

EindhovenAirport



Jaarverslag **2023**



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	12
Onze organisatie	14

Onze reizigers	17
Recordaantal passagiers	17
Onze voorzieningen	20
Werken aan kwaliteit	21
Airlines en bestemmingen	23
Innovatie	24
Bereikbaarheid	26
Veiligheid	28

Onze omgeving	35
Oog voor de omgeving	35
Geluid	36
Milieu en klimaat	38
Duurzame luchtvaart	42
Versneld verduurzamen	44
Maatschappelijke meerwaarde	46
Krachten bundelen	49
Onze reputatie	50

Onze medewerkers	53
Mens en prestatie	53
Werving nieuw personeel	53
Ons team	54

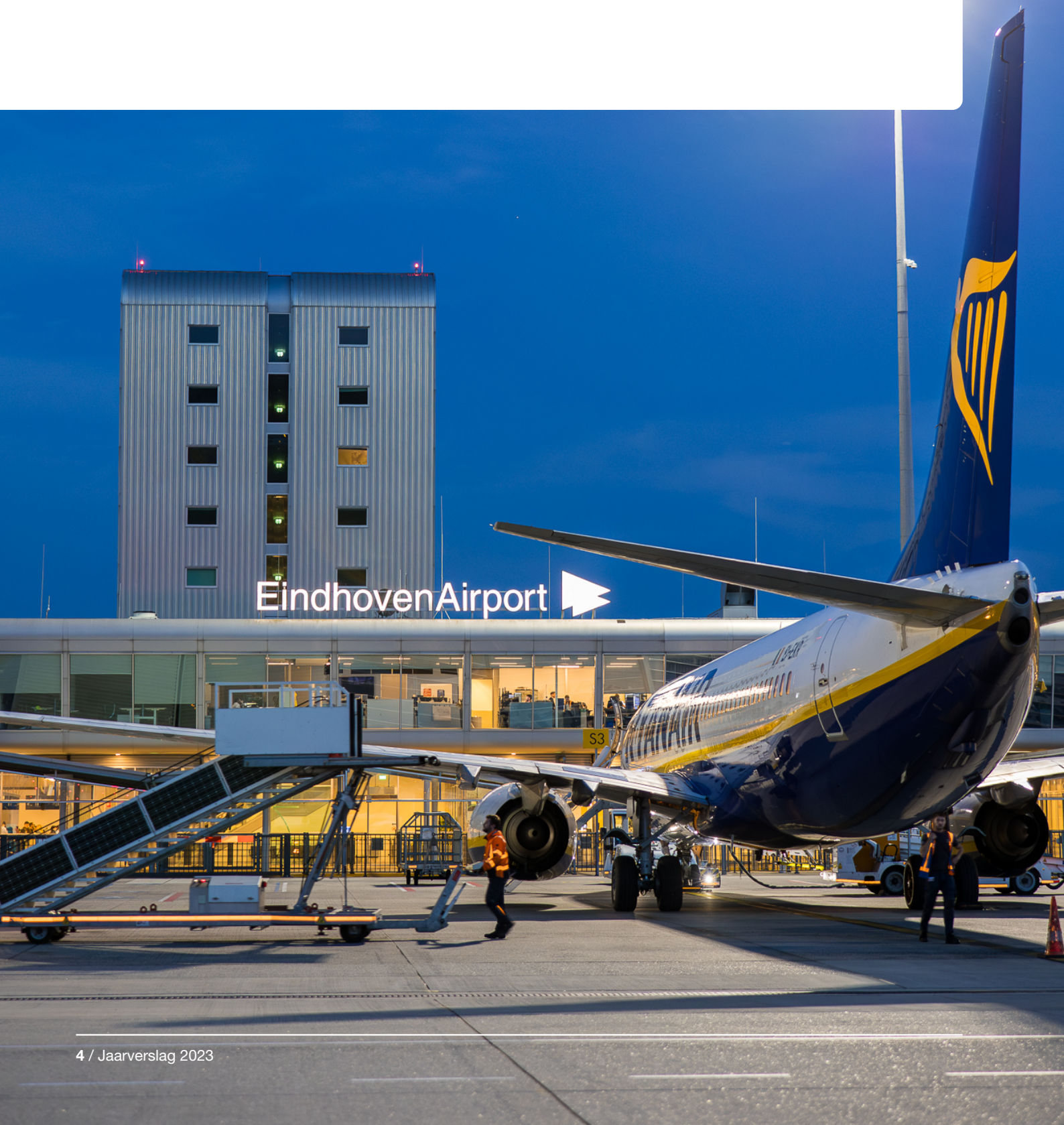
Leadership Team	57
Verantwoorde bedrijfsvoering	57
Toprisico's	57
Risicomanagement	59

Ons resultaat	62
Vooruitblik 2024	63

Toezicht	65
Verslag raad van commissarissen	65

Jaarrekening	71
Geconsolideerde balans per 31 december 2023	72
Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2023	73
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2023	74
Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening	75
Enkelvoudige balans per 31 december 2023	104
Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2023	105
Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2023	106
Overige gegevens	115

Bestuursverslag



EindhovenAirport ▶

Bestuursverslag

Voorwoord

2023 was in vele opzichten een jaar dat tot tevredenheid stemt. Het aantal passagiers kwam uit op een nieuw record, zonder dat er sprake was van wachtrijen, en de passagierstevredenheid was nog nooit zo hoog.

We mochten dit jaar 6,8 miljoen passagiers verwelkomen – 0,5 miljoen meer dan in 2022, en net boven het aantal van 6,7 miljoen uit 2019, het laatste recordjaar. En dat terwijl we ons uiteraard hebben gehouden aan de afgesproken limiet van 41.500 vluchten. Dit record is een bevestiging dat er een grote behoefte is om te reizen, voor ontspanning, familiebezoek en werk.

Financieel gezien staan we er goed voor. Dankzij de toestroom van passagiers kunnen we gezonde financiële cijfers presenteren. We zijn in staat belangrijke investeringen te doen.

Veiligheid is prioriteit

Belangrijk is dat alles ook veilig is verlopen. Veiligheid is en blijft prioriteit: we zetten ons continu in voor de veiligheid van passagiers, medewerkers en andere bezoekers van de luchthaven. In 2023 waren er geen incidenten die mensen in gevaar hebben gebracht. De operatie in en om de terminal verliep uitermate soepel. De wachtrijen waar we in 2022 mee kampten, als gevolg van de onderbezetting bij de securitycontrole, zijn verdwenen. Dat is voor een groot deel te danken aan een collectieve inzet: samen met onze partners op de luchthaven zijn de personele problemen getackeld en arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden verbeterd.

Uiteraard zijn we enkel succesvol als ook onze klanten tevreden zijn. En dat blijkt het geval. De Net Promoter Score (NPS), een graadmeter voor de klanttevredenheid, steeg van +23 naar +44. Daar zijn we trots op. De reizigers zien dat

het gemak van onze compacte luchthaven weer volledig terug is.

Versneld verduurzamen

Belangrijk is ook dat we kunnen inzetten op verdere verduurzaming. Op dat gebied hebben we in 2023 een aantal belangrijke besluiten genomen. We koesteren wat Eindhoven Airport biedt: met 84 bestemmingen verbinden we de regio met steden in Europa en daarbuiten en dragen we bij aan economische groei. Maar tegelijkertijd beseffen we dat verandering nodig is en dat we daarbij ook onze eigen verantwoordelijkheid behoren te nemen. De luchtvaart moet verduurzamen, zo snel als mogelijk. We hebben daarom onze duurzaamheidsdoelen aangescherpt. Al eerder hadden we ons gecommitteerd aan het doel om uiterlijk in 2030 het geluid met 30 procent te hebben verminderd (in vergelijking met het jaar 2019), en dat blijft staan. Maar we hebben hieraan toegevoegd dat in 2030 30 procent minder CO₂ wordt uitgestoten door het vliegverkeer vanaf Eindhoven Airport.

Het versneld verduurzamen dwingt ons om meteen actie te ondernemen. Om te beginnen gaan we afscheid nemen van de privétoestellen. Vanaf 2026 zijn deze kleine vliegtuigen, die per passagier relatief veel geluidshinder en CO₂-uitstoot veroorzaken, niet meer toegestaan. Hiervoor komen voorsnog geen andere vluchten in de plaats: we verlagen met ingang van 2026 voor een periode van twee jaar het maximumaantal vlucht van van 41.500 naar 40.500.

Een belangrijke factor in ons plan zijn de vliegtuigen zelf. Op Eindhoven Airport kan per 2030 alleen nog worden gevlogen met de nieuwste generatie toestellen, zoals de schonere en stillere Airbus A320neo en de Boeing 737 MAX. Dat betekent een volledige vlootvernieuwing in de komende zes jaar. Ook

wat betreft de brandstof zetten we een stap extra: om in 2030 30 procent minder CO₂-uitstoot van het vliegverkeer te bereiken, gaan we ervoor zorgen dat er meer duurzame vliegtuigbrandstof wordt getankt op Eindhoven Airport. We gaan luchtvaartmaatschappijen stimuleren meer Sustainable Aviation Fuel (SAF) bij te mengen. Omdat deze duurzame brandstof veel duurder is dan de reguliere kerosine, komen we de airlines tegemoet met een financiële bijdrage. Daar beginnen we meteen mee: voor 2024 hebben we een half miljoen euro gereserveerd.

Onze boodschap is duidelijk: in 2030 willen we energieneutraal en 'zero waste' zijn en willen we als onderneming voor onze eigen activiteiten netto geen CO₂ meer uitstoten. Binnen deze doelstelling blijft de netcongestie een belangrijk punt van aandacht.

Vertrouwen vergroten

Onze plannen zijn ambitieus, maar haalbaar. We laten er ook mee zien dat we het menen. Eindhoven Airport heeft oog voor de omgeving, het milieu en het klimaat en wil een goede buur zijn. We beseffen dat we alleen met goede communicatie en transparantie het vertrouwen in onze luchthaven kunnen vergroten. We blijven in gesprek met bewoners en organisaties in de omgeving. Samen met de Vliegbasis Eindhoven hebben we het Regionaal Informatie Centrum Luchthaven Eindhoven, dat op 1 januari 2023 van start ging: een zelfstandig punt waar iedereen informatie over de luchthaven kan inwinnen of overlast kan melden.

We blijven verbonden met onze omgeving. Grote waarde hechten we aan het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO), waarin we intensief samenwerken met omwonenden, maatschappelijke organisaties en bedrijven. In het LEO maken we afspraken en bespreken we plannen voor de luchthaven en het ruimere gebied eromheen. We overleggen op een constructieve manier over de ontwikkelingen op

de luchthaven en de impact van de luchthaven op de omgeving. Deze inspanningen resulteren in draagvlak. Vorig jaar heeft 73 procent van de ondervraagden in ons reputatieonderzoek aangegeven positief tot zeer positief te zijn over de luchthaven en de rol die we spelen in de regio.

Altijd alert

Ook al kunnen we met tevredenheid terugkijken op 2023, we blijven altijd alert op verbeteringen, nieuwe kansen en uitdagingen. Zo zien we dat we tegen grenzen aanlopen wat betreft behuizing: met name achter de security hebben we meer ruimte nodig. Ook voor aankomende passagiers is het krap, zeker bij de bagagebanden waarop ze op de koffers wachten. We kijken daarom uit naar de uitbreiding van de terminal, waar we volgend jaar graag mee willen beginnen.

Ook deze uitdagingen zullen we het hoofd bieden. We staan er zeer goed voor. Ik dank daarvoor vooral alle medewerkers, zowel van ons eigen bedrijf als van de partners op de luchthaven. Hun inzet was ook in 2023 weer enorm. Zonder hen zijn we nergens. Vooral dankzij hun betrokkenheid en inspanningen kunnen we vol vertrouwen 2024 en de jaren daarna tegemoet zien. Een nog duurzamere, een nog betere luchthaven die ten dienste staat van de regio – daar blijven we keihard aan werken.



Roel Hellemons

Algemeen directeur/CEO Eindhoven Airport

Feiten en cijfers

41.496
 vliegtuigbewegingen

84
 bestemmingen

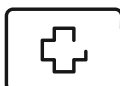
6,8 mln
 passagiers

53%
 vrouwelijke medewerkers

Net Zero
 CO₂ (Scope 1 en 2)

100%
 hernieuwbare energie

33%
 gescheiden afval

1,9%
 ziekteverzuim

87,8 mln
 omzet

Kerncijfers

Geconsolideerde balans (in EUR 1.000)	2023	2022	2021	2020	2019
Immateriële vaste activa	197	214	231	247	0
Operationele materiële vaste activa	109.374	107.484	110.661	113.626	111.148
Vastgoedbeleggingen	6.307	6.544	6.588	6.381	5.946
Financiële vaste activa	1.197	991	841	728	715
Vlottende activa	46.738	22.506	19.654	10.612	12.387
Totaal activa	163.813	137.739	137.975	131.594	130.196
Eigen vermogen	133.626	120.089	101.325	103.618	113.936
Voorzieningen	451	877	393	353	424
Langlopende schulden	0	0	18.000	19.000	0
Kortlopende schulden	29.736	16.773	18.257	8.623	15.836
Totaal passiva	163.813	137.739	137.975	131.594	130.196
Investerings (Immateriële en materiële vaste activa)	11.625	6.689	5.993	12.141	14.966
Afschrijvingen	9.708	9.115	8.968	8.585	6.999
Cash flow	16.050	181	2.579	793	-1.187
Winst-en-verliesrekening (in EUR 1.000)	2023	2022	2021	2020	2019
Som der bedrijfsopbrengsten	87.770	80.649	36.187	23.347	64.727
Bedrijfslasten	-61.638	-54.734	-38.546	-36.951	-45.399
Exploitatieresultaat	26.132	25.915	-2.359	-13.604	19.328
Financiële baten en lasten	-299	-685	-701	-456	-258
Belastingen	-6.640	-6.466	767	3.515	-4.740
Resultaat na belastingen	19.193	18.764	-2.293	-10.545	14.330
Ratio's	2023	2022	2021	2020	2019
RONA nb ¹	17,0%	16,8%	-1,5%	-8,6%	12,8%
ROE nb ²	15,1%	16,9%	-2,3%	-9,7%	13,4%
Leverage ³	0,0%	0,0%	15,1%	15,5%	5,0%
FFO (x € 1.000) ⁴	33.331	24.870	9.572	-66	20.198
FFO / Totale schuld ⁵	0,0%	0,0%	53,2%	-0,3%	336,6%
FFO interest dekkingsratio ⁶	112,5	37,3	14,7	0,9	79,3

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, die onder meer een innovatieve technologie-industrie van wereldklasse huisvest.

We hebben oog voor mens en milieu. We zetten ons actief in om de negatieve impact van de luchtvaartactiviteiten op de omgeving zo klein mogelijk te maken en de positieve impact te vergroten. We dragen bij aan een goed woon-, werk- en leefklimaat. Eindhoven Airport is een belangrijke voorziening, als bron voor directe en indirecte werkgelegenheid, en als partner. Elke dag leggen we met onze dienstverlening en bedrijfsvoering een verbinding met wat belangrijk is in de omgeving.

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 om de regio Eindhoven en omstreken zoveel mogelijk profijt te laten hebben van de luchthaven en zo min mogelijk

hinder te laten ondervinden. 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 met hen samen. Onze luchthaven dient als proeftuin voor het testen en ontwikkelen van luchthavengerelateerde 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.

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.

Ons businessmodel

Kwaliteit, efficiëntie en gemak zijn de basis van onze diensten en operationele processen. Veiligheid voor iedereen op de luchthaven 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'.

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 (58% in 2023) 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 deze 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 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 ophalers en wegbrengers, andere bezoekers en werknemers van omliggende bedrijventerreinen.



► *Wizzair-toestel klaar voor vertrek*

Onze operationele 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 taken uit en bieden ons op die terreinen kennis, ervaring en flexibele inzet.

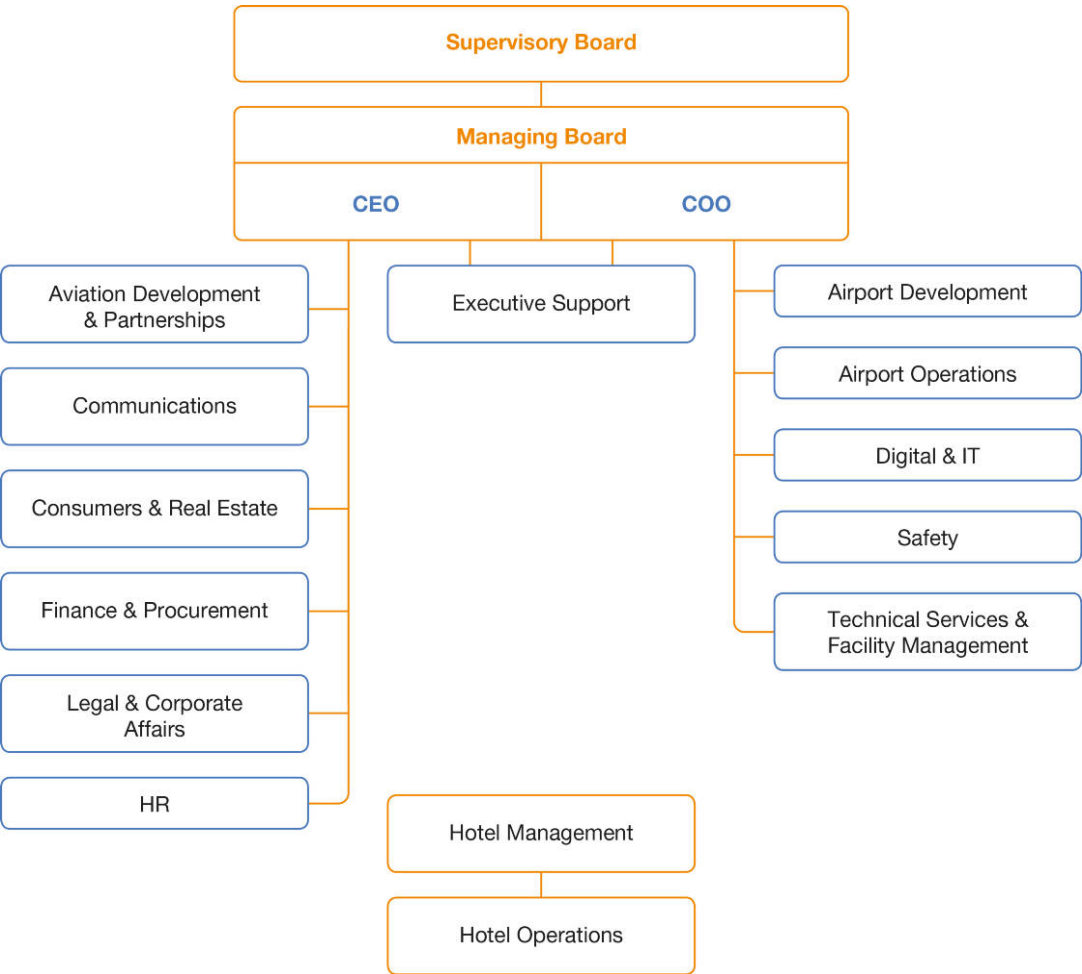
Het bestaande netwerk aan partnerbedrijven kende in 2023 geen grote verschuivingen. Met Viggo werken we samen op verschillende vlakken in en om de terminal, zoals de afhandeling van de airlines, de begeleiding van passagiers met beperkte mobiliteit, de informatiebalie en de ondersteuning bij de havendienst. G4S is onze partner voor de securitydiensten.

