

# EindhovenAirport



## Jaarverslag **2024**

# Inhoud

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>Bestuursverslag</b>                        | <b>5</b>  |
| <b>Voorwoord</b>                              | <b>6</b>  |
| <b>Feiten en cijfers</b>                      | <b>8</b>  |
| Kerncijfers                                   | 9         |
| <b>Profiel</b>                                | <b>11</b> |
| Wie zijn we, wat doen we?                     | 11        |
| Onze purpose: we willen onze regio versterken | 12        |
| Ons businessmodel                             | 13        |
| Onze organisatie                              | 15        |
| <b>Focus op kwaliteit</b>                     | <b>17</b> |
| Reizigers, bestemmingen, voorzieningen        | 17        |
| Voorzieningen in de terminal                  | 20        |
| Oog en oor voor klanten                       | 21        |
| De operatie aan luchtzijde                    | 25        |
| Parkeren en bereikbaarheid                    | 27        |
| Veiligheid                                    | 27        |
| <b>Focus op de leefomgeving</b>               | <b>33</b> |
| Bijdragen aan het woon-, werk- en leefklimaat | 33        |
| Regionaal Informatie Centrum                  | 35        |
| Samenwerken in onze directe omgeving          | 36        |
| Maatschappelijke impact                       | 38        |

---

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| <b>Focus op duurzaamheid</b>    | <b>43</b> |
| Van luchtvaart tot werkomgeving | 43        |
| Duurzame luchtvaart             | 43        |
| Duurzame luchthaven             | 45        |
| Duurzame werkomgeving           | 48        |

---

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| <b>Management</b>            | <b>55</b> |
| Verantwoorde bedrijfsvoering | 55        |
| Toprisico's                  | 56        |
| Risicomanagement             | 57        |

---

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>Ons resultaat</b> | <b>60</b> |
| Vooruitblik 2025     | 61        |

---

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| <b>Toezicht</b>                 | <b>63</b> |
| Verslag raad van commissarissen | 63        |

---

|                                                                                                    |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Jaarrekening</b>                                                                                | <b>69</b> |
| Geconsolideerde balans per 31 december 2024                                                        | 70        |
| Geconsolideerde winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2024 | 71        |
| Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2024                                                        | 72        |
| Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening                               | 73        |
| Enkelvoudige balans per 31 december 2024                                                           | 101       |
| Enkelvoudige winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2024    | 102       |
| Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening                                             | 103       |
| Overige gegevens                                                                                   | 112       |

---

# Bestuursverslag



# Bestuursverslag

# Voorwoord

**Eindhoven Airport gaat een enorme kwaliteitssprong maken. En de aanloop hebben we in 2024 ingezet: we zijn begonnen met de nodige uitbreiding van de terminal. Na jaren van voorbereidingen startte de bouw in november. Het besluit om te investeren in een grotere terminal, die over drie jaar volledig gereed zal zijn, is een kwaliteitsslag naar meer ruimte, licht en lucht voor onze passagiers en medewerkers.**

Wie de afgelopen jaren in drukke perioden via Eindhoven Airport heeft gereisd, weet het: de huidige terminal is krap bemeten. Vooral in de aankomsthal en het gebied achter security is de ruimte te beperkt. De huidige terminal is berekend op ongeveer 5 miljoen reizigers per jaar, terwijl we er in 2024 zo'n 6,8 miljoen mochten verwelkomen, ongeveer evenveel als in 2023.

Aan dat ruimtegebrek gaan we de komende jaren wat doen, uiteraard op zo'n manier dat de reizigers en andere gebruikers van de luchthaven er zo min mogelijk last van ondervinden. Het vloeroppervlak van de terminal vergroten we met bijna 50 procent, er komen nieuwe gates bij, de aankomsthal wordt ruimer, en we kunnen meer horeca aanbieden. Bovendien komt er een grotere, moderne bagagekelder. De sleutelwoorden zijn gemak en comfort. Het wordt een terminal waar de bezoekers én de medewerkers zich nog beter thuis voelen.

## **Kwaliteit, leefomgeving, duurzaamheid**

Kwaliteit speelt een belangrijke rol in onze strategie, die we in 2024 hebben herijkt. De essentie blijft hetzelfde – Eindhoven Airport wil de regio versterken – maar we hebben een scherpere focus aangebracht met drie dragende pijlers: de kwaliteit van de luchthaven, de band met de leefomgeving en een centrale

rol voor duurzaamheid. Met deze focusgebieden leggen we onze ambitie en koers nog duidelijker vast. Als luchthaven voor de regio wil Eindhoven Airport een goede buur zijn en blijven, een organisatie die oog heeft voor de omgeving en de mensen die daar wonen en werken, vanzelfsprekend inclusief haar eigen medewerkers.

Het vijfpuntenplan voor verdere verduurzaming dat we eind 2023 hebben gepresenteerd blijft onverminderd van kracht: we willen verduurzamen en wel zo snel mogelijk. Het vliegverkeer op onze luchthaven moet in 2030 minimaal 30 procent minder CO<sub>2</sub> uitstoten dan in 2019. Om dat te bereiken, ondernemen we actie. Vanaf 2026 zal er vrijwel geen capaciteit meer zijn voor privévluchten. Daarnaast stimuleren we nu al het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof. En vanaf 2030 willen we alleen nog de nieuwste, minst vervuulende generatie toestellen ontvangen. Met onze ambitieuze doelen zijn we een koploper in de luchtvaartsector.

We willen in alle opzichten nog beter worden. Dat kunnen we omdat Eindhoven Airport er heel goed voor staat. 2024 was voor Eindhoven Airport in financieel opzicht een recordjaar: de omzet steeg met bijna 10 procent naar 96,2 miljoen euro (2023: 87,7 miljoen euro), het bedrijfsresultaat van 19,2 miljoen euro naar 23,3 miljoen euro. Onze robuuste financiële positie maakt het niet alleen mogelijk dat we forse investeringen kunnen doen, maar ook dat we eventuele minder sterke perioden en andere uitdagingen met vertrouwen tegemoet kunnen treden.

## **Baanrenovatie in 2027**

Eén zo'n uitdaging is onontkoombaar. In 2024 heeft het ministerie van Defensie besloten dat de start- en landingsbaan van de (militaire) luchthaven Eindhoven vanaf februari 2027 ruim

vijf maanden dichtgaat vanwege een grondige renovatie. Dit is de baan waarvan ook Eindhoven Airport gebruikmaakt, wat betekent dat de luchthaven in die periode geen vluchten kan uitvoeren.

De baanwerkzaamheden zijn verwacht, daarom zijn we klaar voor deze ingrijpende gebeurtenis. De voorbereidingen zijn al in volle gang. We gaan zo slim mogelijk gebruikmaken van deze periode. In deze maanden kunnen we projecten en onderhoudswerkzaamheden plannen die anders overlast voor reizigers zouden hebben veroorzaakt. Zo valt de laatste bouwfase van de nieuwe terminal precies tijdens de baansluiting. Verder kunnen we ons verheugen op een betere landingsbaan, met een extra taxibaan voor de vliegtuigen, die de efficiency en veiligheid ten goede komt. Bovendien wordt het gewenste ILS-landingssysteem categorie 3 geïnstalleerd, waarmee vliegtuigen ook in heel dichte mist kunnen opstijgen en landen.

Nu al overleggen we met onze partners over het tijdelijk uitwijken van vluchten. We willen samen passende oplossingen vinden en de negatieve consequenties minimaliseren. Daarbij houden we ook rekening met de medewerkers: we zetten ons maximaal in om de werkgelegenheid te behouden, zowel bij de luchthaven zelf als bij onze partnerbedrijven.

### **Schaalsprong in de regio**

Grote projecten liggen dus in het verschiet. Dat neemt niet weg dat we ons ondertussen dag in, dag uit blijven inzetten voor de reizigers die nú vliegen vanaf en naar Eindhoven. We zijn trots dat ook dit jaar weer veel mensen hebben gekozen voor de grootste regionale luchthaven van Nederland. Opvallend is de verschuiving die gaande is in de samenstelling van de reizigerspopulatie. Was zo'n vijf jaar geleden één op de vijf passagiers iemand uit het buitenland die hier op bezoek kwam om vrienden of familie te bezoeken, tegenwoordig is dat één op de drie. Voor veel reizigers, inmiddels 45 procent, is Eindhoven Airport de luchthaven van bestemming.

Deze ontwikkelingen weerspiegelen de verdere internationalisering van de Brainportregio. Naar verwachting zet die onverminderd door. Alleen al de voorziene uitbreiding van chipmachinefabrikant ASML op Brainport Industries Campus, die naar schatting 20.000 directe arbeidsplaatsen genereert, veroorzaakt een nieuwe schaa sprong. Dat gaat effect hebben op de hele regio – inclusief Eindhoven Airport – met name wat betreft de ontsluiting van het hele gebied en de benodigde voorzieningen. En ook op wie er naar en van onze luchthaven vliegt.

### **Dank**

Al deze uitdagingen kunnen we aan. We putten vertrouwen uit de tevredenheid van onze klanten. De Net Promoter Score (NPS) in 2024 bleef stabiel op +43. Ook onze medewerkers tonen zich tevreden over hun werk en hun werkomgeving. Wat uiteraard essentieel is, want zij zijn het uiteindelijk die ons bedrijf máken. Hun flexibiliteit en gedrevenheid zijn goud waard. Ik dank ook onze partnerbedrijven en hun mensen. Alle gezamenlijke inspanningen maken Eindhoven Airport steeds sterker – vandaag, morgen en in die veelbelovende toekomst.



