

Eindhoven Airport



Jaarverslag 2021



Inhoud

'Eindhoven Airport bewoog mee met veranderende omstandigheden'	4
---	----------

Feiten en cijfers	6
--------------------------	----------

Kerncijfers	7
-------------	---

Profiel	9
----------------	----------

Inleiding	9
-----------	---

Onze purpose: we maken de regio nóg beter	9
---	---

Ons businessmodel	10
-------------------	----

Aandeelhouders	10
----------------	----

Organogram	11
------------	----

Onze reizigers	13
-----------------------	-----------

Inleiding	13
-----------	----

Voorzieningen	15
---------------	----

Airlines en bestemmingen	17
--------------------------	----

Innovatie	19
-----------	----

Veiligheid	21
------------	----

Bereikbaarheid	23
----------------	----

Onze omwonenden	27
------------------------	-----------

Inleiding	27
-----------	----

Focus op de regio	27
-------------------	----

Duurzaamheid	30
--------------	----

Maatschappelijke impact	32
-------------------------	----

Onze medewerkers	35
-------------------------	-----------

Inleiding	35
-----------	----

Kernwaarden	35
-------------	----

Medewerkerstevredenheid	35
-------------------------	----

Personeelssamenstelling	36
-------------------------	----

Onze partners 39

Inleiding	39
Partners	39
Bredere regionale samenwerking	42
Inbreng van onze stakeholders	42

Ons bestuur 45

Inleiding	45
Resultaat van onze bedrijfsvoering	45
Toprisico's	47
Risicomanagement	49
Vooruitblik 2022	51

Ons toezicht 53

Verslag Raad van Commissarissen	53
---------------------------------	----

Jaarrekening 59

Geconsolideerde balans per 31 december 2021	60
Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2021	61
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2021	62
Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening	63
Enkelvoudige balans per 31 december 2021	92
Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2021	93
Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2021	94
Overige gegevens	104

‘Eindhoven Airport bewoog mee met veranderende omstandigheden’

Corona had ook in 2021 impact op de luchtvaart. Voor Eindhoven Airport was het bedrijfseconomisch gezien een jaar met twee gezichten. De eerste helft van het jaar was slecht. In juli zette het herstel in. Hierdoor pakte het tweede deel van het jaar gunstiger uit. Medewerkers op de luchthaven, partnerbedrijven, luchtvaartmaatschappijen en passagiers zorgden er samen voor dat veilig en verantwoord reizen mogelijk bleef. Nauwe samenwerking was essentieel bij de aanpassing aan nieuwe coronamaatregelen. De luchthaven en partnerbedrijven ‘bewogen mee’ met veranderende omstandigheden. Tegelijkertijd hield de luchthaven vast aan de eerder ingezette langetermijnkoers.

Voor de partnerbedrijven had de pandemie vooral in de eerste maanden van 2021 nadelige gevolgen. Noodgedwongen bleef een aantal winkels, de Aspire business lounge en La Place tijdelijk dicht. Andere partners in horeca en retail beperkten de openingstijden. Toen het vliegverkeer weer toenam, was het aantrekken van medewerkers en ‘het dicht krijgen’ van roosters een uitdaging.

Maar 2021 bood ook positief nieuws. Zo verwelkomde Eindhoven Airport twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen. De luchthaven kreeg er ook een aantal nieuwe bestemmingen bij. Met de extra bestemmingen kwam het aantal hoofdsteden dat vanaf Eindhoven Airport bereikbaar is op 26.

Veiligheid

In 2021 heeft veiligheid extra aandacht gehad bij de opschaling van de operatie, die met de start van de zomervakantie pas echt op gang kwam. Samen met haar partners is de luchthaven in deze fase extra alert geweest op werkdruk en de mindere ervaring van nieuwe medewerkers op de werkvloer. Ook is er goed samengewerkt op diverse onderwerpen gerelateerd aan de veiligheidsdoelstellingen,

zoals pushbackafwijkingen en runway incursions. Naast deze onderwerpen op het gebied van fysieke veiligheid ging er in 2021 ook veel aandacht naar cyber security.

Kwaliteit

Mede vanwege corona en de gevolgen daarvan voor de organisatie stelde de luchthaven prioriteiten in uitgaven en investeringen. Eindhoven Airport handhaafde de al eerder ingezette strategie 'Kwaliteit boven kwantiteit'. Hierbij lag de focus, net zoals in 2020, op de thema's kwaliteit, verduurzaming en verbinding met de regio. Er werden projecten afgerond die een flinke bijdrage leverden aan een verdere verhoging van de kwaliteit van de luchthaven en aan het gemak en comfort voor de reizigers. Ook in 2021 bleef de luchthaven op diverse manieren, via partnerships tot participatie en communicatie, verbonden met de regio.

Overkapping

Een mijlpaal was de oplevering van de overkapping van de looppaden op het platform. Het ontwerp van de galerij dat ruim aandacht biedt aan lokale iconen zoals Van Gogh, PSV, Brainport en thema's zoals innovaties,

technologie en design, vormt een visitekaartje voor de regio. Uiteraard is de overkapping ook functioneel doordat deze passagiers bescherming biedt tegen weersinvloeden. Daarnaast werd ook het opgewaardeerde securitygebied opgeleverd. Door de nieuwe inrichting en een verbeterde routing werd het gebied aangenamer en overzichtelijker. Deze kwaliteitsimpuls bevordert het gemak en comfort voor reizigers en medewerkers.

Elektrisch vliegen

Verder lanceerden Eindhoven Airport en de luchthavens van Groningen, Maastricht en Rotterdam/Den Haag het initiatief Power Up waarin testen worden gedaan met elektrisch vliegen. De proef wordt ondersteund door Royal Schiphol Group en NLR - Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. Doel is het opdoen van kennis over de haalbaarheid, potentie en afhandeling van elektrische vluchten. Eindhoven Airport is overtuigd van de potentie van elektrisch vliegen en ziet dit als een kansrijk initiatief om regio's duurzaam met elkaar te verbinden en een fijnmazig netwerk te creëren.

Verduurzaming

Het terugdringen van geluidhinder is voor de luchthaven een belangrijke taak. Uitgangspunt is dat de geluidbelasting in 2030 substantieel minder is dan in 2019. We zetten in op vlootvernieuwing en het zoveel mogelijk beperken van vertraagde landingen in de late avond.

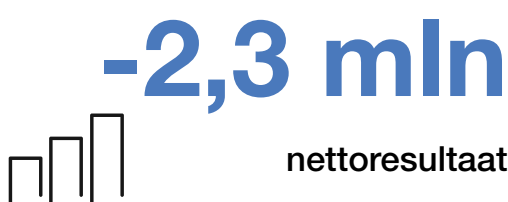
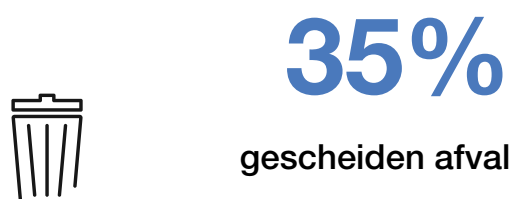
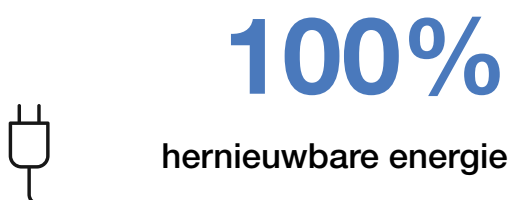
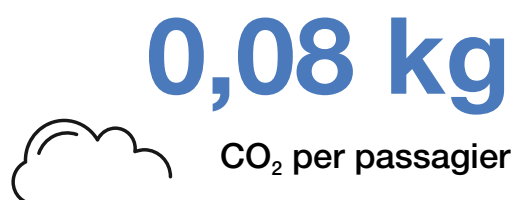
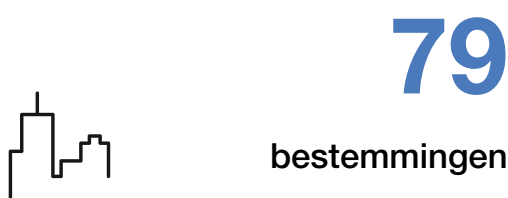
Daarnaast wordt gewerkt aan verdere verduurzaming van de luchthaven. Vrijwel al het vervoer en veel equipment op het platform is al elektrisch. In 2030 is alles elektrisch. Ter voorbereiding op de energietransitie op de luchthaven is hierover in 2021 met partijen in de Brainportregio informatie en kennis gedeeld. Dit traject zetten we in 2022 voort.

Eindhoven Airport blijft inzetten op de koers waarin de focus ligt op kwaliteit, verduurzaming en de verbinding met de regio.

Roel Hellemons,
Algemeen Directeur/CEO Eindhoven Airport



Feiten en cijfers



Kerncijfers

Geconsolideerde balans (in EUR 1.000)	2021	2020	2019	2018	2017
Immateriële vaste activa	231	247	0	0	0
Operationele materiële vaste activa	110.661	113.626	111.148	107.426	104.605
Vastgoedbeleggingen	6.588	6.381	5.946	2.404	4.762
Financiële vaste activa	841	728	715	579	766
Vlottende activa	19.654	10.612	12.387	16.410	11.721
Totaal activa	137.975	131.594	130.196	126.819	121.854
Eigen vermogen	101.325	103.618	113.936	100.064	86.252
Voorzieningen	393	353	424	425	418
Langlopende schulden	18.000	19.000	0	12.000	25.000
Kortlopende schulden	18.257	8.623	15.836	14.330	10.184
Totaal passiva	137.975	131.594	130.196	126.819	121.854

Investerings (Immateriële en materiële vaste activa)	5.993	12.141	14.966	6.810	22.665
Afschrijvingen	8.968	8.585	6.999	6.445	5.722
Cash flow	2.579	793	-1.187	2.872	-1.692

Winst-en-verliesrekening (in EUR 1.000)	2021	2020	2019	2018	2017
Som der bedrijfsopbrengsten	36.187	23.347	64.727	70.733	62.417
Bedrijfslasten	-38.546	-36.951	-45.399	-51.356	-46.034
Exploitatieresultaat	-2.359	-13.604	19.328	19.377	16.383
Financiële baten en lasten	-701	-456	-258	-350	-367
Belastingen	767	3.515	-4.740	-4.757	-3.984
Resultaat na belastingen	-2.293	-10.545	14.330	14.270	12.032

Ratio's	2021	2020	2019	2018	2017
RONA nb ¹	-1,5%	-8,6%	12,8%	13,3%	12,1%
ROE nb ²	-2,2%	-9,7%	13,4%	15,3%	15,0%
Leverage ³	15,1%	15,5%	5,0%	10,7%	22,5%
FFO (x € 1.000) ⁴	9.572	-66	20.198	22.250	18.978
FFO / Totale schuld ⁵	53,2%	-0,3%	336,6%	185,4%	75,9%
FFO interest dekkingsratio ⁶	14,7	0,9	79,3	64,6	52,7

1 Exploitatieresultaat na belasting / gemiddelde vaste activa

2 Nettowinst na belasting / gemiddeld Eigen Vermogen

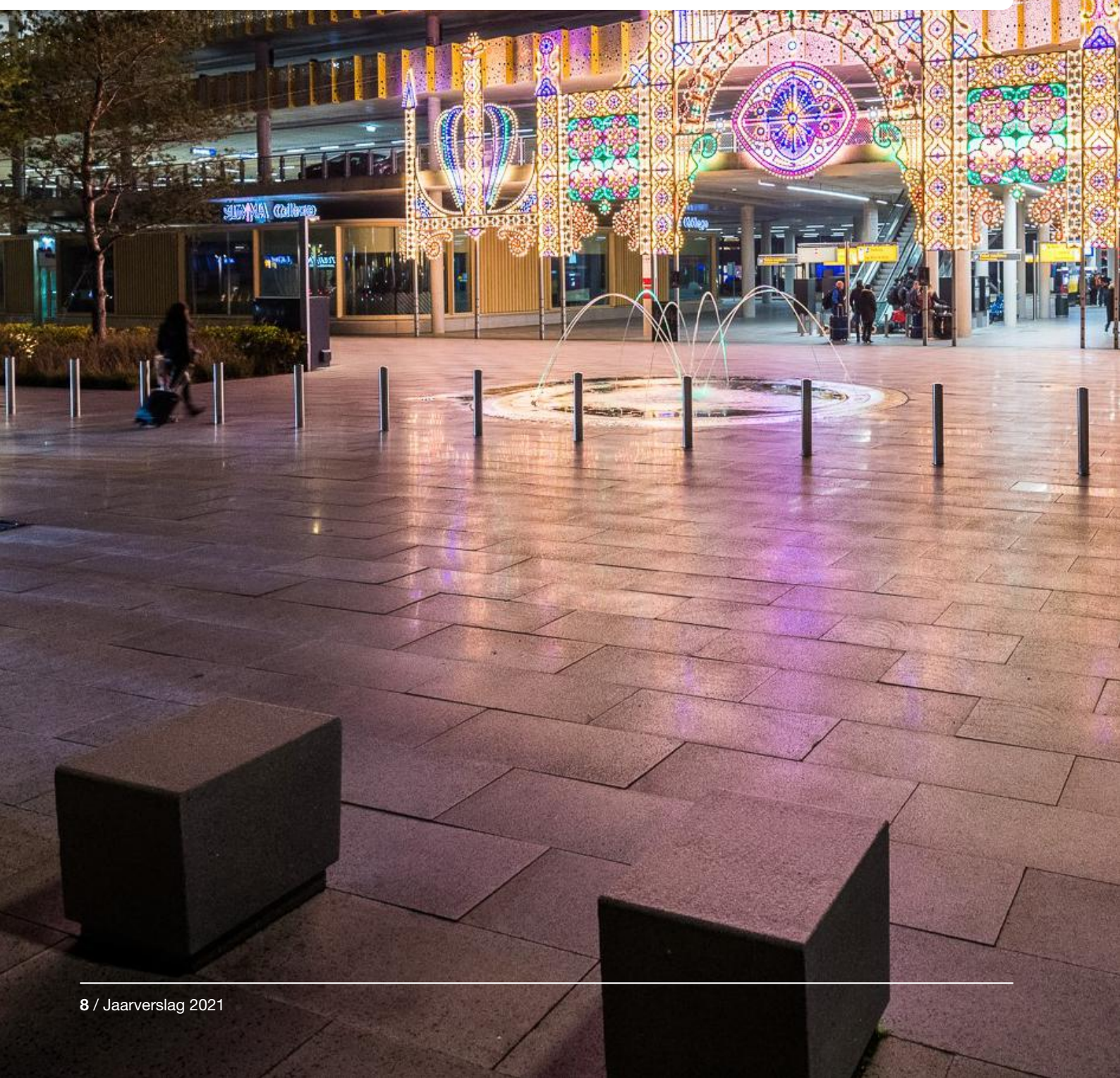
3 Rentedragende schulden / Eigen Vermogen + rentedragende schulden

4 Operationele cashflow

5 Funds From Operations / rentedragende schulden

6 Funds From Operations + rentelasten / rentelasten

Profiel



Profiel

Inleiding

Eindhoven Airport verbindt haar regio met Europa en verder, maar is ook sterk verbonden met haar omgeving. De luchthaven is onderdeel van het voorzieningenniveau van de metropoolregio Brainport Eindhoven en draagt bij aan een woon-, werk- en leefklimaat dat past bij een regionale omgeving met internationale ambities. Daar is niet alleen onze primaire dienstverlening op gebaseerd, ook door onze bedrijfsvoering maken we dagelijks de connectie met onze omgeving.

Onze purpose: we maken de regio nóg beter

Als luchthavenonderneming willen we een verrijking zijn voor de regio en iedereen die daar woont, werkt of op bezoek komt. Eindhoven Airport draagt bij aan de versterking van het imago en gewicht van de regio.

Daarnaast dragen we met onze activiteiten maximaal bij aan de welvaart en het welzijn. Onze purpose is dan ook: we maken de regio nóg beter.

Ook in 2021 heeft de luchthaven onderstaande vier thema's versterkt:

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 een sterke regio waarin techniek, design en kennis centraal staan.

We zijn een inspirerende proeftuin

We willen vooroplopen in innovatie en duurzaamheid, gebruikmakend van de expertise van en samenwerkend met kennisbedrijven en instellingen uit de Brainportregio. Onze luchthaven kan als proeftuin dienen voor het testen en ontwikkelen van oplossingen voor luchthaven-gerelateerde uitdagingen.

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.

Ons businessmodel

Kwaliteit, efficiëntie en gemak bleven ook in 2021 de basis van onze diensten en operationele processen. Veiligheid voor iedereen op de luchthaven, aan lucht- en landzijde, is het fundament hieronder. Eindhoven Airport biedt reizigers een overzichtelijke luchthaven met alle comfort en efficiëntie. De luchthaven doet er alles aan om het de reiziger zo gemakkelijk mogelijk te maken, zo blijkt ook uit de in 2021 geformuleerde klantbelofte 'Easy on your way'. Veiligheid en aandacht voor de mens zijn in de operatie van Eindhoven Airport belangrijke elementen. Dat zie je terug in de voorzieningen en services van de luchthaven. De omkeertijden van de vliegtuigen en de passagiersprocessen op Eindhoven Airport zijn kort. Dat wordt door passagiers en luchtvaartmaatschappijen gewaardeerd.



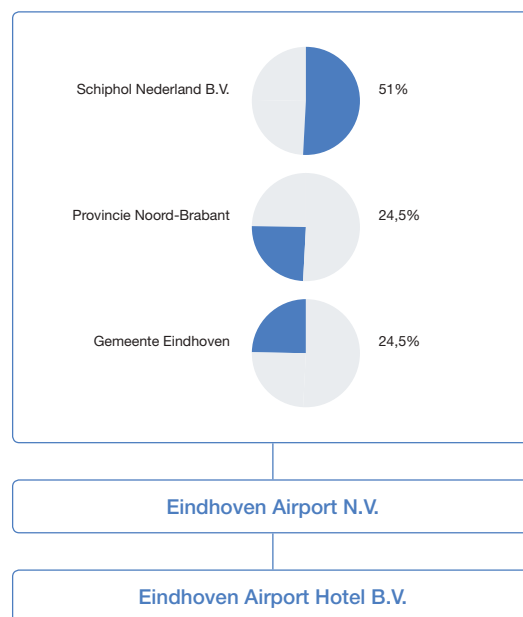
► *Pushback klaar om vliegtuig naar startpositie te duwen*

Het grootste deel van de omzet van de luchthaven (60% in 2021) komt uit de havengelden die luchtvaartmaatschappijen betalen voor het gebruik van de diensten van Eindhoven Airport. De overige inkomsten komen uit non-aviation activiteiten zoals horeca, winkels, commerciële service-activiteiten, reclame, vastgoed, het hotel en parkeergelden. We versterken ons bedrijfsmodel door het vergroten van de omzet uit non-aviation activiteiten.

