

EindhovenAirport 



Jaarverslag **2018**



Inhoud

Van kwantiteit naar kwaliteit	5
--------------------------------------	----------

Feiten en cijfers	8
Kerncijfers	9

Profiel	11
Ons businessmodel	12
Samenwerking met partnerbedrijven	12
Stakeholders en materialiteit	14

Meebewegen met de Brainportregio	17
Trends en ontwikkelingen	17
Proefcasus Eindhoven Airport	20
Toprisico's	21
Ambitie, missie, kernwaarden	22
Strategie, van kwantiteit naar kwaliteit	23

Eindhoven Airport in 2018	27
Kwaliteit van de participatie	27
Kwaliteit van de gebiedsontwikkeling	28
Kwaliteit van de leefomgeving	30
Kwaliteit van de luchthaven	35
Resultaten van onze bedrijfsvoering	46

Hoe besturen we onze organisatie?	51
Risicomanagement	51
Verslag Raad van Commissarissen	53
Personalia	56
Eigendomsverhouding	58
Organogram	59

Jaarrekening	61
Geconsolideerde balans per 31 december 2018	61
Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2018	62
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2018	63
Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening	64
Enkelvoudige balans per 31 december 2018	91
Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2018	92
Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2018	93
Overige gegevens	101

Voorwoord



Van kwantiteit naar kwaliteit

Eindhoven Airport heeft de afgelopen jaren een enorme groei doorgemaakt. Keer op keer konden we melden dat het aantal passagiers fors was gestegen, het aantal bestemmingen was gegroeid, en dat de reizigers tevreden waren over de snelle processen op de luchthaven. Brainport Eindhoven, de regio met toptechnologie waarin we opereren, is inmiddels erkend als de derde Nederlandse mainport. En Eindhoven Airport is uitgegroeid tot een volwassen luchthaven. De groei van de afgelopen jaren ligt in lijn met de afspraken die alle belanghebbende partijen in 2010 hebben gemaakt: een ontwikkeling, binnen randvoorwaarden, richting 43.000 vliegtuigbewegingen.

Ook nu zou ik weer een gelijklopend verhaal kunnen vertellen – met de nadruk op groei en getallen. Maar groei is geen doel op zichzelf. In de verdere ontwikkeling van onze luchthaven is kwantitatieve groei hooguit een resultante van een kwalitatieve discussie. Uitgangspunt is dat Eindhoven Airport een veilige, toekomstbestendige en duurzame luchthaven is in een gezonde leefomgeving. In nauwe samenspraak met alle belanghebbenden zetten we een transitie in, van de focus op kwantiteit naar de focus op kwaliteit.

Laat er geen misverstand over bestaan: we zijn trots dat Eindhoven Airport het goed doet. Dat is van belang voor de ontwikkeling, de bereikbaarheid en de kansen voor de regio, voor de mensen die er werken en wonen, en ook voor onze eigen medewerkers, die zich elke dag inzetten voor de luchthaven. Tegelijkertijd verandert het sentiment in de samenleving en de publieke opinie omtrent duurzaamheid, die doorklinkt in het regeerakkoord. Het derde kabinet-Rutte legt in het beleid niet langer de nadruk op het mogelijke aantal vliegtuigbewegingen, zoals nog bij vorige kabinetten het geval was, maar op een slimmere en duurzame luchtvaart.

Leefbaarheid van belang

De leefbaarheid is in toenemende mate van belang. De discussie over de kosten en baten van het vliegverkeer, dus ook over eventuele prijsprikkels die recht doen aan de impact van een bepaalde reis, kunnen en willen we niet uit de weg gaan. Als belangrijke partij in de luchtvaart zal Eindhoven Airport zich actief opstellen in deze discussie. De uitstoot van CO₂, fijnstoffen en ultrafijnstoffen heeft een schadelijk effect op het milieu. Maatregelen zijn daarom noodzakelijk. Verder spelen zorgen over geluidsoverlast, zeker in de directe omgeving van luchthavens, een grote rol in de maatschappelijke discussie.

Eindhoven Airport, Nederlands tweede luchthaven, wil niet aan de zijlijn staan. We zijn onderdeel van de samenleving – als onderneming én als burgers die zich net als ieder ander zorgen maken over het milieu en de toekomst van de wereld die we achterlaten voor onze kinderen en kleinkinderen. Het is onze ambitie op verantwoorde wijze de (Brainport)regio met de rest van Europa te blijven verbinden en mee te ademen met de ontwikkelingen van de regio. Tegelijkertijd zijn we onderdeel van het nationale systeem van luchthavens. We kunnen de ogen niet sluiten voor de toenemende vraag naar internationaal transport, maar de ontwikkeling van onze luchthaven moet wel goed uitlegbaar blijven,

veilig en in balans met de belasting voor de leefomgeving.

Goed overleg met belanghebbenden in onze omgeving is daarvoor een must. De dialoog voerden we al, maar we hebben deze inmiddels verder geïntensiveerd. Samen met omwonenden, maatschappelijke organisaties, bedrijven, overheden en experts wegen we de beste opties af. In oktober 2018 is een proefcasus gestart over de ontwikkelingsmogelijkheden van Eindhoven Airport in de periode tot 2030, onder leiding van voormalig staatssecretaris Pieter van Geel. In april 2019 sluiten we deze proefcasus af, waarna Van Geel advies uitbrengt aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De resultaten zullen ook als input dienen voor de nieuwe Luchtvaartnota (2020-2050), die eind 2019 gereed moet zijn.

Vier kwaliteiten

We kiezen voor een integrale kwaliteitsbenadering. Het begrip kwaliteit, dat centraal staat in dit jaarverslag, heeft vele dimensies. Net zoals in de proefcasus onderscheiden we 4 kwaliteiten: de kwaliteit van de dialoog met de omgeving, de kwaliteit van het gebied waarin we opereren, de kwaliteit van de leefomgeving, en de kwaliteit van de luchthaven zelf. In onze strategie, die we hebben herijkt en verrijkt, kijken we eerst naar onze omgeving, om zo te kunnen bepalen hoe Eindhoven Airport daarbinnen optimaal en veilig kan functioneren en zichzelf kan ontwikkelen.

Dat houdt bijvoorbeeld in dat we de dialoog met stakeholders behalve aan bestuurstafels ook gaan voeren in chatsessies met omwonenden of in speciale masterclasses. Dat we, als het gaat om leefbaarheid, uiteraard kijken naar de gevolgen voor het milieu, maar ook naar de beschikbaarheid van onderwijs en werk in de omgeving. Eindhoven Airport, een speler van betekenis in de regionale economie, wil daaraan een nadrukkelijke bijdrage blijven leveren.

Hetzelfde geldt voor de gebiedsontwikkeling: de bereikbaarheid over weg en spoor is cruciaal voor welke verdere (economische) ontwikkeling dan ook. Eindhoven Airport zal het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. We hebben besloten een uitgebreide OV-campagne te gaan voeren met onze vervoerspartners. Die gaat in het voorjaar 2019 van start. Verder beginnen we met een algehele upgrade van de directe omgeving van de luchthaven. De eerste stap is de aanleg van een Airport Boulevard tussen parkeerterrein P4 en de terminal. Doel is Eindhoven Airport te ontwikkelen tot de Gateway to Brainport waar de regio trots op kan zijn.



Meebewegen met de regio

Natuurlijk blijven de kwaliteit en de veiligheid van onze dienstverlening hoog in het vaandel staan. Met het toenemen van het aantal vliegtuigbewegingen en passagiersaantallen dient die veiligheid op en rond de luchthaven gegarandeerd te blijven. Eindhoven Airport staat zich erop voor een luchthaven te zijn waar reizigers zich veilig, comfortabel en eenvoudig door het reizigersproces bewegen en kunnen kiezen uit een aangenaam en veelzijdig horeca- en winkelaanbod. Ons netwerk met meer dan 80 bestemmingen is divers en past bij de wensen en ambities van de Brainportregio. Desalniettemin moet de connectiviteit passen in ons kwaliteitsstreven. De ontwikkeling van de luchthaven zou moeten meebewegen met die van de Brainportregio. De al eerder geplande groei in het aantal vliegtuigbewegingen gaan we de komende 2 jaar matigen.

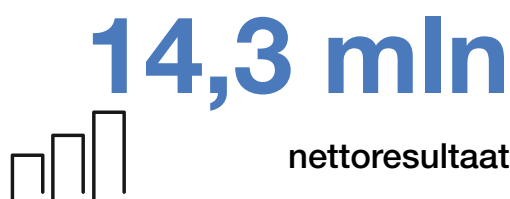
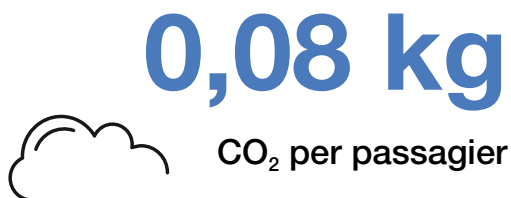
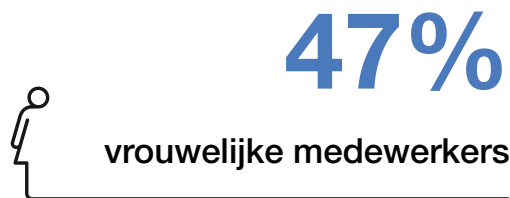
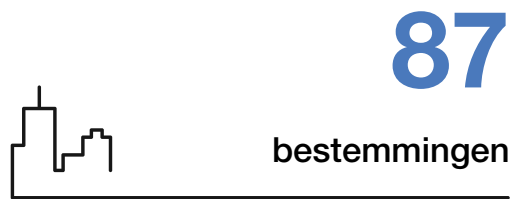
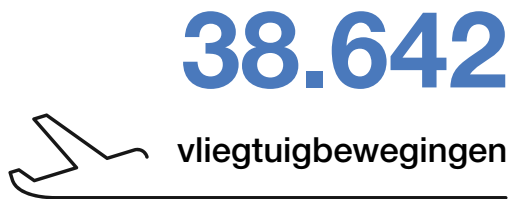
Geloofwaardige partner

We zijn ons zeer bewust van de maatschappelijke impact van luchtverkeer en we lopen niet weg voor onze verantwoordelijkheden. Eindhoven Airport wil te allen tijde een geloofwaardige partner zijn. We doen wat we zeggen. We zijn een laagdrempelige organisatie en voelen ons verbonden met onze omgeving. We zijn trots dat steeds meer reizigers onze luchthaven weten te vinden en dat mede dankzij ons de werkgelegenheid groeit en het vestigingsklimaat verbetert. Echter, we stellen voorop dat we de juiste balans tussen die ontwikkelingen en de impact van onze activiteiten bewaken. Verantwoord verbinden – dat is onze belangrijkste maatschappelijke opgave.

Joost Meijs, algemeen directeur/CEO
Eindhoven Airport N.V.

► *Het is onze ambitie op verantwoorde wijze de (Brainport)regio met de rest van Europa te blijven verbinden en mee te ademen met de ontwikkelingen van de regio.*

Feiten en cijfers



Kerncijfers

Geconsolideerde balans (in EUR 1.000)	2018	2017	2016	2015	2014
Operationele materiële vaste activa	107.426	104.605	86.868	73.805	66.637
Vastgoedbeleggingen	2.404	4.762	6.073	5.761	7.829
Financiële vaste activa	579	766	828	766	713
Vlottende activa	16.410	11.721	12.415	12.802	12.245
Totaal activa	126.819	121.854	106.184	93.134	87.424
Eigen vermogen	100.064	86.252	74.678	64.500	56.689
Voorzieningen	425	418	709	1306	1.331
Langlopende schulden	12.000	25.000	22.500	19.000	0
Kortlopende schulden	14.330	10.184	8.297	8.328	29.404
Totaal passiva	126.819	121.854	106.184	93.134	87.424
Investerings	6.810	22.665	18.515	10.201	5.470
Afschrijvingen	6.445	5.722	5.263	4.923	4.265
Cash flow	2.872	-1.692	-869	2.792	-938
Winst-en-verliesrekening (in EUR 1.000)	2018	2017	2016	2015	2014
Som der bedrijfsopbrengsten	70.733	62.417	53.109	48.354	43.539
Bedrijfslasten	51.356	46.034	38.726	36.408	33.094
Exploitatieresultaat	19.377	16.383	14.383	11.946	10.445
Financiële baten en lasten	350	367	286	933	1.147
Belastingen	-4.757	-3.984	-3.461	-2.744	-2.301
Resultaat na belastingen	14.270	12.032	10.636	8.269	6.997
Ratio's	2018	2017	2016	2015	2014
RONA nb ¹	13,3%	12,1%	12,5%	11,6%	10,6%
ROE nb ²	15,3%	15,0%	15,3%	13,6%	13,1%
Leverage ³	10,7%	22,5%	23,2%	22,8%	28,0%
FFO (x € 1.000) ⁴	22.250	18.978	14.600	16.623	10.958
FFO / Totale schuld ⁵	185,4%	75,9%	64,9%	87,5%	49,8%
FFO interest dekkingsratio ⁶	64,6	52,7	52,0	18,8	10,6

1 Exploitatieresultaat na belasting / gemiddelde vaste activa

2 Nettowinst na belasting / gemiddeld Eigen Vermogen

3 Rentedragende schulden / Eigen Vermogen + rentedragende schulden

4 Operationele cashflow

5 Funds From Operations / rentedragende schulden

6 Funds From Operations + rentelasten / rentelasten

Over ons



Profiel

Eindhoven Airport is de tweede luchthaven van Nederland. Het is bovenal een luchthaven voor de regio: we zijn onlosmakelijk onderdeel van Brainport Eindhoven. Deze economisch sterk ontwikkelde regio in Zuidoost-Nederland, die net als Schiphol en de Rotterdamse haven officieel is aangewezen als mainport, huisvest onder meer een innovatieve technologie-industrie van wereldklasse. Onze luchthaven verbindt bedrijven en burgers in de regio met de economische en toeristische centra in Europa en de rest van de wereld. Dat doen we op een verantwoorde manier, met oog voor omgeving, mens en milieu.

Onze luchthaven is niet alleen cruciaal voor de connectiviteit van de regio maar ook voor die van heel Nederland. Ze draagt bij aan de totale luchthavencapaciteit voor het hele land en is daarmee onderdeel van het nationale systeem van luchthavens. Eindhoven Airport richt zich met name op het Europese point-to-point verkeer. Schiphol kan zich meer en meer richten op hubverkeer. Gezamenlijk blijven we voldoen aan de vraag naar vliegverkeer. We houden scherp in de gaten wat de Brainportregio nodig heeft: waar mogelijk sturen we op de gewenste kwaliteit van de luchthaven en het bestemmingennetwerk.

Het totale verzorgingsgebied ('de catchment area') van onze luchthaven bestaat uit een populatie van bijna 40 miljoen mensen: deze kunnen binnen 2 uur naar de luchthaven rijden. Dit gebied beslaat ook een groot gedeelte van Vlaanderen en een deel van Noordrhein-Westfalen in Duitsland.

Klantgericht

We streven ernaar reizigers een steeds breder aanbod van bestemmingen en frequenties te bieden met een veelheid aan luchtvaartmaatschappijen. Onze klantbelofte is 'Always Easy': het gemak voor de reiziger staat voorop. Als compacte luchthaven onderscheiden we ons met soepele processen voor de reizigers. En dat in een aantrekkelijke

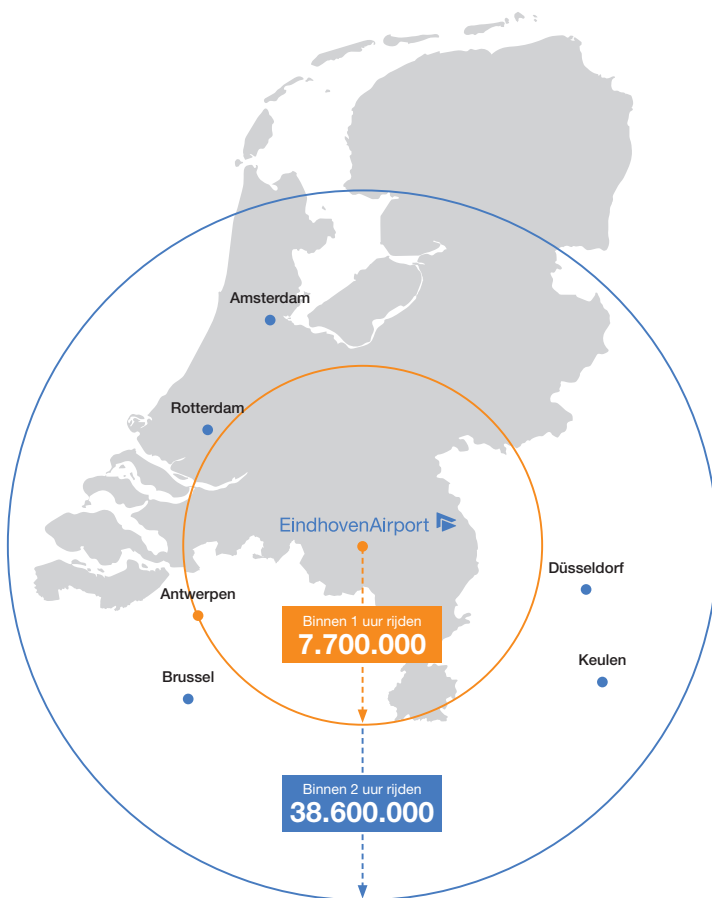
omgeving met een divers aanbod aan winkels, horeca en andere diensten.

Vliegbasis als partner

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

Aandeelhouders

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



Ons businessmodel

Op Eindhoven Airport kunnen reizigers op een betrouwbare, efficiënte en soepele wijze vertrekken en aankomen. We verlenen diensten aan zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen.

Efficiëntie en gemak, vervat in onze klantbelofte ‘Always Easy’, vormen de basis van onze diensten en operationele processen. Veiligheid voor iedereen op de luchthaven, aan lucht- en landzijde, is het fundament hieronder. Het streven naar excellente bedrijfsvoering komt tot uiting in alles wat de reiziger ervaart tijdens de ‘customer journey’ – van oriëntatie op de reis tot aankomst op de luchthaven na de reis. Door een snelle en soepele afhandeling voor de reiziger en korte omkeertijden van vliegtuigen blijven zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen kiezen voor Eindhoven Airport.

De havengelden die de luchtvaartmaatschappijen betalen om gebruik te maken van de diensten van Eindhoven Airport, vormen het grootste deel van onze omzet (58 procent in 2018). Door vergroting van de omzet uit non-aviation activiteiten verstevigen we onze bedrijfseconomische basis en ons bedrijfsmodel. Deze non-aviation activiteiten zijn onder te verdelen in: horeca, winkels, commerciële serviceactiviteiten, reclame, vastgoed en parkeergelden. Deze vormen een belangrijke bron van inkomsten.

Een rijk en gevarieerd aanbod aan horeca- en winkelvoorzieningen, een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding voor het parkeren en een goede bereikbaarheid dragen bij aan de klanttevredenheid. Ook de ontwikkeling van een aantrekkelijk buitengebied rondom de luchthaven moet gaan bijdragen aan een luchthaven die door de reiziger wordt ervaren als een volwaardige ‘Gateway to Brainport’.

Samenwerking met partnerbedrijven

Eindhoven Airport werkt met een compact team (54,1 fte's in 2018, exclusief hotel). In totaal genereert de luchthaven ongeveer 1.560 fte's aan directe werkgelegenheid.

