarmee een terugval in de omzet is in het geval van een pandemie groot. Hierdoor zijn een solide financieel beleid en aanpassingsvermogen van de organisatie in financiële en operationele zin essentieel om deze terugval in omzet te kunnen opvangen en weer te kunnen opschalen indien de vraag zich herstelt.

Marktvraag

Een ingrijpende, onverwachte vermindering van de vraag naar vliegverkeer kan van grote betekenis zijn voor onze concurrentiepositie. Anderzijds hebben we te maken met beleidswijzigingen of bijvoorbeeld (politieke) onrust op bestemmingen die de vraag in negatieve zin kunnen beïnvloeden. We monitoren daarom continu onze eigen concurrentiepositie ten opzichte van nabijgelegen luchthavens en de actualiteit. Om een eventuele verandering in het aanbod van vliegverkeer te kunnen opvangen, sturen we op een breed portfolio van luchtvaartmaatschappijen.

Grote projecten

Eindhoven Airport is volop bezig met verscheidene grote projecten, zoals dit jaar de nieuwe HBS-securityscanners. Dit brengt projectrisico's met zich mee, waaronder mogelijke vertragingen en budgetoverschrijdingen. We hebben een aantal beheersmaatregelen geïmplementeerd, zoals de inzet van gespecialiseerd projectmanagement en het gebruik van externe benchmarks die betrekking hebben op grote projecten. In 2022 zijn de grote projecten binnen budget gerealiseerd.

(Cyber)security en safety

Er is in toenemende mate sprake van cybercriminaliteit. Dit vormt een bedreiging voor onze bedrijfsvoering. Daarnaast blijft de terroristische dreiging in Europa hoog. Om de risico's op het gebied van informatiebeveiliging te beheersen, hebben we beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van (bedrijfs)informatie verweven in de bedrijfsprocessen en investeren we in het verder vergroten van onze weerbaarheid. Op reguliere basis laten we een audit uitvoeren en maken we gebruik van de know-how binnen Royal Schiphol Group.

Aangescherpte safety- en securityeisen kunnen leiden tot onvoorziene investeringen en hogere beveiligingskosten. De contacten met

verantwoordelijke autoriteiten, andere luchthavens en het beveiligingsbedrijf zijn een belangrijke bron van informatie voor verwachte ontwikkelingen. Daarnaast moeten onze organisatie en de veiligheidsambitie blijven aansluiten bij de ontwikkelende luchthaven zelf (zie ook bij Veiligheid, in het hoofdstuk Onze reizigers).

Risicomanagement

We geven hoge prioriteit aan onze interne beheersing die we continu beoordelen en verder professionaliseren. Er is aandacht voor de governancestructuur, processen, systemen en controles.

Risicobereidheid

Eindhoven Airport streeft een gematigd risicoprofiel na bij het realiseren van haar doelstellingen. Op strategisch niveau proberen we een balans te vinden in enerzijds onze maatschappelijke rol met een lage risicobereidheid en anderzijds onze commerciële ambities met een hogere risicobereidheid. Op operationeel niveau zijn onze activiteiten gericht op het minimaliseren van risico's om de veiligheid (safety en security) van passagiers, interne en externe werknemers, bezoekers en omwonenden niet in gevaar te brengen en de continuïteit van de luchthaven te borgen.

Ons beleid op financieel gebied is gericht op het waarborgen van een gezonde en solide langetermijnontwikkeling, waarbij een lage risicobereidheid past. Wat betreft compliance voldoen we aan alle wet- en regelgeving op het gebied van onder meer veiligheid en beveiliging, milieu, duurzaamheid, aanbestedingen en privacy- en informatiebeveiliging. Omdat we in 2017 de grens van meer dan 5 miljoen passagiers hebben gepasseerd, moeten we ook voldoen aan de wetgeving rondom havengelden. We accepteren hierin geen risico's.

Risicobeheersing

De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van risicobeheersing en interne controle aan de raad van commissarissen. Voor elk geïdentificeerd risico is bepaald wat de kans is dat dit risico optreedt en wat de mogelijke invloed is op de bedrijfsvoering, waarna beheersmaatregelen zijn gedefinieerd en het risico na genomen beheersmaatregelen is bepaald. Het zogenoemde 'restrisico' wordt besproken wat voor het laatst gebeurde tijdens de vergadering in september 2022.

Voor een aantal gebruikelijke risico's sluit Eindhoven Airport verzekeringen af, waardoor de financiële gevolgen van calamiteiten zoveel mogelijk worden opgevangen.

Risicobeheersing is een onderdeel van de dagelijkse manier van denken en werken van alle medewerkers. Het daadwerkelijk in controle zijn staat voorop. Dit wordt ondersteund door diverse managementsystemen, zoals het veiligheidsmanagementsysteem in het kader van RVGLT (Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen).

Door de focus op kwaliteit herkennen we de noodzaak tot verdere formalisering van de processen en procedures. Hierbij is het van belang dat we deze formalisering in balans houden met de (informele) ondernemersgeest binnen ons bedrijf. Onze cultuur met sterk betrokken werknemers zien we als een belangrijke *soft control* die ons van binnenuit behoedt voor risico's.

Het businessmodel van Eindhoven Airport kenmerkt zich door een partnershipgedachte; de dienstverlening wordt in hoge mate uitgevoerd door externe partijen. Deze organisatievorm maakt een efficiënte en flexibele bedrijfsvoering mogelijk. Onze interne governance is opgebouwd uit de volgende bouwstenen: strategieontwikkeling en doorvertaling, analyse van resultaten, voorspellingen en interne-rapportagecyclus,

transparante administratieve organisatie en projectbeheersing. In het kader van risicobeheer zorgt dit ervoor dat we door een intensieve afstemming en overeenstemming met partnerbedrijven over onder andere de kwaliteitseisen, contractvorm, kostenefficiëntie, procesbeheersing en aansturing onze bedrijfsvoering op een hoog niveau uitvoeren. Daartoe worden ‘service level agreements’ gesloten en gehandhaafd. Daarnaast toetst de externe accountant onderdelen van de administratieve organisatie en interne controle in het kader van de controle op de jaarrekening.

Eindhoven Airport heeft een intern beheersingsproces ingericht ter voorkoming van compliance risico's, waaronder ook frauderisico's. Dit is vastgelegd in een stevig compliancebeleid en programma waarin de nadruk ligt op het gedrag van medewerkers en het voorkomen van mogelijke risico's. Om integer gedrag van medewerkers te realiseren hanteert Eindhoven Airport interne gedragsregels en AO procedures. Administratieve richtlijnen en interne controles werken mitigerend en tevens vindt monitoring plaats. Daarnaast gelden gedragsregels voor leveranciers zoals vastgelegd in onze Leverancierscode.

Binnen Eindhoven Airport vinden wij het belangrijk dat iedereen zich veilig voelt om zich uit te spreken en elkaar aan te spreken op gedrag dat (mogelijk) niet in lijn is met wetgeving (bijvoorbeeld fraude), intern beleid of gedragsregels. Bij (vermoeden van) misstanden, fraude of andere handelingen die in strijd zijn met de gedragsregels kunnen medewerkers en leveranciers gebruikmaken van de (interne) meldregeling. Onze Integriteitscommissie onderzoekt meldingen en adviseert over te nemen maatregelen. In 2022 werd één kwestie aan de Integriteitscommissie gemeld. De melding had geen betrekking op omkoping, corruptie of materiële fraude en evenmin op gedrag van een medewerker van Eindhoven Airport NV. De melding is door de Integriteitscommissie onderzocht en opgevolgd,

en is naar tevredenheid van de melder opgelost.

Op basis van wat in het voorgaande is samengevat, is de directie van mening dat het systeem van risicobeheersing en interne controle afdoende zekerheid biedt, dat de financiële verslaglegging geen onjuistheden van materieel belang bevat en dat deze systemen in het verslagjaar naar behoren hebben gewerkt en in het lopende jaar naar behoren zullen werken.

Integriteit

Eindhoven Airport heeft in 2022 de Leidraad Integriteit en de Gedragsregels geïntegreerd in een nieuwe Gedragscode. Via dilemmasessies waaraan alle medewerkers hebben deelgenomen is aandacht gevraagd voor de nieuwe Code en voor het belang van integer handelen.



Ons toezicht



Toezicht

Verslag raad van commissarissen

We zouden het bijna zijn vergeten, maar in januari van dit jaar was er nog sprake van een strenge lockdown door het coronavirus. De coronamaatregelen werden in de loop van het eerste kwartaal langzaam maar zeker versoepeld en we zagen dan ook dat vanaf april het vliegverkeer zich in snel tempo herstelde. Het is vele malen moeilijker om vanuit een nagenoeg stilgelegde situatie een herstart te maken dan andersom. De raad van commissarissen (rvc) complimenteert de directie en alle betrokken medewerkers op de luchthaven voor de manier waarop zij de operatie weer op volle toeren hebben gekregen met veiligheid als randvoorwaarde.

Hoewel er goed was geanticipeerd op snel herstel en grote aantallen passagiers, bleek helaas dat vooral door gebrek aan personeel bij de beveiligingscontrole de wachttijden voor passagiers opliepen en de drukte erg uitdagend werd. Vele mensen misten door de drukte hun vlucht, waarvoor Eindhoven Airport een compensatieregeling heeft geboden. Ondanks diverse maatregelen, waaronder een zomertoeslag voor beveiligingspersoneel, bleven de operationele uitdagingen tot ver in het najaar groot. Ook voor de medewerkers op de luchthaven – zowel die van Eindhoven Airport als van de partnerbedrijven – was de operationele drukte erg uitdagend, zowel fysiek als mentaal.

De raad heeft grote waardering voor al deze mensen, evenals voor het kantoorpersoneel, inclusief de directie en het leadership team, dat met ‘wachverzachters’ en eigen inzet heeft bijgesprongen in de operatie om de passagiersstromen zo goed mogelijk te begeleiden en het serviceniveau zo hoog mogelijk te houden. Na afloop van het

zomerseizoen, eind oktober, nam de druk op de operatie wat af en is de directie begonnen met het opstellen van een plan voor 2023 om een herhaling van de drukte van afgelopen zomer zoveel als mogelijk te voorkomen. Het nieuwe contract met het beveiligingsbedrijf en de extra objecttoeslag die Eindhoven Airport aan de beveiligingsmedewerkers gaat toekennen, spelen hierbij een belangrijke rol.

De maatschappelijke druk om luchtvaart te verduurzamen, neemt steeds meer toe, zeker nu het vliegverkeer na de coronacrisis sneller herstelt dan men had voorzien. De klimaatopgave is urgent en tegelijkertijd is de luchtvaart een sector waar innovaties ten behoeve van verduurzaming lange doorlooptijden kennen.

Op eigen initiatief maar ook geïnspireerd door een vraag van Milieudefensie aan Schiphol Group heeft Eindhoven Airport in het voorjaar van 2022 zijn duurzaamheidsplan aangescherpt en gepubliceerd. Het plan beschrijft de acties tot 2030 om te komen tot een CO₂-neutrale luchthaven en om de CO₂-uitstoot van het vliegverkeer drastisch te reduceren. De raad ondersteunt de oproep van de luchthaven en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) om de verhoogde vliegbelasting die vanaf 2023 geïnd gaat worden, in ieder geval deels in te gaan zetten voor verduurzaming van de luchtvaart, zoals in het Regeerakkoord ook is opgenomen. Specifiek voor Eindhoven Airport kan met deze middelen door de inkoop van biobrandstoffen de CO₂-uitstoot van vluchten vanaf Eindhoven Airport in 2030 met de helft worden gereduceerd ten opzichte van 2019.

Het overleg en de verbinding met de regio is in 2022 verder versterkt. Het LEO blijkt een goede structuur te bieden voor vruchtbaar en zinvol overleg met alle stakeholders over de ontwikkeling van Eindhoven Airport, met als

uitgangspunt het advies 'Opnieuw Verbonden' uit 2019 van Pieter van Geel. Een van de belangrijke onderdelen van dit advies betrof het komen tot een regeling voor drie huishoudens waarvan de leefsituatie als gevolg van de groei van de luchthaven in de afgelopen jaren onherstelbaar is aangetast. De directie heeft hierin het voortouw genomen om tot een snelle en goede regeling te komen voor deze mensen zodat zij zich in 2023 kunnen gaan richten op een nieuwe toekomst zonder de overlast van vliegverkeer.

2022 stond ook in het teken van 90 jaar luchtvaart in Eindhoven. Met verschillende activiteiten voor een brede groep belanghebbenden en relaties is hier aandacht aan besteed. Daarnaast is een digitale bijeenkomst georganiseerd voor gemeenteraden en Provinciale Staten om hen bij te praten over de ontwikkelingen op de luchthaven. Deze bijeenkomsten zullen volgend jaar weer fysiek plaatsvinden. De commissarissen sluiten zo mogelijk aan.

Het snelle herstel van het vliegverkeer zorgt voor verdere druk op de operationele capaciteit, zowel in de terminal als op de parkeerterreinen. De raad steunt daarom de plannen van de directie om de terminal uit te breiden om meer ruimte te creëren voor soepele passagiersprocessen. Om volgend jaar voldoende parkeercapaciteit te hebben, zal een tijdelijke garage P3 worden gebouwd. Dit is een bestaande garage die wordt hergebruikt.

In 2022 is ook overeenstemming met Defensie bereikt om het Instrument Landing System uit te breiden in 2025, zodat er minder verstoringen zullen zijn als gevolg van mist. Samen met regionale stakeholders werkt de luchthaven aan de plannen voor een Eindhoven Airport District, dat het gebied rondom de luchthaven een aantrekkelijke plek moet maken om te verblijven. Een World Trade Center bij de luchthaven is onderdeel van de plannen. Al deze plannen en investeringen dragen bij aan

de verbetering van de kwaliteit van de luchthaven en aan passagierstevredenheid.