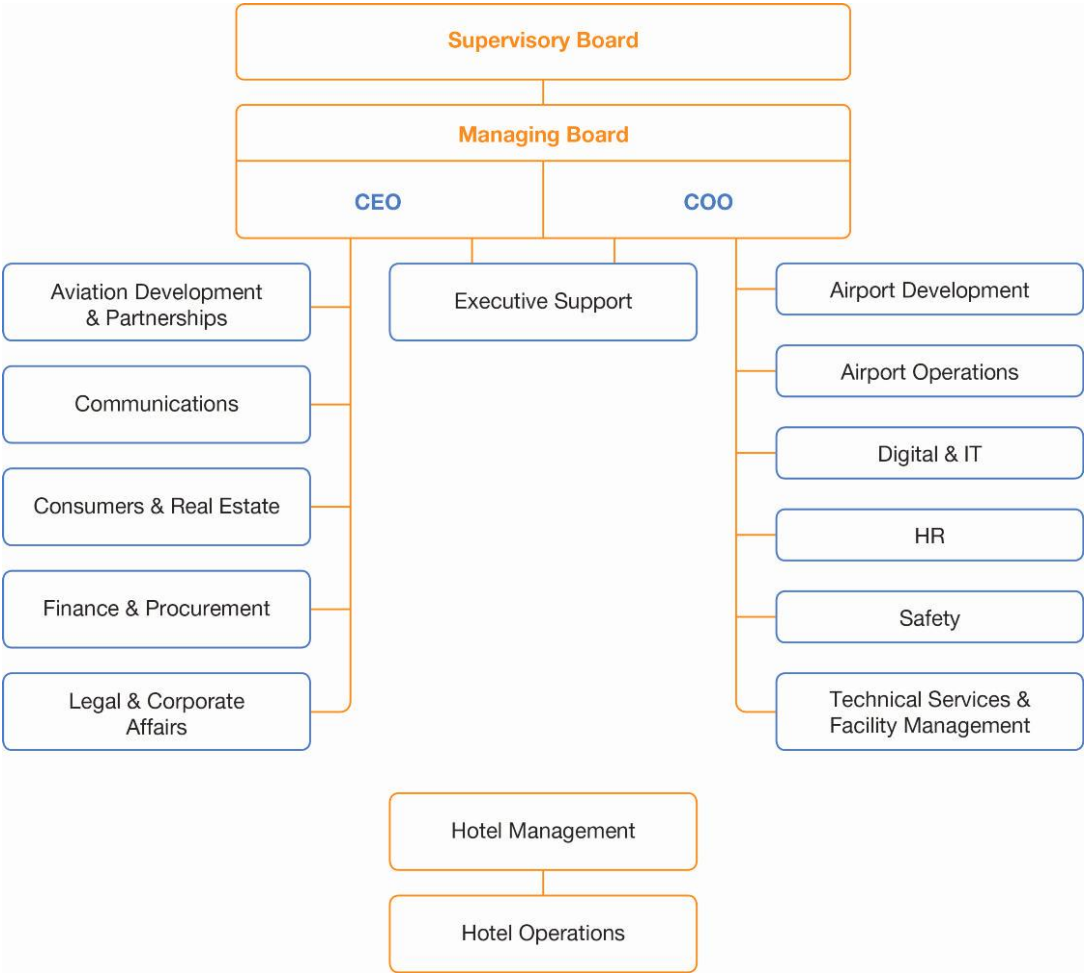
Het gevarieerde aanbod van de luchthaven aan winkels en horecavoorzieningen, de Aspire lounge en hotel Tulip Inn Eindhoven Airport draagt bij aan een hoge klanttevredenheid. Ook de goede bereikbaarheid van de luchthaven en de nabijheid van voorzieningen dragen hieraan bij. Reizigers die met openbaar vervoer naar de luchthaven komen, kunnen gebruikmaken van de busterminal op loopafstand van de terminal. Dichtbij de terminal zijn tevens diverse parkeergarages en parkeerterreinen met een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding. De reiziger ervaart ook het voorterrein en de Airport Boulevard als waardige entree voor de Brainportregio. Dit gebied trekt behalve reizigers ook bezoekers en werknemers van omliggende bedrijventerreinen (Bedrijventerrein Eindhoven Airport, Flight Forum, Brainport Industries Campus).

Aandeelhouders

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



Organogram



Onze reizigers



Onze reizigers

Inleiding

Eindhoven Airport vervulde ondanks de coronapandemie ook in 2021 haar rol als verbinder. Dankzij de verbindingen die Eindhoven Airport biedt met Europa en de rest van de wereld dragen we bij aan het internationale karakter van onze regio. In de tweede helft van 2021 trokken de mogelijkheden om en de behoefte aan internationaal reizen, zowel zakelijk als privé, en familiebezoek weer aan. Reizen in coronatijd vroeg wederom de nodige extra inspanningen en aandacht van de passagiers, de luchthaven en al onze partners. Op de luchthaven golden de nodige maatregelen die in 2020 van kracht waren om veilig en verantwoord te reizen ook in 2021.

Het digitaal coronacertificaat (QR-code) was nodig om te reizen en ook in 2021 gold de verplichting om een mondkapje te dragen op (bepaalde locaties van) de luchthaven. Daarnaast zijn ook weer extra safety hosts ingezet. Wanneer versoepelingen in de maatregelen verantwoord waren, zijn deze toegepast. Andersom zijn ook restricties doorgevoerd wanneer dat noodzakelijk was. Over de (communicatie van) maatregelen vond regelmatig afstemming plaats met het ministerie van IenW, de Veiligheidsregio en de Royal Schiphol Group. Om te informeren over de coronamaatregelen zette de luchthaven ook in

2021 extra communicatiemiddelen in. Dat gebeurde, naast bebording op de luchthaven, via de aparte pagina op de website, de social mediakanalen, de BurenApp en de weekbladen.



► De klantbelofte van Eindhoven Airport werd via animatie in beeld gebracht

Klantbelofte

Gemak, overzichtelijk, kleinschalig en dichtbij blijven sterke punten van Eindhoven Airport, zo blijkt uit klantonderzoeken. Passagiers waarderen het comfort en de schaal van de luchthaven. Het inchecken, de veiligheidscheck en het boarden zijn overzichtelijke processen zonder lange wachtrijen en grote afstanden die moeten worden overbrugd. We blijven werken aan de zogenaamde 'seamless flow' om het passagiers gemakkelijk te maken.

Het streven naar een optimale passagiersbeleving leidde in de eerste maanden van 2021 tot een herformulering van de klantbelofte. Een heldere klantbelofte geeft

Easy on your way, de klantbelofte van Eindhoven Airport

'Met extra aandacht en gemak voorzien wij in de wensen en de behoeften van onze reizigers. Wij zijn dichtbij, waar jij ons nodig hebt en we maken je reis zo makkelijk en comfortabel mogelijk. Wij ontzorgen jou, zodat jij zorgeloos van je reis kunt genieten. Eindhoven Airport is een verbindende factor en begeleidt jouw reis van voordeur tot vliegtuigdeur.'

richting, draagt bij aan de klantbeleving en wekt vertrouwen bij reizigers; ze weten wat ze van Eindhoven Airport mogen verwachten. De nieuwe belofte 'Easy on your way' geeft aan dat de luchthaven er alles aan doet om het de reiziger zo gemakkelijk mogelijk te maken. De basis van deze belofte komt overeen met hetgeen eerder al is gebleken uit onze klantonderzoeken: comfort, aandacht en gemak zijn sterke punten van Eindhoven Airport. Daarnaast heeft de klantbelofte de dynamiek in zich die duidelijk past bij reizen.

Voor het uitdragen van onze klantbelofte zijn vijf campagnes voor diverse doelgroepen opgezet. De klantbelofte en het veilig en vertrouwd reizen vanaf Eindhoven Airport werden in 2021 in een online campagne voor passagiers gelanceerd via onze site en social mediakanalen.



► Beeld uit de campagne #wijzijneindhovenairport op social media

Naast een campagne richting de passagiers werden ook online campagnes gestart voor andere doelgroepen. Zo ging bijvoorbeeld in september 2021 de campagne '#WijzijnEindhovenAirport' van start via onze site en social mediakanalen met maandelijks een verhaal van een luchthavenmedewerker op de Voor jou-pagina op de website van Eindhoven Airport en via de podcast Ready for Take-off van Summa Luchtvaartdienstverlening. Hiermee willen we de omgeving en andere

belangstellenden nog beter informeren over de luchthaven en de mensen die daar werken om de klantbelofte dagelijks waar te maken.

We informeren de omgeving en andere doelgroepen ook over de maatschappelijke activiteiten van de luchthaven in de regio. Dat doen we met de online campagne '#Dichtbijjou' met verhalen op de Voor jou-pagina. Verder hebben we in 2021 middels een campagne een eerste aanzet gedaan om de klantbelofte bij medewerkers nog beter onder de aandacht te brengen. Het uitdragen en waarmaken van de klantbelofte 'Easy on your way' doen we namelijk met iedereen die op de luchthaven werkt. De komende jaren rollen we dit samen met onze partners verder uit. De binding met en de meerwaarde voor de regio wordt in 2022 kracht bijgezet door de campagne '#Brainportconnected'. Hierin spreken gebruikers over hun ervaringen met het gebruik van Eindhoven Airport in relatie tot het wonen, werken en vestigen in de Brainportregio.

Om structureel te toetsen of onze klantbelofte wordt waargemaakt, is in september gestart met de 'customer walk'. Hierin maken medewerkers elk kwartaal de klantreis en ondervinden persoonlijk waar passagiers tegenaan lopen. Natuurlijk willen we onze klantbelofte graag borgen in alle processen en projecten van de luchthaven. Hiervoor is vanaf de zomer de 'easy expert' aangesteld die de klantbelofte waarborgt tijdens diverse projecten.

Net Promotor Score en klanttevredenheid

De klanttevredenheid en -binding meten we op basis van de Net Promotor Score (NPS). In 2021 scoorden we een gemiddelde NPS-score van 40. We hebben hiermee onze doelstelling bereikt, het behalen van een gemiddelde NPS-score van 35. Er moet worden aangetekend dat we de eerste 5 maanden geen meting hebben kunnen doen vanwege het weinige vliegverkeer en het als gevolg daarvan gebrek aan ondervraagden.

Klantcontactcentrum

Net zoals in 2020 vervulde het klantcontactcentrum vorig jaar een belangrijke rol in het verstrekken van informatie over corona en reizen. Reizigers hadden veel vragen over bijvoorbeeld het (digitale) coronacertificaat, de PCR-test en regels (inreisvoorwaarden) van specifieke landen op het gebied van corona. Ongeveer zestig procent van de vragen ging over coronagerelateerde zaken. Het klantcontactcentrum verwerkte in 2021 25.780 cases (2020: 19.319, 2019:18.830). In 2021 steeg net zoals het aantal passagiers vanaf juli ook het aantal vragen aan het klantcontactcentrum explosief. Door de forse toename van het aantal vragen was het noodzakelijk om na een eerdere afschaling van capaciteit op het klantcontactcentrum weer op te schalen. De luchthaven onderhield nauw contact met het klantcontactcentrum voor afstemming van de informatievoorziening naar de passagiers en het actualiseren van de informatie. Hierbij trok Eindhoven Airport samen op met Schiphol Airport.



► *In 2021 was er een beperkt retail-aanbod op de luchthaven*

Met name de ondernemers aan landzijde werden financieel geraakt omdat verreweg de meeste passagiers meteen na aankomst door security gingen en daarom veel minder gebruik maakten van het winkel en horeca-aanbod aan landzijde. Vanaf juli steeg het aantal passagiers en gingen de retail, horeca en het hotel weer (veel) betere zaken doen. Zo was oktober 2021 voor hotel Tulip Inn Eindhoven Airport een topmaand met een bezettingsgraad van 87 procent.

Voorzieningen

Corona zorgde ervoor dat ook 2021 voor de luchthaven een uitdagend jaar was. Vooral in de eerste zes maanden was het aantal passagiers door de pandemie laag. Ook het aantal bezoekers in de terminal was gedurende een aantal maanden beperkt omdat de luchthaven de terminal voor bezoekers, ophalers en wegbrengers sloot in een poging verdere verspreiding van het coronavirus zo veel mogelijk te beperken.



► *De nieuwe toegang tot het securitygebied werd in 2021 opgeleverd*

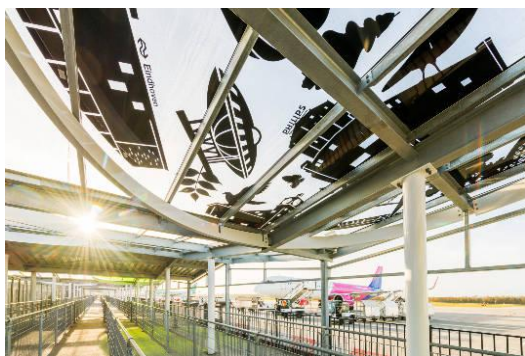
De horeca, retail en hotel Tulip Inn Eindhoven Airport moesten door de coronapandemie en het gebrek aan personeel continu beoordelen hoe met weinig medewerkers een minimale service voor passagiers op peil kon worden gehouden. De ondernemers waren genooddacht om beperkte openingstijden te hanteren. Enkele winkels, de Aspire lounge en restaurant La Place waren een bepaalde periode niet geopend.

Kwaliteitsslagen

Voor Eindhoven Airport staan gemak en comfort voor de passagiers in alle voorzieningen en services centraal. De opwaardering van het securitygebied draagt hieraan bij. Het nieuw ingerichte securitygebied zorgt voor meer rust, overzicht en een nog beter lopende passagiersstroom. Om dat te bereiken, werden de toegangspoortjes naar voren gehaald en werd een duidelijke

toegangspoort gerealiseerd die dient als entree naar het securitygebied. Het gebruik van natuurlijke materialen, planten en kleur zorgen voor een aangename uitstraling van het gebied. Daarnaast werd de signing aangepast hetgeen het overzicht optimaliseerde.

Een andere kwaliteitsslag die in 2021 werd gemaakt, is de bouw van de overkapping van de looppaden op het platform. Het ontwerp van de modern vormgegeven galerij toont iconen uit de regio zoals Van Gogh en innovaties, technologie, kunst en design uit de Brainportregio. Daarnaast hebben markante gebouwen uit Eindhoven, PSV en Brainport een prominente plek in de galerij. Hiermee draagt het ontwerp van de overkapping bij aan de branding van de regio. De overkapping is door het bijzondere ontwerp een visitekaartje voor de regio. De galerij is uiteraard ook functioneel omdat het bouwwerk passagiers beschermt tegen weersinvloeden. Met de oplevering ervan is een lang gekoesterde wens van Eindhoven Airport en van passagiers in vervulling gegaan. Er is ook veel waardering van passagiers, bezoekers en experts voor het al eerder opgeleverde voorterrein en de Airport Boulevard. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de opname van het ontwerp in het Blauwe Kamer jaarboek 2021. In dat boek staan de beste projecten op het gebied van landschapsarchitectuur en stedenbouw in Nederland.



► *De nieuwe galerij met iconen uit de regio op het platform*

In november en december zijn testen gedaan waarbij passagiers zijn begeleid en gevolgd in

het omgaan met de self service Check-In kiosken. Bij deze kiosken kunnen passagiers in de toekomst bijvoorbeeld inchecken en een bagagelabel printen. De kiosken zijn in het eerste kwartaal 2022 in gebruik genomen. Door de inzet van de kiosken wordt de wachttijd voor passagiers verkort. Er volgen nog nadere testen met de Bag tag kiosken in voorjaar 2022.

In 2021 is gestart met de voorbereidingen voor uitbreiding van de terminal. Het circa 26.500 vierkante meter grote gebouw wordt circa achtduizend vierkante meter groter. Hiervoor is gekozen omdat de huidige terminal - die in 2016 werd opgeleverd - is berekend op 5 miljoen passagiers per jaar. De huidige terminal is dus te klein voor het aantal passagiers dat er pre-corona was; 6,7 miljoen in 2019. Momenteel is er vooral ruimtegebrek in de aankomsthal en het Non-Schengen vertrekgebied. De uitbreiding biedt ook de mogelijkheid het aantal gates en het aanbod aan horeca in de terminal uit te breiden.

Mist heeft ook in 2021 impact gehad op een aantal vluchten vanaf/naar Eindhoven Airport. Daarom wordt een opwaardering van het huidige Instrument Landing System (ILS) categorie I overwogen. Met een hogere categorie ILS kunnen vliegtuigen vaker ook bij slechtere weersomstandigheden met geen/weinig zicht starten en landen op Eindhoven Airport. In 2021 zijn met diverse betrokken stakeholders zoals Defensie - eigenaar van de start/landingsbaan - en luchtvaartmaatschappijen gesprekken gevoerd. Daarnaast zijn studies gedaan en zijn de gevolgen van een opwaardering op een rij gezet. Ook zijn kosten voor de aanleg en onderhoud van het systeem in kaart gebracht en is bekeken welke aanpassingen precies aan de start/landingsbaan nodig zijn. Na het eerste kwartaal van 2022 wordt een besluit genomen over een hogere categorie ILS. Bij een positief besluit kan dit systeem in 2025 worden toegepast wanneer de eerstevolgende baanrenovatie door eigenaar Defensie is gepland.

Airlines en bestemmingen

Eindhoven Airport verwelkomde in 2021 twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen. In mei startte Air Arabia met een route vanaf Eindhoven Airport naar Nador in Marokko (2x per week). In juli volgde Royal Air Maroc met eveneens een verbinding met Nador in dezelfde frequentie. De luchthaven kreeg er zeven nieuwe bestemmingen bij. Vooral Wizz Air breidde zijn routenetwerk vanaf Eindhoven Airport flink uit.

De Hongaarse luchtvaartmaatschappij voegde zes nieuwe bestemmingen toe. Het startte met een vlucht tussen Eindhoven Airport en Sarajevo in Bosnië en Herzegovina (3x per week). Hiermee verzorgt de luchtvaartmaatschappij vanaf Eindhoven Airport de enige directe verbinding tussen Nederland en deze hoofdstad. Andere nieuwe verbindingen vanaf Eindhoven Airport die Wizz Air startte zijn Rome Fiumicino (3x per week), Banja Luka in Bosnië en Herzegovina (2x per



► De bestemmingen vanaf Eindhoven Airport in 2021

week), Boergas in Bulgarije (2x per week) en Chisinau in Moldavië (2x per week). Verder startte Wizz Air met een route naar de Oekraïense hoofdstad Kiev (2x per week). Ryanair startte een route tussen Eindhoven Airport en Zagreb; de hoofdstad van Kroatië (2x per week).

Met de zeven bestemmingen die in 2021 werden toegevoegd, kwam het aantal hoofdsteden dat via vluchten vanaf Eindhoven Airport bereikbaar is op 26.

Op Eindhoven Airport waren in 2021 tien airlines actief. Samen boden zij passagiers in totaal 79 bestemmingen, verspreid over 27 landen, aan.

Ryanair, Wizz Air en Transavia bleven net zoals in 2019 en 2020 de drie grootste luchtvaartmaatschappijen op Eindhoven Airport.



► *Air Arabia was een van de nieuwe luchtvaartmaatschappijen in 2021*

Aantal passagiers

De coronapandemie en de daarmee samenhangende reisrestricties zorgden vooral in de eerste helft van 2021 voor een forse daling van de passagiersaantallen (aankomend en vertrekkend). In 2021 telde Eindhoven Airport in totaal zo'n 2,7 miljoen passagiers (2020: 2,1 miljoen, 2019: 6,7 miljoen). Dit is een stijging van ruim 28 procent ten opzichte van 2020. De gemiddelde bezettingsgraad per vliegtuig lag op zo'n 71 procent.