We hanteren een regiemodel en werken samen met een scala aan partnerbedrijven, zowel bij aviation als non-aviation. Zij bieden ons specifieke kennis, ervaring en flexibele inzet. Zo werken we met Viggo Eindhoven Airport bij de passagiers- en bagageafhandeling en met G4S bij de securitydiensten. De vliegtuigbrandstof komt van Shell en Total, en CSU levert schoonmaakdiensten. B&S, Lagardère, Vermaat, Aviflora en NS Retailbedrijf verzorgen het horeca- en retailaanbod op de luchthaven. We werken samen met Vliegbasis Eindhoven waar het gaat om baanonderhoud, luchtverkeersleiding en luchthavendiensten (brandweer, meteorologische dienst en flora- en faunabeheer). Met onze partners ontwikkelen we innovatieve concepten, ook op het gebied van duurzaamheid.

Samenwerking

- Eindhoven Airport
- Partners
- Medegebruik



Oriëntatie & boeking

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



Onderweg

- Airport Operations
- Parkeerfaciliteiten
- Onderhoud van faciliteiten en systemen
- Vluchtinformatie-systeem
- Bagagesysteem
- Transport naar de luchthaven
- Check-in en bagage drop off
- Securitycheck
- Assistentieservices (PRM, kinderen)
- Informatiebalie
- Service- en ticketbalie
- Schoonmaak van faciliteiten



Ontspanning

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



Vertrek

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



Aankomst

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

Stakeholders en materialiteit

Door alle lagen van de organisatie binnen Eindhoven Airport heen is er contact met stakeholders. We ontmoeten hen aan verschillende overlegtafels. We zetten ons in voor goede en constructieve zakelijke en persoonlijke verstandhoudingen en willen benaderbaar zijn voor onze stakeholders. Ook communiceren we via persberichten, nieuwsbrieven, onze website en social media. In 2019 gaan we ons meer richten op de inzet van online middelen om de dialoog met de omgeving actiever te voeren.

De stakeholders van Eindhoven Airport zijn:

- reizigers;
- luchtvaartmaatschappijen;
- omwonenden;
- aandeelhouders;
- medewerkers;
- partnerbedrijven en businesspartners;
- financiële stakeholders;
- overheden (onder andere de provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven en omliggende gemeenten);
- bevoegd gezag burgermedegebruik (de ministeries van Defensie en van Infrastructuur en Waterstaat);
- Vliegbasis Eindhoven;
- kennisinstellingen;
- netwerk-, belangen- en milieuorganisaties;
- media.

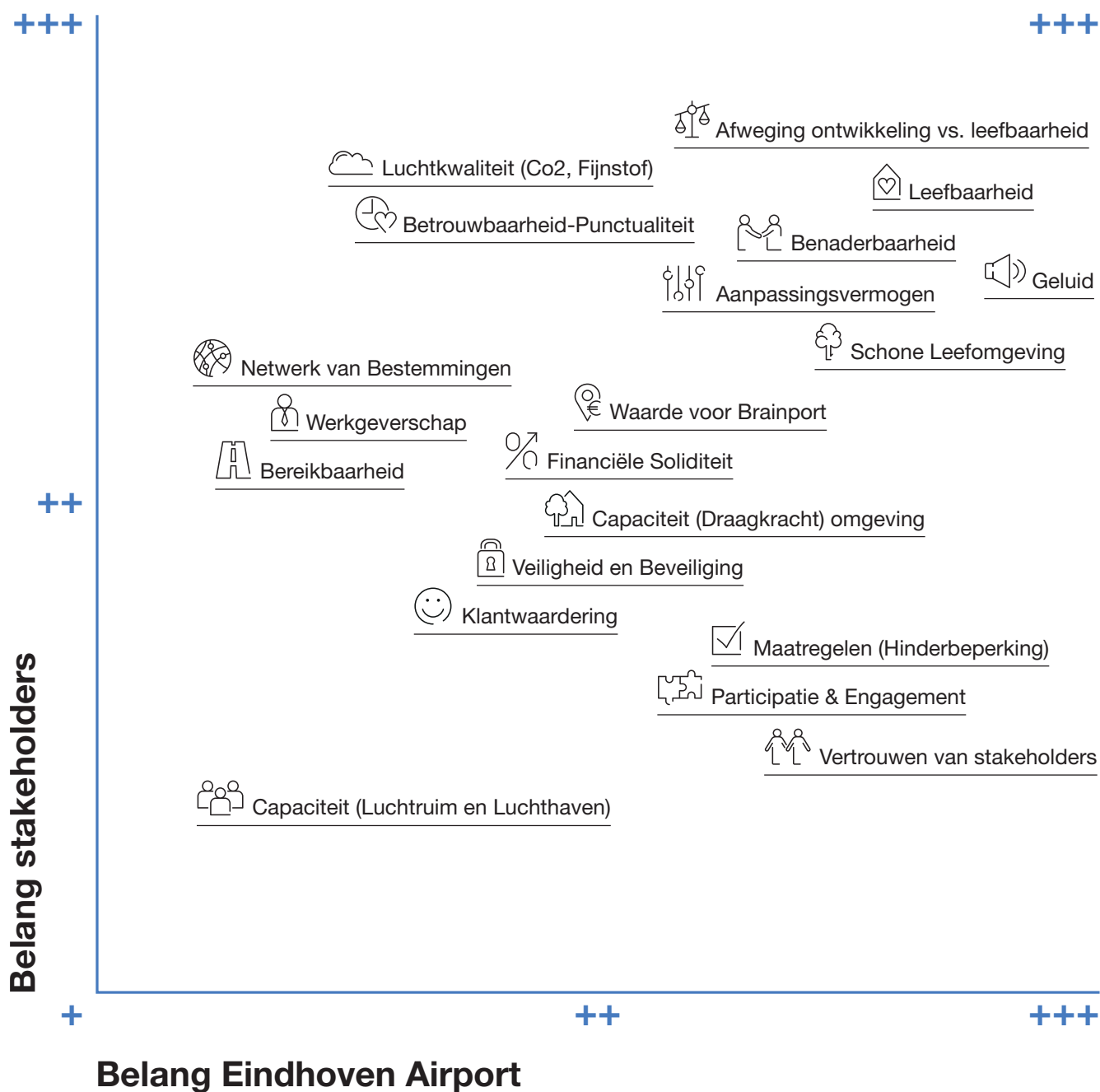
Materialiteitsanalyse

In 2018 hebben we, net als in het voorgaande jaar, zelf een materialiteitsanalyse gedaan en de bijbehorende matrix opgesteld. Ook hebben we een beperkte outside-in-analyse gemaakt met gebruik van beschikbare schriftelijke en digitale informatiebronnen.

Op basis van een kwalitatieve analyse van mediapublicaties over Eindhoven Airport, relevante publicaties over de luchtvaart en leefbaarheid en publieke documenten en rapporten hebben we een longlist gemaakt. Gespreksonderwerpen tijdens overlegtafels en de thema's uit de Proefcasus Eindhoven Airport zijn geïnterpreteerd: aan de hand hiervan hebben we de materiële thema's vastgesteld.

De rangschikking van de 20 materiële thema's naar het belang voor de stakeholders is getoetst aan externe publicaties en de inventarisatie van bijeenkomsten en overleggen. De bepaling, onderbouwing en nuancering van deze thema's en het belang van stakeholders werken we de komende jaren verder uit. Dit proces krijgt een plek in onze jaarverslagen.

Materialiteitsmatrix



Strategie

Meebewegen met de Brainportregio

Eindhoven Airport heeft in 2018 haar strategie herijkt en verrijkt. Een aantal ontwikkelingen in de samenleving en in het publieke debat over de luchtvaart in het bijzonder liggen hieraan ten grondslag. We zien onder meer dat de kijk op het vliegverkeer en de impact daarvan op de leefomgeving de laatste jaren aanmerkelijk zijn veranderd. Verduurzaming staat centraal, wat ook zijn weerklink vindt in het regeerakkoord van het kabinet Rutte-III.

Als tweede luchthaven van Nederland nemen we daarin onze verantwoordelijkheid. Ons uitgangspunt is dat verdere groei alleen mogelijk is als die in balans is met de belasting van onze omgeving. Verantwoord verbinden is onze ambitie.

We schetsen hier enkele belangrijke ontwikkelingen die meewegen in de totstandkoming en uitvoering van onze strategie. Het betreft ontwikkelingen en gebeurtenissen in de Nederlandse samenleving, op het wereldtoneel, in de economie en in de luchtvaart die van invloed zijn op het vliegverkeer en onze luchthaven.

Trends en ontwikkelingen

Maatschappelijke en politieke ontwikkelingen

Klimaatafspraken in de sector

De Nederlandse luchtvaartsector heeft op 3 oktober 2018 het actieplan *Slim én Duurzaam* aangeboden aan minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat. Twintig organisaties en ondernemingen in de Nederlandse luchtvaartsector hebben de handen ineengeslagen om de CO₂-emissies terug te dringen. Eindhoven Airport is een van de deelnemende partijen, naast onder meer Royal Schiphol Group, Rotterdam The Hague Airport, KLM, TU Delft en werkgeversvereniging VNO-

NCW. De gezamenlijke partijen hebben de ambitie dat de Nederlandse luchtvaartsector de slimste en duurzaamste ter wereld wordt.

Met dit plan wordt beoogd de verduurzaming van de luchtvaart te versnellen. Het streven is dat de CO₂-uitstoot van internationaal vliegverkeer vanuit Nederland in 2030 is verminderd met 35 procent. Vijf speerpunten moeten dat mogelijk maken:

- vliegroutes worden geoptimaliseerd;
- er komen stimuleringsmaatregelen voor het inzetten van schonere en stillere vliegtuigen;
- duurzame brandstoffen vervangen kerosine;
- luchtvaartmaatschappijen zetten in op radicaal nieuwe vliegtuigconcepten en elektrisch aangedreven toestellen;
- op de kortere afstanden moeten snelle treinen een goed alternatief vormen.

Er zijn ook plannen voor 'op de grond': de reis van en naar het vliegveld wordt efficiënter en schoner. De luchthavens zelf zullen geheel emissieloos worden.

Slim én Duurzaam is inmiddels onderwerp van discussie. Onderzoeksbureau CE Delft noemt het actieplan 'ambitueus en concreet in vergelijking met klimaatplannen van andere brancheorganisaties in de luchtvaart en van individuele luchtvaartmaatschappijen'. De

doelstelling is volgens het onafhankelijke bureau haalbaar, maar vergt een aanzienlijke inspanning van alle betrokken partijen'.

Milieuorganisaties, waaronder Greenpeace en Natuur & Milieu, vinden het actieplan niet ver genoeg gaan.

Klimaatwet

Het Klimaatakkoord van Parijs (2015) wordt steeds tastbaarder in de Nederlandse samenleving en politiek. Er wordt gewerkt aan de Klimaatwet, waartoe op 10 juli 2018 een brede coalitie van 7 politieke partijen een voorstel hebben ingediend: regeringspartijen VVD, CDA, D66 en ChristenUnie en oppositiepartijen GroenLinks, PvdA en SP. De doelstelling van de wet is dat in 2030 de CO₂-uitstoot is teruggedrongen met 49 procent (ten opzichte van het jaar 1990) en in 2050 met 95 procent.

Concrete afspraken in het kader van deze wet worden uitgewerkt aan de 5 zogeheten Klimaattafels: Elektriciteit, Gebouwde omgeving, Industrie, Landbouw en landgebruik, en Mobiliteit. Strikt genomen heeft de 'mobiliteit' in de Nederlandse Klimaatwet geen betrekking op de internationale maar op de binnenlandse luchtvaart. Daaronder vallen bijvoorbeeld de luchthavens (dus ook Eindhoven Airport), de binnenlandse vluchten, en de 'kleine' luchtvaart (General Aviation).

Een breed scala aan partijen in de Nederlandse luchtvaartsector heeft actie ondernomen: ze hebben de Duurzame Luchtvaartafel geformeerd, als 'subtafel' van Mobiliteit. De partijen hebben samenwerking gezocht om de klimaatdoelstellingen voor de luchtvaart te bespreken. Doel was ambities te formuleren voor het reduceren van de CO₂-uitstoot op de korte termijn (tot 2030), middellange (2050) en lange termijn (2070). Het actieplan *Slim én Duurzaam* is ingebracht aan deze tafel. Eind 2018 was het Luchtvaartakkoord in concept gereed; de ambities hierin gaan uiteindelijk verder dan die uit het *Slim én Duurzaam*. Eindhoven Airport heeft actief bijgedragen aan de totstandkoming van het akkoord.

Het is de bedoeling dat het Luchtvaartakkoord onderdeel gaat worden van het Nederlandse Klimaatakkoord.

Nieuwe Luchtvaartnota

Ook in politieke plannen komen de termen 'slim' en 'duurzaam' terug. Het zullen de sleutelbegrippen zijn in de nieuwe Luchtvaartnota (2020-2050) waaraan het kabinet werkt. In het luchtvaartbeleid is hinderbeperking voortaan het uitgangspunt en niet, zoals jaren het geval was, het aantal mogelijke vliegtuigbewegingen. Groei van het luchtverkeer wordt niet uitgesloten, maar voorwaarde is dat de kwaliteit van de leefomgeving en de lucht verbeteren. De

luchtvaartsector kan, aldus het kabinet, ruimte in het aantal vluchten creëren door slimme, schonere vliegtuigen in te zetten.

Bij voorkeur wil het kabinet Europese afspraken over (milieu)heffingen op luchtverkeer en op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen. Daarover wordt vermoedelijk in 2019 gesproken tijdens onderhandelingen over de doelen van het Klimaatakkoord van Parijs. Het kabinet is van plan per 2021 een vliegbelasting in te voeren.

Economische ontwikkelingen

Economische groei zet door

De vraag naar luchtverkeer blijft toenemen. Dat is voor een deel te verklaren door de groei van de economie, die ook in 2018 heeft doorgezet. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft de groei in het afgelopen jaar becijferd op 2,8 procent, en voor 2019 verwacht het een verdere groei van 2,6 procent. De koopkracht is toegenomen, afgelopen jaar met 0,4 procent. Volgens het kabinet zal een gemiddeld gezin in 2019 ongeveer 1,5 procent meer hebben te besteden.

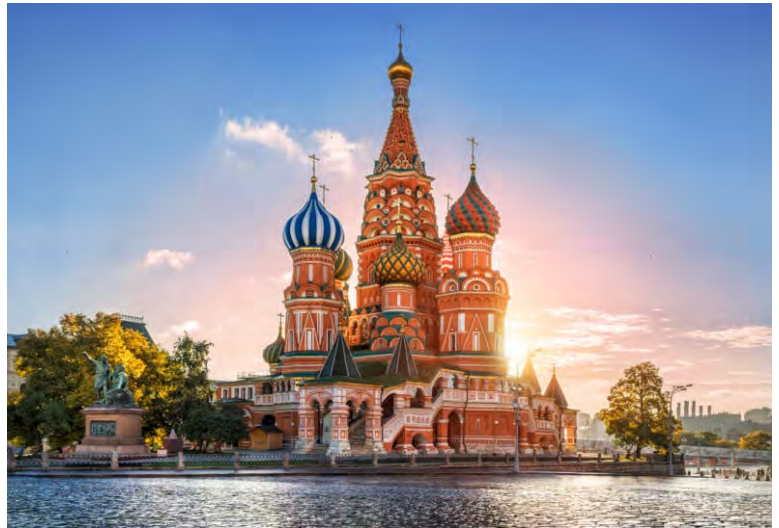
De Brainportregio doet het zelfs nog beter dan het Nederlandse gemiddelde. De economie groeide hier 4,9 procent.

Er zijn wel onzekerheden die de economische ontwikkeling negatief kunnen beïnvloeden, zoals de oploeiende internationale handelsconflicten. Verder is nog steeds niet duidelijk wat de gevolgen zullen zijn van de brexit per 29 maart 2019. De nieuwe positie van het Verenigd Koninkrijk zal gevolgen hebben voor het vliegverkeer. De verwachting is dat die voor Eindhoven Airport gering zullen zijn, omdat we geen transferverkeer hebben vanuit het Verenigd Koninkrijk.

Ontwikkelingen in de luchtvaart

Rest van de wereld komt binnen bereik

Eindhoven Airport richt zich met name op het Europese point-to-point verkeer. Doorgaans stapt de reiziger op zijn bestemming niet meer over op een andere vlucht. Dat zien we veranderen. Diverse airlines zetten in op routes met een overstap. Een voorbeeld daarvan is de Russische maatschappij Pobeda, een dochter van Aeroflot, die in december 2018 de route Moskou-Eindhoven heeft geopend. Vnukovo International Airport dient als overstapluchthaven voor de rest van Rusland plus steden in Armenië, Georgië en Kazachstan.



Geopolitieke ontwikkelingen

Geopolitieke gebeurtenissen als oorlogen, terrorisme, economische sancties en epidemieën kunnen van invloed zijn op het vliegverkeer en luchthavens. Aanslagen en terroristische dreiging hebben gevolgen voor luchtvaartactiviteiten, securityeisen en grenscontroles. Ze kunnen ook leiden tot aanpassingen in gebouwen en operationele processen. In 2018 was nog te merken dat het toerisme naar Turkije ver was teruggevallen na de aanslagen daar in 2016 en 2017. Dat geldt ook voor Egypte, waar de afgelopen jaren diverse aanslagen zijn gepleegd, ook op toeristen. We zien echter voorzichtig herstel. Voor 2019 verwachten we een toename van het aantal reizigers naar deze 2 landen.



► Proefcasus Eindhoven Airport

In de aanloop naar de publicatie van de nieuwe Luchtvaartnota (2020-2050) is Eindhoven Airport een bijzondere rol toegekend. Onder regie van de rijksoverheid is een proefcasus begonnen waarin de betrokken partijen (innovatieve) maatregelen verkennen voor een duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport in een gezonde en aangename leefomgeving. Dit is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Defensie, de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, andere omliggende gemeenten en Eindhoven Airport. Rijk en regio, en ook Eindhoven Airport zelf, willen dat bewoners, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties nauw betrokken worden bij de casus. Oud-staatssecretaris Pieter van Geel geeft leiding aan het project.

In de proefcasus, die zich richt op de korte termijn tot 2024 en op de middellange termijn tot 2030, brengen we gezamenlijk in beeld hoe we een toekomstbestendige, duurzame luchthaven kunnen ontwikkelen in de regio. De luchthaven moet een economische meerwaarde hebben, en tegelijkertijd een betere leefomgeving en luchtkwaliteit waarborgen. Doel is een overgang tot stand te brengen naar een op kwaliteit gestuurde luchtvaart- en luchthavenontwikkeling. Het ministerie van I en W ziet de proefcasus als

ondersteuning voor de totstandkoming (en implementatie) van de nieuwe Luchtvaartnota. Deze nota zal gelden voor de langere termijn. Onze luchthaven wordt zo een 'proeftuin' voor de toekomstige Nederlandse luchtvaart.

De proefcasus bestaat uit 4 aandachtsgebieden: de kwaliteit van de participatie, de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling, de kwaliteit van de leefomgeving, en de kwaliteit van de luchthaven. Een mogelijke groei van het (burger)luchtverkeer is één van de ontwerpvariabelen, maar is geen uitgangspunt. Pas na afloop van de proefcasus, in april 2019, kan verdere besluitvorming plaatsvinden over de ontwikkeling van Eindhoven Airport.

Directe aanleiding is dat de vergunning voor het civiele medegebruik van de vliegbasis Eindhoven per 31 december 2019 afloopt. Er is daarom een nieuwe vergunning nodig om burgerluchtvaart mogelijk te blijven maken. Daarnaast nadert Eindhoven Airport het 'plafond' van het aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 43.000 per jaar. Aanvankelijk zouden we dat maximum al eind 2019 bereiken, maar de groei hebben we uitgesmeerd: we komen pas eind 2020 aan de limiet. Door de grenzen van de toegestane capaciteit niet direct op te zoeken, creëren we tijd en geven we meer ruimte aan de proefcasus.