Randvoorwaardelijk voor alle investeringen, plannen en activiteiten is dat Eindhoven Airport op korte termijn kan beschikken over een natuurvergunning. De raad moedigt het bevoegd gezag, het ministerie van LNV, aan om na de intensieve gesprekken in 2022 over te gaan tot het verlenen van de natuurvergunning. De luchthaven heeft deze belangrijke vergunning nodig voor haar huidige en toekomstige activiteiten. Eindhoven Airport realiseert zich dat zij – net als andere sectoren en bedrijven – dient te opereren binnen bepaalde milieukaders en wil zich hieraan committeren; voorwaarde is dan wel dat duidelijk moet zijn welke kaders er gelden.

Werkzaamheden van de raad van commissarissen

Veiligheid blijft voorop staan, en dat zijn we ons zeer bewust. Zeker in een periode van snel toenemend vliegverkeer moet de alertheid hoog blijven. Ook in 2022 hebben leden van de raad een aantal keren meegelopen met de zogenoemde safety walks, waarbij diverse aspecten van veiligheid op de luchthaven aan de orde zijn gekomen. Tevens stond het thema veiligheid in 2022 structureel en uitgebreid op de agenda van de rvc en wordt hierover ook frequent gerapporteerd door de directie aan de raad.

Jaarlijks wordt een vergadering van de ondernemingsraad bijgewoond door een van de commissarissen en vindt een informeel gesprek plaats tussen de voorzitter van de OR en ondergetekende. Hieruit is gebleken dat het overleg met de directie in open en constructieve sfeer plaatsvindt.

In 2022 heeft de raad een aparte themasessie gehad over de vergunningensituatie van de luchthaven. Met name de problematiek rondom de natuurvergunning is hierbij uitgebreid besproken. De raad is voornemens jaarlijks een verdiepende sessie te organiseren. Voor 2023

staat het onderwerp cybersecurity geagendeerd. Jaarlijks terugkerende onderwerpen zijn daarnaast risk management, compliance en integriteit, duurzaamheid, de havengelden en uiteraard het Tactisch Plan voor de komende vier jaren en vaststelling daarvan.

Samenstelling van de raad

In 2022 zijn twee commissarissen tussentijds afgetreden. Jan-Willem Weissink verliet Schiphol Group en daarmee kwam zijn positie per 1 maart vacant. Op voordracht van aandeelhouder Schiphol is Willem van der Ven door de aandeelhouders benoemd tot commissaris per 14 april 2022 voor een eerste termijn van vier jaar. Ook Birgit Otto heeft Schiphol verlaten en heeft het stokje per 1 juni overgedragen aan Anne Hustinx, die per die datum eveneens voor een eerste termijn van vier jaar is benoemd tot commissaris. Per 1 november eindigde de tweede en laatste zittingstermijn van Paul Rüpp. Op voordracht van de Provincie Noord-Brabant hebben de aandeelhouders Annemarie Moons per deze datum benoemd tot commissaris, ook voor een eerste termijn van vier jaar. Wij bedanken de drie afgetreden commissarissen voor hun grote bijdrage aan en inzet voor de vennootschap en voor de jarenlange zeer plezierige en constructieve samenwerking binnen de raad.

Vergaderingen

De raad van commissarissen kwam in 2022 viermaal bijeen in reguliere vergadering. In verband met het vertrek per 1 maart van Jan-Willem Weissink vond de eerste vergadering plaats met vier commissarissen. Bij de overige vergaderingen was de voltallige raad aanwezig. Daarnaast hadden de commissarissen frequent formeel en informeel contact met de directie om zaken inhoudelijk te bespreken of de directie te adviseren. Op 14 april 2022 vond de Algemene Vergadering van Aandeelhouders plaats. Ter vergadering is Willem van der Ven per direct benoemd tot commissaris en daarmee was de voltallige raad aanwezig; ook alle aandeelhouders waren vertegenwoordigd. Na de vergadering in juni heeft in aanwezigheid van

de directie en externe juridische adviseurs de reeds genoemde verdiepingssessie plaatsgevonden over de vergunningensituatie van de luchthaven.

Op regelmatige basis is er constructief overleg met de aandeelhouders en worden relevante maatschappelijke issues besproken. In oktober vond de jaarlijkse informatiebijeenkomst voor aandeelhouders plaats in aanwezigheid van vier van de vijf commissarissen en met vertegenwoordiging van alle aandeelhouders, waarin de directie een toelichting heeft gegeven op het Tactisch Plan voor de periode 2023-2027. Tevens vond in oktober een korte formele aandeelhoudersvergadering plaats ter gelegenheid van de benoeming van Annemarie Moons tot commissaris.

In de laatste vergadering van 2022 heeft de raad gesproken over het functioneren van de directie en het remuneratiepakket. De raad is zeer tevreden over het functioneren van de directie. De eerste termijn van Roel Hellemons als statutair directeur in de functie van CEO eindigt op 1 juni 2023. De raad heeft unaniem besloten Roel Hellemons aan de aandeelhouders voor te dragen voor herbenoeming voor een tweede termijn. Besluitvorming door de aandeelhouders zal in 2023 plaatsvinden.

Zelfevaluatie

De raad is in 2022 grotendeels in samenstelling gewijzigd. Daarom is er slechts een korte evaluatie gehouden. De raad is tevreden over het eigen functioneren. Er is sprake van een goede sfeer en een veilige omgeving waarin men zich durft uit te spreken over allerlei onderwerpen. De lijnen tussen directie en de raad – en zo nodig de individuele commissarissen – zijn kort. De raad is tevreden over de snelheid en de wijze waarop de directie de raad informeert.

De raad heeft besloten geen aparte audit-, remuneratie- en selectie- en benoemingscommissie in te stellen gezien de

beperkte omvang van de organisatie. Dat betekent dat de voltallige raad de werkzaamheden van deze commissies uitvoert en de verantwoordelijkheid hiervoor draagt.

Risicomanagement

De opzet en werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen is uitgebreid besproken aan de hand van een risicomanagementrapportage (als onderdeel van het Tactisch Plan).

Corporate Governance Code

De governancestructuur is gebaseerd op Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de statuten van Eindhoven Airport en diverse interne reglementen. Eindhoven Airport kent in haar governancestructuur een Algemene Vergadering van Aandeelhouders, raad van commissarissen, directie en ondernemingsraad. De directie en de raad onderschrijven de Nederlandse Corporate Governance Code en passen de daarin opgenomen principes en best practice bepalingen toe, voor zover deze naar het oordeel van de directie en de raad op Eindhoven Airport van toepassing kunnen worden verklaard en bijdragen aan zijn missie.

Instemming met jaarrekening

De directie heeft het jaarverslag opgesteld. Mazars heeft de jaarrekening gecontroleerd en goedgekeurd. We verwijzen hiervoor naar de controleverklaring in dit verslag. De raad heeft de jaarrekening en het jaarverslag uitvoerig besproken met de directie en de externe accountant. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die wij als raad van commissarissen afleggen voor het gehouden toezicht.

De raad stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie aan aandeelhouders om, gezien de ontwikkelingen en het resultaat in 2022, een winstuitkering te doen ten bedrage van € 5.656.000, verdeeld over € 2.828.000 op cumulatief preferente aandelen en € 2.828.000 op gewone aandelen. De resterende winst van

€ 13.108.000 zal in zijn geheel worden toegevoegd aan de overige reserves. Het verheugt de raad dat er na twee verliesgevende jaren weer dividend uitgekeerd kan worden.

De directie zal het jaarverslag voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 12 april 2023. We stellen de aandeelhouders voor de directie decharge te verlenen voor het gevoerde beleid en de raad voor het gehouden toezicht. De raad verklaart dat naar zijn oordeel is voldaan aan het bepaalde ten aanzien van de onafhankelijkheid van de commissarissen.

Ten slotte willen wij graag directie en alle medewerkers hartelijk danken voor hun inzet in het afgelopen jaar en hun veel succes wensen bij de uitdagingen voor 2023.

Eindhoven, 9 maart 2023

Ir. Bert van der Els, president-commissaris

Personalia raad van commissarissen

De raad van commissarissen van Eindhoven Airport N.V. bestond in het jaar 2022 uit vijf leden.

ir. L.J.T. (Bert) van der Els (1954)

President-commissaris

Directeur NieuwSparrendaal

Nevenfuncties

President-commissaris BIM

Commissaris ZND

Commissaris BUVA

Adviseur RvC Royal Schiphol Group

Voorzitter Stichting Van Gogh Heritage Foundation

Voorzitter Raad van Toezicht Brabant C

Voorzitter Stichting Kazerne Eindhoven

Voorzitter Stichting Verkadefabriek

Bestuurslid Universiteitsfonds Eindhoven

J.W.H. (Jan Willem) Weissink MBA (1965), tot 1 maart

Directeur Schiphol Commercial, vanaf 1 maart
CEO DW Property

Nevenfuncties

Bestuurslid Tradeport Hong Kong

drs. W. (Willem) van der Ven MRE (1970), vanaf 14 april 2022

Senior Manager Development Schiphol Commercial

Geen nevenfuncties

drs. B.I. (Birgit) Otto (1963), tot 1 juni

COO & Executive Vice President Royal Schiphol Group/Directielid

Nevenfuncties

Lid Raad van Commissarissen Royal Flora Holland

Lid van de Raad van Toezicht van de Federatie van Betaald Voetbal Organisaties

Lid Raad van Toezicht KiKa

Lid Executive Committee ACI Europe Board (tot 1 juni 2022)

Bestuurslid Next Generation Infrastructures (tot 1 juni 2022)

Voorzitter Joint Sector Safety Review Board (tot

1 juni 2022)

Lid Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (tot 1 juni 2022)

Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol Group (tot 1 juni 2022)

Bestuurslid Holland International Distribution Council (tot 1 juni 2022)

mr. A.L. (Anne) Hustinx (1978), vanaf 1 juni 2022

Chief Procurement Officer & General Counsel

Royal Schiphol Group

Geen nevenfuncties

drs. P.L.A. (Paul) Rüpp (1957), tot 1 november

Burgemeester gemeente Maashorst

Nevenfuncties

Kamerheer van Zijne Majesteit de Koning in de provincie Noord-Brabant

Voorzitter Raad van Toezicht Instituut

Nederlandse Taal (INT)

Voorzitter Raad van Toezicht KRO-NCRV

Voorzitter Raad van Commissarissen Sitech Services B.V.

Lid Raad van Commissarissen Enexis Holding N.V.

Voorzitter Van Gogh Nationaal Park

Lid dagelijks bestuur CDA landelijk

drs. J.M.P. (Annemarie) Moons (1965), vanaf 1 november 2022

Voorzitter college van bestuur Yuverta

Nevenfuncties

Voorzitter Kennisplatform Veehouderij en humane gezondheid

Bestuurslid Stichting Agrifood Capital

drs. C.G.M. (Carlo) van Kemenade MBA (1964)

CEO & Chairman of the Executive Board bij DLL

Nevenfuncties

Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Museumplein Limburg

Alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.

Jaarrekening



Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2022

(voor resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2022	2021
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	214	231
Materiële vaste activa	2	114.028	117.249
Financiële vaste activa	3	991	841
		115.233	118.321
Viottende activa			
Vorraden	4	185	74
Vorderingen	5	12.936	10.376
Liquide middelen	6	9.385	9.204
		22.506	19.654
		137.739	137.975
(in EUR 1.000)			
	Toelichting	2022	2021
Eigen vermogen	7	120.089	101.325
Voorzieningen	8	877	393
Langlopende schulden	9	0	18.000
Kortlopende schulden	10	16.773	18.257
		137.739	137.975

De toelichtingen op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening maken integraal deel uit van deze geconsolideerde jaarrekening.

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2022

(in EUR 1.000)	Toelichting	2022	2021
Netto omzet	12	80.649	36.187
Som der bedrijfsopbrengsten		80.649	36.187
Waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen	13	94	-199
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	14	36.827	24.107
Lonen en salarissen	15	6.603	3.843
Sociale lasten en pensioenlasten	16	2.095	1.827
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	17	9.115	8.968
Som der bedrijfslasten		54.734	38.546
Bedrijfsresultaat		25.915	-2.359
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	18	5	0
Rentelasten en soortgelijke kosten	18	-690	-701
Resultaat vóór belastingen		25.230	-3.060
Belastingen	19	-6.466	767
Nettoresultaat		18.764	-2.293

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2022

(in EUR 1.000)	Toelichting	2022	2021
Bedrijfsresultaat		25.915	-2.359
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen	1, 2	9.115	8.968
Boekresultaat desinvestering activa in aanbouw	2	717	0
Ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	13	94	-199
Toename /Afname (-) voorzieningen		501	1
		10.427	8.770
Mutatie in werkkapitaal ¹		-5.405	3.390
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		30.937	9.801
Ontvangen interest		5	0
Betaalde interest		-702	-696
Betaalde (-) / Ontvangen (+) winstbelasting		-5.370	467
(a) Kasstroom uit operationele activiteiten		24.870	9.572
Investerings in materiële vaste activa		-6.689	-5.993
(b) Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-6.689	-5.993
Aflossing langlopende schulden	9	-18.000	-8.000
Opname langlopende schulden	9	0	7.000
(c) Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-18.000	-1.000
Netto kasstroom (a) + (b) + (c)		181	2.579

¹ de mutatie in het werkkapitaal wordt met name veroorzaakt door de mutatie van de overige vorderingen en de overige schulden.

Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening

Algemene toelichting

Verslaggevende entiteit en relatie met moedermaatschappij

Eindhoven Airport N.V. (hierna Eindhoven Airport), gevestigd te Eindhoven, Luchthavenweg 25, is een Naamloze Vennootschap en is ingeschreven in het handelsregister onder nummer 17051407.