De vliegtuigbrandstof komt van Shell en Total, CSU levert schoonmaakdiensten, Remondis is onze afvalafhandelaar. B&S, Lagardère Travel Retail, Vermaat, Aviflora, McDonald's, Dunkin', SSP, Travelex en NS Retailbedrijf verzorgen het horeca- en retailaanbod op de luchthaven. Schiphol Media levert de (reclame)boodschappen op de schermen in de terminal. Het parkeerbeheer is ondergebracht bij Interparking Nederland. SPIE en Heijmans leveren technische ondersteuning. 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.

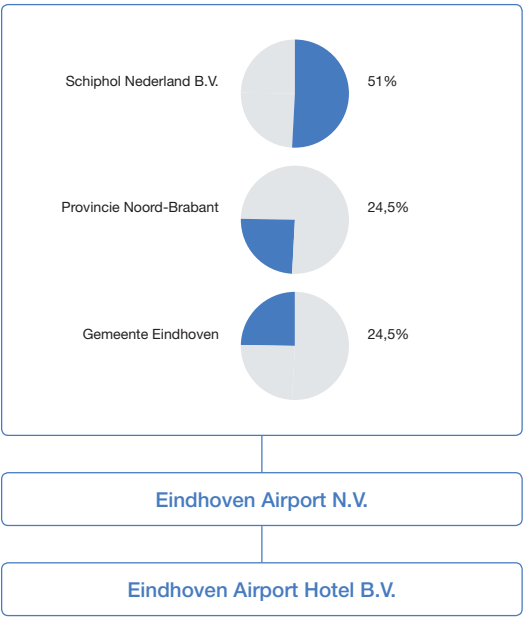
Onze organisatie

Organogram



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.





Onze reizigers



Onze reizigers

Recordaantal passagiers

Na enkele uitdagende jaren heeft Eindhoven Airport een zeer succesvol jaar gedraaid. Het herstel na corona, dat in het tweede kwartaal van 2022 goed zichtbaar werd, heeft doorgezet. In 2023 is het aantal passagiers doorgegroeid van 6,3 miljoen naar 6,8 miljoen, en komt daarmee net iets hoger uit dan in het laatste recordjaar 2019 (6,7 miljoen).

De bezettingsgraad van de vliegtuigen was hoog: 88 procent van het totaal aantal stoelen was bezet. In 2022 was dat 86 procent. De maanden juli, augustus en september waren de piekmaanden; augustus werd de drukste maand ooit, met 674.178 (aankomende en vertrekkende) passagiers. De drukste dag dit

jaar was 15 september met 24.597 passagiers. De populairste bestemmingen dit zomerseizoen waren Malaga, Londen en Alicante.

Grip op drukte

Een van de grootste uitdagingen was te voorkomen dat er opnieuw lange wachtrijen zouden ontstaan bij de securitycontrole, die het beeld bepaalden in een aantal maanden van 2022. Onze partner G4S had toen last van een aanzienlijk personeelstekort waardoor op een groot aantal momenten onvoldoende security lanes konden worden bemand. Die personele problemen zijn al vroeg in 2023 grotendeels opgelost. Dat was een gezamenlijke inspanning. De functies zijn allereerst aantrekkelijker geworden door betere arbeidsvoorwaarden: het loon is omhoog



► Passagiers komen aan op Eindhoven Airport

gegaan, en de roosters, planningen en werkomstandigheden zijn verbeterd. De toeslagen op de uurlonen die in 2022 zijn overeengekomen (voor rekening van Eindhoven Airport), zijn structureel gemaakt in het nieuwe contract met G4S dat in februari 2023 inging. Voor meer informatie over werving van personeel, zie Medewerkers.



► *Promotie van de security-tijdsloten*

Securitycontrole op afspraak

Om nog meer grip te krijgen op de aanloop, zijn we begonnen met een nieuwe service: passagiers kunnen twee dagen van tevoren een tijdslot van vijftien minuten reserveren voor de veiligheidscontrole. Als ze zich binnen dit tijdslot melden, mogen ze een deel van de (eventuele) rij overslaan. De gratis service, die we aanbieden op onze website, biedt vooral in de piekmaanden voordelen. Vooralsnog is dit een pilot, een samenwerking met het bedrijf Via Guide. In maart 2024 evalueren we. Dankzij de tijdslots arriveren de passagiers meer gespreid bij de veiligheidscontrole. Daardoor is de bemensing bij de securitycontrole beter te plannen en kunnen we overbelasting op de verwachte piekuren voorkomen.

Tijdens metingen in de periode van de pilot gebruikte gemiddeld 5,5 procent van de passagiers de nieuwe dienst met een piek van 9,4 procent tijdens de zomermaanden. Dat percentage kan volgens ons nog omhoog: we hopen dat nog meer passagiers de voordelen inzien van het reserveren en dat ze de service als een vast onderdeel beschouwen van hun reis vanaf Eindhoven Airport.

Fast Track is terug

Tijdens de grote drukte in 2022 hebben we helaas de fasttracklane bij de securitycontrole moeten sluiten; dat was toen een te grote belasting. Nu de 'rust' is weergekeerd, bieden we deze service weer aan. Passagiers kunnen tegen betaling – momenteel 12,50 euro per persoon – via de voorkeurslane naar de security, met geen of kortere wachttijd. In 2023 hebben ruim 16.000 passagiers gebruikgemaakt van de fast track.

Betere Drop & Go

De selfservice voor de bagageafgifte (Drop & Go) hebben we in samenwerking met Vanderlande en Flight Solutions verbeterd. De nieuwe machines in de terminal hebben een groot scherm en tonen korte, duidelijke instructievideo's die passagiers helpen om snel hun koffer af te geven. Ook de bagagelabels zijn handiger in gebruik: deze zijn zelfklevend en er hoeft geen plastic strip meer van afgehaald te worden.



► *De informatiebalie op de nieuwe locatie*

Informatiebalie verhuisd

Op 10 juli hebben we de informatiebalie verhuisd naar een nieuwe plek vooraan in de terminal. Eerder was deze gevestigd aan de kant van de securitycontrole. De nieuwe plek is zichtbaarder, bij drukte makkelijker bereikbaar en is minder belemmerend voor de bezoekersstromen.

Website

De website van Eindhoven Airport telde in 2023 ruim 23 miljoen bezoeken, wat neerkomt op

gemiddeld 1,9 miljoen bezoeken per maand. Dit is een stijging van maar liefst 3 miljoen in vergelijking met 2022 (20 miljoen bezoeken). We lanceerden een pagina speciaal voor het onderwijs, waar basisschool, voorgezet- en beroepsonderwijs meer informatie over de luchthaven kunnen vinden voor bijvoorbeeld spreekbeurten, werkstukken of onderzoeken. Daarnaast is de timetable voor passagiers uitgebreid. In dit vernieuwde tijdschema vinden ze overzichtelijk onder meer hun incheckbalie, gatenummer en tips over bijvoorbeeld het boeken van een security timeslot.

Luisteren naar de klanten

De reizigers en andere bezoekers van Eindhoven Airport staan centraal in onze dienstverlening. Alleen als we goed blijven luisteren naar hen en zien welke behoeftes ze hebben, kunnen we onze klantbelofte 'Easy on your way' blijven waarmaken. We zetten diverse

instrumenten in om wensen, klachten en suggesties in kaart te brengen, en waar mogelijk verbeteringen door te voeren.

Klantcontactcentrum

Het klantcontactcentrum is 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. De besproken onderwerpen varieerden in 2023 van voorzieningen tot bagage en vluchtinformatie maar vooral werden vragen gesteld over de wachttijden bij security. Het klantcontactcentrum verwerkte 15.992 vragen, klachten en opmerkingen, tegen 26.046 in 2022. Het aantal klachten daalde van 1.837 in 2022 naar 648 in 2023. In 2022 waren er relatief veel klachten – met name vanwege de drukte in de terminal en gemiste vluchten. De drukste maand in 2023 was juli, net als in 2022.

Klantpanels

In onze klantpanels bevragen we reizigers over hun ervaringen op Eindhoven Airport. Zo proberen we meer inzicht te krijgen in hun behoeftes en kunnen we onze dienstverlening daar beter op afstemmen.

In 2023 hebben we twee panels georganiseerd. Bij de eerste, in april, hebben we een online vragenlijst gebruikt. Aan 363 mensen hebben we gevraagd mee te denken over de invulling van de terminal na de uitbreiding. De respondenten hadden gereageerd op een oproep in onze nieuwsbrief en op sociale media en hebben allen in de twaalf voorgaande maanden gevlogen vanaf Eindhoven Airport. Concrete suggesties waren onder meer een (inmiddels beschikbare) 'healthy food corner', meer werkplekken, en een prikkelarme ruimte. We onderzoeken de ideeën op haalbaarheid en potentie.

Het tweede panel, in juni, was een fysieke bijeenkomst op de luchthaven. We spraken met vijf passagiers met een verminderde mobiliteit. Dit panel heeft ons verder inzicht geboden in hoe we de klantreis van deze groep reizigers kunnen verbeteren. Zo bleek dat bepaalde processen op papier heel duidelijk zijn, maar in de praktijk niet altijd consequent worden uitgevoerd. Een suggestie was om het aanmeldingsproces op de luchthaven te vergemakkelijken. In 2024 worden meldpalen geplaatst waarmee de reizigers om assistentie kunnen vragen. Onze partner Viggo is hier nauw bij betrokken.

Meer reizigers met (niet zichtbare) beperking

We zien een toename van het aantal passagiers met een verminderde mobiliteit ('persons with reduced mobility', PRM). Eindhoven Airport biedt passagiers met een beperking of verminderde mobiliteit bijzondere voorzieningen zodat ze comfortabel kunnen reizen. De drukte in de terminal – met name in 2022 – heeft ons extra gewezen op de uitdagingen en problemen waarmee deze reizigers te maken hebben. Ze zijn in een drukke omgeving afhankelijker van goede begeleiding.

Belangrijk is dat medewerkers op de luchthaven zich bewust zijn van de problemen die reizigers met een beperking kunnen ondervinden. En dat er ook mensen zijn met een verborgen handicap: hoewel hun handicap niet of slecht zichtbaar is, hebben zij vaak wel ondersteuning nodig. Een hulpmiddel hierbij is de Hidden Disabilities Sunflower keycord, die wereldwijd wordt herkend en erkend op luchthavens. Het sleutelkoord met zonnebloemen geeft discreet aan dat de drager mogelijk meer tijd, uitleg of een helpende hand nodig heeft. Op onze website verwijzen we naar informatie over (de aanschaf van) het zonnebloemkeycord.

Een delegatie van Eindhoven Airport is in 2023 op bezoek gegaan bij stichting Steunwiel, die de belangen behartigt van mensen met een licht verstandelijke beperking. Daar is gesproken over ervaringen die ze hebben opgedaan tijdens een aantal reizen vanaf onze luchthaven. Een van de concrete uitkomsten is dat we stichting Steunwiel aan het Summa College hebben gekoppeld: er wordt gekeken of Steunwiel gastlessen kan gaan verzorgen om de bewustwording bij de studenten te vergroten. Summa levert veel PRM-begeleiders.

Customer walks

Om zicht te houden op de ervaringen van de reizigers en bezoekers gaan elk kwartaal een aantal medewerkers mee met een 'customer walk' op de luchthaven. Zo maken ze

persoonlijk mee waar passagiers en andere bezoekers op stuiten. Doel is dat we ter plekke zien hoe we het onze klanten zo gemakkelijk en comfortabel mogelijk kunnen maken.

In 2023 hebben we vier customer walks georganiseerd. Onder meer hebben de collega's een bezoek gebracht aan de retail en horeca, waar ze vooral hebben gelet op de overzichtelijkheid en de netheid. Ook hebben ze de klantreis van de gate via de looppaden naar de aankomsthal ervaren. De feedback verzamelen we en delen we met betreffende afdelingen, die verbeteringen kunnen doorvoeren. Waar mogelijk ondernemen we direct actie.



► *Vertrekkende passagiers*

Klanttevredenheid

De klanttevredenheid meten we op basis van de Net Promoter Score (NPS) en de tevredenheid over diverse aspecten van onze dienstverlening. In 2023 behaalden we een gemiddelde score van +44. Dat is aanzienlijk hoger dan in 2022 (+23), het jaar waarin we kampten met lange wachtrijen bij de securitycontrole en grote drukte in en om de terminal. Onze doelstelling voor 2023 was +30.

Onze voorzieningen

De bezettingsproblemen waarmee ook de horeca en de winkels in de terminal in 2022 kampten zijn grotendeels onder controle. Dit schrijven we onder andere toe aan de extra inspanning die is geleverd in de werving van nieuw personeel, bijvoorbeeld tijdens de

gezamenlijke banenmarkt StartBaan in januari. De openingstijden van de zaken zijn globaal gezien weer te vergelijken met die van voor de coronapandemie.

Het aanbod is begin 2023 veranderd. In de vertrekhal heeft partner Lagardère drie winkels (Rituals, Travel & Fashion, Victoria's Secret) gesloten om de ruimte van 200 vierkante meter te gebruiken voor een nieuwe RELAY-winkel. Deze opende op 17 maart. RELAY verkoopt een breed assortiment, waaronder tijdschriften, boeken, reisaccessoires en cadeaus. Daarmee is de winkel ook een vervanger van de AKO, die een dag eerder sloot. Door het verdwijnen van de AKO-kiosk midden in de terminal is de doorstroom van reizigers verbeterd.

Nieuw waren verder een pop-up winkel van Dunkin' en de Health Food Wall, een verkoopautomaat met 100 procent vegan- en glutenvrij producten. Deze 'muur' is sinds augustus non-stop beschikbaar. Bij het aanvullen van de automaat wordt scherp gekeken naar de beschikbare voorraad, zodat zo min mogelijk voedsel of drank wordt weggegooid.



► De nieuwe Health Food Wall

Belangrijk was ook de heropening in juli van de bar achter de veiligheidscontrole, The Bar by Bavaria. Het luxe horecapunt, tot stand gekomen in samenwerking met Vermaat, PSV en Royal Swinkels Family Brewers, is in een nieuw en ruimer jasje gegoten. Het aantal zitplaatsen ging van 94 naar 158. Er is nu een

speciale PSV-hoek. In The Bar is ook de nieuwe overeenkomst met PSV beklonken.



► Horeca op het voterrein in de zomer

In de zomerperiode hadden we extra horeca-aanbod (inclusief terras) op het voterrein. Lokale ondernemers kregen er enkele maanden een plek: de foodtruck van Houben en een poffertjeskraam van Pofferdory.

Bestedingen reizigers en bezoekers

De reizigers en bezoekers hebben in 2023 meer uitgegeven in de terminal dan in 2022, een jaar waarin de horeca en retail nog enkele maanden hadden te kampen met de coronapandemie en daarna met een bezettingsprobleem. Per persoon besteedden ze gemiddeld 13,50 euro (2022: 12,30 euro) aan eten, drinken en overige producten. De openingstijden waren weer als normaal en de vertrekkende passagiers waren aanzienlijk minder tijd kwijt aan de veiligheidscontrole.

Tulip Inn

Het Tulip Inn Eindhoven Airport heeft opnieuw een goed jaar gedraaid. De bezettingsgraad kwam uit op 86 procent, nagenoeg gelijk aan 2022 (87 procent).

Werken aan kwaliteit

Uitbreiding terminal

De hoognodige uitbreiding van de terminal heeft vertraging opgelopen, onder meer omdat we wachten op een besluit over de natuurvergunning. De voorbereidende werkzaamheden, zoals de sloop van de huidige

autoverhuur, beginnen waarschijnlijk in 2024, de daadwerkelijke bouw naar verwachting eind 2024. De oplevering staat gepland voor 2027. Ondertussen zijn we bezig geweest met de uitwerking van de plannen, samen met aannemer Heijmans Eindhoven, dat de bouw gaat uitvoeren, EGM Architecten, Iv-Bouw en ingenieurscollectief Peutz. Het ontwerp is inmiddels vastgesteld en is ook gevisualiseerd in impressiebeelden.

Punt van aandacht is en blijft het volle elektriciteitsnetwerk. Zonder voldoende stroom kunnen we de terminal niet bouwen en later ook niet gebruiken. De benodigde netcapaciteit is aangevraagd, maar deze is de komende jaren zoals het er eind 2023 uitzag niet beschikbaar. Eindhoven Airport is in overleg met netbeheerder Enexis over mogelijke oplossingen. Om toch te kunnen bouwen en zekerheid te hebben dat we de nieuwe terminal kunnen gebruiken werken we een plan B uit met verschillende opties. Een oplossing op korte termijn is het herverdelen van de beschikbare vermogens op de verschillende

aansluitingen die we hebben. Hiermee kunnen we voldoende capaciteit beschikbaar maken voor de bouw van de terminal. Een tweede oplossing is het mogelijk samenvoegen van verschillende aansluitingen, waardoor de beschikbare capaciteit op deze aansluitingen beter en efficiënter kan worden benut.

Belangrijk is ook dat Enexis, met het oog op het economische belang, de Brainport prioritet geeft bij de toekenning van nieuwe aansluitingen. Eindhoven Airport, en ook andere partijen in het luchthavengebied, kunnen daar mogelijk gebruik van maken.



► *Wachtende passagiers op de eerste etage in de vertrekhal*

Lucht, licht, ruimte

De huidige terminal is berekend op maximaal 5 miljoen passagiers per jaar, terwijl we daar ruim boven zitten. Het ruimtegebrek is vooral merkbaar in de aankomsthal en het Non-Schengen vertrekgebied. Het gebouw van ongeveer 26.500 vierkante meter krijgt er zo'n 10.000 vierkante meter bij. Steekwoorden voor de uitbreiding zijn: lucht, licht, ruimte. We scheppen mogelijkheden voor meer gates en meer horeca. De bagagehal, waar aangekomen reizigers op hun koffers wachten, wordt ruimer opgezet, en de bagageafhandeling verhuist naar een geheel nieuwe kelder. De terminal zal ook veel lichter worden, met veel invallend licht van buiten, maar ook dankzij duurzame ledlampen. De bedoeling is dat bezoekers er zich snel thuis voelen.

Airlines en bestemmingen



► Bestemmingennetwerk van Eindhoven Airport in 2023

Eindhoven Airport werkt aan een netwerk van bestemmingen dat zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van de regio. Het netwerk is in 2023 ongeveer gelijk gebleven: met één nieuwe bestemming (Transavia is gaan vliegen op Bordeaux) kwamen we eind van het jaar uit op 84, verspreid over 29 landen. We zitten daarmee iets onder het aantal van het pre-coronajaar 2019 (89).

Op Eindhoven Airport waren in 2023 tien airlines actief. Ryanair, Wizz Air en Transavia bleven de drie grootste.

Ook met de bus

In juni 2023 is Flixbus begonnen met busverbindingen tussen Eindhoven Airport en Amsterdam, Antwerpen en Brussel. We vliegen mede vanwege duurzaamheid niet op deze steden, die relatief dichtbij liggen, maar op deze manier kunnen we de bestemmingen toch aanbieden. In 2024 wordt het aantal directe busverbindingen mogelijk uitgebreid.

New Route Support

Om het bestemmingennetwerk nog beter te laten aansluiten op de behoefte van bedrijven en inwoners in de regio heeft Eindhoven Airport in 2023 het zogeheten New Route Support

ingevoerd. Luchtvaartmaatschappijen krijgen een financiële bijdrage als ze gaan vliegen op een van de door ons geselecteerde nieuwe bestemmingen. Transavia is de eerste luchtvaartmaatschappij die gebruikmaakt van de regeling en gaat vanaf februari 2024 minimaal drie keer per week vliegen op Oslo.

We hebben een lijst samengesteld van twintig bestemmingen waarvoor airlines New Route Support kunnen ontvangen – daarop staan onder meer München, Zurich, Genève, Berlijn en Stockholm. Het zijn allemaal bestemmingen die nog niet worden aangeboden op Eindhoven Airport. New Route Support geldt enkel voor bestemmingen die verder dan 400 kilometer van Eindhoven Airport liggen of die niet binnen

vier uur met de trein, bus of auto zijn te bereiken.