Toprisico's

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

Grenzen aan de groei

Het maximaal toegestane aantal vliegtuigbewegingen komt in zicht (zie ook Proefcasus Eindhoven Airport). Duidelijkheid over de toekomst is van belang met het oog op eventuele toekomstige uitbreidingsinvesteringen en voor de blijvende aantrekkingskracht van de luchthaven voor luchtvaartmaatschappijen. De druk op bestaande infrastructuur en terminalcapaciteit neemt toe als gevolg van de jaarlijkse groei van het aantal passagiers.

Verandering in de vraag

Een grote, onverwachte verandering van de vraag naar vliegverkeer kan van grote betekenis zijn voor onze concurrentiepositie. Positief is dat passagiers steeds frequenter gebruikmaken van onze luchthaven. Anderzijds hebben we te maken met beleidswijzigingen of bijvoorbeeld (politieke) onrust op bestemmingen die de vraag in negatieve zin kunnen beïnvloeden. Daalt de vraag, dan moeten we nog sterker rekening houden met de concurrentie van nabijgelegen luchthavens, die voor een deel met dezelfde luchtvaartmaatschappijen vliegen en dezelfde bestemmingen aanbieden. Om een eventuele verandering van de vraag te kunnen opvangen, sturen we op een breed portfolio van luchtvaartmaatschappijen.

Safety & security

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 met betrekking tot verwachte ontwikkelingen. Daarnaast dienen de organisatie en ambitie van veiligheid te blijven

aansluiten bij de ontwikkelende luchthaven zelf. Hier wordt in 2019 extra aandacht aan besteed.

Grote projecten

Eindhoven Airport is volop bezig met verscheidene grote projecten, zoals het multipurposegebouw. 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. Onder meer naar aanleiding van de evaluatie van het incident met het multipurposegebouw in 2017 besteden we explicieter aandacht aan onze verantwoordelijkheden als opdrachtgever.

Naleven wet- en regelgeving

Het naleven van normen, wetten, richtlijnen en afspraken is een voorwaarde voor de huidige bedrijfsvoering en toekomstige groei. Eindhoven Airport heeft onder andere te maken met specifieke milieu- en geluidsnormen, reguliere wet- en regelgeving met betrekking tot personeel, aanbestedingen en belastingen, en ook met Europese wetgeving inzake luchthavengelden (vanaf april 2019).

Cybersecurity

Er is in toenemende mate sprake van cybercriminaliteit. Dit vormt een bedreiging voor onze operatie. Met de vindingrijkheid van criminelen neemt ook de zorg toe dat een cybercrimeaanval wordt gepleegd. Daarnaast blijft de terroristische dreiging in Europa onverminderd hoog. Deze factoren hebben ertoe geleid dat we in onze jaarlijkse risico-inventarisatie de kans dat een dergelijke gebeurtenis zich voordoet, hoog inschatten. Om de risico's op het gebied van informatiebeveiliging te beheersen, hebben we beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van (bedrijfs)informatie verweven in de bedrijfsprocessen. In 2018 hebben we een uitgebreide audit uitgevoerd in samenwerking met Fox-IT. We blijven investeren in een continue verbetering van de IT-beveiliging.

Ambitie, missie, kernwaarden

Onze ambitie: verantwoord verbinden

Eindhoven Airport verbindt Brainport Eindhoven op verantwoorde wijze met de economische en toeristische centra in Europa en in de rest van de wereld. We zoeken daarbij telkens een evenwicht tussen de toenemende internationale connectiviteit van de regio en de minder gunstige consequenties daarvan voor de directe omgeving. Groei van het vliegverkeer en de luchthaven zien we niet als doel op zichzelf, maar is een van de mogelijke scenario's voor de toekomst.

Een intensief stakeholderoverleg over de balans tussen people, planet en profit is gewenst en noodzakelijk. De belangrijkste stakeholders die meepraten over de ontwikkeling van onze luchthaven zijn overheden, omwonenden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. In goede dialoog met hen onderzoeken we of we voldoende balans aanbrengen tussen de activiteiten op en rond luchthaven en de zorg voor de omgeving.

Onze missie: ontsluiten van de Brainportregio

Eindhoven Airport zorgt voor een makkelijke verbinding van Brainport met Europa en verder weg, in balans met de omgeving. De luchthaven is onderdeel van het hoogwaardige en cruciale voorzieningenniveau dat past bij de ambities van Brainport Eindhoven. Onze meerwaarde is dat we met onze activiteiten en faciliteiten bijdragen aan de internationale toegankelijkheid en bereikbaarheid van ons verzorgingsgebied. Mede dankzij de luchthaven is het vestigingsklimaat voor het (internationale) bedrijfsleven en voor personen aantrekkelijker.

Onze kernwaarden

In ons beleid houden we vast aan onze kernwaarden, die we bij de herijking van de strategie opnieuw hebben geformuleerd. Iedereen die bij of voor Eindhoven Airport werkt, handelt volgens deze kernwaarden.

Deze waarden bepalen wat voor een luchthaven we willen zijn.

Verantwoordelijk – Eindhoven Airport is een knooppunt van mensen, processen en logistieke stromen. De veiligheid en betrouwbaarheid staan voorop. Maatschappelijk verantwoord ondernemen is onze 'licence to operate'.

Benaderbaar – Onze organisatie is overzichtelijk en compact. We zijn vertegenwoordigd aan alle relevante overlegtafels. We overleggen proactief met alle stakeholders. We zijn laagdrempelig.

Verbindend – Eindhoven Airport brengt in letterlijke zin verbindingen tot stand met andere plekken in de wereld. Figuurlijk gezien voelen we ons verbonden met onze omgeving. We staan graag dicht bij onze stakeholders. We zoeken proactief de dialoog.

Trots – Eindhoven Airport is een luchthaven om trots op te zijn. Steeds meer reizigers weten onze luchthaven te vinden. En de werkgelegenheid groeit. We blijven ons ontwikkelen. We zijn er trots op dat we tegelijkertijd kleinschalig en toegankelijk blijven.

Inventief – We gaan zo efficiënt, effectief en duurzaam mogelijk om met de middelen op onze luchthaven. We kijken kritisch naar de inrichting van onze processen en brengen slimme verbeteringen aan. We zijn flexibel en wendbaar.

Slagvaardig – We doen wat we zeggen. Dit maken we waar door onze platte, overzichtelijke organisatiestructuur. Ook in de samenwerking met partnerbedrijven, die net als wij een grote expertise hebben en flexibel zijn, tonen we ons slagvaardig.

Strategie, van kwantiteit naar kwaliteit

Eindhoven Airport is uitgegroeid tot een luchthaven waar jaarlijks meer dan 6 miljoen reizigers vertrekken en aankomen. Lag in voorgaande jaren onze strategische focus op groei in aantal vluchten en reizigers, nu kijken we nadrukkelijker eerst naar wat de luchtvaart en de luchthaven betekent voor de maatschappij en de directe omgeving in het bijzonder. Onder de noemer 'Van kwantiteit naar kwaliteit' kiezen we voor een integrale benadering van de ontwikkeling van de luchthaven binnen onze regio.

Net als in de Proefcasus Eindhoven Airport staan in onze herijkte strategie 4 kwaliteitsdimensies centraal. We kijken 'van buiten naar binnen': eerst onze omgeving en de betrokkenen, en daarna de luchthaven zelf. Voor dit jaarverslag gebruiken we deze benadering als leidraad.

Kwaliteit van de participatie

Eindhoven Airport hecht aan een brede participatie van stakeholders. We voeren een dialoog met betrokkenen op diverse 'niveaus': aan bestuursstafels, op ministeries, bij gemeenten en bij vertegenwoordigende organisaties, maar ook met omwonenden en bedrijven in de omgeving. We ontwikkelen plannen voor onder meer chatsessies en masterclasses.

Kwaliteit van de gebiedsontwikkeling

De bereikbaarheid van het gebied is in ieders belang. De kwaliteit van de infrastructuur heeft prioriteit. Met onder meer de gemeente Eindhoven, Flight Forum, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van Defensie werken we een gezamenlijke gebiedsvisie uit. Eindhoven Airport maakt zich ook nadrukkelijk hard voor een beter en ruimer beschikbaar openbaar vervoer. Op de langere termijn willen we van het luchthavengebied een 'Gateway to Brainport' maken waarop de regio trots kan zijn: een waardige entree voor een toptechnologieregio, waarin innovatie, het



doorbreken van de monofunctionaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid centraal staan.

Kwaliteit van de leefomgeving

De negatieve impact van de luchthavenactiviteiten beperken we waar mogelijk. De omgeving van Eindhoven Airport moet optimaal leefbaar zijn. We zetten in op (geluid)hinderbeperking en hebben bijzondere aandacht voor de terugdringing van uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstoffen en stikstof. Het Leefbaarheidsfonds, waaruit activiteiten worden gefinancierd die het milieu ten goede komen, is hierin een belangrijke schakel. Leefbaarheid gaat in onze ogen echter verder dan alleen het milieu: ook de beschikbaarheid en de kwaliteit van onderwijs en werk bepalen hoe leefbaar een regio is. We willen daarin nadrukkelijk een rol spelen. De bijdrage van Eindhoven Airport aan de maatschappelijke opgave in de regio moet opnieuw worden gedefinieerd.



Kwaliteit van de luchthaven

De kwaliteit van Eindhoven Airport zelf wordt bepaald door vele factoren. Daaronder valt onder meer de connectiviteit: het aantal bestemmingen, de frequentie van de vluchten, de diversiteit van het aanbod. Kwaliteit komt tot uiting in hoe de luchthaven de regio faciliteert. Verder ligt de nadruk op schonere en stillere luchtvaart. Ook de inrichting van onze interne organisatie is van belang voor de continuïteit van de luchthaven.

Voor de luchthaven zelf gelden vier strategische doelstellingen, die we radars noemen (zie kader).

Vier radars

Het beleid dat tot 2025 bepalend is voor de kwaliteit van de luchthaven hebben we gebaseerd op 4 zogeheten 'radars'. Deze zijn met elkaar verbonden en versterken elkaar.

Radar 1: operational excellence

Operational excellence bij Eindhoven Airport staat zowel voor efficiëntie als gemak. Het hart van ons bedrijf vormt de (luchthaven)operatie. Het gaat hierbij om vrijwel alles wat de klant ervaart tijdens de customer journey (oriëntatie op de reis, het vertrek en/of de aankomst op de luchthaven). Het efficiënt omgaan met klantcontactmomenten en handelingen die hiermee samenhangen staan centraal.

Radar 2: infrastructuur en voorzieningen

De capaciteit van Eindhoven Airport moet meegroeien met het aantal passagiers en het aantal vliegtuigbewegingen. Dit geldt onder meer voor het aantal parkeerplaatsen, vliegtuigopstelplaatsen, gates, terminalruimte en ondersteunende faciliteiten. We anticiperen op die capaciteitsuitbreiding met de masterplanning voor de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur voor de periode tot 2030.

Radar 3: een mens- én prestatiegerichte organisatie

Eindhoven Airport streeft naar een goede balans tussen presteren en waarderen. We verwachten dat iedere medewerker zich optimaal inzet om onze ambities te realiseren, maar we moeten ervoor waken onszelf niet voorbij te lopen en oog blijven hebben voor elkaar als collega's. Het is belangrijk dat er ruimte is voor persoonlijke ontwikkeling. We vieren successen met waardering voor ieders inzet.

Radar 4: new business

Eindhoven Airport wil de basis versterken en ook omzet genereren uit nieuwe activiteiten. We hebben de financiële ruimte, voldoende managementcapaciteit en het vertrouwen van stakeholders in onze bedrijfsvoering. We zitten in een 'flow' van creativiteit en energie. Die benutten we om fundamenteel na te denken over innovatieve businessmodellen die op termijn kunnen bijdragen aan een blijvend gezonde bedrijfsvoering. We creëren een cultuur die stimuleert dat nieuwe businessideeën gehoor krijgen.



Eindhoven Airport in 2018

Als maatschappelijk verantwoordelijke onderneming willen we aantoonbaar bijdragen aan de ontwikkeling van een slimmere en duurzamere luchtvaart. Dat betekent dat we de kwaliteit van onze luchthaven alleen in relatie kunnen zien met de kwaliteit van de dialoog met stakeholders, de kwaliteit van het gebied dat de luchthaven omringt en de kwaliteit van de leefomgeving. De resultaten voor 2018 presenteren we dan ook in deze samenhang. De belangrijkste thema's die we hebben gedestilleerd uit onze materialiteitsanalyse zijn hierbij leidend.

Kwaliteit van de participatie

Eindhoven Airport wil de Brainportregio optimaal ten dienste staan en tegelijkertijd invulling geven aan haar eigen ambities. Dat kan alleen als we daarbij steun krijgen vanuit de samenleving en constructief samenwerken met en luisteren naar onze stakeholders. Draagvlak in de omgeving is meer dan ooit noodzakelijk.

We betrekken de omgeving intensiever bij de luchthaven. We zijn vertegenwoordigd in alle relevante overlegtafels. Naast de reguliere overleggen aan de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport (en de onderliggende werkgroepen) hebben we in 2018 individuele gesprekken gevoerd met omwonenden en dorpsraden. Verder benaderen we stakeholders ook proactief om scherper te krijgen wat de voor hen belangrijke thema's zijn en om informatie te delen.

De luchtverkeersleiding op Eindhoven Airport heeft in 2018 via 'masterclasses' kleine groepen omwonenden uitgenodigd om mee te denken over hinderbeperkende maatregelen. Dit was een succesvol project. Een dergelijke vorm van 'microparticipatie' spreekt enorm aan. Eindhoven Airport zet voor 2019 in op verdere ontwikkeling van deze en andere vormen van interactie, online en in levenden lijve, met omwonenden en andere direct betrokkenen.

Dat past in ons streven de participatie op een innovatieve manier vorm te geven.

In oktober 2018 heeft er op Eindhoven Airport een gesprek plaatsgevonden tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en afvaardigingen van de luchthaven, omwonenden, het bedrijfsleven en de luchtverkeersleiding. Belangrijk onderwerp was onze verandering van focus: van kwantiteit naar kwaliteit. Ook is gesproken over ons streven de omgeving nadrukkelijk te betrekken bij de luchthaven en haar beleid.

Eind 2018 is gestart met een brede enquête onder diverse stakeholdergroepen. Daarmee zullen we een beeld krijgen van de thema's rondom de luchthaven die voor hen van belang zijn. Ook willen we graag weten hoe men tegenover eventuele ontwikkeling van de luchthaven staat. Bovendien is voor ons van belang om te achterhalen hoe mensen betrokken willen worden bij de luchthaven. De uitkomsten zullen de basis vormen voor een materialiteitsanalyse. We gebruiken deze ook om te bepalen welke communicatiemiddelen we gaan inzetten om met onze stakeholders in gesprek te komen en hen te informeren. Verdere ontwikkeling hiervan staat gepland voor 2019.

Kwaliteit van de gebiedsontwikkeling

Eindhoven Airport is geen op zichzelf staande entiteit. Onze luchthaven maakt onderdeel uit van een gebied dat zich verder wil ontwikkelen. Daar willen we aan bijdragen. Een van de cruciale factoren is de verbetering van de infrastructuur.

Bereikbaarheid van de regio en de luchthaven

Een wereldvermaarde toptechnologieregio als Brainport verdient een waardige, innovatieve toegangspoort. Het gaat ons daarbij zowel om de bereikbaarheid van de luchthaven zelf alsook van de hele regio: de kwaliteit van de infrastructuur is in het belang van alle bewoners en bedrijven. Samen met onze partners werken we aan een integrale gebiedsvisie.

Het sterk groeiende aantal reizigers op Eindhoven Airport heeft een toename van het verkeer veroorzaakt. Niet alleen de wegeninfrastructuur in de directe omgeving wordt daardoor (over)belast, ook op bedrijventerrein Flight Forum is de verkeersdruk hoog. De bereikbaarheid van Eindhoven Airport met het openbaar vervoer kan worden verbeterd met een NS-intercitystation Eindhoven-Noord aan het bestaande spoor Eindhoven-Den Bosch. Het nut en de noodzaak van dit station zijn onderwerp in de discussie rondom een mogelijke verdere ontwikkeling van onze luchthaven in de periode 2020-2030. Eindhoven Airport is groot voorstander van de komst van dit station en zal zich hiervoor blijven inspannen. Besluitvorming hierover verwachten we niet in 2019. Verder wordt gewerkt aan een hoogwaardig openbaarvervoernetwerk in de regio Eindhoven, waarin de luchthaven een belangrijk knooppunt vormt.

In 2018 is een begin gemaakt met de uitvoering van het plan Wegenstructuur Brainport Park. Het ontwerp, beter bekend onder de naam Challenge Variant, is bedoeld om het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot beter bereikbaar te maken. Binnen de nieuwe wegenstructuur worden nieuwe wegen aangelegd en bestaande aangepast. Dit zal een positief effect hebben op de bereikbaarheid van Eindhoven Airport en de aangrenzende bedrijventerreinen. Eindhoven Airport heeft een bijdrage aan de Challenge Variant toegezegd van in totaal 3 miljoen euro. In 2018 hebben we de eerste financiële bijdrage geleverd van 750.000 euro.

Er wordt sinds het voorjaar van 2018 gewerkt aan de opwaardering van de Anthony Fokkerweg en omgeving. De verwachte oplevering van het eerste deeltracé is 2020. Aan het tweede deeltracé wordt in het tweede kwartaal van 2019 begonnen; de oplevering daarvan is voorzien voor 2022. De werkzaamheden aan de onderdoorgang onder A2/N2 richting het bedrijventerrein Goederen Distributie Centrum (GDC) starten naar verwachting begin 2019.

Gateway to Brainport

Uiteindelijk doel is een 'Gateway to Brainport' te creëren die past bij de regio en innovatie en duurzaamheid uitstraalt. Een nieuwe airportboulevard is een van de schakels daarin. Onze plannen voor de boulevard hebben door het incident met het multipurposegebouw ongeveer 2 jaar vertraging opgelopen. Nu de herbouw van de parkeergarage loopt, gaan we door met het verder verfraaien van het luchthavengebied.

Openbaar vervoer

We gaan in 2019 meer aandacht vestigen op andere vormen van vervoer naar en van de luchthaven. In samenwerking met NS en Hermes (Connexxion) bereiden we een grote marketingcampagne voor de mei- en zomervakantie voor. Het doel is dat 130.000 extra reizigers kiezen voor het openbaar vervoer. We hebben de ambitie dat op termijn een derde van de passagiers met het openbaar vervoer naar de luchthaven komt.





Kwaliteit van de leefomgeving

Luchthavenactiviteiten hebben een impact op de leefomgeving. Eindhoven Airport houdt de vinger aan de pols waar het gaat om de leefbaarheid voor mensen die wonen en werken in de regio. Belangrijke thema's zijn (geluid)hinderbeperking en terugdringing van uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstoffen en stikstof.

We willen bij al deze onderwerpen een actieve rol spelen. Hiervoor hebben we onze partners in de sector en daarbuiten nodig. Dat een constructieve samenwerking iets kan opleveren, bleek op 3 oktober, toen de Nederlandse luchtvaartsector het actieplan *Slim én Duurzaam* aanbood aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (zie ook Trends en ontwikkelingen, pagina 17).