Eindhoven Airport N.V. heeft 3 aandeelhouders, te weten Schiphol Nederland B.V. voor 51%, provincie Noord-Brabant voor 24,5% en gemeente Eindhoven eveneens voor 24,5%. Eindhoven Airport heeft zelf (sinds 24 oktober 2012) een 100%-deelneming, te weten Eindhoven Airport Hotel B.V. Het resultaat van Eindhoven Airport Hotel B.V. is met ingang van het boekjaar 2013 voor 100% in de consolidatie van Eindhoven Airport N.V. opgenomen.

Deze jaarrekening bevat de financiële informatie van zowel de onderneming als de geconsolideerde maatschappijen van de onderneming.

De activiteiten van Eindhoven Airport betreffen het exploiteren van het civiele gedeelte van het militaire vliegveld Eindhoven.

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2022 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2022.

Toegepaste standaarden

De geconsolideerde jaarrekening van Eindhoven Airport maakt deel uit van de statutaire jaarrekening van Eindhoven Airport en is opgesteld volgens de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 van het Burgelijk Wetboek. De grondslagen die worden toegepast voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling zijn gebaseerd op historische kosten, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen.

Toepassing van artikel 402 Boek 2 BW

De financiële gegevens van de onderneming zijn in de geconsolideerde jaarrekening verwerkt. Derhalve vermeldt de enkelvoudige winst-en-verliesrekening conform artikel 402 Boek 2 BW slechts het aandeel in het resultaat van de vennootschap waarin wordt deelgenomen na belastingen en het overige resultaat na belastingen.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Algemeen

Activa en passiva worden tegen historische kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen.

Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen toevloeien en het actief een kostprijs of een waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen worden niet in de balans verwerkt, maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa.

Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen worden niet in de balans opgenomen, maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijze niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen.

Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de winst-en-verliesrekening opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie.

Indien de weergave van de economische realiteit ertoe leidt dat het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt dit feit vermeld.

Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

De opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

Presentatie- en functionele valuta

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro's, wat tevens de functionele valuta is van de onderneming. Er is nauwelijks sprake van transacties in vreemde valuta. Alle financiële informatie in euro's is afgerond op het dichtstbijzijnde duizendtal.

Gebruik van schattingen

De opstelling van de jaarrekening vereist dat het management oordelen vormt en schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen, en van baten en lasten. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft. De volgende waarderingsgrondslagen zijn naar de mening van het management het meest kritisch voor het weergeven van de financiële positie en vereisen schattingen en veronderstellingen:

- Waardering commercieel vastgoed
- Voorzieningen.

Grondslagen voor consolidatie

De geconsolideerde jaarrekening omvat de financiële gegevens van de onderneming en haar dochtermaatschappijen in de groep, andere groepsmaatschappijen en andere rechtspersonen waarover overheersende zeggenschap kan worden uitgeoefend dan wel waarover de centrale leiding bestaat. Dochtermaatschappijen zijn deelnemingen waarin de onderneming (en/of een of meer van haar dochtermaatschappijen) meer dan de helft van de stemrechten in de algemene vergadering kan uitoefenen, of meer dan de helft van de bestuurders of van de commissarissen kan benoemen of ontslaan. Groepsmaatschappijen zijn deelnemingen waarin de onderneming een meerderheidsbelang heeft, of waarop op een andere wijze een beleidsbepalende invloed kan worden uitgeoefend. Bij de bepaling of beleidsbepalende invloed kan worden uitgeoefend, worden financiële instrumenten betrokken die potentiële stemrechten bevatten en direct kunnen worden uitgeoefend.

Belangen die uitsluitend worden aangehouden om ze te vervreemden worden niet geconsolideerd .

Nieuw verworven deelnemingen worden in de consolidatie betrokken vanaf het tijdstip waarop beleidsbepalende invloed kan worden uitgeoefend. Afgestoten deelnemingen worden in de consolidatie betrokken tot het tijdstip van beëindiging van deze invloed.

De posten in de geconsolideerde jaarrekening worden opgesteld volgens uniforme grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de groep. In de geconsolideerde jaarrekening zijn de onderlinge schulden, vorderingen en transacties geëlimineerd, evenals de binnen de groep gemaakte winsten. De groepsmaatschappijen zijn integraal geconsolideerd.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen en obligaties, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, afgeleide financiële instrumenten (derivaten), handelsschulden en overige te betalen posten. Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan. In de jaarrekening zijn de volgende

categorieën financiële instrumenten opgenomen: verstrekte leningen en overige vorderingen, overige financiële verplichtingen. Eindhoven Airport maakt geen gebruik van afgeleide instrumenten (derivaten) en houdt geen handelsportefeuille aan. Financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde, waarbij (dis)agio en de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen. Na de eerste opname worden financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

Verstrekte leningen en overige vorderingen

Verstrekte leningen en overige vorderingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode, verminderd met bijzondere waardevermindingsverliezen. De effectieve rente en eventuele bijzondere waardevermindingsverliezen worden direct in de winst-en-verliesrekening verwerkt. Aan- en verkopen van financiële activa die tot de categorie verstrekte leningen en overige vorderingen behoren, worden verantwoord op de transactiedatum.

Langlopende en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

Langlopende en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode. De effectieve rente wordt direct in de winst-en-verliesrekening verwerkt.

De aflossingsverplichtingen voor het komend jaar van de langlopende schulden worden opgenomen onder kortlopende schulden.

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

Een financieel actief dat niet wordt gewaardeerd tegen (1) reële waarde met waardewijzigingen in de winst-en-verliesrekening of (2) geamortiseerde kostprijs of lagere marktwaarde, wordt op iedere verslagdatum beoordeeld om te bepalen of er objectieve aanwijzingen bestaan dat het actief een bijzondere waardevermindering heeft ondergaan. Een financieel actief wordt geacht onderhevig te zijn aan een bijzondere waardevermindering indien er objectieve aanwijzingen zijn dat na de eerste opname van het actief zich een gebeurtenis heeft voorgedaan die een negatief effect heeft gehad op de verwachte toekomstige kasstromen van dat actief en waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt.

Objectieve aanwijzingen dat financiële activa onderhevig zijn aan een bijzondere waardevermindering omvatten financiële problemen van de rechtspersoon of de schuldenaar die het instrument heeft uitgegeven, contractbreuk zoals het niet nakomen van betalingsverplichtingen en/of achterstallige betalingen met betrekking tot rente of aflossingen, herstructurering van een aan de onderneming toekomend bedrag onder voorwaarden die de onderneming anders niet zou hebben overwogen, aanwijzingen dat een debiteur of emittent failliet zal gaan of waarschijnlijk tot een financiële reorganisatie zal overgaan, en het verdwijnen van een actieve markt voor een bepaald effect. Daarnaast worden subjectieve indicatoren samen met objectieve aanwijzingen voor bijzondere waardevermindering overwogen. Voorbeelden hiervan zijn het wegvallen van actieve markten in het geval van financiële activa met een beursnotering, een verlaging van de kredietwaardigheid van de andere partij zijnde de rechtspersoon of schuldenaar van het uitgegeven instrument of een daling van de reële waarde van een financieel actief beneden de kostprijs of geamortiseerde kostprijs.

Aanwijzingen voor bijzondere waardeverminderingen van vorderingen die door de onderneming worden gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs worden zowel op het niveau van specifieke activa als op collectief niveau in aanmerking genomen. Van afzonderlijk belangrijke vorderingen wordt beoordeeld of deze individueel onderhevig zijn aan bijzondere waardevermindering. Van afzonderlijk belangrijke vorderingen die niet individueel onderhevig zijn gebleken aan bijzondere waardevermindering en van afzonderlijk niet belangrijke vorderingen wordt collectief beoordeeld of deze onderhevig zijn aan bijzondere waardevermindering, dit door samenvoeging van vorderingen met vergelijkbare risicokenmerken.

Bij de beoordeling van de collectieve waardevermindering gebruikt de onderneming historische trends met betrekking tot de waarschijnlijkheid van het niet nakomen van betalingsverplichtingen, het tijdsbestek waarbinnen incassering plaatsvindt en de hoogte van gemaakte verliezen. De uitkomsten worden bijgesteld als de ondernemingsleiding van oordeel is dat de huidige economische en kredietomstandigheden zodanig zijn dat het waarschijnlijk is dat de daadwerkelijke verliezen hoger dan wel lager zullen zijn dan historische trends suggereren.

Een bijzonder waardeverminderingsverlies met betrekking tot een tegen geamortiseerde kostprijs gewaardeerd financieel actief wordt bepaald als het verschil tussen de boekwaarde en de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen, gediscoteerd tegen de oorspronkelijke effectieve rente van het actief.

Bijzondere waardeverminderingenverliezen worden opgenomen in de winst-en-verliesrekening. Rente op het aan een bijzondere waardevermindering onderhevige actief blijft verantwoord worden via oprenting van het actief met de oorspronkelijke effectieve rente van het actief. Als in een latere periode de waarde van het actief, onderhevig aan een bijzondere waarde vermindering, stijgt en het herstel objectief in verband kan worden gebracht met een gebeurtenis die plaatsvond na de opname van het bijzondere waardeverminderingsverlies, wordt het bedrag uit hoofde van het herstel (tot maximaal de oorspronkelijke kostprijs) opgenomen in de winst-en-verliesrekening.

Saldering van financiële instrumenten

Een financieel actief en een financiële verplichting worden gesaldeerd als de onderneming beschikt over een deugdelijk juridisch instrument om het financiële actief en de financiële verplichting gesaldeerd af te wikkelen en de onderneming het stellige voornemen heeft om het saldo als zodanig netto of simultaan af te wikkelen.

Als sprake is van een overdracht van een financieel actief dat niet voor verwijdering uit de balans in aanmerking komt, wordt het overgedragen actief en de daarmee samenhangende verplichting niet gesaldeerd.

Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa worden in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige voordelen die dat actief in zich bergt, zullen toekomen aan de onderneming en de kosten van dat actief betrouwbaar kunnen worden vastgesteld.

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs of vervaardigingsprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen.

De uitgaven na eerste verwerking van een gekocht of zelf vervaardigd immaterieel vast actief worden toegevoegd aan de verkrijgings- of vervaardigingsprijs als het waarschijnlijk is dat de uitgaven zullen leiden tot een toename van de verwachte toekomstige economische voordelen en de uitgaven en de toerekening aan het actief op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Als niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor activering worden de uitgaven verantwoord als kosten in de winst-en-verliesrekening.

Het geactiveerde bedrag wordt volgens de lineaire methode afgeschreven in 15 jaar.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden in de balans verwerkt indien het waarschijnlijk is dat de toekomstige prestatie-eenheden met betrekking tot dat actief zullen toekomen aan de onderneming en de kosten van het actief betrouwbaar kunnen worden vastgesteld.

Onderscheid wordt gemaakt tussen materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten, materiële vaste activa in uitvoering en vastgoedbeleggingen.

Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen hun kostprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen.

De kostprijs van de genoemde activa bestaat uit de verkrijgings- of vervaardigingsprijs en overige kosten om de activa op hun plaats en in de staat te krijgen noodzakelijk voor het beoogde gebruik.

De afschrijvingen worden berekend als percentage over de aanschafprijs volgens de lineaire methode op basis van de economische levensduur, rekening houdend met de eventuele restwaarde van de individuele activa. Voor terreinen en wegen is voor dat deel dat is overgeheveld van commercieel vastgoed naar operationeel vastgoed vanuit het verleden een herwaarderingsreserve gevormd. Op bedrijfsterreinen wordt niet afgeschreven. Afschrijving start op het moment dat een actief beschikbaar is voor het beoogde gebruik en wordt beëindigd bij buitengebruikstelling of bij afstoting. Onderhoudsuitgaven worden slechts geactiveerd indien zij de gebruiksduur van het object verlengen.

Buiten gebruik gestelde activa worden gewaardeerd tegen boekwaarde of lagere opbrengstwaarde.

De onderneming past de componentenbenadering toe voor materiële vaste activa indien belangrijke afzonderlijke bestanddelen van een materieel vast actief van elkaar te onderscheiden zijn. Rekening houdend met verschillen in gebruiksduur of verwacht gebruikspatroon, worden deze bestanddelen afzonderlijk afgeschreven.

De volgende afschrijvingspercentages worden hierbij gehanteerd:

Banen en platform	2,5% - 20%
Terreinen en wegen	0% - 20%
Gebouwen	2,5% - 20%
Installaties	5% - 20%
Overige vaste bedrijfsmiddelen	5% - 33%

Er is geen sprake van een verplichting tot herstel na afloop van het verbruik van het actief.

Investeringsubsidies worden in mindering gebracht op de kostprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben.

De eerste waardering van activa in aanbouw of ontwikkeling geschiedt tegen verkrijgingsprijs. De kostprijs bestaat uit de verkrijgings- of vervaardigingsprijs en overige kosten om de activa op hun plaats en in de staat te krijgen noodzakelijk voor het beoogde gebruik. Op materiële vaste activa in aanbouw wordt niet afgeschreven.

Vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen zijn onroerende zaken die worden aangehouden om huuropbrengsten en/of waardeinstijgingen te realiseren, en niet voor:

- eigen gebruik;
- aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van derden; of
- verkoop als onderdeel van de gewone bedrijfsuitoefening.

De eerste waardering van vastgoedbeleggingen geschiedt tegen verkrijgingsprijs, inclusief transactiekosten. De verkrijgingsprijs omvat de koopsom en alle direct toe te rekenen uitgaven zoals juridische advieskosten, overdrachtsbelasting en andere transactiekosten. Eindhoven Airport heeft criteria (doel en gebruik) ontwikkeld om vastgoedbeleggingen te onderscheiden van vastgoed voor eigen gebruik en onroerende zaken voor verkoop in het kader van de gewone bedrijfsuitoefening. De uitgaven na eerste verwerking van een vastgoedbelegging worden geactiveerd als het waarschijnlijk is dat de uitgaven zullen leiden tot een toename van de verwachte economische voordelen. Alle overige uitgaven worden verantwoord als kosten in de winst-en-verliesrekening in de periode dat ze zich voordoen.

