

EindhovenAirport 



Jaarverslag **2020**

**SAFETY
HOST**

Inhoud

'Focus op kwaliteit, verduurzaming en de regio blijft ook na corona leidend'	5
---	----------

Feiten en cijfers	7
--------------------------	----------

Kerncijfers	8
-------------	---

Wie we zijn en wat we doen	11
-----------------------------------	-----------

Ons businessmodel	12
-------------------	----

Samenwerking met partnerbedrijven	13
-----------------------------------	----

Regionale economie en werkgelegenheid	15
---------------------------------------	----

Ontwikkelingen die ons raken	17
------------------------------	----

De regio voorop	21
------------------------	-----------

Onze purpose: we maken onze regio nóg beter	21
---	----

Toprisico's	22
-------------	----

Inbreng van onze stakeholders	23
-------------------------------	----

De luchthaven als verbinder	25
------------------------------------	-----------

Wat hebben we bereikt in 2020?	25
--------------------------------	----

De luchthaven als goede buur	35
-------------------------------------	-----------

Wat hebben we bereikt in 2020?	35
--------------------------------	----

De luchthaven als waardige entree	41
--	-----------

Wat hebben we bereikt in 2020?	41
--------------------------------	----

De luchthaven als inspirerende proeftuin	45
---	-----------

Wat hebben we bereikt in 2020?	45
--------------------------------	----

Onze verantwoorde bedrijfsvoering	48
--	-----------

Veiligheid	48
Duurzaamheid	49
Mens- en prestatiegerichte organisatie	52

Resultaat van onze bedrijfsvoering	56
---	-----------

Vooruitblik 2021	57
------------------	----

Hoe besturen we onze organisatie?	59
--	-----------

Risicomanagement	59
Verslag Raad van Commissarissen	61
Personalia RvC en directie	65
Eigendomsverhouding	67
Organogram	68

Jaarrekening	71
---------------------	-----------

Geconsolideerde balans per 31 december 2020	72
Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2020	73
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2020	74
Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening	75
Enkelvoudige balans per 31 december 2020	104
Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2020	105
Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2020	106
Overige gegevens	116

Voorwoord



‘Focus op kwaliteit, verduurzaming en de regio blijft ook na corona leidend’

2020 was een slecht jaar voor Eindhoven Airport. De coronapandemie kreeg de wereld in haar greep en dat had ook grote gevolgen voor de luchtvaart, de luchthaven, passagiers, medewerkers en partnerbedrijven. Meer dan ooit was samenwerking en flexibiliteit noodzakelijk om veilig en verantwoord reizen mogelijk te maken en te kunnen omgaan met de onzekerheid die als gevolg van de pandemie is ontstaan. Aanpassingsvermogen staat hierin centraal, zonder de langetermijnkoers van de organisatie uit het oog te verliezen.

Roel Hellemons, algemeen directeur van Eindhoven Airport, is vastbesloten de gevolgen van de coronacrisis het hoofd te bieden: "Voor de luchthaven is 2020 een ongekend zwaar jaar gebleken. De terugval van het vliegverkeer heeft enorm veel impact gehad op onze organisatie en op onze partnerbedrijven. Tegen de achtergrond van de teruggelopen passagiersaantallen en vliegtuigbewegingen stonden de veiligheid en de gezondheid van personeel, passagiers en organisatie voorop bij alle besluiten die we in 2020 namen. Buiten de maatregelen die we hebben moeten treffen, is gekeken naar zaken die wel mogelijk waren. Naast verbeteringen op kwaliteit en verduurzaming hielden we onze focus op de verbinding met de regio. Waar mogelijk hebben we deze versterkt. De keuzes die we in 2020 hebben gemaakt, liggen in het verlengde van de strategie die we een aantal jaar geleden hebben ingezet en vorig jaar concreet hebben gemaakt. Ondanks zwaar weer wijken we niet af van de ingezette koers."

Vliegverkeer

Eindhoven Airport zag het vliegverkeer en het aantal passagiers als gevolg van de pandemie - en de daaraan gekoppelde reisadviezen - sterk teruglopen. Luchtvaartmaatschappijen Ryanair en Wizz Air schraptten routes en brachten

vliegfrequenties terug. Transavia - met een basis op Eindhoven Airport - hield zijn toestellen enkele maanden aan de grond. Hotel Tulip Inn Eindhoven Airport ging tijdelijk op slot en ook winkels en horeca in de terminal sloten noodgedwongen hun deuren. Na een korte periode in de zomer, waarin het vliegverkeer weer wat toenam en een deel van de horeca en winkels en het hotel weer openden, volgde in het najaar een tweede dip in het vliegverkeer. Luchtvaartmaatschappijen schraptten wederom bestemmingen en brachten de vliegfrequentie terug. "Vanwege het terugvallen van inkomsten hielden we onze investeringen tegen het licht en hanteerden we de tactiek van 'slim en sober'. Naast uitstel van een aantal plannen en beperkingen in uitgaven werd ook gekozen voor doelbewuste investeringen zodat er ook gebruik gemaakt kon worden van het momentum."

Kwaliteit

Het was én is volgens Hellemons een uitdaging om goed om te gaan met de ontstane situatie. Toch staat voor de algemeen directeur voorop dat Eindhoven Airport vasthoudt aan de eerder ingezette strategie. De luchthaven kiest kwaliteit boven kwantiteit. "We geloven in de meerwaarde van luchtvaart. We blijven verbinden en innoveren. Bij de ontwikkeling van

Eindhoven Airport zetten we de regio centraal. We willen een verrijking zijn voor iedereen die in de Brainportregio woont, werkt en op bezoek komt."

Ondanks de pandemie vertaalde zich dat in 2020 in diverse kwaliteitsslagen op de luchthaven. Zo werd in april het nieuwe voorterrein en de Airport Boulevard opgeleverd. In september lanceerde de luchthaven in samenwerking met het Van Abbemuseum 'Feel the Vibe at Eindhoven Airport', een initiatief waarbij kunstenaars uit de regio hun werk tonen in wisselende exposities op het voorterrein. In november werd de bouw van de nieuwe hoofddoorlaatpost afgerond en er werd gestart met de optimalisering van het gebied achter de security. "Daarnaast heeft corona ons er weer op gewezen dat een goed en veilig luchthavenproces een absolute voorwaarde is om verantwoord reizen mogelijk te maken. De hele organisatie voelt deze verantwoordelijkheid."



► *Roel Hellemons, Algemeen directeur/CEO Eindhoven Airport: "De keuzes die we in 2020 hebben gemaakt, liggen in het verlengde van de strategie die we een aantal jaar geleden hebben ingezet en vorig jaar concreet hebben gemaakt. Ondanks zwaar weer wijken we niet af van de ingezette koers."*

Verduurzaming

De luchthaven houdt de focus op vlootvernieuwing om geluidhinder in 2030, ten opzichte van 2019, substantieel te verminderen. In lijn met het advies van oud-staatssecretaris Van Geel stopte de luchthaven eind oktober

met geplande vluchten na 23.00 uur. "Naast het verder terugdringen van de geluidbelasting wordt gewerkt aan verdere verduurzaming. Alle voertuigen en apparatuur op de luchthaven worden in enkele jaren emissievrij. Daarnaast maken we ons - als onderdeel van de Royal Schiphol Group - sterk voor een Europese bijmengverplichting van duurzame vliegtuigbrandstof."

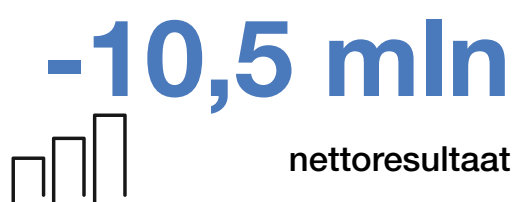
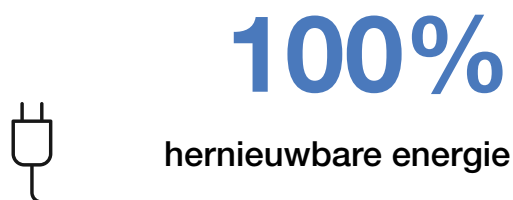
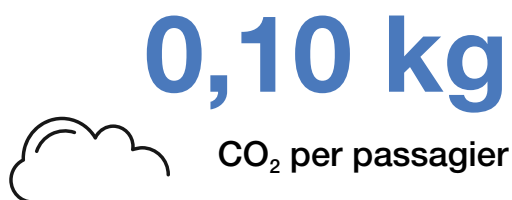
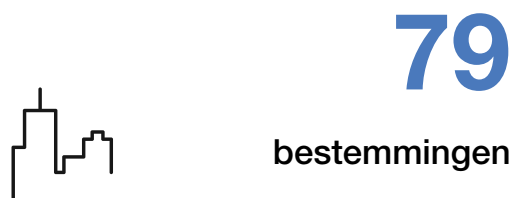
Regio

Eindhoven Airport bouwt als luchthaven van Brainport Eindhoven samen met PSV en andere Brainportpartners aan de versteviging van de Metropoolregio Brainport Eindhoven. De luchthaven verlengde ook het partnerschap met BrabantSport, sponsorde Van Gogh National Park en ging nieuwe deelgenootschappen aan met Dutch Design Week en GLOW. Eindhoven Airport werd voor Vanderlande en de TU/e ook proeftuin voor het testen van innovaties en technologische vernieuwingen. Daarnaast kwamen er enkele nieuwe, relevante bestemmingen bij. Zo werd Eindhoven voor het eerst verbonden met de kennisregio Rzeszów in Polen, industriestad Sheffield en is via de verbinding met Malpensa de designstad Milaan nog beter bereikbaar geworden.

Koers houden

Hellemons: "2020 was een heftig jaar maar er zijn zeker ook positieve zaken gerealiseerd. Het tij zal keren." Wat de exacte gevolgen van de pandemie op mobiliteit en bijvoorbeeld het gedrag van mensen zijn, is volgens de algemeen directeur moeilijk te voorspellen. Dat geldt ook voor de termijn waarop de luchtvaartsector zich herstelt. "Er zijn veel onzekerheden. Maar zeker is dat Eindhoven Airport koers houdt, bij de ontwikkeling van de luchthaven kwaliteit en de regio voorop stelt en blijft inzetten op verdere verduurzaming van de luchthaven. We zijn er voor de regio en willen die regio nóg beter maken."

Feiten en cijfers



Kerncijfers

Geconsolideerde balans (in EUR 1.000)	2020	2019	2018	2017	2016
Immateriële vaste activa	247	0	0	0	0
Operationele materiële vaste activa	113.626	111.148	107.426	104.605	86.868
Vastgoedbeleggingen	6.381	5.946	2.404	4.762	6.073
Financiële vaste activa	728	715	579	766	828
Viottende activa	10.612	12.387	16.410	11.721	12.415
Totaal activa	131.594	130.196	126.819	121.854	106.184
Eigen vermogen	103.618	113.936	100.064	86.252	74.678
Voorzieningen	353	424	425	418	709
Langlopende schulden	19.000	0	12.000	25.000	22.500
Kortlopende schulden	8.623	15.836	14.330	10.184	8.297
Totaal passiva	131.594	130.196	126.819	121.854	106.184
Investerings (Immateriële en materiële vaste activa)	12.141	14.966	6.810	22.665	18.515
Afschrijvingen	8.585	6.999	6.445	5.722	5.263
Cash flow	793	-1.187	2.872	-1.692	-869
Winst-en-verliesrekening (in EUR 1.000)	2020	2019	2018	2017	2016
Som der bedrijfsopbrengsten	23.347	64.727	70.733	62.417	53.109
Bedrijfslasten	-36.951	-45.399	-51.356	-46.034	-38.726
Exploitatieresultaat	-13.604	19.328	19.377	16.383	14.383
Financiële baten en lasten	-456	-258	-350	-367	-286
Belastingen	3.515	-4.740	-4.757	-3.984	-3.461
Resultaat na belastingen	-10.545	14.330	14.270	12.032	10.636
Ratio's	2020	2019	2018	2017	2016
RONA nb ¹	-8,6%	12,8%	13,3%	12,1%	12,5%
ROE nb ²	-9,7%	13,4%	15,3%	15,0%	15,3%
Leverage ³	15,5%	5,0%	10,7%	22,5%	23,2%
FFO (x € 1.000) ⁴	-66	20.198	22.250	18.978	14.600
FFO / Totale schuld ⁵	-0,3%	336,6%	185,4%	75,9%	64,9%
FFO interest dekkingsratio ⁶	0,9	79,3	64,6	52,7	52,0

1 Exploitatieresultaat na belasting / gemiddelde vaste activa

2 Nettowinst na belasting / gemiddeld Eigen Vermogen

3 Rentdragende schulden / Eigen Vermogen + rentdragende schulden

4 Operationele cashflow

5 Funds From Operations / rentdragende schulden

6 Funds From Operations + rentelasten / rentelasten



Over ons



Wie we zijn en wat we doen

Eindhoven Airport is onlosmakelijk onderdeel van Brainport Eindhoven. De luchthaven is een belangrijke bouwsteen van deze metropoolregio in Zuidoost-Nederland. We zien onszelf als een katalysator voor een sterk vestigingsklimaat. En andersom is de kracht van Brainport medebepalend voor ons succes. De luchthaven verbindt bedrijven en burgers in de regio met economische en toeristische centra in Europa en de rest van de wereld.

Onze kernwaarden

Onze kernwaarden benadrukken waar Eindhoven Airport voor staat en wat onze organisatie waar wil maken in de dagelijkse praktijk. Samen met onze collega's zijn in 2020 drie kernwaarden vastgesteld die breedgedragen onze manier van werken uitdrukken. Deze kernwaarden bleken

doorslaggevend voor de manier waarop de luchthaven de ontstane coronacrisis het hoofd bood. Door proactief aanpassingen in het luchthavenproces door te voeren om veilig en verantwoord reizen te borgen, door intern en extern aansluiting te houden bij personeel, partners, stakeholders en bevoegd gezag en door tijdig te anticiperen op de steeds veranderende ontwikkelingen.

De kernwaarden van Eindhoven Airport:

- **Verantwoordelijk:** De veiligheid van onze mensen, passagiers, bezoekers en omgeving staat voorop. Wij 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:** Gelegen in het hart van Brainport brengen we mensen en organisaties bij elkaar en verbinden we onze regio met economische en toeristische centra in Europa en verder. We voelen ons verbonden met onze omgeving en zoeken de dialoog op over alles wat er leeft en speelt op en rond de luchthaven. Verbonden met collega's bundelen we onze krachten, halen we het beste in elkaar naar boven en hebben samen plezier in wat we doen.
- **Slagvaardig:** We doen wat we zeggen. We zetten de juiste expertise in en zijn flexibel. We handelen proactief en reageren snel. Ook in de dialoog met de omgeving. We gaan graag concreet aan de slag om zoveel mogelijk aan de diverse belangen tegemoet te komen.

Klantgericht

Eindhoven Airport is een compacte luchthaven met soepele, overzichtelijke, comfortabele processen voor de reizigers. En dat in een

aantrekkelijke omgeving met een divers aanbod aan winkels, horeca en andere diensten.

Eindhoven Airport is uitgegroeid tot een luchthaven waar jaarlijks meer dan 6 miljoen

reizigers vertrekken en aankomen. Door de coronapandemie lag dat getal in 2020 slechts op circa 2,1 miljoen. Aan het eind van 2020 konden we 79 bestemmingen aanbieden. We houden scherp in de gaten wat de metropoolregio, gerenommeerd onder meer vanwege de innovatieve technologie-industrie, design van wereldklasse en hoogwaardige kennisinstituten, nodig heeft. Zowel wat betreft het bestemmingsnetwerk als de gewenste kwaliteit van de luchthaven. We zien onszelf als partner van een breed scala aan publieke en private partijen in de omgeving.

In groter verband is Eindhoven Airport belangrijk voor de connectiviteit van heel Nederland. We zijn als tweede grootste luchthaven van Nederland een onmisbare schakel in het nationale systeem van luchthavens. Als onderdeel van Royal Schiphol Group profiteren

we bovendien van de aanwezige kennis en knowhow van Amsterdam Airport Schiphol en aangesloten buitenlandse luchthavens. Ook deze aspecten wendden we aan ten gunste van de regio.

Vliegbasis als partner

Eindhoven Airport bevindt zich op het civiele gedeelte van de militaire luchthaven Vliegbasis Eindhoven en is verantwoordelijk voor de exploitatie van het commerciële burgerluchtverkeer. Vliegbasis Eindhoven verzorgt het militaire luchtverkeer op de militaire luchthaven. Vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport overleggen frequent over veiligheid en over het gebruik van de faciliteiten en diensten. Er is sprake van een goed functionerende publiek-private samenwerking.



► Luchtverkeerstoren van Vliegbasis Eindhoven

Aandeelhouders

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

procent van de aandelen in Eindhoven Airport Hotel B.V.

Ons businessmodel

Kwaliteit, efficiëntie en gemak, met aandacht voor de mens vormen de basis van onze diensten en operationele processen. Veiligheid

voor iedereen op de luchthaven, aan lucht- en landzijde, is het fundament hieronder. Op Eindhoven Airport kunnen reizigers rekenen op een betrouwbare, snelle, soepele en bovenal veilige start van hun reis en aankomst.

Het streven naar kwalitatief hoogwaardige bedrijfsvoering ervaart de reiziger tijdens de 'customer journey' – van oriëntatie op de reis vooraf tot terugkeer op de luchthaven. De snelle, soepele passagiersprocessen en korte omkeertijden van vliegtuigen vinden zowel reizigers als airlines een pré.

De havengelden die de airlines betalen om gebruik te maken van de diensten van Eindhoven Airport, vormen het grootste deel van onze omzet (53% in 2020). Door vergroting van de omzet uit non-aviation activiteiten verstevigen we onze bedrijfseconomische basis en ons bedrijfsmodel. Deze non-aviation activiteiten zijn onder te verdelen in: horeca, winkels, commerciële serviceactiviteiten, reclame, vastgoed, het hotel en parkeergelden. Ze vormen het grootste deel van de overige inkomsten.



► Bookstore van Travel Plaza.

Een gevarieerd aanbod aan horeca- en winkelvoorzieningen, een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding voor het parkeren en een goede bereikbaarheid dragen bij aan de klanttevredenheid. Ook het aantrekkelijke buitengebied (het voorterrein en de Airport Boulevard) draagt bij aan een luchthaven die door de reiziger wordt ervaren als een waardige entree tot de Brainport. Dit gebied heeft tevens een aantrekkende werking op bezoekers en werknemers van de omliggende bedrijventerreinen (Bedrijventerrein Eindhoven

Airport, Flight Forum, Brainport Industries Campus).

Samenwerking met partnerbedrijven

Eindhoven Airport werkt met een compact team (70,5 fte's in 2020, exclusief hotel). We hanteren een regiemodel en werken samen met een scala aan partnerbedrijven, zowel bij aviation als non-aviation processen. Zij voeren specifieke activiteiten uit en bieden ons op die terreinen kennis, ervaring en flexibele inzet. Zo

werken we samen met Viggo voor diverse luchthavenactiviteiten, zoals bagage-afhandeling op zowel land- als luchtzijde, begeleiding van passagiers met beperkte mobiliteit (PRM), bemensing van de informatiebalie en ondersteuning bij de havendienst, en met G4S voor de securitydiensten.

Ook op andere vlakken werken we met partners. De vliegtuigbrandstof komt van Shell en Total, CSU levert schoonmaakdiensten. B&S, Lagardère, Vermaat, Aviflora, AKO en NS Retailbedrijf verzorgen het horeca- en retailaanbod op de luchthaven. Eind 2020 is het parkeerbeheer na een aanbesteding ondergebracht bij Interparking Nederland. We maken gebruik van de voorzieningen van Vliegbasis Eindhoven waar het gaat om baanonderhoud, luchtverkeersleiding en luchthavendiensten (brandweer, meteorologische dienst en flora- en faunabeheer).

Samenwerking in tijden van corona

Eindhoven Airport is een regie-organisatie. De luchthaven genereert ongeveer 1.500 fte's aan directe werkgelegenheid. Helaas heeft dit in 2020 als gevolg van corona een terugval laten zien. Partners hebben kritisch moeten kijken naar hun bezetting en hebben daarin soms lastige keuzes moeten maken. Waar het in 2019 moeilijk was om alle roosters vol te krijgen en partnerbedrijven moesten bijsturen in werving en selectie om klaar te zijn voor 2020, sloeg dit begin 2020 compleet om. De coronapandemie veroorzaakte namelijk sterk terugvallende passagiersaantallen.



► *Wachtende passagiers voor de terminal in de zomer van 2020*

De onzekerheid ten aanzien van de verwachtingen, met daarbij de ervaring van juli/augustus dat de vraag op Eindhoven Airport ook weer snel kan aantrekken, maakt het sturen lastig. Eindhoven Airport heeft extra ingezet op het delen van inzichten en verwachtingen met haar partners. Door frequent contact op alle niveaus probeerden we partners zo goed mogelijk te ondersteunen bij het maken van keuzes.

Ook als het gaat om de zorgen van medewerkers ten aanzien van besmettingsrisico's op de werkvloer zijn de lijnen kort zodat we daarop snel kunnen acteren in maatregelen en communicatie. Daarbij moeten we ook constateren dat het aantal ziektegevallen, gerelateerd aan corona, onder personeelsleden op de luchthaven zeer beperkt is gebleven. De inzet van alle partners om RIVM-richtlijnen en specifieke protocollen voor de luchtvaart slagvaardig in te voeren, hebben daar in belangrijke mate aan bijgedragen. Dat passagiers dit waarderen is duidelijk terug te zien in de hoge NPS-score.

Bezetting luchtverkeersleiding

In 2020 hebben we een aantal keer te maken gehad met beperking van het vliegverkeer als gevolg van bezettingsproblemen bij de luchtverkeersleiding. Deze problemen waren al langer bekend en zijn complex. Maar de serie verstoringen in augustus en het extra uitvalrisico in tijden van corona heeft dit onderwerp hoog

op de agenda gezet. De uiteindelijke oplossing wordt gezien in de geplande samenvoeging van militaire en civiele luchtverkeersleiding in 2023. Uiteraard is de inzet om met alle betrokken partijen op verantwoorde wijze het maximale uit de beschikbare capaciteit te halen en daarmee beperkingen van het vliegverkeer te voorkomen.

Regionale economie en werkgelegenheid

De luchthaven is van economische waarde voor de regio, de provincie en Nederland. Volgens adviesbureau Ecorys dat het rapport *Eindhoven Airport 2020-2030: marktvraag en economische spin-off* publiceerde, was de toegevoegde waarde van Eindhoven Airport voor de regio in 2018 ongeveer 110 miljoen euro. Voor de provincie Noord-Brabant 124 miljoen euro en voor Nederland 192 miljoen euro. Naar schatting 1.465 voltijdsbanen in de

regio zijn direct of indirect op het conto van de luchthaven te schrijven. Welke gevolgen de coronacrisis precies heeft op de werkgelegenheid rond de luchthaven en op de economische bedrijvigheid in de Brainportregio in z'n geheel is nog niet te zeggen.

Eindhoven Airport wil waar mogelijk zelf werkgelegenheid en kansen bieden aan mensen in de regio. We zijn daarom blij met de vestiging van het Summa College op Eindhoven Airport. De MBO-opleiding Luchtvaartdienstverlening startte vorig jaar het nieuwe schooljaar vanuit hun nieuwbouw in het multifunctionele complex P1 aan het voorterrein. Ze beschikken over drie leslokalen en een trainingsruimte met vliegtuigcabine. Afgestudeerden kunnen bijvoorbeeld terecht bij de afhandeling van bagage, begeleiding van passagiers of bij de luchtvaartmaatschappijen.