Er zijn ook maatregelen die de luchthavens direct betreffen: de reis van en naar het vliegveld wordt efficiënter en schoner, en de luchthavens zelf zullen geheel emissieloos worden. Op dat laatste punt is Eindhoven Airport al ver: we behoren tot de leidende duurzame luchthavens van Europa. Onze eigen luchthavenoperatie is CO₂-neutraal; we beschikken sinds 2012 over de hoogste Airport Carbon Accreditation-waardering (level 3+ Neutrality). De luchthaven zelf neemt initiatieven om nieuwe eigentijdse ambities te formuleren

op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid.

Klimaatvriendelijke luchthaven

We verminderen de CO₂-uitstoot op onze luchthaven door 'zero emissions' – met opwekking van eigen energie en hergebruik in plaats van neutraliteit door compensatie met certificaten.

In 2018 is het nieuwe contract met Eneco ingegaan. Een van de afspraken is dat het energiebedrijf 100 procent groene elektriciteit levert. In de voorwaarden staat ook dat Eneco nieuwe windmolens gaat bouwen voor de levering van elektriciteit aan Schiphol Group en Eindhoven Airport. In 2018 is samen met Schiphol Group een Europese aanbesteding doorlopen voor de levering van gas uit 100 procent hernieuwbare bronnen. Ook hierbij is gegund aan leverancier Eneco. De gaslevering voor Eindhoven Airport bestaat vanaf 2019 voor 100 procent uit groen gas.

Eindhoven Airport heeft de doelstelling om in 2020 40 procent minder CO₂ per passagier uit te stoten ten opzichte van 2013. Dit is met 88 procent al ruimschoots gehaald. Met het nieuwe gascontract zal dit percentage nog verder stijgen. Voor 2030 streven we naar een stillere, schone vloot op Eindhoven Airport, die ten minste CO₂-neutraal is ten opzichte van de huidige situatie. Dit willen we doen door de inzet van de nieuwste vliegtuigtypes te stimuleren. Ook zetten we in op de ontwikkeling van alternatieven voor het gebruik van kerosine.

Circulaire economie

Om de levensloop van materialen te verlengen, schakelt Eindhoven Airport zoveel mogelijk over op circulair gebruik. We gaan bewust om met grondstoffen en materialen. Eindhoven Airport heeft de doelstelling om in 2020 ten minste 30 procent van het afval van de luchthaven te scheiden. In 2018 was het percentage 20%. In 2018 is het aandeel restafval sterker toegenomen dan de andere stromen. Om onze

doelstelling te bereiken, werken we samen met onze afvalverwerker Suez en onze partners.

Een deel van het afval is afkomstig van de vliegtuigen. Samenwerking met airlines is dus noodzakelijk. In 2018 hebben Eindhoven Airport en TUI Fly samen de schouders eronder gezet: we zijn begonnen met het gescheiden inzamelen van het afval uit de TUI-toestellen. Hiervoor is een aparte ruimte ingericht en zijn extra containers geplaatst.

Voor 2019 staat een Europese aanbesteding voor het afvalmanagement op de agenda. Daarin leggen we nieuwe doelstellingen vast. We laten nadrukkelijk ruimte voor wensen en ideeën vanuit de omgeving – over hoe we duurzamer met ons afval kunnen omgaan en ook over het thema circulariteit in bredere zin.

Speciale aandacht was er in 2018 voor de BREEAM-ambitie 'very good' van Eindhoven Airport voor het multipurposegebouw, dat in 2017 deels instortte. De herbouw betekent dat er 2 keer zoveel materiaal wordt gebruikt dan gepland. Dat is niet duurzaam. Toch hebben we er in samenspraak met de certificerende instantie voor gekozen het nieuwe multipurposegebouw opnieuw volgens BREEAM-eisen 'very good' te bouwen. Dit betekent dat er extra aandacht zal zijn voor energie- en waterverbruik, afvalmanagement op de bouwplaats en geluidsoverlast tijdens de bouw.

Ketenverantwoordelijkheid

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

Het is cruciaal dat partners in de keten elkaar scherp houden. Eindhoven Airport gaat daarom een kritische, constructieve dialoog aan en



haalt inspiratie uit concrete plannen, initiatieven en innovaties van haar leveranciers die passen bij ons beleid op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid. We hebben onze maatschappelijke thema's opgenomen in onze leverancierscode. Bij inkoopprocessen komen de thema's terug bij het bepalen van de criteria voor gunning. Twee keer per jaar vindt het Partner Milieu Overleg plaats; daarin staat het thema duurzaamheid en milieu centraal.

Verontreiniging oppervlaktewater

Waterschap De Dommel heeft op 22 maart 2018 een ernstige verontreiniging van het oppervlaktewater van Eindhoven Airport geconstateerd. Het betrof een lozing van hemelwater dat was verontreinigd met de-icingvloeistof. Deze vloeistof wordt in de winter gebruikt voor het ijsvrij maken van vliegtuigen. Eindhoven Airport heeft direct maatregelen genomen waardoor we verdere verontreiniging van het oppervlaktewater door de-icingvloeistof hebben voorkomen. Om dit ook in de toekomst te voorkomen, hebben we aanvullende maatregelen genomen, zoals een beperking van de locaties voor de-icing. Het verwijderen van de-icingvloeistof vindt zo dicht mogelijk bij de bron plaats. Daarnaast hebben we een buffercapaciteit voor verontreinigd water gerealiseerd. Water wordt vanaf daar afgevoerd naar het gemeentelijk riool. Er wordt gekeken naar een grotere buffercapaciteit, en een directe aansluiting op het riool.



Vliegroutes en geluid

In 2018 is de evaluatie van route 1b afgerond, de uitvliegroute naar het zuidwesten over Wintelre. Dit betreft een samenwerking met onder meer het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en Vliegbasis Eindhoven, onder regie van de Uitvoeringstafel. In deze evaluatie hebben we niet alleen naar route 1b gekeken maar ook naar de verdeling van het baangebruik (noordoost of zuidwest) en mogelijke optimalisaties van overige routes. In het najaar van 2018 is het eindrapport aangeboden aan de minister van Defensie (het bevoegd gezag van de militaire luchthaven Eindhoven). Ook heeft Eindhoven Airport in 2018 geld beschikbaar gesteld voor een haalbaarheidsonderzoek van TNO naar de effecten van een 'ribbellandschap' op het grondgeluid.

Geluidruimte

Eindhoven Airport mag tot 2020 groeien binnen de civiele geluidscontour die in het Luchthavenbesluit Eindhoven is vastgelegd. Er zijn voorwaarden gesteld aan de openstellingstijden en het aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Op 2 november 2018 is geconstateerd dat er in het zuidwesten een overschrijding heeft plaatsgevonden van de geluidscontour. Dit is toe te schrijven aan afwijkend baangebruik: circa 40 procent van het vliegverkeer vond in 2018 plaats richting het noorden (baan 03) en circa 60 procent richting het zuiden (baan 21) in plaats van de 30 en 70 procent waarop de contour is berekend in het Luchthavenbesluit Eindhoven. Er is gekozen voor dit baangebruik in verband met bijzondere weersomstandigheden. In het noordoosten van de contour was in 2018 nog ruimte. In totaliteit betekent het dat de geografische ligging van de contour in 2018 iets richting het zuidwesten is opgeschoven. Hiervan is melding gemaakt aan het bevoegd gezag en aan de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne van de Vliegbasis Eindhoven.

► *Civiele geluidscontour luchthavenbesluit 2014*

In 2018 hebben enkele concrete ontwikkelingen het licht gezien. Samen met onze partner Viggo hebben we zonnepanelen geïnstalleerd op vliegtuigtrappen zodat deze geheel zelfvoorzienend opereren. Verder is de eerste volledig elektrische Ground Power Unit (GPU) ter wereld in gebruik genomen in de dagelijkse operatie. Een GPU voorziet een vliegtuig van stroom; de conventionele draait op diesel, maar deze is 100 procent elektrisch. Onze schoonmaakpartner CSU werkt met de Glutton-afvalzuiger. Deze elektrische afvalzuiger is tijd- en energiebesparend, volledig geluidloos en milieuvriendelijk.

Het aantal vliegtuigbewegingen is in 2018 met 6 procent gestegen naar 38.642 (2017: 36.470). Daarmee zijn we binnen de grenzen van de vergunning gebleven. In oktober 2018 heeft Eindhoven Airport besloten de toegestane groei in 2019 (tot 43.000 vliegtuigbewegingen) te matigen. Pas in 2020 zullen we het maximale aantal bereiken. Zo kunnen we ons concentreren op kwaliteit, de balans met de omgeving en de gecontroleerde ontwikkeling die hierbij past. (Zie ook Proefcasus Eindhoven Airport.)

Economische ontwikkeling en werkgelegenheid

Ook de beschikbaarheid en kwaliteit van werkgelegenheid en scholing zijn bepalende factoren voor de leefbaarheid. Eindhoven Airport draagt bij aan het vestigingsklimaat en aan de ontwikkeling van de Brainportregio. Adviesbureau Ecorys heeft in het rapport *Eindhoven Airport 2020-2030: marktvraag en economische spin-off* becijferd dat een verdere groei van de luchthaven leidt tot een grotere economische meerwaarde voor de regio, de provincie en Nederland.

Volgens Ecorys is de toegevoegde waarde van Eindhoven Airport voor de regio in de huidige situatie ongeveer 110 miljoen euro. Voor de provincie Noord-Brabant komt dat bedrag uit op 124 miljoen euro, en voor Nederland op 192 miljoen euro. Naar schatting 1.465 voltijdsbanen in de regio zijn direct of indirect op het conto van de luchthaven te schrijven, aldus het bureau. Als we kijken naar de provincie komt het aantal fte's op 1.705, en voor heel Nederland 2.850. Hoe hoger het aantal passagiers, hoe hoger ook deze getallen.

'Social return'

Duurzame inzetbaarheid is een van onze uitgangspunten. In samenwerking met de gemeente Eindhoven, Viggo Eindhoven Airport B.V. en het Summa College hebben we in 2018 het Airportal opgericht. Dit is een project om kansen te creëren voor mensen met een

afstand tot de arbeidsmarkt en om studenten direct te laten kennismaken met de luchthaven. De website is eind 2018 live gegaan. Via Airportal creëren we met een éénjarige opleiding tot 'airportmedewerker' een aantrekkelijke leer- en werkomgeving op Eindhoven Airport. Zo bieden we werkzoekenden weer volop kansen op een baan bij een van de deelnemende partners van Eindhoven Airport, waaronder schoonmaakbedrijf CSU en horeca-exploitant Vermaat.

Eindhoven Airport hanteert waar mogelijk het principe van 'social return' als gunningcriterium. Zo kunnen we samen met partners meer werkgelegenheid creëren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Eindhoven Airport heeft in 2018 meegedaan met PROVaardig. In dit basisschoolproject staan kinderen uit groep 6, 7 en 8 centraal. Het doel is dat kinderen talenten bij zichzelf ontdekken en zich afvragen over welk beroep ze nog meer willen weten. Ook hadden we op Eindhoven Airport het project Voertuigen. Leerlingen hebben een kijkje achter de schermen mogen nemen in de bagagehal en uitleg gekregen over de specifieke voertuigen van de luchthaven. De leerlingen hebben een leerzame ochtend gehad.

Bezoekers stimuleren regionale economie

Inkomende passagiers zoals de zakelijke reiziger, de vakantieganger of mensen die vrienden en familie bezoeken, spenderen tijd en geld in de regio. Dat is goed voor de regionale economie en de gastvrijheidsindustrie. Vandaar dat we ook veelvuldig samenwerken met bijvoorbeeld VisitBrabant en Eindhoven365. Met het oog op de toekomst is het zinvol te kijken naar bredere samenwerkingsverbanden om inkomend toerisme voor de regio te bevorderen.

Leefbaarheidsfonds

In 2018 is de Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven van start gegaan. Deze

stichting heeft een vermogen van 880.000 euro. Met het geld uit dit fonds worden projecten gefinancierd ter bevordering van de leefbaarheid in de omgeving. Eindhoven Airport heeft een bijdrage toegezegd van 200.000 euro. De overige bijdragen komen van de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant en het Rijk.

In 2018 is één project goedgekeurd. Dit betrof het Aires-meetsysteem: een pilot om in Eindhoven metingen uit te voeren naar fijnstofemissies. Er is nog een beperkt aantal andere projecten aangemeld, maar die voldeden niet aan de criteria. Het stichtingsbestuur heeft in het najaar besloten de criteria voor de projecten te versoepelen. Ook gaat het bestuur meer bekendheid geven aan het Leefbaarheidsfonds, onder meer met informatiebijeenkomsten voor dorpsraden en omwonenden.

Steun aan projecten en instellingen

Onze betrokkenheid met de omgeving tonen we op uiteenlopende wijzen. Eindhoven Airport sponsort goede doelen, projecten en instellingen en ondersteunt regionale activiteiten. In 2018 ging het onder meer om PSV, de Dutch Design Week, Muziekgebouw Frits Philips Eindhoven, het Rode Kruis Gala, BrabantNacht, het Summa College en Brabant Sport.

Ook onze medewerkers willen bijdragen aan een beter leven en een mooiere toekomst voor anderen. Een voorbeeld is, net als vorig jaar, De Sprinkhaan in Oirschot: een groep van 15 collega's heeft eind november 2018 meegeholpen aan een opknap- en opfrisbeurt van dit vakantieverblijf voor kinderen met een beperking.



Kwaliteit van de luchthaven

Eindhoven Airport creëert toegevoegde waarde met onder meer de internationale connectiviteit, de kwaliteit van de dienstverlening en voorzieningen, en de mens- en prestatiegerichte organisatie. We willen dat ons kwaliteitsstreven ook tot uiting komt in stillere en schonere vliegtuigen die ons vliegveld aandoen.

Connectiviteit

De afgelopen jaren zijn er veel nieuwe bestemmingen geopend vanaf Eindhoven Airport. Inmiddels biedt de luchthaven haar passagiers 87 bestemmingen (2017: 81), verspreid over 28 landen binnen 3 continenten. In 2018 zijn 10 nieuwe routes geopend, waaronder een verbinding met Bratislava, Wenen en Moskou. Op 26 bestemmingen is de frequentie van de vluchten verhoogd.

Net als in 2017 zijn de grootste 3 luchtvaartmaatschappijen op onze luchthaven in 2018 Ryanair, Wizzair en Transavia. Ryanair heeft per 5 november 2018 haar basis op Eindhoven Airport gesloten. Dit betekent niet dat Ryanair stopt met vliegen op Eindhoven Airport. De luchtvaartmaatschappij zal bestemmingen (inclusief Eindhoven) nu echter vliegen vanaf andere bases in Europa. De slots die Ryanair als direct gevolg van de sluiting van haar basis niet zal gebruiken zijn door de Stichting Airport Coördinatie Nederland volgens de geldende richtlijnen verdeeld over andere luchtvaartmaatschappijen. Hierdoor is het zakelijke effect van het sluiten van de basis op Eindhoven Airport gering gebleven.

Nieuwe luchtvaartmaatschappijen

Pobeda, een Russische airline binnen de Aeroflot-group, vliegt per 21 december 2018 van en naar onze luchthaven. Pobeda, een luchtvaartmaatschappij met een moderne vloot, vliegt 4 keer per week van en naar Moskou Vnukovo met een Boeing 737-800 of 737 Max. Vanaf Moskou Vnukovo zijn veel bestemmingen binnen Rusland en in Georgië, Kazachstan en

Armenië bereikbaar. Voor al deze vervolgvluchten kan een passagier op Eindhoven Airport al inchecken.

We hebben voor het eerst een contract gesloten met een staatsmaatschappij: Royal Air Maroc start per april 2019 met vluchten Casablanca-Eindhoven. Vanaf Casablanca zijn vele bestemmingen binnen Marokko mogelijk, maar ook elders in Afrika, het Midden-Oosten en Noord-Amerika. Passagiers kunnen voor deze bestemmingen op Eindhoven Airport inchecken.

We zien herstel in de Turkse markt. Pegasus Airlines begint met vluchten naar Istanbul Sabiha Gökçen. Vanaf deze luchthaven is een groot aantal bestemmingen in Turkije en in het Midden-Oosten, het Verre Oosten en Afrika te bereiken. Ook SunExpress begint met vluchten van en naar Turkije (Izmir en Antalya). De airlines die nu al op Eindhoven Airport vliegen (Ryanair, Transavia, Wizzair, TUI en Corendon) breiden in 2019 naar verwachting uit. De Spaanse luchtvaartmaatschappij Vueling heeft definitief besloten de route Eindhoven-Barcelona te staken.

Groei aantal passagiers

Mede als gevolg van de uitbreiding van ons netwerk kiezen steeds meer reizigers vanuit Nederland (en ook België en Duitsland) voor

Reisdoel

De vliegtuigpassagiers hebben ieder hun eigen reisdoel. Ze gaan bijvoorbeeld op reis voor een weekendbreak, een studie of een conferentie. Ruwweg kunnen we de reisprofielen in 3 hoofdcategorieën onderverdelen: zakelijke reizigers, vakantie reizigers en VFR (Visiting Friends & Relatives; het bezoeken van familie en vrienden). Het hangt van de bestemming en het aantal frequenties af hoe de verdeling van dit type passagiers precies uitvalt. Ook de tijd van het jaar is relevant. De meest populaire zakelijke bestemming voor passagiers die vanaf Eindhoven Airport vliegen is Londen. Voor vakantievvluchten staat Barcelona op nummer 1. Boedapest is het meest populair als VFR-bestemming.



Eindhoven Airport. In 2018 verwelkomde de luchthaven 6,2 miljoen passagiers. Dit is een groei van 9 procent ten opzichte van 2017 (ruim 5,7 miljoen). De groei vinden we terug bij vrijwel alle luchtvaartmaatschappijen, door introductie van nieuwe bestemmingen,

frequentieverhogingen van bestaande bestemmingen en het hogere aantal passagiers per vlucht. De gemiddelde bezettingsgraad per vliegtuig is gestegen naar 160 in 2018 (2017: 155). Deze toename is voor een groot deel het gevolg van het in gebruik nemen van de A321

door Wizzair. Dit toesteltype heeft 230 stoelen, 50 meer dan haar A320.

Operational excellence

Eindhoven Airport streeft naar 'operational excellence'. We werken continu aan een zogeheten 'seamless flow' om het passagiers zo gemakkelijk mogelijk te maken. Met het innoveren van operationele processen blijven we kostenefficiënt. Met automatisering, selfservicediensten en andere innovatieve oplossingen minimaliseren we het aantal afhandelingsminuten per passagier.

In 2018 hebben we alle selfservice boardingpoortjes op de luchthaven geüpgraded met nieuwe software, waardoor het boardingproces efficiënter en minder foutgevoelig is geworden. Met verscheidene partijen hebben we eerste gesprekken gevoerd over de invoering van biometriecontrole. We verwachten in 2019 een concreet plan op te stellen voor een pilot in 2020.

Punctualiteit

De punctualiteit van de vluchten, de mate waarin ze op schema binnenkomen en vertrekken, is belangrijk voor alle partijen – van airline tot passagier, van luchthaven tot afhandelaar. Vandaar ook dat de On Time Performance (OTP) een belangrijke KPI is. Veel processen en overleggen zijn erop gericht deze OTP op een hoog niveau te houden. Helaas constateren we dat de OTP, die van oudsher goed is op Eindhoven Airport, onder druk staat. Diverse ontwikkelingen, zoals een grotere diversiteit aan passagiers, wijzigingen in procedures van luchtvaartmaatschappijen, maar ook de groei van de luchthaven, spelen hierbij een rol. Bovendien hadden we in 2018 te maken met een groot aantal stakingen in de luchtvaartsector. In 2018 hebben we extra ingezet op het keren van de dalende punctualiteit; de eerste positieve effecten daarvan verwachten we in 2019.