Vastgoedbeleggingen worden na eerste waardering gewaardeerd tegen reële waarde. Winsten of verliezen die ontstaan door een wijziging in de reële waarde van de vastgoedbelegging worden verantwoord in de winst-en-verliesrekening van de periode waarin de wijziging zich voordoet. In geval van een waardetoeename wordt voor het bedrag van de wijziging uit de winstbestemming een herwaarderingsreserve gevormd. Ingeval van een waardevermindering vindt er een overboeking plaats van de herwaarderingsreserve naar de overige reserves.

De herwaarderingsreserve is gelijk aan het verschil tussen de boekwaarde van de verkrijgings- of vervaardigingsprijs en de reële waarde, rekening houdend met cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. De reële waarde van tot vastgoedbeleggingen behorende gebouwen wordt jaarlijks per jaareinde bepaald, door onafhankelijke externe taxateurs. De reële waarde is nader gedefinieerd als marktwaarde in verhuurde staat. De tot de vastgoedbeleggingen behorende gronden worden uitsluitend intern getaxeerd. De marktwaarde van deze in erfpacht uitgegeven terreinen wordt berekend door discontering van de jaarlijkse canons van de betreffende contracten. De disconteringsvoet is gebaseerd op de rente op Staatsleningen verhoogd met een risico-opslag. Op vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven. Een vastgoedbelegging wordt niet langer geactiveerd ingeval van afstoting of permanente buitengebruikstelling, en bij buitengebruikstelling indien geen toekomstige economische voordelen meer worden verwacht.

Financiële vaste activa

Deelnemingen met invloed van betekenis

Deelnemingen waarin invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode op basis van de nettovermogenswaarde. Indien waardering tegen nettovermogenswaarde niet kan plaatsvinden doordat de hiervoor benodigde informatie niet kan worden verkregen, wordt de deelneming gewaardeerd volgens het zichtbaar eigen vermogen. Bij de vaststelling of er sprake is van een deelneming waarin de onderneming invloed van betekenis uitoefent op het zakelijke en financiële beleid, wordt het geheel van feitelijke omstandigheden en contractuele relaties (waaronder eventuele potentiële stemrechten) in aanmerking genomen.

Bij de bepaling van de nettovermogenswaarde worden de waarderingsgrondslagen van Eindhoven Airport gehanteerd.

Indien de deelnemende rechtspersoon een actief of een passief overdraagt aan een deelneming die volgens de vermogensmutatiemethode wordt gewaardeerd, wordt de winst of het verlies voortvloeiend uit deze overdracht naar rato van het relatieve belang dat derden hebben in de deelnemingen verwerkt (proportionele resultaatbepaling). Een verlies dat voortvloeit uit de overdracht van vlottende activa of een bijzondere waardevermindering van vaste activa wordt wel volledig verwerkt. Resultaten op transacties waarbij overdracht van activa en passiva tussen de onderneming en haar deelnemingen en tussen deelnemingen onderling heeft plaatsgevonden, worden geëlimineerd voor zover deze als niet gerealiseerd kunnen worden beschouwd.

Voor deelnemingen waarvan onvoldoende gegevens beschikbaar zijn voor aanpassingen aan deze grondslagen, wordt uitgegaan van de waarderingsgrondslagen van de desbetreffende deelnemingen. Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Een aandeel in de winst van de deelneming in latere jaren wordt pas verwerkt als en voor zover het cumulatieve niet verwerkte aandeel in het verlies is ingelopen. Indien en voor zover Eindhoven Airport in deze situatie geheel of gedeeltelijk instaat voor de schulden van de deelneming, dan wel het stellige vermogen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt hiervoor een voorziening getroffen ter grootte van de verwachte betalingen door de onderneming ten behoeve van de deelneming. De voorziening wordt primair gevormd ten laste van langlopende vorderingen op de deelneming die feitelijk moeten worden gezien als een onderdeel van de netto-investering, en wordt voor het overige gepresenteerd onder de voorzieningen.

Vorderingen op deelnemingen

Vorderingen op niet-geconsolideerde deelnemingen worden initieel gewaardeerd tegen de reële waarde, vermeerderd met direct toerekenbare transactiekosten. Vervolgens worden deze vorderingen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode, verminderd met bijzondere waardevermindervingsverliezen.

De grondslagen voor de overige financiële vaste activa zijn verder opgenomen onder het hoofd Financiële instrumenten.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Voor immateriële, materiële vaste activa en financiële vaste activa wordt op iedere balansdatum beoordeeld of er aanwijzingen zijn dat deze activa onderhevig zijn aan bijzondere

waardeverminderingen. Als dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief geschat. De realiseerbare waarde is de hoogste van de bedrijfswaarde en de opbrengstwaarde. Als het niet mogelijk is de realiseerbare waarde te bepalen voor een individueel actief, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroomgenererende eenheid waartoe het actief behoort. Wanneer de boekwaarde van een actief (of een kasstroomgenererende eenheid) hoger is dan de realiseerbare waarde, wordt een bijzonder waardeverminderingsverlies verantwoord voor het verschil tussen de boekwaarde en de realiseerbare waarde. Indien sprake is van een bijzonder waardeverminderingsverlies van een kasstroomgenererende eenheid, wordt het verlies toegerekend aan de activa van de eenheid naar rato van hun boekwaarden. Verder wordt op iedere balansdatum beoordeeld of er enige indicatie is dat een in eerdere jaren verantwoord bijzonder waardeverminderingsverlies is verminderd. Als een dergelijke indicatie aanwezig is, wordt de realiseerbare waarde van het betreffende actief (of kasstroomgenererende eenheid) geschat. Terugneming van een eerder verantwoord bijzonder waardeverminderingsverlies vindt alleen plaats als sprake is van een wijziging van de gehanteerde schattingen bij het bepalen van de realiseerbare waarde sinds de verantwoording van het laatste bijzonder waardeverminderingsverlies. In dat geval wordt de boekwaarde van het actief (of kasstroomgenererende eenheid) opgehoogd tot de geschatte realiseerbare waarde, maar niet hoger dan de boekwaarde die bepaald zou zijn (na afschrijvingen) als in voorgaande jaren geen bijzonder waardeverminderingsverlies voor het actief (of kasstroomgenererende eenheid) zou zijn verantwoord.

Vervreemding van vaste activa

Voor verkoop beschikbare vaste activa worden gewaardeerd tegen boekwaarde of lagere opbrengstwaarde.

Vorraden

Handelsgoederen en de voorraad reserveonderdelen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs. De verkrijgingsprijs omvat de inkoopprijs en bijkomende kosten, zoals invoerrechten, transportkosten en andere kosten die direct kunnen worden toegerekend aan de verwerving van voorraden.

Vorderingen

De grondslagen voor de waardering van vorderingen zijn beschreven onder het hoofd 'Financiële instrumenten'.

Liquide middelen

Liquide middelen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden met een looptijd korter dan 1 jaar.

Eigen Vermogen

Financiële instrumenten die op grond van de economische realiteit worden aangemerkt als eigenvermogensinstrumenten, worden gepresenteerd onder het eigen vermogen. Uitkeringen aan houders van deze instrumenten worden in mindering op het eigen vermogen gebracht na aftrek van eventueel hiermee verband houdend voordeel uit hoofde van belasting naar de winst. Financiële instrumenten die op grond van de economische realiteit worden aangemerkt als een financiële verplichting, worden gepresenteerd onder schulden. Rente, dividenden, baten en lasten met betrekking tot deze instrumenten worden in de winst-en-verliesrekening verantwoord als kosten of opbrengsten.

Herwaarderingsreserve

Waardevermeerderingen van materiële vaste activa die worden gewaardeerd tegen actuele waarde worden opgenomen in de herwaarderingsreserve. De herwaarderingsreserve wordt gevormd per individueel actief en is niet hoger dan het verschil tussen de boekwaarde op basis van historische kostprijs en de boekwaarde op basis van actuele waarde. De herwaarderingsreserve wordt verminderd met de gerealiseerde herwaardering (verband houdend met systematische afschrijvingen van het actief). Op de herwaarderingsreserve worden waardeverminderingen van het betreffende actief, niet zijnde systematische afschrijvingen, in mindering gebracht.

Als een actief wordt vervreemd, valt een eventueel aanwezige herwaarderingsreserve met betrekking tot dat actief vrij ten gunste van de overige reserves. Bij de bepaling van de herwaarderingsreserve is een bedrag voor latente belastingverplichtingen in mindering gebracht, berekend tegen het actuele belastingtarief.

Voorzieningen

Algemeen

Een voorziening wordt in de balans opgenomen wanneer er sprake is van:

- een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting die het gevolg is van een gebeurtenis in het verleden;
- waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt; en
- het waarschijnlijk is dat voor afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen nodig is.

Indien (een deel van) de uitgaven die noodzakelijk om een voorziening af te wikkelen waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk door een derde worden vergoed bij afwikkeling van de voorziening, wordt de vergoeding als afzonderlijk actief gepresenteerd. De voorzieningen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde van de beste schatting van de uitgaven die noodzakelijk zijn om de verplichtingen en verliezen per balansdatum af te wikkelen.

Jubileumvoorziening

De berekening van de jubileumvoorziening is gebaseerd op gedane toezeggingen, blijfkans en leeftijd.

Voorziening latente belastingen

Voor de waardering en verwerking van de voorziening latente belastingverplichtingen wordt verwezen naar het hoofd 'Belastingen'.

Voorziening claims, geschillen en rechtsgedingen

Deze voorziening betreft de beste schatting van het bedrag waarvoor de verplichting kan worden afgewikkeld.

Langlopende schulden

De waardering van langlopende schulden is toegelicht onder het hoofd 'Financiële instrumenten'.

Kortlopende schulden

De waardering van kortlopende schulden is toegelicht onder het hoofd 'Financiële instrumenten'.

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

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 zij zijn gerealiseerd, verliezen reeds zodra zij voorzienbaar zijn.

Opbrengstverantwoording

Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden opgenomen in de netto-omzet tegen de reële waarde van de ontvangen of te ontvangen vergoeding, na aftrek van tegemoetkomingen en kortingen.

Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden in de winst-en-verliesrekening verwerkt wanneer het bedrag van de opbrengsten op betrouwbare wijze kan worden bepaald, de inning van de te ontvangen vergoeding waarschijnlijk is, de mate waarin de dienstverlening op balansdatum is verricht betrouwbaar kan worden bepaald en de reeds gemaakte kosten en de kosten die (mogelijk) nog moeten worden gemaakt om de dienstverlening te voltooien op betrouwbare wijze kunnen worden bepaald.

Indien het resultaat van een bepaalde opdracht tot dienstverlening niet op betrouwbare wijze kan worden bepaald, worden de opbrengsten verwerkt tot het bedrag van de kosten van de dienstverlening die worden gedekt door de opbrengsten.

Opbrengsten uit hoofde van verleende diensten worden in de winst-en-verliesrekening als netto-omzet opgenomen naar rato van het stadium van voltooiing van de transactie op verslagdatum. Het stadium van voltooiing wordt bepaald aan de hand van beoordelingen van de verrichte werkzaamheden / de tot dat moment verrichte dienstverlening als percentage van de totaal te verrichten dienstverlening / de tot dat moment gemaakte kosten in verhouding tot de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening.

Havengelden

Opbrengsten worden gerealiseerd op het vertrekmoment van een vliegtuig. De omvang van de opbrengst is hoofdzakelijk afhankelijk van het aantal vertrekkende passagiers.

Autoparkeergelden

Opbrengsten worden gerealiseerd op het moment dat een bezoeker het parkeerterrein verlaat. De omvang van de opbrengst is afhankelijk van hoofdzakelijk de parkeerduur. Opbrengsten uit parkeergelden worden tijdsevenredig verantwoord, naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum.

Concessies

Opbrengsten zijn afhankelijk van de door de concessionaris op Eindhoven Airport gerealiseerde omzet.

Verhuringen

Huuropbrengsten uit vastgoedbeleggingen worden lineair in de winst-en-verliesrekening opgenomen op basis van de duur van de huurovereenkomst. Vergoedingen ter stimulering van het sluiten van huurovereenkomsten worden als integraal deel van de totale huuropbrengsten verwerkt.

Ongerealiseerde waardeveranderingen

Hieronder zijn begrepen de mutaties in de reële waarde van vastgoedbeleggingen in het boekjaar. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar het hoofd 'Materiële vaste activa'.

Uitbestedingen, onderhoud en overige externe kosten

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. De kosten hebben met name betrekking op afhandelkosten, beveiligingskosten, schoonmaakkosten, medegebruikskosten en onderhoudskosten.

Afschrijvingen

Voor de afschrijvingsmethode voor de verschillende categorieën materiële vaste activa wordt verwezen naar paragraaf 'Materiële vaste activa'.

Personeelsbeloningen

De beloningen van het personeel worden als last in de winst-en-verliesrekening verantwoord in de periode waarin de arbeidsprestatie wordt verricht en, voor zover nog niet uitbetaald, als verplichting op de balans opgenomen. Als de reeds betaalde bedragen de verschuldigde beloningen overtreffen, wordt het meerdere opgenomen als een overlopend actief voor zover er sprake zal zijn van terugbetaling door het personeel of van verrekening met toekomstige betalingen door de vennootschap.