► Opening nieuwe locatie Summa Luchtvaartdienstverlening

Samenwerking

- Eindhoven Airport
- Partners
- Medegebruik



Oriëntatie & boeking

- Reserveren parking en hotel
- Social media
- Reserveren vliegtickets
- Customer Service (online)



Onderweg

- Airport Operations
- Parkeerfaciliteiten
- Onderhoud van faciliteiten en systemen
- Vluchtinformatie-systeem
- Security filter
- Bagagesysteem
- Check-in en bagage drop off
- Securitycontrole
- Assistentieservices (PRM, kinderen)
- Informatiebalie
- Service- en ticketbalie
- Schoonmaak van faciliteiten



Ontspanning

- Ontwikkeling van horeca- en retailaanbod
- Hotel
- Vastgoedverhuur
- Vergader-faciliteiten
- Exploitatie van horeca en retail
- Wisselkantoor en pinautomaten
- Media-exploitatie



Vertrek

- Airport Operations
- Gatefaciliteiten
- Onderhoud platform
- Onderhoud start- en landingsbaan
- Brandweer
- Meteorologische dienst
- Vogelwacht
- Luchtverkeers-leiding
- Grenscontrole
- Boarding
- Vliegtuig-afhandeling
- Brandstof-voorziening



Aankomst

- Airport Operations
- Grenscontrole
- Bagage-afhandeling
- Lost & found
- Autoverhuur
- Transport vanaf de luchthaven
- Customer Service (online)

Ontwikkelingen die ons raken

Afgelopen jaar werd de luchtvaart hard geraakt door de coronacrisis. Het groeiende klimaatbewustzijn in de samenleving en in de luchtvaartsector heeft een nieuwe impuls gekregen door de crisis. De focus op de leefomgeving kreeg in 2020 ook verder gestalte op bestuurlijk vlak door de genomen stappen naar aanleiding van de Proefcasus Eindhoven Airport.

Luchtvaart

Verschuiven in- en uitreisvoorwaarden beperkten de toegang tot verschillende Europese landen. Luchtvaartmaatschappijen werden geconfronteerd met de verantwoordelijkheid om verdere verspreiding van het coronavirus zo veel mogelijk te voorkomen. Wereldwijd liep het aantal vluchten fors terug. De financiële impact op de luchtvaartmaatschappijen bleek enorm en zal ook in 2021 zichtbaar zijn in hun bedrijfsvoering. Dit zal ook gelden voor de luchtvaartmaatschappijen die op Eindhoven Airport vliegen.



► *Periodiek onbemande check-in balies vanwege de terugloop van het aantal vluchten door corona.*

Klimaat

Mensen zijn zich nog meer dan voorheen bewust van de impact van vliegen op mens en milieu. De coronacrisis heeft laten zien dat zaken doen ook 'op afstand' kan. De verwachting is dan ook dat na de crisis de behoefte aan zakelijke reizen minder groot zal zijn. Maar een online verbinding zal geen

vervanging zijn voor onze behoefte aan sociale contacten en ontspanning. We zullen in de toekomst blijven reizen om vrienden en familie te bezoeken en om op vakantie te gaan. Voor kortere afstanden zal de trein een goed alternatief kunnen bieden voor vliegen, mits er uiteraard sprake is van een volwaardig alternatief.

Bij het maken van keuzes om te reizen zullen mensen bewuster een afweging gaan maken tussen de verschillende vervoersmogelijkheden. De verduurzaming van de luchtvaart speelt een belangrijke rol in dit keuzeproces. Daarom is het van belang in te blijven zetten op de ontwikkeling van synthetische brandstoffen en elektrisch vliegen.

Europese wetgeving

Ook in Europees verband is er toenemende aandacht en urgentie voor de klimaatproblematiek. Tegen 2050 wil Europa het eerste klimaatneutrale continent zijn. Om dit te bereiken ligt er een voorstel vanuit de Europese Commissie voor de eerste Europese klimaatwet. Ook wordt op Europees niveau voorgesteld om al in 2030 de reductie van de netto-uitstoot van broeikasgassen te verhogen van 49% naar ten minste 55%.

Europa kijkt in klimaatverband ook naar de rol van de luchtvaart. Ook wordt gesproken over aanpassing van het EU-ETS, een regeling voor de handel in emissierechten om de broeikasgasemissies -in o.a. de luchtvaart- in de EU terug te dringen. Ook onderzoekt men de afschaffing van de BTW-vrijstelling van vliegtickets en de beprijzing van CO₂.

Nationale initiatieven

Vanuit de Duurzame Luchtvaarttafel en de nationale politiek wordt ingezet op een Europese bijmengverplichting van duurzame brandstoffen en de ontwikkeling van het elektrisch vliegen om de CO₂-uitstoot zo veel mogelijk te reduceren. Naast de focus op duurzame innovatie binnen de sector, wil de Nederlandse overheid reizigers stimuleren om

milieubewuste keuzes te maken door de invoering van de vliegtaks in 2021.

Eindhoven Airport steunt deze ontwikkelingen, die moeten leiden tot een eerlijkere prijs voor vliegreizen en een stimulans moeten zijn voor duurzame innovaties in de luchtvaart.

Economische situatie in de regio

Brainport Eindhoven doet het economisch gezien nog steeds beter dan het landelijke beeld, ondanks de coronacrisis. Het Centraal Planbureau (CPB) kwam in december 2019 uit op een landelijke groei van 1,7 procent voor 2019 en 1,3 procent voor 2020. In de regio zitten we in 2020 volgens ramingen boven dat gemiddelde, ergens tussen de 2,2 en 4 procent. Wel is er sprake van afvlakking; in 2018 groeide de economie nog 3,3 procent (2,6 procent landelijk). De uitdagingen die de regio het hoofd moet bieden staan verwoord in de Brainport Nationale Actieagenda. De krapte op de arbeidsmarkt wordt gezien als een belangrijk knelpunt. Eindhoven Airport is onderdeel van de oplossingen. De luchthaven draagt bij aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat voor bedrijven en hun werknemers.

Stikstofcrisis

De stikstofcrisis, die Nederland in 2019 beheerste, raakt ook de luchtvaart. In 2020 heeft Eindhoven Airport de aanzegging gekregen vanuit het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV) om een natuurvergunning aan te vragen. Daarbij gaat het ministerie van LNV uit van een bestaand recht voor Eindhoven Airport op basis van de activiteiten uit het Luchthavenbesluit 2014. In oktober heeft Eindhoven Airport deze vergunning aangevraagd. Verwacht wordt dat in 2021 de vergunning verleend zal kunnen worden. Deze procedure heeft volop de aandacht van diverse (milieu-)partijen.

Luchtkwaliteit

Aangenomen wordt dat het inademen van ultrafijnstof schadelijk is voor de gezondheid, maar er is - ook internationaal - nog weinig

wetenschappelijke kennis beschikbaar. Daarom voert het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoek uit naar mogelijke negatieve effecten van ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden van Schiphol. Het vierjarige onderzoeksprogramma duurt tot medio 2021. Vooruitlopend hierop heeft Schiphol een eigen Actieplan Ultrafijnstof opgesteld waarin men zelf concentraties ultrafijnstof meet. In 2020 is het meten tijdelijk stilgelegd vanwege de sterke afname van het vliegverkeer. Hierdoor zouden er geen representatieve gegevens verkregen konden worden.

Tevens is in de regio Zuidoost-Brabant een 'Regionaal Meetnet' gestart met het meten van de luchtkwaliteit. Het Regionaal Meetnet wordt zo ingericht dat een goed beeld ontstaat van de luchtkwaliteit (en later ook geluidniveau) in Zuidoost-Brabant. De kennis die wordt opgedaan, kan uiteindelijk leiden tot beleid voor een gezondere samenleving. Meetkasten gaan 'realtime' stikstofdioxide en fijnstof meten.

Eindhoven Airport volgt de ontwikkelingen en onderzoekt of het mogelijk is om ook op Eindhoven Airport metingen te gaan doen en wanneer dit dan het beste zou kunnen starten. Hiertoe zoeken we de samenwerking met onze partners, waaronder de Vliegbasis Eindhoven.

Sturingsmodel voor geluid

In het rapport 'Opnieuw verbonden' van april 2019, naar aanleiding van de Proefcasus Eindhoven Airport, heeft Pieter van Geel geadviseerd om voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven te gaan sturen op de geluidbelasting van het luchtverkeer in plaats van op het aantal vluchten dat daarbij zou kunnen passen. Uitgangspunt is dat de geluidbelasting -en dus de hinder- moet afnemen. Hiervoor adviseerde Van Geel een duidelijke norm vast te stellen voor 2030. Bij meer vlootvernieuwing door stillere en schonere vliegtuigen zou 'goed gedrag', en dus minder geluidsoverlast dan de gestelde norm, moeten worden beloond met ontwikkelmogelijkheden

voor de luchthaven. In 2020 heeft de verantwoordelijke minister van Infrastructuur en Waterstaat, en betrokken bestuurlijke partijen, Van Geel gevraagd om meer uitleg over de uitgangspunten die tot zijn advies hebben geleid.

Ook is Van Geel om advies gevraagd over de normstelling voor de toekomst. Van Geel raadt aan om voor kortere periodes een norm vast te stellen gezien de onzekerheden op lange termijn. Hij stelt voor om een geluidnormering te bepalen voor 2026 naast een ambitie voor 2030. In 2026 wordt de norm voor 2030 bepaald en een ambitie neergelegd voor 2035. De systematiek zal in 2021 verder worden uitgewerkt in samenspraak met de verbonden partijen in het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) dat in 2020 is opgericht en waarvan Van Geel voor een jaar interim-voorzitter is geworden.



► Website www.samenopdehoogte.nl is het nieuwe informatieplatform van Luchthaven Eindhoven Overleg.

Een zorgvuldige uitwerking van het nieuwe sturingsmodel heeft langer tijd nodig dan werd voorzien. Daarin is afgesproken dat voor het jaar 2022 het aantal vergunde vliegbewegingen gelijk te houden aan 2020 en 2021, te weten 41.500. Daarmee zal het nieuwe sturingsmodel ingaan per 1 januari 2023. Hiervoor zal wel het Luchthavenbesluit Eindhoven moeten worden aangepast. Deze wijziging van het Luchthavenbesluit wordt voorafgegaan door een milieueffectrapportage.

Luchtvaartnota 2020-2050

In 2020 is de Luchtvaartnota gepubliceerd, waarin het nationale luchtvaartbeleid voor de periode 2020 tot 2050 wordt geschetst. De Luchtvaartnota 2020-2050 geeft richting met een nieuw perspectief, waarbij vier publieke belangen centraal staan:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond.
2. Nederland goed verbinden.
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.
4. Nederland duurzaam.

Akkoord Duurzame Luchtvaart

Met de vaststelling van de Luchtvaartnota is tevens het Akkoord Duurzame Luchtvaart bekrachtigd. Dit akkoord, ondertekend door spelers in de publieke, private en onderzoekshoek, heeft tot doel om in 2050 de klimaatmissies van de burgerluchtvaart drastisch terug te brengen. De Nederlandse luchthavens (waaronder grondoperaties al in 2030) en het binnenlands vliegverkeer in Nederland stoten in 2050 geen CO₂ meer uit. Door aangescherpte afspraken is ook de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart vanuit Nederland fors verminderd en per 2070 emissieloos.

Eindhoven Airport heeft het Akkoord Duurzame Luchtvaart in december ondertekend.



De regio voorop

Eindhoven Airport gelooft in de meerwaarde van luchtvaart. Dankzij de luchthaven en het vliegverkeer kunnen zakelijke en particuliere reizigers uit onze regio de wereld ontdekken en contacten leggen. 2020 doet ons sterker dan voorheen beseffen wat de meerwaarde is van persoonlijk contact, zelfs in dit digitale tijdperk. Daarom voegt de luchthaven een wezenlijk element toe aan de regio: we verbinden. Zo dragen onze activiteiten bij aan welvaart en welzijn.

In de samenleving is de kijk op het vliegverkeer en de impact ervan op de leefomgeving veranderd. Eindhoven Airport neemt hierin haar verantwoordelijkheid. Ook in 2020 hebben we vastgehouden aan onze strategie 'kwaliteit gaat boven kwantiteit'. We stellen bij alle keuzes de behoefte van de regio centraal. We besloten al eerder om - na jaren van groei in het aantal vluchten en in het aantal passagiers - pas op de plaats te maken. We kunnen alleen onze regio verantwoord blijven verbinden met de economische en toeristische centra in Europa en in de rest van de wereld, als dat in samenspraak gaat met alle betrokkenen in de regio. Vast staat dat we altijd blijven werken aan onze comfortabele, innovatieve, duurzame en financieel gezonde luchthaven.

Onze purpose: we maken onze 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 versterkt het imago en het gewicht van de regio. De aanwezigheid van een luchthaven is op zichzelf al een invloedrijke factor. Waar (internationale) bedrijven zich vestigen, verschijnen of groeien ook de voorzieningen die nodig zijn voor de mensen die er werken. Dat is een winstpunt voor iedereen. We dragen met onze activiteiten maximaal bij aan de welvaart en het welzijn. Onze purpose: we maken onze regio nóg beter.



2020 stond in het teken van de versterking van de onderstaande vier thema's:

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 waarin gemak en comfort centraal staan.

We zijn een goede buur

We doen er alles aan opdat de regio Eindhoven en omstreken zoveel mogelijk profijt heeft van de luchthaven en zo min mogelijk hinder ondervindt. We gaan in gesprek met direct belanghebbenden, waaronder omwonenden.

We zijn een waardige entree

We willen een luchthaven zijn waar de regio trots op is: een waardige entree, als uitnodigend visitekaartje voor de metropoolregio. We willen vooroplopen in innovatie, design en duurzaamheid, gebruikmakend van de expertise in de regio.

We zijn een inspirerende proeftuin

Eindhoven Airport wil de talrijke innovatieve krachten uit de Brainport bij elkaar brengen. Onze luchthaven kan als proeftuin dienen voor kennisbedrijven en -instellingen in de regio.

Veilig, duurzaam, mens- en prestatiegericht, financieel gezond

Elke ontwikkeling van de luchthaven moet verantwoord en duurzaam zijn: minder geluidsoverlast en impact op het milieu, met name het terugdringen van uitstoot van o.a. CO₂ en stikstof, zijn basisvoorwaarden. Evenals 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.

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.

Grenzen aan de groei

Eindhoven Airport kan alleen uitbreiden in aantallen vluchten als de geluidbelasting afneemt. De druk op bestaande infrastructuur en terminalcapaciteit is de afgelopen jaren blijven toenemen door de groei van het aantal passagiers. Ondanks enige onzekerheid over mogelijke ontwikkeling, moeten we verantwoorde keuzes blijven maken over toekomstige uitbreidingsinvesteringen. De investeringen in kwaliteit worden onverminderd doorgezet. Voor de voorbereiding van uitbreidingsinvesteringen wordt vanwege de impact van corona iets meer tijd genomen zodat we deze plannen goed kunnen laten aansluiten op de capaciteitsbehoefte. Op die manier zorgen we ervoor dat we voor reizigers en luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijk blijven.

Concurrentiepositie

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 continu onze eigen concurrentiepositie ten opzichte van nabijgelegen luchthavens. Om een eventuele verandering in het aanbod van vliegverkeer te kunnen opvangen, sturen we op een breed portfolio van luchtvaartmaatschappijen.

Grote projecten

Eindhoven Airport is volop bezig met verscheidene grote projecten, zoals de overkapping van de looppaden op het platform. 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.

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 en belastingen, en met Europese wetgeving inzake luchthavengelden. Ook kunnen we te maken krijgen met nieuwe regels op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit. Door up-to-date kennis en interne beheersmaatregelen zorgen we ervoor dat we compliant zijn en blijven.

(Cyber)security en safety

Er is in toenemende mate sprake van cybercriminaliteit. Dit vormt een bedreiging voor onze operatie. Met de vindingrijkheid van criminelen neemt ook de zorg toe dat een cybercrimeaanval wordt gepleegd. Daarnaast blijft de terroristische dreiging in Europa hoog. Deze factoren hebben ertoe geleid dat we in onze jaarlijkse risico-inventarisatie de kans dat een dergelijke gebeurtenis zich voordoet, hoog inschatten. Om de risico's op het gebied van informatiebeveiliging te beheersen, hebben we beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van (bedrijfs)informatie verweven in de bedrijfsprocessen. Op reguliere basis laten we een uitgebreide audit uitvoeren, of liften we mee op de know-how binnen de Royal Schiphol Group door interne audits te laten uitvoeren. We investeren in een continue verbetering van de IT-beveiliging.

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 Veiligheid).

Pandemie

Een pandemie is een toenemende bedreiging in onze samenleving, zoals afgelopen jaar ook is gebleken met de coronapandemie. De gevolgen hiervan zijn internationale reisbeperkingen en lockdowns, met als gevolg een grote terugval in het aantal passagiers en vliegbewegingen. 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 is 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.

Inbreng van onze stakeholders

De strategie van Eindhoven Airport, zoals beschreven in dit jaarverslag, is mede gebaseerd op de input die we hebben opgehaald bij een breed scala aan stakeholders. Door alle lagen van de organisatie binnen Eindhoven Airport heen is er contact met hen. We ontmoeten stakeholders aan verschillende overlegtafels. We zetten ons in voor goede en constructieve zakelijke en persoonlijke verstandhoudingen.



De luchthaven als verbinder

Ondanks de gevolgen van de coronapandemie voor de luchtvaart en het vliegverkeer blijft de rol van Eindhoven Airport als verbinder intact. De luchthaven voegt een wezenlijk element toe aan de bredere Brainportregio: we verbinden. Dankzij de luchthaven en het vliegverkeer kunnen zakelijke en particuliere reizigers de wereld ontdekken en contacten leggen of onderhouden.

Inkomende passagiers zoals de zakelijke reiziger, de vakantieganger of mensen die vrienden en familie bezoeken, spenderen tijd en geld in de regio. Dat is goed voor de regionale economie en de gastvrijheidsindustrie. Ook de beschikbaarheid en kwaliteit van werkgelegenheid en scholing verhogen de leefbaarheid in onze omgeving. Eindhoven Airport draagt bij aan het vestigingsklimaat en aan de ontwikkeling van de Brainportregio. Met ons netwerk van bestemmingen brengen we een groot deel van de wereld onder handbereik. Dankzij die verbindingen met Europa en de rest van de wereld dragen we bij aan het internationale karakter van onze regio. We zien dat terug in de ontwikkeling op verschillende vlakken: bij technologie-ondernemingen, in agrarische bedrijven, op de TU/e en de Design Academy, bij toeristische attracties en voorzieningen.

Wat hebben we bereikt in 2020?

Impact van corona

De coronapandemie heeft een forse impact op de luchtvaart en daaraan gekoppeld op Eindhoven Airport. Het vliegverkeer op de luchthaven had in 2020 als gevolg van het coronavirus en de reisadviezen een zeer grillig verloop. Maar er is tijdens de coronacrisis altijd vliegverkeer geweest op Eindhoven Airport. Het aantal vluchten en passagiers was in april en mei echter zeer minimaal. Ter illustratie: in april telde Eindhoven Airport ruim 7.700 passagiers

tegenover ruim 600.000 in april 2019. Na een kleine groei van het aantal vluchten en passagiers in de zomermaanden (bijna 292.000 passagiers in augustus 2020) liep het aantal in het najaar weer fors terug. In september maakten ruim 169.000 passagiers gebruik van de luchthaven. In diezelfde maand in 2019 waren dat er ruim 664.000. En dat had gevolgen voor de werkgelegenheid op en rond de luchthaven. Door de coronacrisis waren er minder vluchten en minder passagiers als gevolg daarvan nam ook de werkgelegenheid af. Dat had vooral effect op hotel Tulip Inn Eindhoven Airport, de afhandelaar en onze partners in security en horeca en retail.

Kwaliteit van het netwerk

We werken aan een bestemmingenaanbod dat zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van bedrijven en burgers in de regio. Ontwikkeling van de luchthaven, het bestemmingsnetwerk en het aantal vluchten moet een afspiegeling zijn van wat er in de regio gebeurt, kijkend naar bijvoorbeeld bevolkingsaantallen en bedrijvigheid en de internationale ambities. In een jaar waarin de coronapandemie zijn weerslag had op de luchtvaart en daaraan gekoppeld op de luchthaven zijn toch een aantal nieuwe bestemmingen geopend vanaf Eindhoven Airport.

Airlines en bestemmingen

Voor het eerst werd de luchthaven direct verbonden met Cyprus. Wizz Air startte op 1 augustus de route naar Larnaca op Cyprus

(drie maal per week). Ryanair koos voor een nieuwe verbinding tussen Eindhoven en Paphos op Cyprus. Als gevolg van de coronapandemie verlaagden de airlines in 2020 op tal van bestemmingen de frequentie van de vluchten.

De luchthaven biedt passagiers 79 bestemmingen (2019: 89) verspreid over 32 landen uitgevoerd door acht luchtvaartmaatschappijen. Er is een directe verbinding met 22 hoofdsteden. In 2020 zijn vijf

nieuwe routes geopend. Het gaat naast Larnaca en Paphos op Cyprus om Tirana in Albanië, Milaan Malpensa in Italië en Rzeszów in Polen.

Net als in 2019 zijn in 2020 de grootste drie luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven Ryanair, Wizz Air en Transavia.



► *Het bestemmingsennetwerk van Eindhoven Airport in 2020*



► *Communicatie van de coronamaatregelen op het voorterrein.*

Aantal passagiers

De coronapandemie en de daaraan gekoppelde reisadviezen zorgden voor een zeer sterke daling van het aantal aankomende en vertrekkende passagiers. In 2020 telde Eindhoven Airport zo'n 2,1 miljoen passagiers (2019: 6,7 miljoen). Dit is een daling van 69 procent ten opzichte van 2019 (tegen een groei van 9 procent in 2019). De gemiddelde bezettingsgraad per vliegtuig lag op ruim 62 procent.