Om de continuïteit te waarborgen, moet de airline minimaal drie jaar lang gedurende het hele jaar minstens twee keer per week de route vliegen. Belangrijke voorwaarde is ook dat de nieuwe bestemming een toevoeging is, dus dat de airline niet minder frequent op andere bestemmingen gaat vliegen of bestemmingen schrapt.

Het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per jaar voor Eindhoven Airport als geheel blijft hetzelfde. De nadruk ligt op de kwaliteit van ons netwerk.



► Een vertrekkend en een aankomend toestel op Eindhoven Airport

Innovatie

Eindhoven Airport werkt continu aan het verder optimaliseren van zijn luchthavenprocessen en dienstverlening. De inzet van innovatieve technologie en het optimale gebruik van data staan daarbij centraal. Dat past bij een

luchthaven die onderdeel is van een regio met een hoogstaande technologie-industrie.

Onze luchthaven kan waar mogelijk als proeftuin dienen, waar we innovatie krachten uit de regio samenbrengen. Met diverse partners, waaronder Brainport Development en de Technische Universiteit Eindhoven (TU/e),

werken we aan duurzame oplossingen voor de luchtvaart en de luchthaven.

Onze 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 en/of processen.

Innovaties in 2023

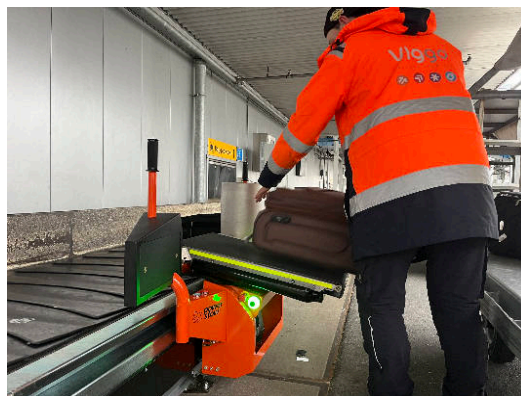
Samen met TIBO Energy, een start-up van de TU/e, hebben we een energiekeuzemodel gebouwd. Daarmee is snel en eenvoudig te zien hoeveel CO₂ de luchthaven bespaart als er bijvoorbeeld extra zonnepanelen bijkomen of wat het betekent als elektriciteit op een 'goedkoper' moment wordt ingekocht en op een 'duurder' moment juist wordt verkocht. De bedoeling is dat we een integraal energiesysteem creëren dat we continu kunnen monitoren en eventueel bijsturen.

We hebben op 27 november een eerste volledig 'tagless flight' getest, een vlucht waarbij geen bagagelabels meer nodig zijn. Dat deden we in samenwerking met Transavia, die labelloos naar Faro vloog. In deze opzet herkent en registreert een systeem met kunstmatige intelligentie de bagage op basis van beelden, en volgt het deze tot aan de aankomsthal op de eindbestemming. De herkenningstechnologie bleek zo goed te werken dat we in 2024 meerdere tagless flights gaan doen.

We zijn druk bezig met het verlichten van het werk voor de medewerkers van de bagageafhandeling. Met afhandelaar Viggo onderzoeken we hoe we zo snel mogelijk mechanische tilhulpen kunnen inzetten, die voorkomt dat de medewerkers (te) zwaar werk

verrichten. De eerste tilhulpen zijn eind 2023 geïnstalleerd.

In samenwerking met NVL (Nederlandse Vereniging van Luchthavens), NCTV (Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid) en Rotterdam The Hague Airport hebben we een pilot gedraaid met een vernieuwde voertuigscanner. De UVIScan (Under Vehicle Inspection System) inspecteert voertuigen die het terrein aan luchtzijde opgaan. De scanner is een geoptimaliseerde versie van de PlateCatcher, die Eindhoven Airport al eerder heeft getest. Met de pilot ontwikkelen we een efficiënt en effectief beveiligingsproces op onze luchthaven; een tijdsintensieve handmatige controle met een handspiegel is dankzij de UVIScan niet meer nodig. De resultaten van de pilot zijn gedeeld met NVL, die een mogelijk vervolg in kaart gaat brengen.



► *Mechanische tilhulp bij de bagageband bij de aankomsthal*

Slimme camera's op het platform

Eindhoven Airport maakt gebruik van kunstmatige intelligentie om het zogeheten omdraaiproces ('turnaround') van vliegtuigen te verbeteren en vertragingen te voorkomen of te minimaliseren. Met het programma Deep Turnaround monitoren we activiteiten op het platform. In 2021 en 2022 hebben we het getest en in 2023 besloten we om ermee door te gaan, in samenwerking met Schiphol.

Het omdraaiproces is alles wat er moet gebeuren met het vliegtuig vanaf het moment

dat het wordt geparkeerd tot het moment dat het weer vertrekt. In dit tijdsbestek wordt het toestel klaargemaakt voor de volgende vlucht, stappen passagiers uit en in, en wordt bagage af- en ingeladen. Bij Deep Turnaround registreren slimme camera's start- en eindtijden van essentiële activiteiten rondom een toestel. De camerabeelden worden geanalyseerd en aan de hand van een algoritme voorspelt het systeem het tijdstip waarop het toestel klaar is voor vertrek. Zo weten we op voorhand of er kans is op een vertraging en of er maatregelen moeten worden getroffen. De gegevens kunnen we ook gebruiken om onderdelen van het proces te verbeteren.

Eind 2023 hadden we slimme camera's op vier vliegtuigopstelplaatsen, dat willen we in 2024 uitbreiden naar alle veertien plaatsen.

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.

We steunen grote infrastructurele projecten die Eindhoven en omgeving, inclusief de luchthaven, nog beter ontsluiten. We zijn partner in de ontwikkeling van Eindhoven Airport District: onder deze naam gaan we het luchthavengebied gezamenlijk nog aantrekkelijker, duurzamer, groener en toegankelijker maken. Voor meer hierover, zie Krachten Bundelen.

Parkeren

De vraag naar parkeerplaatsen blijft onverminderd hoog. Met het oog op het groeiend aantal passagiers werken we continu aan de uitbreiding en duurzaamheid van de capaciteit. Met name letten we op groene

elementen in de (ver)bouw en op mogelijkheden voor elektrische auto's.

In juli 2023 is de vijfdeks parkeergarage op P3 geopend. Deze garage is circulair gebouwd en beleeft bij ons zijn derde leven: tot 2009 stond het gebouw bij het St. Antonius-ziekenhuis in Nieuwegein en daarna jarenlang naast het Klokgebouw in Strijp-S in Eindhoven. In 2020 is de garage ontmanteld en zijn het stalen geraamte en de betondelen opgeslagen. Experts hebben geoordeeld dat de onderdelen nog zeker tien jaar mee kunnen, wat precies past in onze langetermijnplanning. Wel hebben we een aantal aanpassingen gedaan: de hellingbaan is nu verwarmd zodat deze ook kan worden gebruikt bij sneeuw of ijzel, en het trappenhuis heeft nu ook een lift. Netto levert de komst van de P3-garage 375 extra parkeerplekken op.

Wegennet

In oktober 2023 heeft minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de nieuwe tunnel onder de A2 en de parallelle N2 geopend. Dit was de laatste schakel in de aangepaste wegenstructuur Eindhoven Noordwest. Daaronder vallen ook de eerder geplaatste fietsbrug Tegenbosch (over de A2/ N2), en nieuwe bruggen en ontsluitingswegen, zoals de verbinding vanaf de A58 met Eindhoven Airport via de Spottersweg.

Dankzij de nieuwe wegenstructuur is de bereikbaarheid van de luchthaven en omgeving – met onder andere de Anthony Fokkerweg, Flight Forum, bedrijventerrein GDC, en Brainport Industries Campus (BIC) – aanzienlijk verbeterd.

Luchthavenweg

Autoverkeer bereikt in de nieuwe situatie Eindhoven Airport over het algemeen via de noordelijke kant (Spottersweg/Anthony Fokkerweg). De herinrichting van de Luchthavenweg is in 2023 afgerond; ook het

deel tussen Flight Forum en de rotonde bij parkeergarage P1 is nu gereed.



► *Auto op de busbaan richting Eindhoven Airport*

Voor het reguliere autoverkeer loopt de weg nu dood, er zijn alleen een fietspad, voetgangerspad en een busluis. Dit levert nog problemen op: verscheidene automobilisten rijden alsnog over de busbaan en het fietspad om via deze (kortere) route bij de luchthaven te komen. Dit oneigenlijke gebruik leidt tot verkeersonveilige situaties. De gemeente

Eindhoven heeft een plan opgesteld waarmee onveilige situaties zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Het verbeterplan wordt in 2024 uitgevoerd.

HOV-3

De HOV-3, de derde Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn van Eindhoven, nadert zijn voltooiing. In 2024 worden de laatste verbeteringen gedaan. De HOV-busbanen maken onder meer het luchthavengebied beter bereikbaar voor openbaar vervoer. Grote werkgevers in Eindhoven Noordwest worden ermee verbonden. De lijn loopt vanaf busstation Woensel via onder meer bedrijventerrein GDC en het BIC naar Eindhoven Airport. De grootste werkzaamheden zijn achter de rug, autoverkeer en OV ondervinden nauwelijks nog hinder. Naar verwachting wordt HOV-3 eind 2024 in gebruik genomen.



► *De nieuwe P3-parkeergarage*

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. Ons ultieme doel is nul ernstige veiligheidsincidenten. Het is onze overtuiging dat ongevallen zijn te voorzien en te voorkomen.

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 met een coördinerend Team Safety.

Vliegveiligheid

Om de vliegveiligheid van de luchthaven continu te verbeteren, stellen we samen met Vliegbasis Eindhoven jaarlijks doelstellingen vast. In 2023 waren dat er vier. Twee van de vier targets hebben we bereikt: de pushback-afwijkingen (ongeoorloofde pushbackmanoeuvres van het vliegtuig op het platform) en de birdstrikes (aanvaringen tussen een vogel en een vliegtuig).

Twee andere targets hebben we helaas overschreden: de runway incursions (voorvallen op het platform waarbij een vliegtuig, voertuig of persoon onterecht aanwezig is op gebied dat is aangewezen voor de start en landingen van vliegtuigen), en het negeren van de anti-collision



► De A1-surveillancewagen, gebruikt door airport operations, op het platform

lights (het ongeoorloofd achterlangs een vertrekkend vliegtuig rijden als het waarschuwingslicht aan is).

We blijven de aandacht op de risico's vestigen en er zijn waar mogelijk direct maatregelen getroffen. Zo zijn er om runway incursions tegen te gaan extra markeringen aangebracht bij alle holding lines, de wachtlijnen die ongeoorloofde toegang tot de startbaan moeten voorkomen.

Team Safety heeft in 2023 in diverse overleggen ook veel aandacht besteed aan het negeren van het anti-collision waarschuwingslicht. Toch nam het aantal overtredingen toe. Een van de oorzaken kan zijn dat er meer gebruik is gemaakt van de achterste randweg (omdat er meer vliegverkeer was dan in 2022). Alle overtreders hebben een officiële waarschuwing gekregen. Bij de hoofddoorlaatpost naar het platform is een informatiescherm geplaatst waarop de safetyrisico's extra onder de aandacht worden gebracht.

Veiligheidsdoelstellingen ¹	Target 2023	Score 2023	Score 2022
Aantal vogelaanvaringen	0.90	0.64 (absoluut: 35)	0.85 (absoluut: 45)
Aantal runway incursions	0.18	0.31 (absoluut: 17)	0.13 (absoluut: 7)
Aantal *pushback-afwijkingen ²	0.25	0.10 (absoluut: 2)	1.71 (absoluut: 34)
Negeren **anti-collision licht	1.00	1.36 (absoluut 28)	0.95 (absoluut: 19)

¹ Cijfers in de tabel betreffen de totale cijfers van Luchthaven Eindhoven (civiel en militair) m.u.v. de * pushback-afwijkingen (deze zijn per vertrek civiel) en ** anti-collision light (dit is het aantal voorvallen op het civiele platform).

² Vanaf 2023 worden alleen de afwijkingen geteld die vallen onder de hoogste ICAO-risicoclassificering A, B of C.

Veiligheid op de grond

In 2023 heeft zich op Eindhoven Airport één incident voorgedaan dat als 'ernstig' is gekwalificeerd. Dit incident vond plaats in het afhandelingsproces: een vliegtuig met draaiende motoren werd incorrect benaderd door medewerkers van de afhandelaar. Team Safety heeft het incident grondig geëvalueerd en heeft het met de afhandelaar besproken.

In 2023 waren er zes voorvallen die leidden tot schade aan vliegtuigen. Deze vonden plaats tijdens de afhandeling.

Er waren wel enkele voorvallen die een effect hadden op de operatie. Een grote verstoring vond plaats op vrijdag 24 februari, toen lag het vliegverkeer vanaf/naar Eindhoven Airport urenlang stil vanwege een bommelding. Deze betrof een vlucht van Praag naar Nederland, waarmee ook een toestel van Transavia op weg naar Eindhoven zou kunnen worden bedoeld. Het toestel is rond 15.00 uur veilig geland en is uit voorzorg geparkeerd op de militaire vliegbasis. De Koninklijke Marechaussee heeft onderzoek gedaan in en rond het toestel, en ook de Explosieven Opruimings Dienst Defensie

was ter plekke. Er is niets aangetroffen. Ook de passagiers, die werden opgevangen in de passagiersterminal van de vliegbasis, en hun bagage zijn gecontroleerd. De luchthaven is even na 19.00 uur vrijgegeven en daarna is het vliegverkeer hervat. Er is die dag een groot aantal vluchten uitgeweken, vertraagd en geannuleerd. Ongeveer achtduizend passagiers hebben last ondervonden van het voorval.

Op zaterdag 25 maart was er een demonstratie van de klimaatactiegroep Extinction Rebellion op de luchthaven. Naast de aangekondigde en goedgekeurde manifestatie op het voorterrein, zijn er ook actievoerders doorgedrongen tot het platform. Nadat ze een hek hadden opengeknapt, begaven ze zich op een terrein voor privévluchten. Omdat dit verboden gebied was, heeft de Koninklijke Marechaussee hen gearresteerd. Er zijn geen operationele verstoringen geweest die dag; de overlast is tot een minimum beperkt gebleven.

Safety score

Onze safety score (een indicatie van het aantal dagen zonder ernstige incidenten) kwam in



► *Sneeuwoperatie op het platform van Eindhoven Airport*

2023 uit op 99,5. In 2022 was de score 98,4. De target voor 2023 hadden we gesteld op 97.

Vliegen bij mist

Mist heeft in 2023 enkele dagen impact gehad op een aantal vluchten vanaf/naar Eindhoven Airport.

De komende jaren houden we beperkingen bij (dichte) mist. We werken met het Instrument Landing System (ILS), categorie I, wat in de praktijk betekent dat een piloot alleen mag landen bij minimaal 550 meter zicht. Het systeem gaan we upgraden naar ILS categorie CAT IIIB, dat mogelijk maakt dat vliegtuigen in de meeste gevallen ook bij (zeer) dichte mist kunnen landen/starten. Met behulp van dat navigatiesysteem kan de piloot met grote precisie de landingsbaan naderen.

Voor ILS categorie IIIB moet onder meer extra verlichting worden aangelegd in de start-en landingsbaan. Defensie speelt hierbij een belangrijke rol, omdat Eindhoven Airport gebruikmaakt van de start- en landingsbaan op de militaire luchthaven Eindhoven. Eerder was al besloten het groot onderhoud en de aanleg van het ILS te combineren, omdat we dan maar één keer last hebben van de werkzaamheden. De belangrijke upgrade stond gepland voor 2025, maar dit is verschoven. Defensie heeft besloten extra aanpassingen te doen met het oog op toekomstige, nieuwe taken. Daar is meer tijd voor nodig. Dat houdt in dat we pas over enkele jaren gebruik kunnen maken van het nieuwe systeem. Begin 2024 besluit Defensie wanneer de baanwerkzaamheden gepland worden.

Veiligheid in en om de terminal

In de terminal vond één voorval plaats waarbij de Koninklijke Marechaussee actie moest ondernemen om verdere verstoring van de openbare orde te voorkomen. Het voorval betrof een passagier aan landzijde die met een mes dreigde. De situatie was snel onder controle.

Het totaal aantal geregistreerde voorvallen op de luchthaven, inclusief bijvoorbeeld verstuingen en onwelwordingen van reizigers, is gedaald van 1.042 (2022) naar 983 in 2023. Het aantal meldingen houdt doorgaans gelijke tred met het aantal vliegtuigbewegingen. Indien nodig ondernemen we actie. We zagen in 2023 opnieuw dat de voorvallen in de categorieën 'letsel en ziekte' en 'onhandelbare passagiers' het grootste aandeel hadden van het totaal aantal meldingen.

Meldingen onveilige situaties

In 2023 hebben we 52 meldingen ontvangen via het meldingsformulier 'Onveilige situatie', dat op de website van Eindhoven Airport staat. Hiervan hadden 22 meldingen betrekking op veiligheid. In 2022 kregen we 37 meldingen, waarvan 13 meldingen betrekking hadden op veiligheid.

We hebben deze meldingen bekeken en beoordeeld. De meldingen die niet safety-gerelateerd waren, zijn doorgezet naar de verantwoordelijke afdelingen binnen de luchthaven. Medewerkers van de luchthaven hebben interne mogelijkheden om onveilige situaties te melden. De meldingen zijn voor ons belangrijk: ze helpen ons incidenten of ongevallen te voorkomen.

Veiligheidsaudits

In 2023 hebben er opnieuw veiligheidsaudits plaatsgevonden bij partners op de luchthaven, onder meer bij Sun Jet Services, Viggo en G4S. Gevonden afwijkingen, bijvoorbeeld in de naleving van procedures of in omschrijvingen van werkzaamheden, zijn gecorrigeerd. Bij bouwbedrijf Heijmans Eindhoven is een audit

gehouden op basis van de HSE Standaard (Health, Safety & Environment). Er is één afwijking geconstateerd en die is verholpen. De HSE is een standaard voor alle bouw- en onderhoudswerkzaamheden binnen de geografische grenzen van Eindhoven Airport. Het is een uitgebreid handboek met richtlijnen, normen en eisen op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu. De standaard schept duidelijkheid voor de opdrachtgever en de opdrachtnemer(s).

Bewustwording

We werken continu aan groeiende bewustwording onder de mensen die op de luchthaven actief zijn. We publiceren interne 'Safety Bulletins', waarin we op een toegankelijke manier voorvallen en belangrijke thema's bespreken. Op 29 maart hebben we meegedaan aan de landelijke Bewust Veiligdag, met extra aandacht voor gezond en veilig werken. En op 14 december hebben we opnieuw een Safety Day gehouden. De dag focuste dit keer specifiek op verkeersveiligheid in het luchthavengebied.

Verder houden we twee keer per jaar een Safety Walk, een wandeling over het luchthaventerrein die focust op mogelijke risico's die passagiers, bezoekers en medewerkers kunnen lopen. Bij de walks in 2023 was er onder meer extra aandacht voor het logistiek centrum, de metingen van ultrafijnstof en het misbruik van nooddrukknoppen aan de luchtzijde. Medewerkers van diverse afdelingen en partnerbedrijven doen mee aan de Safety Walks.