### **Roel Hellemons**

Algemeen directeur/CEO Eindhoven Airport

# Feiten en cijfers

**40.826**  
 vliegtuigbewegingen

**79**  
 bestemmingen

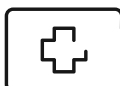
**6,8 mln**  
 passagiers

**52%**  
 vrouwelijke medewerkers

**Net Zero**  
 CO<sub>2</sub> (Scope 1 en 2)

**100%**  
 hernieuwbare energie

**37%**  
 afvalscheiding (in operatie)

**3,7%**  
 ziekteverzuim

**96,2 mln**  
 omzet

## Kerncijfers

| Geconsolideerde balans (in EUR 1.000)                | 2024           | 2023           | 2022           | 2021           | 2020           | 2019           |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Immateriële vaste activa                             | 181            | 197            | 214            | 231            | 247            | 0              |
| Operationele materiële vaste activa                  | 112.254        | 108.624        | 107.484        | 110.661        | 113.626        | 111.148        |
| Vastgoedbeleggingen                                  | 6.377          | 6.307          | 6.544          | 6.588          | 6.381          | 5.946          |
| Financiële vaste activa                              | 1.440          | 1.197          | 991            | 841            | 728            | 715            |
| Vlottende activa                                     | 65.327         | 47.081         | 22.506         | 19.654         | 10.612         | 12.387         |
| <b>Totaal activa</b>                                 | <b>185.579</b> | <b>163.406</b> | <b>137.739</b> | <b>137.975</b> | <b>131.594</b> | <b>130.196</b> |
| Eigen vermogen                                       | 148.866        | 131.400        | 120.089        | 101.325        | 103.618        | 113.936        |
| Voorzieningen                                        | 515            | 451            | 877            | 393            | 353            | 424            |
| Langlopende schulden                                 | 0              | 0              | 0              | 18.000         | 19.000         | 0              |
| Kortlopende schulden                                 | 36.198         | 31.555         | 16.773         | 18.257         | 8.623          | 15.836         |
| <b>Totaal passiva</b>                                | <b>185.579</b> | <b>163.406</b> | <b>137.739</b> | <b>137.975</b> | <b>131.594</b> | <b>130.196</b> |
| Investerings (Immateriële en materiële vaste activa) | 13.558         | 11.625         | 6.689          | 5.993          | 12.141         | 14.966         |
| Afschrijvingen                                       | 9.876          | 9.708          | 9.115          | 8.968          | 8.585          | 6.999          |
| Cash flow                                            | 13.482         | 16.050         | 181            | 2.579          | 793            | -1.187         |
| Winst-en-verliesrekening (in EUR 1.000)              | 2024           | 2023           | 2022           | 2021           | 2020           | 2019           |
| Som der bedrijfsopbrengsten                          | 96.211         | 87.770         | 80.649         | 36.187         | 23.347         | 64.727         |
| Bedrijfslasten                                       | -65.346        | -61.638        | -54.734        | -38.546        | -36.951        | -45.399        |
| Exploitatieresultaat                                 | 30.865         | 26.132         | 25.915         | -2.359         | -13.604        | 19.328         |
| Financiële baten en lasten                           | 548            | -299           | -685           | -701           | -456           | -258           |
| Belastingen                                          | -8.105         | -6.640         | -6.466         | 767            | 3.515          | -4.740         |
| <b>Resultaat na belastingen</b>                      | <b>23.308</b>  | <b>19.193</b>  | <b>18.764</b>  | <b>-2.293</b>  | <b>-10.545</b> | <b>14.330</b>  |
| Ratio's                                              | 2024           | 2023           | 2022           | 2021           | 2020           | 2019           |
| RONA nb <sup>1</sup>                                 | 19,9%          | 16,9%          | 16,8%          | -1,5%          | -8,6%          | 12,8%          |
| ROE nb <sup>2</sup>                                  | 17,3%          | 16,5%          | 16,9%          | -2,3%          | -9,7%          | 13,4%          |
| Leverage <sup>3</sup>                                | 0,0%           | 0,0%           | 0,0%           | 15,1%          | 15,5%          | 5,0%           |
| FFO (x € 1.000) <sup>4</sup>                         | 32.882         | 33.331         | 24.870         | 9.572          | -66            | 20.198         |
| FFO / Totale schuld <sup>5</sup>                     | 0,0%           | 0,0%           | 0,0%           | 53,2%          | -0,3%          | 336,6%         |
| FFO interest dekkingsratio <sup>6</sup>              | -59,0          | 112,5          | 37,3           | 14,7           | 0,9            | 79,3           |

1 Exploitatieresultaat na belasting / gemiddelde vaste activa

2 Nettowinst na belasting / gemiddeld Eigen Vermogen

3 Rentedragende schulden / Eigen Vermogen + rentedragende schulden

4 Operationele cashflow

5 Funds From Operations / rentedragende schulden

6 Funds From Operations + rentelasten / rentelasten

# Ons profiel



# Profiel

## Wie zijn we, wat doen we?

Eindhoven Airport is de regionale luchthaven voor Brainport Eindhoven en zijn omgeving. In grootte is het de tweede luchthaven van Nederland. We brengen verbindingen tot stand tussen onze regio en steden in Europa en daarbuiten. Families, vrienden en zakelijke relaties kunnen mede dankzij onze luchthaven met elkaar verbonden blijven.

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

We hebben oog voor mens en milieu. We zetten ons actief in om de negatieve impact van de luchtvaartactiviteiten op de omgeving zo klein mogelijk te maken en de positieve impact te vergroten. We dragen bij aan een goed woon-, werk- en leefklimaat. Met onze bestemmingen zijn we een belangrijke toegangspoot voor een steeds internationaal wordende regio. We zijn een bron voor directe en indirecte werkgelegenheid.



\* Wachten op aankomende reizigers in de terminal

## Onze kernwaarden

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

- **Verbindend.** We brengen mensen en organisaties bij elkaar, we verbinden de Brainport en omgeving met economische en toeristische centra in het buitenland. We voelen een sterke connectie met onze omgeving en zoeken de dialoog op over alles wat er leeft en speelt op en rond de luchthaven. We vormen een hecht team, we bundelen onze krachten, halen het beste in elkaar naar boven en vinden samen voldoening in wat we doen.
- **Verantwoordelijk.** De veiligheid van onze mensen, passagiers, bezoekers en omgeving staat voorop. We staan voor een transparante organisatie en betrouwbare processen. We zetten ons in voor het verder verduurzamen van onze activiteiten en streven naar een positieve impact op de omgeving.
- **Slagvaardig.** We doen wat we zeggen. We zetten de juiste expertise in, we handelen proactief, reageren snel, en we zijn flexibel. Ook in de dialoog met de omgeving. We gaan concreet aan de slag om zoveel mogelijk aan de diverse belangen tegemoet te komen.

## Onze purpose: we willen onze regio versterken

Als luchthavenonderneming willen we een verrijking zijn voor de regio en iedereen die daar woont, werkt of op bezoek komt. Eindhoven Airport wil een positief effect hebben op het imago en gewicht van de regio. Onze purpose is dan ook: we willen de regio versterken.

Onze strategie, die we in 2024 hebben herijkt, is hierop gericht. We onderscheiden drie dragende pijlers, waarmee we focus aanbrengen in onze plannen en ambities: kwaliteit, leefomgeving en duurzaamheid. Als stip op de horizon hebben we het jaar 2030; de strategische doelen geven aan hoe Eindhoven Airport er volgens ons dan uit moet zien. Hieronder schetsen we de gewenste positie en de doelen die we aan het eind van dit decennium willen hebben bereikt.



\* *Het strategisch model van Eindhoven Airport*

### Kwaliteit

In 2030 willen we de regio naadloos met Europa verbonden hebben. Eindhoven Airport is dan dé Europese toegangspoort voor reizigers van en naar de regio. Mede door de professionele samenwerking met luchtvaartmaatschappijen zijn we direct verbonden met alle Europese steden die relevant zijn voor onze regio. Voor kortere afstanden zijn we aan het pionieren met elektrische vliegtuigen. We zijn voor passagiers

en medewerkers goed bereikbaar over de grond, per openbaar vervoer, auto en fiets.

In 2030 ondervinden passagiers de meest optimale reiservaring op onze luchthaven omdat onze gemak- en comfortpropositie nog verder is uitgewerkt. Dit geldt ook voor reizigers met specifieke behoeften. Snelheid, overzicht en efficiency combineren we op unieke wijze met gastvrijheid, maatwerk en comfort. Een cruciale factor hierin is de uitbreiding van de terminal geweest; deze is in 2027 voltooid. Ook zetten we de nieuwste technologieën en data in om de processen en reizigerservaring doorlopend te verbeteren. Onze basis houden we altijd op orde. We werken veilig, onze assets zijn betrouwbaar en we blijven financieel gezond.

### Leefomgeving

In 2030 zijn we goed verbonden met onze directe burens. Eindhoven Airport wordt als een integraal onderdeel van de Brainportregio ervaren. Het draagvlak in de omgeving is erg groot. We luisteren naar de wensen van onze omgeving. We brengen de impact van het vliegverkeer in balans met de voordelen van een internationale luchthaven. Resultierend in maximale steun van de bredere regio.

We werken goed samen met alle betrokkenen; zij ervaren ons als een betrouwbare partner die open, actief en transparant communiceert. We komen onze afspraken na. Samen met onze directe burens hebben we een aantrekkelijk Eindhoven Airport District gecreëerd. Iedereen die in dit gebied verblijft voelt er zich welkom.

De internationalisering van de regio weerspiegelt zich in het reizigersprofiel van de luchthaven. Samen met maatschappelijke partners dragen we ons steentje bij aan een prettige leefomgeving voor alle inwoners, zodat de regio Eindhoven een thuis is voor iedereen.

### Duurzaamheid

In 2030 wil Eindhoven Airport de ambitieuze doelen uit het Commitment 2030 hebben

waargemaakt. We hebben 30 procent minder geluid en 30 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vliegverkeer gerealiseerd (ten opzichte van het jaar 2019). We zijn dan voor onze eigen luchthavenactiviteiten zelf volledig emissieneutraal. Hiermee dragen we bij aan een CO<sub>2</sub>-neutrale luchtvaart in 2050 en lopen we voor op nationale en internationale doelen om de luchtvaart te verduurzamen. We blijven onze verantwoordelijkheid nemen, zodat ook volgende generaties door de lucht met elkaar verbonden kunnen blijven.

Samen met onze medewerkers en onze partnerbedrijven hebben we duurzaamheid centraal gesteld in de werkomgeving op Eindhoven Airport. Veiligheid en gezondheid staan ook in 2030 voorop. Onze bevoegen medewerkers zijn van onmisbare waarde om elke dag onze belofte waar te maken. Op de luchthaven kan iedereen zichzelf kan zijn, wordt iedereen gezien en gehoord, wordt ieders talent benut.

### **Onze missie: we brengen mensen bij elkaar**

Onze werkzaamheden en acties zijn erop gericht mensen bij elkaar te brengen, te verbinden. Dat is onze missie. Dat gaat verder dan het vliegverkeer dat we via onze luchthaven mogelijk maken. Voor ons staat 'verbinding' ook centraal in de manier waarop we omgaan met onze omgeving, haar inwoners en onze directe burens. Samen vormen we de leefomgeving; het is daarom van belang dat we goed met elkaar in contact blijven. En omdat we onze acties tot 2030 en daarna niet kunnen realiseren zonder een sterke organisatie en goed aangesloten ketenpartners, blijven we ook actief verbonden met iedereen die op de luchthaven werkzaam is.

## **Ons businessmodel**

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

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

Het grootste deel van de omzet van de luchthaven (59% in 2024) komt uit de havengelden die luchtvaartmaatschappijen betalen voor het gebruik van de diensten van Eindhoven Airport. De overige inkomsten komen uit non-aviation activiteiten zoals horeca, winkels, parkeergelden, commerciële dienstverlening, reclame, vastgoed en het hotel. We versterken ons businessmodel door het vergroten van de omzet uit deze non-aviation activiteiten.

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

Dicht bij de terminal zijn diverse parkeergarages en parkeerterreinen met een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding. Het voorterrein en de

Airport Boulevard presenteren we als waardige entree voor de Brainportregio. Dit gebied trekt behalve reizigers ook ophalers en wegbrengers, andere bezoekers en medewerkers van omliggende bedrijventerreinen.