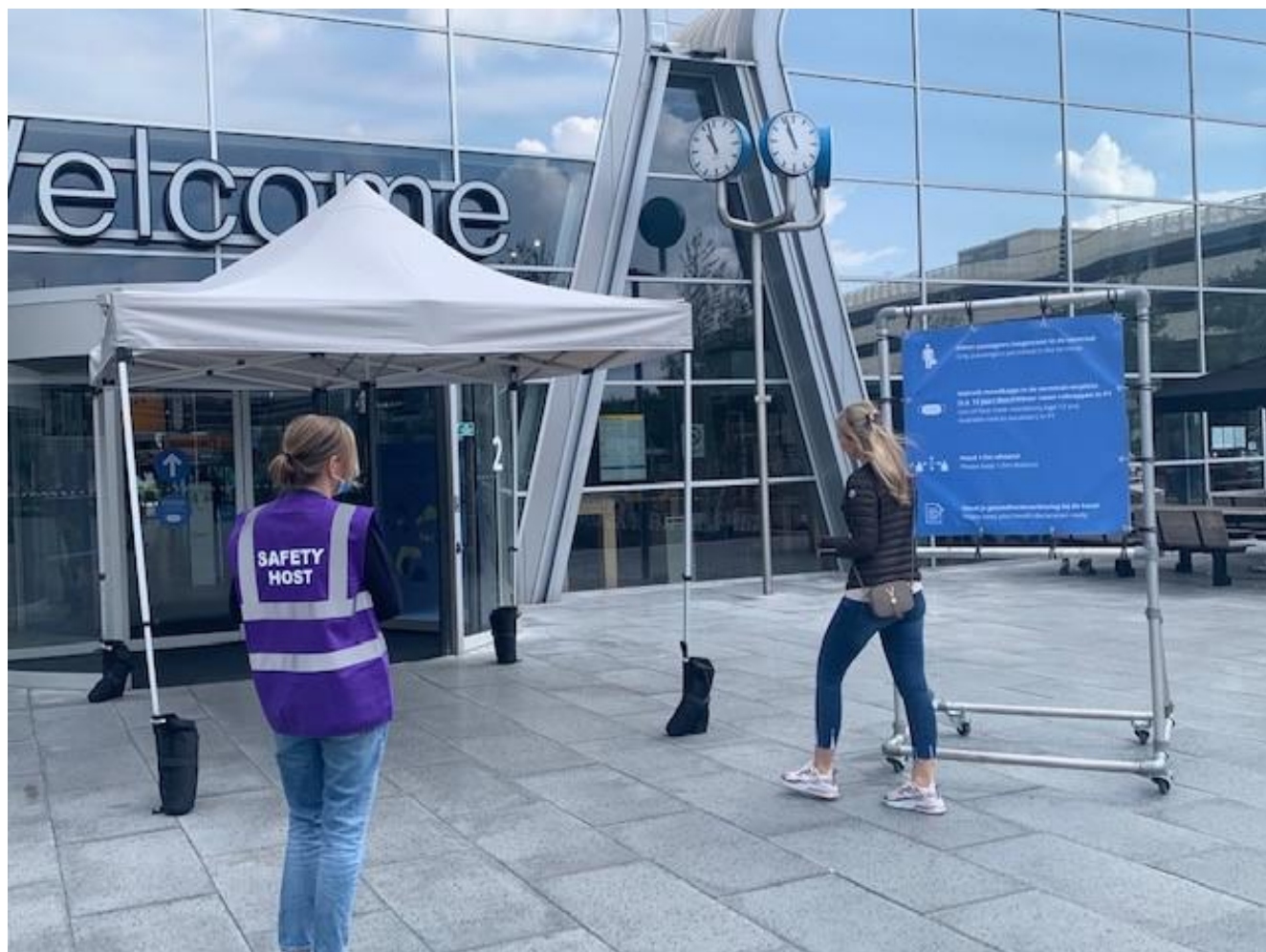
De menselijke luchthaven

Eindhoven Airport wil zich onderscheiden als een compacte, 'menselijke' luchthaven, waar veiligheid, gemak en comfort de boventoon voeren. Onze ambitie is het hebben van een moderne infrastructuur en voldoende ruimte om reizigers een prettige reiservaring te bieden. Voor reizigers heeft onze schaal veel voordelen: het inchecken, de veiligheidscheck en het boarden is een vloeiend, overzichtelijk proces zonder lange wachttijden en grote afstanden. Airlines bieden we betrouwbare processen met

korte omkeertijden, waardoor zij hun belofte aan hun passagiers (op tijd aankomen en vertrekken) kunnen nakomen. We werken continu aan een zogeheten 'seamless flow' om het passagiers zo gemakkelijk mogelijk te maken. Met het innoveren van operationele processen blijven we kostenefficiënt. Met automatisering, selfservicediensten en andere innovatieve oplossingen minimaliseren we het aantal afhandelingsminuten per passagier.

Veilig en verantwoord reizen

Eindhoven Airport heeft in verband met de coronapandemie in 2020 een flink aantal maatregelen genomen om veilig en verantwoord reizen mogelijk te maken. Passagiers en andere belangstellenden zijn via een aparte pagina op de website, via social media, weekbladen en de BurenApp op de hoogte gesteld van de geldende coronamaatregelen om veilig en verantwoord te kunnen reizen en werken. Zo zijn extra hygiëpunten geplaatst, plexiglas schermen geplaatst bij balies en is vloerbestickering aangebracht om extra aandacht te geven aan afstand houden. Ook werden diverse plekken eenrichtingsverkeer. Alle reizigers moesten een ingevulde gezondheidsverklaring bij zich dragen. Daarnaast stelde Eindhoven Airport op 15 juni de verplichting in een mondkapje te dragen in de terminal. De luchthaven zette safetyhosts en flow officers in voor het attenderen van reizigers op de maatregelen en voor het controleren op gezondheidsverklaringen. Daarnaast zijn passagiers middels signing en omroepen in de terminal geïnformeerd over de maatregelen. Eindhoven Airport heeft de communicatie over de landelijke coronamaatregelen en over de regels op de luchthaven afgestemd met de partnerbedrijven zodat een heldere eenduidige communicatie naar passagiers, bezoekers en medewerkers plaats vond. Daarnaast is Eindhoven Airport als vertegenwoordiger van de regionale luchthavens aangehaakt bij de stuurgroep Veilige en Gezonde Luchtvaart onder leiding van het ministerie van I&W. Dit heeft bijgedragen aan de snelle implementatie



► *Safety hosts attendeerden reizigers indien nodig op de maatregelen.*

van aanwijzingen in afstemming met alle betrokken stakeholders.

Net Promoter Score (NPS) en klanttevredenheid

De klanttevredenheid en -binding meten we op basis van een Net Promoter Score (NPS). In 2020 scoorden we een gemiddelde NPS-score van 41 (2019: 26). Hierbij moet worden aangetekend dat de NPS vanwege corona en het als gevolg daarvan (zeer) lage aantal passagiers vier maanden niet kon worden gemeten. De hoge score geeft mogelijk een vertekend beeld en wijkt -waarschijnlijk vanwege corona- sterk af van de score in 2019.

Voor wat betreft de klanttevredenheid gaf het overgrote deel van de reizigers op vragen hierover aan dat ze de communicatie over de coronamaatregelen op de luchthaven goed tot

uitstekend vinden. Ook beoordeelde een meerderheid de coronamaatregelen als duidelijk. Daarnaast gaf de meerderheid van de ondervraagde reizigers aan dat de coronamaatregelen op Eindhoven Airport voldoen aan hun verwachtingen.

Naar verwachting dragen ook het vernieuwde voorterrein en de nieuwe securityscanners bij aan de hoge NPS-score.

Punctualiteit

De punctualiteit van de vluchten, de mate waarin deze op schema binnenkomen en vertrekken, is belangrijk voor alle partijen, van airline tot passagier, van luchthaven tot afhandelaar. Vandaar ook dat de On Time Performance (OTP) een belangrijke KPI is. Veel processen en overleggen zijn erop gericht deze OTP op een hoog niveau te houden. Er wordt

bestudeerd hoe onderdelen van het boardingproces kunnen worden geoptimaliseerd zodat de omdraaisnelheid van toestellen kan worden verhoogd. De OTP lag in 2020 op ruim 86 procent. Dat is zeer hoog (2019: 69,4 procent). Hierbij moet worden aangetekend dat dit getal door de coronacrisis een vertekend beeld geeft. Door de pandemie was er namelijk een beperkt aantal vluchten en passagiers. Ook de bezettingsgraad van de toestellen was lager dan normaal en het luchtruim was relatief rustig. Voordeel hiervan was dat vluchten ruim op tijd binnen kwamen en er meer tijd was voor de afhandeling van de vluchten. Weersomstandigheden, zoals mist begin 2020, hebben de OTP negatief beïnvloed. Ook extreem hoge temperaturen, waardoor niet werd gekozen voor pre-boarden buiten op het platform, hadden effect op de OTP. Datzelfde geldt voor vertragingen die zijn ontstaan als gevolg van een gebrek aan luchtverkeersleiders op bepaalde dagen. Daarnaast duurde het boardingproces, ondanks het beperkte aantal passagiers, soms langer vanwege coronamaatregelen zoals het controleren van gezondheidsverklaringen, temperatuurmeting bij bepaalde vluchten, afstand houden en gefaseerd boarden en uitstappen.

Opwaardering securitygebied en PRM-point

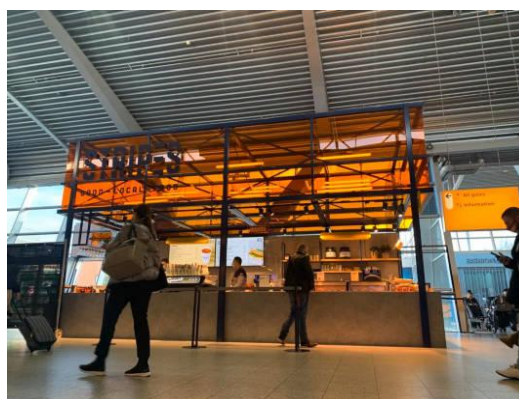
Om reizigers nog meer gemak en comfort te bieden, is gestart met een opwaardering van het securitygebied. Het securityproces is een belangrijk proces in de operatie van Eindhoven Airport. Het is voor passagiers die op reis gaan vaak een stresspunt. Des te belangrijker is het dat het gebied overzichtelijk is, aangenaam voelt en rust uitstraalt. Dat wordt bereikt door een veel duidelijkere entree naar het securitygebied, inclusief het naar voren halen van de toegangspoortjes, en het gebruik van passende kleuren en materialen. Door herinrichting en een passende signing wordt de routing logischer en wordt het overzicht sterk verbeterd.

Om reizen nog gemakkelijker te maken en processen zo vlot mogelijk te laten verlopen, zijn in de terminal selfservice Check-in kiosken en Bag tag kiosken geplaatst. Hier kan de passagier onder andere zijn boardingpas (eerst alleen voor passagiers van Transavia, later voor alle passagiers) en het bagagelabel printen. Deze service bevordert het reisgemak en de doorstroming van reizigersstromen in de terminal.



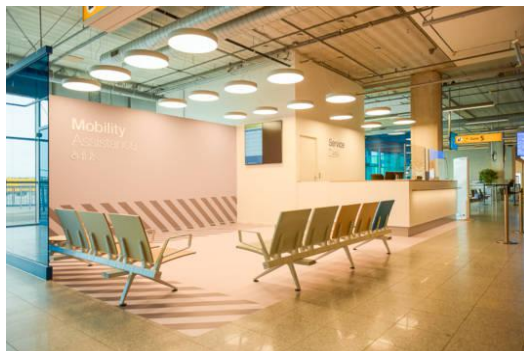
► *Self service Check-in kiosken in de terminal.*

Ook de servicebalie aan landzijde en de servicebalie Non-Schengen werden vervangen. Voorts werden bij de servicebalie twee werkplekken gecreëerd. Daarnaast is in december het nieuwe horecaconcept STRIPES geopend. Deze modern vormgegeven zaak in de terminal (landzijde) heeft een industrieel urban uitstraling passend bij de stad Eindhoven. In het assortiment zijn vooral producten uit de regio opgenomen.



► *De nieuwe horecazaak STRIPES.*

Ook het PRM-point (Persons with Reduced Mobility) aan luchtzijde is gemoderniseerd en heringericht. Daarnaast is de bewegwijzing aangepast. Het is hierdoor beter zichtbaar en beter bereikbaar geworden. Verder is de uitstraling van het PRM-point verbeterd zodat deze past bij de uitstraling van de gates.



► Vernieuwd PRM-point aan luchtzijde.

Verder is de hoofddoorlaatpost (beveiligde entree/exit voor medewerkers en leveranciers naar het platform) in 2020 vernieuwd. Door de ruimere opzet kan de nieuwe hoofddoorlaatpost meer voertuigen en medewerkers verwerken. De nieuwbouw biedt meer comfort aan de (platform)medewerkers, crew en de leveranciers die ervan gebruik maken. Datzelfde geldt voor het securitypersoneel dat er werkt. Daarnaast past de nieuwbouw bij de kwaliteit die Eindhoven Airport wil bieden.

Overkapping looppaden op het platform

De luchthaven is in 2020 gestart met de voorbereidingen voor de bouw van een modern vormgegeven en functionele galerij op het platform (luchtzijde). Deze overkapping van de looppaden brengt een ode aan de iconen uit de regio en is daarmee een visitekaartje voor de regio. Het ontwerp van de galerij 'ademt' Brabant en geeft passagiers een verrassende eerste indruk en mooie herinnering aan de Brainportregio. Daarnaast verhoogt het bouwwerk het reiscomfort voor passagiers doordat zij bij het van en naar het vliegtuig lopen, worden beschermd tegen weersinvloeden. Het ontwerp van het

bouwwerk biedt ruim aandacht aan Van Gogh en de innovaties/technologie/kunst en design afkomstig uit de Brainportregio. PSV en Brainport krijgen een in het oog springende plek vanwege het stempel dat zij drukken op de regio. Ook de iconische architectuur en markante gebouwen uit Eindhoven krijgen in het ontwerp van de overkapping een plek. De galerij draagt bij aan de branding van deze regio. De oplevering is eind 2021.



► Impressie van de te bouwen overkapping van de looppaden op het platform

Onderzoek opwaardering ILS gestart

Mist heeft eind 2019 en begin 2020 een aantal keren een grote impact gehad op vluchten van en naar Eindhoven Airport. Eindhoven Airport onderzoekt of het verantwoord is om het huidige Instrument Landing System (ILS) categorie I op te waarderen zodat vliegtuigen ook bij slechtere weersomstandigheden met weinig/minder zicht kunnen starten en landen op Eindhoven Airport. Er worden diverse studies gedaan en gesprekken gevoerd. Ook wordt expertise ingewonnen bij de Royal Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). In samenwerking met Defensie (de eigenaar van de start/landingsbaan) wordt onderzocht welke aanpassingen aan de baan en op het vliegveld benodigd zijn om een hogere categorie ILS mogelijk te maken. Ook worden de kosten voor de aanleg en het onderhoud van een upgrade in kaart gebracht. Eindhoven Airport neemt naar verwachting in het najaar van 2021 een besluit over een eventuele opwaardering.



► *De weersomstandigheden rondom de jaarwisseling leidden tot een grote verstoring van het vliegverkeer. Op Nieuwjaarsdag moesten honderden gestrande passagiers noodgedwongen overnachten in de terminal. Met behulp van het Rode Kruis werden vierhonderd veldbedden opgezet voor reizigers die de volgende dagen hun weg weer konden vervolgen.*

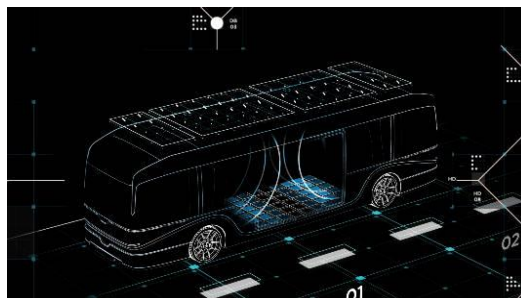
Parkeren en openbaar vervoer

Goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid op loopafstand zijn voor reizigers belangrijke argumenten om te kiezen voor onze luchthaven. Eindhoven Airport beschikt over een aantal prima parkeervoorzieningen. De luchthaven had de intentie de parkeercapaciteit uit te breiden door de bouw van parkeergarage P5. Eindhoven Airport heeft de aanbestedingsprocedure voor de bouw in augustus 2020 stopgezet in verband met onzekerheid als gevolg van de coronacrisis. Daarnaast speelde de schorsing van het bestemmingsplan door de Raad van State mee bij dit besluit.

Eindhoven Airport is via het openbaar vervoer bereikbaar via een busverbinding. Voor de zomer van 2021 wordt het ontwerp voor de Hoogwaardige Openbaar Vervoerlijn 3 (HOV3) afgerond. De HOV3 zorgt voor een optimale ontsluiting van de economische toplocaties in Eindhoven Noordwest, waaronder Eindhoven Airport. De aanleg van deze lijn start in 2022 en eindigt in 2025.

Eindhoven Airport steunt daarnaast de invoering van een groen en slim regionaal vervoersysteem met autonoom rijdende

voertuigen; de Brainportlijn. Dit initiatief van provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven en Brainport Development zorgt voor een snelle ontsluiting van alle Brainportcampussen, regionale werklocaties en via Eindhoven Centraal en de luchthaven (inter)nationale economische centra. De snelle duurzame vervoerlijn met autonoom rijdende voertuigen telt diverse overstappunten, waaronder één bij Eindhoven Airport. Het vervoersysteem draagt bij aan een nog betere bereikbaarheid van de luchthaven en van de regio. De Brainportlijn is tevens een goede toevoeging aan al eerder opgestarte initiatieven voor optimalisering van de bereikbaarheid van het luchthavengebied zoals de aanpak van de wegenstructuur in Eindhoven-Noordwest.



► *Eindhoven Airport steunt de invoering van de Brainportlijn.*

Ook gaat de luchthaven in 2021 met diverse aanbieders pilots uitvoeren om de mogelijkheden van deelmobiliteit voor vervoer van en naar de luchthaven uit te breiden. Verder wordt in dit jaar het onderzoek naar woon-werkverkeer onder medewerkers van de luchthaven afgerond. Doelstelling is verbetering en verduurzaming van dit vervoer door het aanbieden van alternatief vervoer.

De insteek was om bij te dragen aan verduurzaming door passagiers en medewerkers middels bijvoorbeeld speciale acties aan te moedigen om bij het reizen van en naar de luchthaven te kiezen voor het openbaar vervoer. Dat is vanwege de coronacrisis niet gelukt. Openbaar vervoer was lange tijd alleen beschikbaar voor noodzakelijke reizen.

Wegenstructuur

Om de bereikbaarheid van onder andere de Anthony Fokkerweg, Eindhoven Airport, Flight Forum en Brainport Industries Campus te verbeteren, is in 2020 gestart met de aanleg van de wegenstructuur 'Eindhoven Noordwest'. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van dit gebied is in 2020 verbeterd door verbreding van de Anthony Fokkerweg. Ook de doorstroming is verbeterd door een betere afstelling van de verkeerslichten. Daarnaast maakt de ingebruikname van de fietsbrug over de A2 het fietsen naar het luchthavengebied veiliger en aantrekkelijker. De Luchthavenweg wordt in de toekomst verkeersluw. Om het gebied nog beter te ontsluiten, wordt in opdracht van de gemeente Eindhoven een weg aangelegd tussen de Erica en de Luchthavenweg. Deze is naar verwachting in december 2021 gereed. De verbinding van de Anthony Fokkerweg met de Spottersweg wordt naar verwachting eind 2022 afgerond.

Gezamenlijke gebiedsvisie

Het gebied rondom de luchthaven is toe aan vernieuwing. Eindhoven Airport, Vliegbasis Eindhoven, Flight Forum, Provincie Noord-Brabant en Gemeente Eindhoven werken daarom samen met andere stakeholders aan een gezamenlijke visie op de doorontwikkeling van het luchthavengebied. Deze visie vormt de leidraad voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen die het gebied toekomstbestendig maken: aantrekkelijker, innovatief, duurzamer en beter bereikbaar. Op dit moment worden de laatste onderdelen van de gebiedsvisie uitgewerkt en de oplevering volgt in 2021. In de tussentijd zijn er al wel belangrijke stappen gezet. Zo is de samenwerking tussen de partijen die werken aan een gezamenlijke gebiedsvisie door dit traject geïntensiveerd en verbeterd.



► Toestel van de Hongaarse luchtvaartmaatschappij Wizz Air.



De luchthaven als goede buur

Verbindend is een van onze kernwaarden. Niet alleen door de lucht met andere regio's en steden in Europa en daarbuiten, maar juist ook verbinding met onze omgeving dichtbij.

Onze omgeving beleeft niet alleen de lusten van Eindhoven Airport, maar ook de lasten. Om tot de juiste keuzes te komen, steken we de hand uit naar de burens en gaan we in gesprek met direct belanghebbenden. Zeker in het afgelopen jaar waarin we elkaar fysiek niet vaak konden ontmoeten, is het des te belangrijker om - via andere communicatiemiddelen - met elkaar in contact te blijven.

Uiteraard zijn we vertegenwoordigd in vele gremia waarin gepraat wordt over de ontwikkeling van de luchthaven. Dit waren er tot de oprichting van het Luchthaven Eindhoven Overleg best veel. Het is daarom goed dat er is besloten tot de oprichting van één overlegplatform, het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO), waarin alle betrokken stakeholders met elkaar verbonden zijn om de toekomst van Eindhoven Airport vorm te geven. Daarnaast hebben we natuurlijk ook veel informele contacten en gesprekken met onze stakeholders, om elkaar wederzijds te voeden en scherp te krijgen welke thema's belangrijk zijn om te delen. Deze intensieve samenwerking draagt bij aan het realiseren van ons doel: zorgen dat de luchthaven onze regio nóg beter maakt.

De luchthaven als goede buur

Bij alles wat we doen houden we in het vizier wat onze activiteiten betekenen voor onze 'buren' in de Brainportregio. We willen dat de regio Eindhoven en omstreken zoveel mogelijk profijt heeft van de luchthaven en zo min mogelijk hinder ondervindt.

Wat hebben we bereikt in 2020?

Beperken geluidbelasting

Het vliegverkeer heeft vanaf maart een sterke terugval gekend. Het positieve gevolg hiervan was uiteraard dat er minder geluidbelasting in de omgeving was. We verwachten dat het vliegverkeer na de coronacrisis zal herstellen. Het beperken van geluidbelasting blijft uiteraard zeer belangrijk en hier zetten we ons vol voor in, binnen de mogelijkheden die er zijn.

In 2020 is uitvoering gegeven aan verdere uitwerking van het Proefcasus-advies van Pieter van Geel uit april 2019. Hierin introduceert hij een nieuw sturingsmodel voor de luchthaven: de geluidbelasting van het vliegverkeer moet minder worden, dit wordt vastgelegd in een norm voor de reductie van geluidbelasting. Als de luchthaven beter presteert dan de norm zal ruimte ontstaan voor ontwikkelperspectief. De duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van onze luchthaven in de periode tot 2030 staat centraal. In lijn met het advies zijn de geplande landingen na 23.00 uur niet meer toegestaan vanaf het winterseizoen 2020. Deze maatregel is ingegaan op 25 oktober van het afgelopen jaar.

Voor 2020 en 2021 is eind 2019 een nieuwe medegebruiksvergunning afgegeven door het ministerie van Defensie in samenspraak met de minister van IenW. Het aantal vliegtuigbewegingen is in deze jaren bevroren op 41.500 per jaar, binnen de grenswaarde voor de civiele geluidsbelasting van 10,3 km² van de 35Ke zone (en bijbehorende contour). In

2020 is besloten om ook voor het jaar 2022 het aantal vliegbewegingen op dit niveau te houden. Het kost meer tijd dan was voorzien om het nieuwe sturingsmodel van Pieter van Geel goed uit te werken, zodat naar verwachting dit pas vanaf 2023 in werking kan treden.