In 2021 vond er geen officieel onderzoek plaats naar het reismotief onder de passagiers op Eindhoven Airport. Echter net als in 2020 was de vraag om vanuit de eigen regio op vakantie te gaan hoog mede gedreven door de coronapandemie. Daarnaast was er een hogere vraag vanuit het VFR-segment (familie- en vriendenbezoek voor internationals die in de Brainport regio wonen en werken). Zakelijk verkeer heeft door de coronapandemie een langere tijd nodig voor volledig herstel. Door middel van een aantal strategische partnerships (waar onder Eindhoven Citymarketing, VisitBrabant, Van Gogh Brabant, Glow) heeft Eindhoven Airport ook in 2021 proactief ingezet op het stimuleren van kwalitatief bezoek aan de regio. Met deze partners is een meerjarig partnership gesloten om ook deze opgave vanuit het advies van Pieter van Geel in te vullen. Dit zal uiteindelijk leiden naar meer inkomende bezoekers naar de regio voor de komende jaren. Hiervan gaan attracties, musea en horeca profiteren.

Veilig en verantwoord reizen

Ook in 2021 heeft de luchthaven ingezet op veilig en verantwoord reizen in coronatijd. Passagiers en andere belanghebbenden zijn via diverse communicatiemiddelen geïnformeerd over de geldende maatregelen. Hiervoor zetten we de website, social media, weekbladen en de BurenApp in. Ook in de terminal en op het voorterrein zijn communicatiemiddelen ingezet en voorzieningen getroffen ter optimalisatie van de hygiëne. Daarnaast zijn ook in 2021 safety hosts en flow officers ingezet voor de controle op de maatregelen en benodigde documenten. Het dragen van een mondkapje in (delen van) de terminal was ook in 2021 verplicht.

Net zoals in het voorgaande jaar is de communicatie over de landelijke coronamaatregelen zorgvuldig en frequent afgestemd en gecommuniceerd met de partnerbedrijven op de luchthaven. Doordat Eindhoven Airport als vertegenwoordiger van de regionale luchthavens is aangehaakt bij de

stuurgroep Veilige en Gezonde Luchtvaart onder leiding van het ministerie van IenW konden aanwijzingen in afstemming met betrokken stakeholders snel worden geïmplementeerd.



► *Safety hosts verwelkomden reizigers en wezen hen op de geldende coronamaatregelen*

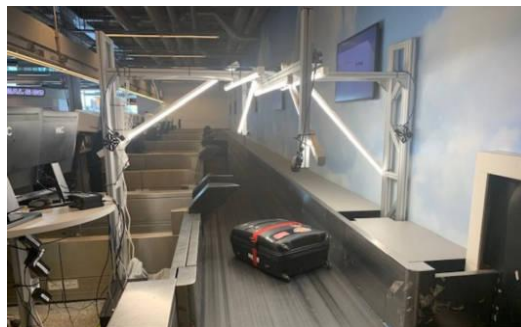
Innovatie

Eindhoven Airport heeft de ambitie om innovatieve krachten in de regio bij elkaar te brengen en samen te werken aan duurzame oplossingen voor luchtvaartgelateerde uitdagingen. Door onze luchthaven in te zetten om innovatieve oplossingen uit te testen, willen we een inspiratiebron zijn voor de regio en luchtvaartsector. Naast dat de luchthaven voortdurend werkt aan het optimaliseren van haar processen en diensten, wordt ook innovatie ingezet voor het elektrificeren van de luchtvaart en het zelfvoorzienend maken van de eigen energiebehoefte. Innovatief denken, ontwikkelen en experimenteren is daarbij nodig. De luchthaven is proactief en leidend in het zoeken van partijen waarmee we hierin kunnen optrekken.

Bagageproces

In 2021 zijn ook stappen gemaakt in de pilot 'Bag Recognition'. Hierbij wordt de ruimbagage gedurende de hele klantreis gevolgd via toepassing van slimme camera's en kunstmatige intelligentie. Zo worden ingecheckte koffers geïdentificeerd, herkend en getraceerd. Hierdoor heeft de passagier altijd inzicht in de status en locatie van zijn bagage.

Verder kan deze technologie ertoe leiden dat we in de toekomst geen labels en printers meer nodig hebben, wat milieuvriendelijker en goedkoper is. We voorzien een 'tagless' toekomst. Om uit te vinden welke technologieën hiervoor de uitkomst kunnen bieden en waar de waarde voor de Royal Schiphol Group zit, is verder onderzoek nodig. Een groep investeerders gaat in 2022 samen met BagsID op Schiphol Airport en Eindhoven Airport meer testsituaties uitvoeren om meerwaarde voor passagiers te valideren.



► *Proefopstelling van de pilot 'Bag Recognition'*

Een proef waarbij ruimbagage in een van de parkeergarages kan worden opgehaald in plaats van in de aankomsthal, wordt de komende tijd verder uitgewerkt. Bij deze uitgebreidere proef, in samenwerking met Vanderlande, worden ook de douane, de luchtvaartmaatschappijen en passagiers betrokken. Er wordt onderzocht of het ophalen van bagage in de parkeergarage voor de luchthaven capaciteitswinst en meer afhandeltijd kan geven en voor de passagiers tijds- en comfort.

Platformproces

Om vertraging zo veel mogelijk te voorkomen, probeert de luchthaven zo veel mogelijk inzicht te krijgen in processen zodat waar nodig kan worden bijgestuurd. In het project Deep Turnaround stonden op de vliegtuigopstelplaats camera's opgesteld die een reeks snapshots verzamelden. Een algoritme zette deze snapshots vervolgens om in data en herkent daarmee een proces. Het gaat dan bijvoorbeeld om de aankomst van een bagagetrekker of het

aansluiten op de Ground Power Unit.
Vervolgens kan precies worden vastgesteld
hoelang elk afzonderlijk proces duurt en hoe het
staat met de doorlooptijd.

Deze proef is samen met onze afhandelaar en
Schiphol Airport opgestart en weer afgesloten.
De luchthaven onderzoekt nog of dit project
samen met Schiphol Airport in 2022 of 2023
wordt voortgezet.



► Weergave van het project Deep Turnaround

Veiligheid

Veiligheid en zo verantwoord mogelijk handelen zijn voor Eindhoven Airport essentieel. In alle processen en activiteiten van de luchthaven hebben deze waarden een belangrijke plek.

Security

Naast de opwaardering van de toegang tot het securitygebied zijn in 2021 de voorbereidingen gestart voor de vervanging van de scanapparatuur voor de controle van ruimbagage. Deze wordt vervangen vanwege nieuwe wettelijke eisen. Hiermee is bij de realisatie van de nieuwe bagagehal, die in 2016 is opgeleverd, al rekening gehouden. Vanaf het tweede kwartaal van 2022 wordt met de nieuwe CT apparatuur gewerkt.



► *De Koninklijke Marechaussee is een van de partners op veiligheid*

Veiligheidsmanagement

Het Veiligheidsmanagement Systeem 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 2021 heeft Eindhoven Airport de HSE Standaard (Health, Safety & Environment) opgezet en geïmplementeerd. De standaard is van toepassing op alle bouw- en onderhoudswerkzaamheden binnen de geografische grenzen van Eindhoven Airport. Het voorziet niet alleen de opdrachtgever maar ook de opdrachtnemer(s) van meer duidelijkheid en richtlijnen inzake veiligheid, gezondheid en milieu op en rondom bouw- en onderhoudslocaties. Daarnaast biedt het boekwerk een impuls aan de effectiviteit van ons managementsysteem en aansluiting op het huidige auditprogramma beheerd door de luchthaven. Dit programma omvat momenteel een reeks audits die samen met partnerbedrijven werkzaam op de luchthaven worden uitgevoerd. In 2021 zijn alle audits uitgevoerd.

Een belangrijke pijler van veiligheidsmanagement is veiligheidsbewustwording. De 'Safety Bulletins' zijn daarvan een goed voorbeeld. In 2021 is gestart met de opzet en distributie van deze interne bulletins die op een laagdrempelige manier belangrijke aandachtspunten aanstippen. Een ander voorbeeld zijn de 'Safety walks' die ook afgelopen jaar plaatsvonden. Een belangrijk onderdeel hiervan was het in gesprek gaan met medewerkers en stilstaan bij de impact van COVID op onder andere werkdruk.

In 2021 heeft het onderwerp Cyber Security, mede als gevolg van toenemende berichtgeving over incidenten, extra aandacht gekregen

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.

binnen de verantwoordelijke afdelingen en het Leadership Team met als doel onze weerbaarheid verder te vergroten en te voldoen aan nieuwe wet & regelgeving op dit gebied.

Samen met de Veiligheidsregio zijn er afgelopen jaar goede afspraken getroffen ten behoeve van de distributie van gratis COVID testen en het controleren van gezondheidsverklaringen.

Begin 2021 is in opdracht van de Militaire Luchtvaartautoriteit de 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 noemt diverse mogelijke beheersmaatregelen om dit te kunnen waarborgen, mocht in de toekomst een uitbreiding van het vliegverkeer aan de orde zijn.



► *Laatste controle voor de start van de vlucht*

Veiligheid luchtzijde

Om de veiligheid van de luchthaven continu te verbeteren, stellen we samen met Vliegbasis Eindhoven jaarlijks veiligheidsdoelstellingen

vast. In 2021 hebben weliswaar drie van de vier veiligheidsdoelstellingen de gestelde target overschreden, maar is dit geen representatieve weergave van het niveau van veiligheid op de luchthaven Eindhoven aangezien deze in 2021 nimmer in het gedrang is geweest. Dit is ook te duiden door de ernst classificatie van de voorvallen te analyseren waaruit op te maken is dat er geen enkel moment daadwerkelijk kans op een ongeval is geweest. Desalniettemin is er veel aandacht geweest voor deze onderwerpen en zijn er extra mitigerende maatregelen genomen, welke het aantal voorvallen in het laatste kwartaal hebben verminderd.

Er zijn in 2021 geen standby calls, grondincidenten of daadwerkelijke luchtvaartongevallen met een civiel commercieel vliegtuig geweest. Ook hebben zich geen andere ernstige incidenten bij de afhandeling van vliegtuigen voorgedaan op het platform. Er is 1 bedrijfsongeval geweest bij bouwwerkzaamheden, de persoon liep als gevolg van een val botbreuk(en) op. Daarnaast was er een milieu-incident. Dit betrof een grote olie lekkage van een voertuig, de vloeistof is opgeruimd door een extern bedrijf en het incident is conform procedures gemeld bij de instanties. De safety score (*indicatie van het aantal dagen zonder ernstige incidenten*) voor 2021 komt daarmee op 98,9. De maximale score, bij geen enkel ernstig incident in een jaar, is 100.

Ondermijning

Het is bekend dat luchthavens een gelegenheidsstructuur bieden voor

Veiligheidsdoelstellingen 2021	Target 2021	Score 2021	Score 2020
<i>Per 1.000 vliegbewegingen</i>			
Aantal vogelaanvaringen	0,70	0,80 (absoluut 30)	0,46 (absoluut 15)
Aantal runway incursions	0,18	0,19 (absoluut 7)	0,18 (absoluut 6)
Aantal pushback-afwijkingen*	2,00	2,83 (absoluut 30)	1,63 (absoluut 15)
Negeren anti-collision light**	1,00	0,85 (absoluut 9)	n.v.t.

*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.*

ondermijnende criminaliteit. Daarom is van Eindhoven Airport, als belangrijk logistiek knooppunt, een Ondernijingsbeeld gemaakt. De betrokken partijen (Koninklijke Marechaussee, Belastingdienst waaronder Douane en FIOD, Openbaar Ministerie, gemeente) en de luchthaven hebben afgesproken de samenwerking te intensiveren met als doel de kwetsbaarheid van de luchthaven te verminderen en te zorgen dat deze minder aantrekkelijk is voor criminelen. In 2021 is een handavingsknelpunt vastgesteld dat de juridische basis geeft om dit te kunnen doen. Vanuit deze samenwerking worden acties uitgevoerd. Deze worden ondersteund door Taskforce RIEC-Brabant-Zeeland.

Bereikbaarheid

Corona heeft effect gehad op reizen en op de keuzes van reizigers. Zo koos de reiziger in 2021 duidelijk minder vaak voor het openbaar vervoer als vervoersmiddel om naar Eindhoven Airport te komen. In 2021 daalde het percentage passagiers dat met het OV naar de luchthaven kwam ten opzichte van het percentage reizigers dat met de auto kwam. Hoogstwaarschijnlijk had corona ook op de voorbereiding van de reis effect. Het aantal passagiers dat vooraf een parkeerplaats reserveerde, steeg ten opzichte van het aantal reizigers dat dat niet deed. Hierdoor wijzigde de verhouding tussen deze twee groepen reizigers. Uitzonderlijk hoog was de bezetting van parkeergarage P1 in september en oktober 2021. Deze was sinds de opening ervan in oktober 2019 nog nooit zo hoog. De procedure voor de bouw van parkeergarage P5 om de parkeercapaciteit uit te breiden lag in 2021 stil. Oorzaak is het bij de Raad van State ingestelde beroep tegen het bestemmingsplan dat eerst moet worden behandeld. Plannen om Eindhoven Noordwest - en ook de luchthaven - te ontsluiten via de Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn 3 zijn ook vertraagd. De planning om het ontwerp voor deze HOV3 voor de zomer van 2021 op te leveren, bleek te optimistisch. Het ontwerp is eind 2021 opgeleverd.



► De busterminal in het multifunctionele P1-gebouw

Wegenstructuur

Om de bereikbaarheid van onder andere Flight Forum, Anthony Fokkerweg, Eindhoven Airport en Brainport Industries Campus te verbeteren is in 2020 gestart met de aanleg van wegenstructuur Eindhoven Noordwest. De bereikbaarheid en toegankelijk van het gebied is sterk verbeterd. De werkzaamheden aan de wegenstructuur in Eindhoven Noordwest lopen volgens planning. Om het gebied nog beter te ontsluiten is in opdracht van de gemeente Eindhoven een weg aangelegd tussen de Erica en de Luchthavenweg. Begin dit jaar is afrit 7 (Best) aan de A58 gereed gekomen. Later dit jaar is de Spottersweg, in plaats van de Luchthavenweg, de belangrijkste aan en afvoeroute naar en vanaf de luchthaven. In 2024 zullen alle wegwerkzaamheden behorende bij project Eindhoven Noordwest worden afgerond. Eindhoven Airport bereidt zich daarop voor. Ook voor fietsers is de toegankelijkheid naar het gebied verbeterd. In 2021 werd de fietsbrug over de A2 in gebruik genomen. Hierdoor is een veilige en aantrekkelijke verbinding gerealiseerd van Eindhoven Noordwest naar Eindhoven en de regio.

Deelmobiliteit

Vanwege corona en het beperktere aanbod van reizigers daardoor verlengde Eindhoven Airport in 2021 de proef met het aanbieden van elektrische deelscooters en elektrische deelfietsen op de luchthaven. Uit onderzoek van Eindhoven Airport blijkt dat deze vorm van deelmobiliteit vooral wordt gebruikt door

medewerkers van de luchthaven en nauwelijks door passagiers. Om deelmobiliteit nog meer te stimuleren, start de luchthaven in 2022 een proef met het beschikbaar stellen van deelauto's op de luchthaven. Ook breidde Eindhoven Airport de openbare fietsenstalling (en de voorzieningen in die stalling) in parkeergarage P1 uit.



► *Naast openbaar vervoer zijn er ook deelscooters beschikbaar op de luchthaven*

Daarnaast vereenvoudigde de luchthaven het boeken van vervoer via de website van Eindhoven Airport. In 2021 kwam ook de roadmap Mobility tot stand. Deze geeft een doorkijk naar de te verwachten ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit van en naar Eindhoven Airport en de manier waarop de luchthaven hierop kan inspelen.

Eindhoven Airport steunt de aanleg van de Brainportlijn, een vervoersysteem met autonoom rijdende voertuigen dat zorgt voor een snelle ontsluiting van alle Brainportcampussen, regionale werklocaties en via Eindhoven Centraal en de luchthaven (inter)nationale economische centra. Ook zijn regionale verbindingen voorzien.

Gebiedsvisie

Het college van Eindhoven gaf in december 2021 haar goedkeuring op de gezamenlijke gebiedsvisie en de bijbehorende ontwikkelstrategie 'Eindhoven Airport District' van Flight Forum, Eindhoven Airport, Vliegbasis Eindhoven, gemeente Eindhoven en provincie

Noord-Brabant. In de visie geven de vijf partijen aan hoe ze het gebied tussen Eindhoven Airport, Flight Forum, Vliegbasis Eindhoven en het Beatrixkanaal tot 2040 samen met ondernemers, werknemers, huurders en eigenaren duurzaam, beter bereikbaar en levendiger willen maken. De gebiedsvisie en ontwikkelstrategie werden in januari 2022 vastgesteld door de gemeenteraad van Eindhoven.



Onze omwonenden



Onze omwonenden

Inleiding

Een belangrijk onderdeel van de purpose van Eindhoven Airport is de focus op het regionale woon-, werk- en leefklimaat. Richting omwonenden wil de luchthaven de positieve impact van haar activiteiten vergroten en de negatieve gevolgen zo veel als mogelijk verminderen. Daarom werken we proactief aan een goede relatie met de omgeving door ons benaderbaar, open en transparant op te stellen.

Focus op de regio

Na het eerste coronajaar 2020, kenmerkte 2021 zich als het jaar waarin - naast een voorzichtig herstel van het vliegverkeer - verdere stappen zijn gezet om met de regio het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) verder in te vullen. Hinderbeperkende maatregelen, communicatie en de doorkijk naar een nieuwe vergunde situatie in 2022 zijn voorbeelden van activiteiten om omwonenden te betrekken bij en te informeren over de ontwikkelingen rondom de luchthaven.

Luchthaven Eindhoven Overleg

Samen met regionale overheden, het bedrijfsleven, omwonenden en overige stakeholders hebben we in 2021 nieuwe stappen gezet in de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport. Er is verder gewerkt aan de invulling van het advies van verkenner Pieter van Geel naar aanleiding van de Proefcasus Eindhoven Airport. Hij gaf in zijn rapport 'Opnieuw verbonden' advies over de wijze waarop Eindhoven Airport met haar omgeving kan toewerken naar een doorontwikkeling van de luchthaven tot 2030. In februari van het afgelopen jaar zijn de overlegkamers COVM en Ontwikkeling Eindhoven Airport (OEA) voor het eerst in het LEO bij elkaar gekomen voor een digitale bijeenkomst. Daarmee kreeg het LEO definitief vorm. In verschillende werkgroepen

(Geluid, Klachten en meldingen, Communicatie, Fondsvorming, Gezondheid, Klimaat en Regionale meerwaarde) werken afgevaardigden uit diverse (bewoners)organisaties samen om gezamenlijk invulling te geven aan de desbetreffende deelthema's die binnen het LEO besproken worden. Eindhoven Airport is met verschillende medewerkers actief in alle werkgroepen. In 2021 zijn er per werkgroep diverse vergaderingen geweest. De kamers COVM en OEA, en waar nodig een Brede Overlegtafel, komen vier keer per jaar bijeen.



► Sinds 2020 zijn er geen geplande vluchten na 23:00 uur meer.