Prettig verblijf

Passagiers willen meer en betere horeca- en retailconcepten op Eindhoven Airport, blijkt onder meer uit tevredenheidsonderzoeken. Om aan de wensen van onze passagiers tegemoet te komen, hebben we in 2018 weer nieuwe concepten toegevoegd. Er is horeca aan luchtzijde bijgekomen: The Bar en Starbucks. Het nieuwe concept The Cloud Club is in december opengegaan, als vervanging van oudere horeca. Al deze concepten zijn onderscheidend van elkaar. Er wordt gewerkt aan een businesslounge voor de zakelijke reizigers. Deze opent de deuren in 2019. Swissport gaat de lounge exploiteren. Aan landzijde kunnen passagiers nu hun koffer in folie laten verpakken bij Seal & Go. In het eerste kwartaal van 2019 wordt de nieuwe retailshop van B&S opgeleverd.

Ons hotel heeft een goed jaar achter de rug. De bezettingsgraad steeg van 71 naar 76 procent. De managementovereenkomst met Louvre Hotels Benelux liep af per 31 maart 2018 en is inmiddels naar tevredenheid van beide partijen vernieuwd. Het nieuwe contract heeft een looptijd van 5 jaar.

Klanttevredenheid

Eindhoven Airport is een klantgerichte luchthaven. Passagiers vinden het belangrijk dat de tijd tussen aankomst bij de terminal en instappen zo kort mogelijk is, het inchecken vlot verloopt, en de wachttijd zo plezierig mogelijk kan worden doorgebracht. Samen met operationele en commerciële partners hebben we onszelf specifiek geïmplementeerd met de klantbelofte Always Easy. De focus ligt op onze faciliteiten en infrastructuur, de klantgerichtheid van onze medewerkers en de online omgeving die we klanten bieden. We streven ernaar dat klanten tevreden zijn en bij een volgende reis opnieuw voor onze luchthaven kiezen. In 2018 is met behulp van 'mystery visits' in kaart gebracht waar we het klantcontact kunnen verbeteren. Samen met



partnerbedrijven Viggo en G4S zijn concrete punten benoemd waaraan medewerkers in hun dagelijks werk (extra) aandacht kunnen besteden. Deze nemen we ook mee in opleiding en training. In 2019 zullen we opnieuw werken met mystery visits.

Easy score

Eindhoven Airport meet zelf de klanttevredenheid met de zogeheten Easy Score. Die hebben we in 2016 ingevoerd, omdat we de ASQ Benchmark, die de klantbeleving meet met 350 respondenten per kwartaal, niet toereikend vonden. We willen meer input om de gewenste kwaliteitsimpuls te realiseren. We ondervragen maandelijks meer dan 2.000 respondenten online. Op basis van dit onderzoek krijgen we de Easy Score. De feedback die we krijgen splitsen we uit naar de pijlers infrastructuur, klantgerichtheid en online. Zo kunnen we per categorie snel actie ondernemen.

In 2018 is de Easy Score licht gestegen: de

klanten waardeerden ons over de gehele linie met 3,58 (op een 5-puntsschaal), tegen 3,49 eind 2017. We zitten nog wel onder het niveau van 2016 (3,78). Dat heeft te maken met de gedeeltelijke instorting van de parkeergarage en de ongemakken die dit met zich meebracht voor onze bezoekers. Hierdoor kunnen we de positionering als gemaksluchthaven nog niet waarmaken. Ons doel is om in 2020 een 4,00 te halen. Diverse reeds geplande projecten op het gebied van zowel infrastructuur, klantgerichtheid als online moeten hieraan bijdragen.

Net Promoter Score (NPS)

De vergelijking met andere luchthavens doen we op basis van een Net Promoter Score (NPS). In 2018 scoorden we over het gehele jaar een gemiddelde van 24 (2017: 28). Opnieuw scoren we lager dan in 2016; de score van 35 (onze nulmeting) was toen hoger dan veel andere luchthavens waarvan onze passagiers gebruikmaken.

Infrastructuur en voorzieningen

Om de groei van het aantal passagiers op korte termijn op te vangen, loopt van 2016 tot begin 2019 het programma Herinrichting Terminal. Dit programma loopt op schema en wordt in het eerste kwartaal van 2019 afgerond.

De Douane en de Koninklijke Marechaussee hebben nieuwe ruimtes gekregen. Verder zijn achter de security nieuwe toiletvoorzieningen in gebruik genomen en is de EHBO-ruimte vernieuwd.

De nieuwe gates 11 en 12 hebben in 2018 een Iconic Award opgeleverd voor innoverende architectuur. Het design, een samenwerking van DAY Creative Business Partners en Eindhoven Airport, had in 2017 al een Red Dot Award in de wacht gesleept.

Opvallende vernieuwing aan luchtzijde is een 'droogloop': een overkapping voor passagiers op hun route tussen gate en vliegtuig. Het gaat hier om een pilot. In 2019 bekijken we hoe nuttig en succesvol de droogloop is. Als de evaluatie positief uitvalt, gaan we een groter gedeelte overkappen.

Vanwege regelgeving en toegenomen complexiteit vragen projecten meer

(voorbereidings)tijd. Mede hierdoor hebben we niet alle voor 2018 geplande projecten kunnen uitvoeren en grotendeels doorgeschoven naar 2019.

Gevolgen instorten parkeergarage P1

Ook in 2018 kampten we nog met de gevolgen van de instorting van een deel van parkeergarage P1 van het multipurposegebouw, op 27 mei 2017. Dat was een ingrijpende gebeurtenis, die niemand in de organisatie licht zal vergeten. De nasleep van het incident heeft wel bewezen dat Eindhoven Airport beschikt over grote veerkracht. De herbouw van de parkeergarage is in april 2018 begonnen. Eind 2018 hebben Eindhoven Airport en BAM een akkoord bereikt over de financiële afwikkeling van de schade.

In 2018 hebben we de verkeersomleidingen rondom Eindhoven Airport weer kunnen aanpassen. Door het afronden van de sloopwerkzaamheden kon de veiligheidszone worden opgeheven, waardoor de Luchthavenweg weer in zijn geheel toegankelijk werd. Het bedrijventerrein heeft veel last gehad van de omleidingen.

Parkeercapaciteit

Parkeerterrein P1 is begin dit jaar weer in gebruik genomen voor ophalen & wegbrengen (Kiss & Ride), bussen en taxi's, en in beperkte

Masterplanning

Met een integrale masterplanning investeren we tijdig in de luchthaveninfrastructuur en in de bereikbaarheid aan land- en luchtzijde. Zo blijven we de steeds grotere aantallen vliegtuigbewegingen en passagiers faciliteren. De unieke kwaliteiten van de luchthaven willen we verder versterken.

De ontwikkeling van de luchthaven is eind 2018 minder concreet dan eerder gedacht. Daarom is besloten een nadere analyse te maken van de eerste knelpunten die zich (kunnen) voordoen in de periode 2019 tot en met 2023. We maken keuzes op basis van de nieuwe inzichten in combinatie met onder andere de uitkomst van de Proefcasus Eindhoven Airport, de kwaliteitsambities voor de luchthaven en de gesprekken met Defensie.



► *Herbouw
Multipurpose-
gebouw 2018*

mate voor kort parkeren gedurende de bouwwerkzaamheden van de parkeergarage. Sinds april 2018 is ook het tegenovergelegen parkeerterrein P0 beschikbaar. De parkeergarage P1 zal naar verwachting 1 oktober 2019 worden opgeleverd.

Eindhoven Airport beschikte eind 2018 in totaal over 5.255 parkeerplaatsen (tegen 5.792 in 2017), inclusief het tijdelijk gebruik van P0 (460 plaatsen). Het externe parkeerterrein P8 (Westfields) is eind 2018 ontmanteld; de huurovereenkomst met de gemeente Oirschot liep af.

Onlinediensten

In 2018 hebben we Aeroparker geïmplementeerd. Dit is een digitaal platform waarmee we verscheidende onlinediensten kunnen verkopen. Tot nu toe zijn online alleen nog parkeerplaatsen te boeken. In 2019 bekijken we welke andere producten we gaan aanbieden. Te denken valt aan 'fast track'-tickets voor de securitycheck, hotelkamers, en toegang tot de business lounge.

Beveiliging & veiligheid

De veiligheid en beveiliging van mensen en middelen op de luchthaven is het fundament onder onze operationele activiteiten.

Capaciteit beveiliging

In 2018 is de capaciteit van het securityfilter uitgebreid en zijn 2 securitylanes voorzien van nieuwe apparatuur. In 2019 zal alle apparatuur bij het passagiersfilter worden vervangen. Het voordeel van de nieuwe apparatuur voor passagiers is dat de vloeistoffen en laptops in de handbagage mogen blijven. Ook hoeft er geen aanvullende controle meer plaats te vinden voor de vluchten naar Tel Aviv. De snelheid van de apparatuur ligt weliswaar iets lager, maar met de inzet van extra personeel en de optimalisatie van procedures wordt dit voor een groot deel opgevangen.

De krappe arbeidsmarkt zal voorlopig een punt van aandacht blijven voor alle partijen op Eindhoven Airport. De verdere ontwikkeling van de luchthaven maakt dit probleem des te nijpender. Betrokken partners kijken naar nieuwe mogelijkheden om de capaciteitsbehoefte goed in te vullen en zoeken actief meer samenwerking. De bezetting is in diverse overleggen een regelmatig terugkerend onderwerp. We kijken ook hoe Eindhoven Airport extra kan bijdragen, bijvoorbeeld door

het aantrekkelijker maken van de werkomgeving.

Veiligheid

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 verbeterpotentieel zijn daarbij van groot belang. Ter ondersteuning van dit proces hebben we eind 2018 een Kwaliteitsmanagementsysteem aangeschaft. De focus is primair gericht op voorvallen waarbij de verantwoordelijkheid voor de vastlegging en opvolging bij Eindhoven Airport ligt. De implementatie van de eerste processen in dit systeem zijn in november gestart. In 2019 verwachten we alle relevante veiligheidsprocessen hieraan te hebben gekoppeld.

Voor 2019 staat een herijking van de safetyorganisatie op de planning, met als doel te anticiperen op de ontwikkeling en ambitie van de luchthaven. Hierbij zal ook worden gekeken naar ontwikkelingen en kennis op het gebied van veiligheid binnen de Schiphol Group.

Veiligheid luchtzijde

In 2018 zijn er geen ernstige ongevallen geweest. Wel is er één keer een 'stand-by'-call afgegeven; het toestel is veilig geland.

Rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid

Op 18 oktober 2018 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid haar rapport *Bouwen aan constructieve veiligheid – Lessen uit instorting parkeergebouw Eindhoven Airport* gepubliceerd. Naast de analyse van de technische oorzaak van de instorting concludeert de raad dat de betrokken bouwbedrijven in het bouwproces de (constructieve) veiligheidsrisico's onvoldoende beheersen. De OvV beveelt de sector aan hierin verbetering te brengen.

Eindhoven Airport beschouwt het incident als een wake-up call en is begonnen met een evaluatie van het rapport en de aanbevelingen. We moeten als opdrachtgever van toekomstige bouwprojecten concreet bijdragen aan het voorkomen van dit soort incidenten.



Daarnaast heeft er zich één grondincident voorgedaan op het civiele platform. De brandweer is uitgerukt, maar heeft niet hoeven blussen.

Om de veiligheid van de luchthaven continu te verbeteren, stellen we samen met Vliegbasis Eindhoven jaarlijks veiligheidsdoelstellingen vast. In 2018 zijn 2 van de 4 doelstellingen niet gehaald: die met betrekking tot vogelaanvaringen en 'pushback'-afwijkingen (een vliegtuig wordt niet verplaatst naar de positie waartoe de opdracht gegeven was).

Het grotere aantal vogelaanvaringen houdt verband met het extreme weer van afgelopen zomer. Het maaiprogramma sloot onvoldoende aan op de daadwerkelijke ontwikkeling van de flora. De afspraken ten aanzien van het maaiprogramma zijn aangepast, zodat dit risico het lopende jaar is gemitigeerd.

Het aantal pushback-afwijkingen blijft een aandachtspunt. Er is afgelopen jaar met alle partijen veelvuldig afgestemd en er zijn diverse acties ter vermindering doorgevoerd, helaas nog niet met het beoogde resultaat. Gezien de drukte op het platform blijven we hierop ook in 2019 extra focussen.

Hoewel de doelstelling voor de runway incursions is gehaald, is er voor het eerst sinds een paar jaar een stijging te zien (van 2 naar 10), het is aannemelijk dat de stijging deels het gevolg is van een betere registratie. Eén zat er in de 'severity klasse B', de rest was minder ernstig. De meeste runway incursions betreffen

voertuigen in het landingsterrein. Er zijn gedurende het jaar diverse mitigerende maatregelen genomen, zoals het weer toestaan van het baanvegen buiten de openstellingstijden van de luchthaven. Het effect hiervan was de laatste maanden van 2018 zichtbaar.

Veiligheidsdoelstelling 2018	Target 2018	Score 2018	Score 2017
<i>Per 1.000 vliegbewegingen</i>			
Aantal Vogelaanvaringen	0,65	0,73 (absoluut: 37)	0,50 (absoluut: 25)
Aantal Runway incursions	0,20	0,20 (absoluut: 10)	0,04 (absoluut: 2)
Aantal Pushback afwijkingen*	1,59	2,66	1,59**
ATC related go-arounds	0,13	0,08	0,08

*Cijfers in de tabel betreffen de totale cijfers van Luchthaven Eindhoven (dus civiel en militair) m.u.v. *: deze zijn per vertrek civiel. ** Dit cijfer is herzien in de directiebeoordeling van 2017.*



Werken aan een mens- en prestatiegerichte organisatie

Om onze ambities te kunnen verwezenlijken, hebben we de optimale inzet van alle medewerkers nodig. We streven naar een goede balans tussen presteren en waarderen. De begin 2018 vastgesteld HR-visie/ambitie biedt het management en de gehele organisatie handvatten om dit concreet vorm te geven. Onze speerpunten zijn samenwerken, waardering, duurzame inzetbaarheid, ontwikkeling en beloning.

Uit ons medewerkerstevredenheidsonderzoek van eind 2018 blijkt dat het overall rapportcijfer is gedaald, van een 7,5 naar een 7,2. In 2018 hebben we op onderdelen vooruitgang geboekt, maar we hebben niet alle plannen kunnen waarmaken, deels omdat we extra

aandacht moesten besteden aan werving van nieuwe collega's.

In 2019 zetten we onder meer in op de ontwikkeling van medewerkers, het management en de interne organisatie. We gaan nader bekijken hoe we competenties van nieuwe collega's optimaal kunnen gebruiken. Ook stellen we ondersteunende programma's en ICT beschikbaar waarmee medewerkers hun functie prettiger en efficiënter kunnen uitoefenen.

Risico-inventarisatie en -evaluatie

Een extern adviesbureau heeft in 2018 een volledig nieuwe risico-inventarisatie en -evaluatie uitgevoerd. Hiermee hebben we weer een actueel beeld van onze arborisico's. Het rapport geeft geen reden tot acute maatregelen. Er worden enkele aandachtspunten benoemd waarvoor in 2019 een plan van aanpak wordt vastgesteld.

Personeelssamenstelling

Eindhoven Airport en Eindhoven Airport Hotel hadden eind 2018 in totaal 72 medewerkers in dienst (2017: 73). Dit is inclusief medewerkers met een tijdelijk contract en exclusief oproepkrachten en stagiaires.

In 2018 is het personeelsbestand in fte bij Eindhoven Airport gegroeid van 50,2 naar 54,1. De toename is met name terug te zien in de stafafdelingen. Het fulltime-equivalent bij Eindhoven Airport Hotel B.V. nam af van 15,2 naar 12,7.

	2018	2017	2018	2017	2018	2017
	personen	personen	M/V	M/V	FTE	FTE
Eindhoven Airport N.V.	58	54	31/27	29/25	54,1	50,2
Eindhoven Airport Hotel B.V.	14	19	2/12	0/19	12,7	15,2
TOTAAL Medewerkers EA N.V. + EA Hotel B.V.	72	73	33/39	29/44	66,8	65,4

Diversiteit

De man/vrouw-verhouding binnen Eindhoven Airport N.V. is in 2018 nagenoeg gelijk aan die in 2017. Zowel binnen de directie en het managementteam (2 mannen, 2 vrouwen) als organisatiebreed (31 mannen, 27 vrouwen). Bij Eindhoven Airport Hotel werken 12 vrouwen en 2 mannen, behoudens een aantal oproepkrachten. De Raad van Commissarissen bestond eind 2018 uit 4 mannen en één vrouw.

Verzuim

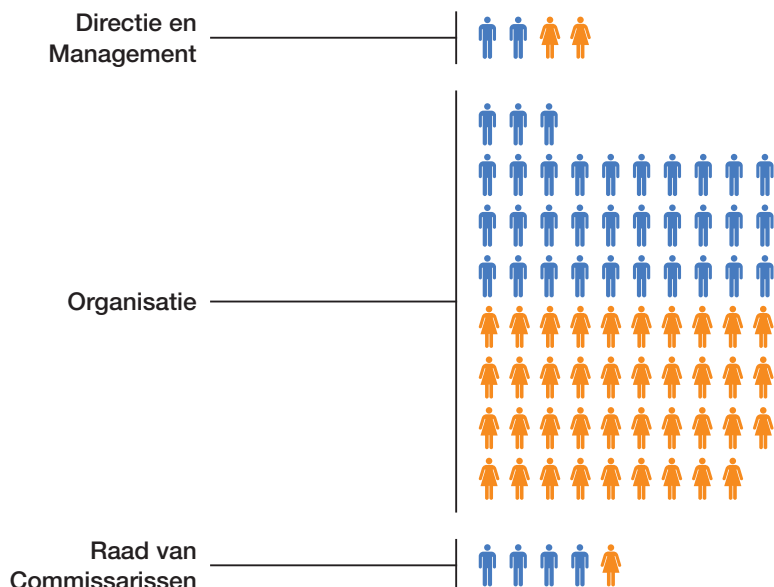
Het verzuim onder de medewerkers van Eindhoven Airport N.V. steeg in 2018 tot 5,0 procent (2017: 2,2), voornamelijk door de toename van het aantal langdurig zieken.

Medezeggenschap

2018 is het eerste volle jaar van de ondernemingsraad. De OR heeft kennisgemaakt met de Raad van Commissarissen en de COR van Schiphol. Belangrijke onderwerpen die met de ondernemingsraad zijn besproken, zijn onder andere de bonusregeling, de piketregeling, de voortgang op de HR-roadmap en het medewerkerstevredenheidsonderzoek.

Organisatiestructuur

In 2018 hebben wijzigingen plaatsgevonden in de organisatiestructuur van Eindhoven Airport N.V.. Corporate Communications & Public Affairs is met de afdeling Juridische & bestuurlijke zaken samengevoegd tot Juridische en Bestuurlijke zaken en communicatie. Managementondersteuning is per afdeling belegd, waarbij de receptie onder het directiesecretariaat valt.



Resultaten van onze bedrijfsvoering

Financiële soliditeit

Eindhoven Airport voert een solide financieel beleid gericht op waardecreatie voor de lange termijn. Onze investeringen financieren we zelfstandig. Uitgangspunt is dat we economische waarde creëren voor onze aandeelhouders en dat financiële stakeholders van Eindhoven Airport erop vertrouwen dat we investeringsrisico's kunnen dragen.