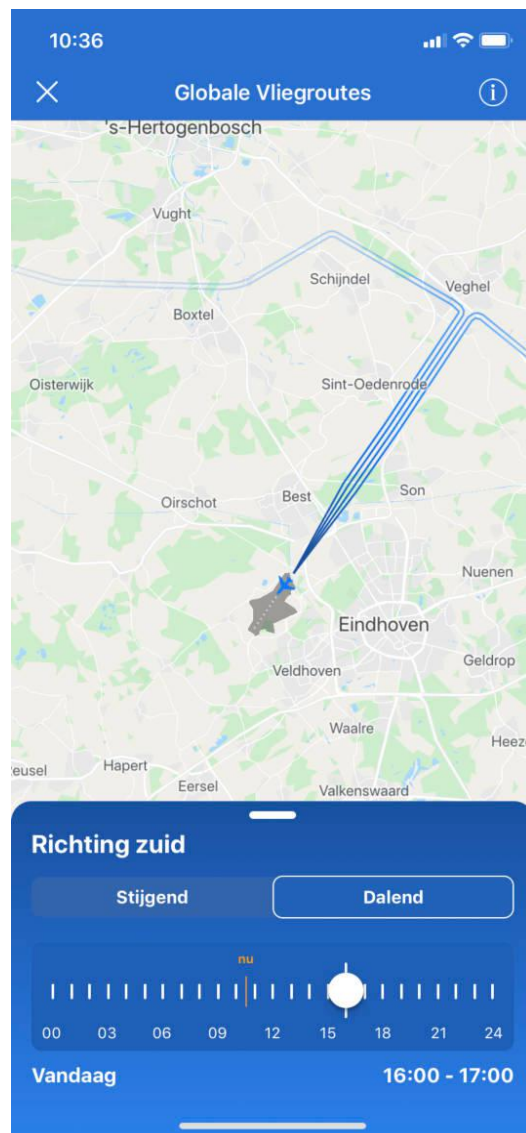
Vliegroutes

Begin 2020 heeft een evaluatie plaatsgevonden van de wijziging voor de route richting het zuidoosten tussen Eersel en Steensel door. Deze aanpassing is doorgevoerd om de vliegtuigen meer op de hartlijn van de uitvliegroute te houden om zo de dorpen zoveel mogelijk te ontzien. Hoewel de aanpassing zeker tot verbetering heeft geleid, wordt gekeken of verdere optimalisatie mogelijk is om de hinder nog verder te beperken.

Stillere en schonere vliegtuigen

Het nieuwe model om in de toekomst niet meer te sturen op aantallen vliegbewegingen maar op afname van de geluidbelasting is gebaseerd op de verwachting ten aanzien van de inzet van schonere en stillere vliegtuigen op Eindhoven Airport. De nieuwe generatie vliegtuigen maakt minder geluid dan de huidige generatie. Met vervanging van de vloot zal dus bij hetzelfde aantal vliegbewegingen minder geluidbelasting zijn. We verwachten dat de luchtvaartmaatschappijen op Eindhoven Airport meer en meer met stillere en schonere vliegtuigen gaan vliegen. Dit zal mogelijk voor sommige maatschappijen door de coronacrisis wat vertraagd zijn. We hebben in ons prijsbeleid een prikkel ontworpen zodat vlootvernieuwing (stillere en schonere vliegtuigen) wordt gestimuleerd. We hebben dit al laten weten aan de luchtvaartmaatschappijen, zodat zij bij de inzet van hun vloot hier rekening mee kunnen gaan houden. De prikkel zal per 1 april 2023 in de havengelden worden ingevoerd. Bij het bepalen van het tarief dat een luchtvaartmaatschappij gaat betalen, wordt altijd teruggekeken naar twee volledige vliegseizoenen in het jaar daarvoor. In dit geval

naar de periode 1 april 2021 tot en met 31 maart 2022.



► Sinds 2020 kijkt de BurenApp ook vooruit hoe toekomstig verkeer zich over de regio beweegt.

Communicatie met de omgeving

In 2020 hebben we ingezet op de verbetering en uitbreiding van de communicatiemiddelen naar onze omgeving, een communicatiestrategie die in 2019 is geïntroduceerd. Met als doelstelling het informeren van burgers, bedrijven en organisaties in de regio. We willen zoveel mogelijk informeren over onze activiteiten en plannen. Ook vragen we nadrukkelijk om reacties om op de hoogte te blijven van wat er

leeft. De ontwikkeling van de corona-pandemie heeft echter ook op dit gebied zijn effect gehad.

BurenApp

Afgelopen jaar hebben we verbeteringen en uitbreidingen uitgevoerd in de BurenApp, het online middel dat we in 2019 lanceerden om bewoners realtime te informeren over nieuws en ontwikkelingen rondom de luchthaven en te reageren op geluidbeleving en stellingen. Daarnaast voorziet de BurenApp in een functie die bewoners vooraf inzicht geeft in verwacht baan- en routegebruik. Deze functie werd begin 2020 uitgebreid met informatie die constant 24 uur vooruit blik. De BurenApp was al uniek in zijn soort door deze ‘voorspellende’ eigenschap. Door over de daggrens heen te kijken, verstevigde de BurenApp deze positie. Om relevant te blijven, zijn in maart user tests gehouden met gebruikers van de BurenApp. Inzichten uit deze testen werden verwerkt tot functies die het gebruik van de app en de informatie door de app op korte en lange termijn kunnen verbeteren.

Huis-aan-huisbladen

Naast online informatie, completeren we de informatievoorziening naar de brede regio met een maandelijkse pagina in de grote huis-aan-huisbladen in de regio. Sinds 2019 verschijnt deze pagina in Groot Eindhoven, het Veldhovens Weekblad, de Kempenaer, Groeiend Best, de Schakel, de Parel van Brabant, het Oirschots Weekjournaal en het Valkenswaards Weekblad. In 2020 is daar De Meierij bijgekomen, waardoor de Eindhoven Airport-pagina gedistribueerd wordt naar ruim 245.000 adressen in de regio.

Rondleidingen

In 2020 hebben we tot en met begin maart de rondleidingen op de luchthaven voor omwonenden kunnen voortzetten. Tevens hebben er in die periode ook rondleidingen plaatsgevonden voor regionale gemeenteraden. Door de coronapandemie hebben we hier helaas een streep door moeten zetten totdat

het fysiek rondleiden van groepen weer mogelijk is.

Leefbaarheidsfonds

Eindhoven Airport is een van de vier financiers van het Leefbaarheidsfonds, dat is ondergebracht bij de Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven. In 2020 is het totaal aantal gehonoreerde projecten uitgekomen op acht. Daartoe behoren onderzoeksprojecten naar luchtemissies en slaapkwaliteit, het opknappen van een dierenweide, financiële ondersteuning van activiteiten van Beraad Vlieg hinder Moet Minder, kerstverlichting in Wintelre, ondersteuning voor het behoud van uitheemse bomen, het restaureren van een vaarboot, het bevorderen van de communicatie t.b.v. regionaal meetnet en het verder ontwikkelen van een buurtvlindertuin. Tot nu toe heeft de stichting ruim 500.000 euro bijgedragen aan projecten die de leefbaarheid van de omgeving van de luchthaven bevorderen.

Steun aan projecten en organisaties

Onze betrokkenheid met de omgeving tonen we op uiteenlopende wijzen. Eindhoven Airport sponsort of ondersteunt goede doelen, projecten, organisaties en regionale activiteiten. In 2020 ging het onder meer om initiatieven met Brainport Development, Eindhoven365, PSV, de TU/e, Formule E Eindhoven, GLOW, de Dutch Design Week, de Dutch Technology Week, Brabant Sport, VisitBrabant en de Van Gogh Sites Foundation. Meer hierover in 'De Luchthaven als waardige entree'.

Maatschappelijke betrokkenheid

Op maatschappelijk vlak is er in 2020 een samenwerkingsverband gesloten met Samen voor Eindhoven, een stichting die bedrijven en maatschappelijke organisaties verbindt. Medewerkers kunnen zich via Samen voor Eindhoven inzetten bij activiteiten van maatschappelijke organisaties door met hun kennis en kunde mensen in kwetsbare situaties te helpen. Ook op individuele basis konden medewerkers maatschappelijke doelen



► *Roel Hellemons en Esther Hofstede (Samen voor Eindhoven)*

ondersteunen. Zo werden er jassen ingezameld en hebben collega's bijgedragen aan 'goed nieuws' kranten voor zorginstellingen in de regio. Afgelopen jaar zijn door corona ook enkele initiatieven niet doorgegaan waaraan medewerkers van Eindhoven Airport zich hadden willen verbinden. In 2021 wordt dit naar alle verwachting weer opgepakt.

In december van vorig jaar heeft Eindhoven Airport zich ook aangesloten bij Impact040. Deze netwerkorganisatie zet zich in voor het innoveren en borgen in de gemeenschap van effectieve en duurzame samenwerkingen tussen bedrijven, maatschappelijke instellingen en overheid in het kader van het duurzaam maatschappelijk ondernemen in de regio Eindhoven.

Herontwikkeling samenopdehoogte.nl

In 2020 is op initiatief van betrokken regionale partijen de website samenopdehoogte.nl vernieuwd. De site is toegankelijker en gebruiksvriendelijker geworden. De website zal

tevens als website van het LEO gebruikt gaan worden.

Reputatieonderzoek

Als onderdeel van de Key Performance Indicators van Eindhoven Airport heeft de luchthaven dit jaar vier kwartaalonderzoeken uitgevoerd met onafhankelijk onderzoeksbureau Motivaction. In totaal hebben 1.225 inwoners tussen 18 en 70 jaar uit de Brainport regio (postcodegebieden 5090 t/m 5096, 5420 t/m 5425, 5500 t/m 5764, 6020 t/m 6029, 5499 en 5765) online vragenlijsten ingevuld. Het algemene beeld na een jaar onderzoek, is dat bijna driekwart (74%) van de inwoners een positieve basishouding heeft ten opzichte van Eindhoven Airport (23% is neutraal, 2% is negatief, 1% zeer negatief). Dit positieve beeld stoelt op drie poten; de sterke (economische) bijdrage aan de regio, de kwaliteit van de luchthaven voor consumenten en de lage mate van hinder die de respondenten in het algemeen ondervinden.



► Rondleidingen voor omwonenden op Eindhoven Airport



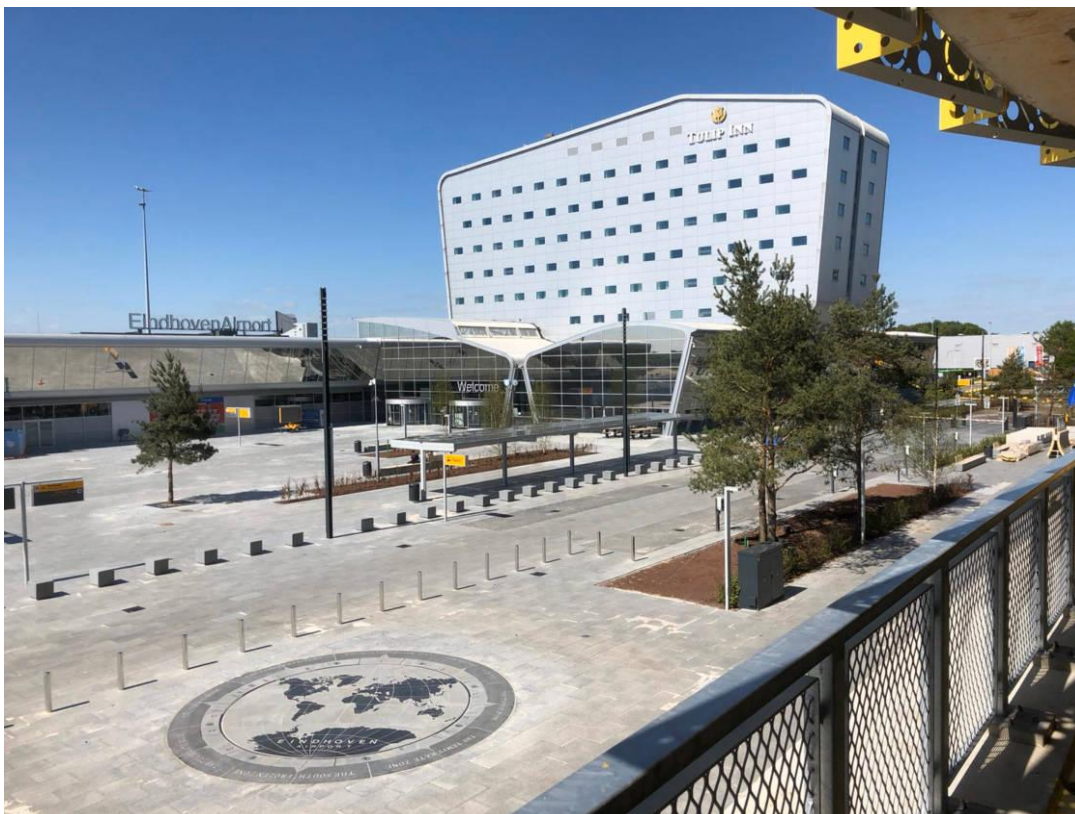
De luchthaven als waardige entree

Voor buitenlandse bezoekers die landen in Eindhoven, is de luchthaven de eerste kennismaking met de stad en de regio. Ons doel is dat de bezoekers het onderscheidende van de regio direct kunnen zien en voelen: dit is niet een willekeurige luchthaven, dit is de luchthaven van de regio die faam heeft verworven met een technologie-industrie van topklasse, met interieur- en industrieel design dat de hele wereld over gaat.

Daar hoort een luchthaven bij waar de regio trots op is: een waardige entree, als uitnodigend visitekaartje. Die entree naar de regio is meer dan louter symbolisch. We willen een state-of-the-art luchthaven zijn. Vooroplopend in innovatie, design, duurzaamheid en gastvrijheid, gebruikmakend

van de expertise die de regio zelf heeft. Eindhoven Airport is het voorportaal van Eindhoven en omgeving.

Wat hebben we bereikt in 2020?



► Het nieuwe terrein voor de terminal van Eindhoven Airport gezien vanaf parkeergebouw P1.

Nieuw voorterrein en Airport Boulevard

Het terrein voor de terminal van Eindhoven Airport heeft een ware metamorfose ondergaan. In oktober 2019 startte de herinrichting van dit gebied, de oplevering ervan was in april 2020. Het terrein tussen de terminal en multifunctioneel parkeergebouw P1 is getransformeerd tot een modern vormgegeven verblijfsgebied met groen, een fontein, bijzondere verlichting en kunst. De ook in 2020 opgeleverde Airport Boulevard (tussen terminal en parkeergebouw P4) biedt reizigers en bezoekers volop overzicht en ruimte bij het wandelen naar de terminal of naar een van de parkeerterreinen. In het heringerichte verblijfsgebied heeft 'groen' een belangrijke plek. Zo zijn in totaal bijna honderd bomen geplant. In het gebied zijn rollen weggelegd voor technologie, design en kennis; zaken die de Brainportregio kenmerken. Voorbeelden hiervan zijn de bijzondere verlichting van lichtkunstenaar Har Hollands die met op afstand programmeerbare leds in de lichtmasten en taxiluiders kan inhaken op thema's en de vitrines van ontwerper Piet Hein Eek op het voorterrein. Hierin wordt in samenwerking met het Van Abbemuseum in wisselende exposities werk van kunstenaars uit de regio getoond. Eindhoven Airport wil het gebied - na de coronapandemie - tevens beschikbaar stellen voor de activatie van regionale evenementen. Hiermee wordt het gebied nog meer een podium en een waardige entree voor de regio.

Partnerships

Eindhoven Airport draagt bij aan het nog beter op de kaart zetten van de Brainportregio. Dat doen we onder meer door het aangaan van samenwerkingen en het afsluiten van partnership. Zo sloten we in 2020 voor het eerst een partnership af met Dutch Design Week (DDW) en GLOW. Deze bekende evenementen, die jaarlijks in Eindhoven plaatsvinden, trekken veel bezoekers en deelnemers uit binnen- en buitenland en zijn daardoor van belang voor de versterking van de economie en het imago van de Brainportregio.

Eindhoven Airport vindt het belangrijk om deze evenementen, die een belangrijk stempel drukken op de Brainportregio, ook een podium te bieden op de luchthaven. Door de coronapandemie werden de DDW en GLOW vorig jaar vooral digitaal ingevuld. Eindhoven Airport droeg onder meer bij aan DDW middels een podcast over mobiliteit waarin directeur Roel Hellemons werd geïnterviewd. Daarnaast was de luchthaven een van de eyecatchers in de digitale versie van GLOW. Door de bijdrage van Eindhoven Airport en andere bedrijven en instellingen aan deze bijzondere vijftiende editie van GLOW werd het lichtkunstenvenement - ondanks de coronacrisis - een onvergetelijke versie.

Het partnership met BrabantSport, dat onder meer tot doel heeft om (inter)nationale sportevenementen naar Brabant te halen, werd vorig jaar met drie jaar verlengd. Verder sloot Eindhoven Airport aan bij het initiatief om Formule E - de elektrische raceklasse van de FIA - naar Eindhoven te halen. Als founding partner ondersteunt Eindhoven Airport de ontwikkeling van het bidbook met als doel de regio op een internationaal podium te presenteren. Het bereiken van duurzame mobiliteit is een van de doelen van de luchthaven. Bijdragen aan het aantrekken van de Formule E past bij de doelstelling van de luchthaven om de regio nóg beter te maken.



► Ondertekening van de uitgebreide samenwerking tussen Eindhoven Airport en PSV.

Door de verlenging en uitbreiding van het partnership met PSV in 2020 is Eindhoven

Airport tot zeker de zomer van 2023 de officiële luchthaven van de club. Hiermee blijft de luchthaven ook de komende seizoenen het startpunt van de internationale campagnes van PSV. Ook gaat Eindhoven Airport als Airport van Brainport Eindhoven samen met PSV en haar Brainport-partners verder bouwen aan de versteviging van de Metropoolregio Brainport Eindhoven propositie.

De samenwerking met de Van Gogh Sites Foundation en Van Gogh Nationaal Park draagt bij aan het nog verder uitbouwen van de erfgoedlocaties en deze toegankelijk maken voor een breed publiek. Ook ondersteunt de luchthaven de oprichting van het Van Gogh Nationaal Park. Op Eindhoven Airport krijgt Van Gogh een prominente rol in de geplande overkapping van de looppaden op het platform. Daarnaast draagt de samenwerking met citymarketing organisatie Eindhoven365 bij aan

een nog betere internationale positionering van Eindhoven en omgeving en de daaruit voortvloeiende waardecreatie voor de regio. Om aankomende passagiers 'het verhaal van Eindhoven' te vertellen werd vorig jaar een nieuwe communicatie-uiting gerealiseerd waarin de kracht van Brainport de hoofdrol heeft. Deze is aangebracht in de aankomsthal.



► *Kunstenaar Thijs Rooijakkers licht zijn kunstwerk toe tijdens 'Feel the Vibe at Eindhoven Airport'.*

Feel the Vibe at Eindhoven Airport

Donderdag 17 september lanceerden Eindhoven Airport en het Van Abbemuseum 'Feel the Vibe at Eindhoven Airport'. Dat gebeurde tijdens een openingsceremonie met een dansperformance van de Eindhovense breakdanceformatie 'The Ruggeds'. Zij onthulden de drie vitrines op het voorterrein van de luchthaven waar werk is te zien van de Eindhovense beeldend kunstenaar Thijs Rooijakkers, de Eindhovense ontwerper Piet Hein Eek en van henzelf. De expo met als thema 'Ruimte x Beweging' is de eerste van wisselende exposities waarin reizigers en andere bezoekers kennismaken met het werk van talent uit de regio. Hierin staan technologie, design, kunst en innovaties uit Eindhoven en omgeving centraal.

Met 'Feel the Vibe at Eindhoven Airport' krijgt talent een podium en is het DNA van de regio al op de luchthaven zichtbaar. Het Van Abbemuseum en de luchthaven stellen twee keer per jaar een expositie samen die wordt getoond op het voorterrein van Eindhoven Airport.



LAST MINUTE

Reduced Price
€0,95

Mondkapje en desinfectiedoekje

Face mask and Disinfection wipe

Voorkom verspreiding
van COVID-19
Prevent the spread of COVID-19



Gebbruik mondkapje verplicht
Face mask use mandatory



Houd 1.5 m afstand en
vermijd drukke plekken
Please keep 1.5 m distance and
avoid crowded places

Iedereen vertoekend heeft een
mondkapje en desinfectiedoekje

Each person entering a terminal will receive a face mask and disinfection wipe

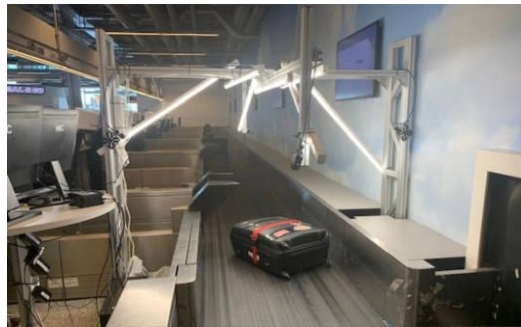
Each airport terminal is a key location for the spread of COVID-19. To prevent the spread of COVID-19, we have implemented measures to ensure that each person entering a terminal will receive a face mask and disinfection wipe. We will continue to monitor the situation and take further measures if necessary.

The terminal is a key location for the spread of COVID-19. To prevent the spread of COVID-19, we have implemented measures to ensure that each person entering a terminal will receive a face mask and disinfection wipe. We will continue to monitor the situation and take further measures if necessary.

De luchthaven als inspirerende proeftuin

De regio Eindhoven is een ecosysteem van onderwijsinstellingen, multinationals, mkb-bedrijven en startups die samen werken aan ideeën en technologische oplossingen op het gebied van gezondheid, mobiliteit, energie en design. En met succes: het unieke vestigingsklimaat van Brainport Eindhoven trekt talenten en investeerders uit de hele wereld.

Die bron van kennis boren we aan. Eindhoven Airport wil innovatieve krachten in de regio bij elkaar brengen. Onze luchthaven kan als proeftuin dienen voor kennisbedrijven in de regio: in deze kleine 'stad' kunnen op een gecontroleerde manier innovaties worden getest. We willen een inspiratiebron zijn voor nieuwe oplossingen. Ook op deze manier kunnen we een katalysator voor de Brainport zijn.



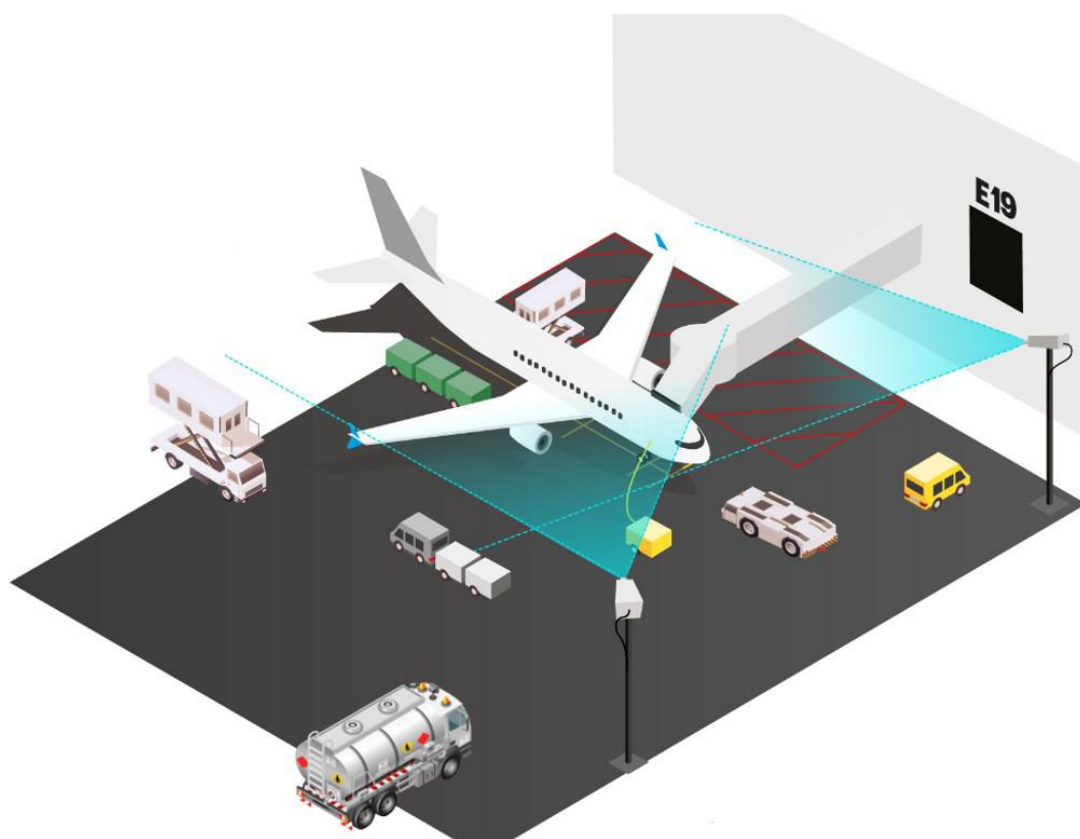
► Proef 'Bag recognition' op Eindhoven Airport.