Cybersecurity

Betrouwbare informatievoorziening en digitale oplossingen zijn cruciaal voor Eindhoven Airport. De veiligheid van de IT-systemen houdt onverminderd onze aandacht vanwege de impact van cyberdreigingen op onze bedrijfsvoering, reputatie of financiële positie. We voldoen aan de voortdurend ontwikkelende wet- en regelgeving en standaarden die gelden

in ons werkveld. We passen onze informatiebeveiliging hier continu op aan. Begin 2024 volgt de eerste audit door de Inspectie Leefomgeving en Transport, die we met veel vertrouwen tegemoet zien.

Om de kwaliteit en effectiviteit van onze informatiebeveiliging verder te versterken, gaan we de functie Information Security Officer (ISO) vanaf 2024 uitbreiden naar een volledige fte. Deze uitbreiding benadrukt onze toewijding aan een proactieve en grondige aanpak van informatiebeveiliging. Hierdoor kunnen we ons concentreren op het verbeteren en versterken van onze cybersecurity-weerbaarheid. Ook kunnen we het Information Security Management System (ISMS) verder implementeren, ons awareness-programma versterken en ons volwassenheidsniveau op het gebied van cybersecurity verhogen.

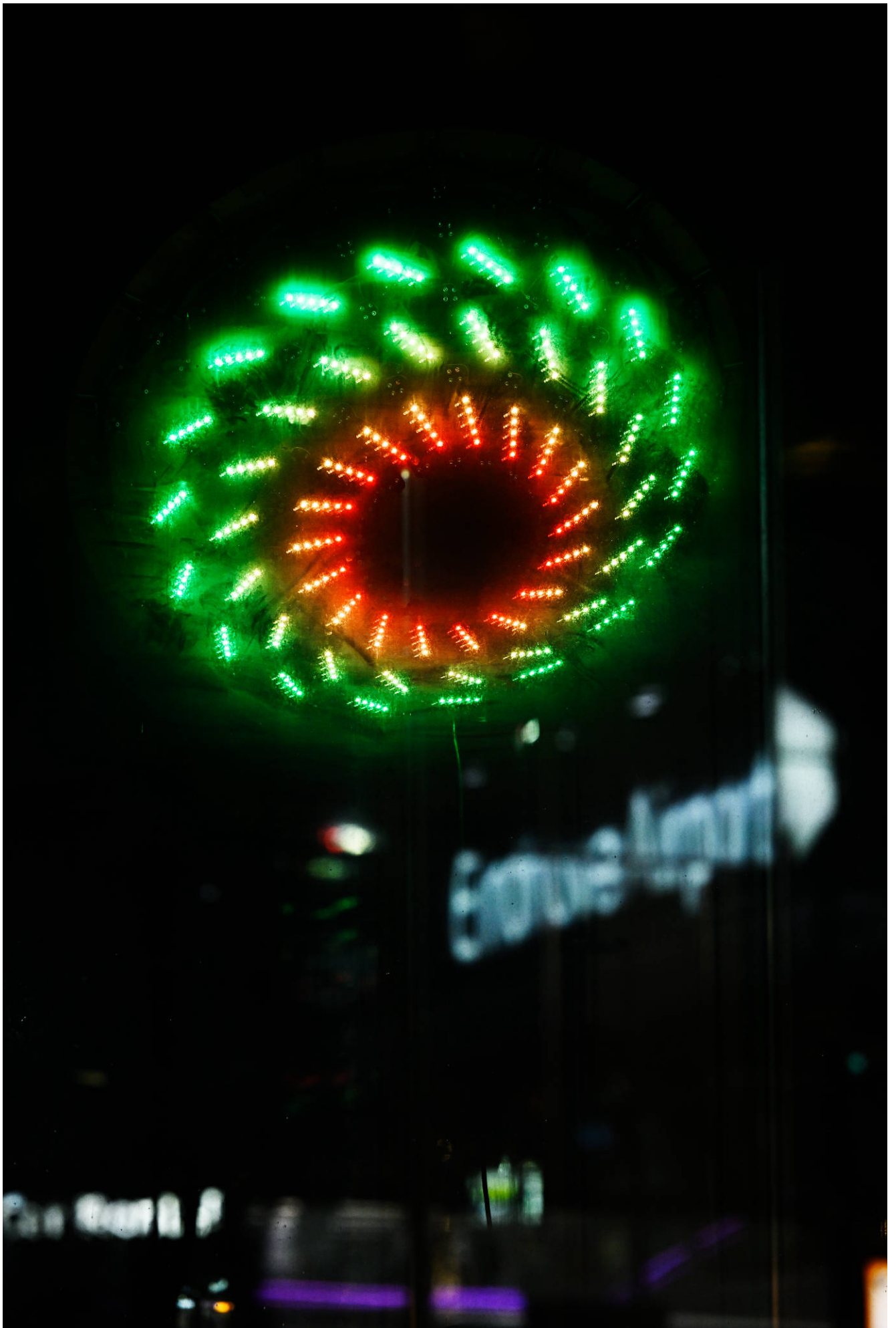
Ondermijning

Luchthavens zijn kwetsbaar voor ondermijnende criminaliteit, zoals drugsmokkel, mensenhandel en witwassen. Eindhoven Airport spant zich in om deze criminaliteit tegen te gaan, in samenwerking met de Koninklijke Marechaussee, de Belastingdienst, het Openbaar Ministerie, de gemeente Eindhoven en partnerbedrijven.

In 2023 hebben we onze inspanningen op het vlak van bewustwording geïntensiveerd. De Koninklijke Marechaussee heeft voor luchthavenmedewerkers een presentatie gehouden over de verschijningsvormen van ondermijning en hoe deze zijn te herkennen. Er is ook een online cursus beschikbaar.

De Driehoek-plus van de gemeente Eindhoven (burgemeester, politie, Openbaar Ministerie en Belastingdienst) heeft Bureau Beke opdracht gegeven de ondermijning op en rond Eindhoven Airport in beeld te brengen. Het onderzoek liep van mei tot december 2023. Bureau Beke onderzocht in die maanden de aard en omvang van de ondermijning en ook de risico's die worden gelopen. Dat gebeurde aan

de hand van analyse van openbare bronnen en politieregistraties en interviews met mensen die op en rond de luchthaven werken. Behalve Eindhoven Airport zelf zijn ook Flight Forum, Vliegbasis Eindhoven en Park Forum bij het onderzoek betrokken. Het eindrapport verschijnt in het eerste kwartaal van 2024.



Onze omgeving



Onze omgeving

Oog voor de omgeving

Eindhoven Airport is een goede buur. We willen een belangrijke bijdrage leveren aan het regionale woon-, werk- en leefklimaat. Het doel is de positieve impact van onze activiteiten op de omgeving en omwonenden te vergroten en de negatieve gevolgen zo veel mogelijk terug te dringen. De beperking van de geluidshinder en de terugdringing van de CO₂-uitstoot gaan we in de komende jaren versnellen.

Luchthaven Eindhoven Overleg

Bij een goede relatie met de omgeving hoort volgens ons goed overleg en een open communicatie. Ontwikkelingen omtrent de luchthaven die de omgeving raken, bespreken we in het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). In dit orgaan, dat zich sinds de oprichting in 2020 steeds verder heeft ontwikkeld, hebben

onder meer bewonersgroepen, overheden, milieuorganisaties en bedrijven zitting. Belangrijke thema's zijn geluid, een gezonde leefomgeving, het klimaat, en de verduurzaming van de luchtvaart.

In 2023 heeft het LEO volgens planning vier vergaderingen belegd. Er is veel gesproken over de meldingen over geluidshinder, onder meer over de vliegroute boven de dorpen Eersel en Steensel. Ook de voortgang in de procedures rond de diverse vergunningen, zoals de natuurvergunning en de medegebruiksvergunning, houdt continu de aandacht evenals de m.e.r. procedure rondom het nieuwe sturingsmodel op geluid. Andere onderwerpen waren het Regionaal Informatie Centrum (RIC) en de komst van een nieuw geluidmeetnet. Over al deze onderwerpen communiceren we zo transparant mogelijk.

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.

Omdat een breed draagvlak hiervoor onontbeerlijk is, kent het LEO een brede samenstelling. Deelnemers zijn: het ministerie van Defensie, het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, de Brabantse Milieufederatie, VNO/NCW, Brainport Development, Transavia, Eindhoven365, bewonersorganisaties BOW & BVM2, omliggende gemeenten, en Eindhoven Airport.

De partijen worden via het permanente overlegorgaan nauw betrokken bij belangrijke speerpunten, zoals het beperken van geluidshinder, de verbetering van de luchtkwaliteit, en het bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Ze zoeken een betere balans tussen economische groei en de belasting van de leefomgeving rond de luchthaven. Werkgroepen werken specifieke kwesties uit: Geluid, Gezondheid, Klimaat, Fondsvorming, Meerwaarde voor de regio en Communicatie.

Geluid

Eindhoven Airport krijgt een nieuw sturingsmodel: de geluidsbelasting is leidend, en niet het aantal vliegtuigbewegingen. Uitgangspunt is dat de geluidsbelasting afneemt. Dit is ook een van de centrale thema's binnen het LEO.

Voor het nieuwe sturingsmodel is een wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven nodig. Zolang die er niet is, werken we met een medegebruikersvergunning (MGV), die jaarlijks moet worden afgegeven door het ministerie van IenW. Een MGV is nodig om burgerluchtvaartuigen de start- en landingsbanen van de militaire luchthaven Eindhoven te laten gebruiken.

In december 2023 hebben we de MGV voor 2024 ontvangen. Hierin wordt uitgegaan van een vlootvernieuwing van ongeveer 27 procent in 2024. Dit vereist inzet van de airlines: het aandeel van de nieuwe generatie toestellen – schoner en stiller – was eind 2023 ongeveer 17 procent. De verwachting is dat in 2024 Boeing en Airbus nieuwe toestellen leveren aan airlines die ook op Eindhoven Airport vliegen. De MGV vergunt ons met het oog op onder meer deze vlootvernieuwing een geluidcontour van 8,9 km² van de 35Ke zone, kleiner dan in 2022 (9,15 km²). We zien dit als opnieuw een stap in de vermindering van de geluidsbelasting.

Als we kijken naar de vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport, zien we een kleine stijging, van 40.252 in 2022 naar 41.496 in 2023. We blijven zoals afgesproken onder het maximumaantal, dat sinds 2020 in de MGV's is bevroren op 41.500. In het vijfpuntenplan dat we in november 2023 hebben gepresenteerd verlagen we dit maximumaantal in 2026 en 2027 naar 40.500. Vanaf 2028 sturen we op geluid. Zie voor meer hierover Versneld verduurzamen.

Aanscherping vliegroute

Bewoners uit Eersel hebben gemeld dat ze extra hinder ondervinden van vertrekkende vliegtuigen. Eindhoven Airport en de luchtverkeersleiding hebben daar uitvoerig naar gekeken. Met omwonenden zijn afspraken gemaakt en bij wijze van proef is vanaf half mei het gebruik van de route aangescherpt: piloten kregen instructies om zo min mogelijk de randen van de route boven de dorpen te vliegen maar er zo precies mogelijk tussendoor te vliegen. Het plan was om dit een jaar lang te monitoren en dan de balans op te maken na zorgvuldige analyse. In november is echter besloten de proef te stoppen. Aanleiding hiervoor was een uitzonderlijk hoog aantal hindermeldingen uit de gebieden Steensel, Eersel, Waalre en Valkenswaard. De vliegtuigbewegingen werden gedurende deze pilotperiode geanalyseerd door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. De uitkomst was dat per saldo de geluidshinder bleek te zijn toegenomen.

Regionaal Informatie Centrum

Het Regionaal Informatie Centrum Luchthaven Eindhoven (RIC) beleefde zijn eerste jaar. Het RIC, dat informatie verstrekt over onder meer de werkwijze op de luchthaven Eindhoven, het civiele vliegverkeer en militaire vlieg oefeningen, beheert het meldingenbureau geluidshinder voor Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport. Meldingen worden geïnventariseerd en geanalyseerd, en waar mogelijk worden verbeteringen geïdentificeerd. Het RIC heeft ook diverse bijeenkomsten georganiseerd. Het treedt in contact met melders over specifieke meldingen. Ook is er gewerkt aan een effectievere meldingsprocedure.

Het aantal meldingen van geluidshinder lag in 2023 met 73.608 meldingen bijna 98 procent hoger dan een jaar eerder: (2022: 36.858). Deze grote stijging is echter vrijwel in zijn geheel toe te schrijven aan de proef met de aanscherping van de vliegroutes tussen Steensel en Eersel.



► Minister Mark Harbers van lenW, te gast op Eindhoven Airport, wordt in de terminal bijgepraat door de directie

Minister Harbers op bezoek

Voor het eerst sinds een aantal jaren ontving Eindhoven Airport weer een minister. Op maandag 2 oktober 2023 verwelkomden we demissionair minister Mark Harbers van lenW. Directieleden Roel Hellemons en Mirjam van den Bogaard namen hem tijdens het werkbezoek mee op een rondleiding door de terminal. Ze hebben de minister onder meer bijgepraat over actuele ontwikkelingen, de afspraken die we met regiopartners hebben gemaakt, de toekomstige uitbreiding van de terminal en onze duurzaamheidsplannen. De minister was ook te gast bij een bijeenkomst van het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) in het Business Centre. Daar vertelden omwonenden, lokale politici en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en andere organisaties over hun ervaringen met de overlegstructuur die er bestaat voor kwesties rondom onze luchthaven. De introductie van het Regionaal Informatie Centrum kwam ook uitvoerig aan bod.

Geluidmeetnet

Eindhoven Airport heeft eind 2023 een aanbesteding voorbereid voor een nieuw geluidmeetnet, een stelsel aan meetpalen in de omgeving van de luchthaven. We werken hierbij samen met de werkgroep Geluid van het LEO. De huidige meetpalen zijn verouderd en hebben het einde van hun levensduur bereikt. We

kunnen met de nieuwe, modernere palen nauwkeurigere metingen verrichten. De bedoeling van het nieuwe geluidmeetnet is dat de gegevens kunnen worden gebruikt als informatiebron voor de omgeving. We ontsluiten de meetresultaten voor het grote publiek en koppelen ze aan het geluidshindermeldingssysteem van het RIC.

De vernieuwing sluit aan bij de landelijke pilot Programmatische Aanpak voor het Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV) van het ministerie van IenW. Uitgangspunt daarvan is dat elk vliegveld zijn eigen meetnet heeft. Eindhoven Airport verwacht in 2024 een uitvoerende partij uit te kiezen en wil het nieuwe systeem uiterlijk 1 januari 2025 operationeel hebben. We zullen het nieuwe meetnet afnemen als 'data as a service' en de apparatuur zelf niet aankopen.

Leefbaarheidsfonds

In 2023 heeft het Leefbaarheidsfonds opnieuw een aantal projecten in de regio financieel ondersteund. Daaronder waren LandArt kunstexpositie Knegsel, Duofiets Hapert, beweegparcours de Kwiekroute in Hoogeloon, boekproject Ilse Brull, Kindcentrum de Kiezel in Best, toneelvereniging Keskenoate in Middelbeers, Dickensfestijn in Wintelre, ouderenproject Oma's soep en Prettige plek te Best. Het Leefbaarheidsfonds, dat geld ontvangt van het Rijk, de provincie, de gemeente Eindhoven en Eindhoven Airport, steunt (innovatieve) projecten van omwonenden die het milieu en het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven verbeteren.

Milieu en klimaat

We nemen onze verantwoordelijkheid als het gaat om maatregelen die het milieu beschermen. Ook spannen we ons in om klimaatverandering tegen te gaan.

Onze duurzaamheidsagenda hebben we vastgelegd in de Planet Roadmap. Dit is een vervolg op de Roadmap Sustainability 2030, die we in 2022 publiek hebben gemaakt. De Planet Roadmap is meer toegespitst op CO₂-reductie en het tegengaan van en het voorbereid zijn op klimaatverandering. Verduurzaming van de luchtvaart neemt hier een prominente rol in. We hebben in januari 2024 een publieksvriendelijke, interactieve versie van de nieuwe roadmap gepubliceerd op onze website. Zo kan iedereen zien wat onze doelen, acties en maatregelen zijn.

Luchtkwaliteit

In april en mei 2022 is er onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van ultrafijnstof in de lucht op het platform van Eindhoven Airport. Als vervolg daarop heeft onderzoeksinstituut TNO in mei en juni 2023 een blootstellingsonderzoek gedaan. De resultaten worden in het eerste kwartaal van 2024 gepresenteerd.

Eigen bedrijfsvoering

Eindhoven Airport onderschrijft het doel om stapsgewijs toe te werken naar een CO₂-emissieloze luchtvaart in 2050. Dat is vastgelegd in het nationaal Akkoord Duurzame Luchtvaart. We werken toe naar een CO₂-emissieloze grondoperatie op de luchthaven – dat is voor een groot deel onze eigen bedrijfsvoering en daarop hebben we zelf directe invloed. Deze activiteiten stoten uiterlijk in 2030 geen CO₂ meer uit: we elektrificeren materieel, maken gebouwen gasloos en gaan lokaal energie opwekken.

Netcongestie

Eindhoven Airport wil waar het ook maar even kan af van fossiele energiebronnen en zet in op verdere elektrificering. Een groeiend probleem is de drukte op het elektriciteitsnet. En dat terwijl de luchthaven in de toekomst alleen maar meer stroom nodig zal hebben en de terminal en andere gebouwen van het gas afgaan. Bovendien hebben we extra elektriciteit nodig om de grotere terminal te bouwen en daarna ook te gebruiken. Met de netcongestie is ook teruglevering niet mogelijk, wat eventuele uitbreiding van zonnepanelen in de weg zit.

Met het Masterplan-E hebben we inzicht verkregen in de groeiende behoefte aan stroom. Dit plan biedt de basis om toe te werken naar een duurzame, optimale energiehuishouding van de luchthaven, bijvoorbeeld met energieopwekking en -opslag. De netcongestie speelt hierin dus een rol. Er moet nog verder onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheden.

Energieneutraal in 2030

In samenwerking met TU Eindhoven, Brainport Development en Future Focus hebben we een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar energieneutraliteit vanaf 2030. We kregen daarbij steun van de Metropoolregio Eindhoven. De resultaten geven ons inzicht in wat ervoor nodig is om Eindhoven Airport in de komende jaren energieneutraal te maken op de luchthavenactiviteiten. Er is onder meer gekeken naar energiebesparing, de opwekking van duurzame energie, het inzetten van batterijen voor opslag en het uitwisselen van energie met de omgeving.

Het onderzoek toont aan dat Eindhoven Airport ongeveer 40 procent van de benodigde energie zelf kan opwekken. Daarom zoeken we ook naar oplossingen in de omgeving, bijvoorbeeld in samenwerking met Defensie en Flight Forum. Samen kunnen we meer duurzame energie opwekken en opslaan, en het volle elektriciteitsnetwerk in het gebied ontlasten. Zo

kunnen we gezamenlijk zelfvoorzienend worden. In het onderzoek zijn ook innovaties (windopstellingen, gevelbekleding, tweezijdige zonnepanelen) doorgerekend. We bekijken of we deze kunnen aanleggen of bouwen.

Minder uitstoot

Het brandstofgebruik van het afhandelmaterieel aan luchtzijde moet zo snel mogelijk naar nul, om zo de uitstoot van CO₂, stikstof en (ultra)fijnstof maximaal te beperken. Te denken valt daarbij aan pushbackvoertuigen, cateringvoertuigen, vliegtuigtrappen en verrijdbare stroomaggregaten. Eind 2023 was 55 procent van het materieel elektrisch, iets hoger dan het percentage eind 2022 (54 procent).

Voor veel zwaar materieel (zoals sneeuwschuivers) bestaan er vooralsnog geen elektrische varianten. Deze voertuigen kunnen de duurzame diesel HVO 100 gebruiken. We beginnen daarmee in 2024, zodra de nieuwe



► Elektrische Ground Power Unit als alternatief voor dieselaggregaten

milieustraat voor afval aan de luchtzijde gereed is. HVO 100 veroorzaakt nog wel CO₂-uitstoot, maar aanzienlijk minder dan met de reguliere diesel.