Solvabiliteit

Eindhoven Airport heeft een gezond percentage eigen vermogen, gezien de middellangetermijnplanning. In 2015 is een kredietfaciliteit afgesloten om de cashflow en investeringsplannen tot 2020 te faciliteren. De luchthaven is gefinancierd met een 5-jaars bancaire lening met eenzelfde looptijd als het vergunde aantal vliegtuigbewegingen – tot 2020. In 2018 is Eindhoven Airport ruim binnen de afgesproken convenanten gebleven.

Omzetgroei

In totaal zijn de opbrengsten van Eindhoven Airport in 2018 met 13% gestegen tot € 70,7 miljoen (2017: € 62,4 miljoen).

De omzet op havengelden is gestegen door een toename van het aantal bestemmingen, hogere passagiersaantallen, betere bezetting per vliegtuigbeweging en toenemende inzet van grotere vliegtuigtypen, met name door Wizz Air.

Daarnaast is de totale omzet toegenomen doordat de omzet op parkeren, concessies en hotel meegroeide met het aantal passagiers. Er was sprake van gedeelde parkeeromzet: in 2018 was een deel van het voorterrein niet beschikbaar en als gevolg van het instorten van het multipurposegebouw (MPB) in mei 2017 wordt het 2 jaar later opgeleverd dan gepland.

De overige omzet uit bijvoorbeeld media en de verhuur van gebouwen en terreinen is relatief stabiel gebleven ten opzichte van 2017 met uitzondering van een eenmalige opbrengst als gevolg van schade-uitkeringen. Dit betrof de financiële afwikkeling van de schade als gevolg van de gedeeltelijke instorting van het MPB, waarover Eindhoven en Airport en BAM eind 2018 tot overeenstemming zijn gekomen. Een verzekeringsuitkering was onderdeel van de financiële afwikkeling.

De omzet van het hotel bedroeg in 2018 € 3,7 miljoen. De omzetgroei was opnieuw hoger dan een jaar eerder. Zowel het aantal overnachtingen van binnenlandse en buitenlandse toeristen als het aantal zakelijke overnachtingen nam toe. De bezettingsgraad van het hotel steeg naar 76% in 2018 (2017: 71%). De kamerprijs ligt in lijn met het landelijk gemiddelde. Voor 2019 wordt een verdere toename van de bezetting verwacht, met een lichte stijging van de kamerprijzen.

Rendement

Eindhoven Airport werkt zo kostenefficiënt mogelijk, met behoud van kwaliteit voor onze passagiers en luchtvaartmaatschappijen.

(in EUR 1.000)	2018	2017	Delta	%
Havengelden	41.319	37.937	3.382	9%
Autoparkeren	14.210	12.781	1.429	11%
Concessies	7.678	6.652	1.026	15%
Hotel (inclusief verhuur gebouwen en terreinen)	4.682	4.324	358	8%
Overige omzet	763	723	40	6%
Overige bedrijfsopbrengsten	2.081	0	2.081	
Totaal	70.733	62.417	8.316	13%

Daarnaast is ons doel een hoger resultaat te genereren met niet-luchthavengerelateerde activiteiten als parkeren, concessies, exploitatie van het hotel en de verhuur van vastgoed. In 2018 is er sprake geweest van ongeveer € 0,5 miljoen eenmalige kosten als gevolg van het milieu-incident en het ontmantelen van het parkeerterrein P8 (Westfields).

De bedrijfslasten stegen met 12% naar € 51,4 miljoen, die voor een deel worden verklaard door passagiersvolume-afhankelijke uitbestedingskosten. Daarnaast zijn de externe kosten gestegen (extern personeel, commercie en advies) en namen de afschrijvingslasten toe door de hogere investeringen.

Als gevolg van de gebeurtenissen rond het multipurposegebouw heeft Eindhoven Airport tot april 2018 extra verkeersbegeleiding moeten inhuren om de bereikbaarheid van en naar de luchthaven zo optimaal mogelijk in te richten. De combinatie van gederfde parkeeromzet, extra kosten voor noodvoorzieningen en bereikbaarheid en de compensatie uit schade-uitkeringen heeft het resultaat in 2018 beïnvloed; het financiële effect van de instorting van het multipurposegebouw op het resultaat blijft negatief.

Als gevolg van het milieu-incident op 22 maart 2018 waarbij een ernstige verontreiniging van het oppervlaktewater van Eindhoven Airport werd geconstateerd zijn direct maatregelen genomen waardoor we verdere verontreiniging van het oppervlaktewater door de-icingvloeistof hebben voorkomen. Hiervoor zijn extra kosten gemaakt waardoor het resultaat voor ongeveer € 0.3 miljoen negatief is beïnvloed.

Het resultaat heeft zich in 2018 gunstig ontwikkeld. Na belasting bedraagt het resultaat € 14,3 miljoen (2017: €12,0 miljoen), een stijging van 19%.

Vooruitblik 2019

De havengelden die in rekening worden gebracht bij de airlines zijn geconsulteerd in 2018. Dit is een verplichting op grond van Europese regelgeving die in Nederland is geïmplementeerd in de Wet luchtvaart. Het belangrijkste vereiste is hierbij dat de tarieven transparant, redelijk en non-discriminatoir zijn. Na een proces waarin airlines zijn geconsulteerd rondom het nieuwe systeem van havengelden, zijn eind oktober de definitieve tarieven en voorwaarden voor de periode van 1 april 2019 tot en met 31 maart 2020 vastgesteld. Luchtvaartmaatschappijen zijn in de gelegenheid om bezwaar tegen de vaststelling van de tarieven in te dienen bij de Autoriteit Consument en Markt. Eén luchtvaartmaatschappij heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. De ACM heeft voorsnog besloten dat het bezwaar geen aanleiding geeft om de datum van inwerkingtreding van de nieuwe tarieven op te schorten. Uiterlijk einde van het eerste kwartaal 2019 beslist de ACM definitief op het bezwaar.

Voor 2019 verwacht Eindhoven Airport een teruggang in omzet van zo'n 15% als gevolg van het voorgenomen directiebesluit om als Eindhoven Airport niet langer zelf afhandeldiensten aan luchtvaartmaatschappijen aan te bieden. Als gevolg van de havengeldconsultatie is het niet meer mogelijk een all-in tarief voor haven- en afhandeldiensten aan te bieden. Dit is aanleiding geweest voor de airlines om de voorkeur uit te spreken om rechtstreekse contracten aan te gaan met een afhandelaar. De daling in de afhandelomzet heeft een beperkte invloed op het resultaat omdat de kosten voor het grootste deel variabel zijn.

De ontwikkeling van de havengelden en de overige omzet vindt plaats in lijn met de ontwikkeling van het toegestane aantal vliegtuigbewegingen uit de medegebruikvergunning. Door de focus op de kwalitatieve aspecten zoals hiervoor benoemd

nemen de kosten in 2019 toe door de start van IT-projecten, voorbereiding en begeleiding van bouwprojecten, duurzaamheidsinitiatieven waaronder een OV-campagne, omgevingscommunicatie en de interne organisatie. Daarnaast zal de medegebruiksvergoeding in 2019 groeien. Gesprekken die het Rijksvastgoedbedrijf, het ministerie van Defensie en Eindhoven Airport voeren, moeten in 2019 leiden tot nieuwe structurele afspraken over het medegebruik van de luchthavenfaciliteiten van en de dienstverlening aan Eindhoven Airport. De kosten voor de kwalitatieve bijdrage komen uit op zo'n € 2 miljoen en de extra bijdrage voor de medegebruiksvergoeding op ruim € 1,5 miljoen, waardoor in 2019 een lager resultaat wordt verwacht ten opzichte van 2018.

Om de nu reeds bestaande groei van de vraag naar parkeergelegenheid te faciliteren, heeft Eindhoven Airport gepland een nieuwe P5-parkeergarage te bouwen. We houden rekening met een gematigde en gecontroleerde ontwikkeling van het vliegverkeer na 2020, gekoppeld aan de economische ontwikkeling van de regio. Om hier tijdig op voorbereid te zijn, is in de planning opgenomen om het voorterrein opnieuw in te richten, het platform uit te bereiden en te investeren in commercieel vastgoed. Het is de planning om het lopende jaar ongeveer € 41 miljoen te investeren. Het medewerkersbestand zal in 2019 naar verwachting groeien met 11 fte.



Governance



Hoe besturen we onze organisatie?

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

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. In 2018 heeft het accent gelegen op een grootschalige IT-cyberassessment dat is uitgevoerd door Fox-IT en een Security Awareness Training voor onze medewerkers.

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 & 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 langetermijntontwikkeling, waarbij een lage risicobereidheid past.

Wat betreft compliance voldoen we aan alle wet- en regelgeving op het gebied van onder meer veiligheid en beveiliging, milieu,

duurzaamheid, aanbestedingen en privacy- en informatiebeveiliging. Omdat we in 2017 de grens hebben bereikt van 5 miljoen passagiers, moeten we ook voldoen aan de wetgeving rondom havengelden vanaf april 2019. 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. Het zogenoemde 'restrisico' wordt besproken, voor het laatst gebeurde dit tijdens onze vergadering in december 2018. Voor een aantal gebruikelijke risico's sluit Eindhoven Airport verzekeringen af, waardoor de financiële gevolgen van calamiteiten zoveel mogelijk kunnen worden opgevangen.

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

In een groeiende organisatie als Eindhoven Airport 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, waarbij de dienstverlening in hoge mate plaatsvindt door externe partijen. Deze organisatievorm maakt een efficiënte en flexibele bedrijfsvoering mogelijk. Onze interne governance is opgebouwd uit de volgende bouwstenen: strategieontwikkeling en doorvertaling, analyse van resultaten, voorspellingen en interne-rapportagecyclus, transparante administratieve organisatie en projectbeheersing. In het kader van risicobeheer zorgt dit ervoor dat we door een intensieve afstemming en overeenstemming met partnerbedrijven over onder andere de kwaliteitseisen, contractvorm, kostenefficiëntie, procesbeheersing en aansturing onze bedrijfsvoering op een hoog niveau uitvoeren. Daartoe worden 'service level agreements' gesloten en gehandhaafd. Daarnaast toetst de externe accountant onderdelen van de administratieve organisatie en interne controle in het kader van de controle op de jaarrekening.

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

Integriteit

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

Verslag Raad van Commissarissen

Terugblik op 2018

De raad heeft in 2018 veel gesproken over de maatschappelijke uitdagingen voor de luchtvaartsector, zowel op het gebied van de klimaatdoelstellingen als wat betreft de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven. Ook met de aandeelhouders hebben we hier intensief over van gedachten gewisseld. De overgang van denken in termen van aantallen en groei naar denken in kwaliteitsaspecten is een belangrijke opgave voor Eindhoven Airport. De luchthaven is er voor de regio, de regio is er niet voor de luchthaven.

Naast deze uitdagingen op het gebied van leefbaarheid, milieu en duurzaamheid hecht de raad groot belang aan de veiligheid op en rond de luchthaven en aan de economische betekenis van Eindhoven Airport voor de Brainportregio. In 2019 zal de discussie moeten worden gevoerd, met alle stakeholders, over welk profiel voor de luchthaven gewenst is, zodat de Brainport haar ambities kan verwezenlijken. In samenspraak moeten we bekijken welke sturingsmechanismen er voorhanden zijn om de schaarse luchthavencapaciteit optimaal te laten renderen voor de regio.

De toekomst voor Eindhoven Airport kan nog op vele manieren vorm krijgen en is onderwerp van gesprek in de Proefcasus. Bij een eventuele verdere ontwikkeling zal de luchthaven voor een grote investeringsopgave staan. De raad heeft hier in 2018 nadrukkelijk aandacht voor gevraagd, ook bij de aandeelhouders, mede met het oog op gevoerde discussies omtrent de dividenduitkering. In de aandeelhoudersvergadering in maart 2018 is het besluit van de aandeelhouders uit 2017 opnieuw bekrachtigd om het dividendbeleid tot en met het boekjaar 2020 ongewijzigd te laten.

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

Per 1 april 2018 heeft Peter Swinkels na 12 jaar voorzitterschap het stokje overgedragen aan Bert van der Els. Ook heeft Ad de Jong per die datum zijn commissariaat bij Eindhoven Airport beëindigd. De raad en directie zijn de heren Swinkels en De Jong zeer dankbaar voor hun jarenlange inspanningen, enthousiasme en non-nonsense aanpak om de luchthaven tot volle bloei te laten komen.

Op voordracht van de gemeente Eindhoven hebben de aandeelhouders Carlo van Kemenade benoemd tot commissaris van de vennootschap per 1 april 2018. De heer Van Kemenade is directeur van Obvion N.V. De raad is verheugd met deze benoeming, mede gelet op de expertise van de heer Van Kemenade op financieel gebied. Per 1 november 2018 is Paul Rüpp benoemd voor een tweede termijn van 4 jaar.

In 2018 was de man/vrouwverdeling in de raad respectievelijk 80/20. Het streven naar een evenwichtige man/vrouwverdeling is opgenomen in de profielschets voor de leden van de raad. Bij de voordracht voor nieuwe commissarissen wordt hiervoor aandacht gevraagd.

Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen

In 2018 is veel aandacht uitgegaan naar de langetermijnontwikkelingen van de luchthaven, met name in de context van het huidige maatschappelijke klimaat. De raad steunt de directie in haar aanpak om de maatschappelijke opgave duurzaam en veilig te integreren in de ondernemingsstrategie. Ook is uitgebreid gesproken over de financiële gevolgen van de gedeeltelijke instorting van het multipurposegebouw en de mogelijke afwikkeling van de schade.

De raad heeft in 2018 in zijn vergaderingen in aanvulling op de reguliere risicomanagementrapportages specifiek

stilgestaan bij de thema's vlieg- en bouwveiligheid en heeft de directie gevraagd periodiek de raad over deze thema's te informeren. De raad heeft kennisgenomen van het voornemen van de directie om in 2019 een herijking te laten plaatsvinden van de reikwijdte, de ambitie en de bijpassende organisatie op het gebied van veiligheid. In het licht van de groeiende aantallen passagiers en vliegbewegingen en daarmee de groei van de gehele organisatie van Eindhoven Airport moedigt de raad dit voornemen van harte aan. De raad adviseert de directie zich te laten verrijken door de bij Schiphol Group aanwezige kennis en kunde op deze thema's.

Verder heeft de raad uitgebreid aandacht besteed aan de korte-, middellange- en langetermijnstrategie en de financiële consequenties daarvan, neergelegd in een businessplan en een tactisch plan. Ten slotte heeft de directie met de raad overlegd over de infrastructurele masterplanning, inclusief de bijbehorende investeringen en het tijdspad voor de periode 2020-2030. Het budget 2019, als onderdeel van het tactisch plan 2019-2022, is in de laatste vergadering van 2018 goedgekeurd.

Vergaderingen

De Raad van Commissarissen kwam in 2018 viermaal bijeen in reguliere vergadering en eenmaal in een ingelaste vergadering. Daarnaast hadden de commissarissen frequent formeel en informeel contact met de directie, om zaken inhoudelijk te bespreken of om de directie te adviseren over diverse onderwerpen.

Op 29 maart 2018 vond de Algemene Vergadering van Aandeelhouders plaats. Op 10 oktober heeft een extra aandeelhoudersvergadering plaatsgevonden waarin de nieuwe statuten zijn vastgesteld. De statuten zijn geactualiseerd als gevolg van in de loop der jaren gewijzigde wet- en regelgeving en de nieuwe Corporate Governance Code. Tevens vond in oktober de jaarlijkse informatiebijeenkomst voor aandeelhouders

plaats, waarin deze op de hoogte werden gesteld van de strategische ontwikkelingen op de luchthaven. Speciale aandacht in de overleggen met de aandeelhouders is er geweest voor de maatschappelijke opgave rondom leefbaarheid en voor de rol van de aandeelhouders provincie Noord-Brabant en gemeente Eindhoven in de context van deze maatschappelijke opgave.

Zelfevaluatie

In 2018 heeft de raad gesproken over het functioneren van de directie en het remuneratiepakket. De raad heeft besloten geen aparte audit-, remuneratie- en selectie- en benoemingscommissie in te stellen gezien de beperkte omvang van de organisatie. De werkzaamheden van deze commissies worden dan ook door en onder verantwoordelijkheid van de voltallige raad uitgevoerd. Eind 2018 heeft de raad zijn functioneren en dat van zijn individuele leden geëvalueerd en is gesproken over het gewenste profiel, de samenstelling en de competenties van de raad en zijn leden en over het introductie-, training- en opleidingsprogramma.

Risicomanagement

De opzet en werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen zijn uitgebreid besproken door middel van een risicomanagementrapportage als onderdeel van het businessplan en tactisch plan. De operationele, commerciële en financiële resultaten van de onderneming zijn tijdens elke vergadering van de raad besproken.

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. De statuten en de reglementen Raad van Commissarissen en directie zijn in 2018 geactualiseerd aan de hand van de Corporate Governance Code 2016.

Instemming met jaarrekening

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

De raad stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie aan aandeelhouders om, gezien de ontwikkelingen en het resultaat in 2018, een winstuitkering te doen ten bedrage van € 458.000, verdeeld over € 227.000 op cumulatief preferente aandelen en € 231.000 op gewone aandelen. De resterende winst van € 13.812.000 zal in zijn geheel worden toegevoegd aan de overige reserves.

De directie zal het jaarverslag voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders die plaatsvindt op 28 maart 2019. 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.

ir. Bert van der Els, president-commissaris
Eindhoven, 11 maart 2019

Personalia

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen van Eindhoven Airport N.V. was in het jaar 2018 als volgt samengesteld:

Drs. P.J.J.M. (Peter) Swinkels (1945),
president-commissaris tot 1 april 2018
Bestuurder, voormalig directievoorzitter Bavaria
(gepensioneerd)

Nevenfuncties:

- President-commissaris Faber Halbertsma Groep BV
- Bestuurslid Stichting Administratiekantoor FHG
- Bestuurslid Stichting Preferente Aandelen Van Lanschot Bank NV
- Lid Raad van Advies Den Ouden Groep BV
- Voorzitter Stichting Nederland Schoon

Ir L.J.T. (Bert) van der Els (1954),
president-commissaris vanaf 1 april 2018
Voormalig directievoorzitter Heijmans
Directeur NieuwSparrendaal

Nevenfuncties:

- President-commissaris BIM
- Commissaris PSV
- Voorzitter Stichting van Gogh Heritage Foundation
- Voorzitter Raad van Toezicht Brabant C
- Voorzitter Stichting Kazerne Eindhoven
- Voorzitter Stichting Verkadefabriek
- Bestuurslid Universiteitsfonds Eindhoven

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

Directeur Schiphol Real Estate B.V.

A.P.A. (Ad) Jong (1945), tot 1 april 2018

Luitenant-generaal b.d. Koninklijke Luchtmacht

Nevenfuncties:

- Voorzitter Raad van Toezicht Summa College, Eindhoven
- Lid Raad van Toezicht Vitalis WoonZorgGroep, Eindhoven

Drs. C.G.M. (Carlo) van Kemenade MBA (1964), vanaf 1 april 2018

Directievoorzitter en CEO Obvion N.V.