Wat hebben we bereikt in 2020?

Een van de belangrijke pijlers binnen het strategische beleid is het ontwikkelen van een inspirerende proeftuin. Hiermee willen we, samen met bedrijven, organisaties en kennisinstituten uit de Brainportregio, bijdragen aan oplossingen voor luchtvaartgerelateerde én maatschappelijke vraagstukken op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en optimalisering van onze dienstverlening. Innovatie is daarbij een belangrijke accelerator. Eindhoven Airport stelt zijn faciliteiten beschikbaar voor het innoveren, optimaliseren en vereenvoudigen van processen en technieken door toepassing van de nieuwste technologieën.

Beeldherkenningstechnologie

In 2020 werkte de luchthaven samen met Vanderlande en BagsID in de proef *Bag recognition*. Hierbij kan gefotografeerde ruimbagage via computer learning en beeldherkenningstechnologie worden herkend en getraceerd. Deze technologie is ook gebruikt bij een proef op het platform om meer inzicht op en controle over de turnaroundprocessen te krijgen. Het inzetten van deze technologieën is een van de manieren om de luchthavenprocessen slimmer en nog efficiënter te maken. Deze twee proeven worden dit jaar verder uitgewerkt. Begin dit jaar gaan Vanderlande en de luchthaven ook een test doen met een zelfrijdend voertuig dat op het platform bagage van en naar het vliegtuig vervoert.



► Illustratie van de proef om met technologie meer inzicht te krijgen op turnaroundprocessen.

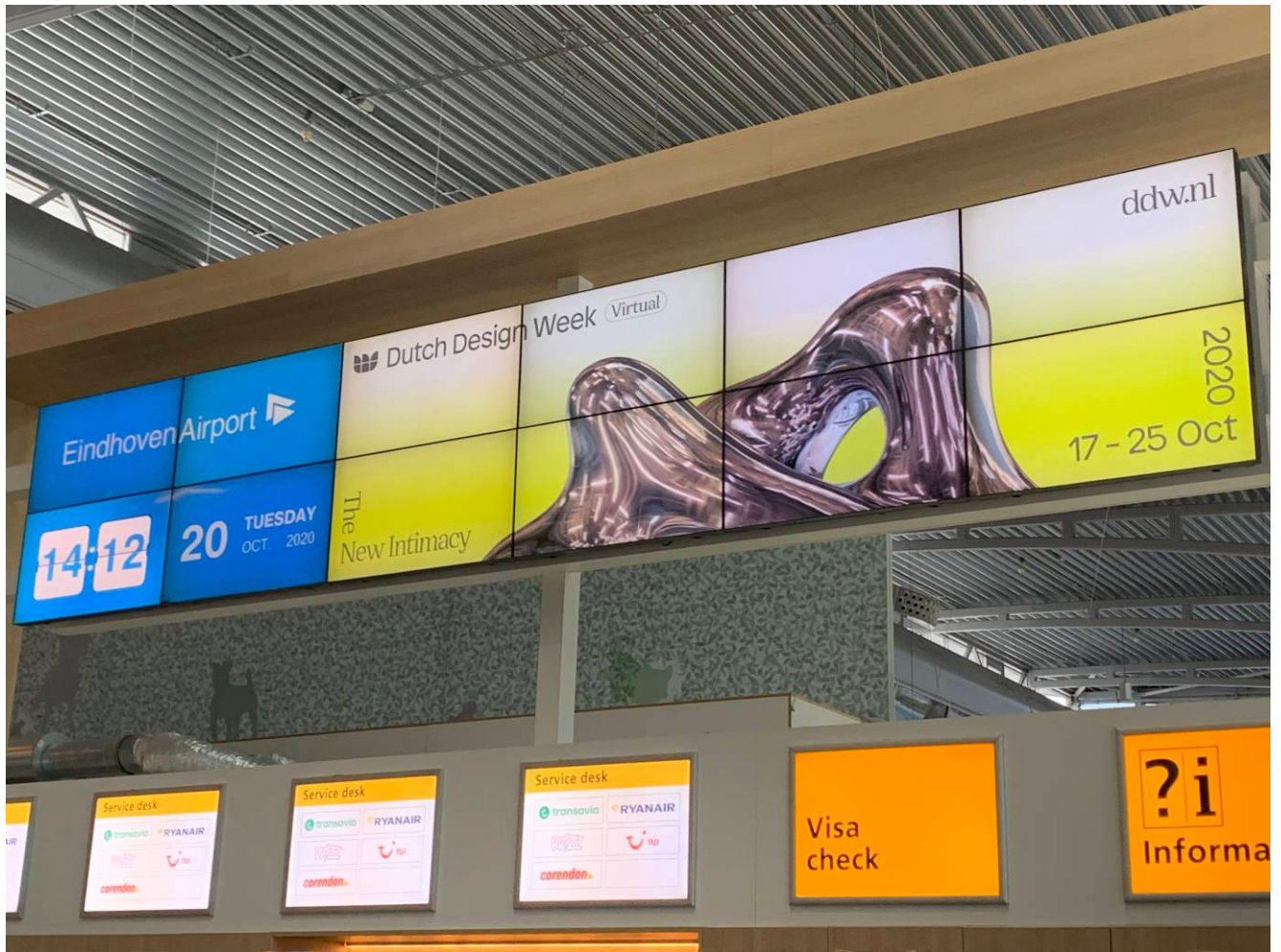
Onderzoek naar duurzame vervoersmogelijkheden

Verder doet Eindhoven Airport in samenwerking met de Technische Universiteiten in Eindhoven en Delft onderzoek naar duurzame vervoersmogelijkheden van en naar de luchthaven. Ook wordt bekeken wat de gevolgen van de intrede van de deelauto gaat betekenen voor Eindhoven Airport. Dit onderzoek wordt in de eerste maanden van 2021 afgerond.

Haalbaarheidsstudie naar elektrisch/hybride vliegen

Ook wordt een haalbaarheidsstudie gedaan naar elektrisch/hybride passagiersvervoer door de lucht in Nederland. Eindhoven Airport werkt daarin samen met een aantal partners. In de haalbaarheidsstudie wordt onderzocht of de toepassing van deze luchtvaarttechnologie in de toekomst mogelijk is. Zo worden onder meer de technische haalbaarheid en de economische

levensvatbaarheid in kaart gebracht. Ook wordt bekeken of het voor potentiële business partners aantrekkelijk is om hierin te participeren. Daarnaast worden bijvoorbeeld hindernissen en vereisten van elektrisch/hybride vliegen op een rij gezet. De studie wordt in het eerste kwartaal van 2021 afgerond. Bij het testen van innovaties en nieuwe technologieën werkt Eindhoven Airport nauw samen met de Royal Schiphol Group. Daarnaast heeft de luchthaven partnerships en samenwerkingen met bedrijven en kennisinstituten die kunnen bijdragen aan innovatie en verduurzaming.



► Eindhoven Airport was in 2020 partner van de Dutch Design Week.

Deelname aan Embassy of Mobility

In 2020 was de luchthaven tijdens de Dutch Design Week deelnemer aan de *Embassy of Mobility*. Deelnemers hebben lessen en kansen van de coronapandemie in kaart gebracht. Deze leveren inzichten over mobiliteit voor nu en in de toekomst. De opgedane kennis en inzichten worden gebruikt voor de ontwikkeling van een mobiliteitsvisie voor de regio.

Onze verantwoorde bedrijfsvoering

Welke ontwikkeling we als luchthaven ook doormaken, voorop staat dat we zo verantwoord mogelijk handelen. Onze focus ligt op veiligheid en duurzaamheid. We zijn verder een mens- en prestatiegericht organisatie en voeren een solide financieel beleid dat is gericht op waardecreatie voor de lange termijn.

Veiligheid

Capaciteit beveiliging

Nadat in 2019 de securitylanes voor passagiers zijn voorzien van nieuwe apparatuur, zodat passagiers vloeistoffen en laptops in de handbagage kunnen laten, zijn vorig jaar de plannen voor het optimaliseren van het securitygebied afgerond. In het vierde kwartaal is gestart met de uitvoering van een project om de uitstraling van het securitygebied te verbeteren. Het gebied wordt in maart 2021 opgeleverd. Door de opwaardering is de beleving van het securitygebied overzichtelijker, prettiger en rustiger. In verband met corona is besloten de ontwikkeling van de aparte personeelsdoorgang in de terminal tot nader order uit te stellen.



► *Nieuwe scanners bij de securitylanes*

De nieuwbouw van de hoofddoorlaatpost - de doorgang voor personeel en leveranciers naar het platform - is wel gerealiseerd. Deze is in november opgeleverd. De nieuwe hoofddoorlaatpost is groter dan de vorige en

biedt meer comfort aan medewerkers van security en medewerkers en leveranciers die er gebruik van maken. Daarnaast is de wachttijd door de efficiëntere nieuwbouw verkort. Begin december voerde de Marechaussee een security audit uit. De resultaten waren positief.



► *Het nieuwe Safety Team van Eindhoven Airport.*

Veiligheidsmanagement

Het Veiligheidsmanagementsysteem draagt bij aan de borging van de fysieke veiligheid op de luchthaven. Het onderkennen van trends, de analyse van voorvallen en de implementatie van verbeteringen zijn daarbij van groot belang. De focus is primair gericht op voorvallen waarbij Eindhoven Airport verantwoordelijk is voor de vastlegging en opvolging. In het eerste kwartaal van 2020 hebben we de safety-organisatie uitgebreid om goed invulling te kunnen geven aan de nieuwe ambitie. Het nieuwe Safety Team heeft voortvarend invulling gegeven aan de doelstellingen voor 2020: een nieuwe halfjaarrapportage en het op de kaart zetten van de verbrede veiligheidsscope naar alles wat er op de luchthaven gebeurt. De safety walks waar management, collega's en regelmatig ook leden van de Raad van Commissarissen bij

Ons ultieme doel: nul veiligheidsincidenten

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

aansluiten, zijn een goed voorbeeld hiervan. In 2020 is de calamiteitenorganisatie van Eindhoven Airport getraind en zijn procedures geactualiseerd. Standaard wordt ook geleerd van daadwerkelijke situaties waarbij de crisisorganisatie is betrokken. In 2020 ging het om uiteenlopende voorvallen zoals de boerenprotesten, corona-ontwikkelingen en uitval van luchtverkeersleiding.

Veiligheid luchtzijde

Om de veiligheid van de luchthaven continu te verbeteren, stellen we samen met Vliegbasis Eindhoven jaarlijks veiligheidsdoelstellingen vast. In 2020 zijn deze allemaal gerealiseerd, ook als we naar de relatieve scores kijken. Dat is van belang in een jaar met een zeer afwijkend aantal vliegbewegingen.

Er zijn in 2020 geen grondincidenten of daadwerkelijke luchtvaartongevallen met een civiel commercieel vliegtuig geweest. Wel is er in 2020 een standby call gedaan voor een civiel commercieel vliegtuig. Dit betrof het verzoek tot een voorzorgslanding na een vogelaanvaring vlak na de start. Nadat de alarmering was gedaan en alle hulpdiensten ter plaatse waren,

heeft de crew toch besloten om door te vliegen naar plaats van bestemming

In 2020 is in opdracht van de Militaire Luchtvaartautoriteit een Integrale Veiligheidsanalyse uitgevoerd. Het doel was om inzichtelijk te krijgen of bij een verdere ontwikkeling van de luchthaven het huidige veiligheidsniveau kan worden geborgd. Het rapport wordt begin 2021 verwacht.

Duurzaamheid



► Eindhoven Airport heeft voor het zevende jaar op rij het keurmerk dat bevestigt dat de luchthaven CO2-neutraal opereert.

Veiligheidsdoelstellingen 2020	Target 2020	Score 2020	Score 2019
<i>Per 1.000 vliegbewegingen</i>			
Aantal vogelaanvaringen	0,70	0,46 (absoluut 15)	0,92 (absoluut 50)
Aantal runway incursions	0,18	0,18 (absoluut 6)	0,15 (absoluut 8)
Aantal pushback-afwijkingen*	2,50	1,63	2,73
Aantal incidenten voertuig en/of mens op platform EA (ernst CAT 2 of lager)**	25	0	16

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

Luchthavenactiviteiten hebben een impact op de leefomgeving. Eindhoven Airport zet zich in voor de leefbaarheid voor mensen die wonen en werken in de regio. Een belangrijk onderwerp is terugdringing van uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstof en stikstof. Voor geluidhinderbeperking, zie 'De luchthaven als goede buur'.

Duurzame luchthaven

Eindhoven Airport behoort tot de leidende duurzame luchthavens van Europa en heeft ambities gesteld, waaronder zero emission en zero waste in 2030, om actief bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen.

Zero emission in 2030

Eindhoven Airport heeft de afgelopen jaren door middel van duurzame investeringen en beleid de uitstoot van CO₂ met 2.205 ton te reduceren ten opzichte van de uitstoot van de luchthaven in 2013. Dit komt neer op 0,10 kg CO₂ per passagier in 2020. Restuitstoot wordt gecompenseerd, waardoor Eindhoven Airport voor het zevende jaar is gecertificeerd voor 'Level 3+ Neutrality' van het Airport Carbon Accreditation programma van ACI Europe (Airports Council International). Dit keurmerk bevestigt dat de luchthaven CO₂-neutraal opereert.



► *Geïntegreerde zonnepanelen in de dakluifels bij de taxistandplaats*

Eindhoven Airport heeft de ambitie om de CO₂-uitstoot op de luchthaven terug te brengen tot nul. Wij achten het haalbaar om dit al in 2030 te realiseren. Dit doen wij door volledig in te zetten

op duurzame investeringen in nieuwe projecten naast aanpassingen van bestaande faciliteiten.

Op 22 januari jl. hebben we het BREEAM Very Good certificaat voor multifunctioneel parkeergebouw P1 behaald. BREEAM-NL is een beoordelingsmethode om de duurzaamheidprestatie van gebouwen te bepalen. Zo is het gehele gebouw voorzien van LED-verlichting. De liften en de roltrappen zijn energiebesparend. De toiletten en kranen zijn waterbesparend en voorzien van lekdetectiesystemen zodat onverwacht hoog verbruik vroegtijdig wordt gesignaleerd. Het thermisch comfort in de portierloge en in McDonald's is van een extra hoog niveau. De toegepaste materialen hebben een verantwoorde herkomst en afval wordt gescheiden verzameld en zoveel mogelijk gerecycled.



► *De nieuwe hoofddoorlaatpost is duurzaam gebouwd*

De in 2020 opgeleverde nieuwe hoofddoorlaatpost is eveneens een duurzaam gebouw geworden. Het gebouw is opgebouwd uit een mix van gerecycled staal en hergebruikte houten latten en is volledig demontabel en nagenoeg restafvalvrij. Wat betreft installaties is er gebruik gemaakt van een warmte-terugwin-installatie en een warmtepomp wat een gasaansluiting overbodig maakte.

Het nieuwe voorterrein is geheel ingericht met innovatieve LED verlichting en de taxilane heeft elektrische laadpunten gekregen om elektrisch taxivervoer op de luchthaven te faciliteren. In

2020 is een samenwerking gestart met het aanbieden van e-scooters via Go Sharing en Felyx. De elektrische scooters zijn beschikbaar en staan gestationeerd naast de busterminal.

In 2020 hebben we een nieuw contract gesloten met Strukton voor meerjarig onderhoud van elektrotechnische en werktuigbouwkundige installaties. In het eerste kwartaal van 2021 wordt een Duurzaam Meerjaren Onderhoudsplan (DMJOP) opgesteld om de energiestromen te optimaliseren en onnodig energieverlies en verbruik te voorkomen. Tevens is in 2020, als onderdeel van de Royal Schiphol Group, het ISO 50001 energiemanagementsysteem geïmplementeerd dat invulling geeft aan de structurele verbetering van het energieverbruik en daarmee bij zal dragen aan de CO₂-reductie.

Samen met onze partners werken we aan het verduurzamen van al het grondafhandelingsmaterieel. Naast de bagagetrekkers en vliegtuigtrappen - die al grotendeels elektrisch zijn - is in 2020 een tweede elektrische ground power unit aangeschaft die een vliegtuig emissievrij van stroom kan voorzien. Dit draagt tevens bij aan een betere luchtkwaliteit op het platform.

Zero waste in 2030

Eindhoven Airport heeft de ambitie uitgesproken om in 2030 nul procent afval te hebben en 50 procent minder natuurlijke grondstoffen te gebruiken. Zoals reeds genoemd passen we circulaire economie toe bij nieuwbouwprojecten en om een beter beeld te krijgen waar we circulariteit kunnen toepassen en extra maatregelen kunnen nemen hebben we in 2020 een onderzoek laten uitvoeren naar al onze inkomende en uitgaande materiaalstromen. Naast de inkoop en afval van bouwmaterialen, is het afval van de diverse horeca en retailproducten een van onze grootste materiaalstromen. Samen met onze partners op de luchthaven bepalen we een interventiestrategie die we in 2021 gaan uitvoeren.



► *Recyclebare drinkbekers ingevoerd op Eindhoven Airport.*

In 2020 hebben we een nieuwe afvalcontract afgesloten met firma Baetsen met wie we samen gaan zorgen voor een verbetering van onze afvalscheiding.

Eindhoven Airport heeft in 2020 een afvalscheidingspercentage gehaald van 19%.

Duurzame luchtvaart

Eindhoven Airport is deelnemer aan de Duurzame Luchtvaarttafel. De Duurzame Luchtvaarttafel richt zich op de maatregelen die bijdragen aan de overgang naar duurzame energie van de luchtvaartsector. Het gaat om bijmenging van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart, (radicale) technologische innovatie naar schonere en stillere vliegtuigen (o.a. elektrische vliegtuigen), compensatie en een efficiënte operatie op en rond de luchthavens, op de grond (o.a. duurzaam taxiën) en in de lucht.

Tevens is Eindhoven Airport betrokken bij de uitwerking van het actieplan 'Slim en Duurzaam'. Dit actieplan is opgesteld door twintig Nederlandse transportorganisaties en kennisinstellingen in de luchtvaartsector. Met concrete acties wil Eindhoven Airport samen met deze bedrijven de komende tien jaar gezamenlijk de CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector beperken tot op het niveau van 2005.

De samenwerkingen van de Duurzame Luchtvaarttafel en het actieplan 'Slim en

Duurzaam' zijn een goed begin voor de verduurzaming van de luchtvaartsector. Het uiteindelijke doel is dat de afspraken op minimaal Europees niveau worden gemaakt om een eerlijk speelveld voor alle partijen te creëren. Eindhoven Airport is een van de ondertekenaars van het Akkoord Duurzame Luchtvaart dat in december 2020 is gepresenteerd.

Ketenverantwoordelijkheid

Maatschappelijk verantwoord ondernemen hebben we ook verankerd in onze inkoopprocessen. We verwachten van onze leveranciers dat ze ondernemen met respect voor de belangen van mens, milieu en omgeving. En dat ze aantoonbare inspanningen leveren om sociale winst en milieuwinst te boeken.

Het is cruciaal dat partners in de keten elkaar scherp houden. Eindhoven Airport gaat daarom een kritische, constructieve dialoog aan en haalt inspiratie uit concrete plannen, initiatieven en innovaties van zijn partners en leveranciers die passen bij het beleid op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid. We hebben onze maatschappelijke thema's opgenomen in onze leverancierscode. Bij inkoopprocessen komen de thema's terug bij het bepalen van de criteria voor gunning. Twee keer per jaar vindt het Partner Milieu Overleg plaats. Daarin staat het thema duurzaamheid & milieu centraal. Eindhoven Airport hanteert waar mogelijk het principe van 'social return' als gunningcriterium. Zo kunnen we samen met partners meer werkgelegenheid creëren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Mens- en prestatiegerichte organisatie

Om onze ambities te kunnen verwezenlijken, hebben we de optimale inzet van alle medewerkers nodig. We streven naar een goede balans tussen presteren en waarderen. De HR-visie en -ambitie biedt het management en de gehele organisatie handvatten om dit

concreet vorm te geven. Onze speerpunten zijn samenwerken, waardering, duurzame inzetbaarheid, ontwikkeling en beloning. In 2020 bleken deze speerpunten van belang bij het anticiperen op de impact van de coronapandemie op ons luchthavenbedrijf.



► Onder het motto 'We can do this together', organiseerde Team Sfeerbeheer in 2020 de nodige initiatieven t.b.v. de interne verbondenheid.

Interne verbondenheid

Nadat het vliegverkeer op Eindhoven Airport vanaf maart sterk terugliep, had dit ook effect op de personele bezetting in het luchthavenproces. Daarnaast heeft Eindhoven Airport gevolg gegeven aan de oproep om thuis te werken om het risico van verspreiding van het coronavirus tot het minimum te beperken. Doordat medewerkers sinds het voorjaar maar mondjesmaat fysiek met elkaar in contact kwamen, heeft de organisatie veel energie gestoken in de onderlinge verbinding. Zowel op functioneel als op sociaal vlak. Naast wekelijkse, in het begin zelfs dagelijkse, contactmomenten vanuit het Leadership Team via e-mail, video en online meetings, ontstonden er ook bottom-up initiatieven om met elkaar op een prettige manier in contact te blijven. Dit mondde o.a. uit in een tweewekelijkse nieuwskrant, frequente online vrijdagmiddagborrels en pubquizen. Afdelingen onderling spraken social calls af via Microsoft Teams meetings en hielden andere afdelingen op de hoogte aan de hand van de Speakers' Corner. Om het thuiswerken te faciliteren, konden medewerkers gebruik maken van

kantoormeubelen en IT-faciliteiten die normaliter op kantoor aanwezig zijn. Binnen de kantoren van Eindhoven Airport zelf werden maatregelen getroffen om de 1,5 meter afstand te bewaren. Zowel in looprichting als in de verdeling van beschikbare werkplekken. Een aanwezigheidsregistratie is ingericht om inzicht te houden op de werknemers voor wie het noodzakelijk was om in het verloop van 2020 wel fysiek op kantoor aanwezig te zijn. Dit formulier werd hoofdzakelijk gebruikt om in het geval van een coronabesmetting collega's te identificeren die mogelijk in contact kunnen zijn geweest met de besmette werknemer. De pandemie heeft ons geleerd dat meer thuiswerken ook voordelen met zich meebrengt. Eindhoven Airport heeft zich dan ook ingezet om een Regeling Hybride Werken op te tuigen voor na de coronacrisis. Deze regeling is het gevolg van het project 'Hybride werken' in 2020 en zal in 2021 van kracht zal zijn. De regeling biedt medewerkers de mogelijkheid deels thuis en deels op de werkplek actief te zijn voor de werkgever. Hiermee komt Eindhoven Airport tegemoet aan de steeds groter wordende groep werknemers die flexibiliteit en eigen verantwoordelijkheid willen. En loopt daarmee vooruit op aantrekkelijk werkgeverschap voor toekomstige medewerkers wanneer de luchtvaartbranche herstelt en de arbeidsmarkt aantrekt.