Het aantal zonnepanelen op de daken van Eindhoven Airport is in 2023 uitgebreid. In totaal beschikt de luchthaven over 1.950 panelen voor de eigen opwekking van groene stroom.

Het totale elektriciteitsverbruik steeg in 2023 met 6 procent naar 8.234 MWh (7.796 MWh in 2022). We schrijven dit met name toe aan de stijging van het aantal passagiers.

Ons gasgebruik is in 2023 gedaald met 19 procent, van 238.019 m³ naar 193.840 m³, ondanks de stijging van het aantal passagiers.

CO_{2e}

Uitstoot beperkt zich niet alleen tot de emissie van CO₂. Ook andere broeikasgassen komen vrij bij de verbranding van brandstof. Onze Planet Roadmap – met de achterliggende berekeningen – is daarom gebaseerd op het zogenoemde CO₂-equivalent, afgekort tot CO_{2e}. Onze luchthavengebonden acties zijn erop gericht om de uitstoot van alle broeikasgassen tot netto nul te reduceren.

Minder afval

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.

In juni 2023 ging het contract in met onze nieuwe afvalafhandelaar Remondis. We hebben vastgelegd dat uiterlijk 2030 al het afval van Eindhoven Airport wordt hergebruikt of gerecycled. Er wordt dan ook geen afval meer verbrand. Het contract met Remondis loopt tot juni 2031.

In 2023 werd 56 procent van het afval hergebruikt of gerecycled (2022: 43 procent). De mate van scheiding van het afval is ongeveer gelijk gebleven: het percentage kwam uit op 33 (2022: 32). Gebruik van wegwerpplastic, zoals bestek, wordt zoveel mogelijk gemeden; we werken toe naar een luchthaven zonder wegwerpplastic.

Om in de toekomst al het afval her te gebruiken of te recycleren, moeten we beter scheiden bij de bron. Remondis gaat plastic, metalen

verpakkingen en drinkpakken nascheiden en gaat innovatieve technieken inzetten om afval te hergebruiken of recycleren. Het bedrijf beschikt over een recyclinginstallatie waarmee afval beter kan worden nagescheiden. Ook wordt een machine ingezet die droge compost maakt van organisch afval.

Er kwam in 2023 883 ton afval vrij op de luchthaven (2022: 851 ton). Hiervan was 591 ton restafval, 67 procent. In 2022 was dat 583 ton restafval (68 procent). Remondis stelt als doel de hoeveelheid restafval jaarlijks te reduceren met gemiddeld 10 procent.



► Milieustraat aan landzijde

Natuurvergunning

Eindhoven Airport wacht nog altijd op een definitief besluit over de aanvraag voor een natuurvergunning. Deze is in eerst instantie van belang voor onze hele luchthavenoperatie, maar ook voor toekomstige verbeteringen, zoals de uitbreiding van de terminal. In april 2023 hebben we op verzoek van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit onze aanvraag op een aantal punten aangevuld. Daarna, in oktober, kwam er een nieuwe versie van de gebruikte rekentool uit, waardoor we nieuwe berekeningen moesten insturen. Dat hebben we tijdig gedaan. We verwachten een officiële reactie van het ministerie in het eerste kwartaal van 2024.

Milieustraat

In 2023 hebben we verder gewerkt aan de bouw van 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. De nieuwe milieustraat heeft een tank die geschikt is voor de duurzame diesel HVO 100. De milieustraat moet in het eerste kwartaal van 2024 operationeel zijn.

Hoogste niveau ACA

Eindhoven Airport hoort bij de tien luchthavens ter wereld die het hoogste certificaat hebben ontvangen voor de CO₂-reductie. Tijdens de klimaatconferentie in Dubai is ons op 6 december 2023 het Level 5-keurmerk van het Airport Carbon Accreditation (ACA) toegekend. Level 5 is de gloednieuwe en meest ambitieuze certificering van het ACA-programma van de Airports Council International (ACI Europe). Deze gaat alleen naar luchthavens die de CO₂-emissies van de eigen activiteiten met minimaal 90 procent hebben teruggebracht en zich committeren aan netto nul uitstoot door het vliegverkeer. Ook Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport zijn gewaardeerd op dit hoogste niveau.



► ACA Level 5 keurmerk

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.

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. In 2023 was dat 5 tCO₂ (2022: 63 tCO₂). De uitstoot van de activiteiten gericht op onze bedrijfsvoering, zoals energie, brandstoffen en vervoer, worden gecompenseerd door deelname aan projecten die voldoen aan de richtlijnen van het Airport Carbon Accreditation programma. In ons geval is de keuze gevallen op een herbebossingstraject in Tanzania. Daarnaast compenseren we vrijwillig de uitstoot van onze medewerkers bij de uitoefening van hun werkzaamheden, bijvoorbeeld dienstreizen en woon- en werkverkeer. We doen dit via een lokaal klimaatproject gericht op de productie van biogas door de Smits Group in Wanroij.

Duurzame luchtvaart

Een net-zero luchtvaartsector is volgens ons in 2050 mogelijk met grote technologische innovaties. Om dit te bereiken, moet het gebruik van alternatieve brandstoffen aanzienlijk omhoog en is een rigoureuze vlootvernieuwing nodig. Eindhoven Airport stimuleert waar mogelijk deze ontwikkelingen.

Stimulans voor stil en schoon

Eindhoven Airport kan niet zelf bepalen welke vliegtuigen de airlines inzetten, maar kan wel invloed hierop uitoefenen. We stimuleren luchtvaartmaatschappijen die vliegen met toestellen die minder geluid maken en/of minder CO₂ uitstoten, zoals de nieuwe Airbus A321neo en de Boeing 737 MAX. Dit doen we door een korting op de havengelden te geven als een airline de nieuwste toestellen inzet.

Daarnaast geldt een korting als de vliegtuigen minder stikstofoxiden uitstoten. Ook 'belonen' we het vliegen op tijdstippen die minder overlast betekenen voor de omwonenden. We hanteren een korting als airlines hun vluchten overdag plannen in plaats van vroeg op de ochtend of in de avonduren. Sinds oktober 2020 is het overigens niet meer toegestaan om landingen na 23.00 uur te plannen (geplande starts waren er op Eindhoven Airport na dat tijdstip al niet).

Vliegtaks

Op 1 januari 2023 is de zogeheten vliegtaks, de vliegbelasting voor passagiers die vertrekken uit Nederland, verhoogd van 7,96 naar 26,43 euro. Daarmee wilde het kabinet vliegen ontmoedigen en de CO₂-uitstoot verminderen. De partners in het LEO, inclusief Eindhoven Airport, hebben in 2022 gezamenlijk



► Omwonenden bij de demonstratie van een Boeing 737 MAX, georganiseerd samen met TUI

voorgesteld dat de opbrengst van de maatregel (op onze luchthaven) wordt gestopt in de aankoop van duurzame vliegtuigbrandstof. Hiermee zou het mogelijk zijn om op Eindhoven Airport in 2030 ongeveer 50 procent minder CO₂-uitstoot te hebben dan in 2019. Het

(inmiddels demissionaire) kabinet heeft dit niet overgenomen. Het LEO blijft zich hardmaken voor een gebruik van de gelden dat ten goede komt aan verduurzaming van de luchtvaart. Bij het nieuwe kabinet zullen we hierop opnieuw aandringen.

Eerste 'SAF-vlucht'

Een mijlpaal voor Eindhoven Airport: voor het eerst vloog een toestel op onze luchthaven op duurzame brandstof (SAF, Sustainable Aviation Fuel). Wizz Air had de eer. Op 10 mei 2023 vloog een Airbus A321neo van deze airline van Boedapest naar Eindhoven met een bijmenging van 37 procent SAF. Voor Wizz Air was het een testdag, er vlogen ook toestellen met dit aandeel duurzame brandstof naar Malta, Madrid, Parijs en Castellon. De SAF komt van MOL, de brandstofleverancier op Budapest Airport. Het Finse bedrijf Neste maakte de duurzame brandstof van afgewerkte bakolie en dierlijk vetafval.

Duurzamer taxiën

We stimuleren stiller en schoner taxiën naar en van de start- en landingsbaan. Al is het op de grond, ook dat valt onder verduurzaming van de luchtvaart. We zien wel nog verbeterpunten voor operationele procedures. In 2023 hebben we een pilot voor duurzamer taxiën afgerond.

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 haalbaar is. Tijdens het project, dat een jaar duurde, zetten we speciale geluidcamera's van het Eindhovense bedrijf Soroma in; deze camera's traceren de bron van geluid. We konden daarmee ook registreren in hoeverre op het platform gebruik wordt gemaakt van de Auxiliary Power Unit (APU), de hulpaandrijving waarover vliegtuigen beschikken.

We gaan aan de slag met de resultaten van de pilot en onderzoeken op welke manier we in 2024 hieraan een vervolg geven.

Elektrisch vliegen

Eindhoven Airport is ervan overtuigd dat er een mooie toekomst is weggelegd voor elektrisch vliegen, allereerst tussen regionale luchthavens. Daarom doen we mee aan het Power Up-initiatief, een samenwerking dat is opgezet met onder meer de luchthavens van Rotterdam, Groningen en Maastricht (ondersteund door de Royal Schiphol Group en Koninklijke NLR).



► Afgevaardigden van de Power Up-deelnemers

Het doel van Power Up is – naast het uitvoeren van testvluchten – kennis op te doen van de haalbaarheid, potentie en afhandeling van elektrische vluchten. Inmiddels doen achttien luchtvaart- en mobiliteitsorganisaties mee aan het initiatief. In oktober 2023 ondertekenden ze een gezamenlijk memorandum waarmee ze

zich committeren aan het faciliteren en versnellen van de introductie van de electric Regional Air Mobility (eRAM). Hieronder verstaan we commerciële passagiersvluchten door vliegtuigen (met 9 tot 50 zitplaatsen) met elektrische aandrijving op afstanden van 150 tot 750 kilometer. De partijen streven ernaar om tegen 2026 operationeel klaar te zijn.

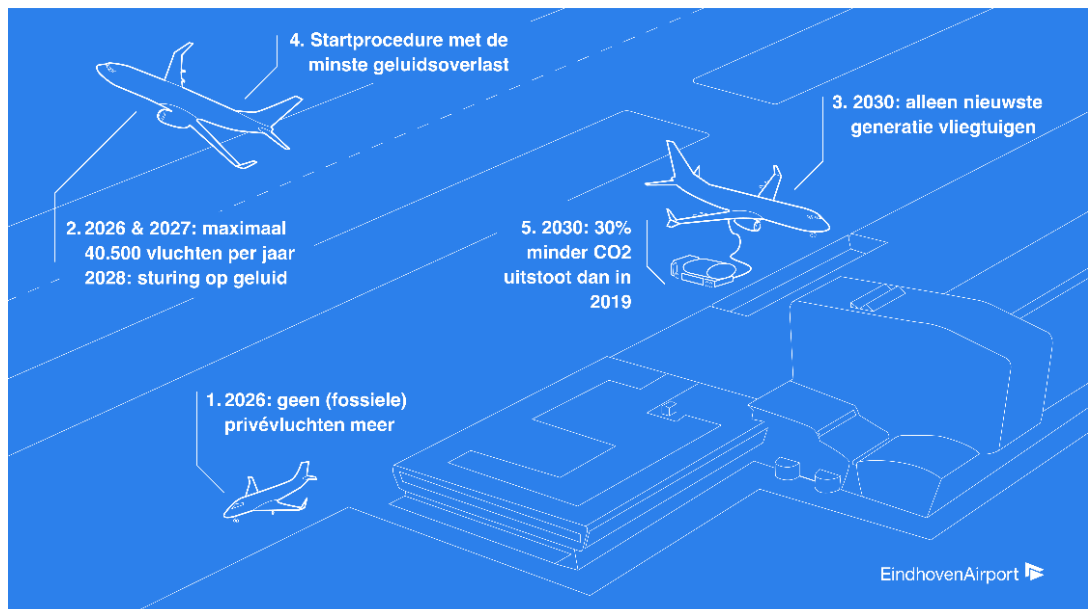
Zelf heeft Eindhoven Airport dit jaar zijn eigen visie op elektrisch vliegen scherper gesteld. Het aangekondigde afscheid van privétoestellen op fossiele brandstoffen biedt ruimte om een gedeelte van de vrijgekomen ruimte te reserveren voor (testen met) kleine toestellen met bijvoorbeeld elektrische aandrijving. Voorwaarde is dat er voldoende energie aanwezig is voor de benodigde laadinfrastructuur en de uitvoering van eRAM. Volgens ons kan vanaf 2030 regionaal vervoer met (hybride) elektrische toestellen een aanvulling kan zijn op ons aanbod van internationale vervoersmogelijkheden. De komende tijd gaat Eindhoven Airport zijn visie op elektrisch vliegen verder vorm geven.

Versneld verduurzamen

We hebben in 2023 besloten onze duurzame inspanningen op deze vlakken aan te scherpen en te versnellen. Ook deze stappen zetten we in nauwe dialoog met partijen in de omgeving, met name binnen het LEO.

We hebben onszelf twee hoofddoelen gesteld. We werken toe naar 30 procent minder geluidsbelasting in 2030 (ten opzichte van 2019). Hieraan hadden we ons al eerder gecommitteerd, maar we koppelen daar nu extra acties aan om dit proces te versnellen. Verder willen we 30 procent minder CO₂-uitstoot door het vliegverkeer vanaf Eindhoven Airport in 2030 (ook ten opzichte van 2019). Dit hebben we nieuw toegevoegd als extra inspanning. Met dit ambitieuze doel, waarmee we de schadelijke impact van vliegen op het klimaat terugdringen, zijn we koploper in de luchtvaartsector.

Om onze aangescherpte doelen te bereiken, hebben we een vijfpuntenplan opgesteld, dat we op 7 november 2023 presenteerden.



Vanaf 1 januari 2026 geen**1. privévluchten meer**

Bij Eindhoven Airport kunnen nu jaarlijks ongeveer 1.500 kleinere vliegtuigen opstijgen en landen. We noemen dat General Aviation (GA). Het merendeel van de GA betreft (zakelijke) privévluchten. Die gaan we afbouwen: vanaf 2026 is dit type vluchten niet meer toegestaan. Het idee hierachter is dat privévluchten een relatief grote geluid- en CO₂-voetafdruk per passagier hebben en maar weinig mensen uit de regio gebruikmaken van privétoestellen. We zien op termijn wel weer mogelijkheden voor kleine, duurzame en stille vluchten (bijvoorbeeld met elektrische toestellen), als die van meerwaarde zijn voor de regio. Er blijft overigens wel ruimte (500 vluchten per jaar) voor kleine toestellen die worden ingezet voor maatschappelijk verkeer (zoals medische vluchten en kleine duurzame luchtvaart).

2. Het maximale aantal vluchten per jaar gaat in 2026 terug van 41.500 naar 40.500

We geven de vrijgekomen vliegtuigbewegingen niet uit aan groot commercieel verkeer. Daardoor kan het maximale aantal vluchten in 2026 en 2027 dalen naar 40.500. Per 2028 is niet langer het aantal vliegtuigbewegingen leidend, maar de geluidsbelasting, zoals in 2019 is vastgelegd in het sturingsmodel van Pieter van Geel. De geluidsbelasting moet dan binnen bepaalde vooraf gestelde grenzen blijven.

Volledige vlootvernieuwing per 2030

3. Om de uitstoot van CO₂ versneld terug te dringen, mag uiterlijk vanaf 2030 alleen nog de nieuwste generatie

toestellen opstijgen en landen. Dat zijn bijvoorbeeld de schonere en stillere Airbus A320neo en de Boeing 737 MAX. Met een volledige vlootvernieuwing per 2030 realiseren we ruimschoots de geluidsreductie van 30 procent.

4. Snelle invoering startprocedure met minste geluidsoverlast voor directe omgeving

Eindhoven Airport is voorstander van de startprocedure die de minste geluidsbelasting voor de directe omgeving veroorzaakt. In de praktijk houdt dat globaal in dat toestellen direct na de start eerder naar hogere vliegroutes klimmen. Dit wordt besproken met de partijen in het LEO. Wat ons betreft hoeven we niet te wachten op de wijziging van het Luchtvaartbesluit Eindhoven.

5. Meer bijmenging met duurzame vliegtuigbrandstof

Ook het gebruik van Sustainable Aviation Fuel (SAF), duurzame vliegtuigbrandstof, draagt bij aan de verdere terugdringing van de CO₂-uitstoot. Hoe meer de luchtvaartmaatschappijen hiervan bijmengen, hoe minder uitstoot. Momenteel is SAF echter nog ongeveer vier keer zo duur als kerosine. We gaan airlines die meer dan die 20 procent SAF bijmengen stimuleren: Eindhoven Airport stelt een bedrag beschikbaar als tegemoetkoming in de kosten. Voor 2024 hebben we hiervoor een half miljoen euro gereserveerd.

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.

Partnerships in de regio

Eindhoven Airport werkt samen met maatschappelijke partners die net als wij de regio op positieve wijze op de (wereld)kaart willen zetten. Samen valt er winst te behalen op economisch, innovatief, cultureel en sportief vlak.

Een nieuwe samenwerking zijn we aangegaan met Heroes Den Bosch. Per 1 januari 2023 zijn we de 'official airport' van deze basketbalclub. Een dergelijk partnerschap past goed bij onze purpose: Heroes draagt bij aan de bredere zichtbaarheid en versterking van de regio. De club won zeventien keer de landstitel, zeven keer de beker en drie keer de Supercup, komt uit in Europese competities en werkt toe naar deelname in de Champions League. Voor de wedstrijden in het buitenland maken ze indien mogelijk gebruik van Eindhoven Airport. De club krijgt tegelijkertijd exposure op onze luchthaven. Het contract loopt drie jaar.



► CEO Roel Hellemons (l) met Frans Janssen van PSV

Wat sport betreft hebben we verder het samenwerkingscontract met voetbalclub PSV

verlengd met opnieuw drie jaar. Dit geldt ook voor het contract met BrabantSport, de provinciale sportkoepel. Naast het gezamenlijke doel om grote sportevenementen naar Noord-Brabant te halen, is in het nieuwe contract nu ook vastgelegd dat we ernaar streven meer maatschappelijke impact te maken. Dat kan bijvoorbeeld door de breedtesport in de provincie te stimuleren.

In cultureel opzicht verwelkomden we wederom het lichtfestival GLOW op de luchthaven. Van 11 tot 18 november konden reizigers, bezoekers en medewerkers genieten van de lichtgevende vlinders uit het kunstproject 'Connecting your Love'. De vlinders, ontworpen door Efteling-ontwerper Sander de Bruijn en geproduceerd door ASML-medewerkers, 'vlogen' in de editie van 2022 nog in de terminal, deze keer bewoonden ze de vitrines op het voorterrein. In december werd deze expositie door GLOW vervangen met lichtkunst van regionale komaf. De organisatie had daarmee voor het eerst twee opeenvolgende activiteiten op de luchthaven.

Ook ons partnership met het Muziekgebouw Frits Philips, in het centrum van Eindhoven, kende een noviteit. Waar we normaliter elkaar versterken op en rond de luchthaven, hebben we dit najaar de krachten gebundeld rondom het Merhaba Eindhoven!, een eendaags festival in het Muziekgebouw. De doelgroep van dit festival, dat de Turkse cultuur viert, kent veel overeenkomsten met de doelgroep van de luchthaven. Het festival was een goede start van een nieuwe contractperiode met het Muziekgebouw.