Pensioenen

Uitgangspunt is dat de in de verslagperiode te verwerken pensioenlast gelijk is aan de over die periode aan de pensioenuitvoerder verschuldigde pensioenpremies. Voor zover de verschuldigde premies op de balansdatum nog niet zijn voldaan, wordt hiervoor een verplichting opgenomen. Als de op balansdatum reeds betaalde premies de verschuldigde premies overtreffen, wordt een overlopende actiefpost opgenomen voor zover sprake zal zijn van terugbetaling door het fonds of van verrekening met in de toekomst verschuldigde premies. Indien op basis van de uitvoeringsovereenkomst met betrekking tot een ondernemingspensioen-/bedrijfstakpensioenregeling per balansdatum een verplichting bestaat, wordt een voorziening gevormd als het waarschijnlijk is dat de aanwending van een maatregelenpakket, dat nodig is voor het herstel van de per balansdatum bestaande dekkingsgraad, zal leiden tot een uitstroom van middelen en de omvang daarvan betrouwbaar kan worden geschat. Indien sprake is van aanpassingen van de per balansdatum opgebouwde aanspraken die voortvloeien uit toekomstige salarisverhogingen die per balansdatum reeds zijn toegezegd en die voor rekening van de vennootschap komen, wordt hiervoor een voorziening gevormd.

Leasing

De onderneming kan financiële en operationele leasecontracten afsluiten. Een leaseovereenkomst waarbij de voor- en nadelen verbonden aan het eigendom van het leaseobject geheel of nagenoeg geheel door de lessee worden gedragen, wordt aangemerkt als een financiële lease. Alle andere leaseovereenkomsten classificeren als operationele leases. Bij de leaseclassificatie is de economische realiteit van de transactie bepalend en niet zozeer de juridische vorm.

Operationele leases

Als de onderneming optreedt als lessee in een operationele lease wordt het leaseobject niet geactiveerd. Leasebetalingen inzake de operationele lease worden lineair over de leaseperiode ten

laste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Classificatie van de lease vindt plaats op het tijdstip van het aangaan van de betreffende leaseovereenkomst.

Rentebaten en soortgelijke opbrengsten en rentelasten en soortgelijke kosten

Rentebaten worden verantwoord in de periode waartoe zij behoren, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende actiefpost. Rentelasten en soortgelijke lasten worden verantwoord in de periode waartoe zij behoren.

Belastingen

Belastingen omvatten de over de verslagperiode verschuldigde en verrekenbare winst belastingen en latente belastingen. De belastingen worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen, behalve voor zover deze betrekking hebben op posten die rechtstreeks in het eigen vermogen worden opgenomen, in welk geval de belasting in het eigen vermogen wordt verwerkt. De over het boekjaar verschuldigde en verrekenbare belasting is de naar verwachting te betalen belasting over de belastbare winst over het boekjaar, berekend aan de hand van belasting tarieven die zijn vastgesteld op verslagdatum, dan wel waartoe materieel al op verslagdatum is besloten, en eventuele correcties op de over voorgaande jaren verschuldigde belasting. Indien de boekwaardes van activa en verplichtingen ten behoeve van de financiële verslaggeving afwijken van hun fiscale boekwaardes, is sprake van tijdelijke verschillen. Voor belastbare tijdelijke verschillen wordt een voorziening latente belastingverplichtingen getroffen. Voor verrekenbare tijdelijke verschillen, beschikbare voorwaartse verliescompensatie en nog niet gebruikte fiscale verrekeningsmogelijkheden wordt een latente belastingvordering opgenomen, maar uitsluitend voor zover het waarschijnlijk is dat er in de toekomst fiscale winsten beschikbaar zullen zijn voor verrekening respectievelijk compensatie. Latente belastingvorderingen worden per iedere verslagdatum herzien en verlaagd voor zover het niet langer waarschijnlijk is dat het daarmee samenhangende belastingvoordeel zal worden gerealiseerd. Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen en beleggingen die zonder beperkingen en zonder materieel risico van waardeverminderingen als gevolg van de transactie kunnen worden omgezet in geldmiddelen. Kasstromen in vreemde valuta zijn omgerekend tegen een geschatte gemiddelde koers. Koersverschillen inzake geldmiddelen worden afzonderlijk in het kasstroomoverzicht getoond. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van interest, ontvangen dividenden en winstbelastingen zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Betaalde dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Transacties waarbij geen ruil van kasmiddelen plaatsvindt, waaronder financiële leasing, zijn niet in het kasstroomoverzicht opgenomen.

Bepaling reële waarde

De reële waarde van een financieel instrument is het bedrag waarvoor een actief kan worden verhandeld of een passief kan worden afgewikkeld tussen terzake goed geïnformeerde partijen, die tot een transactie bereid en van elkaar onafhankelijk zijn. De reële waarde van niet-beursgenoteerde financiële instrumenten wordt bepaald door de verwachte kasstromen contant te maken tegen een disconteringsvoet die gelijk is aan de geldende risicovrije markrente voor de resterende looptijd vermeerderd met krediet- en liquiditeitsopslagen.

1. Immateriële vaste activa

Het verloop van de immateriële vaste activa is als volgt weer te geven:

(in EUR 1.000)	Concessies, vergunningen en rechten van intellectuele eigendom	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2021	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2021	-19	-19
Boekwaarde ultimo 2021	231	231
Mutaties in de boekwaarde:		
Afschrijvingen in 2022	-17	-17
Saldo mutaties boekwaarde	-17	-17
Aanschafwaarde ultimo 2022	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2022	-36	-36
Boekwaarde ultimo 2022	214	214

De rechten van intellectuele eigendom bestaan volledig uit een in 2020 verkregen merk.

2. Materiële vaste activa

Het verloop van de materiële vaste activa is als volgt weer te geven:

(in EUR 1.000)	Banen en platform	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Overige vaste bedrijfsmiddelen	Vastgoedbeleggingen	Objecten in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2021	29.681	25.826	94.272	12.864	2.583	6.048	1.862	173.136
Cumulative afschrijvingen ultimo 2021	-13.178	-5.912	-31.052	-6.416	-1.532	0	0	-58.090
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2021	0	1.663	0	0	0	540	0	2.203
Boekwaarde ultimo 2021	16.503	21.577	63.220	6.448	1.051	6.588	1.862	117.249
Mutaties in de boekwaarde:								
Investerings in 2022	295	59	691	3.524	486	50	1.584	6.689
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	0	-624	-294	-502	-43	0	-717	-2.180
Afschrijvingen in 2022	-1.418	-1.222	-4.247	-1.892	-319	0	0	-9.098
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	0	624	294	502	43	0	0	1.463
Ongerealiseerde waardeverandering 2022	0	0	0	0	0	-94	0	-94
Opleveringen	808	0	0	335	2	0	-1.145	0
Saldo mutaties boekwaarde	-315	-1.163	-3.556	1.967	169	-44	-278	-3.220
Aanschafwaarde ultimo 2022	30.784	25.261	94.668	16.221	3.028	6.098	1.584	177.644
Cumulative afschrijvingen ultimo 2022	-14.596	-6.510	-35.005	-7.806	-1.808	0	0	-65.725
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2022	0	1.663	0	0	0	446	0	2.109
Boekwaarde ultimo 2022	16.188	20.414	59.663	8.415	1.220	6.544	1.584	114.028

De herwaardering vastgoedbeleggingen ten bedrage van € -94.000 bestaat voor € 0 uit positieve herwaarderingen en voor € 94.000 uit negatieve herwaarderingen.

Banen en platform

Naast de aanleg op eigen gronden valt hieronder tevens het door Eindhoven Airport N.V. betaalde aandeel in de kosten van de aanleg van de op militair terrein gelegen start- en landingsbaan.

Terreinen en wegen

Hieronder zijn opgenomen de gronden, het voorterrein van de luchthaven alsmede de investeringen in terreinen ten behoeve van autoparkeren.

Gebouwen

Dit betreft terminalgebouwen en het hotel. Hieronder valt ook het eigen-gebruikdeel van het commercieel onroerend goed.

Installaties

Dit betreft onder andere systemen voor bagageafhandeling, securityapparatuur, toegangscontrole en het routebewakingssysteem.

Overige vaste bedrijfsmiddelen

Dit betreft de IT-apparatuur, kantoorinrichting, inrichting van het stationsgebouw en rijdend materieel.

Vastgoedbeleggingen

Hieronder worden begrepen commercieel (<30% eigen gebruik) geëxploiteerde activa. Het betreft voor het grootste deel gebouwen, daarnaast vallen hieronder de in erfpacht uitgegeven gronden.

Hierop wordt niet afgeschreven, maar jaarlijks wordt de waarde (en daarmee de waardemutatie) bepaald. De ongerealiseerde waardeverandering in 2022 bedroeg op gebouwen € -75.000 (2021: € 133.000) en € -19.000 (2021: € 67.000) op erfpachtterreinen. De verhuuropbrengsten vanuit vastgoedbeleggingen bedroegen in 2022 ongeveer € 484.000 op gebouwen (2021: € 428.000). Exploitatiekosten ten behoeve van verhuuropbrengsten genererend vastgoed bedroegen ongeveer € 100.000 (2021: € 100.000), de exploitatiekosten voor nog te verhuren ruimtes bedroegen ongeveer € 5.000 (2021: € 5.000). Er zijn geen beperkingen met betrekking tot de aanwendbaarheid van vastgoedbeleggingen of de inbaarheid van opbrengsten.

De actuele waarde van de bedrijfsgebouwen is ultimo 2022 door onafhankelijke taxateurs getaxeerd op € 5.410.000. De taxaties zijn gebaseerd op de markthuurkapitalisatie-methode en de volgende belangrijke veronderstellingen:

1. Er is gerekend met een NAR van tussen de 7,5 en 8,75% voor bedrijfsgebouwen
2. Regionale marktontwikkelingen.

De erfpachtopbrengsten bedroegen in 2022 € 48.000. De actuele waarde van de erfpachtterreinen is ultimo 2022 berekend op € 1.134.000. De berekeningen zijn gebaseerd op de methode van netto contante waarde van toekomstige erfpachtopbrengsten. Er is gerekend met een disconteringspercentage van 6,0%. De resterende looptijden van de 3 contracten varieert tussen de 3 en 15 jaar. De meeste contracten worden jaarlijks verhoogd conform ontwikkeling CPI-index.

Objecten in aanbouw

Hieronder wordt begrepen de nog niet gerealiseerde bouwprojecten in en rondom de terminal. De opleveringen bestaan met name uit de oplevering van de overkapping van de looppaden (Braingallery).

Eindhoven Airport is een investeringsverplichting aangegaan ter grootte van € 2,2 miljoen. Dit betreft investeringsverplichtingen die met name zijn aangegaan voor investeringen in de terminal en betreffen investeringsverplichtingen korter dan 1 jaar.

3. Financiële vaste activa

Het verloop van de financiële vaste activa kan als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	Latente belasting- vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2022	841	841
Dotatie	155	155
Onttrekking	-5	-5
Stand per 31 december 2022	991	991

Latente belastingvorderingen

Deze latente belastingvordering heeft betrekking op het verschil tussen de fiscale waardering van gebouwen en de boekwaarde volgens de financiële verslaggeving. Het volledige bedrag van deze vordering is als langlopend (> 1 jaar) aan te merken.

4. Voorraden

(in EUR 1.000)	2022	2021
Voorraad reserveonderdelen bagage afhandelsysteem	178	66
Voorraad handelsgoederen	7	8
	185	74

Er is geen voorziening voor incourantheid in mindering gebracht op de voorraad.

5. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2022	2021
Debiteuren	10.276	7.410
Vordering omzetbelasting	153	328
Vordering vennootschapsbelasting	0	691
Te ontvangen concessies en reclame	51	19
Overige vorderingen ¹	2.456	1.928
	12.936	10.376

¹ Van de overige vorderingen heeft € 1,0 miljoen betrekking op nog te factureren omzet en overige bedrijfsopbrengsten (2021: € 0,5 miljoen)

Er is geen voorziening wegens oninbaarheid in mindering gebracht op de vorderingen uit hoofde van debiteuren.

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2021: € 0).

6. Liquide middelen

(in EUR 1.000)	2022	2021
Liquide middelen	9.385	9.204

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden met een looptijd korter dan één jaar. De liquide middelen staan volledig ter vrije beschikking.

7. Groepsvermogen

Zie voor een nadere toelichting op het eigen vermogen de toelichting op het eigen vermogen in de enkelvoudige jaarrekening.

8. Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen kan als volgt worden weergegeven:

(in EUR 1.000)	Latente belasting verplichtingen	Jubileum voorziening	Voorziening claims, geschillen en rechtsgedingen	Totaal
Stand per 1 januari 2022	387	6	0	393
Mutaties:				
Dotaties	6	1	500	507
Onttrekkingen	-23	0	0	-23
Stand per 31 december 2022	370	7	500	877

Voorziening latente belastingverplichtingen

De voorziening voor latente belastingverplichtingen omvat het belastingeffect van de belastbare tijdelijke verschillen tussen commerciële en fiscale winstbepaling. De latenties met een resterende looptijd van 1 jaar en korter bedragen € 16.615 (2021: € 11.762).

Jubileumvoorziening

De jubileumvoorziening heeft betrekking op uitkeringen aan medewerkers op basis van de duur van het dienstverband. Circa € 1.800 (2021: € 250) heeft een looptijd korter dan 1 jaar.

Voorziening claims, geschillen en rechtsgedingen

De voorziening claims, geschillen en rechtsgedingen heeft betrekking op de nog uit te betalen compensatie aan passagiers die hun vlucht hebben gemist als gevolg van de lange wachtrijen bij security. De voorziening heeft een looptijd korter dan 1 jaar.

Van de voorzieningen heeft € 270.000 betrekking op voorzieningen met een verwachte looptijd groter dan 5 jaar.