Medewerkerstevredenheid

Uit ons medewerkerstevredenheidsonderzoek van medio 2020 blijkt dat het overall rapportcijfer is gestegen, van een 7,9 naar een 8,1. Zoals eerder geschetst hebben we in 2020 veel energie gestoken in de communicatie naar en met medewerkers als gevolg van het effect van corona. Ook is er voor werknemers een Online Academy opgestart waarin een serie online cursussen aangeboden werd. Als vervolg op een leiderschapsontwikkelprogramma voor managers, gestart in 2019, is in 2020 een afgeleide van dit programma uitgerold in de gehele organisatie. Alle medewerkers hebben dit programma gevolgd. Dit moet bijdragen aan onze visie op ontwikkeling en duurzame

inzetbaarheid. Daarnaast is er ook een nieuw functiehuis en salarissystematiek geïmplementeerd.

Personeelssamenstelling

Eindhoven Airport N.V. had eind 2020 75 medewerkers (70,5 fte) in dienst en Eindhoven Airport Hotel B.V. 11 medewerkers (9,9 fte). Dit is inclusief medewerkers met een tijdelijk contract maar exclusief oproepkrachten en stagiaires. Totaal is het aantal fte het afgelopen jaar gestegen van 78,8 naar 80,4.

Diversiteit

De man/vrouw-verhouding binnen Eindhoven Airport N.V. is in 2020 bijna in evenwicht: 39 mannen en 36 vrouwen. Het leadership team (inclusief directie) bestaat uit vier mannen en twee vrouwen. Bij het hotel werken elf vrouwen. De Raad van Commissarissen bestond eind 2020 uit vier mannen en één vrouw.

Verzuim

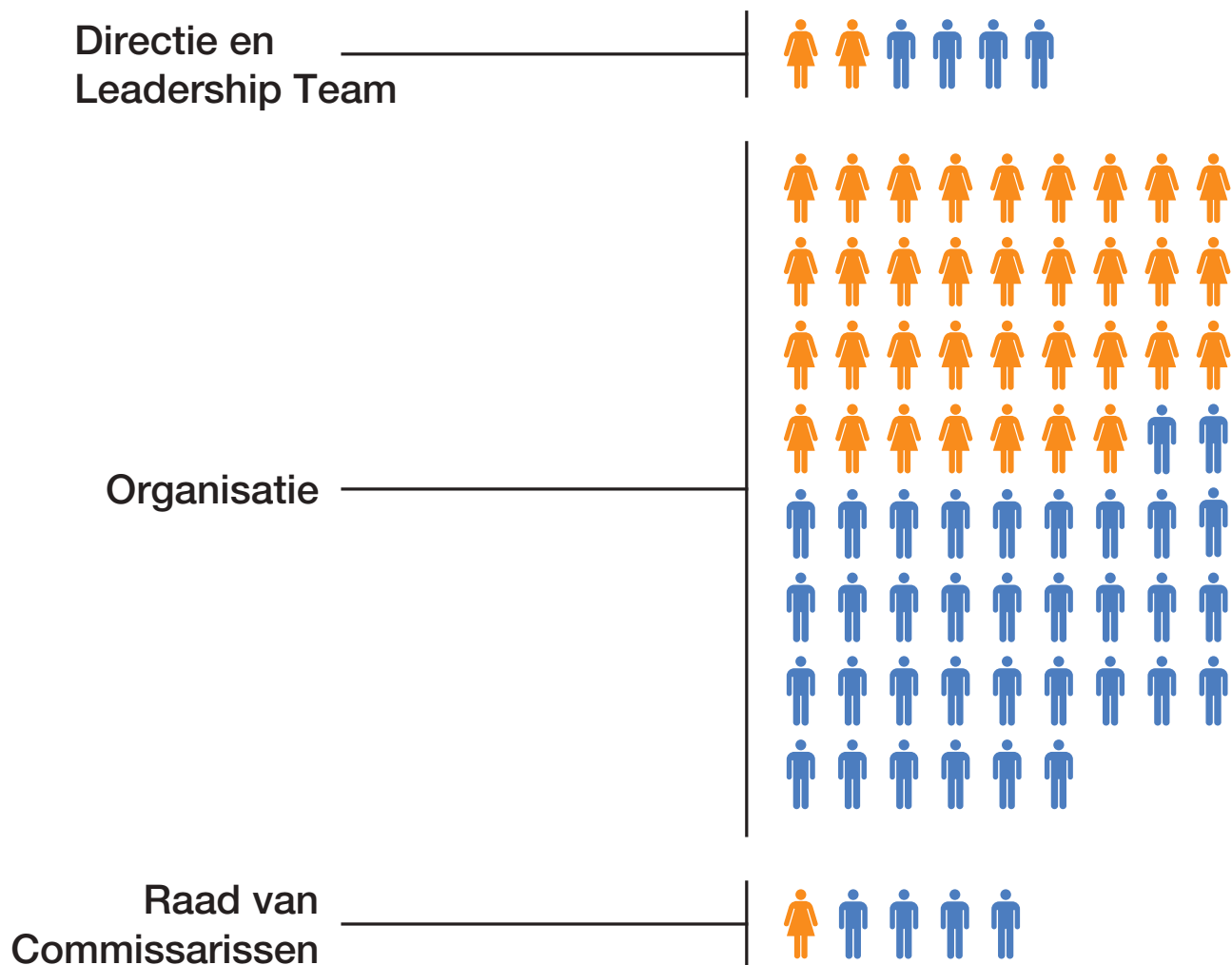
Het verzuim onder de medewerkers van Eindhoven Airport N.V. daalde in 2020 naar 2,32% (2019: 3,0%).

Medezeggenschap

De ondernemingsraad heeft in 2020 vier keer vergaderd met de bestuurder. Ook is er op regelmatige basis interactie geweest tussen de Raad van Commissarissen en de ondernemingsraad. Daarnaast heeft regelmatig informeel overleg plaatsgevonden als gevolg van de coronacrisis. In 2020 is de samenstelling van de ondernemingsraad gewijzigd. Één persoon heeft afscheid genomen en is vervangen.

Organisatiestructuur

In 2020 is de organisatiestructuur van Eindhoven Airport N.V. niet gewijzigd ten opzichte van 2019. In het Leadership Team is de tweehoofdige directie vertegenwoordigd, aangevuld met de hoofden van de afdelingen Legal & Corporate Affairs, Finance & Procurement, Consumers & Real Estate en Airport Development.





Resultaat van onze bedrijfsvoering

Eindhoven Airport voert een solide financieel beleid gericht op waardecreatie voor de lange termijn. Onze investeringen financieren we zelfstandig. 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.

Impact corona

De coronapandemie heeft een enorme impact gehad op onze business en financiële resultaten. De grote terugval in passagiers en vliegtuigbewegingen ten gevolge van deze pandemie heeft directe invloed gehad op de omzet en het resultaat. Door cost management, zorgvuldige afweging van investeringen en het afsluiten van een nieuwe financieringsovereenkomst hebben we de financiële gevolgen zoveel als mogelijk beperkt en is Eindhoven Airport in staat om door deze crisis heen te komen. Dit neemt niet weg dat 2020 in ook financiële zin een bijzonder zwaar jaar is geweest. Hieronder wordt de impact besproken op onze ratio's, onze bedrijfsvoering en op de resultaten van het afgelopen jaar. Vervolgens komt de verwachting voor 2021 aan bod.

Financiële positie

Eindhoven Airport heeft ondanks het negatieve resultaat van 2020 nog steeds een gezond percentage eigen vermogen. Eindhoven Airport had in 2020 een aflopende financiering. Om die reden heeft de luchthaven in 2020 een nieuwe financiering afgesloten voor 3 jaar, rekening houdende met de coronapandemie en de effecten op de korte en lange termijn. De kredietfaciliteit houdt tevens rekening met cash flow, de vanuit het tactisch plan gewenste investeringen en de effecten van de pandemie. Hierdoor is de huidige kredietfaciliteit ten opzichte van de vorige uitgebreid naar €60 miljoen met een accordeonfaciliteit van

€15 miljoen. Eindhoven Airport heeft tevens een waiver laten opnemen in de bankdocumentatie inzake de convenanten gesteld door de bank per einde jaar. Tevens vinden gesprekken met de bank plaats inzake de gestelde convenanten en worden prognoses en verwachtingen gedeeld. De solide financiële positie en basis blijven topprioriteit voor 2021 en verder. Per einde jaar is het saldo van de uitstaande lening €19 miljoen.

Omzet

In totaal zijn de opbrengsten van Eindhoven Airport in 2020 met 64% gedaald tot €23,3 miljoen (2019: €64,7 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door de coronapandemie en de als gevolg daarvan enorme terugval in passagiersaantallen ten opzichte van 2019 (-69%). Dit wordt deels gecompenseerd door tariefstijging en niet passagiersafhankelijke tarieven en omzetstromen, waaronder huuropbrengsten. De omzet havengelden is met 64% gedaald. De omzet autoparkeren en concessies laten eenzelfde trend zien als de daling in passagiersaantallen.

De omzet van het hotel bedroeg in 2020 €1,3 miljoen. Dat is een daling ten opzichte van 2019 van -64% (2019: €3,6 miljoen) mede door de terugval in overnachtingen door het lage aantal passagiers en de druk op de prijzen. Daarnaast is het hotel ook enige tijd dicht geweest. De bezettingsgraad van het hotel is uitgekomen op 35% in 2020 (2019: 81%). De

overige omzet uit bijvoorbeeld media en de verhuur van gebouwen en terreinen is met 30%

gedaald, mede door lagere media en reclame-opbrengsten.

(in EUR 1.000)	2020	2019	Delta	%
Havengelden	12.434	34.797	-22.363	-64%
Autoparkeren	4.591	14.758	-10.167	-69%
Concessies	3.254	9.763	-6.509	-67%
Verhuringen	2.607	4.733	-2.126	-45%
Overige omzet	461	676	-215	-32%
Totaal	23.347	64.727	-41.380	-64%

Rendement

Eindhoven Airport werkt zo kostenefficiënt mogelijk, met behoud van kwaliteit voor onze passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Gezien de enorme terugval in omzet door corona van €41 miljoen ten opzichte van 2019, heeft Eindhoven Airport de bedrijfslasten teruggebracht van €45,4 miljoen in 2019 naar €37,0 miljoen (-19%). Dit wordt met name veroorzaakt door lagere kosten van uitbesteed werk (passagiersgerelateerde kosten) van €8 miljoen. Daarnaast heeft Eindhoven Airport een beroep gedaan op de NOW-regeling vanuit de overheid. De bijdrage van €2,6 miljoen is opgenomen onder de lonen en salarissen. Daarnaast heeft de luchthaven diverse kosten gereduceerd en tot een minimum teruggebracht. Deze kostendaling wordt gecompenseerd door hogere afschrijvingslasten, mede door ingebruikname van geïnvesteerde activa (waaronder de P1 parkeergarage in 2019 en de oplevering van het voorterrein en de Airport Boulevard in het voorjaar 2020, en de afronding van de bouw van de nieuwe hoofddoorlaatpost eind 2020).

Het resultaat na belasting valt hiermee €-24,9 miljoen lager uit dan in 2019: €-10,5 miljoen (2019: €14,3 miljoen).

tunnel. De positieve ontwikkelingen zijn de goedkeuring van vaccins, de start van vaccinatie in tal van landen en daarmee de start van wat hopelijk het einde is van deze coronapandemie. Hoe snel Eindhoven Airport weer herstelt van deze pandemie zal afhangen van velerlei factoren, waaronder de invloed van de mutaties van het virus zoals de Britse variant, het herstel van de luchtvaart, de economische situatie, de politieke en geologische ontwikkelingen en de mogelijkheden van (snel)testen.

Financieel gezien houden we daarom rekening met meerdere scenario's. De verwachting is echter dat we qua passagiersaantallen pas in 2023/2024 weer op het niveau zijn van 2019. Voor 2021 is de focus daarom op herstel en zullen uitgaven van kosten en investeringen zorgvuldig worden afgewogen in lijn met de ontwikkelingen van de passagiers en vliegtuigbewegingen en passend binnen de huidige financiering. Daarmee is 2021 wederom een uitdagend jaar. Maar we hebben vertrouwen in het herstel van de luchtvaart en de behoefte van mensen om weer op vakantie te kunnen gaan, vrienden of familie te bezoeken of elkaar zakelijk weer te ontmoeten zodra dit weer mogelijk is.

Vooruitblik 2021

Corona heeft een enorme impact gehad op 2020 en zal ook in 2021 nog van grote invloed zijn op de performance van Eindhoven Airport. Toch is er zicht op licht aan het einde van de

Governance



Hoe besturen we onze organisatie?

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.

Organisatiestructuur

Eindhoven Airport N.V. staat onder leiding van een tweehoofdige statutaire directie. Algemeen directeur van Eindhoven Airport N.V. (Chief Executive Officer (CEO)) is per 1 juli 2019 de heer drs. Roel Hellemons. In juli 2017 is mevrouw drs. Mirjam van den Bogaard toegetreden tot de directie in de functie van operationeel directeur (Chief Operations Officer (COO)). De directie wordt bijgestaan door een aantal stafafdelingen en geeft leiding aan het Leadership Team, dat naast de directieleden bestaat uit een 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).

Het Leadership Team (LT) is verantwoordelijk voor het nemen van de strategische beslissingen. Eindhoven Airport werkt sinds 1 oktober 2019 in de nieuwe structuur. Uit het medewerkerstevredenheidsonderzoek van augustus 2020 blijkt dat medewerkers over het algemeen tevreden zijn over het functioneren van het LT.

Risicomanagement

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

Risicobereidheid

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

Ons beleid op financieel gebied is gericht op het waarborgen van een gezonde en solide langetermijnontwikkeling, waarbij een lage risicobereidheid past. Wat betreft compliance voldoen we aan alle wet- en regelgeving op het gebied van onder meer veiligheid en beveiliging, milieu, duurzaamheid, aanbestedingen en privacy- en informatiebeveiliging. Omdat we (sinds 2017) een luchthaven zijn met meer dan vijf miljoen passagiers, 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 onze vergadering in september 2020.

In deze vergadering is ook het risico van de coronapandemie besproken en de beheersmaatregelen die hierbij zijn getroffen, waaronder het terugdringen van kosten en investeringen, het uitbreiden van de kredietfaciliteit en het uitwerken van diverse scenario's voor zowel de korte als de lange termijn.

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

Risicobeheersing is een onderdeel van de dagelijkse manier van denken en werken van alle medewerkers. Het daadwerkelijk in control 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. 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.

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

Integriteit

Eindhoven Airport heeft een Leidraad Integriteit. Deze licht toe hoe iedere medewerker van Eindhoven Airport op integere wijze een bijdrage kan leveren aan onze ambities en doelstellingen en aan ons streven een betrouwbare en betrokken (handels)partner te zijn en te blijven. De Leidraad Integriteit is toegesneden op de specifieke risico's die voor Eindhoven Airport gelden.

Verslag Raad van Commissarissen

2020 is voor iedereen een zwaar jaar geweest. Ook voor de luchthaven en alle partnerbedrijven. De coronacrisis en de gedeeltelijke lockdown in Nederland vanaf medio maart leidde ertoe dat het vliegverkeer van en naar Eindhoven Airport nagenoeg tot stilstand kwam. De inkomsten vielen weg en de kosten liepen voor het grootste deel door. In de zomerperiode, toen de coronamaatregelen versoepeld werden, kwam het vliegverkeer weer enigszins op gang en was er weer een toename te zien in de bedrijvigheid op Eindhoven Airport.

Helaas volgde in het najaar een tweede golf met wederom een gedeeltelijke lockdown met strenge maatregelen vanaf medio december, die tot op heden voortduren. Met het positieve nieuws aan het einde van het jaar dat begin 2021 gestart kon worden met vaccineren, is de voorzichtige verwachting dat vanaf medio 2021 het eerste herstel zichtbaar zal worden. Dit is niet alleen positief voor de luchthaven, maar ook voor de luchtvaartmaatschappijen, die zeer hard geraakt zijn door de coronacrisis. De directie heeft samen met het leadership team direct actie ondernomen om de liquiditeitspositie van de onderneming veilig te stellen. Daartoe is zeer kritisch gekeken naar de kosten voor 2020 en de investeringsplanning. Daarnaast is gebruik gemaakt van de NOW-regeling van de overheid en is een revolving credit facility afgesloten met een bank.

Onder het motto 'slim en sober' zijn keuzes gemaakt op basis van een aantal scenario's voor 2020 en 2021 om de kosten terug te brengen tot een minimum en tegelijkertijd, ondanks de crisis, invulling te kunnen blijven geven aan de reeds ingezette kwaliteitsstrategie om de regio nóg beter te maken. Uitgangspunt daarbij is het behoud van banen bij de vennootschap.

Vanaf het moment van het uitbreken van de coronacrisis hebben directie en Leadership Team hoge prioriteit en veel aandacht gegeven aan de zorg voor en de gezondheid van alle mensen die betrokken zijn en/of werken bij Eindhoven Airport. Er is veel tijd en moeite geïnvesteerd in het behouden van verbondenheid met en tussen de collega's en binding van de collega's met de luchthaven, ondanks het thuiswerken. Ook met de partners op de luchthaven, die veelal afscheid hebben moeten nemen van tijdelijk en flexibel personeel, is goed contact gehouden om hen zoveel mogelijk te ondersteunen. De raad is zeer tevreden over de slagvaardigheid van de directie en de aanpak om door de crisis heen te kijken en in aangepaste vorm vast te blijven houden aan de gekozen strategie.

Begin september bereikte ons het droevige bericht van het overlijden van Bart de Boer. Onder zijn markante leiderschap heeft Bart - als algemeen directeur van 2003 tot 2008 - Eindhoven Airport laten groeien tot de tweede luchthaven van Nederland. Daarvoor zijn wij Bart nog steeds erkentelijk.

Samenstelling Raad van Commissarissen

De samenstelling van de raad is ten opzichte van eind 2019 ongewijzigd gebleven.

In 2020 bleef de man/vrouwverdeling 80-20 procent. Het streven naar een evenwichtige man/vrouwverdeling is opgenomen in de profielschets voor de leden van de raad. Bij de voordracht voor nieuwe commissarissen wordt hiervoor aandacht gevraagd.

Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen

In 2020 stond de situatie als gevolg van de coronapandemie centraal. Naast de vaststelling van een tactisch plan voor de komende vijf jaren en het budget voor 2021, heeft de raad uitgebreide aandacht gevraagd voor 'worst case scenario's' en mogelijke kostenbesparingen, om de continuïteit van de onderneming te kunnen waarborgen. Er is

gesproken over het minimale kostenniveau dat noodzakelijk is om de luchthaven operationeel te houden.. Ook de convenanten met de bank voor de externe financiering en de noodzakelijke waiver ten aanzien van de ratio's hebben de volle aandacht gekregen. Met de huidige inzichten wordt een voorzichtig herstel verwacht vanaf medio 2021, maar er wordt nadrukkelijk rekening gehouden met een langere periode van terugval.

Daarbij hoorde ook dat intensief is gesproken over de investeringsagenda. De geplande investering in de parkeergarage P5 is om meerdere redenen uitgesteld. De raad staat volledig achter deze beslissing. In het tactisch plan zijn investeringen -voor zover verantwoord- doorgeschoven om de liquiditeitspositie voor de komende jaren gezond te houden en om zo goed mogelijk mee te kunnen bewegen met de ontwikkelingen richting herstel van het vliegverkeer. In 2020 is ook een aantal projecten afgerond, waaronder de aanleg van de Airport Boulevard en het voorterrein. Deze hebben nu de duurzame, groene en kwalitatieve uitstraling die past bij de strategie van de luchthaven en bieden een waardige entree voor de Brainportregio.

Veiligheid blijft voorop staan en dat blijven we ons zeer bewust: ook in een periode van minder bedrijvigheid moet de alertheid hoog blijven. De directie heeft de eerste rapportage met de raad besproken naar aanleiding van de herijkte safety-ambitie en -organisatie. In 2020 hebben leden van de raad een aantal keer meegelopen met een zogenaamde safety walk waarbij diverse aspecten van veiligheid op de luchthaven aan de orde zijn gekomen.

Er gebeurde in 2020 nog meer. Stikstofuitstoot en de daarmee samenhangende aanvraag voor de natuurvergunning waartoe de luchthaven door de minister van LNV was verplicht, waren onderwerpen die veelvuldig aan de orde zijn geweest in de besprekingen tussen raad en directie. De raad is verheugd over de uitkomst van de bezwaarprocedure, waarbij de minister

van LNV alsnog is uitgegaan van bestaande natuurrechten voor Eindhoven Airport conform het Luchthavenbesluit 2014, de situatie waarvoor ook vergunning is aangevraagd.

Een ander belangrijk onderwerp was de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel voor geluid waarover Pieter van Geel heeft geadviseerd voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. In elke vergadering is dit uitgebreid aan de orde gekomen. Belangrijk hierbij is dat de geluidnormen haalbaar en duidelijk zijn. De raad kan zich vinden in de cyclische aanpak die Pieter van Geel in zijn aanvullende advies van december 2020 voorstelt, waarbij voor de korte termijn een norm voor geluidreductie wordt vastgelegd en voor langere termijn een ambitie wordt benoemd, die in een evaluatie aan het einde van elke eerste termijn op haalbaarheid wordt getoetst. In 2021 zal in gezamenlijkheid met betrokken stakeholders de normstelling voor de kortere termijn (2026) uitgewerkt gaan worden als eerste stap naar wijziging van het Luchthavenbesluit en de daartoe uit te voeren milieueffectrapportage.

Begin 2020 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de gemeenteraadfracties van de gemeente Eindhoven en van de statenfracties van de provincie Noord-Brabant. De voorzitter en een commissaris waren daarbij aanwezig. De bijeenkomst werd zeer gewaardeerd. Afspraak is om dergelijke bijeenkomsten twee keer per jaar te organiseren. Vanwege de onmogelijkheid om fysiek bij elkaar te komen in het najaar, is besloten om begin 2021 weer een bijeenkomst te organiseren, dit keer digitaal. Ook raden van omliggende gemeenten zijn eind 2020 uitgenodigd voor online bijeenkomsten die begin 2021 plaatsvinden.

Vergaderingen

De Raad van Commissarissen kwam in 2020 viermaal (deels digitaal) bijeen in reguliere vergadering en eenmaal in een extra vergadering. Bij elke vergadering 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 over met name de gevolgen van de coronacrisis, maar ook over (andere) onderwerpen van strategische aard.

Op 1 april 2020 vond de Algemene Vergadering van Aandeelhouders plaats. Ook hierbij was de voltallige raad aanwezig en waren alle aandeelhouders vertegenwoordigd. De aandeelhouders hebben het voorstel van de directie en de raad aangenomen voor wijziging van het dividendbeleid. Eind november vond een extra AVA plaats in aanwezigheid van alle commissarissen en met vertegenwoordiging van alle aandeelhouders. In deze vergadering is besloten tot herbenoeming van commissaris Weissink per 1 maart 2021 en tot een geringe statutenwijziging. Tevens vond eind november de jaarlijkse informele informatiebijeenkomst voor aandeelhouders plaats, waarin dit keer met name over de impact van de coronapandemie op de strategische doelstellingen is gesproken.

In de laatste vergadering van 2020 heeft de raad gesproken over het functioneren van de directie en het remuneratiepakket. De directie en het Leadership Team hebben in 2020 op eigen initiatief afgezien van een uitkering van het voorwaardelijk inkomen. De raad waardeert dit initiatief. De raad heeft besloten geen aparte audit-, remuneratie- en selectie- en benoemingscommissie in te stellen gezien de beperkte omvang van de organisatie. Dat betekent dat de voltallige raad de werkzaamheden van deze commissies uitvoert en de verantwoordelijkheid hiervoor draagt.