We hebben op een opvallende manier onze samenwerking met de TU Eindhoven (TU/e) verder vormgegeven. Studententeams krijgen sinds maart op vaste locaties in de terminal de ruimte om creatieve en innovatieve ontwerpen en slimme oplossingen te tonen aan een groot publiek. De start-up Hypar Collective plaatste in de aankomsthal oplichtende kubussen die de groei van de Brainport symboliseren. En

studententeam Ignite installeerde er een pad van lichtgevende papieren vliegtuigjes die de aankomende reizigers de route naar de uitgang

wijzen. In principe wisselen de teams om de paar maanden.

Onze maatschappelijke samenwerkingen

Werkgelegenheid & sociale verbeteringen: Summa College, Samen voor Eindhoven, Impact040.

Sport & cultuur: PSV, Brabant Sport, Heroes Den Bosch, GLOW, Muziekgebouw Frits Philips.

Toerisme & recreatie: Van Gogh Sites Foundation, Van Gogh National Park i.o., Visit Brabant, Eindhoven365.

Innovatie & economie: TU/e, Brainport Development, WTC/e Brainport.

Werkgelegenheid en educatie

Eindhoven Airport is voor de regio een belangrijke bron van werkgelegenheid, bij onze eigen organisatie en bij onze partnerbedrijven op en om de luchthaven. Samen genereren we ongeveer 1.500 fte aan werkgelegenheid. 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. Het Summa College deed ook mee aan het project StartBaan. Voor meer hierover, zie Onze Medewerkers.

Vrijwilligerswerk

We stimuleren onze medewerkers zich in te zetten voor anderen, binnen en buiten onze onderneming. Net als in eerdere jaren konden ze twee werkdagen gebruiken voor vrijwilligersactiviteiten. Samen voor Eindhoven, een stichting die zich inzet voor een hechtere samenleving in de Brainportregio, is onze partner hierbij. In 2023 hebben zeventig collega's meegedaan aan zeven activiteiten. Gezamenlijk besteedden ze hier 269 uur aan, wat neerkomt op een gemiddelde van een kleine vier uur per collega.



► *Maatschappelijke kookactiviteit vanuit Samen voor Eindhoven*

Collega's hebben onder meer geholpen bij het onderhoud van de paardenweiden en de keet op landgoed De Grote Beek, de hoofdlocatie van de geestelijke gezondheidszorginstelling GGzE. Ook hebben ze in oktober jassen ingezameld voor de campagne 'Verwarm een hart & geef een jas', gericht op mensen die het krap hebben of zelfs onder de armoedegrens leven. Anderen hielpen bij verzorgingstehuizen, bijvoorbeeld door op pad te gaan met mindervalide bewoners, of kookten ze samen

met statushouders. Nieuw in 2023 was de deelname aan straattours van Ervaring die Staat: collega's gingen mee met stadsgidsen die een verleden hebben als dak- of thuisloze. De tours helpen vooroordelen tegen te gaan en creëren begrip.

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 maatschappelijke activiteit goed voor het welzijn en de teambuilding.

Social return

Eindhoven Airport kijkt bij aanbestedingen en het afsluiten van contracten naar hoe bedrijven en organisaties bijdragen aan onze duurzaamheidsdoelstellingen. Dat kan gaan om energiezuinige maatregelen als zonnepanelen en ledverlichting en hergebruik van materialen, maar ook de 'social return' telt mee. Potentiële leveranciers kunnen zich hiermee onderscheiden van hun concurrenten. We willen bedrijven op deze manier stimuleren mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan werk te helpen.

EA Impact Fonds

2023 was het tweede jaar voor het EA Impact Fonds. Dit is een fonds van Eindhoven Airport dat geld beschikbaar stelt voor initiatieven die de sociale interactie en cohesie in Eindhoven en omliggende 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.



► Afgevaardigden van de projecten die zijn ondersteund met een donatie uit het EA Impact Fonds

In 2023 hebben we steun aan zestien projecten toegekend: Stichting Comité Open Monumentendag Oirschot, voetbalvereniging DBS uit Eindhoven, het Bladelse Podium 10, buurtvereniging Batadorp uit Best, de carnavalsvereniging Oostelbeers, Stichting Bibberblues uit Eersel, Triathlon Het Groene Woud in Oirschot, de kindervakantieweek Meerhoven, Stichting de Witte Raaf/Saam uit Eindhoven, Stichting Cultuur Casteren en Sterk voor Matchis uit Eindhoven, Theater 't Ros uit Knegsel, Stichting Promotie Projecten in Leefbaar Liempde, Vakantiejeugdwerk Oostelbeers, Dorpsinitiatief Borkel & Schaft en de Eindhoven Maatjes. Op dinsdag 28 november 2023, wereldwijd bekend als Giving Tuesday, waren veel van deze stichtingen en organisaties te gast op Eindhoven Airport.

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.

Krachten bundelen

Een luchthaven drukt een stempel op het omliggende gebied. De internationale bereikbaarheid schept legio mogelijkheden voor mensen en bedrijven. En ook verantwoordelijkheden. We koesteren de nauwe samenwerkingen die we hebben met onze gebiedspartners. Ons gemeenschappelijke doel is de directe omgeving van de luchthaven nog aantrekkelijker en levendiger te maken.

Eindhoven Airport District

De creatie van het Eindhoven Airport District is in 2023 weer een stap dichterbij gekomen. Flight Forum, de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, Vliegbasis Eindhoven, en Eindhoven Airport hebben hard gewerkt aan de plannen voor de vernieuwing van het gebied rondom de luchthaven. Er is inmiddels een Uitvoeringsagenda 2023-2027, waarin de

projecten en activiteiten staan die in de eerste fase worden uitgevoerd. In de eerdere gebiedsvisie was al gekozen voor een gezamenlijke aanpak; alle ontwikkelingen en veranderingen hangen samen.

Het gebied tussen Eindhoven Airport, Flight Forum, Vliegbasis Eindhoven en het Beatrixkanaal wordt in de komende twee decennia geleidelijk getransformeerd naar een krachtig stadscluster van Brainport Eindhoven. We gaan het nieuwe district duurzamer, groener, levendiger en beter bereikbaar maken – samen met overheden, ondernemers, werknemers, huurders en eigenaren. Eindhoven Airport District moet aantrekkelijk zijn voor mensen die er werken, (tijdelijk) wonen, en ook aankomen of vertrekken.

Kwesties op het vlak van ruimtelijke ordening hebben de partijen bijeengebracht in het 'Ruimtelijk programmatisch kader Luchthavenweg', dat in 2023 vorm heeft gekregen. Een van de belangrijkste ambities voor het district is om de deelgebieden Eindhoven Airport, Vliegbasis Eindhoven, bedrijventerrein Eindhoven Airport en Flight Forum beter met elkaar te verbinden. Daarvoor wordt een gezamenlijk hart gecreëerd aan het centrale deel van de Luchthavenweg: de Airport Boulevard. Drie belangrijke projecten komen daaraan te liggen: het WTC Eindhoven Airport, (short-stay) woonvoorzieningen en een vernieuwd businesscomplex.

In 2023 is de website van Eindhoven Airport District live gegaan. Daar zijn ontwikkelingen en activiteiten te volgen.

Vergroening van de luchthaven

Er is in de gebiedsvisie ook oog voor vergroening, verduurzaming en klimaatadaptatie. Eindhoven Airport doet mee met verscheidene projecten die het luchthavengebied groener en duurzamer maken. De vergroening is nu vooral nog te zien bij Flight Forum. Maar er komt meer. In samenwerking met de gemeente en de

provincie werken we aan een groene wandelroute tussen Flight Forum en parkeerplaats P1. Deze route gaat dicht voor

het verkeer. In 2024 wordt een architect gekozen en kan de uitvoering beginnen.

WTC Eindhoven Airport

De bouw van het nieuwe World Trade Center Eindhoven Airport, dat tegenover de terminal komt te staan, is opgenomen in het plan voor het Eindhoven Airport District. Het complex wordt multifunctioneel: er is ruimte voor kantoren, onderwijsinstellingen, horeca en parkeergelegenheid.

We hebben enige vertraging opgelopen, onder meer door vergunningstrajecten die langer duurden dan we hoopten. We verwachten de formele procedures in 2024 te kunnen afronden, waarna we in 2025 starten met de bouw van het parkeergedeelte, dat in 2026 wordt opgeleverd. Daarmee lossen we tijdelijke parkeerproblemen op. De bouw van het kantoorgedeelte en de openbare ruimte start in 2026. Eind 2027 moet het hele complex operationeel zijn.

We zien dit WTC als een grote aanwinst: het sluit aan op de vraag vanuit de huidige en toekomstige gebruikersmarkt in de regio én in het District. Het is een goede, moderne aanvulling op het kantorenbestand in de directe omgeving. Ook die draagt bij aan een sterk en kwalitatief hoogstaand luchthavengebied, dat past bij de duurzame ontwikkelingen die Eindhoven Airport zelf doormaakt.

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 houdt extern bureau Motivaction vier keer per jaar een onderzoek in een straal van 30 kilometer rondom de luchthaven. Het bureau enquêteert omwonenden aan de hand van een vaste vragenlijst. Thema's die aan bod komen zijn communicatie, aanbod, bijdrage aan en relatie met de omgeving, en duurzaamheid. In totaal zijn in 2023 1.099 inwoners uit dit gebied geënuquêteerd. De gemiddelde jaarscore kwam uit op 7,0, iets hoger dan in 2022 (6,9). Sterke kanten van de luchthaven blijven de thema's aanbod en bijdrage aan de regio. Het thema communicatie door Eindhoven Airport wordt dit jaar hoger gewaardeerd.

Waardering

Het algemene draagvlak van Eindhoven in de brede omgeving is gegroeid ten opzichte van 2022. Van de ondervraagden bleek in 2023 73 procent een positieve tot zeer positieve basishouding te hebben. Dit is een stijging ten opzichte van een jaar eerder (70 procent). Het aandeel 'zeer positief' springt in het oog: dit steeg van 12 procent (2022) naar 17 procent in 2023. De nabijheid van de luchthaven en de kleinschaligheid worden gewaardeerd.

Uit het onderzoek blijkt dat het aanbod van de luchthaven de grootste kracht van Eindhoven Airport blijft. De luchthaven is goed bereikbaar en heeft voldoende aandacht voor zijn reizigers op het gebied van comfort en faciliteiten. De luchthaven wordt gezien als een visitekaartje voor de regio. De ondervraagden ondervinden weinig hinder van het vliegverkeer. Ondanks dat het onderzoeksbureau geen stijging ziet in de mate van overlast, adviseert het om de relatie met de omgeving goed te blijven managen.



Onze medewerkers



Onze 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.

Na het hectische jaar 2022 hebben onze medewerkers weer meer lucht gekregen: mede hierdoor toonden ze zich in 2023 tevredener. Wel houden we nog steeds de vinger aan de pols daar waar het gaat over de werkdruk, die door een aantal collega's nog als hoog wordt ervaren. Andere belangrijke thema's waren de verbetering van de arbeidsvoorwaarden en de krapte op de arbeidsmarkt. Op dit vlak zoeken we meer en meer samenwerking met partnerbedrijven die op de luchthaven actief zijn.

Werving nieuw personeel

Begin 2023 hebben we samen met onze partners op de luchthaven extra gefocust op werving van nieuw personeel. We wilden koste wat kost herhaling van de problemen in 2022 voorkomen. Toen speelde de krapte op de arbeidsmarkt ons parten: een tekort aan met name personeel bij de securitycontrole veroorzaakte lange wachtrijen en veel ongemak voor reizigers, en in de retail en horeca moesten zaken noodgedwongen de openingstijden beperken.



► Affiche van StartBaan, de banenmarkt op Eindhoven Airport

Op zaterdag 21 januari vond in het Business Centre van Eindhoven Airport de wervingsdag StartBaan, de Job Experience plaats. Geïnteresseerden konden kennismaken met diverse bedrijven en functies op de luchthaven. Een veelheid aan beroepen is onder de aandacht gebracht, variërend van bagageafhandelaar tot barista en van hotelreceptionist tot securitymedewerker. De banenmarkt was een succes: bijna tweehonderd bezoekers kwamen die dag naar de luchthaven om zich te oriënteren op een mogelijke baan.

De StartBaan-campagne bleek ook de aanjager voor verdere samenwerking tussen de partnerbedrijven. We hebben besloten om gezamenlijk op te trekken om de luchthaven op de kaart te zetten als een 'Great place to work'. Zo versterken we de branding van Eindhoven Airport, waar werk is in tal van bedrijven. Het helpt mensen aan de luchthaven te binden en ze ervoor te behouden. De integrale aanpak betekent ook dat we samen activiteiten en trainingen gaan organiseren.

Duurzame inzetbaarheid

In 2023 hebben we een nieuw driejarig arbeidsvoorwaardenreglement opgesteld, met daarin een aantal wezenlijke verbeteringen voor de medewerkers. De nadruk ligt op duurzame inzetbaarheid: we bieden collega's diverse nieuwe verlofmogelijkheden. Voor 60-plussers is er nu de 'stap terug'-regeling, die het hun makkelijker maakt minder te gaan werken tegen gunstige voorwaarden. En iedereen heeft eens in de vijf jaar het recht om opfrisverlof te nemen, dat voor een derde deel voor rekening komt van Eindhoven Airport.

Deze nieuwe arbeidsvoorwaarden sluiten aan bij ons beleid op 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. Ons geïntegreerd beleid hiervoor focust op fysieke en mentale gezondheid, vitaliteit, wendbaarheid en sociale omstandigheden.

We hechten aan vitaliteit, aan het welzijn van onze mensen. We stimuleren ze bijvoorbeeld mee te doen aan ons vitaliteitsprogramma Vitamine EA. In 2023 waren er opnieuw twee FIT-weeken. Verder is ons Duurzaam Inzetbaarheidsplatform (DI-platform) online gegaan op ons interne systeem. Medewerkers vinden er informatie en tips op het gebied van fysieke, mentale en sociale vitaliteit en wendbaarheid.

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuim is in 2023 verder gedaald naar 1,9 procent (2022: 3,0 procent). De daling komt voornamelijk door de afname van extra lang verzuim (langer dan een jaar) tot nul.

In 2023 hebben we onze Risico-inventarisatie & -evaluatie (RI&E) vernieuwd. Daarin staan de mogelijke risico's op het gebied van arbeidsomstandigheden die zich bij Eindhoven Airport kunnen voordoen. Ook wordt erin

beschreven welke partij er verantwoordelijk is voor specifieke werkzaamheden en situaties.

Medewerkerstevredenheid

De medewerkerstevredenheid is gestegen. We waren in 2022, het uitzonderlijke jaar met de enorme drukte op de luchthaven, iets teruggevallen naar een 7,9, maar we hebben de weg omhoog weer gevonden: in 2023 komt het onderzoek uit op een 8,1. Als positieve elementen noemen de medewerkers onder meer de mogelijkheden tot opleidingen en trainingen, de personele voorzieningen, en de activiteiten die gezamenlijk worden ondernomen. Als negatieve factor komt de werkdruk aan bod: ongeveer één op de drie medewerkers vindt die te hoog of iets te hoog. We scoren in 2023 lager op de tevredenheid over lunch/pauze-faciliteiten en op het klimaat op de werkplek. In 2024 ondernemen we actie om dit te verbeteren.

Ook de Employee Net Promoter Score (eNPS), die aangeeft in welke mate medewerkers Eindhoven Airport aanraden als werkgever, herstelt zich. Zakten we in 2022 nog terug van +36 naar +11, in 2023 stijgen we behoorlijk naar +31. Onze doelstelling was minimaal +25.

Het Leadership Team is blij met de cijfers. De leiding ziet er een bevestiging in dat de rust is teruggekeerd en de medewerkers minder stress ervaren. Ook lijkt het erop dat de grotere nadruk op goede arbeidsvoorwaarden en plezierige werkbeleving zijn vruchten afwerpt. De aandachtspunten uit het medewerkerstevredenheidonderzoek worden opgepakt.

Ons team

Eind 2023 had Eindhoven Airport N.V. 79 medewerkers (73,8 fte) in dienst en Eindhoven Airport Hotel B.V. 13 medewerkers (10,5 fte). Dit is inclusief medewerkers met een tijdelijk contract maar exclusief oproepkrachten en stagiaires.

Man/vrouw-verhouding

De man/vrouw-verhouding binnen Eindhoven Airport N.V. is bijna in evenwicht: in 2023 waren 42 mannen en 37 vrouwen in dienst. Bij het hotel werken 12 vrouwen en 1 man. Het

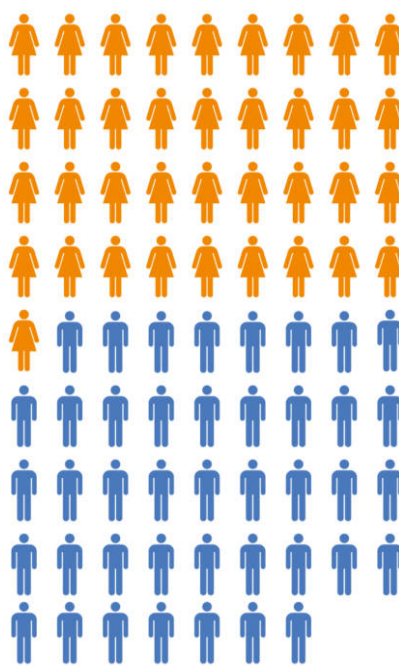
Leadership Team (inclusief directie) bestaat uit vier mannen en twee vrouwen. We voldoen ruim aan het diversiteitsbeleid dat we in 2023 formeel hebben vastgesteld (minimaal 30 procent vrouw, minimaal 30 procent man).

Verhouding:

Directie en
Leadership Team



Organisatie



Raad van
Commissarissen

**Bericht van de OR**

De Ondernemingsraad heeft vier keer jaar overleg met de bestuurder en is erg tevreden over de samenwerking en de behaalde resultaten. De raad ziet dit ook bevestigd in een hoger tevredenheidscijfer onder de medewerkers.

In 2023 is er flinke vooruitgang geboekt op het thema duurzame inzetbaarheid, onder meer met een nieuw arbeidsvoorwaardenreglement 2023-2026. Een speerpunt is de hervorming van de pensioenen op basis van de nieuwe wetgeving. De OR benadrukt dat het doen van

voldoende en de juiste investeringen in de werknemers belangrijk is en blijft. Zeker gezien de krapte op de arbeidsmarkt.

Eind 2024 vinden er opnieuw OR-verkiezingen plaats. De komende periode zullen de huidige OR-leden bezien of ze zich herkiesbaar stellen.

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 2023 is de organisatiestructuur van Eindhoven Airport N.V. niet gewijzigd ten opzichte van 2022. 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 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, bestuurslid van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), lid van de Buas Industry Board, lid van de strategic board van Visit Brabant en bestuurslid van de zakensociëteit WTC/e Brainport.

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. In 2023 heeft één wijziging plaatsgevonden: de verantwoordelijkheid voor HR is verschoven van de COO naar de CEO.

(Op de foto van links af: Roel Hellemons, Michelle van Waasdijk, Olaf Broeders, Mirjam van den Bogaard, Niels Huybregts, Mark Botter)

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. Met 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 vliegtuigbewegingen.

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. Waar we in 2022 dit risico nog in ernstige mate hebben ervaren naar aanleiding van vooral de personeelstekorten, hebben de geïntensiveerde gesprekken en afspraken hierover met partners en stakeholders in 2023 zijn uitwerking gehad en hebben er geen ernstige verstoringen plaatsgevonden.

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.

Pandemie

Een pandemie is een toenemende bedreiging in onze samenleving, zoals in 2020, 2021 en 2022 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, waaronder de uitbreiding van de parkeer capaciteit op P3. 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 2023 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 langetermijntontwikkeling, 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 december 2023.