Nevenfuncties:

- Lid Raad van Toezicht Maxima Medisch Centrum

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

Lid Directie/Chief Operations Officer Schiphol Group

Nevenfuncties:

- Lid van het bestuur van ACI Europe
- Lid van het bestuur van Next Generation Infrastructure
- Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol Group
- Voorzitter Veiligheidsplatform Schiphol

Drs. P.L.A. (Paul) Rüpp (1957)

Voorzitter College van Bestuur Avans Hogeschool

Nevenfuncties:

- Kamerheer van Zijne Majesteit de Koning in de provincie Noord-Brabant
- Voorzitter Stichting Jheronimus Bosch 500
- Voorzitter Stichting Bosch Research and Conservation Project
- Voorzitter Raad van Toezicht Instituut Nederlandse Taal (INT)
- Voorzitter Raad van Toezicht KRO-NCRV

Alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.



Directie

De directie van Eindhoven Airport N.V. bestond in 2018 uit 2 leden:

Drs. J.E. (Joost) Meijs (1969)

Algemeen directeur

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

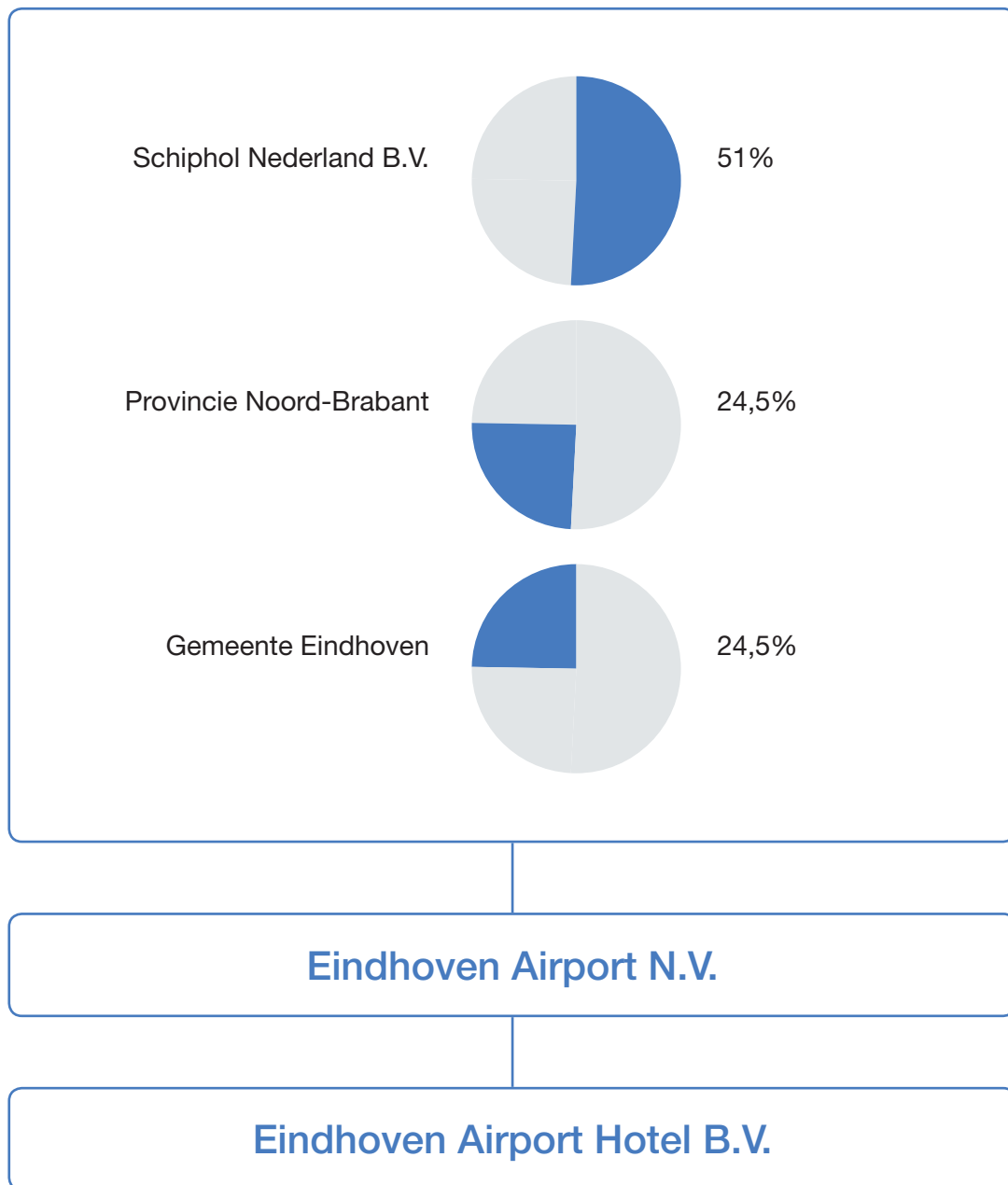
Chief Operations Officer

► Het MT van Eindhoven Airport NV, van links af: Joost Meijs, Mirjam van den Bogaard, Rianne Jans, Flip Estourgie

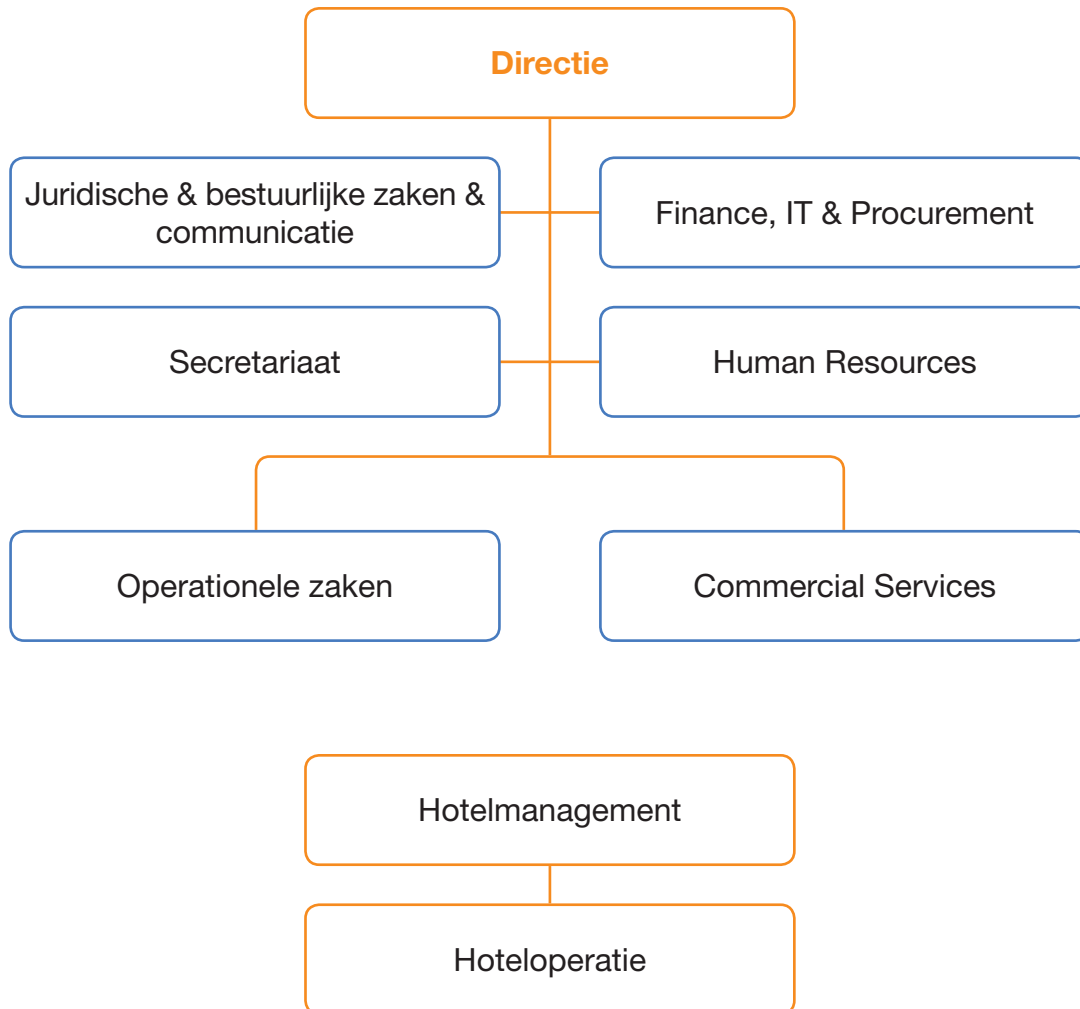
Nevenfuncties:

- Lid van de Raad van Commissarissen van VVV Nederland bv
- (Non executive) Board member Amref Flying Doctors Ltd, Nairobi, Kenya
- Lid van de Raad van Toezicht Stichting Airport Coördinatie Nederland
- Voorzitter Stichting Den Bouwacker in Utrecht
- Bestuurslid Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven

Eigendomsverhouding



Organogram



Jaarrekening



Geconsolideerde balans per 31 december 2018

(na resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2018	2017
Vaste activa			
Banen en platform		11.883	12.217
Terreinen en wegen		20.184	19.267
Gebouwen		56.534	55.575
Installaties		4.123	3.382
Overige vaste bedrijfsmiddelen		564	465
Objecten in aanbouw		14.138	13.699
Operationele materiële vaste activa		107.426	104.605
Vastgoedbeleggingen		2.404	4.762
Materiële vaste activa	1	109.830	109.367
Financiële vaste activa	2	579	766
		110.409	110.133
Vlottende activa			
Voorraden	3	23	22
Vorderingen	4	9.368	7.552
Liquide middelen	5	7.019	4.147
		16.410	11.721
		126.819	121.854
(in EUR 1.000)			
	Toelichting	2018	2017
Eigen vermogen	6	100.064	86.252
Voorzieningen	7	425	418
Langlopende schulden	8	12.000	25.000
Kortlopende schulden	9	14.330	10.184
		126.819	121.854

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

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening 2018

(in EUR 1.000)	Toelichting	2018	2017
Netto omzet	11	68.652	62.417
Overige bedrijfsopbrengsten	12	2.081	0
Som der bedrijfsopbrengsten		70.733	62.417
Waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen	13	-98	-237
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	14	39.306	34.822
Lonen en salarissen	15	4.566	4.007
Sociale lasten en pensioenlasten	16	1.137	966
Afschrijvingen op materiële vaste activa	17	6.445	5.722
Overige waardeveranderingen van materiële vaste activa	1	0	754
Som der bedrijfslasten		51.356	46.034
Bedrijfsresultaat		19.377	16.383
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	18	65	56
Rentelasten en soortgelijke kosten	18	-415	-423
Resultaat vóór belastingen		19.027	16.016
Belastingen	19	-4.757	-3.984
Nettoresultaat		14.270	12.032

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2018

(in EUR 1.000)	Toelichting	2018	2017
Bedrijfsresultaat		19.377	16.383
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen	1	6.445	5.722
Overige waardeveranderingen	1	0	754
Ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	13	-98	-237
Toename /Afname (-) voorzieningen		1	-1
		6.348	6.238
Mutatie in werkkapitaal ¹		1.686	608
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		27.411	23.229
Ontvangen interest		65	56
Betaalde interest		-422	-420
Betaalde winstbelasting		-4.804	-3.887
(a) Kasstroom uit operationele activiteiten		22.250	18.978
Investerings in materiële vaste activa		-5.936	-22.718
Ontvangsten uit lening u/g	2	16	6
(b) Kasstroom uit investeringsactiviteiten		-5.920	-22.712
Aflossing langlopende schulden	8	-13.000	-9.500
Opname langlopende schulden	8	0	12.000
Betaald dividend	25	-458	-458
(c) Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-13.458	2.042
Netto kasstroom (a) + (b) + (c)		2.872	-1.692

¹ de mutatie in het werkkapitaal wordt met name veroorzaakt door de toename 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 2018 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2018.

Toegepaste standaarden

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

Toepassing van artikel 402 Boek 2 BW

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

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Algemeen

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

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

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

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

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

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

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

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

Presentatie- en functionele valuta

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

Gebruik van schattingen

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

- Waardering commercieel vastgoed.

Grondslagen voor consolidatie

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

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

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

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

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen en obligaties, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, afgeleide financiële instrumenten (derivaten), handelsschulden en overige te betalen posten. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: verstrekte leningen en overige vorderingen, overige financiële verplichtingen. Eindhoven Airport maakt geen gebruik van afgeleide instrumenten (derivaten) en houdt geen handelsportefeuille aan. Financiële instrumenten worden bij

de eerste opname verwerkt tegen reële waarde, waarbij (dis)agio en de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen. Na de eerste opname worden financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

Verstreckte leningen en overige vorderingen

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

Langlopende en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

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

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

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

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

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

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

afzonderlijk belangrijke vorderingen die niet individueel onderhevig zijn gebleken aan bijzondere waardevermindering en van afzonderlijk niet belangrijke vorderingen wordt collectief beoordeeld of deze onderhevig zijn aan bijzondere waardevermindering, dit door samenvoeging van vorderingen met vergelijkbare risicokenmerken.

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

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

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

Saldering van financiële instrumenten

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

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

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 waarderinggrondslagen 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 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 waardevermindervingsverlies verantwoord voor het verschil tussen de boekwaarde en de realiseerbare waarde. Indien sprake is van een bijzonder waardevermindervingsverlies 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 waardevermindervingsverlies 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 waardevermindervingsverlies 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 waardevermindervingsverlies. 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 waardevermindervingsverlies 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 grondslag 3.8 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'.

Dividend

Het dividend dat over het boekjaar aan de houders van preferente aandelen uitgekeerd wordt, is verantwoord als schuld in de balans.

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 -lasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op de ontvangen leningen.

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. 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 2017	22.207	23.085	72.644	6.362	1.943	5.314	13.699	145.254
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2017	-9.990	-5.481	-17.069	-2.980	-1.478	0	0	-36.998
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2017	0	1.663	0	0	0	-552	0	1.111
Boekwaarde ultimo 2017	12.217	19.267	55.575	3.382	465	4.762	13.699	109.367
Mutaties in de boekwaarde:								
Investerings in 2018	495	1.850	1.605	1.445	310	4	1.101	6.810
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	-14	-2.170	-821	-640	-541	0	0	-4.186
Afschrijvingen in 2018	-829	-1.508	-3.193	-704	-211	0	0	-6.445
Waardeverminderingen 2018	0	0	0	0	0	0	0	0
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	14	2.170	821	640	541	0	0	4.186
Ongerealiseerde waardeverandering 2018	0	0	0	0	0	98	0	98
Opleveringen	0	0	662	0	0	0	-662	0
Herclassificatie	0	575	1.885	0	0	-2.460	0	0
Saldo mutaties boekwaarde	-334	917	959	741	99	-2.358	439	463
Aanschafwaarde ultimo 2018	22.688	23.340	75.975	7.167	1.712	1.024	14.138	146.044
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2018	-10.805	-4.819	-19.441	-3.044	-1.148	0	0	-39.257
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2018	0	1.663	0	0	0	1.380	0	3.043
Boekwaarde ultimo 2018	11.883	20.184	56.534	4.123	564	2.404	14.138	109.830

De herwaardering vastgoedbeleggingen ten bedrage van € 1.380.000 bestaat voor € 1.380.000 uit positieve herwaarderingen.

De herclassificatie in het boekjaar heeft betrekking op een vastgoedobject, die als gevolg van een wijziging in gebruik, is geherclassificeerd van vastgoedbeleggingen naar activa ten behoeve van operationele activiteiten.

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. De herclassificatie heeft betrekking op het gewijzigde gebruik van luchthavenweg 13.

Gebouwen

Dit betreft terminalgebouwen en het hotel. Hieronder valt ook het eigen-gebruikdeel van het commercieel onroerend goed. De herclassificatie heeft betrekking op het gewijzigde gebruik van luchthavenweg 13.

Installaties

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

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 2018 bedroeg op gebouwen € 25.696 (2017: €197.800) en € 72.428 (2017: € 39.211) op erfpachtterreinen. De verhuuropbrengsten vanuit vastgoedbeleggingen bedroegen in 2018 ongeveer € 75.000 op gebouwen (2017: € 355.000). Exploitatiekosten ten behoeve van verhuuropbrengsten genererend vastgoed bedroegen ongeveer € 25.000 (2017: € 200.000), de exploitatiekosten voor nog te verhuren ruimtes bedroegen ongeveer € 5.000 (2017: € 10.000). Er zijn geen beperkingen met betrekking tot de aanwendbaarheid van vastgoedbeleggingen of de inbaarheid van opbrengsten.

De actuele waarde van de bedrijfsgebouwen is ultimo 2018 door onafhankelijke taxateurs getaxeerd op € 840.000. De taxatie is gebaseerd op de markthuurkapitalisatie-methode en de volgende belangrijke veronderstellingen:

1. Er is gerekend met een NAR van 8,50% voor bedrijfsgebouwen
2. Regionale marktontwikkelingen.

De erfpachtopbrengsten bedroegen in 2018 € 78.000. De actuele waarde van de erfpachtterreinen is ultimo 2018 berekend op € 1.564.391. De berekeningen zijn gebaseerd op de methode van netto contante waarde van toekomstige erfpachtopbrengsten. Er is gerekend met een disconteringspercentage van 6,6%. De resterende looptijden van de 4 contracten varieert tussen de 2 en 24 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 en activa in aanbouw (parkeergarage). De opleveringen betreffen gerealiseerde verbouwingen in de terminal. De verwachting is dat in de tweede helft van 2019 de parkeergarage wordt opgeleverd.

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

2. Financiële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Latente belasting- vorderingen	Overige vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2018	728	38	766
Dotatie	74	0	74
Onttrekking	-245	0	-245
Aflossing	0	-16	-16
Stand per 31 december 2018	557	22	579

Overige vorderingen

Onder de overige vorderingen is een vastrentende lening begrepen met een rentepercentage van 5,5% en een resterende looptijd van 6 jaar.

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 (> 1jaar) aan te merken.

3. Voorraden

(in EUR 1.000)	2018	2017
Voorraad reserveonderdelen bagage afhandelsysteem	4	4
Voorraad handelsgoederen	19	18
	23	22

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

4. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2018	2017
Debiteuren	5.254	5.929
Vordering omzetbelasting	797	781
Te ontvangen concessies en reclame	20	16
Overige vorderingen ¹	3.297	826
	9.368	7.552

¹ Van de overige vorderingen heeft € 2,9 miljoen betrekking op nog te factureren omzet en overige bedrijfsopbrengsten (2017: € 0,5 mln.)

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

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2017: € 0).

5. Liquide middelen

(in EUR 1.000)	2018	2017
Liquide middelen	7.019	4.147

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

6. Groepsvermogen

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

7. 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 2018	414	4	418
Mutaties:			
Dotaties	24	1	25
Onttrekkingen	-18	0	-18
Stand per 31 december 2018	420	5	425

Voorziening latente belastingverplichtingen

De voorziening voor latente belastingverplichtingen omvat het belastingeffect van de belastbare tijdelijke verschillen tussen commerciële en fiscale winstbepaling. De latenties met een resterende looptijd van 1 jaar en korter bedragen € 17.789 (2017: € 17.857).

Jubileumvoorziening

De jubileumvoorziening heeft betrekking op uitkeringen aan medewerkers op basis van de duur van het dienstverband. Circa €600 (2017 : € 1.000) heeft een looptijd korter dan 1 jaar.

Van de voorzieningen heeft € 312.000 betrekking op voorzieningen met een verwachte looptijd groter dan 5 jaar.

8. Langlopende schulden

(in EUR 1.000)	2018	2017
Schulden aan kredietinstellingen	12.000	25.000
	12.000	25.000

Schulden aan kredietinstellingen

Het verloop van de post luidt als volgt:

(in EUR 1.000)	
Oorspronkelijke hoofdsom	19.000
Restant hoofdsom per 01-01-2018	25.000
Aflossing in 2018	-13.000
Opname in 2018	0
Restant hoofdsom per 31-12-2018	12.000
Langlopend per 31 december 2018	12.000

Per 25 september 2015 is een doorlopend krediet verstrekt van € 26 miljoen met een looptijd van 5 jaar. Bovendien is er een accordeonmogelijkheid om deze kredietfaciliteit met € 10 miljoen te verhogen. Per 30 september 2015 is gebruikgemaakt van deze faciliteit en is een krediet opgenomen van € 19 miljoen met een rentevaste periode van 6 maanden.