Zelfevaluatie

Eind 2020 heeft de raad zijn functioneren en dat van zijn individuele leden geëvalueerd. Ondanks dat veel overleg op afstand heeft moeten plaatsvinden, zijn de vergaderingen en de overige overleggen efficiënt en op constructieve wijze verlopen. Er is gesproken

over het gewenste profiel, de samenstelling en de competenties van de raad en zijn leden, en over het introductie-, training- en opleidingsprogramma. Vanwege de complementaire samenstelling van de raad en de constructieve sfeer en samenwerking is de raad goed in staat zijn toezichhoudende rol te vervullen. Het introductieprogramma zal worden uitgebreid met kennismakingsbijeenkomsten met de aandeelhouders en de ondernemingsraad.

Risicomanagement

De opzet en werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen hebben we uitgebreid besproken aan de hand van een risicomanagementrapportage (als onderdeel van het tactisch plan). Vanzelfsprekend had de continuïteit van de onderneming in het licht van de coronacrisis hierin de hoogste prioriteit.

Corporate Governance Code

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

Instemming met jaarrekening

De directie heeft het jaarverslag opgesteld. KPMG Accountants N.V. 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. Gezien de ontwikkelingen en het resultaat in 2020 zal er geen winstuitkering kunnen plaatsvinden.

De directie zal het jaarverslag voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 12 april 2021. 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.

Eindhoven, 22 maart 2021

Ir. Bert van der Els, president-commissaris

Personalia RvC en directie

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen van Eindhoven Airport N.V. bestond in het jaar 2020 uit vijf leden.

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

President-commissaris
Directeur NieuwSparrendaal
Nevenfuncties
President-commissaris BIM
Commissaris ZND
Adviseur RvC Royal Schiphol Group
Voorzitter Stichting Van Gogh Heritage Foundation
Voorzitter Raad van Toezicht Brabant C
Voorzitter Stichting Kazerne Eindhoven
Voorzitter Stichting Verkadefabriek
Bestuurslid Universiteitsfonds Eindhoven

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

Directievoorzitter en CEO Obvion N.V.
Nevenfuncties
Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Museumplein Limburg

Drs. B.I. (Birgit) Otto (1963)

Directielid/COO Royal Schiphol Group
Nevenfuncties
Lid Raad van Commissarissen Royal FloraHolland
Bestuurslid ACI Europe
Bestuurslid Next Generation Infrastructures
Voorzitter Sector Safety Review Board
Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol Group

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

Drs. P.L.A. (Paul) Rüpp (1957)

Voorzitter College van Bestuur Avans Hogeschool
Nevenfuncties
Kamerheer van Zijne Majesteit de Koning in de provincie Noord-Brabant
Voorzitter Raad van Toezicht Instituut Nederlandse Taal (INT)
Voorzitter Raad van Toezicht KRO-NCRV
Voorzitter Raad van Commissarissen Sitech Services B.V.
Lid Raad van Commissarissen Enexis Holding N.V.

J.W.H. (Jan Willem) Weissink MBA (1965)

Directeur Schiphol Commercial
Nevenfuncties
Bestuurslid Tradeport Hong Kong
Bestuurslid Hobart Airport
Bestuurslid SAR

Alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.

Directie

De directie van Eindhoven Airport N.V. bestond in 2020 uit twee leden.

Drs. R.A.J. (Roel) Hellemons (1971)

Algemeen directeur/CEO.

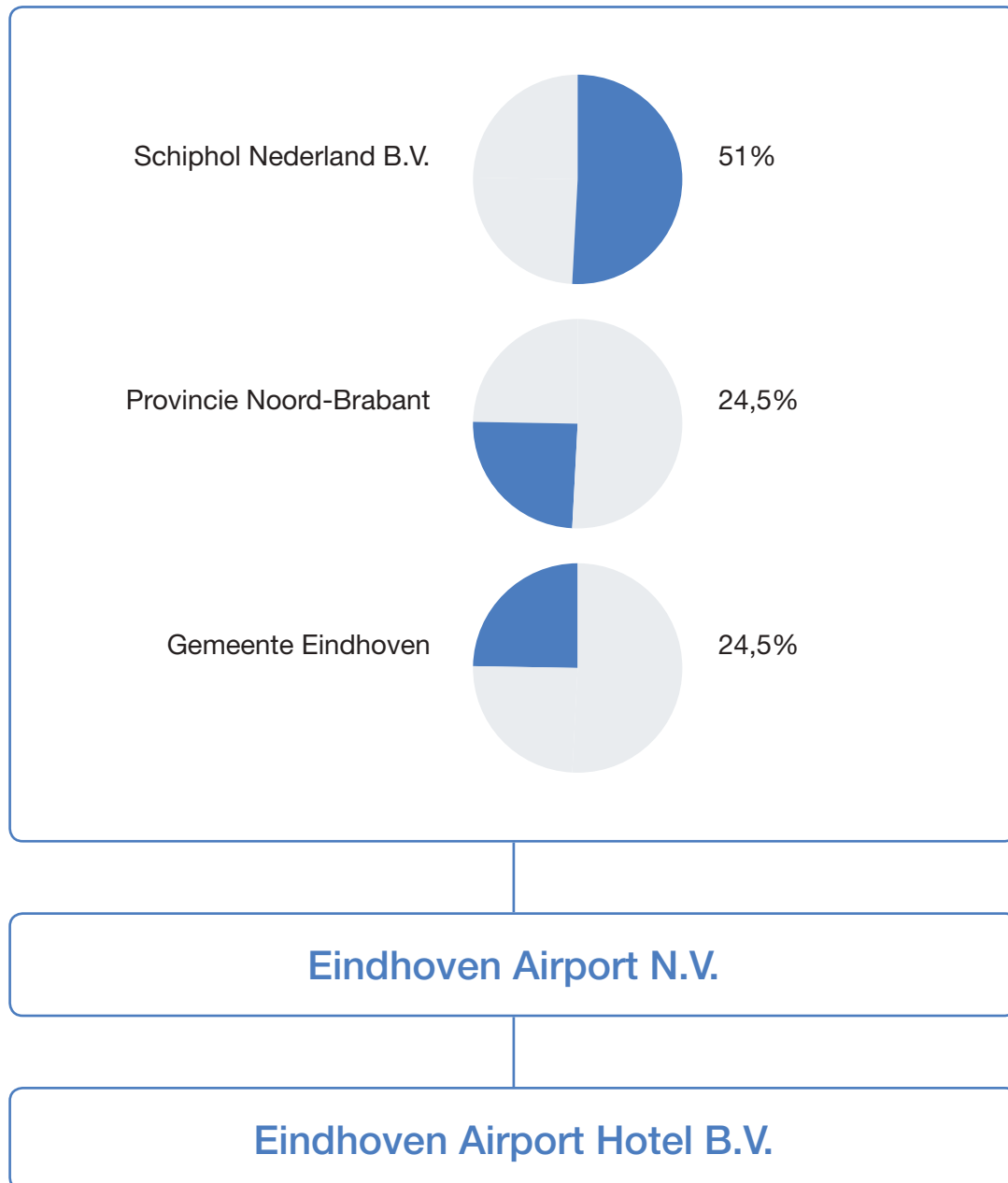
Drs. M.P.J. (Mirjam) van den Bogaard (1974)

Operationeel directeur/COO

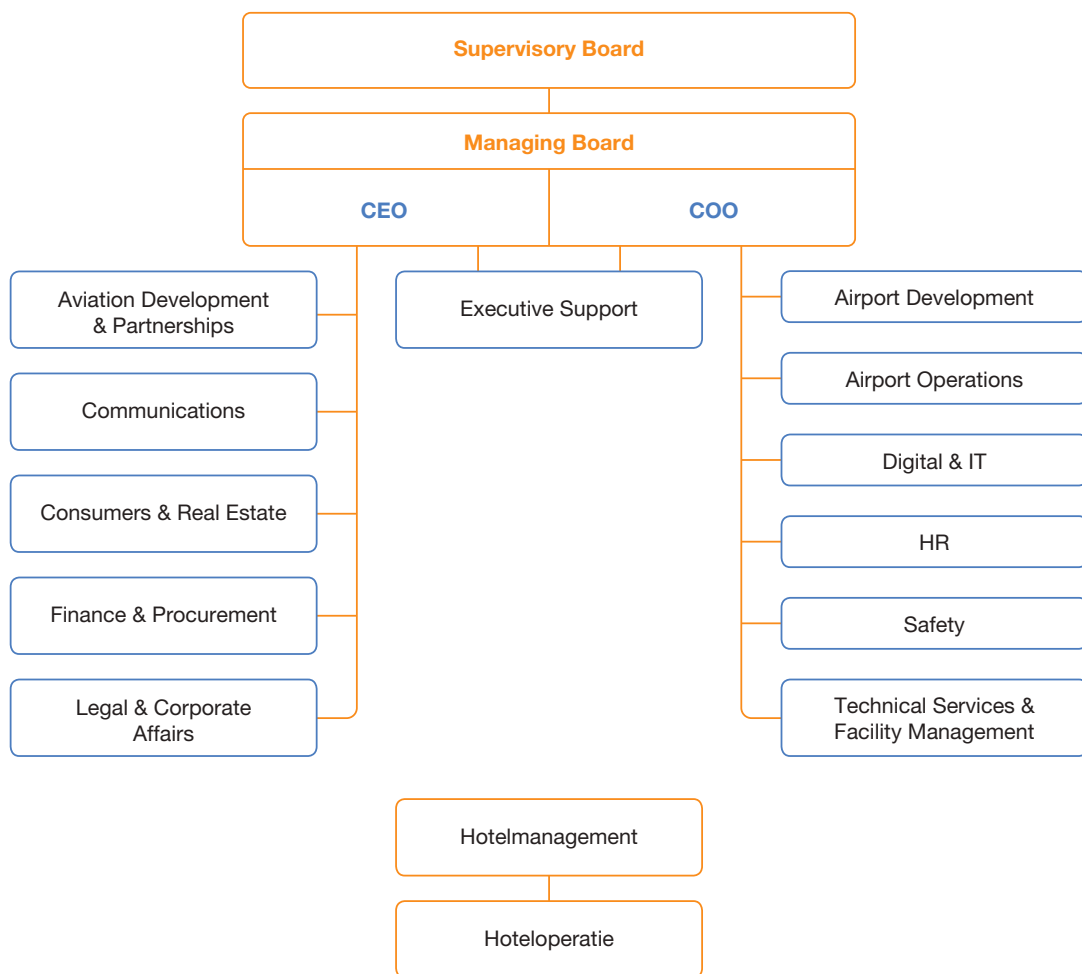


- *Het Leadership Team van Eindhoven Airport met van links naar rechts: Mark Botter (Head of Consumers & Real Estate), Michelle van Waasdijk (Head of Legal & Corporate Affairs), Roel Hellemons (Algemeen directeur/ CEO), Mirjam van den Boogaard (COO), Olaf Broeders (Head of Airport Development), Niels Huybregts (Head of Finance & Procurement) .*

Eigendomsverhouding



Organogram





Jaarrekening



Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2020

(na resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2020	2019
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	247	0
Banen en platform		13.771	12.307
Terreinen en wegen		22.816	19.004
Gebouwen		67.130	68.448
Installaties		7.370	6.725
Overige vaste bedrijfsmiddelen		859	657
Objecten in aanbouw		1.680	4.007
Operationele materiële vaste activa		113.626	111.148
Vastgoedbeleggingen		6.381	5.946
Materiële vaste activa	2	120.007	117.094
Financiële vaste activa	3	728	715
		120.982	117.809
Vlottende activa			
Voorraden	4	77	20
Vorderingen	5	3.910	6.535
Liquide middelen	6	6.625	5.832
		10.612	12.387
		131.594	130.196
(in EUR 1.000)			
	Toelichting	2020	2019
Eigen vermogen	7	103.618	113.936
Voorzieningen	8	353	424
Langlopende schulden	9	19.000	0
Kortlopende schulden	10	8.623	15.836
		131.594	130.196

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

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2020

(in EUR 1.000)	Toelichting	2020	2019
Netto omzet	12	23.347	64.727
Som der bedrijfsopbrengsten		23.347	64.727
Waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen	13	396	703
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	14	22.778	30.852
Lonen en salarissen	15	3.380	5.506
Sociale lasten en pensioenlasten	16	1.812	1.339
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	17	8.585	6.999
Som der bedrijfslasten		36.951	45.399
Bedrijfsresultaat		-13.604	19.328
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	18	11	72
Rentelasten en soortgelijke kosten	18	-467	-330
Resultaat vóór belastingen		-14.060	19.070
Belastingen	19	3.515	-4.740
Nettoresultaat		-10.545	14.330

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2020

(in EUR 1.000)	Toelichting	2020	2019
Bedrijfsresultaat		-13.604	19.328
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen	1, 2	8.585	6.999
Ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	13	396	703
Toename /Afname (-) voorzieningen		0	1
		8.981	7.703
Mutatie in werkkapitaal ¹		2.758	-2.240
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		-1.865	24.791
Ontvangen interest		11	72
Betaalde interest		-440	-348
Betaalde (-) / Ontvangen (+) winstbelasting		2.228	-4.317
(a) Kasstroom uit operationele activiteiten		-66	20.198
Investerings in immateriële vaste activa		-250	0
Investerings in materiële vaste activa		-11.891	-14.949
Ontvangsten uit lening u/g		0	22
(b) Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-12.141	-14.927
Aflossing langlopende schulden	9	0	-9.000
Opname langlopende schulden	9	13.000	3.000
Betaald dividend aan aandeelhouders van de vennootschap	27	0	-458
(c) Kasstroom uit financieringsactiviteiten		13.000	-6.458
Netto kasstroom (a) + (b) + (c)		793	-1.187

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

Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening

Algemene toelichting

Verslaggevende entiteit en relatie met moedermaatschappij

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

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

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

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

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2020 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2020.

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

Het management blijft er van uitgaan dat Eindhoven Airport N.V. over voldoende middelen beschikt om ten minste 12 maanden na de datum van deze jaarrekening in bedrijf te blijven en dat de continuïteitsveronderstelling voor de verslaggeving passend blijft. De uitbraak van de Covid-19 pandemie en de maatregelen die de overheid heeft genomen om de verspreiding ervan tegen te gaan, hebben een grote impact gehad op Eindhoven Airport N.V. Door deze pandemie en de

genomen maatregelen daalden het aantal vliegbewegingen en reizigers ten opzichte van eerdere jaren. Dit heeft een negatieve invloed gehad op de financiële prestaties over 2020.

Voor boekjaar 2020 bedraagt het verlies van Eindhoven Airport N.V. €10.545.000. Het eigen vermogen van de groep bedraagt op 31 december 2020 €103.618.000. Eindhoven Airport N.V. heeft €6.625.000 aan kasmiddelen en tegoeden op bank- en girorekeningen en €56.000.000 niet gebruikte kredietfaciliteiten ultimo 2020.

Er is nog steeds onzekerheid over hoe de toekomstige ontwikkeling van de uitbraak de activiteiten van Eindhoven Airport N.V. zal beïnvloeden en wanneer het aantal vliegbewegingen weer zal gaan toenemen. Daarover heeft het management verschillende herstelscenario's ontwikkeld. In het meest negatieve scenario hangt waarborging van de continuïteit van Eindhoven Airport N.V. hoofdzakelijk af van de mate waarin de kredietfaciliteiten beschikbaar blijven door het voldoen aan leningsconvenanten. Eindhoven Airport N.V. heeft een langlopende lening van €19.000.000 die de naleving van interest coverage ratio en leverage convenanten vereist. Gegeven de huidige omstandigheden en onzekerheden is Eindhoven Airport N.V. met de bank overeengekomen dat per 31 december 2020 en 30 juni 2021 niet aan de convenanten hoeft te worden voldaan. Het management is continue in constructief overleg met haar bank over de financiële impact van de Covid-19 maatregelen op Eindhoven Airport N.V., het effect daarvan op convenanten onder de verschillende herstelscenario's en over eventueel te nemen toekomstige maatregelen.

Het management heeft, om te reageren op een ernstig negatief scenario, de mogelijkheid om de volgende mitigerende maatregelen te nemen om de kosten verder te verlagen, de kasstroom te optimaliseren en de liquiditeit te behouden:

- Heronderhandelen van financiële convenanten en/of het aanvragen van ontheffingen voor het voldoen aan deze convenanten voor de periode na 30 juni 2021;
- het verminderen van niet-essentiële investeringen; en
- het uitstellen of annuleren van discretionaire uitgaven.

Op basis van deze factoren heeft het management de redelijke verwachting dat Eindhoven Airport N.V. over voldoende middelen en kredietfaciliteiten beschikt en is de jaarrekening opgemaakt op basis 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.

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. 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 waardeverminderingverliezen. De effectieve rente en eventuele bijzondere waardeverminderingverliezen 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 waardevermindingsverliezen 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 verbruik van het actief. Voor de toekomstige kosten van groot onderhoud aan de gebouwen is geen voorziening voor groot onderhoud gevormd. De kosten worden rechtstreeks in het resultaat verantwoord.

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

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

Vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen zijn onroerende zaken die worden aangehouden om huuropbrengsten en/of waardestijgingen 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, 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. De kosten van groot onderhoud worden direct verwerkt in de winst-en-verliesrekening. 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 waardeverminderingverliezen.

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 waarop invloed van betekenis kan worden uitgeoefend 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.

Voorraden

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

Vorderingen

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

Liquide middelen

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

Eigen Vermogen

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

Herwaarderingsreserve

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

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

Voorzieningen

Algemeen

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

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

Rechten en verplichtingen voortvloeiend uit eenzelfde overeenkomst worden niet in de balans opgenomen indien en voor zover noch de onderneming noch de tegenpartij heeft gepresteerd. Opname in de balans geschiedt wanneer de nog te ontvangen respectievelijk te leveren prestatie en tegenprestatie niet (meer) met elkaar in evenwicht zijn en dit voor de onderneming nadelige gevolgen heeft.

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'.

Langlopende schulden

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

Kortlopende schulden

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

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Algemeen

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

Opbrengstverantwoording

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

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

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

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

Havengelden

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

Autoparkeergelden

Opbrengsten worden gerealiseerd op het moment dat een bezoeker het parkeerterrein verlaat. De omvang van de opbrengst is afhankelijk van hoofdzakelijk de parkeerduur.

Concessies

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

Huuropbrengsten

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. Voor de kosten van groot onderhoud wordt geen voorziening gevormd.

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 2019	0	0
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2019	0	0
Boekwaarde ultimo 2019	0	0
Mutaties in de boekwaarde:		
Investerings in 2020	250	250
Afschrijvingen in 2020	-3	-3
Saldo mutaties boekwaarde	247	247
Aanschafwaarde ultimo 2020	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2020	-3	-3
Boekwaarde ultimo 2020	247	247

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 bedrijfs- middelen	Vastgoed- beleggingen	Objecten in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2019	23.873	21.831	91.374	10.693	1.785	5.269	4.007	158.832
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2019	-11.566	-4.490	-22.926	-3.968	-1.128	0	0	-44.078
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2019	0	1.663	0	0	0	677	0	2.340
Boekwaarde ultimo 2019	12.307	19.004	68.448	6.725	657	5.946	4.007	117.094
Mutaties in de boekwaarde:								
Investerings in 2020	2.491	561	-155 ¹	2.281	487	831	5.395	11.891
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	0	-1.047	-220	-739	-121	-59	0	-2.186
Afschrijvingen in 2020	-1.027	-1.397	-4.237	-1.636	-285	0	0	-8.582
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	0	1.047	220	739	121	0	0	2.127
Ongerealiseerde waardeverandering 2020	0	0	0	0	0	-337	0	-337
Opleveringen	0	4.648	3.074	0	0	0	-7.722	0
Saldo mutaties boekwaarde	1.464	3.812	-1.318	645	202	435	-2.327	2.913
Aanschafwaarde ultimo 2020	26.364	25.993	94.073	12.235	2.151	6.041	1.680	168.537
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2020	-12.593	-4.840	-26.943	-4.865	-1.292	0	0	-50.533
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2020	0	1.663	0	0	0	340	0	2.003
Boekwaarde ultimo 2020	13.771	22.816	67.130	7.370	859	6.381	1.680	120.007

¹ In 2020 is de investeringssubsidie MPB à € 1,1 mln. in mindering gebracht op het betreffende actief.

De herwaardering vastgoedbeleggingen ten bedrage van € -337.000 bestaat voor € 533.000 uit positieve herwaarderingen en voor € 870.000 uit negatieve herwaarderingen.

Banen en platform

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

Terreinen en wegen

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

Gebouwen

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

Installaties

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

Overige vaste bedrijfsmiddelen

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

Vastgoedbeleggingen

Hieronder worden begrepen commercieel (<30% eigen gebruik) geëxploiteerde activa. Het betreft voor het grootste deel gebouwen, daarnaast vallen hieronder de in erfpacht uitgegeven gronden. Hierop wordt niet afgeschreven, maar jaarlijks wordt de waarde (en daarmee de waardemutatie) bepaald. De ongerealiseerde waardeverandering in 2020 bedroeg op gebouwen € 129.060 (2019: € -750.024) en € -466.035 (2019: € 47.101) op erfpachtterreinen. De verhuuropbrengsten vanuit vastgoedbeleggingen bedroegen in 2020 ongeveer € 398.000 op gebouwen (2019: € 223.000). Exploitatiekosten ten behoeve van verhuuropbrengsten genererend vastgoed bedroegen ongeveer € 100.000 (2019: € 75.000), de exploitatiekosten voor nog te verhuren ruimtes bedroegen ongeveer € 5.000 (2019: € 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 2020 door onafhankelijke taxateurs getaxeerd op € 5.295.000. 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 9,5% voor bedrijfsgebouwen
2. Regionale marktontwikkelingen.

De erfpachtopbrengsten bedroegen in 2020 € 51.000. De actuele waarde van de erfpachtterreinen is ultimo 2019 berekend op € 1.086.234. De berekeningen zijn gebaseerd op de methode van netto contante waarde van toekomstige erfpachtopbrengsten. Er is gerekend met een disconteringspercentage van 6%. De resterende looptijden van de 3 contracten varieert tussen de 4 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 betreffen met name de oplevering van het Buitengebied en Summa in MPB.

Eindhoven Airport is een investeringsverplichting aangegaan ter grootte van €1,7 miljoen. Dit betreft investeringsverplichtingen die met name zijn aangegaan voor investeringen in de terminal en de bereikbaarheid hiervan 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 2020	715	715
Dotatie	23	23
Onttrekking	-10	-10
Stand per 31 december 2020	728	728

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)	2020	2019
Voorraad reserveonderdelen bagage afhandelsysteem	66	4
Voorraad handelsgoederen	11	16
	77	20

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

5. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2020	2019
Debiteuren	1.683	5.153
Vordering omzetbelasting	579	522
Vordering vennootschapsbelasting	465	0
Te ontvangen concessies en reclame	7	32
Overige vorderingen ¹	1.176	828
	3.910	6.535

¹ Van de overige vorderingen heeft € 0,2 miljoen betrekking op nog te factureren omzet en overige bedrijfsopbrengsten (2019: € 0,6 miljoen)

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

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2019: € 0).