9. Langlopende schulden

(in EUR 1.000)	2022	2021
Schulden aan kredietinstellingen	0	18.000
	0	18.000

Schulden aan kredietinstellingen

Het verloop van de post luidt als volgt:

(in EUR 1.000)	2022
Stand per 1 januari 2022	18.000
Aflossing in 2022	-18.000
Opname in 2022	0
Stand per 31 december 2022	0
Kortlopend deel per 31 december 2022	0
Langlopend per 31 december 2022	0

In 2022 is een herfinancieringsproces gestart waarbij per 28 december 2022 een herfinanciering is overeengekomen met een looptijd tot en met 28 december 2027. Hierdoor is een RCF kredietfaciliteit ontstaan van € 45 miljoen (2021: € 50 miljoen), met een accordeonmogelijkheid om deze kredietfaciliteit met € 20 miljoen (2021: € 15 miljoen) te verhogen en met daarnaast een overdraft faciliteit van € 10 miljoen (2021: € 10 miljoen).

De rente op de kredietfaciliteit is afhankelijk van het leverage ratio en varieert tussen Euribor+1% (leverage ratio kleiner of gelijk aan 1,0) en Euribor+1,8% (leverage ratio groter of gelijk aan 1,0 en kleiner of gelijk aan 3,5). De bank heeft geen zekerheden gesteld aan het krediet.

Convenanten

Aan dit krediet zijn de volgende convenanten verbonden:

1. Leverage ratio ((rentedragende schulden - liquide middelen) / EBITDA) $\leq 4,5$
2. Interest coverage ratio (EBITDA / nette rentelasten) ≥ 4
3. Dividendbetalingen zijn gelimiteerd tot 50% van het netto resultaat onder de voorwaarde dat de net leverage ratio < 3 blijft.

	2022	2021
Leverage ratio	0	1,3
Interest coverage ratio	51,1	9,4
Uitgekeerd dividend boekjaar (€)	€ 0	€ 0

Ultimo boekjaar wordt hiermee aan de convenanten voldaan.

10. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2022	2021
Schulden aan leveranciers	1.446	3.220
Schulden uit hoofde van loonheffing	644	377
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	573	0
Schulden aan aandeelhouders/participanten	6	6
Schulden aan Ministerie van Defensie	2.326	7.583
Overige schulden en overlopende passiva	11.778	7.071
	16.773	18.257

Overige schulden en overlopende passiva

(in EUR 1.000)	2022	2021
Beveiligingskosten	889	461
Vakantiegeld en -dagen	267	226
Af te dragen slotfee	0	6
Vooruitgefactureerde omzet	892	566
Vliegbelasting	6.233	4.473
Overlopende passiva	2.850	1.001
Overige	647	338
	11.778	7.071

Er zijn geen kortlopende schulden met een looptijd > 1 jaar.

Financiële instrumenten

De onderneming maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van uiteenlopende financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan markt-, valuta-, rente-, kasstroom-, krediet- en liquiditeitsrisico. Eindhoven Airport onderkent een aantal risicogebieden waar permanent aandacht voor is om ze beheersbaar en aanvaardbaar in omvang te houden. Risicomanagement is periodiek een vast onderwerp op de agenda van de Raad van Commissarissen en van de Directie en het managementteam.

Valutarisico

Er is vastgesteld dat er geen valutarisico's bestaan en dat ze evenmin te verwachten zijn, aangezien nagenoeg alle inkoop- en verkooptransacties in euro's plaatsvinden.

Marktrisico

Er worden maatregelen getroffen om het marktrisico dat bestaat omtrent veiligheid (Safety & Security) van passagiers, interne en externe werknemers, bezoekers en omwonenden niet in gevaar te brengen en de continuïteit van de luchthaven te borgen. Op financieel gebied is ons beleid gericht op het waarborgen van een gezonde en solide langetermijnontwikkeling waarbij een lage risicobereidheid past. Wat betreft compliance streven we er naar aan alle wet- en regelgeving te voldoen, op het gebied van onder meer veiligheid en beveiliging, milieu, duurzaamheid, aanbestedingen en privacy- en informatiebeveiliging. We accepteren hierin geen risico's.

Kredietrisico

De onderneming loopt kredietrisico over leningen en vorderingen, handels- en overige vorderingen. Het kredietrisico bij debiteuren is geconcentreerd bij 3 luchtvaartmaatschappijen. Ongeveer 86% van het debiteurensaldo per 31 december 2022 heeft betrekking op deze maatschappijen. Met deze luchtvaartmaatschappijen bestaat een goede, veelal lange relatie. Zij hebben altijd tijdig aan hun betalingsverplichtingen voldaan. Het maximale kredietrisico is hierdoor beperkt.

Renterisico en kasstroomrisico

Het beleid van de onderneming is om haar financieringen deels met langlopende vastrentende en deels met kortlopende variabele rentende lening te financieren. Hiermee wordt zowel het herfinancieringsrisico als het renterisico deels beperkt. De onderneming loopt renterisico over de rentedragende vorderingen en schulden en herfinanciering van bestaande financieringen. Voor vorderingen en schulden met variabel rentende renteafspraken loopt de onderneming risico ten aanzien van toekomstige kasstromen.

Liquiditeitsrisico

De onderneming bewaakt de liquiditeitspositie door middel van opvolgende liquiditeitsbegrotingen. Het management ziet erop toe dat voor de onderneming steeds voldoende liquiditeiten beschikbaar zijn om aan de verplichtingen te kunnen voldoen en dat tevens voldoende financiële ruimte onder de beschikbare faciliteiten beschikbaar blijft om steeds binnen de gestelde leningconvenanten te blijven.

Reële waarde

De reële waarde van in de balans opgenomen financiële instrumenten verantwoord onder kasmiddelen, kortlopende vorderingen, kortlopende schulden en langlopende schulden benadert de boekwaarde daarvan.

11. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Eindhoven Airport heeft per 31 december 2022 niet in de balans opgenomen verplichtingen ter grootte van € 2,5 miljoen. Dit betreft met name investeringsverplichtingen van € 2,2 miljoen die we zijn aangegaan voor met name investeringen in en rondom de terminal. Dit zijn investeringsverplichtingen korter dan 1 jaar. Daarnaast is Eindhoven Airport leaseverplichtingen (auto's) aangegaan, waarvan € 119.000 met een termijn korter dan 1 jaar en € 185.000 met een termijn tussen 1 en 5 jaar.

Er is een voorwaardelijke verplichting van maximaal € 3 miljoen aan de gemeente Eindhoven en aan de provincie Noord-Brabant ten behoeve van de realisatie van een grootschalige verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van Noordwest-Eindhoven. De eerste termijn van € 750.000 (25% van het totale bedrag) is in 2019 voldaan. De resterende voorwaardelijke verplichting van € 2.250.000 heeft een looptijd tussen de 1 en 5 jaar.

Met Rijksvastgoedbedrijf heeft Eindhoven Airport een overeenkomst gesloten inzake medegebruik van de militaire vliegbasis Eindhoven en dienstverlening door Defensie. De overeenkomst heeft een looptijd van in totaal 12 jaar en eindigt op 31 december 2030. De jaarlijkse verplichting bedraagt circa € 10 miljoen.

Met onze servicepartijen (vliegtuigafhandeling, beveiliging en schoonmaak) zijn langlopende contracten afgesloten met een looptijd van maximaal 5 jaar. De jaarlijkse verplichting bedraagt circa € 15 miljoen.

Eindhoven Airport heeft geen garantiestellingen afgegeven.

Tegen de onderneming zijn diverse claims ingediend die door haar worden betwist. Hoewel de afloop van deze geschillen niet met zekerheid kan worden voorspeld, wordt – mede op grond van ingewonnen juridisch advies – aangenomen dat deze geen nadelige invloed van betekenis zal hebben op de geconsolideerde financiële positie.

In 2022 heeft de aandeelhouder een begrotingssubsidie verleend in de vorm van een geldlening van maximaal € 55 miljoen. Deze geldlening is bedoeld om bij te dragen in de financiering van de verbetering van de terminal van Eindhoven Airport. De lening heeft een looptijd tot 31 december 2042 en de jaarlijks verschuldigde rente over de lening bedraagt 3,05%. Per ultimo boekjaar 2022 bedraagt de uitstaande schuld € 0.

12. Netto-omzet

De netto-omzet kan als volgt worden gespecificeerd naar belangrijke opbrengstencategorieën :

(in EUR 1.000)	2022	2021
Havengelden	49.520	21.815
Autoparkeergelden	16.697	7.264
Concessies	9.126	4.011
Verhuringen	5.070	2.861
Overige netto-omzet	236	236
	80.649	36.187

Havengelden

(in EUR 1.000)	2022	2022
Vliegtuigvergoedingen	12.590	6.328
Passagiersvergoedingen	36.686	15.220
Parkeergelden vliegtuigen	244	267
	49.520	21.815

Autoparkeren

(in EUR 1.000)	2022	2022
Autoparkeren ¹	16.697	7.264
	16.697	7.264

¹ Autoparkeren bestaat uit lang parkeren, kort parkeren en abonnementen.

Concessies

(in EUR 1.000)	2022	2022
Winkels en horeca	7.400	3.252
Oliemaatschappijen	975	502
Autoverhuur	315	113
Overige concessies ¹	436	144
	9.126	4.011

¹ De overige concessies bestaan met name uit concessies voor afhandeling, busvervoer, catering, vliegtuigwassen en tickets.

De aard van de concessies betreft voornamelijk horeca- en winkelverkoop. In ruil voor een percentage van de omzet stellen wij aan concessionarissen casco winkel- en horecaruimte beschikbaar. Eindhoven Airport is met de concessionarissen voorwaarden overeengekomen zoals de hoogte van de concessie en het afrekenen daarvan via voorschotbedragen en een jaarlijkse eindafrekening. De looptijd van concessie-overeenkomsten varieert van 5 tot 10 jaar. Geen van de overeenkomsten wordt automatisch stilzwijgend verlengd.

Verhuringen

(in EUR 1.000)	2022	2021
Gebouwen	1.334	1.216
Hotel omzet	3.626	1.541
Terreinen	110	104
	5.070	2.861

Overige netto-omzet

(in EUR 1.000)	2022	2021
Reclameopbrengsten	0	17
Overige opbrengsten ¹	236	219
	236	236

¹ Betreffen met name telefonie-, netwerk- en beheervergoedingen.

13. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)	2022	2021
Marktwaaarde aanpassing erfpachten	19	-67
Marktwaaarde aanpassing commercieel onroerend goed	75	-132
	94	-199

14. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

(in EUR 1.000)	2022	2021
Beveiligingskosten	8.263	4.941
Afhandelingskosten	3.383	2.555
Schoonmaakkosten	2.439	956
Medegebruikskosten	9.302	9.058
Overige uitbestedingen	1.094	846
Onderhoudskosten	2.745	2.274
Inhuur extern personeel	347	172
Commerciële en relationele kosten	1.826	795
Accountantskosten	59	65
Advieskosten	993	516
Overige externe kosten ¹	6.376	1.929
	36.827	24.107

¹ De overige externe kosten bestaan met name uit de kosten voor gas, water en elektra, IT gerelateerde kosten, kosten voor verzekeringen en hotelgerelateerde kosten. Daarnaast zijn er dit jaar enkele bijzondere kostenposten, die met name voor de stijging van deze kostenpost ten opzichte van 2021 zorgen. Dit betreffen de compensatie voor reizigers die hun vlucht hebben gemist als gevolg van de lange wachtrijen bij security, de compensatie van twee 'schrijnende gevallen' en het boekresultaat uit hoofde van desinvestering van activa.

15. Lonen en salarissen

(in EUR 1.000)	2022	2021
Salarissen ¹	6.096	3.508
Overige personeelskosten	507	335
	6.603	3.843

¹ De salarissen zijn inclusief de tegemoetkoming in de loonkosten uit hoofde van de NOW-regeling over het tijdvak 2020 en 2021 (2022: bate: € 0,4 miljoen, 2021: bate € 2,1 miljoen). In 2022 is een bedrag van € 0,2 miljoen ontvangen (2021: € 1,8 miljoen). € 0,8 miljoen is verantwoord als nog te ontvangen subsidies onder de overige vorderingen (2021: € 0,6 miljoen).

Ultimo 2022 was het aantal fte werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 68,7 (2021: 70,6). Ultimo 2022 was het aantal fte werkzaam in het hotel 9,5 (2021: 8,3).

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2022:

Afdeling	2022		2021	
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)	man	vrouw	man	vrouw
Airport Development	4,8	0,8	5,7	0,8
Airport Operations	9,0	10,1	8,0	10,2
Aviation Development & Partnerships	1,9	0,0	2,0	0,0
Communications	1,0	1,5	1,0	1,5
Consumers & Real Estate	3,9	1,8	3,0	2,5
Digital & IT	5,0	1,0	5,0	1,0
Finance & Procurement	3,0	2,6	3,0	2,7
HR	0,0	1,8	0,0	1,9
Legal & Corporate Affairs	1,0	4,8	1,0	5,0
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	3,9	0,0	5,5
Technical & Facility Services	7,0	1,9	7,8	1,0
Totaal exclusief Hotel	37,6	31,1	37,5	33,1
Hotel	0,0	9,5	0,7	7,6
Totaal inclusief Hotel	37,6	40,6	38,2	40,7

Bezoldiging commissarissen

In 2022 is aan bezoldiging Raad van Commissarissen ten laste van de onderneming en zijn dochtermaatschappij gekomen een bedrag € 70.000 (2021: € 70.000).

Bezoldiging bestuurders

De statutaire directie van Eindhoven Airport N.V. bestaat uit 2 personen. De algemeen directeur van Eindhoven Airport N.V. is per 1 juli 2019 de heer drs. Roel Hellemons. In juli 2017 is mevrouw drs. Mirjam van den Bogaard toegetreden tot de directie in de functie van Chief Operations Officer (COO).

Aan bezoldigingen met inbegrip van pensioenlasten als bedoeld in artikel 2:383 lid 1 BW, is in het boekjaar ten laste van de onderneming en zijn dochtermaatschappij gekomen voor bestuurders en voormalige bestuurders een bedrag van € 658.020 (2021: € 561.120).