Geluid

Conform het advies uit de Proefcasus is een van de belangrijkste opdrachten van het LEO het toewerken naar een nieuw sturingsmodel voor Eindhoven Airport waar reductie van de berekende geluidbelasting centraal staat. Vanaf 2023 zal dit nieuwe sturingsmodel naar verwachting in werking treden als het Luchthavenbesluit Eindhoven hiertoe is aangepast. Met 21.704 vliegbewegingen in 2021 bleef Eindhoven Airport met 5,2km² binnen de vergunde geluidcontour van 10,3km² van de 35Ke zone. Hoewel de coronapandemie als belangrijkste externe factor geldt voor deze lagere geluidbelasting in de regio in 2021, heeft de luchthaven zelf ook verdere stappen gezet om de geluidshinder voor omwonenden te beperken. Vanaf het winterseizoen 2020 is de

luchthaven gestopt met de geplande vluchten na 23.00 uur.

Daarnaast is in 2021 ook gekeken naar mogelijkheden voor verdere route-optimalisatie. Samen met omwonenden, de luchtverkeersleiding van de vliegbasis Eindhoven en externe adviseurs is gewerkt aan aanpassingen in de instructies voor vliegers voor de vliegroutes tussen Steensel en Eersel, zodat vliegtuigen beter tussen de dorpskernen door kunnen vliegen. Ook voor de route over Son en Breugel wordt gekeken naar mogelijkheden voor verdere optimalisatie. Dichter op de baan is in 2021 onderzoek gedaan naar andere procedures rondom het taxiën van vliegtuigen. In 2022 zal in samenwerking met luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiding een pilot starten met het taxiën met gereduceerd vermogen. Daarnaast stimuleert Eindhoven Airport het gebruik van stillere, schonere vliegtuigen door hiervoor een korting toe te passen op de havengelden voor de luchtvaartmaatschappijen.

Omgevingscommunicatie

Extra externe communicatie is vorig jaar ingezet om de opstart van het vliegverkeer vanaf mei 2021 ook op structurele wijze kenbaar te maken richting omwonenden. Maandelijks nieuwsberichten richting de pers, via social media en de BurenApp van Eindhoven Airport informeerden over de te verwachten vliegbewegingen per maand, met een focus op het zomerseizoen.

Na een periode van anderhalf jaar waarin er geen landingen waren na 23.00 uur, heeft de opstart in het zomerseizoen van 2021 en vooral weer de landingen na 23.00 uur voor vragen uit de omgeving gezorgd. Via communicatie met de media en binnen het LEO heeft de luchthaven hier aandacht aan besteedt.

Datzelfde geldt voor de discussie rondom de lege positioneringsvluchten die door de luchtvaartmaatschappijen worden ingezet om op Eindhoven Airport met de geplande diensten op te starten. In de vergunning voor 2022 is een extra aanscherping opgenomen in de mogelijkheid van vertraagde landingen tussen 23.30 en 24.00 uur.



► [Berichtgeving over de te verwachten vluchten via samenopdehoogte.nl](https://www.samenopdehoogte.nl)

Reputatie

Ook in 2021 hebben er vier kwartaalonderzoeken plaatsgevonden in een straal van 30 kilometer rondom de luchthaven. In totaal zijn 1.095 inwoners uit dit gebied geënkquêteerd over onderwerpen zoals communicatie, aanbod, bijdrage aan de regio, relatie met de omgeving en duurzaamheid. Uit de onderzoeken bleek dat de gemiddelde jaarscore met 6.9 licht is gedaald (2020: 7). Vooral de thema's communicatie en duurzaamheid bleken lager gewaardeerd dan in 2020. In 2021 ontbraken ook deels de financiële mogelijkheden om alle geplande communicatiemiddelen te activeren. Daarnaast had het publieke debat over klimaat in relatie tot

jaartal	2018	2019	2020	2021
# vluchten	909	826	98	109

aantal vluchten na 23.00 uur per jaar over de laatste vier jaar

luchtvaart ook zijn weerslag op de beleving op het gebied van duurzaamheidsinitiatieven op en rond Eindhoven Airport. Het algemene draagvlak van Eindhoven in de brede omgeving is licht gedaald ten opzichte van 2020. Van de ondervraagden bleek 71% een positieve tot zeer positieve basishouding te hebben (2020: 74%).

Meldingenbureau

Na een relatieve periode van minimaal vliegverkeer in de eerste maanden van het jaar, nam vanaf april het aantal vluchten in 2021 geleidelijk toe. Het aantal ontvangen meldingen van geluidshinder van het civiele vliegverkeer nam daarmee ook toe. Met een toenemend aantal vluchten ten opzichte van 2020 oversteeg het aantal meldingen over het civiele vliegverkeer het aantal van 2020 met 26%. Naast een relatief hoger aantal meldingen nam de negatieve aard van de meldingen ook toe ten opzichte van vorig jaar. De harde toon van de meldingen was in april aanleiding voor het meldingenbureau om een tijdelijke wijziging in de meldingsprocedure door te voeren door het uitschakelen van de optie om telefonisch melding te doen. Tevens biedt het systeem sindsdien geen mogelijkheid meer om te reageren op e-mails van het meldingenbureau. In de werkgroep 'Klachten en meldingen' van het LEO wordt gekeken naar verbeteringen van de meldingenprocedure en de inrichting van het meldingenbureau. De werkgroep verwacht in 2022 met een advies hierover te komen voor het LEO.

Vergunningen

Naast de besluitvorming over de ontwikkeling van de luchthaven, speelden in 2021 ook een aantal trajecten met impact op Eindhoven Airport. In december is de nieuwe medegebruiksvergunning voor 2022 afgegeven. Ter overbrugging naar de invoering van het nieuwe sturingsmodel voor geluid, blijft in 2022 het aantal vliegbewegingen – net als in de twee voorgaande jaren gemaximaliseerd op 41.500 – leidend. De vergunde geluidcontour is ten opzichte van 2021 verkleind naar 9,39 km²

door aftrek van de meteomarge. Tussen 23.00 en 24.00 uur mogen er maximaal 8 landingen vertraagd binnenkomen, waarvan maximaal 2 na 23.30 uur met een maximum van 50 per jaar in het tijdsblok tussen 23.30 en 24.00 uur. De zogenaamde boeteregeling voor late landingen is vanaf het vierde kwartaal van 2021 komen te vervallen nadat gebleken was dat een wettelijk kader voor deze regeling ontbrak.

In 2021 is verder gewerkt aan de voorbereidingen voor de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven. Dit is een voorwaarde voor de overgang naar een nieuw sturingsmodel en zal de nieuwe civiele geluidcontour bevatten. Voorafgaand aan deze processtap is de uitvoering van een nieuwe milieueffectrapportage (MER) nodig. Eindhoven Airport is nauw betrokken bij de voorbereidingen van deze MER-procedure onder leiding van het ministerie van IenW.

In februari 2021 publiceerde het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) de ontwerp natuurvergunning voor Eindhoven Airport op grond van de Wet natuurbescherming. Eerder had de minister van LNV geoordeeld dat Eindhoven Airport verplicht was deze vergunning aan te vragen. Eindhoven Airport heeft in 2020 een aanvraag ingediend met als uitgangspunt de mogelijkheden voor civiel luchtverkeer zoals beschreven in het Luchthavenbesluit Eindhoven uit 2014. De gepubliceerde ontwerpvergunning sluit hierop aan. Nadat LNV de zienswijzeprocedure heeft afgerond, zal het ministerie naar verwachting in de loop van volgend jaar een definitief besluit nemen over de natuurvergunning voor Eindhoven Airport.

Duurzaamheid

Voor Eindhoven Airport is het belangrijk om haar activiteiten in goede balans te brengen met een verantwoorde woon-, werk- en leefomgeving voor medewerkers en omwonenden. In 2021 bekrachtigde de luchthaven haar duurzaamheidsagenda voor 2030 die zich richt op de volgende vier aandachtsgebieden:

- **Energie:** toewerken naar een CO₂-emissieloze grondoperatie en CO₂-emissieloos gebouwenbeheer.
- **Circulariteit:** geen afval en halvering van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen.
- **Duurzame luchtvaart:** stimulering van duurzame brandstoffen.
- **Leefomgeving:** vlootvernieuwing, duurzaam OV en maatschappelijk verantwoord ondernemen.



- *Elektrische pushbacks (links) vervangen conventionele pushbacks*

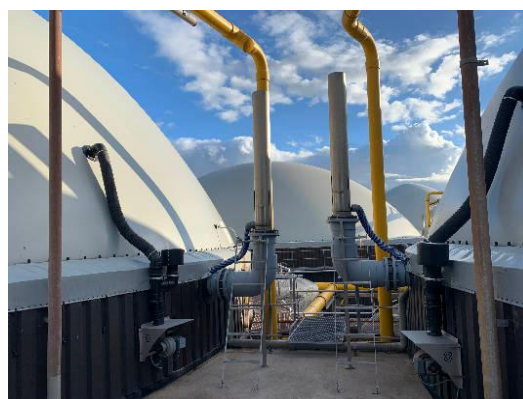
Energie

Eindhoven Airport heeft zich in 2021 gecommitteerd aan het nationaal Akkoord Duurzame Luchtvaart dat ten doel heeft om stapsgewijs toe te werken naar een CO₂-emissieloze luchtvaart in 2050. De eerste stap is een CO₂-emissieloze luchthaven waarbij de grondgebonden activiteiten uiterlijk in 2030 geen CO₂ meer uitstoten. Een soortgelijke ambitie is internationaal vastgelegd door Airport Council International (ACI) Europe. In lijn met het nationale akkoord is Eindhoven Airport een

van de luchthavens die het uiteindelijke doel van ACI Europe, net zero per 2050, heeft vervroegd naar 2030. Daarmee wordt twintig jaar eerder een niveau behaald waarin er niet meer CO₂ wordt uitgestoten dan dat er geneutraliseerd kan worden.

In 2021 heeft de luchthaven samen met de afhandelaar verder stappen gezet in de elektrificatie van de apparatuur op het platform. Zo zijn er op de luchthaven sinds afgelopen jaar meerdere elektrische pushbacks actief die de vliegtuigen naar hun startpositie duwen.

Sinds 2012 is Eindhoven Airport CO₂-neutraal voor haar eigen activiteiten. Voor het zevende jaar op rij behaalde de luchthaven het Level 3+ Neutrality in het Airport Carbon Accreditation-programma van ACI Europe. Elektrificatie zorgt ervoor dat steeds minder CO₂ wordt uitgestoten door de luchthaven. Onze restuitstoot (224 tCO₂) compenseren we vanaf 2012 via CO₂-certificaten van de Climate Neutral Group. Voorheen vond compensatie plaats door compensatieprojecten in het buitenland. Sinds 2021 vindt deze compensatie, mede op verzoek van omwonenden, regionaal plaats door de ondersteuning van een biogasproject van het circulair werkende en duurzame Smits Group in Wanroij. Dit project draagt bij aan de vermindering van uitstoot van CO₂ en methaan. Daarnaast wordt emissie van stikstof voorkomen.



- *Eindhoven Airport compenseert via regionaal biogasproject*

Circulariteit

Op 1 juli 2021 is statiegeld op kleine plastic flesjes ingevoerd. Vanuit de overheid zijn luchthavens niet aangewezen als een verplichte locatie om kleine plastic flessen in te zamelen. Omdat Eindhoven Airport de ambitie heeft om in 2030 vrij van afval te zijn en bij wil dragen aan een duurzame operatie hebben we in 2021 aan een innamesysteem van PET-flessen gewerkt. Vanaf augustus hebben in de terminal diverse 'Petmannen' gestaan t.b.v. het inleveren van statiegeldflesjes. De opbrengt is geschonken aan het goede doel WNF. Helaas heeft de inzet van de Petmannen niet het resultaat opgeleverd wat we hadden voorzien en daarom wordt met partners besproken hoe we dit in 2022 beter kunnen doen.

Eindhoven Airport heeft in 2021 een afvalscheidingspercentage gehaald van 35%. Ten opzichte van vorig jaar is dit een verbetering van 16%. Dit komt onder andere door een betere registratie van de diverse afvalstromen van Eindhoven Airport en partnerbedrijven en het vermijden van wegwerpplastic zoals rietjes en bestek. Het doel is dat we op termijn helemaal geen wegwerpplastic meer gebruiken op de luchthaven. Tevens zorgen we samen met onze leverancier dat het restafval op Eindhoven Airport nog verder wordt gescheiden.

Duurzame luchtvaart

Europa heeft in 2021 met 'Fit for 55' een pakket aan beleidsvoorstellen gepubliceerd met het doel om in 2030 55% minder broeikasgassen uit te stoten ten opzichte van 1990. Deze doelstelling geldt ook voor de luchtvaart waarbij de bijmenging van duurzame brandstoffen een belangrijk onderdeel vormt. Conform het Akkoord Duurzame Luchtvaart hanteert Eindhoven Airport het uitgangspunt om in 2030 14% bijmenging van duurzame brandstoffen mogelijk te maken. In 2021 hebben we een verkenning opgestart omtrent de mogelijkheden voor een passende infrastructuur op de luchthaven. Dit traject loopt in 2022 door.



► *Elektrisch vliegen is een optie ter verduurzaming van de luchtvaart*

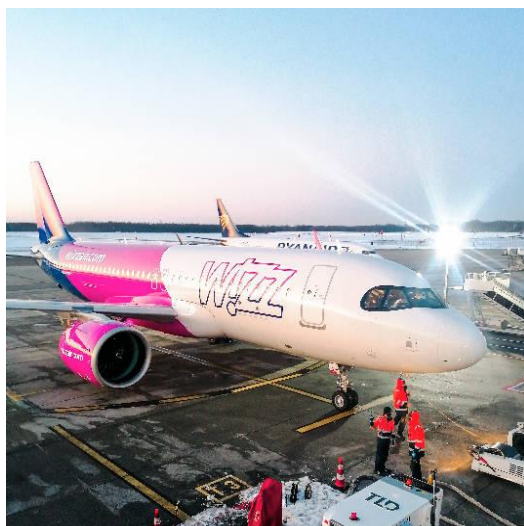
Eind 2020 presenteerde de Nederlandse overheid de Luchtvaartnota 2020-2050 waarin een CO₂-plafond voor 2030, gebaseerd op de uitstoot in 2005, werd opgenomen voor de luchtvaart in Nederland. Eind 2022 staat de politieke besluitvorming gepland over de vormgeving van dit CO₂-plafond. In 2021 heeft overleg met de luchtvaartsector plaatsgevonden over de uitgangspunten voor het verdere onderzoek. Eindhoven Airport heeft actief deelgenomen aan dit overleg. Een van de drie opties voor een CO₂ plafond in Nederland, is het opnemen van een plafond per luchthaven. Nog niet duidelijk is hoe de CO₂ rechten dan verdeeld gaan worden.

Omdat het Nederlandse luchtruim steeds drukker wordt, werkt de overheid aan een herziening van het luchtruim om dit efficiënter (vanwege kortere lijnen) en duurzamer (minder uitstoot) te kunnen gebruiken. Op 13 januari 2021 is de Ontwerp voorkeursbeslissing Luchtruimherziening aangeboden aan de Tweede Kamer. Echter op 21 april 2021 is de Voorkeursbeslissing controversieel verklaard vanwege het demissionair kabinet.

Vlootvernieuwing

Naast een reducering van geluid, dragen nieuwe generatie vliegtuigen ook bij aan een lagere uitstoot van broeikasgassen. De verschillende luchtvaartmaatschappijen op Eindhoven Airport hebben in 2021 de inzet van nieuwe typen, met name de Airbus NEO, vergroot. Buiten de positieve milieueffecten zijn deze toestellen ook zuiniger. De inzet van de

eerder genoemde korting op de gehanteerde havengelden, ingaande vanaf april 2023, is nog een extra economische stimulans voor luchtvaartmaatschappijen om de inzet van nieuwe generatie vliegtuigen te verhogen.



► *Airbus NEO op platform van Eindhoven Airport*

De aandacht voor duurzaam vervoer ging ook in 2021 verder dan louter de focus op de vloot van de diverse luchtvaartmaatschappijen. Een belangrijke vervoerscomponent wordt ook vertegenwoordigd door een duurzaam bod aan mobiliteitsoplossingen naar de luchthaven, vooral gericht op het openbaar vervoer. Hoofdstuk 2 van dit jaarverslag behandelt uitvoerig de stappen die hierin zijn gezet in 2021.

Ultrafijnstof

In oktober 2021 publiceerde Schiphol Airport een extern rapport over ultrafijnstofemissie op de luchthaven. Eindhoven Airport is in november in gesprek gegaan met onderzoeker TNO om een dergelijk onderzoek ook op haar platform uit te gaan voeren om de concentratie, en daarmee mogelijke blootstellingsrisico's, voor het op het platform werkzame personeel in kaart te brengen. Dit onderzoek zal naar verwachting in het voorjaar van 2022 plaatsvinden.

Maatschappelijke impact

Eindhoven Airport heeft in 2021 haar toenemende maatschappelijke en sociale aandacht verder vorm gegeven. Verschillende initiatieven op MVO-vlak werden gestructureerd en afgestemd met externe organisaties, zoals Samen voor Eindhoven waarmee de luchthaven sinds 2020 een samenwerkingsverband heeft.

De luchthaven organiseerde in het najaar van 2021 diverse activiteiten in de regio. In totaal besteedden 38 collega's hieraan hun jaarlijkse 'rechten' op twee maal acht uur aan werktijd ten behoeve van vrijwilligerswerk. Het buddy-traject, geïnitieerd vanuit de samenwerking met de externe organisatie Impact 040, werd door acht collega's ondersteund. Gedurende 12 weken waren zij sparringspartner voor werkzoekenden in de regio en hielpen zij hen bij het zoeken naar een baan. Op individuele basis hebben zich in 2021 ook enkele collega's aangemeld om specifieke projecten te ondersteunen.



► *Medewerkers van de luchthaven fungeerden als sparringspartner in een buddytraject*

Belangrijk onderdeel van onze maatschappelijke rol in de regio is het aanbieden van de luchthaven als werk- en leerlocatie. Zoals eerder is omschreven, is in samenwerking met Summa College het Leerwerkloket opgericht voor alle vragen rond opleiden, leren en ontwikkelen op en rond Eindhoven Airport.



► *De praktijkruimtes van Summa in P1 aan het voorplein van de luchthaven*

Partnerships

Eindhoven Airport wil haar regio nóg beter maken en werkt ook met partners die deze regio sterker willen maken op economisch en innovatief vlak, onder andere door een betere internationale positie. Op dit moment zijn er onder andere meerjarige samenwerkingen met PSV, Van Gogh Brabant, TU Eindhoven, GLOW, Visit Brabant, Eindhoven365, Dutch Design Week, Brainport Eindhoven, BrabantSport, Formula Eindhoven, Muziekgebouw Eindhoven, het Van Abbemuseum en het eerder genoemde Samen voor Eindhoven.

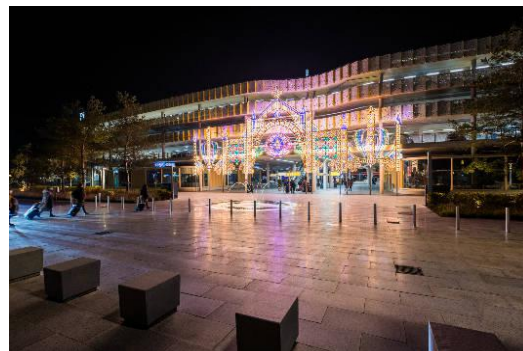


► *PSV directeur Toon Gerbrands en Roel Hellemons (CEO Eindhoven Airport) onthullen de PSV Vibe op het voorterrein van de luchthaven*

Ondanks het uitdagende jaar zijn er ook in 2021 een aantal mooie hoogtepunten te noteren. Zo werd samen met PSV gebouwd aan meer zichtbaarheid rond en in de terminal van de voetbalvereniging, onder andere in de nieuwe overkapping waarin naast PSV ook regionale

iconen getoond worden, in samenwerking met partners Van Gogh Brabant en Brainport Eindhoven. In de zomer was de luchthaven als locatie onderdeel van de Visit Brabant campagne 'Hier moet je zijn' waarbij een 5 meter hoge pijl prijkte op het voorterrein met een welkomstboodschap voor de passagiers.