### **Onze operationele partners op de luchthaven**

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

Het bestaande netwerk aan partnerbedrijven kende in 2024 enkele kleine wijzigingen. Met Viggo werkten we al samen op verschillende vlakken in en om de terminal, zoals de afhandeling van airlines, de begeleiding van passagiers met beperkte mobiliteit, de informatiebalie en de ondersteuning bij de havendienst. Daar is in april 2024 Skytanking bijgekomen: deze afhandelaar werkt voor Ryanair. G4S is onze partner voor de securitydiensten.

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

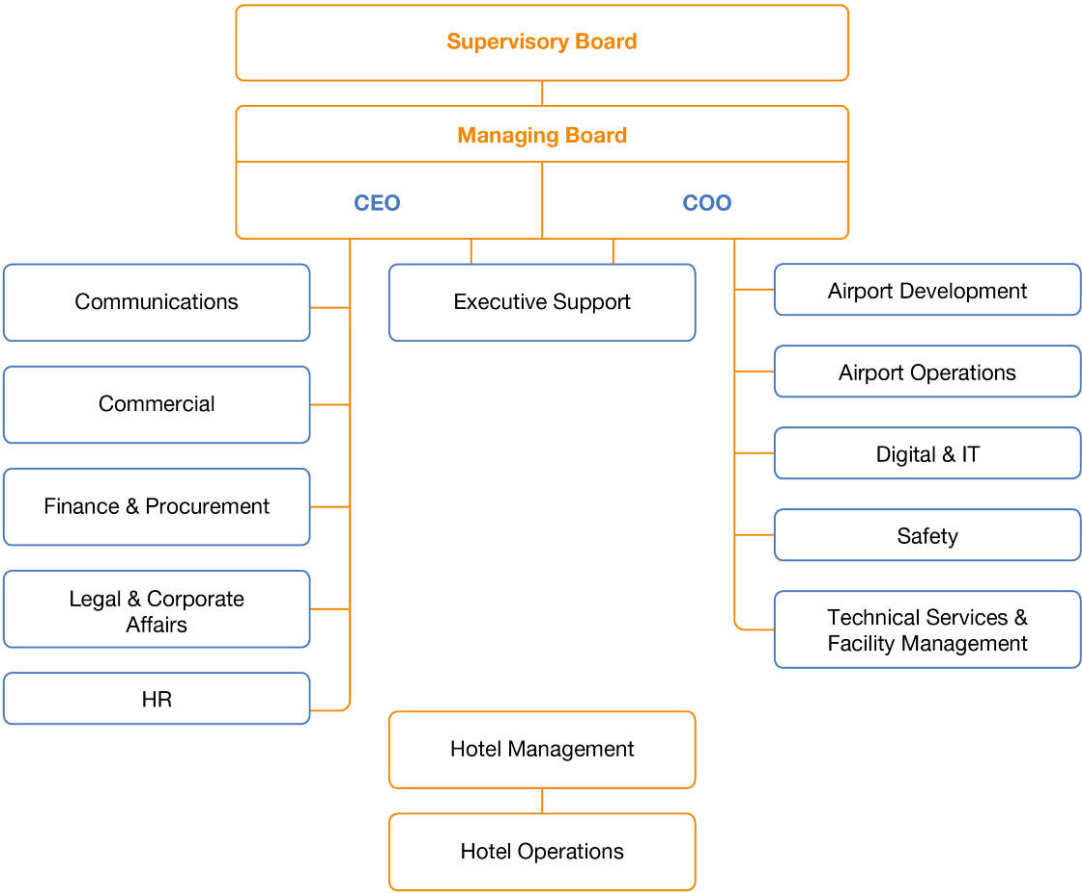
We maken gebruik van de voorzieningen van vliegbasis Eindhoven waar het gaat om de start- en landingsbaan (en het onderhoud ervan), de luchtverkeersleiding en de luchthavendiensten (brandweer, meteorologische dienst en flora- en faunabeheer). De politietaken en de grenscontrole worden verzorgd door de Koninklijke Marechaussee. De Douane controleert op een juiste in- en uitvoer van goederen en (financiële) middelen over de landsgrenzen.

### **Onze stakeholders**

Eindhoven Airport heeft voortdurend contact met partijen op zakelijk, sociaal-cultureel, educatief en bestuurlijk vlak. Deze stakeholders ontmoeten we aan verschillende overlegtafels. We zetten ons in voor goede en constructieve zakelijke en persoonlijke verstandhoudingen met hen. Onze doelstellingen komen op veel punten overeen: we hebben allemaal behoefte aan een solide woon-, werk- en leefomgeving. Op deze wijze geven we invulling aan onze regionale rol en dragen we bij aan de ambities van de regio.

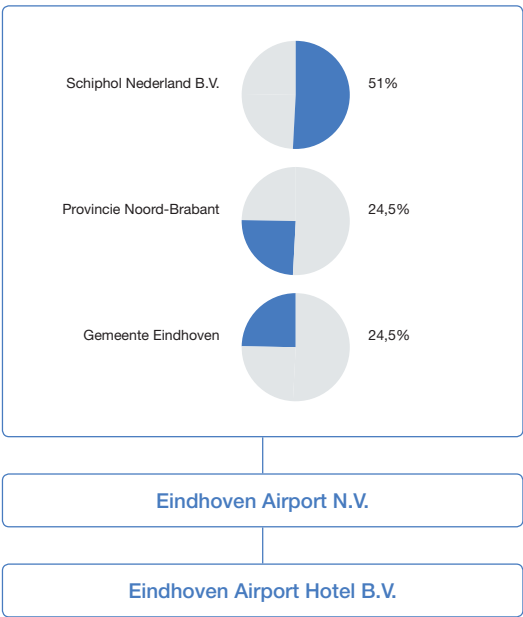
# Onze organisatie

## Organogram



## Aandeelhouders

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



# Kwaliteit



# Focus op kwaliteit

## Reizigers, bestemmingen, voorzieningen

**Met onze focus op kwaliteit, de eerste pijler in onze strategie, kijken we naar onze reizigers, ons bestemmingennetwerk en onze voorzieningen. Dit is de basis, en die moet op orde zijn. We willen het onze klanten en medewerkers zo gemakkelijk en comfortabel mogelijk maken. Verder hechten we eraan dat de luchthaven voor iedereen goed bereikbaar is, met het OV, de auto of de fiets. Veiligheid is altijd prioriteit nummer één.**

### Onze reizigers

Opnieuw heeft Eindhoven Airport een zeer succesvol jaar gedraaid. Het aantal passagiers kwam uit op 6,8 miljoen, nagenoeg gelijk aan het aantal in 2023, ons recordjaar. Onze operatie verliep over de gehele linie soepel, en de klanttevredenheid bleek hoog. Wel hadden we te maken met enkele dagen waarop minder of geen vliegtuigen konden opstijgen of landen; dat was een gevolg van de wereldwijde Windows-storing en problemen met het computernetwerk van Defensie. Bovendien waren er een aantal mistdagen waarop niet of minder kon worden gevlogen.

De bezettingsgraad van de vliegtuigen was wederom hoog: 89 procent van het totaal aantal stoelen was bezet. In 2023 was dat 88 procent. Mei werd de drukste maand ooit, met 680.953 (aankomende en vertrekkende) passagiers. De drukste dag dit jaar was 12 mei met 24.853 passagiers. De populairste bestemmingen dit zomerseizoen waren Malaga, Londen en Alicante.

Ongeveer één op de drie passagiers reist voor bezoek aan vrienden of familie in Nederland of in het buitenland. Dat was vijf jaar geleden één op de vijf. Voor ongeveer 55 procent van de

reizigers geldt Eindhoven Airport als zogenoemde vertrekkluchthaven naar een bestemming in het buitenland. Voor 45 procent van alle reizigers geldt dat precies andersom. Deze groep komt naar Eindhoven toe (en reist vervolgens weer terug). Dat toont aan dat Eindhoven Airport in steeds grotere mate voorziet in de mobiliteitsbehoefte die past bij de internationalisering van de Brainportregio.



\* Een toast met Transavia op de nieuwe bestemming Oslo

### Bestemmingen in 2024

Eindhoven Airport streeft naar een netwerk van bestemmingen dat zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van de regio. Het aantal bestemmingen lag eind 2024 lager dan een jaar eerder: 79 (2023: 84), verspreid over 28 landen (2023: 29).

Vanwege de lage bezettingsgraden/interesse heeft Transavia afscheid genomen van Bordeaux als bestemming. Marseille is geschrapt uit het netwerk van Ryanair. En WizzAir besloot tot een grote herziening van zijn bestemmingen, waardoor Kaunas, Lublin, Poznan, Riga, Rzeszow, Suceava en Tuzla uit het aanbod zijn verdwenen.

Er kwamen twee nieuwe bestemmingen bij in Marokko: Tanger (Ryanair) en Al Hoceima (TUI). Transavia, die gebruik maakte van onze

stimuleringsregeling 'New Route Support', is vanaf februari 2024 gaan vliegen op Oslo.

Er waren op Eindhoven Airport in 2024 acht airlines actief. De marktaandelen van de grootste luchtvaartmaatschappijen bleven nagenoeg onveranderd. Ryanair is op onze luchthaven de grootste, gevolgd door Transavia en WizzAir. Na bijna vijftien jaar op de luchthaven te hebben gevlogen heeft Corendon

in de zomer besloten de diensten op de luchthaven te staken.

Transavia en TUI zijn nog steeds de enige maatschappijen die vliegtuigen met Eindhoven Airport als thuisbasis hebben.

### Bus in plaats van vliegtuig

Flixbus heeft in 2024 de busverbindingen vanaf en naar Eindhoven Airport uitgebreid. Het busbedrijf had in 2023 al een directe lijn naar



Bestemmingennetwerk in 2024

Amsterdam; er zijn diverse Europese steden toegevoegd aan de dienstregeling. Sinds 28 maart rijden er bussen naar Antwerpen en Brussel. Op 16 april kwam daar nog Parijs bij (via Antwerpen en Brussel).

### **Soepel vertrekproces**

We zijn tevreden over de ontwikkelingen in het vertrekproces voor de passagiers in 2024. Er was sprake van een 'reguliere' drukte, vergelijkbaar met vorig jaar.

### **Vloeistoffencontrole**

De securitycontroles zijn helaas wel weer iets tijdrovender geworden. Sinds 1 september 2024 mogen reizigers geen vloeistoffen of gels meer meenemen in de handbagage in verpakkingen groter dan 100 milliliter. De kleine verpakkingen moeten bij de security uit de handbagage worden gehaald en (in doorzichtige zakjes) worden aangeboden ter controle. De restricties gelden voor alle Europese luchthavens. Het is nog niet bekend tot wanneer. Bijkomend nadeel is dat we meer afval hebben te verwerken, doordat passagiers te grote plastic flesjes en andere verpakkingen achter moeten laten.

De afgelopen jaren was het toegestaan grotere flessen water, gel of zonnebrand mee te nemen in de handbagage. Dat was mogelijk omdat de moderne 3D CT-scanners, die ook Eindhoven Airport gebruikt, gevaarlijke stoffen eenvoudig herkennen. De Europese Commissie heeft deze manier van vloeistoffencontrole voor de hele EU tijdelijk verboden, vanwege 'technische kwesties' die op sommige locaties problemen veroorzaakten.