Per 21 februari 2017 is de kredietfaciliteit verhoogd met € 10 miljoen. Hierdoor is er een kredietfaciliteit ontstaan van € 36 miljoen met een accordeonmogelijkheid om deze kredietfaciliteit met €10 miljoen te verhogen. De looptijd is 5 jaar. De gebruikte faciliteit eind 2018 is €12 miljoen, met een rentevaste periode van 6 maanden.

De rente op de kredietfaciliteit is afhankelijk van het leverage ratio en varieert tussen Euribor plus 0,75% (leverage ratio kleiner of gelijk aan 1) en Euribor plus 1,5% (leverage ratio groter of gelijk aan 2,5 en kleiner of gelijk aan 3). De bank heeft geen zekerheden gesteld aan het krediet.

Convenanten

Aan dit krediet zijn de volgende convenanten verbonden:

1. Leverage ratio ≤ 3
2. Interest coverage ratio ≥ 4
3. Dividendbetalingen zijn gelimiteerd tot € 460.000; het is toegestaan het dividend te verhogen tot maximaal 50% van het netto resultaat onder de voorwaarde dat de net leverageratio < 2 blijft.

	2018	2017
Leverage ratio	0,2	0,9
Interest coverage ratio	73,8	62,3
Uitgekeerd dividend boekjaar	€ 458.000	€ 458.000

Ultimo boekjaar wordt hiermee aan de convenanten voldaan.

9. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2018	2017
Schulden aan leveranciers	3.198	4.382
Schulden uit hoofde van loonheffing	275	161
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	155	444
Schulden aan aandeelhouders/participanten	845	0
Schulden aan Ministerie van Defensie	546	362
Overige schulden en overlopende passiva	9.311	4.835
	14.330	10.184

Overige schulden en overlopende passiva

(in EUR 1.000)	2018	2017
Afhandelingskosten	880	701
Beveiligingskosten	439	409
Vakantiegeld en -dagen	134	326
Te crediteren havengelden	0	114
Voorschot subsidie ¹	725	725
Te betalen dividend	227	227
Vooruitgefactureerde omzet	746	762
Overlopende passiva ²	4.786	1.205
Overige	1.374	366
	9.311	4.835

¹ Dit betreft een ontvangen voorschot inzake een subsidie van de provincie Noord-Brabant voor het realiseren van een OV- terminal in het multipurpose gebouw.

² Dit is inclusief € 3,5 miljoen door te storten gelden inzake schade-uitkeringen.

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 77% van het debiteurensaldo per 31 december 2018 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 nagenoeg nihil.

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.

10. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Eindhoven Airport heeft per 31 december 2018 niet in de balans opgenomen verplichtingen ter grootte van € 2,2 miljoen. Dit betreft met name investeringsverplichtingen van € 2,1 miljoen die we zijn aangegaan voor met name de uitbreiding van de terminal. Dit zijn investeringsverplichtingen korter dan 1 jaar. Daarnaast zijn we leaseverplichtingen aangegaan, waarvan € 71.079 met een termijn korter dan 1 jaar en € 94.726 met een termijn tussen 1 en 5 jaar.

In de in september 2015 overeengekomen kredietfaciliteit is onder meer de verplichting opgenomen dat een dividend van maximaal € 460.000 wordt uitgekeerd over de boekjaren 2015 tot en met 2019. Dit bedrag mag na 2015 toenemen indien de leverage ratio lager dan 2 blijft en het totaal uitgekeerde dividend niet meer dan 50% van de winst bedraagt.

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 4,5 jaar (einddatum 01-03-2023).

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 belangrijkste voorwaarden hierin zijn:

- Eindhoven Airport heeft de vergunning voor de uitvoer van de tweede fase van het Aldersadvies;
- Start werkzaamheden begin 2018 en de realisatie zal gereed zijn uiterlijk ultimo 2020;
- Eindhoven Airport verkeert in een gezonde bedrijfseconomische situatie op het moment dat bijdragen betaald worden.

De factuur voor de eerste termijn van € 750.000 (25% van het totale bedrag) is in 2018 ontvangen. 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.

11. Netto-omzet

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

(in EUR 1.000)	2018	2017
Havengelden	41.319	37.937
Autoparkeergelden	14.210	12.781
Concessies	7.678	6.652
Verhuringen	4.682	4.324
Overige netto-omzet	763	723
	68.652	62.417

Havengelden

(in EUR 1.000)	2018	2017
Vliegtuigvergoedingen	507	240
Passagiersvergoedingen	40.782	37.676
Parkeergelden vliegtuigen	30	21
	41.319	37.937

Autoparkeren

(in EUR 1.000)	2018	2017
Autoparkeergelden	14.210	12.781
	14.210	12.781

Concessies

(in EUR 1.000)	2018	2017
Winkels en horeca	5.938	5.078
Oliemaatschappijen	986	861
Autoverhuur	348	301
Overige concessies	406	412
	7.678	6.652

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)	2018	2017
Gebouwen	831	823
Hotel omzet	3.707	3.365
Terreinen	144	136
	4.682	4.324

Overige netto-omzet

(in EUR 1.000)	2018	2017
Reclameopbrengsten	426	421
Overige opbrengsten	337 ¹	302
	763	723

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

12. Overige bedrijfsopbrengsten

(in EUR 1.000)	2018	2017
Schade-uitkeringen	2.081	0
	2.081	0

13. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)	2018	2017
Marktwaaarde aanpassing erfpachten	-72	-39
Marktwaaarde aanpassing commercieel onroerend goed	-26	-198
	-98	-237

14. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

(in EUR 1.000)	2018	2017
Beveiligingskosten	6.136	5.612
Afhandelingskosten	16.807	15.540
Schoonmaakkosten	1.873	1.814
Medegebruikskosten	3.576	3.329
Overige uitbestedingen	762	812
Onderhoudskosten	2.881	1.973
Inhuur extern personeel	521	449
Commerciële en relationele kosten	1.444	1.074
Accountantskosten	48	43
Advieskosten	1.081	863
Overige externe kosten ¹	4.177	3.313
	39.306	34.822

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

15. Lonen en salarissen

(in EUR 1.000)	2018	2017
Salarissen	4.165	3.663
Overige personeelskosten	401	344
	4.566	4.007

Ultimo 2018 was het aantal fte werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 54,1, een toename van 4,0 fte ten opzichte van 2017. Ultimo 2018 was het aantal fte werkzaam in het hotel 12,7.

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2018:

Afdeling	2018		2017	
<i>(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)</i>	man	vrouw	man	vrouw
Directie & Management	2,0	2,0	2,0	2,0
Projects & Asset Development	3,9	0,8	3,0	0,0
Juridische & Bestuurlijke zaken en Communicatie	1,0	5,0	0,0	5,9
Secretariaat	0,0	3,5	0,0	4,0
Operationele zaken	12,8	7,8	13,0	5,1
Commerciële zaken	4,0	0,9	4,8	1,0
Finance, IT & Procurement	7,0	1,7	6,0	1,7
HR	0,0	1,7	0,0	1,7
Totaal exclusief Hotel	30,7	23,4	28,8	21,3
Hotel	1,9	10,8	0,0	15,2
Totaal inclusief Hotel	32,6	34,2	28,8	36,6

Bezoldiging commissarissen

In 2018 is aan de Raad van Commissarissen een bezoldiging betaald van € 70.000 (2017: € 70.000).

Bezoldiging bestuurders

De statutaire directie van Eindhoven Airport N.V. bestaat uit 2 personen. De algemeen directeur is per 1 april 2008 door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders benoemd voor een termijn van 4 jaar, binnen een vast dienstverband met de N.V. dat is ingegaan op 1 maart 2006. In april 2012 is de directeur herbenoemd voor een periode van 4 jaar. In april 2016 is deze opnieuw herbenoemd voor een periode van 4 jaar door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Per 1 juli 2017 is drs. M.P.J. van den Bogaard toegetreden tot de statutaire directie.

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 een bedrag van € 537.293 (2017: € 396.222).

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)	2018	2017
Sociale lasten	696	614
Pensioenlasten	441	352
	1.137	966

De medewerkers van Eindhoven Airport N.V. hebben een pensioenregeling die is ondergebracht bij Nationale-Nederlanden Levensverzekering Maatschappij 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 uitkerings-overeenkomst. De uitvoeringsovereenkomst met de pensioenuitvoerder heeft een looptijd van 5 jaar. Indexatie geeft geen aanleiding tot premie-aanpassingen.

17. Afschrijvingen op materiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2018	2017
Afschrijvingskosten	6.445	5.722

18. Rentebaten en -lasten

(in EUR 1.000)	2018	2017
Rentelasten en soortgelijke kosten	-415	-423
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	65	56
	-350	-367

De financiële lasten in 2018 komen met name voort uit de in september 2015 overeengekomen kredietfaciliteit van € 26 miljoen. In 2018 is deze kredietfaciliteit met €10 miljoen verhoogd tot €36 miljoen. Van deze faciliteit is in 2018 voor €12 miljoen gebruikgemaakt. Het rentepercentage is Euribor +0,75%.

De overige financiële lasten betreffen kosten van betalingsverkeer en creditcardprovisies.

19. Belastingen

(in EUR 1.000)	2018	2017
Vennootschapsbelasting op basis van het resultaat over boekjaar	4.521	3.959
Vennootschapsbelasting uit hoofde van mutaties latentie	236	45
Vennootschapsbelasting uit hoofde van afwikkeling voorgaande jaren	0	-20
Totaal	4.757	3.984
Effectieve belastinglast	25%	25%
Het tarief in 2018 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
	2018	2018	2018
Onderzoek van de jaarrekening	45	0	45
Andere controleopdrachten	3	0	3
	48	0	48

(in EUR 1.000)	KPMG Accountants N.V.	Overig KPMG netwerk	Totaal KPMG
	2017	2017	2017
Onderzoek van de jaarrekening	40	0	40
Andere controleopdrachten	3	0	3
	43	0	43

22. Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich geen significante gebeurtenissen na de balansdatum voorgedaan.

Enkelvoudige balans per 31 december 2018

(na resultaatbestemming)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2018	2017
Vaste activa			
Materiële vaste activa	23	109.826	109.357
Financiële vaste activa	24	799	785
		110.625	110.142
Vlottende activa			
Voorraden		4	4
Vorderingen	25	9.313	7.463
Liquide middelen		6.311	3.782
		15.628	11.249
		126.253	121.391
(in EUR 1.000)			
Eigen vermogen			
Geplaatst kapitaal		2.292	2.292
Agio reserve		10.777	10.777
Herwaarderingsreserve		2.282	2.209
Bestemmingsreserve		327	327
Overige reserves		84.155	70.416
Dividend		231	231
	26	100.064	86.252
Voorzieningen	27	425	418
Langlopende schulden	28	12.000	25.000
Kortlopende schulden	29	13.764	9.721
		126.253	121.391

Enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2018

(in EUR 1.000)	Toelichting	2018	2017
Aandeel in resultaat van de onderneming waarin wordt deelgenomen na belastingen		402	249
Overig resultaat na belastingen		13.868	11.783
Nettoresultaat		14.270	12.032

Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 2018

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de jaarrekening 2018 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. 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 2017	22.207	23.085	72.644	6.362	1.888	5.314	13.699	145.199
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2017	-9.990	-5.481	-17.069	-2.980	-1.433	0	0	-36.953
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2017	0	1.663	0	0	0	-552	0	1.111
Boekwaarde ultimo 2017	12.217	19.267	55.575	3.382	455	4.762	13.699	109.357
Mutaties in de boekwaarde								
Investerings in 2018	495	1.850	1.605	1.445	310	4	1.101	6.810
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	-14	-2.170	-821	-640	-541	0	0	-4.186
Afschrijvingen in 2018	-829	-1.508	-3.193	-704	-205	0	0	-6.439
Waardeverminderingen 2018	0	0	0	0	0	0	0	0
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	14	2.170	821	640	541	0	0	4.186
Ongerealiseerde waardeverandering 2018	0	0	0	0	0	98	0	98
Opleveringen	0	0	662	0	0	0	-662	0
Herclassificatie	0	575	1.885	0	0	-2.460	0	0
Saldo mutaties boekwaarde	-334	917	959	741	105	-2.358	439	469
Aanschafwaarde ultimo 2018	22.688	23.340	75.975	7.167	1.657	1.024	14.138	145.989
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2018	-10.805	-4.819	-19.441	-3.044	-1.097	0	0	-39.206
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2018	0	1.663	0	0	0	1.380	0	3.043
Boekwaarde ultimo 2018	11.883	20.184	56.534	4.123	560	2.404	14.138	109.826

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

24. Financiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2018	2017
Deelnemingen in groepsmaatschappijen	0	0
Vorderingen op deelnemingen	220	19
Actieve belastinglatenties	557	728
Overige vorderingen	22	38
	799	785

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	Leningen U/G	Totaal
Stand per 1 januari 2018	0	19	728	38	785
Mutaties in 2018					
Aflossing lening	0	-201	0	-16	-217
Aandeel in resultaat	402	0	0	0	402
Mutatie actieve belasting latenties	0	0	-171	0	-171
Naar vorderingen op groepsmaatschappijen	-402	402	0	0	0
Stand per 31 december 2018	0	220	557	22	799

De verstrekte lening aan de deelneming kent een rentepercentage van 4,0% en is aan te merken als langlopend. Er zijn geen afspraken over aflossingen en gestelde zekerheden. De waarde van de deelneming in groepsmaatschappijen is gesaldeerd met de verstrekte lening aan de deelneming. Voor de toelichting op de latente belastingvorderingen en leningen u/g wordt verwezen naar de toelichting op de financiële vaste activa in de geconsolideerde jaarrekening.

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

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

25. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2018	2017
Debiteuren	5.156	5.822
Vordering omzetbelasting	754	735
Vorderingen op deelnemingen	106	69
Overige vorderingen	3.297	837
	9.313	7.463

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2017: € 0).

26. Eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Gestort aandelen- kapitaal	Agio- reserve	Bestem- mingsre- serve	Herwaar- derings- reserve	Overige reserves	Dividend	Totaal jaar
2017							
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	327	2.187	58.864	231	74.678
Realisatie herwaarderingsreserve	0	0	0	22	-22	0	0
Besteding	0	0	0	0	0	-231	-231
Vrijval herwaarderingsreserve	0	0	0	0	0	0	0
Winstbestemming	0	0	0	0	11.574	458	12.032
Overboeking preferent dividend naar kortlopende schulden	0	0	0	0	0	-227	-227
Saldo ultimo 2017	2.292	10.777	327	2.209	70.416	231	86.252
2018							
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	327	2.209	70.416	231	86.252
Realisatie herwaarderingsreserve	0	0	0	73	-73	0	0
Besteding	0	0	0	0	0	-231	-231
Winstbestemming	0	0	0	0	13.812	458	14.270
Overboeking preferent dividend naar kortlopende schulden	0	0	0	0	0	-227	-227
Saldo ultimo 2018	2.292	10.777	327	2.282	84.155	231	100.064

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

Verdeling dividend

(in EUR 1.000)	Preferent dividend	Gewoon dividend	Totaal dividend
Schiphol Nederland B.V.	227	5	232
Provincie Noord-Brabant	0	113	113
Gemeente Eindhoven	0	113	113
	227	231	458

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

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders is voorgesteld winstuitkeringen te doen ter grootte van €458.000, te weten €227.000 op cumulatief preferente aandelen en € 231.000 op gewone aandelen. De resterende winst bedraagt €13.812.000. Deze wordt in zijn geheel toegevoegd 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.

Over 2018 wordt preferent dividend uitgekeerd ten bedrage van € 231.000. De vennootschap heeft voldoende vrij uitkeerbaar vermogen; de uitkering is verwerkt als een verplichting per 31 december 2018.

27. Voorzieningen

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

28. Langlopende schulden

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

29. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2018	2017
(Resterende looptijd van korter dan een jaar)		
Schulden aan leveranciers	3.105	4.218
Schulden uit hoofde van loonheffing	264	150
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	21	361
Schulden aan deelnemingen	1	8
Schulden aan aandeelhouders/participanten	845	0
Schulden aan Ministerie van Defensie	546	362
Overige schulden en overlopende passiva	8.982	4.622
	13.764	9.721

30. Financiële instrumenten

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

31. 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 € 402.000 (2017: -€ 249.000) groepsmaatschappijen betreft.

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

32. Personeelskosten en aantal werknemers

(in EUR 1.000)	2018	2017
Lonen en salarissen	3.774	3.257
Sociale lasten	622	546
Pensioenlasten	424	337
Overige personeelskosten	337	266
	5.157	4.406

Ultimo 2018 was het aantal fte werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 54,1, een toename van 4,0 fte ten opzichte van 2017.

Het personeelsbestand (fte's) ultimo 2018:

Afdeling	2018		2017	
<i>(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)</i>	man	vrouw	man	vrouw
Directie & Management	2,0	2,0	2,0	2,0
Projects & Asset Development	3,9	0,8	3,0	0,0
Juridische & Bestuurlijke zaken en Communicatie	1,0	5,0	0,0	5,9
Secretariaat	0,0	3,5	0,0	4,0
Operationele zaken	12,8	7,8	13,0	5,1
Commerciële zaken	4,0	0,9	4,8	1,0
Finance, IT & Procurement	7,0	1,7	6,0	1,7
HR	0,0	1,7	0,0	1,7
Totaal	30,7	23,4	28,8	21,3

Eindhoven, 11 maart 2019

De Directie

Drs. J.E. Meijs

Drs. M.P.J. 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 2018 van Eindhoven Airport N.V. (hierna 'Eindhoven Airport' of 'de vennootschap') te Eindhoven (hierna 'de jaarrekening') gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de betreffende jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van Eindhoven Airport N.V. per 31 december 2018 en van het resultaat over 2018, 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 2018;
2. de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2018;
3. het geconsolideerde kasstroomoverzicht over 2018; 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 Eindhoven Airport N.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

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

- het bestuursverslag, waarin is opgenomen het bericht van de CEO van Eindhoven Airport (pagina 5 tot en met 7), feiten en cijfers over Eindhoven Airport (pagina 8), profiel en strategie (pagina 11 tot en met 25), Eindhoven Airport in 2018, met daarin onder meer de resultaten van Eindhoven Airport (pagina 27 tot en met 49) en het verslag inzake governance, met daarin onder meer het verslag van de Raad van Commissarissen (pagina 50 tot en met 59);
- de overige gegevens;

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

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

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

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

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

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

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

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

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

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

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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

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

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

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

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. In dit kader hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden voor de groepsonderdelen. Bepalend hierbij zijn de omvang en/of het risicoprofiel van de groepsonderdelen. Op grond hiervan hebben wij de groepsonderdelengeselecteerd 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, 11 maart 2019

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 de AvA d.d. 24 maart 2013 besloten om vanaf boekjaar 2012 het dividend te verdubbelen.

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: info@eindhovenairport.nl

Productie en redactie

Bondt Communicatie BV, Breda

Vormgeving

Oranje Vormgevers, Eindhoven

Fotoverantwoording

Eindhoven Airport en partners, Hollandse Hoogte, Joris van Boven, Seeit Yourself – Jan-Kees Steenman, Twycer – Christ Clijsen en andere fotografen