In oktober, tijdens de Dutch Design Week, is in samenwerking met de Design Academy en het Van Abbemuseum een nieuwe editie gepresenteerd van de permanente Feel the Vibe-expositie op het voorterrein van de luchthaven. In november, tijdens het internationale lichtfestival GLOW, was er op Eindhoven Airport een gigantische lichtpoort te vinden die symbool staat voor de toegangspoort naar de stad Eindhoven.



► *Eindhoven Airport tijdens GLOW*

Onze medewerkers



Onze medewerkers

Inleiding

Onze medewerkers zijn de kracht achter onze organisatie en het verwezenlijken van onze ambities. We zijn een organisatie waarin het menselijke en de prestatiegerichtheid in balans zijn. In 2021, waarin we voor het tweede jaar te maken kregen met de coronapandemie, is wederom veel aandacht besteed aan die balans. Met veel aandacht voor persoonlijke omstandigheden, verbinding en communicatie hebben we de medewerkerstevredenheid kunnen vasthouden.

Kernwaarden

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

De kernwaarden van Eindhoven Airport zijn:

- **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.

Medewerkerstevredenheid

In augustus 2021 heeft Eindhoven Airport haar medewerkerstevredenheidsonderzoek 2021 gehouden. Het al hoge tevredenheidscijfer van 2020 hebben we weten te verbeteren: van een 8,1 naar een 8,3. Op alle onderdelen uit het onderzoek is een hoge score behaald. Dit geeft ons het vertrouwen dat we de juiste koers aan het varen zijn.



► EA News werd door collega's voor collega's gemaakt

Interne verbondenheid

Na een zeer rustige winteroperatie zagen we vanaf de lente van 2021 een toename van het aantal vluchten. Door de opschaling van een luchthavenoperatie met extra coronamaatregelen, kwamen we voor flinke uitdagingen te staan. Dit had effect op de personele inzet van onszelf maar met name ook van onze partnerbedrijven. We zetten opnieuw 'safety hosts' in die zich voornamelijk bezighielden met controles op het opvolgen van de maatregelen door passagiers, zoals bijvoorbeeld het dragen van mondkapjes. Er

werd veelal een beroep gedaan op collega's op kantoor om als safety host te helpen. Daar werd flink gehoor aan gegeven, wat een saamhorigheidsgevoel gaf.

Daarnaast is het in 2020 in het leven geroepen Team Sfeerbeheer ook in 2021 actief geweest met het organiseren van sociale online activiteiten.

Hybride werken

In 2020 is een werkgroep gestart met het optuigen van een nieuwe regeling hybride werken voor na de coronacrisis. Deze regeling voorziet in een combinatie van werken op kantoor en thuiswerken. Voorbereidende sessies met het Leadership Team, de ondernemingsraad en het personeel hebben geresulteerd in een regeling die medio 2021 van kracht ging. Van het aantal medewerkers dat hiervan gebruik kan maken, doet meer dan 95% mee aan de regeling.

Duurzame inzetbaarheid

In 2021 zijn verdere stappen gezet naar een geïntegreerd beleid op duurzame inzetbaarheid van medewerkers. Er is een beleidsnotitie opgesteld waarin de definitie, visie en doelen zijn opgenomen. Een organisatiescan liet zien welke bestaande middelen bijdragen aan de visie en op welke punten nog winst te behalen valt. Implementatie daarvan volgt in 2022 en verder.

Medezeggenschap

De ondernemingsraad (OR) heeft in 2021 vier keer vergaderd met de bestuurder. Daarnaast heeft regelmatig formeel en informeel overleg plaatsgevonden over de onderwerpen 'Maatregelen Corona' en het beleid en het implementeren van de regeling hybride werken. Ook is er op regelmatige basis interactie geweest tussen de Raad van Commissarissen en de ondernemingsraad.

In 2021 zijn er verkiezingen georganiseerd in verband met het verlopen van de eerste termijn van de zittende OR-leden. De opkomst hiervan was 100%. De ondernemingsraad is voor de komende 3 jaar samengesteld uit 3 herkozen leden en 2 nieuwe leden.

Voor 2022 en de daaropvolgende jaren zal de focus van de ondernemingsraad vooral liggen op de thema's duurzame inzetbaarheid en de pensioenregeling.



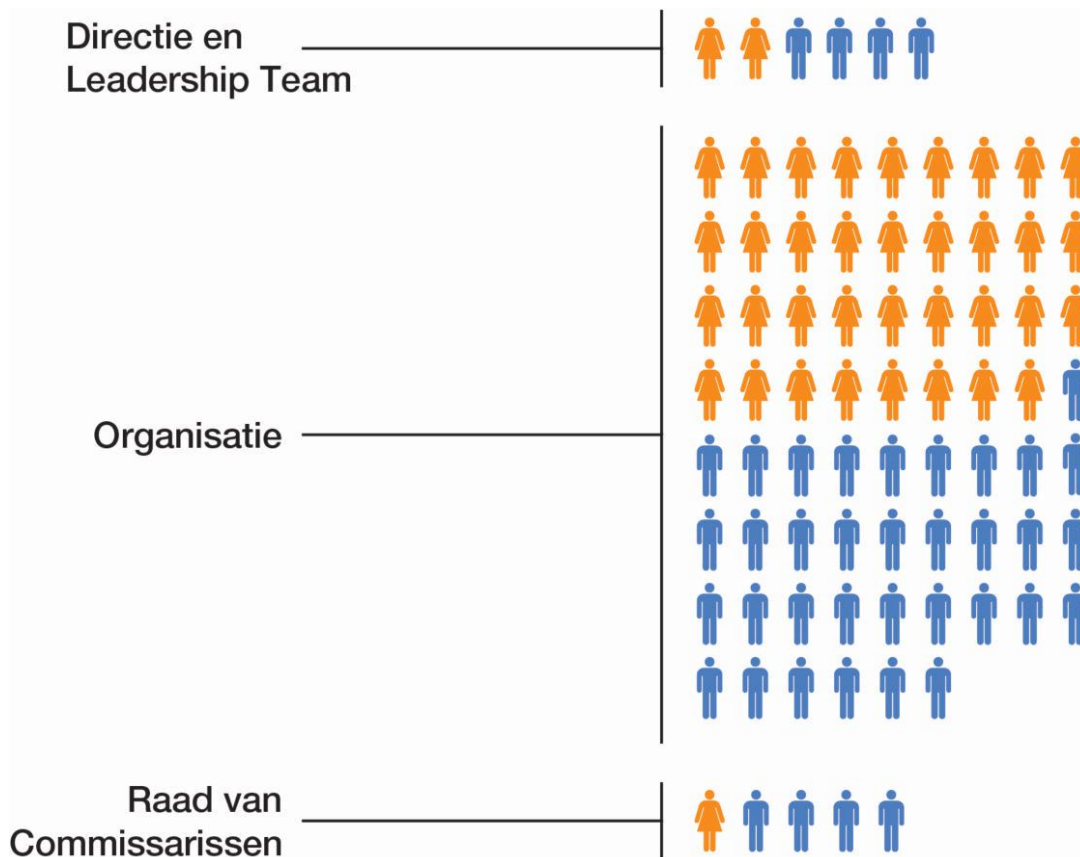
► De OR met van links naar rechts: Bas van Rijn, Frank van der Heijden, Bob Vertogen, Rob Vesters en Caroline van Geenen

Personeelssamenstelling

Eind 2021 had Eindhoven Airport N.V. 75 medewerkers (70,6 fte) in dienst en Eindhoven Airport Hotel B.V. 10 medewerkers (8,3 fte). Dit is inclusief medewerkers met een tijdelijk contract maar exclusief oproepkrachten en stagiaires. Totaal is het aantal fte het afgelopen jaar gedaald van 80,5 naar 78,9. De daling is volledig gerelateerd aan Eindhoven Airport Hotel B.V..

Diversiteit

De man/vrouw-verhouding binnen Eindhoven Airport N.V. is in 2021 vrijwel in evenwicht: 38 mannen en 37 vrouwen. Het Leadership Team (inclusief directie) bestaat uit vier mannen en twee vrouwen. Bij het hotel werken 9 vrouwen en 1 man. De Raad van Commissarissen bestond eind 2021 uit vier mannen en één vrouw.



Verzuim

Na een laag verzuimcijfer in 2020 (2,32%) zagen we in 2021 een stijging naar 4,46%. Deze stijging komt overeen met de landelijke trend die gaande is: het landelijk verzuimpercentage stijgt en werknemers melden zich minder vaak ziek, maar zijn wel langer ziek. De meldingsfrequentie bij Eindhoven Airport blijft onder de één. Tegelijkertijd is het aandeel langdurig verzuim 71% van het totale verzuim over het gehele jaar. Eind 2021 was het langdurig verzuim nagenoeg tot nul gereduceerd.

Organisatiestructuur

In 2021 is de organisatiestructuur van Eindhoven Airport N.V. niet gewijzigd ten opzichte van 2020. 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.

Onze partners



Onze partners

Inleiding

Eindhoven Airport hanteert een regiemodel waardoor de organisatie nauw samenwerkt met een breed scala aan veelal vaste partnerbedrijven, zowel bij aviation als non-aviation processen. Zij voeren specifieke activiteiten uit en bieden ons op die terreinen kennis, ervaring en flexibele inzet. Daarnaast betrekken we regelmatig externe partijen en organisaties bij het beantwoorden van vraagstukken die in het verlengde van onze huidige en toekomstige dienstverlening liggen.

Partners

Eindhoven Airport werkt samen met Viggo voor diverse luchthavenactiviteiten, zoals begeleiding van passagiers met beperkte mobiliteit (PRM), bemensing van de informatiebalie en ondersteuning bij de havendienst, en met G4S voor de securitydiensten.

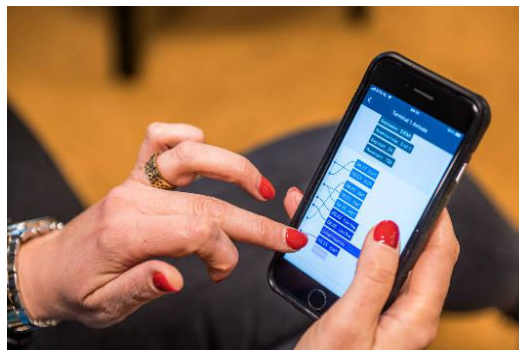
Het bestaande netwerk aan partnerbedrijven kende in 2021 geen grote verschuivingen. De vliegtuigbrandstof komt van Shell en Total, CSU levert schoonmaakdiensten. B&S, Lagardère Travel Retail, Vermaat, Aviflora, AKO, McDonald's, SSP, Travelex en NS Retailbedrijf verzorgen het horeca- en retailaanbod op de luchthaven. Het parkeerbeheer is ondergebracht bij Interparking Nederland. Tulip Inn is het label dat de hoteldiensten op de luchthaven uitvoert.

We maken gebruik van de voorzieningen van vliegbasis Eindhoven waar het gaat om baanonderhoud, luchtverkeersleiding en luchthavendiensten (brandweer, meteorologische dienst en flora- en faunabeheer). In 2021 zijn er geen grote verstoringen geweest als gevolg van de bezettingsproblemen bij de luchtverkeersleiding. Dit mede als gevolg van

de mitigerende maatregelen die na de zomer van 2020 in overleg zijn genomen.

Communicatie

Om de onderlinge samenwerking tussen partnerbedrijven in het operationele proces van de luchthaven te bevorderen, zijn we na de zomer gestart met een pilot ter voorbereiding van de introductie van de Airport Community App. Deze applicatie maakt de actuele status van de kernprocessen van de luchthaven zichtbaar. Hierdoor zijn medewerkers op de werkvloer in staat de verschillende stadia van aankomst en vertrek van vliegtuigen te monitoren. Ook biedt het een hulpmiddel om vragen uit de operatie en van passagiers snel te kunnen beantwoorden. Het is de bedoeling dat de Airport Community App in de loop van 2022 wordt uitgerold naar alle relevante partnerbedrijven.



► *De Airport Community App*

Krapte op de arbeidsmarkt

Corona is ook in 2021 van invloed geweest op de werkgelegenheid op Eindhoven Airport. De flexibele schil bij diverse partnerbedrijven is - na de afschaling in 2020 - richting de zomer weer stapsgewijs opgebouwd nadat de eerste tekenen van herstel zichtbaar werden. De toename van het vliegverkeer betekende ook een toename in de vraag naar personeel t.b.v. de diverse processen en diensten op de luchthaven. De krapte op de arbeidsmarkt was

en is daarbij de grote uitdaging. Intensieve samenwerking en overleg stond aan de basis om de juiste keuzen in het passagiersproces te maken in piektijden. Tijdens de zomer drukte heeft de inzet van studenten Luchtvaartdienstverlening van Summa College verlichting gebracht in enkele procesonderdelen, zoals toegangscontrole in de terminal en assistentie bij het boardingsproces. Deze onderdelen in het luchthavenproces zijn door corona extra intensief geworden door de toepassing van extra controles op reisdocumenten en -verklaringen zoals de check op de internationale COVID QR-codes. Onze gezamenlijke uitdaging voor komend jaar is laten zien dat Eindhoven Airport een mooie en uitdagende werkplek is.

Leerwerkloket Summa College

Eindhoven Airport fungeert als leer- en werklocatie voor studenten aan de opleiding Luchtvaartdienstverlening van Summa College. Met een opleidingslocatie in het multifunctionele P1-gebouw beschikt het over alle faciliteiten om theorie- en praktijkles te combineren naast de ervaring op de werkvloer in de terminal van de luchthaven. De positieve ervaringen met de combinatie van werken en leren op een locatie, leidde in 2021 tot de ingebruikname van een Leerwerkloket voor vraagstukken rond opleiden, leren en ontwikkelen.

Het loket is bedoeld voor werkgevers, medewerkers en studenten op en rond Eindhoven Airport. Met de sterk veranderende arbeidsmarkt en het gebrek aan goed opgeleid personeel groeit ook de problematiek rondom het invullen van vacatures. Daarnaast hebben zowel werkgevers als werknemers behoefte aan bij- en nascholingstrajecten die passen bij de veranderende vragen. Het Leerwerkloket voorziet in de behoefte om vraag en aanbod op Eindhoven Airport te verbinden.

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
- Vluchtinformatiesysteem
- 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
- Vergaderfaciliteiten
- Exploitatie van horeca en retail
- Wisselkantoor en pinautomaten
- Media-exploitatie



Vertrek

- Airport Operations
- Gatefaciliteiten
- Onderhoud platform
- Onderhoud start- en landingsbaan
- Brandweer
- Meteorologische dienst
- Vogelwacht
- Luchtverkeersleiding
- Grenscontrole
- Boarding
- Vliegtuigafhandeling
- Brandstofvoorziening



Aankomst

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

Bredere regionale samenwerking

Om externe ontwikkelingen, zoals duurzame innovatie in de luchtvaart en de energietransitie, tijdig te signaleren en te implementeren in bedrijfsbeleid, -processen en actieplannen, heeft Eindhoven Airport ook in 2021 gestalte gegeven aan nieuwe vormen van samenwerkingen buiten de reguliere partners in het luchthavenproces.

Masterplan-E

In mei 2021 is de eerste verkenning gestart op zoek naar oplossingen voor een CO₂-emissievrije luchthaven en de daarvoor benodigde energietransitie. Samen met Brainport Eindhoven organiseerde Eindhoven Airport een kennissessie met TNO, Fontys en TU/e op het gebied van energiegebruik, -opwek en -opslag. Insteek is het completeren van de onderzoeksrapportage Masterplan-E en de advisering over een gefaseerde realisatie van de energiedoelstellingen. Uiteindelijk moet dit traject leiden tot mogelijkheden om zelf energie op wekken én op te slaan. In 2022 wordt dit onderzoek vervolgd.



- *Zonnepanelen als opmaat voor de energietransitie op de luchthaven*

Fieldlab Eindhoven Airport

Als luchthaven voor Brainport zoekt Eindhoven Airport ook toenadering tot relevante partijen in de bredere regio die de luchthaven kunnen ondersteunen met kennis bij de verdere ontwikkeling op gezamenlijke aandachtsgebieden; de operationele

luchthavenprocessen en de elektrificatie van de luchthavensector in het algemeen. Als onderdeel van een bredere innovatiestrategie zal dit traject de komende jaren verder worden besproken.



- *Elektrisch vliegen in Nederland, en daarbuiten, is het doel vanaf 2025*

Power Up

In april 2021 heeft Eindhoven Airport, samen met Rotterdam The Hague Airport, Groningen Eelde Airport, Royal Schiphol Group, Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum en M3 Consultants het Power Up initiatief gelanceerd. Maastricht Aachen Airport heeft zich enkele maanden later aangesloten bij dit gezamenlijk streven om in 2025 de eerste test met elektrische passagiersvluchten uit te voeren tussen bovengenoemde luchthavens in Nederland. Na de oplevering van de Proof-of-Concept, is in 2021 verder geïnvesteerd in de uitwerking van een roadmap die moet leiden tot kennis- en ervaring op het gebied van elektrisch vliegen, in het bijzonder de technische infrastructuur, vanuit het perspectief van luchthavens.

Inbreng van onze stakeholders

Verschillende externe stakeholders dragen bij aan de invulling van onze regionale rol, zoals eerder beschreven in de purpose van Eindhoven Airport. Deze purpose kwam mede tot stand uit de input die we hebben opgehaald bij een brede groep bedrijven, overheden, organisaties en belangenverenigingen in de Brainportregio en daarbuiten. Onze doelstellingen liggen in het verlengde van een

gezamenlijke behoefte aan een solide woon-, werk- en leefomgeving in onze regio. Door alle lagen van de organisatie binnen Eindhoven Airport heen is er voortdurend contact met partijen op zakelijk, sociaal-cultureel, educatief en bestuurlijk vlak. We ontmoeten stakeholders aan verschillende overlegtafels die in 2021 veelal digitaal plaatsvonden. We zetten ons in voor goede en constructieve zakelijke en persoonlijke verstandhoudingen met deze groep belanghebbenden.



► Eindhoven Airport als voorportaal voor Brainport Eindhoven

Ons bestuur



Ons bestuur

Inleiding

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. R.A.J. (Roel) Hellemons (1971). In juli 2017 is mevrouw drs. M.P.J. (Mirjam) van den Bogaard (1974) toegetreden tot de directie in de functie van operationeel directeur (Chief Operations Officer (COO)). De directie wordt bijgestaan door een aantal stafafdelingen en neemt samen met 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) de strategische beslissingen.

Eindhoven Airport werkt sinds 1 oktober 2019 in de nieuwe structuur. Uit het medewerkerstevredenheidsonderzoek van augustus 2021 blijkt dat medewerkers over het algemeen tevreden zijn over het functioneren van het LT.