### **Pre-scan**

In 2024 hebben we de vervanging van de pre-scanpoortjes aanbesteed. De pre-scan leest de boardingpas van de passagiers, waarna ze hun weg kunnen vervolgen naar de securitycontrole. De zes nieuwe eGates worden in het eerste kwartaal van 2025 geïnstalleerd. Twee daarvan zijn extra breed om meer ruimte te bieden aan bijvoorbeeld reizigers met een beperking en

gezinnen. Een mogelijke toekomstige toevoeging is het gebruik van biometrie.

### **Reserveren tijdslot**

De pilot met de tijdsloten voor de securitycontrole is afgerond. Passagiers konden tot en met eind 2024 twee dagen van tevoren een tijdslot van vijftien minuten reserveren voor de veiligheidscontrole. Als ze zich binnen dit tijdslot meldden, mochten ze een deel van de (eventuele) rij overslaan. De gratis service, die we aanboden op onze website, bood vooral in de piekmaanden voordelen. Voor de passagiers betekent een dergelijke service meer gemak en snelheid, voor de luchthaven betekent het dat piekbelasting kan worden verlaagd. In 2025 evalueren we het project. Mogelijk wordt de dienst gekoppeld aan de geïntroduceerde pre-scanpoorten.

Overigens kunnen reizigers ook nog de Fast Track gebruiken. Wie daarvoor online vooraf een boeking maakt, kan via de voorkeurslane naar de security, zonder wachttijd of met kortere wachttijd. In 2024 hebben 9.035 passagiers gebruikgemaakt van de Fast Track.

### **Privium Express Lounge**

Nieuw is de Privium-service. Met Privium, dat al jaren bestaat op Schiphol, hebben leden toegang tot een exclusieve lounge en een snelle doorgang door de security. De Privium Express Lounge opent in het eerste kwartaal 2025 op de locatie waar voorheen de Aspire-businesslounge zat.

### **Entry Exit System**

In 2024 zou het Entry Exit System (EES) van start gaan, maar dit is opnieuw uitgesteld. We wachten verdere besluitvorming op EU- en nationaal niveau af. Het grensbewakingssysteem, dat onder verantwoordelijkheid van de marechaussee valt en uiteindelijk verplicht wordt in de hele EU, registreert niet-EU-burgers als ze een buitengrens van de Unie oversteken. De eerste keer dat ze de EU binnenkomen, dienen alle gegevens te worden opgenomen, waaronder

de biometrie (vingerafdrukken en gezichtsopnames). Dat gaat gevolgen hebben voor de processen, looproutes en wachttijden.

## Voorzieningen in de terminal

### Horeca en retail

Het aanbod aan horeca en retail in de terminal is in 2024 niet ingrijpend veranderd. De opvallendste wijziging is de upgrade van de AH to Go. Het interieur is aangepast aan het nieuwste AH to Go-concept, er is meer ruimte gekomen voor de (populaire) bakkerij, en de koelingen zijn vervangen door nieuwe, zuiniger modellen. In 2024 hebben we de samenwerking met AH to Go voor tien jaar verlengd.



#### \* De vernieuwde winkel van AH to Go

Op het voorterrein van de terminal hebben in het zomerseizoen een foodtruck en een poffertjeskraam succesvol gedraaid. In de winterperiode, vooral rond de kerstdagen, heeft er een oliebollenkraam gestaan.

Nieuw in de terminal zijn de balies van de autoverhuurbedrijven. Deze hadden tot voor kort hun eigen ruimtes naast het kantoorgebouw van Eindhoven Airport, maar ze moesten uitwijken toen de bouw van de terminaluitbreiding begon.

### Ondernemer van het jaar

In februari 2024 hebben we voor het eerst de Eindhoven Airport Ondernemer van het Jaar uitgeroepen. The Bar, de horecagelegenheid achter de securitycontrole, was de winnaar over

het jaar 2023. We bepalen de winnaars aan de hand van ervaringen van vijftien mysterybezoekers bij onze commerciële locaties, gecombineerd met de gemaakte omzetgroei. De reacties waren positief; ook in 2025 huldigen we een Ondernemer van het Jaar. De wedstrijd zien we als een stimulans om de beleving van passagiers en andere bezoekers verder te verbeteren.

### Bestedingen reizigers en bezoekers

De reizigers en bezoekers hebben in 2024 ongeveer evenveel uitgegeven in de terminal als in 2023. Per persoon besteedden ze ongeveer 14,20 euro (2023: 13,50 euro) aan eten, drinken en overige producten.

### Tulip Inn

Het Tulip Inn Eindhoven Airport heeft opnieuw een goed jaar gedraaid. De bezettingsgraad van het hotel kwam uit op 80 procent. Dat is weliswaar lager dan in 2022 en 2023 (respectievelijk 87 en 86 procent), maar dat waren op dit vlak uitzonderlijk goede jaren voor het hotel, onder meer doordat er in bepaalde perioden lange wachtrijen waren. De bezettingsgraad lijkt nu weer genormaliseerd.



#### \* Communicatie van het niet-rokenbeleid op de luchthaven

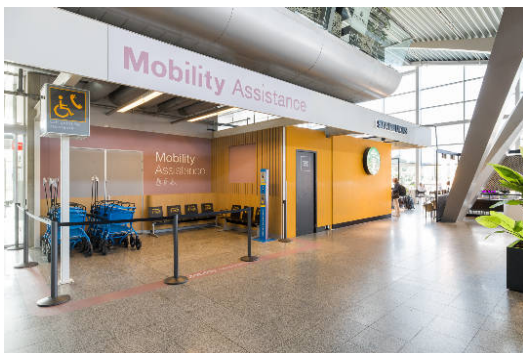
### Rookvrije luchthaven

Sinds begin 2024 is onze luchthaven volledig rookvrij. Roken of vaperen is niet langer toegestaan in de terminal, en nu ook niet meer op de terrassen. We hebben dit gecommuniceerd via diverse kanalen en hebben medewerkers in de terminal gevraagd

om het rookvrijbeleid te handhaven en passagiers hierop aan te spreken. Vrijwel alle rokers geven gehoor aan de aanwijzingen en is de acceptatie voor de maatregel gegroeid. Om te voorkomen dat rokers toch alle aanwijzingen negeren, blijven we inzetten op communicatie en bewegwijzering.

### **Verbetering voorzieningen voor reizigers met verminderde mobiliteit**

Eindhoven Airport biedt personen met een beperking of verminderde mobiliteit ('persons with reduced mobility', PRM) extra voorzieningen zodat ze comfortabel kunnen reizen. In 2024 hebben we aan luchtzijde het nieuwe Mobility Assistance-punt met servicebalie in gebruik genomen. De ruimte heeft een upgrade ondergaan zodat we onze PRM een nog beter verblijf kunnen bieden op de luchthaven. Verder hebben we nieuwe en comfortabele rolstoelen aangeschaft, die aan alle wettelijke eisen voldoen. Aan landzijde hebben we zes meldpunten/callpoints in gebruik genomen waar om assistentie kan worden gevraagd.



\* *Het nieuwe Mobility Assistance-punt bij de entree van de terminal*

Onderzoeksorganisatie Skytrax heeft voor ons een audit uitgevoerd op de PRM-voorzieningen. Aan de hand daarvan hebben we een aantal verbeteringen doorgevoerd in de terminal. We hebben onder meer de schermen met vluchtinformatie verplaatst zodat ze beter zichtbaar zijn, de bewegwijzering aangepast, en de servicekiosken verhuisd naar een meer centrale plek.

## **Oog en oor voor klanten**

We blijven alert op wat onze klanten verwachten of verlangen. De reizigers en andere bezoekers van Eindhoven Airport staan centraal in onze dienstverlening. Alleen als we goed blijven luisteren naar hen en zien welke behoeftes ze hebben, kunnen we onze klantbelofte 'Easy on your way' blijven waarmaken. We zetten diverse instrumenten in om wensen, klachten en suggesties in kaart te brengen en waar mogelijk verbeteringen door te voeren.

### **Operation Customer Excellence**

In 2024 hebben we Operation Customer Excellence in het leven geroepen. Binnen dit project informeren we alle medewerkers van de luchthaven en van onze partnerbedrijven over de klantbelofte. We benadrukken dat iedereen daaraan een steentje kan bijdragen. Het uiteindelijke gezamenlijke doel is de beste dienstverlening leveren. We houden medewerkers op de hoogte, en de customer excellence is onderdeel geworden van de introductie van nieuwe medewerkers in de terminal. Partnerbedrijven ontvangen een communicatiepakket met uitingen die ze zelf kunnen inzetten.



\* *Een welcome host informeert reiziger over aankomst- en vertrektijden*

### **Welcome hosts**

Onze medewerkers zetten zich regelmatig in als 'welcome host'. Zo houden ze feeling met wat er in de terminal gebeurt en hoe reizigers Eindhoven Airport ervaren. Na afloop vullen alle

hosts een evaluatieformulier in om terugkoppeling te geven over mogelijke verbeterpunten in het proces. In 2024 hebben vijftig medewerkers een of meer diensten als welcome host gedraaid.

### **May I help you?**

Sinds april 2024 hebben we elektronische hosts: twee robots met de naam Temi (spreek uit Temmy) heten in de terminal passagiers binnen een straal van een meter welkom en vragen of ze ergens mee van dienst kunnen zijn. De robots op wieltjes weten waar wat is op de luchthaven en kunnen de passagiers er eventueel naartoe leiden. Temi kan ook antwoord geven – in vijf talen – op frequently asked questions en kan een QR-code scannen om vluchtinformatie op te roepen. Vooral nog gaat het om een pilot van een jaar. Onze afhandelaar Viggo biedt de robots aan als extra ondersteuning van de informatiebalie. Na afloop van de pilot bekijken we samen met Viggo of en hoe we de robots in dienst houden.



\* Informatie-robot Temi helpt een reiziger in de Poolse taal

### **Customer walks**

Om zicht te houden op de ervaringen van de reizigers en bezoekers gaat elk kwartaal een aantal medewerkers mee met een 'customer walk' op de luchthaven. Zo maken ze persoonlijk mee waar passagiers en andere bezoekers op stuiten. Doel is dat deelnemers ter plekke zien hoe gemakkelijk en comfortabel alles werkt en of we eventuele verbeteringen kunnen doorvoeren. In 2024 hebben we vier customer walks georganiseerd.

### **Klantcontactcentrum**

Het klantcontactcentrum is onze directe verbinding met de bezoekers van de luchthaven. Ze kunnen hier terecht met al hun vragen en klachten – per telefoon, mail en via diverse sociale media. In december 2024 hebben we WhatsApp geopend als extra contactkanaal, voornamelijk als een pilot voor drie maanden.

De besproken onderwerpen varieerden in 2024 van voorzieningen tot bagage en vluchtinformatie. Het klantcontactcentrum verwerkte 14.495 vragen, klachten en opmerkingen, tegen 15.992 in 2023. Het aandeel klachten kwam uit op 4,4 procent; het aantal daalde van 648 in 2023 naar 642 in 2024. De drukste maanden in 2024 waren wederom juli en augustus, met respectievelijk 1.742 en 1.740 cases.