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 compliancerisico'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. Tevens vindt monitoring plaats. Daarnaast gelden gedragsregels voor leveranciers zoals vastgelegd in onze Leverancierscode.

Binnen Eindhoven Airport vinden we 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 2023 werden geen kwesties aan de Integriteitscommissie gemeld.

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.



Ons resultaat

Daar waar we in 2022 nog door de overheid opgelegde reisbeperkingen hadden vanwege corona, is 2023 het eerste jaar met een volledige operatie. Het aantal vliegtuigbewegingen is met 41.496 3% hoger dan in 2022 (40.252), iets onder het vergunde aantal van 41.500. De airlines hadden een hoge bezettingsgraad, waardoor we op een recordaantal passagiers van 6,8 miljoen zijn uitgekomen.

Onze financiële positie is erg sterk te noemen. De terughoudendheid in investeringen en kosten vorig jaar, mede ingegeven door de onzekere situatie, zorgden al voor een goede uitgangspositie voor 2023. Mede dankzij het sterke resultaat van dit jaar hebben we die positie kunnen vasthouden.

Er stonden dit jaar een aantal grote investeringen op de planning, waaronder de uitbreiding terminal en het nieuwe WTC, maar deze zijn uitgesteld. Dit komt onder andere omdat vergunningen langer op zich laten wachten dan verwacht. Wel zijn we goed voorbereid om de verwachte toekomstige investeringen te kunnen financieren. Hiervoor hebben we twee financieringen afgesloten. We houden daarbij rekening met de effecten op de korte en lange termijn, en ook met de cashflow, 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.

In tegenstelling tot vorig jaar, waarin operationele problemen ons nog dwongen tot maatregelen en uitgaven om de drukte te managen, hebben we hier in 2023 geen extra kosten voor hoeven te maken.

Dankzij het sterke herstel en het behaalde resultaat zijn we ruim binnen de gestelde

convenanten gebleven die de bank had gesteld. Per einde 2023 hebben we geen uitstaande schuld bij de bank.

Omzet stijgt

In totaal zijn de opbrengsten van Eindhoven Airport in 2023 met 9% gestegen tot € 87,8 miljoen (2022: € 80,6 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door het herstel van het vliegverkeer en hogere bezettingsgraden van de toestellen: ten opzichte van 2022 groeide het aantal passagiers met 9% en het aantal vliegtuigbewegingen met ongeveer 3%.

Deze groei is terug te zien in de passagiersafhankelijke omzetstromen, waaronder de havengelden en autoparkeren. Per 1 april 2023 zijn de nieuwe havengeldtarieven in werking getreden. De omzet in de havengelden is met 3% gestegen naar € 50,9 miljoen (2022: € 49,5 miljoen). Ook in de omzet autoparkeren zien we een groei, van € 16,7 miljoen in 2022 naar € 19,8 miljoen in 2023. De uitbreiding van parkeercapaciteit op P3 met 375 parkeerplaatsen heeft hier mede toe bijgedragen. De opbrengsten per parkeerder kwamen hoger uit.

Daar waar de groei bij de concessies vorig jaar nog achterbleef door coronamaatregelen, beperkte openingstijden en personeelstekorten, was dat dit jaar niet meer aan de orde. We zagen een sterke groei in concessies in lijn met de gestegen passagiersaantallen. Door het uitblijven van wachttijden bij security, hadden passagiers ook meer tijd om gebruik te maken van deze voorzieningen. Daarnaast heeft de inflatie een rol gespeeld in deze omzetgroei.

De omzet van het hotel bedroeg in 2023 € 4,0 miljoen. Dat is een stijging van 11% (2022: € 3,6 miljoen). Deze stijging wordt met name veroorzaakt door hogere kamerprijzen. De oorzaak van de hogere kamerprijzen is toe

te wijzen aan de gestegen kosten in verband met de hoge inflatie. De bezettingsgraad van

het hotel is uitgekomen op 86% in 2023 (2022: 87%).

(in EUR 1.000)	2023	2022	Delta	%
Havengelden	50.938	49.520	1.418	3%
Autoparkeren	19.829	16.697	3.132	19%
Concessies	11.189	9.126	2.063	23%
Verhuringen	5.506	5.070	436	9%
Overige omzet	308	236	72	31%
Totaal	87.770	80.649	7.121	9%

Sterk financieel resultaat

De kosten die Eindhoven Airport maakt zijn verantwoord; we besparen op kosten als dat mogelijk is, zonder dat dit ten koste gaat van veiligheid en altijd met behoud van kwaliteit voor onze passagiers, luchtvaartmaatschappijen en medewerkers. Ook investeren we juist in zaken waarmee we op termijn kosten besparen.

De stijging in de kosten van uitbesteed werk (passagiersgerelateerde kosten) ten opzichte van 2022 wordt onder andere veroorzaakt door de toename van het aantal passagiers en nieuwe afspraken met partners over verbeterde arbeidsomstandigheden en beloning.

De omzetstijging zorgde voor een sterk financieel resultaat. Het resultaat na belasting van € 19,2 miljoen valt € 0,4 miljoen hoger uit dan in 2022 (€ 18,8 miljoen).

Vooruitblik 2024

Na een sterk 2023 verwachten we in 2024 opnieuw een sterk financieel jaar. Wat betreft passagiers en vliegtuigbewegingen voorzien we vergelijkbare aantallen als dit jaar. Desalniettemin dienen we altijd voorbereid te zijn op alternatieve scenario's en op de impact van de economische situatie, de oorlog in Oekraïne, politieke besluitvorming, de inflatie en de capaciteit in de operatie.

De eerste grote investeringsbeslissingen vanuit het investeringsprogramma voor de komende jaren dienen zich spoedig aan, waaronder de kwaliteitsverbetering van de terminal en de verdere verduurzaming van de luchthaven. We hebben voldoende liquide middelen om deze investeringen te kunnen financieren.

We bevinden ons in een sterke economische regio. De behoefte van mensen om vakantie te gaan, vrienden of familie te bezoeken of elkaar zakelijk te ontmoeten zal ook in 2024 naar onze verwachting groot zijn. We zijn trots om hier op verantwoorde wijze aan te kunnen voldoen.

Ons toezicht



Toezicht

Verslag raad van commissarissen

De luchthaven heeft zich in 2023 volledig hersteld van de gevolgen van de coronacrisis. De eerste helft van het jaar lagen de passagiersaantallen nog iets onder het niveau van 2019. Vanaf de start van de zomer bleek echter de reisbehoefte zelfs groter te zijn dan in het laatste jaar voor corona. Met toestellen die veelal voor meer dan 90% gevuld zaten, kwam het aantal passagiers in 2023 zelfs iets boven het niveau van 2019 uit.

Dit extreem snelle herstel laat zien dat Eindhoven Airport een belangrijke bijdrage levert aan de steeds groeiende mobiliteitsbehoefte van onze regio. De drukke operatie van het afgelopen jaar heeft geen grote operationele problemen met zich meegebracht. Met een NPS-score van +44 hebben passagiers aangegeven zeer tevreden te zijn over de kwaliteit en de dienstverlening van de luchthaven.

Dit alles verdient een groot compliment voor iedereen die aan dit succesvolle jaar heeft meegewerkt, vooral voor de mensen 'op de vloer', zoals dat heet, die het elke dag weer mogelijk maken dat zoveel reizigers op een makkelijke en menselijke manier aan hun reis beginnen of van hun reis thuiskomen.

Het toenemende aantal passagiers onderstreept de noodzaak de terminal te gaan uitbreiden om meer kwaliteit en comfort te kunnen bieden aan de reizigers. Hoewel er het afgelopen jaar geen grote operationele problemen waren, bleek de ruimte in de vertrek- en aankomsthal en in het non-Schengengebied op piekmomenten erg krap. Uiteraard blijven de processen binnen de veiligheidsgrenzen maar er is op de drukke momenten weinig bewegingsruimte voor

passagiers. De raad heeft in 2023 dan ook uitvoerig stilgestaan bij de plannen rondom de terminaluitbreiding die nodig is voor de gewenste kwaliteitsimpuls. Een definitief besluit over deze omvangrijke investering was eind 2023 nog niet genomen.

Er zijn een drietal onzekerheden waar we als raad meer comfort over willen hebben alvorens tot een verantwoord investeringsbesluit over te kunnen gaan. De eerste betreft de aangevraagde natuurvergunning, die er helaas eind 2023 nog steeds niet was. Er is in de raad uitgebreid gesproken over de voortgang op dit dossier. Hoewel de verwachting nog steeds is dat er een positief besluit zal volgen, vinden we het belangrijk dat er zekerheid is.

Een tweede punt betreft de netcongestie, waardoor het lange tijd onzeker is geweest of ten tijde van oplevering van de nieuwe terminal er voldoende stroom zou zijn om deze in bedrijf te nemen. Eind 2023 zijn de vooruitzichten dat er in 2027, het beoogde jaar van oplevering, waarschijnlijk voldoende netcapaciteit beschikbaar zal zijn. Tegelijkertijd is een fall-back scenario uitgewerkt en met de raad besproken om tijdelijk op een andere manier in de stroombehoefte te voorzien als de capaciteit niet voldoende zou zijn, zodat dit risico op afdoende wijze wordt gemitigeerd.

Het laatste punt betreft de uitwerking van de afspraken die zijn gemaakt naar aanleiding van het advies van Pieter van Geel uit 2019 over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot 2030. Het is inmiddels bijna vijf jaar na publicatie van dit advies, en er is veel in beweging rondom luchtvaart. We merken dat bij sommige groeperingen in de regio een andere richting voor Eindhoven Airport wordt gewenst dan destijds is afgesproken. Ook landelijk gezien is het politiek-maatschappelijke sentiment rondom luchtvaart aan het bewegen. De impact van

luchtvaart op het klimaat staat – terecht, naar de mening van de raad – steeds meer in de schijnwerpers. Dit veranderende sentiment brengt mogelijk risico's met zich mee voor de lange termijn continuïteit van de onderneming. De raad vindt het dan ook belangrijk dat er een duidelijke koers gevaren wordt om die mogelijke risico's zo goed als mogelijk te mitigeren.

In dat licht bezien staan wij ook volledig achter het in november aangekondigde 'commitment 2030', waarin aan de hand van vijf maatregelen ambitieuze doelen op het gebied van geluid- en CO₂-reductie zijn gesteld voor 2030. Dit commitment hebben we van tevoren met directie en aandeelhouders besproken en we zijn verheugd dat het breed in de regio, zowel op bestuurlijk niveau als bij omwonenden, positief is ontvangen. De luchthaven bepaalt met dit commitment zijn eigen koers en neemt met het stellen van doelen – en ook grenzen – een eigen positie in te midden van een speelveld met vele stakeholders en evenveel belangen.

Paul Rüpp overleden

Helaas werden wij begin 2023 opgeschrikt door het bericht van overlijden van Paul Rüpp, een aantal maanden nadat hij afscheid had genomen als commissaris en slechts een half jaar nadat hij ons had laten weten dat hij ziek was. Hij blijft in onze herinnering als een warme en getalenteerde man die zich acht jaar lang als commissaris met veel enthousiasme en bevlogenheid heeft ingezet voor de luchthaven.

Werkzaamheden van de raad van commissarissen

In 2023 heeft de raad regelmatig met de directie gesproken over veiligheid. Nu het vliegverkeer weer op het niveau van voor corona zit, blijft een veilige operatie cruciaal. Ook in 2023 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 2023 structureel en uitgebreid op de agenda

van de rvc. Hierover rapporteert de directie frequent 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 2023 heeft de raad een nuttige en leerzame themasessie gehad over cyber security. Op dit vlak heeft de organisatie de afgelopen jaren grote stappen gezet in de vormgeving van de structuur en implementatie van het Information Security Management System. Jaarlijks terugkerende onderwerpen zijn daarnaast risk management, compliance en integriteit, de havengelden en uiteraard het Tactisch Plan voor de komende vier jaren en vaststelling daarvan. Ook de cultuur in de organisatie en de aandacht voor een inclusieve, sociaal veilige omgeving waarin iedereen zich welkom voelt, is regelmatig onderwerp van gesprek tussen raad en directie.

Samenstelling van de raad

Per 1 mei 2023 heeft Willem van der Ven Schiphol verlaten en per 1 december 2023 ook Anne Hustinx. Daarmee zijn hun commissariaten beëindigd. In de relatief korte tijd dat zij onderdeel zijn geweest van de raad hebben zij met veel enthousiasme en expertise waardevolle bijdragen geleverd aan de vennootschap, waarvoor wij hen zeer erkentelijk zijn.

Op voordracht van aandeelhouder Schiphol zijn per 1 mei 2023 Arthur Reijnhart en per 19 december 2023 Kjell Kloosterziel door de aandeelhouders benoemd tot commissarissen voor een eerste termijn van vier jaar. Wij vinden het belangrijk dat er sprake is van een evenwichtige man/vrouw-verdeling binnen de raad. Ook onze aandeelhouders zijn zich hiervan bewust. De voordrachten zag Schiphol als nu de meest geschikte, waarbij is

aangegeven dat bij toekomstige voordrachten wederom aandacht zal worden besteed aan de gewenste diversiteit.

Vergaderingen

De raad van commissarissen kwam in 2023 viermaal bijeen in reguliere vergadering. Bij de 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 12 april 2023 vond de Algemene Vergadering van Aandeelhouders plaats. Hierbij waren drie van de vijf commissarissen aanwezig en waren alle aandeelhouders vertegenwoordigd.

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. In deze bijeenkomst is ook het 'commitment 2030' besproken.

In de laatste vergadering van 2023 heeft de raad gesproken over het functioneren van de directie en het remuneratiepakket. De raad is zeer tevreden over het functioneren van de directie en staat volledig achter de aangescherpte koers richting 2030 op het gebied van geluid- en CO₂-reductie.

Zelfevaluatie

De raad is in 2023 wederom 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 allerhande 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.

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 meest recente versie van 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 haar missie. In 2023 zijn de reglementen van de directie en de raad van commissarissen aangepast aan de nieuwe Code. Tezamen met het compliance-overzicht zijn de reglementen op de website van de vennootschap geplaatst.

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 2023, een winstuitkering te doen ten bedrage van € 5.842.000, verdeeld over € 2.921.000 op cumulatief preferente aandelen en € 2.921.000 op gewone aandelen. De resterende winst van € 13.350.000 zal in zijn geheel worden toegevoegd aan de overige reserves.

De directie zal het jaarverslag voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 11 april 2024. 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 2024.

Eindhoven, 13 maart 2024

Ir. Bert van der Els, president-commissaris

Personalia raad van commissarissen

De raad van commissarissen van Eindhoven Airport N.V. bestond in het jaar 2023 uit vijf leden. Alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.

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 RvC Van Gogh Sites Foundation

Voorzitter Raad van Toezicht Brabant C

Voorzitter Stichting Kazerne Eindhoven

Voorzitter Stichting Verkadefabriek

Bestuurslid Universiteitsfonds Eindhoven

Drs. W. (Willem) van der Ven MRE (1970) tot 1 mei

Senior Manager Development Schiphol

Commercial

Geen nevenfuncties

Drs. A. J. (Arthur) Reijnhart, (1971) vanaf 1 mei

Executive Director Schiphol Commercial, lid

Executive Team Royal Schiphol Group

Nevenfuncties

Voorzitter Stichting Coosje Wijzenbeek

Mr. A.L. (Anne) Hustinx (1978) tot 1 december 2023

Chief Procurement Officer & General Counsel

Royal Schiphol Group

Geen nevenfuncties

Ir. L.W.J. (Kjell) Kloosterziel (1978) vanaf 1 december 2023

Directeur Schiphol International

Nevenfuncties

Lid Board of Directors Hobart International

Airport

RvC lid Groningen Airport Eelde N.V.

RvC lid N.V. Holding Businesspark Luchthaven

Maastricht

Director en Vice President Schiphol USA inc.

Director Schiphol Australia Pty Ltd.

Director Schiphol Consulting Inc.

Director and Treasurer of Schiphol North

America Holding,

Bestuurslid AviAssist Foundation

Drs. J.M.P. (Annemarie) Moons (1965)

Voorzitter college van bestuur Yuverta

Nevenfuncties

Voorzitter Kennisplatform Veehouderij en

humane gezondheid

Bestuurslid Stichting Agrifood Capital

Lid Raad van Toezicht Van Gogh Sites

Foundation

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

Jaarrekening



Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2023

(voor resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2023	2022
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	197	214
Materiële vaste activa	2	115.681	114.028
Financiële vaste activa	3	1.197	991
		117.075	115.233
Vlottende activa			
Voorraden	4	199	185
Vorderingen	5	21.104	12.936
Liquide middelen	6	25.435	9.385
		46.738	22.506
		163.813	137.739
(in EUR 1.000)			
Eigen vermogen	7	133.626	120.089
Voorzieningen	8	451	877
Kortlopende schulden	9	29.736	16.773
		163.813	137.739

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

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2023

(in EUR 1.000)	Toelichting	2023	2022
Netto omzet	11	87.770	80.649
Som der bedrijfsopbrengsten		87.770	80.649
Waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen	12	281	94
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	13	41.226	36.827
Lonen en salarissen	14	8.079	6.603
Sociale lasten en pensioenlasten	15	2.344	2.095
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	16	9.708	9.115
Som der bedrijfslasten		61.638	54.734
Bedrijfsresultaat		26.132	25.915
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	17	117	5
Rentelasten en soortgelijke kosten	17	-416	-690
Resultaat vóór belastingen		25.833	25.230
Belastingen	18	-6.640	-6.466
Nettoresultaat		19.193	18.764

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2023

(in EUR 1.000)	Toelichting	2023	2022
Bedrijfsresultaat		26.132	25.915
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen	1, 2	9.708	9.115
Boekresultaat desinvestering activa in aanbouw	2	0	717
Ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	12	281	94
Toename /Afname (-) voorzieningen		-428	501
		9.561	10.427
Mutatie in werkkapitaal ¹		5.255	-5.405
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		40.948	30.937
Ontvangen interest		92	5
Betaalde interest		-446	-702
Betaalde (-) / Ontvangen (+) winstbelasting		-7.263	-5.370
(a) Kasstroom uit operationele activiteiten		33.331	24.870
Investerings in materiële vaste activa		-11.625	-6.689
(b) Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-11.625	-6.689
Aflossing langlopende schulden		0	-18.000
Betaald dividend aan aandeelhouders van de vennootschap	26	-5.656	0
(c) Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-5.656	-18.000
Netto kasstroom (a) + (b) + (c)		16.050	181

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 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 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 2023 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2023.

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 en erfpacht
- 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 waardevermindingsverlies 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 waardeverminderingen 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 waardevermindingsverlies, 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 gebruik van het actief.

Investeringssubsidies 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.

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 verantwoord tegen de overeengekomen transactieprijs, 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 2022	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2022	-36	-36
Boekwaarde ultimo 2022	214	214
Mutaties in de boekwaarde:		
Afschrijvingen in 2023	-17	-17
Saldo mutaties boekwaarde	-17	-17
Aanschafwaarde ultimo 2023	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2023	-53	-53
Boekwaarde ultimo 2023	197	197

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 2022	30.784	25.261	94.668	16.221	3.028	6.098	1.584	177.644
Cumulatieve 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
Mutaties in de boekwaarde:								
Investerings in 2023	374	186	1.162	1.447	482	44	7.930	11.625
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	-193	-568	-669	-1.121	-251	0	0	-2.803
Reclassificatie	0	-527	527	0	0	0	0	0
Afschrijvingen in 2023	-1.397	-730	-4.614	-2.540	-410	0	0	-9.691
Waardeverminderingen 2023	0	153	-153	0	0	0	0	0
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	193	568	669	1.121	251	0	0	2.803
Ongerealiseerde waardeverandering 2023	0	0	0	0	0	-281	0	-281
Opleveringen	9	11	5.166	365	0	0	-5.551	0
Saldo mutaties boekwaarde	-1.014	-908	2.089	-728	72	-237	2.379	1.653
Aanschafwaarde ultimo 2023	30.974	24.362	100.855	16.912	3.259	6.142	3.963	186.467
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2023	-15.800	-6.519	-39.102	-9.225	-1.967	0	0	-72.613
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2023	0	1.663	0	0	0	165	0	1.828
Boekwaarde ultimo 2023	15.174	19.506	61.752	7.687	1.292	6.307	3.963	115.681

De herwaardering vastgoedbeleggingen ten bedrage van € -281.000 bestaat voor € 33.000 uit positieve herwaarderingen en voor € 314.000 uit negatieve herwaarderingen.