(foto linkerzijde, van boven naar beneden: Michelle van Waasdijk, Roel Hellemons, Mirjam van den Bogaard, Mark Botter, Niels Huybregts, Olaf Broeders)

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 een mens- en prestatiegerichte organisatie en voeren een solide financieel beleid dat is gericht op waardecreatie voor de lange termijn. Uitgangspunt is dat we (economische) waarde creëren voor onze aandeelhouders en dat financiële stakeholders van Eindhoven Airport erop vertrouwen dat we investeringsrisico's kunnen dragen.

Resultaat van onze bedrijfsvoering

Impact corona

In 2021 heeft de coronapandemie wederom een enorme impact gehad op onze business en financiële resultaten. De grote terugval in met name het eerste half jaar in passagiers en vliegtuigbewegingen ten gevolge van deze pandemie heeft een sterk negatieve invloed gehad op de omzet en het resultaat. In het tweede half jaar was een sterk herstel zichtbaar, maar zaten we nog niet op het niveau van voor de coronapandemie. Dit herstel was uiteindelijk niet voldoende om het grote verlies van het eerste half jaar te kunnen compenseren, waardoor in 2021 wederom een verlies geleden is. Door cost management en zorgvuldige afweging van investeringen hebben we de negatieve financiële gevolgen zoveel als mogelijk beperkt. Hierdoor is Eindhoven Airport in staat om door deze crisis heen te komen. Dit neemt niet weg dat 2021 in financiële zin een bijzonder zwaar jaar is geweest.



► *Op 10 februari kende de luchthaven een dag zonder vluchten op het schema*

Financiële positie

Eindhoven Airport heeft ondanks de negatieve resultaten van 2020 en 2021 nog steeds een gezond percentage eigen vermogen. In 2020 heeft de luchthaven 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 in 2020 al uitgebreid naar €60 miljoen met een accordeonfaciliteit van €15 miljoen. Door de sterke terugval in het eerste half jaar is er per ultimo 30 juni 2021 gebruik gemaakt van een verstrekte waiver voor de bank convenanten. Het sterke herstel in de tweede helft van het jaar en de maatregelen die we hebben getroffen om kosten te reduceren en het investeringsniveau te verlagen hebben ertoe geleid dat we ondanks het negatieve resultaat dit jaar binnen de gestelde convenanten zijn gebleven van de bank per einde jaar. Gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van pandemie heeft Eindhoven Airport een waiver laten opnemen in de bankdocumentatie. Achteraf gezien is deze niet nodig gebleven doordat het herstel einde jaar geen onverwachte terugval heeft gekend. Er vinden gesprekken met de bank plaats inzake de gestelde convenanten en worden prognoses en verwachtingen gedeeld. De solide financiële positie en basis blijven prioriteit voor 2022 en verder. Per einde jaar is het saldo van de uitstaande lening €18 miljoen.

Omzet

In totaal zijn de opbrengsten van Eindhoven Airport in 2021 met 55% gestegen tot €36,2 miljoen (2020: €23,3 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door het sterke herstel van passagiers en vliegtuigbewegingen vanaf de zomer, waardoor de passagiersaantallen 28% procent en de vliegtuigbewegingen circa 15% procent hoger zijn dan 2020. Deze stijging is terug te zien in de passagiersafhankelijke omzetstromen, waaronder de havengelden en autoparkeren.

De omzet havengelden is met 75% gestegen. Per 1 april zijn ook de nieuwe havengeldtarieven in werking getreden. De omzet autoparkeren is tevens toegenomen door de toegenomen omzet per parkeerder.

De stijging van de concessies valt lager uit dan de stijging van de passagiersaantallen door de gedwongen maatregelen die horeca en retail hebben ondervonden met betrekking tot opening- en sluitingstijden.

De omzet van het hotel bedroeg in 2021 €1,5 miljoen. Dat is een stijging ten opzichte van 2020 van 15% (2020: €1,3 miljoen) mede door de stijging in aantal passagiers ten opzichte van 2020. De bezettingsgraad van het hotel is uitgekomen op 45% in 2021 (2020: 35%). De overige omzet uit bijvoorbeeld media is met 49% gedaald, mede door lagere media en reclame-opbrengsten.



► *Het parkeerproduct vormt een belangrijke inkomstenbron voor Eindhoven Airport*

Toprisico's

Rendement

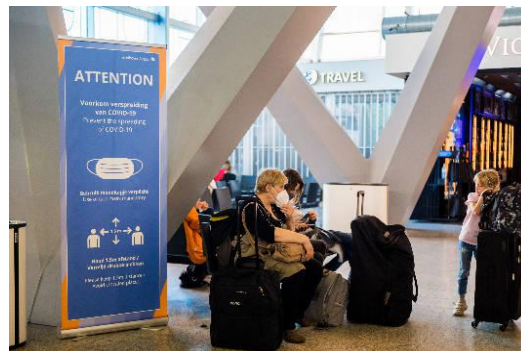
Ondanks het herstel vanaf de zomer van 2021, heeft Eindhoven Airport voor het tweede jaar op rij geen positief resultaat behaald. De enorme terugval in passagiers en vliegtuigbewegingen ten opzichte van 2019 (60 procent minder passagiers en 48% minder vliegbewegingen), het laatste jaar voor corona, heeft nog steeds een significant effect op het resultaat, aangezien een groot deel van de inkomsten passagiersafhankelijk zijn. Eindhoven Airport werkt zo kostenefficiënt mogelijk, met behoud van kwaliteit voor onze passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Gezien de enorme terugval in omzet door corona, heeft Eindhoven Airport de bedrijfslasten wederom fors gereduceerd. De stijging in de kosten van uitbesteed werk (passagiersgerelateerde kosten) ten opzichte van 2020 wordt met name veroorzaakt door nieuwe afspraken met defensie over de medegebruikskosten. Daarnaast heeft Eindhoven Airport een beroep gedaan op de NOW-regeling vanuit de overheid. De bijdrage van bijna €2,1 miljoen is opgenomen onder de lonen en salarissen. Daarnaast heeft de luchthaven diverse kosten gereduceerd en tot een minimum teruggebracht. De toename in de afschrijvingslasten wordt mede veroorzaakt door ingebruikname van geïnvesteerde activa (waaronder de overkapping van de looppaden).

Het resultaat na belasting valt hiermee €8,3 miljoen hoger uit dan in 2020, maar is nog altijd negatief: €-2,3 miljoen (2020: €-10,5 miljoen).

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

Naleven wet- en regelgeving

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



► Opmenging van coronamaatregelen in de terminal

(in EUR 1.000)	2021	2020	Delta	%
Havengelden	21.815	12.434	9.381	75%
Autoparkeren	7.264	4.591	2.673	58%
Concessies	4.011	3.254	757	23%
Verhuringen	2.861	2.607	254	10%
Overige omzet	236	461	-225	-49%
Totaal	36.187	23.347	12.840	55%

Pandemie

Een pandemie is een toenemende bedreiging in onze samenleving, zoals de afgelopen 2 jaar ook is gebleken met de coronapandemie. De gevolgen hiervan zijn internationale reisbeperkingen en lockdowns, met als gevolg een grote terugval in het aantal passagiers en 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.

Capaciteit

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

Marktvraag

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

een eventuele verandering in het aanbod van vliegverkeer te kunnen opvangen, sturen we op een breed portfolio van luchtvaartmaatschappijen.

Grote projecten

Eindhoven Airport is volop bezig met verscheidene grote projecten, zoals dit jaar de 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. In 2021 zijn de grote projecten binnen budget gerealiseerd.

(Cyber)security en safety

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

Aangescherpte safety- en securityeisen kunnen leiden tot onvoorziene investeringen en hogere beveiligingskosten. De contacten met verantwoordelijke autoriteiten, andere luchthavens en het beveiligingsbedrijf zijn een belangrijke bron van informatie voor verwachte ontwikkelingen. Daarnaast moeten onze organisatie en de veiligheidsambitie blijven aansluiten bij de ontwikkelende luchthaven zelf (zie paragraaf Veiligheid, hoofdstuk 2).

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

Risicobeheersing

De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van risicobeheersing en interne controle aan de Raad van Commissarissen. Voor elk geïdentificeerd risico is bepaald wat de kans is dat dit risico optreedt en wat de mogelijke invloed is op de bedrijfsvoering, waarna beheersmaatregelen zijn gedefinieerd en het risico na genomen beheersmaatregelen is bepaald. Het

zogenoemde 'restrisico' wordt besproken wat voor het laatst gebeurde tijdens de vergadering in september 2021.

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 controle zijn staat voorop. Dit wordt ondersteund door diverse managementsystemen, zoals het veiligheidsmanagementsysteem in het kader van RVGLT (Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen).

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

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

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

Eindhoven Airport heeft een interne beheersingsproces ingericht ter voorkoming van compliance risico's, waaronder ook frauderisico's. Dit is vastgelegd in een stevig compliance beleid en programma waarin de nadruk ligt op het gedrag van medewerkers en het voorkomen van mogelijke risico's. Om integer gedrag van medewerkers te realiseren hanteert Eindhoven Airport interne gedragsregels en AO procedures. Daarnaast gelden gedragsregels voor leveranciers zoals vastgelegd in onze Leverancierscode. Binnen Eindhoven Airport vinden wij het belangrijk dat iedereen zich veilig voelt om zich uit te spreken en elkaar aan te spreken op gedrag dat (mogelijk) niet in lijn is met wetgeving (bijvoorbeeld fraude), intern beleid of gedragsregels. Bij (vermoeden van) misstanden, fraude of andere handelingen die in strijd zijn met de gedragsregels kunnen medewerkers en leveranciers gebruik maken van de (interne) meldregeling. Onze Integriteitscommissie onderzoekt meldingen en adviseert over te nemen maatregelen. De Integriteitscommissie heeft in 2021 geen meldingen ontvangen.

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.

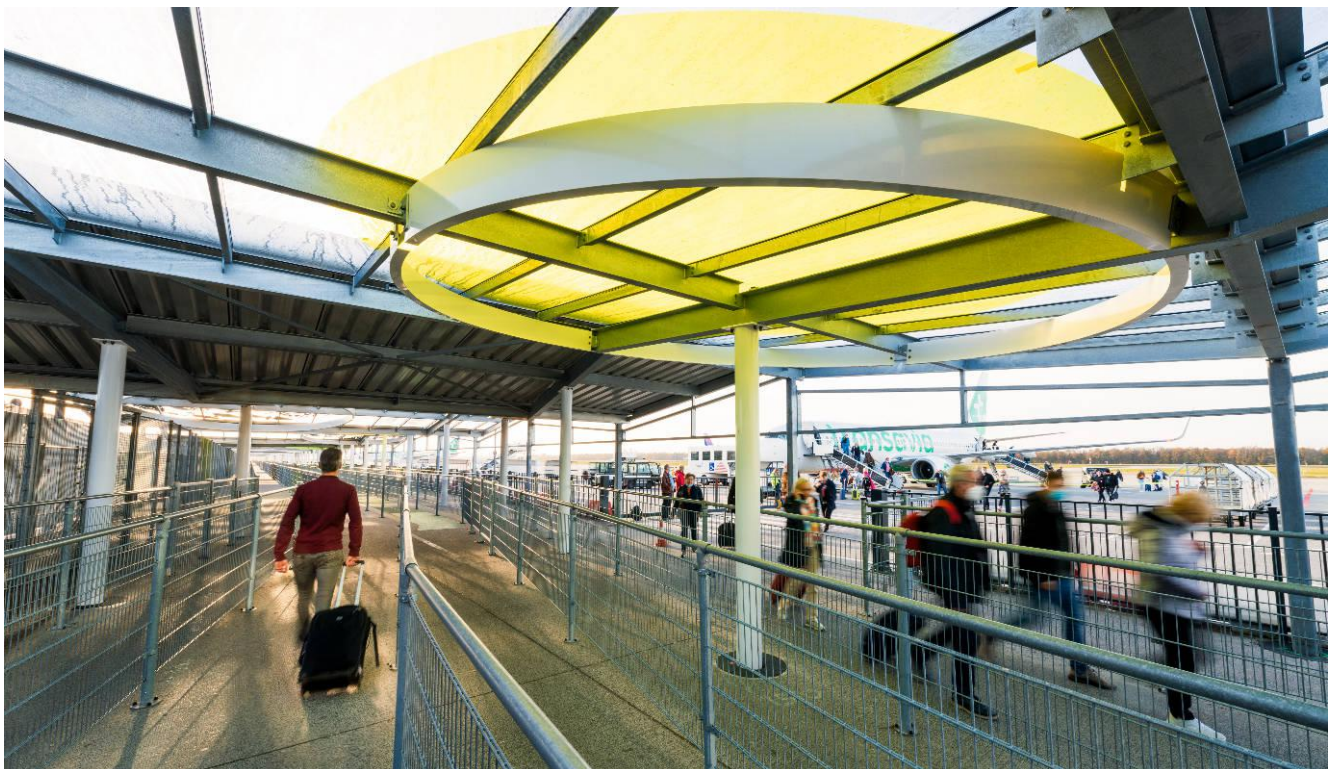
Integriteit

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.

Vooruitblik 2022

Corona heeft een enorme impact gehad op 2020 en 2021 en zal ook in 2022 nog van invloed zijn op de performance van Eindhoven Airport. Het herstel vanaf de zomer heeft aangetoond dat zodra het reizen weer mogelijk is, we als luchthaven in staat zijn om snel op te schalen en dit zien we dan ook terug in de bezettingsgraden en aantal vliegtuigbewegingen. Ondanks deze positieve ontwikkelingen is ook gebleken hoe snel het sentiment kan veranderen, waarbij het virus deze winter toch weer de overhand heeft en we wederom te maken hebben met beperkingen vanuit de overheid, om de druk op de zorg te verlagen. 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 Omikron-variant, de snelheid van vaccineren wereldwijd, de boosterprik, het herstel van de luchtvaart en de reisbeperkingen, de economische situatie, de politieke en geologische ontwikkelingen en de mogelijkheden van (snel)testen.

Financieel gezien houden we daarom wederom rekening met meerdere scenario's. We houden nu rekening met een verder herstel in 2022. Wanneer dit herstel inderdaad optreedt zijn we in staat om na twee jaren met negatieve resultaten weer een positief resultaat te laten zien. Gezien de onzekerheid is het verwachte investeringsniveau voor 2022 in lijn gehouden met dit jaar. Voor 2022 ligt de focus 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 financiële situatie. Er zijn geen uitbreidingen in het personeelsbestand begroot. Daarmee is 2022 wederom een uitdagend jaar. De verwachting is echter dat we qua passagiersaantallen pas in 2023/2024 weer op het niveau zijn van 2019. 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.



Ons toezicht



Ons toezicht

Verslag Raad van Commissarissen

Dat 2021 wederom een zwaar jaar is geweest voor de luchthaven, spreekt voor zich. Het eerste half jaar was er nagenoeg geen vliegverkeer als gevolg van de coronapandemie. Vanaf de tweede helft van het jaar zagen we gelukkig dat mensen weer heel erg graag wilden reizen na het op gang komen van het vaccinatieprogramma en de introductie van het Europese digitale coronacertificaat. Een compliment aan alle medewerkers van Eindhoven Airport, inclusief de partnerbedrijven, bij de opstart van de drukke zomerperiode is op zijn plaats. Het is altijd makkelijker om af te schalen dan om op te schalen en met alle maatregelen die nodig zijn om veilig en verantwoord te kunnen reizen, was deze opschaling een extra uitdaging. Bij de opstart is – naast aandacht voor de maatregelen – ook steeds aandacht uitgegaan naar de mensen die het werk moesten verrichten, of dit nou op de luchthaven zelf was of thuis vanachter het bureau. De directie en het hele Leadership Team heeft hier collectief op uitstekende wijze invulling aan gegeven.

De raad ziet dat onder grote maatschappelijke druk - zeker sinds de coronacrisis - het bestaansrecht van de luchthaven telkens opnieuw ter discussie lijkt te staan. Dat maakt de toezichthoudende rol er niet makkelijker op. Terecht zijn belangrijke en urgente opgaven als CO₂-reductie en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving de *license to operate* voor de luchthaven geworden. Eindhoven Airport werkt hard aan deze opgaven. Niet alleen omdat het móet, maar vooral vanuit de overtuiging dat met minder hinder en innovatieve oplossingen iedereen in de toekomst kan blijven vliegen. De directie heeft de volledige steun van de raad bij deze eigen visie op de toekomst en de stappen die worden

gezet om met innovatie en verduurzaming invulling te geven aan de grote opgaven van deze tijd.

Het afgelopen jaar is een volgende stap gezet in de positionering van de luchthaven in de regio. Vanuit een eigen visie op duurzame luchtvaart en een sterke strategie is de verbinding van de luchthaven met de omgeving verder verstevigd. Zowel binnen het Luchthaven Eindhoven Overleg als in eigen contacten tussen luchthaven en stakeholders uit de regio, onder wie de omwonenden, wordt in goede dialoog invulling gegeven aan de uitwerking van het Proefcasus-advies 'Opnieuw Verbonden' van Pieter van Geel. De maatschappelijke betekenis van Eindhoven Airport is besproken met en bevestigd door onze aandeelhouders, die het met ons eens zijn dat de internationale connectiviteit die de luchthaven faciliteert van grote waarde is voor de hele regio. Ook met de gemeenteraad van Eindhoven en Provinciale Staten van Noord-Brabant is gesproken over de rol van Eindhoven Airport in de regio. Buiten de vanzelfsprekende aandacht voor de negatieve effecten die de luchthaven heeft in de omgeving, wordt de toegevoegde waarde van Eindhoven Airport breed herkend.

De verbinding met de regio is ook tot uiting gekomen op de luchthaven zelf. Het prachtige nieuwe voorterrein met de vitrines van Piet Hein Eek en het Van Abbemuseum, de PSV Vibe en vanaf november het kunstwerk van GLOW maken de entree van de luchthaven tot het visitekaartje voor de regio. In de terminal heeft de investering in het security filter en het nieuwe horecaconcept een extra kwaliteitsimpuls gegeven. Voor veel mensen is het belangrijkste echter misschien nog wel dat eind 2021 de looppaden richting de vliegtuigen zijn overkapt met een galerij waarin elementen terugkomen uit de (Brainport)regio. We hopen uiteraard dat de komende tijd steeds meer reizigers hiervan

kunnen gaan genieten. Dat de investeringen in de kwaliteit van de luchthaven vruchten afwerpen, blijkt wel uit de hoge score op passagierstevredenheid in 2021 met een net promotor score van 40, hoger dan de doelstelling van 35 voor 2021.

Om dit vast te kunnen houden, zullen de komende jaren investeringen worden gedaan, zoals de bouw van parkeergarage P5 en de uitbreiding van de terminalhal. Dit zijn geen investeringen die worden gedaan vanuit een groeiperspectief. Met gelijkblijvende aantallen vliegbewegingen en nagenoeg gelijkblijvende passagiersaantallen de komende jaren moet verder gewerkt worden aan een verbetering van de kwaliteit van de luchthaven zodat de reeds afgeronde projecten en de nieuwe investeringen leiden tot een integraal volwaardige entree voor de regio. Daartoe hoort in de ogen van de raad ook een investering in een upgrade van het Instrument Landing System in 2025 zodat het grote ongemak van mistdagen, vooral voor de passagiers, grotendeels tot het verleden zal gaan behoren.

Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen

Veiligheid blijft voorop staan en dat zijn we ons zeer bewust: in een periode van minder bedrijvigheid moet de alertheid hoog blijven. In 2021 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. Tevens stond het thema veiligheid in 2021 structureel en uitgebreid op de agenda van de RvC en wordt hierover ook frequent gerapporteerd door de directie aan de raad.

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

Naast de aandacht voor de financiële impact van de coronapandemie en de bankratio's, is in 2021 veelvuldig gesproken over de hierboven reeds aangehaalde duurzaamheidsambitie en de uitwerking van het advies van Pieter van Geel over met name het reduceren van geluidhinder. Jaarlijks terugkerende onderwerpen zijn daarnaast het risk assessment, compliance en integriteit, de havengelden en uiteraard het Tactisch Plan voor de komende vijf jaren en vaststelling daarvan.

De eveneens reeds genoemde informatiebijeenkomst in het najaar met vertegenwoordigers van de gemeenteraadfracties van de gemeente Eindhoven en van de statenfracties van de provincie Noord-Brabant werd zeer gewaardeerd. Een dergelijke bijeenkomst, waarbij ondergetekende en een of meer van de overige commissarissen aanwezig zijn, wordt twee keer per jaar georganiseerd. Voor de raden van omliggende gemeenten zijn begin 2021 (digitale) bijeenkomsten georganiseerd waarbij een of meer commissarissen aanwezig waren.

Vergaderingen

De Raad van Commissarissen kwam in 2021 viermaal bijeen in reguliere vergadering, drie maal digitaal en een maal fysiek. 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, naast andere onderwerpen van strategische aard. Op 12 april 2021 vond de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (digitaal) plaats. Hierbij was de voltallige raad aanwezig en waren alle aandeelhouders vertegenwoordigd. Op voorstel van de raad hebben de aandeelhouders in deze vergadering Mirjam van den Bogaard vanaf 1 juli 2021 benoemd tot statutair directeur van de vennootschap in de functie van COO voor een tweede termijn van vier jaar. De raad is blij met deze herbenoeming en heeft het volste

vertrouwen dat Mirjam van den Bogaard de komende vier jaar samen met Roel Hellemons op uitstekende wijze leiding zal geven aan de vennootschap.

In oktober vond de jaarlijkse informatiebijeenkomst voor aandeelhouders plaats in aanwezigheid van alle commissarissen en met vertegenwoordiging van alle aandeelhouders, waarin dit keer uitgebreid is gesproken over de visie van de aandeelhouders op de belangrijkste thema's voor de komende jaren en de visie op de positie van de aandeelhouders in de deelneming in de vennootschap. De grote waarde voor de regio van internationale connectiviteit kwam hierin als belangrijkste punt naar voren, met als afgeleide hiervan de werkgelegenheid en de bijdrage van de luchthaven aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat in de regio. De aandeelhouders zien verduurzaming, mede door innovatie, als belangrijkste opgave voor de toekomst.

In de laatste vergadering van 2021 heeft de raad gesproken over het functioneren van de directie en het remuneratiepakket. Uitkering van het voorwaardelijk inkomen van de directie over 2021 was niet opportuun vanwege de ontvangen coronasteun (NOW-bijdrage).

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 2021 heeft onder begeleiding van extern adviseur de heer Paul Nobelen de evaluatie van het functioneren van de raad en dat van zijn individuele leden plaatsgevonden. Hiertoe heeft de heer Nobelen individuele interviews gehouden met de commissarissen, de twee directieleden en de bestuurssecretaris. Algemene conclusie is dat de raad naar behoren en rolvast functioneert waarbij de

samenwerking met de directie constructief verloopt. Ook de individuele leden van de raad functioneren naar behoren en zijn voor hun functie voldoende uitgerust, ieder vanuit de eigen expertise. Er zijn geen dringende zaken uit de evaluatie naar voren gekomen. Verbeterpunten liggen met name op het vlak verdiepende kennis op high risk gebieden, zoals cyber security en de vergunningensituatie voor de luchthaven. Geen van de commissarissen heeft aangegeven toegevoegde waarde te zien in het instellen van aparte commissies.

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 2021 zal er wederom geen winstuitkering kunnen plaatsvinden. De directie zal het jaarverslag voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 14 april 2022. 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.

Tenslotte willen wij graag directie en alle medewerkers hartelijk danken voor hun inzet in het afgelopen jaar en hun veel succes wensen bij de uitdagingen voor 2022.

Eindhoven, 9 maart 2022

Ir. Bert van der Els, president-commissaris

Personalia Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen van Eindhoven Airport N.V. bestond in het jaar 2021 uit vijf leden.

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

President-commissaris

Directeur NieuwSparrendaal

Nevenfuncties

President-commissaris BIM

Commissaris ZND

Commissaris BUVA

Adviseur RvC Royal Schiphol Group

Voorzitter Stichting Van Gogh Heritage Foundation

Voorzitter Raad van Toezicht Brabant C

Voorzitter Stichting Kazerne Eindhoven

Voorzitter Stichting Verkadefabriek

Bestuurslid Universiteitsfonds Eindhoven

Hogeschool (tot en met 9 september 2021)

Nevenfuncties

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

Voorzitter Raad van Toezicht Instituut

Nederlandse Taal (INT)

Voorzitter Raad van Toezicht KRO-NCRV

Voorzitter Raad van Commissarissen Sitech Services B.V.

Lid Raad van Commissarissen Enexis Holding N.V.

Voorzitter Van Gogh Nationaal Park

Lid dagelijks bestuur CDA landelijk

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

Directeur Schiphol Commercial

Nevenfuncties

Bestuurslid Tradeport Hong Kong

Bestuurslid Hobart Airport

Bestuurslid Schiphol Airport Retail

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

Directievoorzitter en CEO Obvion N.V.

Nevenfuncties

Voorzitter Raad van Toezicht Stichting

Museumplein Limburg

Alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.

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

COO & Executive Vice President Royal Schiphol Group/Directielid

Nevenfuncties

Lid Raad van Commissarissen Royal

FloraHolland

Lid Executive Committee ACI Europe Board

Bestuurslid Next Generation Infrastructures

Voorzitter Joint Sector Safety Review Board

Lid Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol

Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol Group

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

Bestuurslid Holland International Distribution Council

Drs. P.L.A. (Paul) Rüpp (1957)

Voorzitter College van Bestuur Avans

Jaarrekening



Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2021

(na resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2021	2020
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	231	247
Banen en platform		16.503	13.771
Terreinen en wegen		21.577	22.816
Gebouwen		63.220	67.130
Installaties		6.448	7.370
Overige vaste bedrijfsmiddelen		1.051	859
Objecten in aanbouw		1.862	1.680
Operationele materiële vaste activa		110.661	113.626
Vastgoedbeleggingen		6.588	6.381
Materiële vaste activa	2	117.249	120.007
Financiële vaste activa	3	841	728
		118.321	120.982
Vlottende activa			
Voorraden	4	74	77
Vorderingen	5	10.376	3.910
Liquide middelen	6	9.204	6.625
		19.654	10.612
		137.975	131.594
(in EUR 1.000)			
	Toelichting	2021	2020
Eigen vermogen	7	101.325	103.618
Voorzieningen	8	393	353
Langlopende schulden	9	18.000	19.000
Kortlopende schulden	10	18.257	8.623
		137.975	131.594

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

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2021

(in EUR 1.000)	Toelichting	2021	2020
Netto omzet	12	36.187	23.347
Som der bedrijfsopbrengsten		36.187	23.347
Waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen	13	-199	396
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	14	24.107	22.778
Lonen en salarissen	15	3.843	3.380
Sociale lasten en pensioenlasten	16	1.827	1.812
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	17	8.968	8.585
Som der bedrijfslasten		38.546	36.951
Bedrijfsresultaat		-2.359	-13.604
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	18	0	11
Rentelasten en soortgelijke kosten	18	-701	-467
Resultaat vóór belastingen		-3.060	-14.060
Belastingen	19	767	3.515
Nettoresultaat		-2.293	-10.545

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2021

(in EUR 1.000)	Toelichting	2021	2020
Bedrijfsresultaat		-2.359	-13.604
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen	1, 2	8.968	8.585
Ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	13	-199	396
Toename /Afname (-) voorzieningen		1	0
		8.770	8.981
Mutatie in werkkapitaal ¹		3.390	2.758
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		9.801	-1.865
Ontvangen interest		0	11
Betaalde interest		-696	-440
Betaalde (-) / Ontvangen (+) winstbelasting		467	2.228
(a) Kasstroom uit operationele activiteiten		9.572	-66
Investerings in immateriële vaste activa		0	-250
Investerings in materiële vaste activa		-5.993	-11.891
(b) Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-5.993	-12.141
Aflossing langlopende schulden	9	-8.000	0
Opname langlopende schulden	9	7.000	13.000
(c) Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-1.000	13.000
Netto kasstroom (a) + (b) + (c)		2.579	793

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 2021 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2021.

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, ondanks de geïdentificeerde continuïteitsrisico's. 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 de pre-corona jaren. Dit heeft een negatieve invloed gehad op de financiële prestaties over 2021.

Voor boekjaar 2021 bedraagt het verlies van Eindhoven Airport N.V. €-2.293.000. Het eigen vermogen van de groep bedraagt op 31 december 2021 €101.325.000. Eindhoven Airport N.V. heeft €9.204.000 aan kasmiddelen en tegoeden op bank- en girorekeningen en €57.000.000 niet gebruikte kredietfaciliteiten ultimo 2021, welke zonder restricties aangewend kunnen worden.

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, echter de verwachting is dat hieraan ook in dit scenario kan worden voldaan, evenals dit jaar. Gegeven de onzekerheden afgelopen jaar heeft Eindhoven Airport N.V. per 31 december 2021 een waiver verkregen van de kredietverstrekker. Deze waiver is echter niet nodig gebleken gezien het sterke herstel in het tweede halfjaar van 2021. Hierdoor is per 31 december 2021 aan de convenanten voldaan. Dit herstel zet zich door in 2022. 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 31 december 2021;
- het verminderen van niet-essentiële investeringen; en
- het uitstellen of annuleren van niet noodzakelijke 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. Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: verstrekte leningen en overige vorderingen, overige financiële verplichtingen. Eindhoven Airport maakt geen gebruik van afgeleide instrumenten (derivaten) en houdt geen handelsportefeuille aan. Financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde, waarbij (dis)agio en de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen. Na de eerste opname worden financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

Verstrekte leningen en overige vorderingen

Verstrekte leningen en overige vorderingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode, verminderd met bijzondere 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 waardeverminderingen worden opgenomen in de winst-en-verliesrekening. Rente op het aan een bijzondere waardevermindering onderhevige actief blijft verantwoord worden via oprenting van het actief met de oorspronkelijke effectieve rente van het actief. Als in een latere periode de waarde van het actief, onderhevig aan een bijzondere waarde vermindering, stijgt en het herstel objectief in verband kan worden gebracht met een gebeurtenis die plaatsvond na de opname van het bijzondere waardevermindingsverlies, wordt het bedrag uit hoofde van het herstel (tot maximaal de oorspronkelijke kostprijs) opgenomen in de winst-en-verliesrekening.

Saldering van financiële instrumenten

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

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

Immateriële vaste activa

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

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

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

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

Materiële vaste activa

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

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

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

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

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

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

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

De volgende afschrijvingspercentages worden hierbij gehanteerd:

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

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

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

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Voor immateriële, materiële vaste activa en financiële vaste activa 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 2020	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2020	-3	-3
Boekwaarde ultimo 2020	247	247
Mutaties in de boekwaarde:		
Afschrijvingen in 2021	-17	-17
Saldo mutaties boekwaarde	-17	-17
Aanschafwaarde ultimo 2021	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2021	-19	-19
Boekwaarde ultimo 2021	231	231

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

2. Materiële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Banen en platform	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Overige vaste bedrijfsmiddelen	Vastgoedbeleggingen	Objecten in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2020	26.364	25.993	94.073	12.235	2.151	6.041	1.680	168.537
Cumulative 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
Mutaties in de boekwaarde:								
Investerings in 2021	601	164	334	301	392	7	4.194	5.993
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	-687	-350	-196	-54	-107	0	0	-1.394
Afschrijvingen in 2021	-1.272	-1.422	-4.305	-1.605	-347	0	0	-8.951
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	687	350	196	54	107	0	0	1.394
Ongerealiseerde waardeverandering 2021	0	0	0	0	0	200	0	200
Opleveringen	3.403	19	61	382	147	0	-4.012	0
Saldo mutaties boekwaarde	2.732	-1.239	-3.910	-922	192	207	182	-2.758
Aanschafwaarde ultimo 2021	29.681	25.826	94.272	12.864	2.583	6.048	1.862	173.136
Cumulative afschrijvingen ultimo 2021	-13.178	-5.912	-31.052	-6.416	-1.532	0	0	-58.090
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2021	0	1.663	0	0	0	540	0	2.203
Boekwaarde ultimo 2021	16.503	21.577	63.220	6.448	1.051	6.588	1.862	117.249

De herwaardering vastgoedbeleggingen ten bedrage van € 200.000 bestaat voor € 200.000 uit positieve herwaarderingen en voor € 0 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 2021 bedroeg op gebouwen € 133.000 (2020: € 129.060) en € 67.000 (2020: € -466.036) op erfpachtterreinen. De verhuuropbrengsten vanuit vastgoedbeleggingen bedroegen in 2021 ongeveer € 428.000 op gebouwen (2020: € 398.000). Exploitatiekosten ten behoeve van verhuuropbrengsten genererend vastgoed bedroegen ongeveer € 100.000 (2020: € 100.000), de exploitatiekosten voor nog te verhuren ruimtes bedroegen ongeveer € 5.000 (2020: € 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 2021 door onafhankelijke taxateurs getaxeerd op € 5.435.000. 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 9,0% voor bedrijfsgebouwen
2. Regionale marktontwikkelingen.

De erfpachtopbrengsten bedroegen in 2021 € 48.000. De actuele waarde van de erfpachtterreinen is ultimo 2021 berekend op € 1.153.000. De berekeningen zijn gebaseerd op de methode van netto contante waarde van toekomstige erfpachtopbrengsten. Er is gerekend met een disconteringspercentage van 5,75%. 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 bestaan met name uit de oplevering van de overkapping van de looppaden (Braingallery).

Eindhoven Airport is een investeringsverplichting aangegaan ter grootte van € 3,4 miljoen. Dit betreft investeringsverplichtingen die met name zijn aangegaan voor investeringen in de terminal en betreffen investeringsverplichtingen korter dan 1 jaar.

3. Financiële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Latente belasting- vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2021	728	728
Dotatie	137	137
Ottrekking	-24	-24
Stand per 31 december 2021	841	841

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)	2021	2020
Voorraad reserveonderdelen bagage afhandelsysteem	66	66
Voorraad handelsgoederen	8	11
	74	77

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

5. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2021	2020
Debiteuren	7.410	1.683
Vordering omzetbelasting	328	579
Vordering vennootschapsbelasting	691	465
Te ontvangen concessies en reclame	19	7
Overige vorderingen ¹	1.928	1.176
	10.376	3.910

¹ Van de overige vorderingen heeft € 0,5 miljoen betrekking op nog te factureren omzet en overige bedrijfsopbrengsten (2020: € 0,2 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 (2020: € 0).

6. Liquide middelen

(in EUR 1.000)	2021	2020
Liquide middelen	9.204	6.625

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 2021	348	5	353
Mutaties:			
Dotaties	51	1	52
Onttrekkingen	-12	0	-12
Stand per 31 december 2021	387	6	393

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 € 11.762 (2020: € 17.359).

Jubileumvoorziening

De jubileumvoorziening heeft betrekking op uitkeringen aan medewerkers op basis van de duur van het dienstverband. Circa € 250 (2020 : € 250) heeft een looptijd korter dan 1 jaar.

Van de voorzieningen heeft € 321.000 betrekking op voorzieningen met een verwachte looptijd groter dan 5 jaar.

9. Langlopende schulden

(in EUR 1.000)	2021	2020
Schulden aan kredietinstellingen	18.000	19.000
	18.000	19.000

Schulden aan kredietinstellingen

Het verloop van de post luidt als volgt:

(in EUR 1.000)	2021
Stand per 1 januari 2021	19.000
Aflossing in 2021	-8.000
Opname in 2021	7.000
Stand per 31 december 2021	18.000
Kortlopend deel per 31 december 2021	0
Langlopend per 31 december 2021	18.000

In 2020 is een herfinancieringsproces gestart waarbij per 18 juni 2020 een herfinanciering is overeengekomen met een looptijd tot en met 25 september 2023. Hierdoor is een RCF kredietfaciliteit ontstaan van €60 miljoen (2020: €60 miljoen) waarvan in 2021 voor €10 miljoen is omgezet naar een overdraft faciliteit. Per ultimo 2021 bedraagt de RCF kredietfaciliteit hierdoor €50 miljoen, met een accordeonmogelijkheid om deze kredietfaciliteit met €15 miljoen (2020: €15 miljoen) te verhogen en met daarnaast een overdraft faciliteit van €10 miljoen.

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.

	2021	2020
Leverage ratio	1,3	-2,5
Interest coverage ratio	9,4	-11,0
Uitgekeerd dividend boekjaar (€)	€ 0	€ 0

Ultimo boekjaar wordt hiermee aan de convenanten voldaan.

10. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2021	2020
Schulden aan leveranciers	3.220	1.444
Schulden uit hoofde van loonheffing	377	365
Schulden aan aandeelhouders/participanten	6	6
Schulden aan Ministerie van Defensie	7.583	4.755
Overige schulden en overlopende passiva	7.071	2.053
	18.257	8.623

Overige schulden en overlopende passiva

(in EUR 1.000)	2021	2020
Beveiligingskosten	461	286
Vakantiegeld en -dagen	226	205
Af te dragen slotfee	6	0
Vooruitgefactureerde omzet	566	208
Vliegbelasting	4.473 ¹	0
Overlopende passiva	1.001	995
Overige	338	359
	7.071	2.053

¹ Vanaf 1 januari 2021 is per kwartaal vliegbelasting verschuldigd over alle vertrekkende passagiers (vliegtuig met minimum startgewicht van 8.616 kilogram)

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 87% van het debiteurensaldo per 31 december 2021 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 2021 niet in de balans opgenomen verplichtingen ter grootte van € 3,7 miljoen. Dit betreft met name investeringsverplichtingen van € 3,4 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 € 110.000 met een termijn korter dan 1 jaar en € 235.000 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 1,5 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.