### **Klanttevredenheid**

De klanttevredenheid meten we op basis van de Net Promoter Score (NPS) en de tevredenheid over diverse aspecten van onze dienstverlening. In 2024 behaalden we een gemiddelde score van +43. Dat is iets lager dan de score in 2023 (+44), maar zit wel boven het target van 2024 (+42). Vooral in het eerste halfjaar scoorden we een zeer hoge tevredenheid, daarna liep de score iets terug. We worden geprezen om de vlotte doorstroming en de overzichtelijkheid van de luchthaven. Als punten van kritiek worden genoemd de tijdelijke trappen buiten als gevolg van de werkzaamheden van de

terminaluitbreiding, de drukte in de terminal aan de luchtzijde, en de wachttijden bij de security en bij de bagagebanden in de aankomsthal. De gemaksscore zit op hetzelfde niveau als die van vorig jaar: 3,9 (2023: 4,0).

### Skytrax-score

In 2023 hebben we een audit laten uitvoeren door Skytrax, een toonaangevende onderzoeksorganisatie op het gebied van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. De organisatie doet een uitgebreide kwaliteitsanalyse van alle producten en diensten die passagiers ervaren.

De eerste audit fungeerde als een nulmeting. We behaalden daarbij een beoordeling van drie sterren. De gedetailleerde rapportage was voor ons een handvat voor het bereiken van een viersterrenstatus. Het was onze doelstelling in 2024 op vier sterren uit te komen, maar dat is net niet gelukt. We hebben veel verbeteringen kunnen doorvoeren, die ook zichtbaar waren tijdens de audit in oktober. Op veel onderdelen is onze score gestegen, maar enkele punten die zwaar wegen in de audit scoren we lager, zoals de drukte in de terminal aan de luchtzijde. Dit

zijn punten die we in 2027, met de uitbreiding van de terminal, hebben opgelost.

## Een grotere, lichtere, duurzamere terminal

Eindhoven Airport maakt in de komende jaren een van de grootste kwaliteitsslagen sinds zijn oprichting: een forse uitbreiding van de terminal. Enkele maanden nadat de omgevingsvergunning was verleend, is op 8 juli 2024 begonnen met het bouwrijp maken van het terrein. Op 18 november is daadwerkelijk met de bouw begonnen.

De ingebruikname van de uitbreiding van de terminal is gepland voor medio 2027. De laatste fase van de bouw gaat samenvallen met de tijdelijke sluiting van de luchthaven vanwege werkzaamheden aan de start- en landingsbaan (voor meer hierover, zie *Baansluiting in 2027*). Daarmee worden de vernieuwde terminal en de verbeterde baan ongeveer gelijk opgeleverd.

Onze doelstelling is dat de bouw van de terminal de gehele periode zo min mogelijk hinder veroorzaakt voor passagiers, bezoekers



\* Impressie van de terminaluitbreiding

en medewerkers. Heijmans gaat de terminaluitbreiding bouwen. Het ontwerp is gemaakt door een team bestaande uit EGM architecten, Ivo en Peutz.

De bedoeling is dat bezoekers zich snel thuis voelen in de nieuwe terminal; licht, lucht en ruimte zijn de steekwoorden. De gehele terminal zal aanzienlijk lichter worden, met veel invallend natuurlijk licht van buiten en ook van duurzame ledlampen. Opvallend is de grote, hoge hoofdingang met veel glas, die in het nieuwe gedeelte komt.

### **12.000 vierkante meter erbij**

De uitbreiding is noodzakelijk omdat de huidige terminal niet groot genoeg is. Deze is ontworpen voor zo'n 5 miljoen passagiers, terwijl we in 2023 en 2024 al rond de 6,8 miljoen zaten. In de aankomsthal en in vertrekhal aan de non-Schengenkant is er vooral in de drukke perioden ruimtegebrek.

De huidige terminal wordt aan luchtzijde (na de securitycheck) met ongeveer 10.000 vierkante meter vergroot. Er is ruimte voor nieuwe gates en meer horeca. Aan landzijde (voor de securitycheck) komt er 2.000 vierkante meter bij. Dankzij de grotere aankomsthal krijgen reizigers en medewerkers meer comfort, omdat er meer ruimte is voor afhandelingsprocessen en services. Ondergronds wordt een nieuwe bagagekelder gebouwd. Hier kan aankomende bagage sneller en efficiënter worden afgehandeld.

### **Duurzaamheid staat centraal**

Duurzaamheid is een essentiële factor bij de uitbreiding. Geveldelen van de bestaande terminal worden hergebruikt in de nieuwe aankomst- en vertrekhal. Bijna al het materieel dat tijdens de bouw wordt ingezet is elektrisch.

De terminaluitbreiding wordt gasloos, wekt eigen energie op en krijgt houten balkconstructies voor het dak. Voor het



\* Voorbereidingen voor de aanleg van de bagagekelder in het nieuwe gedeelte van de terminal

verwarmen en koelen gaan we straks gebruikmaken van een warmte-koude-opslaginstallatie. Op het dak van de terminal komen een kleine 1.100 zonnepanelen, waarmee we jaarlijks ongeveer 363.500 kilowattuur energie opwekken. Dat is ongeveer 40 procent van het energieverbruik in het nieuwe gedeelte. Een deel van het dak krijgt een sedumbegroening, waardoor de wateropvang en isolatie van de terminal verbeteren. In de kelder komt een waterbassin waar regen wordt opgevangen, dat onder meer wordt gebruikt in de toiletten.

### **Communicatie over voortgang**

Tijdens de bouwperiode informeren we onze medewerkers, de partnerbedrijven, andere betrokken partijen en uiteraard ook de passagiers over de voortgang. Dat doen we met berichtgeving op onze website, persberichten, een videoserie, posts op de sociale media en nieuwsbrieven. De slogan voor het project is 'Op weg naar een nog betere reiservaring'.

## **De operatie aan luchtzijde**

Eindhoven Airport werkt continu aan het verder optimaliseren van de luchthavenprocessen. Innovatieve technologie en gebruik van data spelen daarbij een steeds grotere rol. In 2024 zagen we vooral ontwikkelingen bij de afhandeling van vluchten.

### **Tweede afhandelaar: Skytanking**

Op 1 april 2024 kreeg op Eindhoven Airport officieel een afhandelaar erbij: op die dag vertrok de eerste door Skytanking afgehandelde vlucht. Skytanking, de tweede afhandelaar naast Viggo, is de afhandelaar voor Ryanair. Viggo doet de afhandeling voor alle overige luchtvaartmaatschappijen. Aan de start van de nieuwe partner is een grondige voorbereiding voorafgegaan. We houden goed in de gaten hoe de processen verlopen en evalueren dit met Skytanking.

### **Deep Turnaround**

In 2024 hebben het innovatieve 'Deep Turnaround' verder uitgerold over alle opstelplaatsen op het platform. Naar verwachting is het programma in het eerste kwartaal van 2025 volledig operationeel.

Deep Turnaround maakt gebruik van slimme camera's en kunstmatige intelligentie om het zogeheten omdraaiproces ('turnaround') van vliegtuigen te verbeteren en vertragingen te voorkomen of te minimaliseren. Het omdraaiproces is alles wat er moet gebeuren met het vliegtuig vanaf het moment dat het wordt geparkeerd tot het moment dat het weer vertrekt. In dit tijdsbestek wordt het toestel klaargemaakt voor de volgende vlucht, stappen passagiers uit en in, en wordt bagage af- en ingeladen. Slimme camera's registreren start- en eindtijden van essentiële activiteiten rondom een toestel. De camerabeelden worden geanalyseerd en aan de hand van een algoritme voorspelt het systeem het tijdstip waarop het toestel klaar is voor vertrek. Zo weten we op voorhand of er kans is op een vertraging en of er maatregelen moeten worden getroffen.

### **Storingen en verstoringen in 2024**

De operatie aan luchtzijde is in 2024 zeer goed verlopen. Wel hadden we te maken met twee grote storingen en een verstoring. Deze hadden op een aantal dagen merkbare impact op de vluchten van en naar onze luchthaven.

Een wereldwijde Windows-storing op 19 juli 2024, midden in de drukke zomerperiode, trof ook Eindhoven Airport. Het check-insysteem werkte urenlang niet, waardoor passagiers en ruimbagage handmatig moesten worden ingecheckt aan de balies. Daar ontstonden lange rijen. De meeste vluchten liepen een vertraging op van één à twee uur. Tien vluchten zijn geannuleerd.

Op 28 augustus 2024 ondervonden we grote gevolgen van een storing in de IT-netwerken van Defensie. Er was een softwarefout ontstaan in het Netherlands Armed Forces Integrated

Network (NAFIN), een zwaarbeveiligd netwerk dat defensielocaties met elkaar verbindt.

Eindhoven Airport, het civiele gedeelte van de militaire luchthaven Eindhoven, valt onder het beheer van Defensie en daardoor hadden we direct last van de storing. Ook werden diverse overheidsdiensten getroffen. De hele dag zijn vluchten geannuleerd of omgeleid naar Schiphol, Brussel en Weeze.

De klimaatactiegroep Extinction Rebellion (XR) voerde zaterdag 23 maart enkele uren actie op

Eindhoven Airport. De meeste deelnemers protesteerden met een sit-in in de terminal. De actie heeft geen gevolgen gehad voor het vliegverkeer die dag. Wel hadden luchtvaartmaatschappijen uit voorzorg vluchten verplaatst of geannuleerd. WizzAir had vluchten vervroegd naar de ochtend. Transavia heeft vier vluchten geschrapt. Tijdens de storingen en verstoring is de veiligheid van het vliegverkeer, reizigers, bezoekers en medewerkers op geen enkel moment in gevaar geweest.

### **Baansluiting in 2027**

Het ministerie van Defensie heeft in 2024 vastgelegd wanneer grootschalige werkzaamheden aan de start- en landingsbaan van de militaire luchthaven Eindhoven beginnen: in februari 2027. De staatssecretaris van Defensie heeft dit op 29 maart aan de Tweede Kamer meegedeeld. De baan, die ook Eindhoven Airport gebruikt, gaat voor ruim vijf maanden dicht. Dat betekent dat onze luchthaven in die periode geen enkele vlucht kan laten opstijgen of landen.

Voor Eindhoven Airport en zijn partners is de tijdelijke sluiting een ingrijpende gebeurtenis. We zijn inmiddels begonnen met de voorbereidingen. Op alle vlakken willen we mogelijke negatieve gevolgen voorkomen of minimaliseren. Met de luchtvaartmaatschappijen overleggen we over het tijdelijk uitwijken van vluchten. Nadrukkelijk kijken we ook naar de gevolgen voor de luchthavenmedewerkers: we spannen ons in om ook de werkgelegenheid bij onze partners te behouden.

### **Upgrade**

De kwaliteit van de start- en landingsbaan neemt af door gebruik, veroudering, weersinvloeden en het hoge grondwaterpeil. Vernieuwing is daarom noodzakelijk. Een bijkomend voordeel is dat naast het noodzakelijke onderhoud van de baan ook diverse verbeteringen en vernieuwingen worden doorgevoerd. De baan wordt aan de zijkanten verbreed met zogenoemde shoulders en de waterberging wordt uitgebreid. Er komt een extra taxibaan, waardoor het aantal baankruisingen omlaag gaat, wat de veiligheid ten goede komt.