6. Liquide middelen

(in EUR 1.000)	2020	2019
Liquide middelen	6.625	5.832

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

7. Groepsvermogen

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

8. Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen kan als volgt worden weergegeven:

(in EUR 1.000)	Latente belasting verplichtingen	Jubileum voorziening	Totaal
Stand per 1 januari 2020	419	5	424
Mutaties:			
Dotaties	64	0	64
Onttrekkingen	-135	0	-135
Stand per 31 december 2020	348	5	353

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 € 17.359 (2019: € 17.735).

Jubileumvoorziening

De jubileumvoorziening heeft betrekking op uitkeringen aan medewerkers op basis van de duur van het dienstverband. Circa € 250 (2019 : € 1.300) heeft een looptijd korter dan 1 jaar.

Van de voorzieningen heeft € 268.000 betrekking op voorzieningen met een verwachte looptijd groter dan 5 jaar.

9. Langlopende schulden

(in EUR 1.000)	2020	2019
Schulden aan kredietinstellingen	19.000	0
	19.000	0

Schulden aan kredietinstellingen

Het verloop van de post luidt als volgt:

(in EUR 1.000)	2020
Stand per 1 januari 2020	6.000
Aflossing in 2020	0
Opname in 2020	13.000
Stand per 31 december 2020	19.000
Kortlopend deel per 31 december 2020	0
Langlopend per 31 december 2020	19.000

In 2020 is een herfinancieringsproces gestart waarbij per 25 september 2020 een herfinanciering is overeengekomen met een looptijd tot en met 25 september 2023. Hierdoor is een kredietfaciliteit ontstaan van € 60 miljoen (2019: € 36 miljoen) met een accordeonmogelijkheid om deze kredietfaciliteit met € 15 miljoen (2019: € 10 miljoen) te verhogen.

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

Convenanten

Aan dit krediet zijn de volgende convenanten verbonden:

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

	2020	2019
Leverage ratio	-2,5	0,0
Interest coverage ratio	-11,0	102,0
Uitgekeerd dividend boekjaar (€)	€ 0	€ 458.000

Eindhoven Airport is met haar bank overeengekomen dat ultimo boekjaar 2020 niet aan de hiervoor genoemde convenanten hoeft te worden voldaan.

10. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2020	2019
Schulden aan kredietinstellingen	0	6.000
Schulden aan leveranciers	1.444	2.969
Schulden uit hoofde van loonheffing	365	315
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	0	737
Schulden aan aandeelhouders/participanten	6	5
Schulden aan Ministerie van Defensie	4.755	1.500
Overige schulden en overlopende passiva	2.053	4.310
	8.623	15.836

Overige schulden en overlopende passiva

(in EUR 1.000)	2020	2019
Afhandelingskosten	0	14
Beveiligingskosten	286	534
Vakantiegeld en -dagen	205	134
Voorschot subsidie	0	725
Te betalen dividend	0	227
Vooruitgefactureerde omzet	208	620
Overlopende passiva	995	1.503
Overige	359	553
	2.053	4.310

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 trachten we 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 opgenomen onder financiële vaste activa, handels- en overige vorderingen. Het kredietrisico bij debiteuren is geconcentreerd bij 3 luchtvaartmaatschappijen. Ongeveer 66% van het debiteurensaldo per 31 december 2020 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 voor 100% aan te trekken met variabel rentende leningen. De onderneming loopt renterisico over de rentedragende vorderingen en schulden en herfinanciering van bestaande financieringen. Voor vorderingen en schulden met variabel rentende renteafspraken loopt de onderneming risico ten aanzien van toekomstige kasstromen.

Liquiditeitsrisico

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

Reële waarde

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

11. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Eindhoven Airport heeft per 31 december 2020 niet in de balans opgenomen verplichtingen ter grootte van € 2,1 miljoen. Dit betreft met name investeringsverplichtingen van € 1,7 miljoen die we zijn aangegaan voor met name investeringen in en rondom de terminal. Dit zijn investeringsverplichtingen korter dan 1 jaar. Daarnaast zijn we leaseverplichtingen (auto's) aangegaan, waarvan € 114.378 met een termijn korter dan 1 jaar en € 339.820 met een termijn tussen 1 en 5 jaar.

Met de Louvre Group zijn in maart 2018 nieuwe afspraken gemaakt over een omzetafhankelijke managementfee en franchise fee als vergoeding voor het te voeren management en gebruik van een franchiseformule voor het hotel. Deze overeenkomst heeft een looptijd van 5 jaar. De resterende looptijd van deze overeenkomst is 2,5 jaar (einddatum 1 maart 2023).

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.

Eindhoven Airport heeft geen verplichtingen voor een termijn langer dan 5 jaar en heeft geen garantiestellingen afgegeven.

12. Netto-omzet

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

(in EUR 1.000)	2020	2019
Havengelden	12.434	34.797
Autoparkeergelden	4.591	14.758
Concessies	3.254	9.763
Verhuringen	2.607	4.733
Overige netto-omzet	461	676
	23.347	64.727

Havengelden

(in EUR 1.000)	2020	2019
Vliegtuigvergoedingen	3.530	5.177
Passagiersvergoedingen	8.745	29.519
Parkeergelden vliegtuigen	159	101
	12.434	34.797

Autoparkeren

(in EUR 1.000)	2020	2019
Autoparkeren ¹	4.591	14.758
	4.591	14.758

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

Concessies

(in EUR 1.000)	2020	2019
Winkels en horeca	2.364	6.975
Oliemaatschappijen	419	1.032
Autoverhuur	135	431
Overige concessies ¹	336	1.325
	3.254	9.763

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)	2020	2019
Gebouwen	1.221	1.020
Hotel omzet	1.280	3.576
Terreinen	106	137
	2.607	4.733

Overige netto-omzet

(in EUR 1.000)	2020	2019
Reclameopbrengsten	212	433
Overige opbrengsten ¹	249	243
	461	676

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

13. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)	2020	2019
Marktwaaarde aanpassing erfpachten	525	-47
Marktwaaarde aanpassing commercieel onroerend goed	-129	750
	396	703

14. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

(in EUR 1.000)	2020	2019
Beveiligingskosten	4.684	6.986
Afhandelingskosten	3.066	6.230
Schoonmaakkosten	1.042	2.189
Medegebruikskosten	6.500	5.000
Overige uitbestedingen	261	424
Onderhoudskosten	2.408	2.760
Inhuur extern personeel	557	731
Commerciële en relationele kosten	782	1.979
Accountantskosten	65	44
Advieskosten	1.148	1.408
Overige externe kosten ¹	2.265	3.101
	22.778	30.852

¹ De overige externe kosten bestaan met name uit kosten voor gas, water en elektra, huurkosten, herstelkosten, verkeersregelaars, verzekeringen en belastingen.

15. Lonen en salarissen

(in EUR 1.000)	2020	2019
Salarissen ¹	2.933	4.993
Overige personeelskosten	447	513
	3.380	5.506

¹ De salarissen zijn inclusief de tegemoetkoming in de loonkosten uit hoofde van de NOW-regeling (bate: € 2,6 miljoen). In 2020 is een bedrag van € 2,3 miljoen ontvangen. Het verschil, € 0,3 miljoen, is verantwoord als nog te ontvangen subsidies onder de overige vorderingen.

Ultimo 2020 was het aantal fte werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 70,6, een toename van 7,6 fte ten opzichte van 2019. Ultimo 2020 was het aantal fte werkzaam in het hotel 9,9.

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2020:

Afdeling	2020		2019	
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)	man	vrouw	man	vrouw
Airport Development	5,8	0,8	4,9	0,8
Airport Operations	8,0	10,2	6,0	8,2
Aviation Development & Partnerships	2,0	0,0	2,0	0,0
Communications	1,0	1,7	1,0	1,6
Consumers & Real Estate	3,0	2,5	1,8	2,6
Digital & IT	5,0	1,0	4,0	1,0
Finance & Procurement	3,0	2,6	3,0	1,6
HR	0,0	1,7	0,0	1,7
Legal & Corporate Affairs	2,0	4,0	2,0	4,0
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	5,4	0,0	6,1
Technical & Facility Services	7,9	1,0	7,7	1,0
Totaal exclusief Hotel	38,7	31,9	33,4	29,6
Hotel	0,0	9,9	0,9	14,9
Totaal inclusief Hotel	38,7	41,8	34,3	44,5

Bezoldiging commissarissen

In 2020 is aan de Raad van Commissarissen een bezoldiging betaald van € 70.000 (2019: € 70.000).

Bezoldiging bestuurders

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

Aan bezoldigingen met inbegrip van pensioenlasten als bedoeld in artikel 2:383 lid 1 BW, is in het boekjaar ten laste van de onderneming en zijn dochtermaatschappij gekomen voor bestuurders en voormalige bestuurders een bedrag van € 558.741 (2019: € 586.318).

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

16. Sociale lasten en pensioenlasten

(in EUR 1.000)	2020	2019
Sociale lasten	579	814
Pensioenlasten	1.233	525
	1.812	1.339

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

17. Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2020	2019
Afschrijvingskosten immateriële vaste activa	3	0
Afschrijvingskosten materiële vaste activa	8.582	6.999
	8.585	6.999

18. Rentebaten en -lasten

(in EUR 1.000)	2020	2019
Rentelasten en soortgelijke kosten	-467	-330
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	11	72
	-456	-258

De financiële lasten in 2020 komen met name voort uit de overeengekomen kredietfaciliteit. De overige financiële lasten betreffen kosten van betalingsverkeer en creditcardprovisies.

19. Belastingen

(in EUR 1.000)	2020	2019
Vennootschapsbelasting op basis van het resultaat over boekjaar	-3.599	4.609
Vennootschapsbelasting uit hoofde van mutaties latentie	84	158
Vennootschapsbelasting uit hoofde van afwikkeling voorgaande jaren	0	-27
Totaal	-3.515	4.740
Effectieve belastinglast	25%	25%
Het tarief in 2020 was 25,0%		

20. Transacties met verbonden partijen

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

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

21. Honoraria van de accountant

De volgende honoraria van KPMG Accountants N.V. 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)	KPMG Accountants N.V.	Overig KPMG netwerk	Totaal KPMG
	2020	2020	2020
Onderzoek van de jaarrekening	60	0	60
Andere controleopdrachten	5	0	5
	65	0	65

(in EUR 1.000)	KPMG Accountants N.V.	Overig KPMG netwerk	Totaal KPMG
	2019	2019	2019
Onderzoek van de jaarrekening	45	0	45
Andere controleopdrachten	3	0	3
	48	0	48

22. Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich geen significante gebeurtenissen na de balansdatum voorgedaan.

Enkelvoudige balans per 31 december 2020

(na resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2020	2019
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	23	247	0
Materiële vaste activa	24	120.002	117.088
Financiële vaste activa	25	937	793
		121.186	117.881
Vlottende activa			
Voorraden		66	4
Vorderingen	26	3.710	6.442
Liquide middelen		6.413	5.481
		10.189	11.927
		131.375	129.808
(in EUR 1.000)			
Eigen vermogen			
Geplaatst kapitaal		2.292	2.292
Agio reserve		10.777	10.777
Herwaarderingsreserve		2.155	2.333
Bestemmingsreserve		327	327
Overige reserves		88.067	97.976
Dividend		0	231
	27	103.618	113.936
Voorzieningen	28	353	424
Langlopende schulden	29	19.000	0
Kortlopende schulden	30	8.404	15.448
		131.375	129.808

Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2020

(in EUR 1.000)	Toelichting	2020	2019
Aandeel in resultaat van de onderneming waarin wordt deelgenomen na belastingen		-619	308
Overig resultaat na belastingen		-9.926	14.022
Nettoresultaat		-10.545	14.330

Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2020

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de jaarrekening 2020 van Eindhoven Airport N.V. (KvK nummer: 17051407). Ten aanzien van de enkelvoudige winst-en-verliesrekening van Eindhoven Airport Hotel B.V. is gebruikgemaakt van de vrijstelling ingevolge artikel 2:402 BW. Voor zover posten uit de enkelvoudige winst-en-verliesrekening hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

Financiële instrumenten

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

Deelnemingen in groepsmaatschappijen

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

Resultaat deelnemingen

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

23. Immateriële vaste activa

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

	Concessies, vergunningen en rechten van intellectuele eigendom	Totaal
(in EUR 1.000)		
Aanschafwaarde ultimo 2019	0	0
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2019	0	0
Boekwaarde ultimo 2019	0	0
Mutaties in de boekwaarde		
Investerings in 2020	250	250
Afschrijvingen in 2020	-3	-3
Saldo mutaties boekwaarde	247	247
Aanschafwaarde ultimo 2020	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2020	-3	-3
Boekwaarde ultimo 2020	247	247

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

24. Materiële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Banen en platform	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Overige vaste bedrijfs- middelen	Vastgoed- beleggingen	Objecten in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2019	23.873	21.831	91.374	10.693	1.726	5.269	4.007	158.773
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2019	-11.566	-4.490	-22.926	-3.968	-1.075	0	0	-44.025
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2019	0	1.663	0	0	0	677	0	2.340
Boekwaarde ultimo 2019	12.307	19.004	68.448	6.725	651	5.946	4.007	117.088
Mutaties in de boekwaarde								
Investerings in 2020	2.491	561	-155 ¹	2.281	486	831	5.395	11.890
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	0	-1.047	-220	-739	-121	-59	0	-2.186
Afschrijvingen in 2020	-1.027	-1.397	-4.237	-1.636	-283	0	0	-8.580
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	0	1.047	220	739	121	0	0	2.127
Ongerealiseerde waardeverandering 2020	0	0	0	0	0	-337	0	-337
Opleveringen	0	4.648	3.074	0	0	0	-7.722	0
Saldo mutaties boekwaarde	1.464	3.812	-1.318	645	203	435	-2.327	2.914
Aanschafwaarde ultimo 2020	26.364	25.993	94.073	12.235	2.091	6.041	1.680	168.477
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2020	-12.593	-4.840	-26.943	-4.865	-1.237	0	0	-50.478
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2020	0	1.663	0	0	0	340	0	2.003
Boekwaarde ultimo 2020	13.771	22.816	67.130	7.370	854	6.381	1.680	120.002

¹ In 2020 is de investeringssubsidie MPB à € 1,1 mln. in mindering gebracht op het betreffende actief.

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

25. Financiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2020	2019
Deelnemingen in groepsmaatschappijen	0	78
Vorderingen op deelnemingen	209	0
Actieve belastinglatenties	728	715
	937	793

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

(in EUR 1.000)	Deelnemingen in groeps- maatschap- pijen	Vorderingen op deel- nemingen	Latente belasting vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2020	78	0	715	793
Mutaties in 2020				
Nieuw verstrekte leningen	0	750	0	750
Aandeel in resultaat	-619	0	0	-619
Mutatie actieve belasting latenties	0	0	13	13
Naar vorderingen op groepsmaatschappijen	541	-541	0	0
Stand per 31 december 2020	0	209	728	937

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

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

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

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

26. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2020	2019
Debiteuren	1.679	4.979
Vordering omzetbelasting	517	509
Vordering vennootschapsbelasting	259	0
Vorderingen op deelnemingen	110	100
Overige vorderingen	1.145	854
	3.710	6.442

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2019: € 0).

27. Eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Gestort aandelen- kapitaal	Agio- reserve	Bestem- mingsre- serve	Herwaar- derings- reserve	Overige reserves	Dividend	Totaal jaar
2019							
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	327	2.282	84.155	231	100.064
Mutatie herwaarderingsreserve	0	0	0	51	-51	0	0
Besteding	0	0	0	0	0	-231	-231
Vrijval herwaarderingsreserve	0	0	0	0	0	0	0
Winstbestemming	0	0	0	0	13.872	458	14.330
Overboeking preferent dividend naar kortlopende schulden	0	0	0	0	0	-227	-227
Saldo ultimo 2019	2.292	10.777	327	2.333	97.976	231	113.936
2020							
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	327	2.333	97.976	231	113.936
Mutatie herwaarderingsreserve	0	0	0	-178	178	0	0
Besteding	0	0	0	0	0	0	0
Vrijval herwaarderingsreserve	0	0	0	0	0	0	0
Winstbestemming	0	0	0	0	-10.545	0	-10.545
Overboeking dividend 2019 naar overige reserves	0	0	0	0	458	-231	227
Saldo ultimo 2020	2.292	10.777	327	2.155	88.067	0	103.618

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 als volgt gevormd:

- Vanuit het ministerie van Verkeer & Waterstaat € 7.373.929
- Vanuit de provincie Noord-Brabant € 1.701.676.
- Vanuit de gemeente Eindhoven € 1.701.676.

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.

Bestemmingsreserve

De bestemmingsreserve is in 2000 gevormd uit de nettovermogenswaarde van de op 23 november 2000 verkregen deelneming. De nettovermogenswaarde van de om niet verkregen deelneming per 23 november 2000 en haar resultaat zijn toegevoegd aan de bestemmingsreserve in 2000; mede in verband met de juridische fusie van deze om niet verkregen deelneming met Eindhoven Airport N.V. die heeft plaatsgevonden op 10 april 2001. Deze reserve mag slechts worden aangewend voor uitgaven ten behoeve van milieu en veiligheid. De beperkte bestedingsmogelijkheid van de bestemmingsreserve is door de directie bepaald en betreft geen verplichting. De directie kan deze beperking zelf opheffen.

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.

Bestemming resultaat

Het verlies over boekjaar 2020 bedraagt €-10.545.000. Deze wordt in zijn geheel onttrokken aan de overige reserves.

De onderneming kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover het eigen vermogen groter is dan het gestorte en opgevraagde deel van het kapitaal, vermeerderd met de reserves die krachtens de wet en de statuten moeten worden aangehouden.

Dividend

In 2020 heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten om het voorgestelde dividend over boekjaar 2019 niet uit te keren. De voorgestelde dividendumkering 2019 (€ 458.000) is in zijn geheel toegevoegd aan de overige reserves.

In 2020 wordt geen dividend uitgekeerd vanwege het dividendverbod uit hoofde van de NOW-regeling waar Eindhoven Airport N.V. in 2020 gebruik van heeft gemaakt.

28. Voorzieningen

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

29. Langlopende schulden

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

30. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2020	2019
(Resterende looptijd van korter dan een jaar)		
Schulden aan kredietinstellingen	0	6.000
Schulden aan leveranciers	1.444	2.890
Schulden uit hoofde van loonheffing	355	306
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	0	634
Schulden aan aandeelhouders/participanten	6	5
Schulden aan Ministerie van Defensie	4.755	1.500
Overige schulden en overlopende passiva	1.844	4.113
	8.404	15.448

31. Financiële instrumenten

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

32. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Hoofdelijke aansprakelijkheid en garanties

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

Fiscale eenheid

Eindhoven Airport N.V. vormt tezamen met haar dochteronderneming een fiscale eenheid voor de heffing van vennootschapsbelasting. Elk der vennootschappen is volgens de standaardvoorwaarden aansprakelijk voor te betalen belasting van alle bij de fiscale eenheid betrokken vennootschappen. Met Luchthaven Schiphol N.V. is een fiscale eenheid voor de btw.

Huurovereenkomst

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

Aandeel in resultaat na belastingen van de onderneming waarin wordt deelgenomen

Dit betreft het aandeel van de onderneming in het resultaat van haar deelneming, waarvan een bedrag van € -619.000 (2019: € 308.000) groepsmaatschappijen betreft.

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

33. Personeelskosten en aantal werknemers

(in EUR 1.000)	2020	2019
Lonen en salarissen ¹	2.812	4.605
Sociale lasten	501	738
Pensioenlasten	1.215	506
Overige personeelskosten	415	469
	4.943	6.318

¹ De salarissen zijn inclusief de tegemoetkoming in de loonkosten uit hoofde van de NOW-regeling (bate: € 2,4 miljoen). In 2020 is een bedrag van € 2,1 miljoen ontvangen. Het verschil, € 0,3 miljoen, is verantwoord als nog te ontvangen subsidies onder de overige vorderingen.

Ultimo 2020 was het aantal fte werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 70,6, een toename van 7,6 fte ten opzichte van 2019.

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2020:

Afdeling	2020		2019	
	man	vrouw	man	vrouw
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)				
Airport Development	5,8	0,8	4,9	0,8
Airport Operations	8,0	10,2	6,0	8,2
Aviation Development & Partnerships	2,0	0,0	2,0	0,0
Communications	1,0	1,7	1,0	1,6
Consumers & Real Estate	3,0	2,5	1,8	2,6
Digital & IT	5,0	1,0	4,0	1,0
Finance & Procurement	3,0	2,6	3,0	1,6
HR	0,0	1,7	0,0	1,7
Legal & Corporate Affairs	2,0	4,0	2,0	4,0
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	5,4	0,0	6,1
Technical & Facility Services	7,9	1,0	7,7	1,0
Totaal	38,7	31,9	33,4	29,6

Eindhoven, 22 maart 2021

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

J.W.H. (Jan Willem) Weissink MBA

Drs. B.I. (Birgit) Otto

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

Drs. P.L.A. (Paul) Rüpp

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 2020 van Eindhoven Airport N.V. (of hierna 'de vennootschap') te Eindhoven (hierna 'de jaarrekening') gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de betreffende jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van Eindhoven Airport N.V. per 31 december 2020 en van het resultaat over 2020, in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW).

De jaarrekening bestaat uit:

1. de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2020;
2. de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2020; en
3. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige 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.

De impact van COVID-19 op onze controle van het liquiditeitsrisico

Zoals toegelicht in de noot Continuïteit inzake de continuïteitsveronderstelling, op pagina 75 van de jaarrekening, heeft COVID-19 impact op de financiële positie van Eindhoven Airport en brengt dit ook onzekerheden met zich mee voor wat betreft de toekomstige financiële positie en toekomstige financiële resultaten. De aanhoudende impact van Covid-19 is relevant voor het begrip van de gebruikers van onze controle. De directie is verantwoordelijk voor het beoordelen van de mogelijke effecten van COVID-19 op de continuïteitsveronderstelling, waaronder het voldoen aan de convenanten en voor het op passende wijze in de jaarrekening toelichten van de resultaten van

deze beoordeling. Wij bevragen de directie kritisch en evalueren de geschiktheid van hun beoordeling en de toereikendheid van de daarmee verband houdende toelichtingen. De geschiktheid van de beoordeling van de directie hangt af van de redelijkheid van gemaakte schattingen ten aanzien van toekomstige economische vooruitzichten en prestaties van vennootschap. De COVID-19-pandemie stelt de mensheid en de economie wereldwijd voor een ongekende uitdaging. De gevolgen hiervan zijn op de datum van deze controleverklaring onderhevig aan een belangrijke mate van onzekerheid. Wij hebben de situatie en de onzekerheden zoals toegelicht in het onderdeel 'Continuïteit' in de toelichting van de jaarrekening geëvalueerd en beschouwen de toelichting als toereikend. Echter, een controle kan niet de onbekende factoren, of alle mogelijke toekomstige implicaties voor een entiteit voorspellen en dit is in het bijzonder het geval met COVID-19.

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, waarin is opgenomen het bericht van de CEO van Eindhoven Airport, feiten en cijfers over Eindhoven Airport, profiel en strategie, Eindhoven Airport in 2020, met daarin onder meer de resultaten van Eindhoven Airport en het verslag inzake governance, met daarin onder meer 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.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de controle van de jaarrekening 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 de andere informatie, waaronder 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 het 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 als 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 de 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 vennootschap;
- 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 vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om in onze controleverklaring de aandacht 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 de vennootschap 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. 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, 22 maart 2021

KPMG Accountants N.V.

L.J.J.M Vale 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., afdeling Communications

Vormgeving

Oranje Vormgevers, Eindhoven

Fotoverantwoording

Eindhoven Airport en partners, Twycer – Christ Clijsen en andere fotografen