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

12. Netto-omzet

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

(in EUR 1.000)	2021	2020
Havengelden	21.815	12.434
Autoparkeergelden	7.264	4.591
Concessies	4.011	3.254
Verhuringen	2.861	2.607
Overige netto-omzet	236	461
	36.187	23.347

Havengelden

(in EUR 1.000)	2021	2020
Vliegtuigvergoedingen	6.328	3.530
Passagiersvergoedingen	15.220	8.745
Parkeergelden vliegtuigen	267	159
	21.815	12.434

Autoparkeren

(in EUR 1.000)	2021	2020
Autoparkeren ¹	7.264	4.591
	7.264	4.591

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

Concessies

(in EUR 1.000)	2021	2020
Winkels en horeca	3.252	2.364
Oliemaatschappijen	502	419
Autoverhuur	113	135
Overige concessies ¹	144	336
	4.011	3.254

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)	2021	2020
Gebouwen	1.216	1.221
Hotel omzet	1.541	1.280
Terreinen	104	106
	2.861	2.607

Overige netto-omzet

(in EUR 1.000)	2021	2020
Reclameopbrengsten	17	212
Overige opbrengsten ¹	219	249
	236	461

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

13. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)	2021	2020
Marktwaaarde aanpassing erfpachten	-67	525
Marktwaaarde aanpassing commercieel onroerend goed	-132	-129
	-199	396

14. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

(in EUR 1.000)	2021	2020
Beveiligingskosten	4.941	4.684
Afhandelingskosten	2.555	3.066
Schoonmaakkosten	956	1.042
Medegebruikskosten	9.058	6.500
Overige uitbestedingen	846	261
Onderhoudskosten	2.274	2.408
Inhuur extern personeel	172	557
Commerciële en relationele kosten	795	782
Accountantskosten	65	65
Advieskosten	516	1.148
Overige externe kosten ¹	1.929	2.265
	24.107	22.778

¹ De overige externe kosten bestaan met name uit kosten voor gas, water en elektra, huurkosten, herstelkosten, verkeersregelaars, verzekeringen en belastingen. Tevens is EUR 55.000 TVL subsidie verantwoord en in mindering gebracht op de overige externe kosten.

15. Lonen en salarissen

(in EUR 1.000)	2021	2020
Salarissen ¹	3.508	2.933
Overige personeelskosten	335	447
	3.843	3.380

¹ De salarissen zijn inclusief de tegemoetkoming in de loonkosten uit hoofde van de NOW-regeling (2021: bate: € 2,1 miljoen, 2020: bate € 2,6 miljoen). In 2021 is een bedrag van € 1,8 miljoen ontvangen (2020: € 2,3 miljoen). € 0,6 miljoen is verantwoord als nog te ontvangen subsidies onder de overige vorderingen (2020: € 0,3 miljoen).

Ultimo 2021 was het aantal fte werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 70,6 (2020: 70,6). Ultimo 2021 was het aantal fte werkzaam in het hotel 8,3 (2020: 9,9).

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2021:

Afdeling	2021		2020	
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)	man	vrouw	man	vrouw
Airport Development	5,7	0,8	5,8	0,8
Airport Operations	8,0	10,2	8,0	10,2
Aviation Development & Partnerships	2,0	0,0	2,0	0,0
Communications	1,0	1,5	1,0	1,7
Consumers & Real Estate	3,0	2,5	3,0	2,5
Digital & IT	5,0	1,0	5,0	1,0
Finance & Procurement	3,0	2,7	3,0	2,6
HR	0,0	1,9	0,0	1,7
Legal & Corporate Affairs	1,0	5,0	2,0	4,0
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	5,5	0,0	5,4
Technical & Facility Services	7,8	1,0	7,9	1,0
Totaal exclusief Hotel	37,5	33,1	38,7	31,9
Hotel	0,7	7,6	0,0	9,9
Totaal inclusief Hotel	38,2	40,7	38,7	41,8

Bezoldiging commissarissen

In 2021 is aan de Raad van Commissarissen een bezoldiging betaald van € 70.000 (2020: € 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 € 561.120 (2020: € 610.747).

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)	2021	2020
Sociale lasten	489	579
Pensioenlasten	1.338	1.233
	1.827	1.812

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)	2021	2020
Afschrijvingskosten immateriële vaste activa	3	3
Afschrijvingskosten materiële vaste activa	8.965	8.582
	8.968	8.585

18. Rentebaten en -lasten

(in EUR 1.000)	2021	2020
Rentelasten en soortgelijke kosten	-701	-467
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	0	11
	-701	-456

De financiële lasten in 2021 komen met name voort uit de overeengekomen kredietfaciliteit. De overige financiële lasten betreffen kosten van betalingsverkeer en creditcardprovisies.

19. Belastingen

(in EUR 1.000)	2021	2020
Vennootschapsbelasting op basis van het resultaat over boekjaar	-839	-3.599
Vennootschapsbelasting uit hoofde van mutaties latentie	74	84
Vennootschapsbelasting uit hoofde van afwikkeling voorgaande jaren	-2	0
Totaal	-767	-3.515
Effectieve belastinglast	25%	25%
Het tarief in 2021 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
	2021	2021	2021
Onderzoek van de jaarrekening	65	0	65
Andere controleopdrachten	0	0	0
	65	0	65

(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

22. Gebeurtenissen na balansdatum

In 2022 is NOW 7 aangevraagd over de periode november-december 2021. Hiervoor is in 2022 een bedrag van €0,2 miljoen ontvangen.

Enkelvoudige balans per 31 december 2021

(na resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2021	2020
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	23	231	247
Materiële vaste activa	24	117.245	120.002
Financiële vaste activa	25	1.413	937
		118.889	121.186
Vlottende activa			
Vorraden		66	66
Vorderingen	26	10.281	3.710
Liquide middelen		8.482	6.413
		18.829	10.189
		137.718	131.375
(in EUR 1.000)			
Eigen vermogen			
Gepaatst kapitaal		2.292	2.292
Agio reserve		10.777	10.777
Herwaarderingsreserve		2.243	2.155
Bestemmingsreserve		327	327
Overige reserves		85.686	88.067
Dividend		0	0
	27	101.325	103.618
Voorzieningen	28	393	353
Langlopende schulden	29	18.000	19.000
Kortlopende schulden	30	18.000	8.404
		137.718	131.375

Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2021

(in EUR 1.000)	Toelichting	2021	2020
Aandeel in resultaat van de onderneming waarin wordt deelgenomen na belastingen		-387	-619
Overig resultaat na belastingen		-1.906	-9.926
Nettoresultaat		-2.293	-10.545

Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2021

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de jaarrekening 2021 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:

(in EUR 1.000)	Concessies, vergunningen en rechten van intellectuele eigendom	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2020	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2020	-3	-3
Boekwaarde ultimo 2020	247	247
Mutaties in de boekwaarde		
Afschrijvingen in 2021	-17	-17
Saldo mutaties boekwaarde	-17	-17
Aanschafwaarde ultimo 2021	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2021	-19	-19
Boekwaarde ultimo 2021	231	231

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 2020	26.364	25.993	94.073	12.235	2.091	6.041	1.680	168.477
Cumulative 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
Mutaties in de boekwaarde								
Investeringen in 2021	601	164	334	301	392	7	4.194	5.993
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	-687	-350	-196	-54	-107	0	0	-1.394
Afschrijvingen in 2021	-1.272	-1.422	-4.305	-1.605	-346	0	0	-8.950
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	687	350	196	54	107	0	0	1.394
Ongerealiseerde waardeverandering 2021	0	0	0	0	0	200	0	200
Opleveringen	3.403	19	61	382	147	0	-4.012	0
Saldo mutaties boekwaarde	2.732	-1.239	-3.910	-922	193	207	182	-2.757
Aanschafwaarde ultimo 2021	29.681	25.826	94.272	12.864	2.523	6.048	1.862	173.076
Cumulative afschrijvingen ultimo 2021	-13.178	-5.912	-31.052	-6.416	-1.476	0	0	-58.034
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2021	0	1.663	0	0	0	540	0	2.203
Boekwaarde ultimo 2021	16.503	21.577	63.220	6.448	1.047	6.588	1.862	117.245

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

25. Financiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2021	2020
Vorderingen op deelnemingen	572	209
Actieve belastinglatenties	841	728
	1.413	937

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 2021	0	209	728	937
Mutaties in 2021				
Nieuw verstrekte leningen	0	750	0	750
Aandeel in resultaat	-387	0	0	-387
Mutatie actieve belasting latenties	0	0	113	113
Naar vorderingen op groepsmaatschappijen	387	-387	0	0
Stand per 31 december 2021	0	572	841	1.413

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)	2021	2020
Debiteuren	7.392	1.679
Vordering omzetbelasting	272	517
Vordering vennootschapsbelasting	562	259
Vorderingen op deelnemingen	100	110
Overige vorderingen	1.955	1.145
	10.281	3.710

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2020: € 0).

27. Eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Gestort aandelen- kapitaal	Agio- reserve	Bestem- mingsre- serve	Herwaar- derings- reserve	Overige reserves	Dividend	Totaal jaar
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 preferent dividend naar kortlopende schulden	0	0	0	0	458	-231	227
Saldo ultimo 2020	2.292	10.777	327	2.155	88.067	0	103.618
2021							
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	327	2.155	88.067	0	103.618
Mutatie herwaarderingsreserve	0	0	0	88	-88	0	0
Besteding	0	0	0	0	0	0	0
Vrijval herwaarderingsreserve	0	0	0	0	0	0	0
Winstbestemming	0	0	0	0	-2.293	0	-2.293
Overboeking dividend 2020 naar overige reserves	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ultimo 2021	2.292	10.777	327	2.243	85.686	0	101.325

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 resultaat over boekjaar 2021 bedraagt €-2.293.000. 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 2021 wordt geen dividend uitgekeerd vanwege het dividendverbod uit hoofde van de NOW-regeling waar Eindhoven Airport N.V. in 2021 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)	2021	2020
(Resterende looptijd van korter dan een jaar)		
Schulden aan leveranciers	3.172	1.444
Schulden uit hoofde van loonheffing	370	355
Schulden aan deelnemingen	1	0
Schulden aan aandeelhouders/participanten	6	6
Schulden aan Ministerie van Defensie	7.583	4.755
Overige schulden en overlopende passiva	6.868	1.844
	18.000	8.404

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 € -387.000 (2020: € -619.000) groepsmaatschappijen betreft.

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

33. Personeelskosten en aantal werknemers

(in EUR 1.000)	2021	2020
Lonen en salarissen ¹	3.386	2.812
Sociale lasten	442	501
Pensioenlasten	1.327	1.215
Overige personeelskosten	316	415
	5.471	4.943

¹ De salarissen zijn inclusief de tegemoetkoming in de loonkosten uit hoofde van de NOW-regeling (2021: bate € 2,0 miljoen, 2020: bate € 2,4 miljoen). In 2021 is een bedrag van € 1,7 miljoen ontvangen (2020: € 2,1 miljoen). € 0,6 miljoen is verantwoord als nog te ontvangen subsidies onder de overige vorderingen (2020: € 0,3 miljoen).

Ultimo 2021 was het aantal fte werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 70,6 (2020: 70,6).

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2021:

Afdeling	2021		2020	
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)	man	vrouw	man	vrouw
Airport Development	5,7	0,8	5,8	0,8
Airport Operations	8,0	10,2	8,0	10,2
Aviation Development & Partnerships	2,0	0,0	2,0	0,0
Communications	1,0	1,5	1,0	1,7
Consumers & Real Estate	3,0	2,5	3,0	2,5
Digital & IT	5,0	1,0	5,0	1,0
Finance & Procurement	3,0	2,7	3,0	2,6
HR	0,0	1,9	0,0	1,7
Legal & Corporate Affairs	1,0	5,0	2,0	4,0
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	5,5	0,0	5,4
Technical & Facility Services	7,8	1,0	7,9	1,0
Totaal	37,5	33,1	38,7	31,9

Eindhoven, 9 maart 2022

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 2021 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 de vennootschap per 31 december 2021 en van het resultaat over 2021, 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 2021;
2. de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2021;
3. het geconsolideerde kasstroomoverzicht over 2021; en
4. 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 de vennootschap 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 kernpunten van onze controle

In de kernpunten van onze controle beschrijven wij zaken die naar ons professionele oordeel het meest belangrijk waren tijdens onze controle van de jaarrekening. De kernpunten van onze controle hebben wij met de directie en de Raad van Commissarissen gecommuniceerd, maar deze vormen geen volledige weergave van alles wat is besproken.

Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot deze kernpunten bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel. Onze bevindingen ten aanzien van de

individuele kernpunten moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen over deze kernpunten.

Controleaanpak continuïteit – significante continuïteitsrisico's geïdentificeerd maar geen materiële onzekerheid

Zoals toegelicht in het onderdeel 'Continuïteit' op pagina 63 van de jaarrekening, heeft de directie significante continuïteitsrisico's geïdentificeerd, veroorzaakt door de impact en onzekerheden die de COVID-19 pandemie met zich meebrengt. De directie heeft geconcludeerd dat de genomen maatregelen en mogelijk te nemen maatregelen de continuïteitsrisico's voldoende mitigeren. We beschouwen de beoordeling van de continuïteitsveronderstelling als een kernpunt van de controle omdat het significante oordeelsvorming over toekomstige resultaten en kasstromen vereist.

Onze aanpak

Om te concluderen over de geschiktheid van de door de directie verrichte continuïteitsbeoordeling en de toereikendheid van de daarmee samenhangende toelichting hebben wij onder meer de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- beoordelen van de opzet en het bestaan van interne controlemaatregelen met betrekking tot het budgetteringsproces;
- overwegen of de continuïteitsrisicoanalyse door de directie alle relevante informatie omvat waarvan wij als gevolg van de controle kennis hebben genomen;
- evalueren van de belangrijkste veronderstellingen en de sensitiviteitsanalyses zoals door de directie gehanteerd in de kasstroomprognoses ter bepaling van de liquiditeitsbehoefte. Deze veronderstellingen zijn getoetst op basis van externe informatie, waaronder berichtgevingen vanuit brancheorganisaties en de belangrijkste vliegtuigmaatschappijen;
- evalueren van de begrote operationele resultaten en daaraan gerelateerde kasstromen ten opzichte van het afgelopen boekjaar;
- toereikendheid beoordelen van de volgens de prognose beschikbare liquiditeitsruimte, in het bijzonder met betrekking tot het door het bestuur opgestelde worstcasescenario. Aansluitend hebben wij aan de hand van financieringsovereenkomsten getoetst of aan de convenant vereisten kan worden blijven voldaan;
- vaststellen dat de significante continuïteitsrisico's en de daaraan gerelateerde mitigerende maatregelen zoals weergegeven in het onderdeel 'Continuïteit' op pagina 63 van de jaarrekening toereikend zijn beschreven.

Onze observatie

De uitkomsten van onze werkzaamheden ondersteunen de conclusie van de directie dat de liquiditeitspositie voldoende is om de continuïteit van de activiteiten van de vennootschap voor ten minste de komende twaalf maanden te waarborgen. Wij vinden de toelichting zoals opgenomen in het onderdeel 'Continuïteit' op pagina 63 van de jaarrekening toereikend.

Controleaanpak ten aanzien van risico's op fraude en niet-naleven van wet- en regelgeving

In hoofdstuk Ons bestuur, paragraaf Risicobeheersing van het jaarverslag beschrijft de directie de procedures ten aanzien van de risico's op fraude en niet-naleven van wet- en regelgeving en neemt de Raad van Commissarissen deze beschrijving in beschouwing.

In het kader van onze controle hebben wij inzicht verkregen in de vennootschap en de bedrijfsomgeving, en hebben wij de opzet en de implementatie beoordeeld van het risicomanagement van de vennootschap met betrekking tot fraude en niet-naleving van wet- en regelgeving. Onze werkzaamheden omvatten onder andere het evalueren van de interne gedragsregels, de (interne) meldregeling en de procedures van de vennootschap om aanwijzingen van mogelijke fraude en niet-naleven van wet- en regelgeving te onderzoeken, waaronder de procedures van de integriteitscommissie. Bovendien hebben wij inlichtingen ter zake ingewonnen bij de directie en bij andere relevante afdelingen, zoals Finance & Procurement, HR en Legal & Corporate Affairs. Wij hebben onder meer de volgende controlewerkzaamheden uitgevoerd:

- evaluatie van nevenfuncties van de directie en leden van de Raad van Commissarissen, met speciale aandacht voor procedures en governance met betrekking tot mogelijke belangenconflicten;
- evaluatie van correspondentie met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aangaande de natuurvergunning en correspondentie met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en ministerie van Defensie aangaande medegebruik van de militaire luchthaven, en van verklaringen door advocaten ten behoeve van accountants;
- evaluatie van interne rapportages van de afdeling Legal & Corporate Affairs. Daarnaast zijn er gedurende 2021 geen meldingen ontvangen door de Integriteitscommissie, daarom zijn hiervan geen interne rapportages beschikbaar.

Daarnaast hebben wij werkzaamheden uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de wet- en regelgeving die op de vennootschap van toepassing is en hebben de volgende rechtsgebieden geïdentificeerd die de meest waarschijnlijke oorzaak zouden kunnen zijn voor een materieel indirect effect op de jaarrekening:

- Wet natuurbescherming (in verband met het verkrijgen van een natuurvergunning).
- Wet luchtvaart (inzake de vaststelling van de tarieven en voorwaarden voor havengelden).

Wij hebben de risicofactoren voor fraude en niet-naleven van wet- en regelgeving geëvalueerd om na te gaan of deze factoren duiden op een risico op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening.

In overeenstemming met het bovenstaande en met de controlestandaarden hebben wij het volgende risico geïdentificeerd ten aanzien van fraude die relevant is voor onze controle, inclusief de relevante veronderstelde risico's vastgelegd in de controlestandaarden, en hebben hierop als volgt ingespeeld:

- Doorbreken van interne beheersing door het management (een verondersteld risico).

Risico:

- Het management is van nature in een unieke positie om fraude te plegen door de mogelijkheid het proces van financiële verslaggeving en resultaten te manipuleren door middel van het doorbreken van de interne beheersing die anderszins effectief lijken te werken.

Controleaanpak:

- Wij hebben de opzet en de implementatie geëvalueerd van interne beheersingsmaatregelen die relevant zijn voor het mitigeren van de risico's op fraude en niet-naleven van wet- en regelgeving, zoals het identificeren van werkzaamheden met betrekking tot journaalposten.

Wij hebben een data-analyse uitgevoerd op journaalposten met een hoger risico gerelateerd aan de door ons geïdentificeerde risicofactoren voor fraude alsook oordeelsvormingen en veronderstellingen van het management geëvalueerd. Waar we onverwachte journaalposten of andere risico's identificeerden via onze data-analyse, hebben we aanvullende controlewerkzaamheden uitgevoerd om op elk geïdentificeerd risico in te spelen. Deze werkzaamheden omvatten ook het herleiden van transacties naar de broninformatie.

We hebben elementen van onvoorspelbaarheid in onze controleaanpak opgenomen. Deze elementen hadden betrekking op inlichtingen van werknemers van de afdeling HR en de afdeling Legal & Corporate Affairs en werkzaamheden met betrekking tot de Wet natuurbescherming.

Wij beoordelen het veronderstelde frauderisico met betrekking tot de opbrengstverantwoording als niet relevant aangezien er sprake is van een beperkte druk op management vanuit externe of interne stakeholders om verwachte omzet targets te behalen, met name in tijde van de COVID-19 pandemie. Daarnaast is er sprake van een beperkte mogelijkheid voor management om te frauderen met de opbrengsten gezien de transparantie waarmee prijzen tot stand komen en gezien de afhankelijkheid van andere partijen (bijvoorbeeld vliegtuigmaatschappijen, concessionarissen en de afhandelingsmaatschappij) op de omvang van de omzet. Ook hebben wij geen aanwijzingen van bewust frauduleuze handelingen door management.

Wij hebben onze risico-inschatting en controleaanpak en resultaten gecommuniceerd aan de directie en aan de Raad van Commissarissen.

Onze controlewerkzaamheden leidden niet tot aanwijzingen en/of andere redelijke vermoedens van fraude en niet-nakomen van wet- en regelgeving die van materieel belang zijn voor onze controle.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

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

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

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de 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. Bepalend hierbij zijn de omvang en/of het risicoprofiel van 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, 9 maart 2022

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, Joris van Boven, Dion Vercoulen
en andere fotografen