Tijdens de werkzaamheden wordt in opdracht van Eindhoven Airport ook een hogere categorie landingssysteem geïnstalleerd. We werken nu nog met het Instrument Landing System (ILS), categorie I, wat in de praktijk betekent dat een piloot alleen mag landen bij minimaal 550 meter zicht. Het systeem krijgt een upgrade naar ILS categorie CAT IIIB, dat mogelijk maakt dat vliegtuigen in de meeste gevallen ook bij (zeer) dichte mist kunnen landen/starten. Met behulp van het nieuwe systeem kan de piloot met grote precisie de landingsbaan naderen.

## Parkeren en bereikbaarheid

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

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

### Parkeren

De vraag naar parkeerplaatsen blijft onverminderd hoog. In 2024 was de bezetting nagenoeg het hele jaar zoals we hadden verwacht, met uitzondering van de zomerperiode, toen er tijdelijk sprake was van een lichte daling.

In 2024 zijn we begonnen met een haalbaarheidsonderzoek naar de uitbreiding van P3, de vijfdeks parkeergarage die in juli 2023 openging. In feite gaat het om een verlenging van het gebouw, die naar schatting ruim 1.400 parkeerplaatsen extra oplevert. Het onderzoek is afgerond en in 2025 starten we de aanbesteding. De oplevering staat gepland voor 2027. Het is onze ambitie de P3-uitbreiding duurzaam en circulair te bouwen.

We hebben een aantal verbeteringen doorgevoerd in de bestaande parkeervoorzieningen. Bij P3 en P4 is de bewegwijzering vernieuwd; het is voor bezoekers nu gemakkelijker om de weg te vinden. Door de komst van de milieustraat heeft P5 nu honderd parkeerplaatsen minder.

### HOV3 gereed

De HOV3, de derde Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn van Eindhoven, is in 2024 afgerond. De HOV-busbanen maken onder meer het luchthavengebied beter bereikbaar voor openbaar vervoer. De lijn loopt vanaf busstation Woensel via onder meer bedrijventerrein GDC en het Brainport Industries Campus (BIC) naar Eindhoven Airport.

Het busperron D, onder het multifunctionele P1-gebouw, is sinds juli 2024 volledig bestemd voor commerciële bussen. Eerder konden deze terecht op parkeerterrein P2, maar dit is verdwenen om plaats te maken voor de uitbreiding van de terminal.

### Aanpassing Luchthavenweg

In november heeft de gemeente Eindhoven enkele verkeersaanpassingen gedaan. De werkzaamheden betroffen de aanpassing van enkele in- en uitritten en de aanleg van een bussluis. Samen met het versmallen van de fietsstroken gaat dit het sluipverkeer richting de luchthaven tegen.

## Veiligheid

Veiligheid is topprioriteit voor Eindhoven Airport. Iedereen die onze luchthaven bezoekt of er werkt moet kunnen rekenen op een veilige omgeving. Dat is een verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen; een goede samenwerking met de partners is essentieel. In perioden van grote bouwwerkzaamheden, tot in de komende jaren, is zelfs nog extra waakzaamheid geboden.

Als exploitant ziet Eindhoven Airport toe op de navolging van de regels. In alle processen en activiteiten van de luchthaven hebben we aandacht voor veiligheid en zo verantwoord mogelijk handelen. Ons ultieme doel is nul ernstige veiligheidsincidenten. Het is onze overtuiging dat ongevallen zijn te voorzien en te voorkomen.

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

**Vliegveiligheid**

Om de vliegveiligheid van de luchthaven continu te verbeteren, stellen we samen met Vliegbasis Eindhoven jaarlijks doelstellingen vast, verdeeld over vier categoriën die hiernaast zijn weergegeven.

- Runway incursions (voorvallen waarbij een vliegtuig, voertuig of persoon onterecht aanwezig is op gebied dat is aangewezen voor de start en landingen van vliegtuigen)
- Pushback-afwijkingen (ongeoorloofde pushbackmanoeuvres van het vliegtuig op het platform)
- Birdstrikes (aanvaringen tussen een vogel en een vliegtuig)
- Negeren van de anti-collision lights (het aantal keren dat een voertuig achterlangs een vliegtuig rijdt terwijl de anti-collision lights van een vliegtuig aan zijn)

| Categorie                    | 2024 | 2023 | Doelstelling                                   |
|------------------------------|------|------|------------------------------------------------|
| Runway incursions            | 0,10 | 0,31 | Max 0,18 per 1000 movements militair en civiel |
| Pushbackafwijking            | 0,10 | 0,10 | Max 0,25 per 1000 departures civiel            |
| Birdstrikes                  | 0,79 | 0,63 | Max 0,90 per 1000 movements militair en civiel |
| Negeren anticollision lights | 1,23 | 1,36 | Max 1,00 keer per 1000 departures civiel       |

Bovenstaande tabel weerspiegelt de resultaten in 2024 per doelstelling

**Eén Air Traffic Management**

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de militaire luchtverkeersleiding van de Koninklijke Luchtmacht bundelen hun krachten. Ze werken toe naar één civiel-militaire luchtverkeersmanagement. Het was de bedoeling dat de militaire luchtverkeersleiding in 2024 zou worden geïntegreerd in de civiele luchtverkeersleiding, en daarmee onder de verantwoordelijkheid van LVNL zou vallen, maar deze overgang is vertraagd. Een nieuwe ingangsdatum is nog niet bekend. In de nieuwe situatie wordt het luchtruim zo effectief mogelijk gebruikt, is de dienstverlening voor civiel en militair vliegverkeer gegarandeerd en blijven de grondwettelijke taken van Defensie geborgd. De projectnaam is 1ATM (één Air Traffic Management). Na de voltooiing is er één dienstverlener voor het beheer van het Nederlandse luchtruim onder 24.500 voet.

**Vliegen met mist**

In 2024 hadden we 6 dagen te kampen met mist (in 2023 waren dat er 2). Dat heeft impact gehad op vluchten vanaf/naar Eindhoven Airport. De komende jaren houden we beperkingen bij (dichte) mist. Als het nieuwe landingssysteem ILS categorie CAT IIIB in gebruik wordt genomen, na de baanwerkzaamheden in 2027, zullen we minder hinder ondervinden. Piloten kunnen dan ook bij dichte mist opstijgen en landen. *Voor meer hierover, zie Baansluiting in 2027.*

**Systeemtest**

In samenwerking met de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost faciliteerde Eindhoven Airport in november een zogeheten systeemtest. Daarbij wordt getest of de crisisorganisatie in de regio Zuidoost-Brabant in staat is om adequaat en conform de wettelijke eisen te reageren op een crisis. Aan de test, die elk jaar onaangekondigd plaatsvindt, deden

verschillende crisisteamen mee op zowel de luchthaven als bij de verschillende deelnemende instanties. Dit keer is een luchtvaartongeval op het luchthaventerrein gefingeerd. De test is in grote lijnen succesvol verlopen.

## Veiligheid op de grond

### Safety score

Onze safety score (een indicatie van het aantal dagen zonder ernstige incidenten) kwam in 2024 uit op 97,3. In 2023 was de score 99,5. De doelstelling voor 2024 was vastgesteld op 98. Het is voor het eerst dat we deze doelstelling niet halen. Dit is toe te schrijven aan vijf incidenten op het platform waarbij respectievelijk één passagier en vier medewerkers van de grondaanhandelaars waren betrokken. Twee van de vijf incidenten waren toe te wijzen aan de opstart van de nieuwe grondaanhandelaar. Met extra voorlichting en informatieverschaffing is de veiligheidsbewustwording bij de nieuwe partij verhoogd.

### Veiligheid in en om de terminal

Het totaal aantal geregistreerde voorvallen op de luchthaven, inclusief bijvoorbeeld verstuijingen en onwelwordingen van reizigers, is gestegen van 983 (2023) naar 1.337 in 2024. Voorvallen in de categorieën 'letsel en ziekte' en 'onhandelbare passagiers' vormden opnieuw het grootste aandeel van het totaal aantal meldingen. De meldingen in deze laatste categorie namen vooral toe, van 172 in 2023 naar 237 in 2024. We werken aan maatregelen om incidenten met onhandelbare passagiers te verminderen. In het najaar zijn we begonnen met het maken van een online campagne, waarbij aandacht zal worden gevraagd voor dit onderwerp. De Safety Performance Officer is hierbij aangesloten. De verwachting is dat de uitingen in het eerste kwartaal van 2025 gepubliceerd gaan worden.

### Meldingen onveilige situaties

In 2024 hebben we 54 meldingen ontvangen

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

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

### Veiligheidsaudits

In 2024 heeft Eindhoven Airport zeven audits uitgevoerd bij de partnerbedrijven van de luchthaven. Deze audits, die jaarlijks plaatsvinden, richten zich specifiek op de werking van het Veiligheidsmanagement Systeem, de naleving van gemaakte afspraken en de geldende voorwaarden. Bevindingen betroffen vooral het onvolledig documenteren en incorrect volgen van procedures. Verbeteracties zijn besproken.

Daarnaast heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op 1 augustus 2024 de jaarlijkse continuïteitsaudit gehouden. De audit is succesvol afgerond, er zijn geen afwijkingen geconstateerd.

Eind oktober voerde de Nederlandse Vereniging van Luchthavens de jaarlijkse interne audit uit. Het doel van de audit was om de mate van beheersing van de (luchtvaart)veiligheid op en door Eindhoven Airport te beoordelen. Tijdens de audit werd één bevinding vastgesteld met betrekking tot de beleidsverklaring in het Luchthavenhandboek. Dit zal worden gecorrigeerd in de eerstvolgende update van het handboek.

### Bewustwording

Eindhoven Airport werkt continu aan het

vergroten van de bewustwording onder de mensen die op de luchthaven werkzaam zijn. We publiceren interne 'Safety Bulletins', waarin we op een toegankelijke manier voorvallen en belangrijke thema's bespreken.

We hebben net als in andere jaren twee Safety Walks gehouden, wandelingen over het luchthaventerrein die focussen op mogelijke risico's die passagiers, bezoekers en medewerkers kunnen lopen. Medewerkers van diverse afdelingen doen hieraan mee. Bij de walks in 2024 was er onder meer extra aandacht voor de veiligheidssituatie bij het logistiek centrum, parkeergarage P1 en de milieustraat aan de luchtzijde. Ook is er gekeken naar de veiligheid in het bouwgebied voor de uitbreiding van de terminal.

### **Cybersecurity**

Sinds begin 2024 heeft Eindhoven Airport een fulltime Information Security Officer (ISO). Zijn taken zijn gericht zijn op het versterken en waarborgen van de cyberveiligheid van de luchthaven, het verder implementeren van het Information Security Management System (ISMS) en het versterken van het awareness-programma.

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

### **Ondermijning**

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

Belastingdienst, het Openbaar Ministerie, de gemeente Eindhoven en partnerbedrijven.