Aandeelhouders van Eindhoven Airport N.V. zijn Schiphol Nederland B.V. (51%), provincie Noord-Brabant (24,5%) en gemeente Eindhoven (24,5%). In dit verband valt Eindhoven Airport N.V. onder de staatsdeelnemingen, categorie markt/publiek. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Eindhoven Airport N.V. heeft op 14 mei 2007 het remuneratiebeleid voor de directie van Eindhoven Airport N.V. vastgesteld. Dit remuneratiebeleid is in lijn met dat van Schiphol Group.

16. Sociale lasten en pensioenlasten

(in EUR 1.000)	2022	2021
Sociale lasten	655	489
Pensioenlasten	1.440	1.338
	2.095	1.827

De medewerkers van Eindhoven Airport N.V. hebben een pensioenregeling die is ondergebracht bij Aegon Levensverzekering N.V., de pensioenuitvoerder. Deze pensioenregeling betreft een voorwaardelijk geïndexeerde middelloonregeling. Indexatie (aanpassing met prijsstijging) van de toegekende aanspraken en rechten vindt uitsluitend plaats indien en voor zover de middelen van het depot daartoe ruimte laten en de werkgever daartoe heeft besloten. De pensioenregeling wordt volgens de Pensioenwet gekarakteriseerd als uitkeringsovereenkomst. De uitvoeringsovereenkomst met de pensioenuitvoerder heeft een looptijd van 5 jaar. Indexatie geeft geen aanleiding tot premie-aanpassingen.

17. Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2022	2021
Afschrijvingskosten immateriële vaste activa	17	17
Afschrijvingskosten materiële vaste activa	9.098	8.951
	9.115	8.968

18. Rentebaten en -lasten

(in EUR 1.000)	2022	2021
Rentelasten en soortgelijke kosten	-690	-701
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	5	0
	-685	-701

De financiële lasten in 2022 komen met name voort uit de overeengekomen kredietfaciliteit. De overige financiële lasten betreffen kosten van betalingsverkeer en creditcardprovisies.

19. Belastingen

(in EUR 1.000)	2022	2021
Vennootschapsbelasting op basis van het resultaat over boekjaar	6.298	-839
Vennootschapsbelasting uit hoofde van mutaties latentie	168	74
Vennootschapsbelasting uit hoofde van afwikkeling voorgaande jaren	0	-2
Totaal	6.466	-767
Effectieve belastinglast	26%	25%
Het tarief in 2022 was 25,8%		

20. Transacties met verbonden partijen

Van transacties met verbonden partijen is sprake wanneer een relatie bestaat tussen de onderneming en een natuurlijk persoon of entiteit die verbonden is met de onderneming. Als verbonden partij worden aangemerkt alle rechtspersonen waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van Eindhoven Airport of Schiphol Group en nauwe verwanten en aandeelhouders zijn verbonden partijen. Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht. Per 24 oktober 2012 is de 100%-dochteronderneming Eindhoven Airport Hotel een verbonden partij. Onder transacties wordt verstaan een overdracht van middelen, diensten of verplichtingen, ongeacht of er een bedrag in rekening is gebracht.

Er hebben zich geen transacties voorgedaan met verbonden partijen op niet-zakelijke grondslag. In de normale bedrijfsactiviteiten koopt en verkoopt de onderneming goederen en diensten van en aan deelnemingen waarop invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Deze transacties worden over het algemeen op zakelijke grondslag uitgevoerd tegen voorwaarden die vergelijkbaar zijn met die van transacties met derden.

21. Honoraria van de accountant

De volgende honoraria zijn ten laste gebracht van de onderneming, haar dochtermaatschappijen en andere maatschappijen die zij consolideert, een en ander zoals bedoeld in artikel 2:382a lid 1 en 2 BW.

(in EUR 1.000)	2022	2021
Onderzoek van de jaarrekening ¹	40	65
Andere controleopdrachten ²	19	0
<i>Totaal</i>	59	65

¹ Mazars N.V. (2021: KPMG Accountants N.V.)

² Dit betreffen de kosten voor de werkzaamheden van de NOW controle uitgevoerd door KPMG Accountants N.V.

22. Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich geen significante gebeurtenissen na balansdatum voorgedaan.

Enkelvoudige balans per 31 december 2022

(voor resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2022	2021
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	23	214	231
Materiële vaste activa	24	113.959	117.245
Financiële vaste activa	25	1.107	1.413
		115.280	118.889
Vlottende activa			
Vorraden		178	66
Vorderingen	26	12.907	10.281
Liquide middelen		8.764	8.482
		21.849	18.829
		137.129	137.718
(in EUR 1.000)			
	Toelichting	2022	2021
Eigen vermogen			
Geplaatst kapitaal		2.292	2.292
Agio reserve		10.777	10.777
Herwaarderingsreserve		2.226	2.243
Bestemmingsreserve		0	327
Overige reserves		86.030	85.686
Onverdeelde winst		18.764	0
	27	120.089	101.325
Voorzieningen	28	877	393
Langlopende schulden	29	0	18.000
Kortlopende schulden	30	16.163	18.000
		137.129	137.718

Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2022

(in EUR 1.000)	Toelichting	2022	2021
Aandeel in resultaat van de onderneming waarin wordt deelgenomen na belastingen		243	-387
Overig resultaat na belastingen		18.521	-1.906
Nettoresultaat		18.764	-2.293

Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2022

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de jaarrekening 2022 van Eindhoven Airport N.V. (KvK nummer: 17051407). Ten aanzien van de enkelvoudige winst-en-verliesrekening van Eindhoven Airport Hotel B.V. is gebruikgemaakt van de vrijstelling ingevolge artikel 2:402 BW. Voor zover posten uit de enkelvoudige balans hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

Financiële instrumenten

In de enkelvoudige jaarrekening worden financiële instrumenten gepresenteerd op basis van hun juridische vorm.

Deelnemingen in groepsmaatschappijen

In de enkelvoudige balans worden deelnemingen in groepsmaatschappijen gewaardeerd volgens de vermogensmutatiemethode op basis van de nettovermogenswaarde. Zie voor een uitwerking hiervan de grondslagen voor financiële vaste activa in de geconsolideerde jaarrekening.

Resultaat deelnemingen

Het aandeel in het resultaat van de onderneming waarin wordt deelgenomen omvat het aandeel van de onderneming in de resultaten van deze deelneming. Resultaten op transacties, waarbij overdracht van activa en passiva tussen de onderneming en haar deelnemingen en tussen deelnemingen onderling heeft plaatsgevonden, zijn niet verwerkt voor zover deze als niet gerealiseerd kunnen worden beschouwd.

23. Immateriële vaste activa

Het verloop van de immateriële vaste activa is als volgt weer te geven:

(in EUR 1.000)	Concessies, vergunningen en rechten van intellectuele eigendom	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2021	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2021	-19	-19
Boekwaarde ultimo 2021	231	231
Mutaties in de boekwaarde		
Afschrijvingen in 2022	-17	-17
Saldo mutaties boekwaarde	-17	-17
Aanschafwaarde ultimo 2022	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2022	-36	-36
Boekwaarde ultimo 2022	214	214

Zie voor een nadere toelichting de toelichting op immateriële vaste activa in de geconsolideerde jaarrekening.

24. Materiële vaste activa

Het verloop van de materiële vaste activa is als volgt weer te geven:

(in EUR 1.000)	Banen en platform	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Overige vaste bedrijfs- middelen	Vastgoed- beleggingen	Objecten in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2021	29.681	25.826	94.272	12.864	2.523	6.048	1.862	173.076
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2021	-13.178	-5.912	-31.052	-6.416	-1.476	0	0	-58.034
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2021	0	1.663	0	0	0	540	0	2.203
Boekwaarde ultimo 2021	16.503	21.577	63.220	6.448	1.047	6.588	1.862	117.245
Mutaties in de boekwaarde								
Investerings in 2022	295	59	691	3.524	419	50	1.584	6.622
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	0	-624	-294	-502	-43	0	-717	-2.180
Afschrijvingen in 2022	-1.418	-1.222	-4.247	-1.892	-317	0	0	-9.096
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	0	624	294	502	43	0	0	1.463
Ongerealiseerde waardeverandering 2022	0	0	0	0	0	-94	0	-94
Opleveringen	808	0	0	335	2	0	-1.145	0
Saldo mutaties boekwaarde	-315	-1.163	-3.556	1.967	104	-44	-278	-3.285
Aanschafwaarde ultimo 2022	30.784	25.261	94.668	16.221	2.901	6.098	1.584	177.517
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2022	-14.596	-6.510	-35.005	-7.806	-1.750	0	0	-65.667
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2022	0	1.663	0	0	0	446	0	2.109
Boekwaarde ultimo 2022	16.188	20.414	59.663	8.415	1.151	6.544	1.584	113.959

Zie voor een nadere toelichting de toelichting op materiële vaste activa in de geconsolideerde jaarrekening.

25. Financiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2022	2021
Vorderingen op deelnemingen	116	572
Actieve belastinglatenties	991	841
	1.107	1.413

Het verloop van de financiële vaste activa is als volgt weer te geven:

(in EUR 1.000)	Deelnemingen in groeps- maatschap- pijen	Vorderingen op deel- nemingen	Latente belasting vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2022	0	573	840	1.413
Mutaties in 2022				
Aflossing lening	0	-700	0	-700
Aandeel in resultaat	243	0	0	243
Mutatie actieve belasting latenties	0	0	151	151
Naar vorderingen op groepsmaatschappijen	-243	243	0	0
Stand per 31 december 2022	0	116	991	1.107

De verstrekte lening aan de deelneming kent een rentepercentage van 2,0% en is aan te merken als langlopend. Er zijn geen afspraken over aflossingen en gestelde zekerheden.

Voor de toelichting op de latente belastingvorderingen wordt verwezen naar de toelichting op de financiële vaste activa in de geconsolideerde jaarrekening.

Eindhoven Airport N.V. te Eindhoven staat aan het hoofd van de groep en heeft de volgende kapitaalbelangen:

Naam	Vestigings- plaats	Aandeel in geplaatst kapitaal %
Geconsolideerde deelnemingen		
Eindhoven Airport Hotel B.V.	Eindhoven	100

26. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2022	2021
Debiteuren	10.186	7.392
Vordering omzetbelasting	93	272
Vordering vennootschapsbelasting	0	562
Vorderingen op deelnemingen	129	100
Overige vorderingen	2.499	1.955
	12.907	10.281

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2021: € 0).

27. Eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Gestort aandelen- kapitaal	Agio- reserve	Bestem- mingsre- serve	Herwaar- derings- reserve	Overige reserves	Onverdeelde winst	Totaal jaar
2021							
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	327	2.155	88.067	0	103.618
Mutatie herwaarderingsreserve	0	0	0	88	-88	0	0
Winstbestemming	0	0	0	0	-2.293	0	-2.293
Saldo ultimo 2021	2.292	10.777	327	2.243	85.686	0	101.325
2022							
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	327	2.243	85.686	0	101.325
Mutatie herwaarderingsreserve	0	0	0	-17	17	0	0
Resultaat boekjaar	0	0	0	0	0	18.764	18.764
Overboeking bestemmingsreserve naar overige reserves	0	0	-327	0	327	0	0
Saldo ultimo 2022	2.292	10.777	0	2.226	86.030	18.764	120.089

Verdeling aandelenkapitaal

(in EUR 1.000)	Cumulatief preferente aandelen- kapitaal	Gewone aandelen- kapitaal	%	Totaal geplaatst aandelen- kapitaal	Waarvan gestort
Schiphol Nederland B.V.	2.269	45	51,0%	2.314	1.180
Provincie Noord-Brabant	0	1.112	24,5%	1.112	556
Gemeente Eindhoven	0	1.112	24,5%	1.112	556
	2.269	2.269	100,0%	4.538	2.292

Gestort aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van Eindhoven Airport bedraagt € 9.000.000, verdeeld in 10.000.000 preferente aandelen van € 0,45 en 10.000.000 gewone aandelen van € 0,45. Hiervan zijn geplaatst 5.000.000 preferente aandelen en 5.000.000 gewone aandelen. Van dit geplaatste aandelenkapitaal van € 4.500.000 is gestort € 2.291.590. De cumulatief preferente aandelen zijn gepresenteerd onder het eigen vermogen en de houders van preferente aandelen hebben geen bijzondere zeggenschapsrechten. De cumulatief preferente aandelen geven recht op voorrang bij dividend uitkeringen op overige aandelen. Er is (evenals vorig jaar) geen gestort en opgevraagd kapitaal dat fiscaal niet als gestort wordt aangemerkt in de zin van artikel 3a van de Wet op de dividendbelasting 1965.

Agioreserve

De agioreserve is bij de financiële herstructurering in 1998 gevormd.

Er is (evenals vorig jaar) geen agio dat fiscaal niet als gestort wordt aangemerkt in de zin van artikel 3a van de Wet op de dividendbelasting 1965.

Herwaarderingsreserve

Bij de bepaling van de herwaarderingsreserve ter zake van materiële vaste activa is een bedrag voor latente belastingverplichtingen in mindering gebracht, berekend tegen het actuele belastingtarief.

28. Voorzieningen

Voor de toelichting op de voorzieningen wordt verwezen naar de toelichting op de voorzieningen in de geconsolideerde jaarrekening.

29. Langlopende schulden

Voor de toelichting op de langlopende schulden wordt verwezen naar de toelichting op de langlopende schulden in de geconsolideerde jaarrekening.

30. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2022	2021
Schulden aan leveranciers	1.383	3.172
Schulden uit hoofde van loonheffing	636	370
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	494	0
Schulden aan deelnemingen	0	1
Schulden aan aandeelhouders/participanten	6	6
Schulden aan Ministerie van Defensie	2.326	7.583
Overige schulden en overlopende passiva	11.318	6.868
	16.163	18.000

31. Financiële instrumenten

Voor de financiële instrumenten van Eindhoven Airport N.V. wordt verwezen naar de paragraaf financiële instrumenten in de geconsolideerde jaarrekening.

32. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Hoofdelijke aansprakelijkheid en garanties

Eindhoven Airport heeft geen verklaringen van hoofdelijke aansprakelijkheid afgegeven voor uit rechtshandelingen van Nederlandse geconsolideerde deelnemingen voortvloeiende schulden.

Fiscale eenheid

Eindhoven Airport N.V. vormt tezamen met haar dochteronderneming een fiscale eenheid voor de heffing van vennootschapsbelasting. Elk der vennootschappen is volgens de

standaardvoorwaarden aansprakelijk voor te betalen belasting van alle bij de fiscale eenheid betrokken vennootschappen. Met Royal Schiphol Group N.V. is een fiscale eenheid voor de btw.

Huurovereenkomst

Tussen Eindhoven Airport N.V. en Eindhoven Airport Hotel B.V. is overeengekomen dat Eindhoven Airport N.V. een marktconforme huur ontvangt van Eindhoven Airport Hotel B.V. als vergoeding voor de investering in gebouw en inrichting.

Aandeel in resultaat na belastingen van de onderneming waarin wordt deelgenomen

Dit betreft het aandeel van de onderneming in het resultaat van haar deelneming, waarvan een bedrag van € 243.000 (2021: € -387.000) groepsmaatschappijen betreft.

Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde jaarrekening.

33. Personeelskosten en aantal werknemers

(in EUR 1.000)	2022	2021
Lonen en salarissen ¹	5.855	3.386
Sociale lasten	605	442
Pensioenlasten	1.430	1.327
Overige personeelskosten	415	316
	8.305	5.471

¹ De salarissen zijn inclusief de tegemoetkoming in de loonkosten uit hoofde van de NOW-regeling over het tijdvak 2020 en 2021 (2022: bate € 0,4 miljoen, 2021: bate € 2,0 miljoen). In 2022 is een bedrag van € 0,2 miljoen ontvangen (2021: € 1,7 miljoen). € 0,8 miljoen is verantwoord als nog te ontvangen subsidies onder de overige vorderingen (2021: € 0,6 miljoen).

Ultimo 2022 was het aantal fte werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 68,7 (2021: 70,6).

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2022:

Afdeling	2022		2021	
	man	vrouw	man	vrouw
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)				
Airport Development	4,8	0,8	5,7	0,8
Airport Operations	9,0	10,1	8,0	10,2
Aviation Development & Partnerships	1,9	0,0	2,0	0,0
Communications	1,0	1,5	1,0	1,5
Consumers & Real Estate	3,9	1,8	3,0	2,5
Digital & IT	5,0	1,0	5,0	1,0
Finance & Procurement	3,0	2,6	3,0	2,7
HR	0,0	1,8	0,0	1,9
Legal & Corporate Affairs	1,0	4,8	1,0	5,0
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	3,9	0,0	5,5
Technical & Facility Services	7,0	1,9	7,8	1,0
Totaal	37,6	31,1	37,5	33,1

Eindhoven, 9 maart 2023

De Directie

Drs. R.A.J. (Roel) Hellemons

Drs. M.P.J. (Mirjam) van den Bogaard

De Raad van Commissarissen

Ir L.J.T. (Bert) van der Els

drs. W. (Willem) van der Ven MRE

mr. A.L. (Anne) Hustinx

drs. J.M.P. (Annemarie) Moons

drs. C.G.M. (Carlo) van Kemenade MBA

Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de Algemene Vergadering van Eindhoven Airport N.V.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2022 van Eindhoven Airport N.V. te Eindhoven gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Eindhoven Airport N.V. per 31 december 2022 en van het resultaat over 2022 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2022;
2. de geconsolideerde en enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2022;
3. het geconsolideerde kasstroomoverzicht over 2022; en
4. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Eindhoven Airport N.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Controleaanpak frauderisico's

Wij verwijzen naar de paragraaf “Risicobeheersing” van het bestuursverslag, waarin de directie haar frauderisicoanalyse heeft opgenomen en naar het hoofdstuk “Ons toezicht”, paragraaf “Risicomanagement” in het jaarverslag waarin de Raad van Commissarissen op deze risicoanalyse reflecteert.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude, hebben wij frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude. Wij hebben onderstaand frauderisico geïdentificeerd:

Frauderisico: Het doorbreken van de interne beheersingsmaatregelen door de directie.

Van nature bevindt de directie zich in een unieke situatie om fraude te plegen door de mogelijkheid het proces van financiële verslaggeving en resultaten te manipuleren door middel van het doorbreken van de interne beheersing die anderszins effectief lijkt te werken.

Vanuit belangen van gebruikers van het jaarverslag zou bij de directie druk kunnen bestaan om de interne beheersingsmaatregelen te doorbreken met het oog op het behalen van bepaalde targets.

Wij hebben bijzondere aandacht gehad voor dit risico op het gebied van:

- het vastleggen van journaalboekingen en andere aanpassingen gedurende het jaar, alsmede in het kader van het opstellen van de financiële overzichten;
- belangrijke schattingen van de directie, zoals de gehanteerde veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de waardering van de vastgoedbeleggingen;
- significante transacties buiten de normale bedrijfsvoering.

Onze specifieke controleaanpak

Wij hebben getoetst of de in de financiële administratie vastgelegde journaalposten en andere aanpassingen die tijdens het opstellen van de consolidatie en de jaarrekening zijn aangebracht aanvaardbaar zijn.

Hiervoor hebben wij de volgende criteria toegepast: het beoordelen van journaalposten met niet-regulier voorkomende combinaties van grootboekrekeningen, journaalposten met niet-reguliere omschrijvingen en journaalposten gemaakt in het proces van opstellen van de jaarrekening. Indien wij hieruit niet-reguliere journaalposten of andere risico's identificeerden, hebben we aanvullende controlewerkzaamheden uitgevoerd, waaronder het herleiden van journaalposten en gebeurtenissen naar de broninformatie. De uitkomsten hiervan hebben wij tevens met de directie besproken.

Wij hebben ook indicaties voor mogelijke significante transacties buiten de normale bedrijfsvoering getoetst door middel van het controleren van journaalposten en uitgaande betalingen.

Met betrekking tot de gehanteerde veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de waardering van de vastgoedbeleggingen hebben wij de oordeelsvormingen en beslissingen van de directie beoordeeld en inhoudelijk getoetst.

Aanvullend daarop hebben wij:

- kennis genomen van de beschikbare controle-informatie, waaronder notulen van vergaderingen van de directie en de Raad van Commissarissen en interne vastleggen aangevuld met externe bescheiden ten behoeve van hiervoor genoemde notulen;
- inlichtingen ingewonnen bij leden van de directie, de afdeling Legal & Corporate Affairs en de Raad van Commissarissen.
- kennis genomen van de verklaring van de directie dat het systeem van risicobeheersing en interne controle afdoende zekerheid biedt, dat de financiële verslaglegging geen onjuistheden van materieel belang bevat en dat deze systemen in het verslagjaar naar behoren hebben gewerkt;
- de gedragscode, het compliance-beleid en de (interne) meldprocedure doorgenomen en vastgesteld dat deze beschikbaar zijn gesteld aan medewerkers en leveranciers;
- inzicht verkregen in de nevenfuncties van het management en de commissarissen waarbij we speciale aandacht hebben besteed aan mogelijk conflicterende belangen;
- geëvalueerd of de keuze en toepassing van de grondslagen voor financiële verslaggeving door de entiteit mogelijk een signaal zouden kunnen vormen voor frauduleuze financiële verslaggeving;
- een element van onvoorspelbaarheid ingebouwd, door het uitvoeren van risicogerichte data-analyse op uitgaande betalingen, waarbij wij middels kwalitatieve en kwantitatieve kenmerken niet-reguliere of risicovolle betalingen hebben geselecteerd. Deze hebben wij vervolgens getoetst aan de hand van brondocumentatie.

Ons oordeel

De hiervoor vermelde werkzaamheden zijn uitgevoerd in het kader van de controle van de jaarrekening. Ze zijn daarom niet gepland en uitgevoerd als een specifiek onderzoek gericht op fraude. Deze werkzaamheden hebben niet geleid tot bevindingen.

Controleaanpak continuïteit

Zoals opgenomen onder 'Continuïteit' in de toelichting van de jaarrekening heeft de directie de jaarrekening opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Op grond van de behaalde resultaten, de financiële positie op balansdatum en het volledig aflossen van de langlopende schulden in het boekjaar, hebben wij geen verhoogd continuïteitsrisico geïdentificeerd bij onze controle.

Onze specifieke controleaanpak

Om tot een conclusie te komen over de geschiktheid van de door de directie verrichte continuïteitsbeoordeling hebben wij onder meer de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Het kennis nemen van de beschikbare controle-informatie, waaronder notulen van vergaderingen van de directie en de Raad van Commissarissen en interne vastleggen aangevuld met externe bescheiden ten behoeve van hiervoor genoemde notulen;
- Het inwinnen van inlichtingen bij leden van de directie, de afdeling Legal & Corporate Affairs en de Raad van Commissarissen.
- Het beoordelen van de kasstroomprognoses en meerjarenbegrotingen en de daaraan ten grondslag liggende veronderstellingen;
- Het vergelijken van de kasstroomprognoses en meerjarenbegrotingen met de door de directie in het bestuursverslag opgenomen toekomstparagraaf;
- Het doornemen van tussentijdse resultaten en notulen van de directie alsmede van de Raad van Commissarissen, welke beschikbaar zijn gekomen tussen balansdatum en datum van opmaak van de jaarrekening.

Onze bevindingen

Wij hebben vastgesteld dat de kasstroomprognoses en meerjarenbegrotingen zijn opgesteld met de veronderstellingen dat een natuurvergunning zal worden verkregen. Het verkrijgen hiervan betreft een onzekerheid op het moment dat de jaarrekening is opgemaakt.

Ons oordeel

Uit onze controlewerkzaamheden volgden geen signalen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling bij het opmaken van de jaarrekening niet terecht zou zijn.

Benadrukking van onzekerheid ten aanzien van de natuurvergunning

Wij vestigen de aandacht op het onderdeel Natuurvergunning in het bestuursverslag op pagina 35 van het jaarverslag, waarin de onzekerheid ten aanzien van het ontbreken van de natuurvergunning vanuit de Wet Natuurbescherming staat beschreven. Ons oordeel is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheid.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- het bestuursverslag;
- het verslag van de Raad van Commissarissen;
- de overige gegevens.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie en de Raad van Commissarissen voor de jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de directie verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De Raad van Commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. In dit kader hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden voor de groepsonderdelen. Bepalend hierbij zijn de omvang en/of het risicoprofiel van de groepsonderdelen of de activiteiten. Op grond hiervan hebben wij de groepsonderdelen geselecteerd waarbij een controle of beoordeling van de volledige financiële informatie of specifieke posten noodzakelijk was.

Wij communiceren met de met governance belaste personen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Eindhoven, 9 maart 2023

Mazars Accountants N.V.

J.A. Viskil RA

Statutaire bepalingen inzake resultaatbestemming

Statutaire regeling

Artikel 30A van de statuten regelt de winstbestemming. Een samenvatting daarvan luidt als volgt:

1. Uit de winst van het boekjaar wordt allereerst, zo mogelijk, op de cumulatief preferente aandelen uitgekeerd tien procent over het op deze aandelen gestorte bedrag. Indien de winst in enig jaar de in de vorige zin bedoelde uitkering niet of niet volledig toelaat, wordt aan de houders van cumulatief preferente aandelen het tekort ten laste van de winst van volgende jaren uitgekeerd.
2. a. Indien en voor zover het eigen vermogen minder dan 40 procent van het balanstotaal vertegenwoordigt of zal gaan vertegenwoordigen, is de algemene vergadering bevoegd te besluiten tot - voor zover mogelijk - een adequate reservering; b. Uit de na toepassing van lid 1 en lid 2 sub a overblijvende winst kan bij besluit van de algemene vergadering worden gereserveerd op voorstel van de Raad van Commissarissen.
3. Van de na toepassing van lid 1 en, voor zover van toepassing, de na toepassing van lid 2 alsdan overblijvende winst wordt door de algemene vergadering als dividend uitgekeerd: a) Aan de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant, als houders van gewone aandelen, gezamenlijk en naar rato van ieders nominale bedrag aan gewone aandelen, een bedrag gelijk aan het bedrag dat in lid 1 eerste volzin van dit artikel aan Schiphol Nederland B.V. (S.N.B.V.) als preferent dividend is uitgekeerd; b) Aan S.N.B.V. als houder van gewone aandelen, een naar rato van haar nominale bedrag aan gewone aandelen evenredig gedeelte van het bedrag dat op grond van het onder a. bepaalde wordt uitgekeerd op de overige gewone aandelen.
4. De alsdan overblijvende winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering. Uitkeringen uit hoofde van dit lid geschieden aan alle houders van gewone aandelen en alle houders van cumulatief preferente aandelen naar evenredigheid van hun nominale aandelenbezit.

In aanvulling op de statuten is in 2020 een nieuw dividendbeleid in werking getreden waarbij 30% van de winst na belastingen (exclusief waardeveranderingen in vastgoedbeleggingen) wordt uitgekeerd als dividend.

Colofon

Dit jaarverslag is een uitgave van

Eindhoven Airport N.V.

Luchthavenweg 13
5657 EA Eindhoven
T +31 40 291 98 29

Voor vragen over dit jaarverslag: communications@eindhovenairport.nl

Productie en redactie

Eindhoven Airport N.V., afdelingen Communications en Finance & Procurement
Eric van den Berg, Eric & Co.

Vormgeving

Oranje Vormgevers, Eindhoven

Fotoverantwoording

Eindhoven Airport en partners, BrabantSport, Aegaen Airlines, Twycer – Christ Clijsen en Igor Roelofsen, Tinker imagineers Mike Bink en andere fotografen