Banen en platform

Naast de aanleg op eigen gronden valt hieronder tevens het door Eindhoven Airport 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 2023 bedroeg op gebouwen € -314.000 (2022: € -75.000) en € 33.000 (2022: € -19.000) op erfpachtterreinen. De verhuuropbrengsten vanuit vastgoedbeleggingen bedroegen in 2023 ongeveer € 441.000 op gebouwen (2022: € 484.000). Exploitatiekosten ten behoeve van verhuuropbrengsten genererend vastgoed bedroegen ongeveer € 100.000 (2022: € 100.000), de exploitatiekosten voor nog te verhuren ruimtes bedroegen ongeveer € 5.000 (2022: € 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 2023 door onafhankelijke taxateurs getaxeerd op € 5.140.000. 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 8,9% (2022: 7,5 en 8,75%) voor bedrijfsgebouwen
2. Regionale marktontwikkelingen.

De erfpachtopbrengsten bedroegen in 2023 € 48.000. De actuele waarde van de erfpachtterreinen is ultimo 2023 berekend op € 1.167.000. De berekeningen zijn gebaseerd op de methode van netto contante waarde van toekomstige erfpachtopbrengsten. Er is gerekend met een disconteringspercentage van 6,15% (2022: 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 tweedehands parkeergarage P3.

Eindhoven Airport is investeringsverplichtingen aangegaan ter grootte van € 2,6 miljoen. Dit betreft investeringsverplichtingen die met name zijn aangegaan voor investeringen in de terminal en milieustraat 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 2023	991	991
Dotatie	211	211
Onttrekking	-5	-5
Stand per 31 december 2023	1.197	1.197

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)	2023	2022
Voorraad reserveonderdelen bagage afhandelsysteem	191	178
Voorraad handelsgoederen	8	7
	199	185

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

5. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2023	2022
Debiteuren	17.914	10.276
Vordering omzetbelasting	954	153
Te ontvangen concessies en reclame	56	51
Latente belastingvordering	278	0
Overige vorderingen ¹	1.902	2.456
	21.104	12.936

¹ Van de overige vorderingen heeft € 1,2 miljoen betrekking op nog te factureren omzet en overige bedrijfsopbrengsten (2022: € 1,0 miljoen)

Er is een voorziening ter grootte van € 5.000 (2022: € 0) wegens oninbaarheid in mindering gebracht op de vorderingen uit hoofde van debiteuren. Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2022: € 0).

6. Liquide middelen

(in EUR 1.000)	2023	2022
Liquide middelen	25.435	9.385

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden. 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 2023	370	7	500	877
Mutaties:				
Dotaties	19	113	0	132
Onttrekkingen	-17	-41	-500	-558
Stand per 31 december 2023	372	79	0	451

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 (2022: € 16.615).

Jubileumvoorziening

De jubileumvoorziening heeft betrekking op uitkeringen aan medewerkers op basis van de duur van het dienstverband. Circa € 9.700 (2022: € 1.800) heeft een looptijd korter dan 1 jaar.

Voorziening claims, geschillen en rechtsgedingen

De voorziening claims, geschillen en rechtsgedingen is geheel in 2023 afgewikkeld.

Van de voorzieningen heeft € 289.000 betrekking op voorzieningen met een verwachte looptijd groter dan 5 jaar.

9. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2023	2022
Schulden aan leveranciers	2.547	1.446
Schulden uit hoofde van loonheffing	442	644
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	431	573
Schulden uit hoofde van vliegbelasting	20.724	6.233
Schulden aan aandeelhouders/participanten	6	6
Schulden aan Ministerie van Defensie	0	2.326
Overige schulden en overlopende passiva	5.586	5.545
	29.736	16.773

Overige schulden en overlopende passiva

(in EUR 1.000)	2023	2022
Beveiligingskosten	930	889
Vakantiegeld en -dagen	269	267
Vooruitgefactureerde omzet	1.243	892
Overlopende passiva	2.051	2.850
Overige	1.093	647
	5.586	5.545

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 80% van het debiteurensaldo per 31 december 2023 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. Bij een positief saldo wordt overwogen of gebruik gemaakt kan worden van kortlopende deposito's waarbij de financiële risico's zeer beperkt zijn. 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.

10. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Eindhoven Airport heeft per 31 december 2023 niet in de balans opgenomen verplichtingen ter grootte van € 2,7 miljoen. Dit betreft met name investeringsverplichtingen van € 2,6 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 € 120.000 met een termijn korter dan 1 jaar en € 111.000 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 huidige jaarlijkse verplichting bedraagt in 2023 € 10,2 miljoen. Afhankelijk van de transitie naar één luchtverkeersleiding kan dit bedrag vanaf 2024 wijzigen.

Met onze servicepartijen (vliegtuigafhandeling, beveiliging en schoonmaak) zijn langlopende contracten afgesloten met een looptijd van maximaal 5 jaar. De jaarlijkse verplichting bedraagt circa € 20 miljoen.

Eindhoven Airport heeft geen garantiestellingen afgegeven.

Leningen en convenanten

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 Revolving Credit Facility (RCF) kredietfaciliteit ontstaan van € 45 miljoen (2022: € 45 miljoen), met een accordeonmogelijkheid om deze kredietfaciliteit met € 20 miljoen (2022: € 20 miljoen) te verhogen en met daarnaast een overdraft faciliteit van € 10 miljoen (2022: € 10 miljoen).

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

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.

	2023	2022
Leverage ratio	0	0
Interest coverage ratio	120	51
Uitgekeerd dividend (in EUR 1.000)	5.656	0

Ultimo boekjaar wordt hiermee aan de convenanten voldaan.

Daarnaast heeft de aandeelhouder in 2022 een geldlening verstrekt 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 2023 bedraagt de uitstaande schuld € 0.

11. Netto-omzet

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

(in EUR 1.000)	2023	2022
Havengelden	50.938	49.520
Autoparkeergelden	19.829	16.697
Concessies	11.189	9.126
Verhuringen	5.506	5.070
Overige netto-omzet	308	236
	87.770	80.649

Havengelden

(in EUR 1.000)	2023	2022
Vliegtuigvergoedingen	12.335	12.590
Passagiersvergoedingen	38.416	36.686
Parkeergelden vliegtuigen	187	244
	50.938	49.520

Autoparkeren

(in EUR 1.000)	2023	2022
Autoparkeren ¹	19.829	16.697
	19.829	16.697

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

Concessies

(in EUR 1.000)	2023	2022
Winkels en horeca	9.059	7.400
Oliemaatschappijen	1.193	975
Autoverhuur	470	315
Overige concessies ¹	467	436
	11.189	9.126

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)	2023	2022
Gebouwen	1.393	1.334
Hotel omzet	3.999	3.626
Terreinen	114	110
	5.506	5.070

Overige netto-omzet

(in EUR 1.000)	2023	2022
Overige opbrengsten ¹	308	236
	308	236

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

12. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)	2023	2022
Marktwaaarde aanpassing erfpachten	-33	19
Marktwaaarde aanpassing commercieel onroerend goed	314	75
	281	94

13. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

(in EUR 1.000)	2023	2022
Beveiligingskosten	12.500	8.263
Afhandelingskosten	3.341	3.383
Schoonmaakkosten	2.703	2.439
Medegebruikskosten	10.232	9.302
Overige uitbestedingen	1.341	1.094
Onderhoudskosten	3.787	2.745
Inhuur extern personeel	136	347
Commerciële en relationele kosten	1.712	1.826
Accountantskosten	51	59
Advieskosten	1.442	993
Overige externe kosten ¹	3.981	6.376
	41.226	36.827

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.

14. Lonen en salarissen

(in EUR 1.000)	2023	2022
Salarissen ¹	7.343	6.096
Overige personeelskosten	736	507
	8.079	6.603

¹ De salarissen 2022 zijn inclusief de tegemoetkoming in de loonkosten uit hoofde van de NOW-regeling (bate € 0,4 miljoen). In 2023 zijn alle aanvragen uit hoofde van de NOW-regeling definitief vastgesteld. In 2023 is een bedrag van € 0,8 miljoen ontvangen (2022: € 0,4 miljoen).

Ultimo 2023 was het aantal fte's werkzaam bij Eindhoven Airport 73,8 (2022: 68,7). Ultimo 2023 was het aantal fte's werkzaam in het hotel 10,5 (2022: 9,5).

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2023:

Afdeling	2023		2022	
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)	man	vrouw	man	vrouw
Airport Development	4,8	0,7	4,8	0,8
Airport Operations	9,0	9,8	9,0	10,1
Aviation Development & Partnerships	0,0	0,0	1,9	0,0
Commercial	4,7	2,7	1,0	1,5
Communications	2,9	2,6	3,9	1,8
Digital & IT	8,0	1,0	5,0	1,0
Finance & Procurement	3,0	2,6	3,0	2,6
HR	0,0	1,8	0,0	1,8
Legal & Corporate Affairs	1,0	3,6	1,0	4,8
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	4,9	0,0	3,9
Technical & Facility Services	6,9	1,9	7,0	1,9
Totaal exclusief Hotel	41,3	32,5	37,6	31,1
Hotel	1,0	9,5	0,0	9,5
Totaal inclusief Hotel	42,3	42,0	37,6	40,6

Bezoldiging commissarissen

In 2023 is aan bezoldiging Raad van Commissarissen ten laste van de onderneming en zijn dochtermaatschappij gekomen een bedrag € 70.000 (2022: € 70.000).

Bezoldiging bestuurders

De statutaire directie van Eindhoven Airport bestaat uit 2 personen. De algemeen directeur van Eindhoven Airport is vanaf 1 juli 2019 de heer drs. Roel Hellemons. Mevrouw drs. Mirjam van den Bogaard is vanaf juli 2017 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 € 717.483 (2022: € 658.021).

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

15. Sociale lasten en pensioenlasten

(in EUR 1.000)	2023	2022
Sociale lasten	738	655
Pensioenlasten	1.606	1.440
	2.344	2.095

De medewerkers van Eindhoven Airport hebben een pensioenregeling die is ondergebracht bij Aegon Levensverzekering N.V., de pensioenuitvoerder. Deze pensioenregeling betreft een voorwaardelijk geïndexeerde middelloonregeling. 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.

16. Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2023	2022
Afschrijvingskosten immateriële vaste activa	17	17
Afschrijvingskosten materiële vaste activa	9.691	9.098
	9.708	9.115

17. Rentebaten en -lasten

(in EUR 1.000)	2023	2022
Rentelasten en soortgelijke kosten	-416	-690
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	117	5
	-299	-685

De financiële lasten in 2023 komen met name voort uit de overeengekomen kredietfaciliteit. De overige financiële lasten betreffen kosten van betalingsverkeer en creditcardprovisies.

18. Belastingen

(in EUR 1.000)	2023	2022
Vennootschapsbelasting op basis van het resultaat over boekjaar	6.184	6.298
Vennootschapsbelasting uit hoofde van mutaties latentie	481	168
Vennootschapsbelasting uit hoofde van afwikkeling voorgaande jaren	-25	0
Totaal	6.640	6.466
Effectieve belastinglast	25,7%	25,6%
Het tarief in 2023 was 25,8%		

19. 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.

20. 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)	2023	2022
Onderzoek van de jaarrekening ¹	51	40
Andere controleopdrachten ²	0	19
<i>Totaal</i>	51	59

¹ Mazars Accountants N.V.

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

21. Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich geen significante gebeurtenissen na balansdatum voorgedaan.

Enkelvoudige balans per 31 december 2023

(voor resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2023	2022
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	22	197	214
Materiële vaste activa	23	115.528	113.959
Financiële vaste activa	24	1.267	1.107
		116.992	115.280
Vlottende activa			
Voorraden		191	178
Vorderingen	25	21.126	12.907
Liquide middelen		24.930	8.764
		46.247	21.849
		163.239	137.129
Eigen vermogen			
Geplaatst kapitaal		2.292	2.292
Agio reserve		10.777	10.777
Herwaarderingsreserve		2.281	2.226
Overige reserves		99.083	86.030
Onverdeelde winst		19.193	18.764
	26	133.626	120.089
Voorzieningen	27	451	877
Kortlopende schulden	28	29.162	16.163
		163.239	137.129

Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2023

(in EUR 1.000)	Toelichting	2023	2022
Aandeel in resultaat van de onderneming waarin wordt deelgenomen na belastingen		154	243
Overig resultaat na belastingen		19.039	18.521
Nettoresultaat		19.193	18.764

Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2023

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de jaarrekening 2023 van Eindhoven Airport (KvK nummer: 17051407). Ten aanzien van de enkelvoudige winst-en-verliesrekening van Eindhoven Airport 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

Het onderscheid tussen eigen vermogen en vreemd vermogen wordt bepaald op basis van de 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.

22. Immateriële vaste activa

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

	Concessies, vergunningen en rechten van intellectuele eigendom	Totaal
(in EUR 1.000)		
Aanschafwaarde ultimo 2022	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2022	-36	-36
Boekwaarde ultimo 2022	214	214
Mutaties in de boekwaarde		
Afschrijvingen in 2023	-17	-17
Saldo mutaties boekwaarde	-17	-17
Aanschafwaarde ultimo 2023	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2023	-53	-53
Boekwaarde ultimo 2023	197	197

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

23. 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 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	-	0,00	-65.667
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2022	-	1.663	-	-	-	446	0,00	2.109
Boekwaarde ultimo 2022	16.188	20.414	59.663	8.415	1.151	6.544	1.584	113.959
Mutaties in de boekwaarde								
Investerings in 2023	374	186	1.162	1.447	367	44	7.930	11.510
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	-193	-568	-669	-1.121	-251	0	0	-2.803
Reclassificatie aanschafwaarde	0	-527	527	0	0	0	0	0
Afschrijvingen in 2023	-1.397	-730	-4.614	-2.540	-379	0	0	-9.660
Reclassificatie cumulatieve afschrijving	0	153	-153	0	0	0	0	0
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	193	568	669	1.121	251	0	0	2.803
Ongerealiseerde waardeverandering 2023	0	0	0	0	0	-281	0	-281
Opleveringen	9	11	5.166	365	0	0	-5.551	0
Saldo mutaties boekwaarde	-1.014	-908	2.089	-728	-12	-237	2.379	1.569
Aanschafwaarde ultimo 2023	30.974	24.362	100.855	16.912	3.017	6.142	3.963	186.225
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2023	-15.800	-6.519	-39.102	-9.225	-1.878	0	0	-72.524
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2023	0	1.663	0	0	0	165	0	1.828
Boekwaarde ultimo 2023	15.174	19.506	61.752	7.687	1.139	6.307	3.963	115.528

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

24. Financiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2023	2022
Vorderingen op deelnemingen	70	116
Latente belastingvorderingen	1.197	991
	1.267	1.107

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

(in EUR 1.000)	Deelnemingen in groeps- maatschappijen	Vorderingen op deel- nemingen	Latente belasting vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2023	0	116	991	1.107
Mutaties in 2023				
Aflossing lening	0	-200	0	-200
Aandeel in resultaat	154	0	0	154
Mutatie latente belastingvorderingen	0	0	206	206
Naar vorderingen op groepsmaatschappijen	-154	154	0	0
Stand per 31 december 2023	0	70	1.197	1.267

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

25. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2023	2022
Debiteuren	17.866	10.186
Vordering omzetbelasting	890	93
Vorderingen op deelnemingen	144	129
Latente belastingvorderingen	278	0
Overige vorderingen	1.948	2.499
	21.126	12.907

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2022: € 0).

26. Eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Gestort aandelen- kapitaal	Agio- reserve	Bestem- mingsre- serve	Herwaar- derings- reserve	Overige reserves	Onverdeelde winst	Totaal jaar
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 na belasting	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
2023							
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	0	2.226	86.030	18.764	120.089
Resultaatbestemming	0	0	0	0	18.764	-18.764	0
Mutatie herwaarderingsreserve	0	0	0	55	-55	0	0
Uitgekeerd dividend	0	0	0	0	-5.656	0	-5.656
Resultaat boekjaar	0	0	0	0	0	19.193	19.193
Saldo ultimo 2023	2.292	10.777	0	2.281	99.083	19.193	133.626

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.

27. Voorzieningen

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

28. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2023	2022
Schulden aan leveranciers	2.455	1.383
Schulden uit hoofde van loonheffing	433	636
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	378	494
Schulden uit hoofde van vliegbelasting	20.724	6.233
Schulden aan deelnemingen	5	0
Schulden aan aandeelhouders/participanten	6	6
Schulden aan Ministerie van Defensie	0	2.326
Overige schulden en overlopende passiva	5.161	5.085
	29.162	16.163

29. Financiële instrumenten

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

30. 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. bestaat 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 € 154.000 (2022: € 243.000) groepsmaatschappijen betreft.

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

31. Personeelskosten en aantal werknemers

(in EUR 1.000)	2023	2022
Lonen en salarissen ¹	6.998	5.855
Sociale lasten	668	605
Pensioenlasten	1.593	1.430
Overige personeelskosten	625	415
	9.883	8.305

¹ De salarissen 2022 zijn inclusief de tegemoetkoming in de loonkosten uit hoofde van de NOW-regeling (bate € 0,4 miljoen). In 2023 zijn alle aanvragen uit hoofde van de NOW-regeling definitief vastgesteld. In 2023 is een bedrag van € 0,8 miljoen ontvangen (2022: € 0,2 miljoen).

Ultimo 2023 was het aantal fte's werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 73,8 (2022: 68,7).

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2023:

Afdeling	2023		2022	
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)	man	vrouw	man	vrouw
Airport Development	4,8	0,7	4,8	0,8
Airport Operations	9,0	9,8	9,0	10,1
Aviation Development & Partnerships	0,0	0,0	1,9	0,0
Commercial	4,7	2,7	1,0	1,5
Communications	2,9	2,6	3,9	1,8
Digital & IT	8,0	1,0	5,0	1,0
Finance & Procurement	3,0	2,6	3,0	2,6
HR	0,0	1,8	0,0	1,8
Legal & Corporate Affairs	1,0	3,6	1,0	4,8
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	4,9	0,0	3,9
Technical & Facility Services	6,9	1,9	7,0	1,9
Totaal	41,3	32,5	37,6	31,1

Eindhoven, 13 maart 2024

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. A.J. (Arthur) Reijnhart

Ir. L.W.J. (Kjell) Kloosterziel

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 2023 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 2023 en van het resultaat over 2023 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2023;
2. de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2023;
3. het geconsolideerde kasstroomoverzicht over 2023; 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 “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 vastleggingen 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;
- 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 in het boekjaar en de financiële positie op balansdatum, 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 vastleggingen 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 het tactisch plan 2024-2028 met daarin de over die jaren opgenomen geprognoseerde resultaten.
- 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 41 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 gerede 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, 13 maart 2024

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

Foto- en beeldverantwoording

Eindhoven Airport en partners, Twycer – Christ Clijsen en Igor Roelofsen, Bart van Overbeke, EA News en andere fotografen