In 2023 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de aard en omvang van de ondermijning op Eindhoven Airport en ook de risico's die worden gelopen. De Driehoek-plus van de gemeente Eindhoven (burgemeester, politie, Openbaar Ministerie en Belastingdienst) had hiertoe opdracht gegeven. Behalve Eindhoven Airport zelf waren ook Flight Forum, Vliegbasis Eindhoven en Park Forum bij het onderzoek betrokken. De resultaten zijn in januari 2025 gepresenteerd.



# Leefomgeving



# Focus op de leefomgeving

## Bijdragen aan het woon-, werk- en leefklimaat

**Eindhoven Airport wil een belangrijke bijdrage leveren aan het woon-, werk- en leefklimaat in de regio. Het doel is de positieve impact van onze activiteiten op de omgeving en omwonenden te vergroten en de negatieve gevolgen zo veel mogelijk terug te dringen. De beperking van de geluidshinder is hierin een cruciaal element.**

We spannen ons maximaal in om een betrouwbare partner en goede buur te zijn. Bij

een goede relatie met de omgeving horen goed overleg en een open communicatie.

### Luchthaven Eindhoven Overleg

Ontwikkelingen omtrent de luchthaven die de omgeving raken bespreken we in het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Belangrijke thema's zijn geluid, een gezonde leefomgeving, het klimaat, en de verduurzaming van de luchtvaart. Specifieke aandachtspunten in 2024 waren de startprocedures voor vertrekkende vliegtuigen, het nieuwe geluidmeetnet en de ontwikkelingen bij het Regionaal Informatie Centrum (RIC).

### Wie zitten er in het LEO?

Het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) is breed samengesteld om een breed draagvlak te kunnen creëren. Deelnemers zijn: het ministerie van Defensie, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, de Brabantse Milieufederatie, VNO/NCW, Brainport Development, Transavia, Eindhoven365, diverse bewonersorganisaties, omliggende gemeenten, en Eindhoven Airport. De partijen worden via het LEO nauw betrokken bij belangrijke speerpunten, zoals het beperken van geluidshinder, de verbetering van de luchtkwaliteit, en het bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Ze zoeken een balans tussen de toegevoegde waarde van de luchthaven voor de regio en de belasting van de leefomgeving rond de luchthaven. Werkgroepen werken specifieke kwesties uit: Geluid, Gezondheid, Klimaat, Fondsvorming, Meerwaarde voor de regio en Communicatie. Indien gewenst stelt het LEO afzonderlijke commissies of tijdelijke werkgroepen in.

## Geluid

Het LEO heeft continu aandacht voor het toekomstige sturingsmodel van Eindhoven Airport: daarin is de geluidsbelasting leidend en niet het aantal vliegtuigbewegingen. Uitgangspunt is dat de geluidsbelasting afneemt. Dit model treedt in 2028 in werking. Daarvoor is echter een wijziging van het Luchthavenbesluit nodig. Dit besluit heeft vertraging opgelopen door veranderingen in het

militair gebruik van de luchthaven. Het Luchthavenbesluit betreft de gehele luchthaven Eindhoven, dat zowel civiel als militair wordt ingezet.

Omdat Eindhoven Airport de civiele medegebruiker is van de militaire luchthaven Eindhoven, hebben we voor elk gebruiksjaar een medegebruikersvergunning (MGV) nodig. Deze wordt afgegeven door het ministerie van Defensie in samenspraak met het ministerie van

lenW. In december 2024 hebben we de MGv voor 2025 ontvangen.

In het LEO is de gewenste startprocedure voor vliegtuigen besproken. Dit is de zogeheten NADP-1, die minder geluidsoverlast veroorzaakt in de nabije omgeving van de luchthaven omdat vliegtuigen direct na de start naar hogere vliegroutes klimmen. Deze startprocedure wordt in januari opgenomen als voorkeursprocedure in het AIP, het informatiebulletin voor gezagvoerders. *Voor meer over startprocedures en andere maatregelen, zie Duurzame luchtvaart.*

### **Vliegtuigbewegingen in 2024**

Het aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport is licht gedaald, van 41.496 (2023) naar 40.826 in 2024. Dit komt met name door een aantal annuleringen van Transavia. We blijven zoals afgesproken onder het maximumaantal, dat sinds 2020 in de medegebruikersvergunning is bevroren op 41.500. In ons vijfpuntenplan hebben we dit maximumaantal voor 2026 en 2027 verlaagd naar 40.500.



\* *Vertegenwoordigers van Eindhoven Airport, omwonenden en Casper na de contractondertekening voor aanleg van het nieuwe geluidmeetnet*

### **Nieuw geluidmeetnet**

We zijn begonnen met de aanleg van een nieuw geluidmeetnet, een stelsel aan meetpalen in de omgeving van de luchthaven. Met de nieuwe, moderne palen, gekoppeld aan nieuwe software, kunnen we het werkelijke vliegtuiggeluid beter meten. De vorige

meetpalen waren verouderd en hadden het einde van hun levensduur bereikt. Ze stonden (deels) ook op minder geschikte locaties.

De bedoeling van het nieuwe geluidmeetnet, geleverd door Casper, is dat de gegevens kunnen worden gebruikt als informatiebron voor de omgeving. We ontsluiten de meetresultaten voor het grote publiek door ze te koppelen aan het vernieuwde, gebruiksvriendelijke dashboard van Samenopdehoogte.nl. Iedereen in de omgeving heeft daardoor een duidelijker overzicht van het vliegverkeer en het vliegtuiggeluid. Voor omwonenden is het makkelijker om een melding over vliegtuiggeluid te doen.

De vervanging van de geluidmeetpalen en de daaraan gekoppelde software was een opdracht van het Luchthaven Eindhoven Overleg. De LEO-werkgroep Geluid is nauw betrokken bij dit project. Afgevaardigden hebben meegewerkt aan het bepalen van de nieuwe locaties voor de geluidmeetpalen en de inrichting van het meldingssysteem.

### **Duidelijkheid over natuurvergunning**

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit – tegenwoordig het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, LNVN – heeft in juni 2024 besloten dat Eindhoven Airport op basis van de Wet natuurbescherming geen natuurvergunning nodig heeft. Er geldt voor de luchthaven geen vergunningsplicht omdat de aanvraag betrekking heeft op al bestaande rechten van de luchthaven. Formeel is er sprake van een 'positieve weigering' op de door ons ingediende aanvraag voor een natuurvergunning.

Met het oog op bescherming van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden heeft het ministerie van LNVN wel een aantal voorwaarden gesteld; het wil voorkomen dat de stikstofuitstoot toeneemt en wil daarover de regie houden. Dit is opgenomen in een maatwerkvoorschrift. Daarin is de bovengrens

bepaald van de stikstofuitstoot door de vliegtuigen en de activiteiten op het platform. In 2026 moeten we hierover voor het eerst gaan rapporteren (over het jaar 2025). De emissies worden gedurende het jaar gemonitord en zo nodig en zo mogelijk worden maatregelen getroffen om emissies te beperken.

Het besluit is overigens nog niet onherroepelijk; er is beroep aangekondigd door Mobilisation for the Environment.

### Revisievergunning

Eindhoven Airport heeft een nieuwe revisievergunning milieu ontvangen. Dat is in feite een overkoepelende vergunning op basis van de Wet milieubeheer (tegenwoordig de Omgevingswet). De vergunning beslaat alle activiteiten op de luchthaven, waarmee alle eerdere afzonderlijke deelvergunningen komen te vervallen.

In de revisievergunning zijn slechts enkele specifieke voorschriften opgenomen; voor overige milieuaspecten verwijst de vergunning naar algemene wet- en regelgeving op dit vlak. De voorschriften betreffen bijvoorbeeld het proefdraaien van vliegtuigmotoren, de opslag van gevaarlijke stoffen en een informatieplicht. De informatieplicht houdt in dat we het bevoegd gezag actief moeten informeren over wijzigingen binnen de bedrijfsvoering en de impact daarvan op het milieu.

Er zijn geen beroepschriften ontvangen na de publicatie, wat betekent dat de nieuwe vergunning onherroepelijk is.

## Regionaal Informatie Centrum

Het Regionaal Informatie Centrum Luchthaven Eindhoven (RIC) bestaat inmiddels twee jaar. Het RIC, dat informatie verstrekt over onder meer de werkwijze op de luchthaven Eindhoven, het civiele vliegverkeer en militaire vlieg oefeningen, beheert het meldingenbureau geluidshinder voor de militaire vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport. Het

inventariseert en analyseert meldingen, en identificeert waar mogelijk verbeteringen. Het aantal meldingen van geluidshinder kwam in 2024 uit op 45.043. Dat is aanzienlijk lager dan de 73.608 in 2023, maar dat was een uitschieter die vrijwel in zijn geheel is toe te schrijven aan de proef die we toen deden met de aanscherping van de vliegroutes tussen Steensel en Eersel. Het aantal van dit jaar zit ongeveer op het niveau van de jaren voor de coronapandemie.

Het RIC organiseerde op de luchthaven of op locatie zestien rondleidingen en kennissessies voor diverse groepen (zakelijke netwerken, onderwijsinstellingen, omwonenden). Daaronder waren bijvoorbeeld kennissessies in de nabijgelegen wijken Oostelbeers en Meerhoven. In 2024 is verder de BurenApp geüpdatet. De verbeterde versie, met een nieuwe look en feel, biedt meer inzicht in het te verwachte vliegverkeer in de buurt van de locatie van de gebruiker. Er komen ook meer nieuwsberichten over de omgeving in de app.



Bezoekers van de Burendag krijgen uitleg over platformapparatuur

### Burendag succesvol

De eerste Burendag, georganiseerd op 23 november 2024, was een groot succes. Het RIC had via de BurenApp 1.050 plaatsen aangeboden, en die waren binnen 24 uur volgeboekt. In een speciaal ingerichte hangaar konden de burens kennismaken met Eindhoven Airport en zijn partnerbedrijven, zoals de Douane, de Marechaussee, Viggo, de brandweer en de vogelwacht van de vliegbasis

Eindhoven. De feedback van de bezoekers was uitermate positief: 87 procent van de deelnemers beoordeelde het evenement als goed, zeer goed of uitstekend.

### Eindhoven Airport in het onderwijs

In samenwerking met Brainport Eindhoven heeft het RIC lesmateriaal voor de basisschool, het voortgezet onderwijs en vervolgopleidingen ontwikkeld en online gezet. Leerlingen en studenten kunnen aan de slag met bijvoorbeeld een lesbrief over duurzaamheid ('hoe kan Eindhoven Airport nóg duurzamer zijn in de toekomst?') of een casus over klantgerichtheid ('hoe zorg je dat iedereen een optimale reiservaring heeft?'). Voor scholieren is er materiaal beschikbaar voor werkstukken en spreekbeurten, en voor de allerjongsten zijn er kleurplaten die kunnen worden gedownload. Alles is te vinden op de onderwijspagina van de luchthaven.



\* *Het nieuwe logo van het RIC*

### Eigen logo voor het RIC

Het RIC zet zich in voor een transparante en proactieve informatievoorziening naar omwonenden en overige stakeholders. Dit doet het niet alleen namens Eindhoven Airport maar ook namens de vliegbasis Eindhoven. Om het RIC beter te positioneren met een neutralere uitstraling is er een eigen logo ontwikkeld. De cirkels in het logo visualiseren de verbinding van de regio met Eindhoven Airport en de vliegbasis.

## Samenwerken in onze directe omgeving

De internationale bereikbaarheid waarin Eindhoven Airport voorziet, schept vele mogelijkheden voor mensen en bedrijven.

Eindhoven Airport neemt daarnaast ook zijn verantwoordelijkheid: samen met onze partners maken we de directe omgeving van de luchthaven nog aantrekkelijker en levendiger.



\* *Luchtfoto van het bedrijventerrein rondom Eindhoven Airport*

### Eindhoven Airport District

Flight Forum, de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, Vliegbasis Eindhoven, en Eindhoven Airport hebben ook in 2024 gewerkt aan de plannen voor het Eindhoven Airport District (EAD), de vernieuwing van het gebied rondom de luchthaven. De partijen hebben gekozen voor een gezamenlijk aanpak; diverse ontwikkelingen en veranderingen hangen samen.

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

Een van de ambities van Eindhoven Airport District is zoveel mogelijk ruimte te maken voor flora en fauna; meer groen en water draagt bij aan een aantrekkelijke en gezonde werk- en leefomgeving. Bovendien vermindert meer groen de overlast die extremer weer zoals hitte

of hevige regenval kan veroorzaken. In het eerste kwartaal van 2024 is het EAD verder vergroend met een project op Flight Forum.

Een van de geplande projecten voor het Eindhoven Airport District is het nieuw te bouwen World Trade Center Eindhoven Airport, in de nabijheid van de luchthaven. Dit plan hebben we verder in de tijd gezet om de nodige onderzoeken en behoeftes in de omgeving verder te verkennen.

### **EAD uitgekozen als Living Lab**

In 2024 kreeg het Eindhoven Airport District een belangrijke erkenning: het is binnen het programma 'Werklandschappen van de Toekomst' geselecteerd als Living Lab, een voorbeeldlocatie voor de rest van Nederland, waarin onderzoek en innovatie een grote rol gaan spelen. De uitverkiezing betekent ook dat

er voor de EAD-partners een subsidie van 1,2 miljoen euro beschikbaar komt voor projecten. Werklandschappen van de Toekomst is een brede coalitie van organisaties die zich inzetten voor een transitie naar toekomstbestendige bedrijventerreinen.

Eindhoven Airport District wordt als Living Lab een proeftuin waar innovatieve oplossingen worden ontwikkeld, getest en toegepast. Dit betreft bijvoorbeeld vergroening van de werkomgeving, innovatieve energietransities en het verbeteren van de bereikbaarheid. De oplossingen krijgen vorm en inhoud in samenwerking met Fontys, HAS Green Academy en ondernemersvereniging OKEA. In EAD worden oplossingen in de praktijk onderzocht; als ze succesvol zijn, kunnen ze worden geïntroduceerd op andere locaties in het land.

### **Schaalsprong in de regio**

De Brainportregio is de afgelopen jaren harder gegroeid dan verwacht, onder meer dankzij het succes van de hoogwaardige technologiesector. Deze groei zet de komende jaren fors door, wat leidt tot nieuwe kansen voor meer bedrijvigheid en werkgelegenheid, maar ook tot een grotere vraag naar woningen, bedrijventerreinen, arbeidskrachten en mobiliteit.

De verwachte groei moet in goede banen worden geleid. Ook moet extra focus komen op het vestigingsklimaat en de leefbaarheid. 'Project Beethoven' gaat daar een belangrijke rol in spelen: het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de regio investeren tot 2030 2,5 miljard euro in publieke voorzieningen in Brainport Eindhoven en omgeving. In maart 2024 bekrachtigde het (demissionaire) kabinet het convenant dat de partijen hebben gesloten, waarin afspraken zijn gemaakt over woningbouw, mobiliteit, talentontwikkeling en het aanpakken van de netcongestie. Ongeveer twee derde van het totaalbedrag komt van de rijksoverheid.

Een van de factoren die de ontwikkelingen in de komende jaren zal versnellen is de komst van de nieuwe campus van chipmachinefabrikant ASML op Brainport Industries Campus. Deze forse uitbreiding gaat naar schatting 20.000 directe arbeidsplaatsen opleveren. Dit gaat effect hebben op de hele regio – onder meer op het vlak van woningbouw en mobiliteit – en ook op de Eindhoven Airport. Verder heeft de schaa sprong in de regio ook de mogelijkheid van een treinstation, op loopafstand van de luchthaven en de ASML-campus, weer ter tafel gebracht.

## Maatschappelijke impact

Eindhoven Airport wil los van zijn kernactiviteiten een wezenlijke maatschappelijke bijdrage leveren. We steunen lokale initiatieven die de verbinding binnen gemeenten versterken en werken samen met bedrijven en organisaties die net als wij de regio willen versterken.

### Partnerships in de regio

We hebben in maart de samenwerking met het Rode Kruis Brabant-Zuidoost met drie jaar verlengd. Opnieuw zijn afspraken gemaakt over de inzet van vrijwilligers bij calamiteiten. Ook kan het Rode Kruis hulp bieden bij verstoringen die bijvoorbeeld kunnen leiden tot grote drukte.

Onze maatschappelijke samenwerkingen:

### Werkgelegenheid & sociale verbeteringen

Summa College, Brainport Voor Elkaar, Samen voor Eindhoven

**Sport & cultuur** PSV, BrabantSport, Heroes Den Bosch, GLOW, Muziekgebouw Eindhoven

**Toerisme & recreatie** Van Gogh Sites Foundation, Van Gogh National Park

**Innovatie & economie** TU/e, Brainport Development, WTC/e Brainport



\* Speciale kampioensactie met PSV

Voor de tweede keer hebben we samen met het Muziekgebouw Eindhoven (MgE) 'Merhaba Eindhoven!' georganiseerd, een eendaags festival. Net als de luchthaven brengt het festival – een viering van de Turkse cultuur met muziek, entertainment, Turks handwerk en eten – mensen bij elkaar. Verder hebben we met het MgE een actie gevoerd in aanloop naar het Poolse cultuurfestival Witaj. We schreven een wedstrijd uit; de winnaar won een vliegticket en twee kaartjes voor het festival in het concertgebouw.



\* Een vitrine op het voterrein van Eindhoven Airport met werk uit het Next Nature Museum

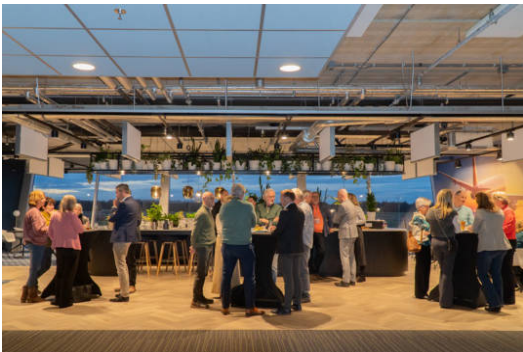
### Kunst op het vliegveld

We hebben opnieuw onze vitrines beschikbaar gesteld voor interessante culturele projecten uit de regio. Tot aan november exposeerde de stichting Next Nature, ook wel bekend van hun vaste expositie in het Evoluon, in de vitrines op het voterrein. Ze waren gebaseerd op twee actuele tentoonstellingen in het museum: RetroFuture en Spacefarming. In november kreeg zoals elk jaar het lichtfestival GLOW beschikking over de vitrines: eerst keerden de lichtgevende vlinders uit het kunstproject 'Connecting your Love' terug, geproduceerd door ASML-medewerkers, daarna volgden nieuwe lichtprojecten.

### EA Impact Fonds

Het EA Impact Fonds heeft in 2024 financiële steun verleend aan 21 projecten (2023: 16). Dit is een fonds van Eindhoven Airport dat geld beschikbaar stelt voor initiatieven die de sociale interactie en cohesie in Eindhoven en

omliggende gemeenten ten goede komen. Inwoners, organisaties en stichtingen kunnen een aanvraag indienen bij het fonds en na goedkeuring een eenmalige bijdrage van maximaal 1.000 euro ontvangen. Deze steun past in onze ambities voor maatschappelijk verantwoord ondernemen en onderstreept onze betrokkenheid bij de omgeving.



• *Organisaties die zijn ondersteund door het EA Impact Fonds bijeen op de luchthaven*

In 2024 gingen donaties naar onder meer de stichting Stalvrienden, de vereniging Zichtbaar en de organisatie achter het Lentefeest (alle drie uit Veldhoven), Smaak op Acht (uit het gelijknamige kerkdorp), Stichting Duizel 1000, het project Boefjes en Baristas van de Eindhovense stichting De Buurtverbinder, festival 'Bigbands on Wheels!' uit Eersel, fanfare Heide Echo uit Knegsel, het 'Slippersfestival' van het Steenselse Dorpsfeest, de stichting Dag Heeze, de stichting Anders Eindhoven, de stichting Generaal Speciaal en de stichting Kansen voor Kinderen (beide ook uit Eindhoven). Op 3 december hebben we deze dertien organisaties verwelkomd.

### Leefbaarheidsfonds

Eindhoven Airport heeft ook in 2024 bijgedragen aan het Leefbaarheidsfonds. Dit fonds, dat ook geld ontvangt van het Rijk, de provincie en de gemeente Eindhoven, steunt projecten van omwonenden die het milieu en het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven verbeteren. Het wordt beheerd door Samen op de hoogte. In 2024 heeft het

Leefbaarheidsfonds in totaal projecten 21 financieel ondersteund.

### Vrijwilligerswerk

We stimuleren onze medewerkers zich in te zetten voor anderen, binnen en buiten onze onderneming. Ook dit jaar konden ze twee werkdagen gebruiken voor vrijwilligersactiviteiten. Samen voor Eindhoven, een stichting die zich inzet voor een hechtere samenleving in de Brainportregio, is onze partner hierbij. In 2024 hebben 57 collega's meegedaan, verspreid over 11 activiteiten en projecten. Gezamenlijk besteedden ze hier 267 uur aan, wat neerkomt op een gemiddelde van meer dan 4,5 uur per persoon.

Collega's hebben in 2024 bijvoorbeeld een dagdeel geholpen in de tuinen van het Wasven in Eindhoven. Daar zijn onder anderen mensen aan de slag die werken aan hun re-integratie in het arbeidsproces of meer sociale contacten willen opdoen, en ook mensen met psychische problemen. Een ander project was NL Cares De Spelen, op 29 mei. Dit is een sportdag voor kinderen van basisscholen die wegens beperkte middelen niet in staat zijn om een eigen sportdag te faciliteren. Medewerkers werden als vrijwilliger ingezet als groepsbegeleider of spelbegeleider.



• *Vrijwilligerswerk in de tuinen van het Wasven*

Voor de tweede keer is ook de 'streettour' met voormalige dak- en thuislozen aangeboden. Stadsgidsen van Ervaring die Staat gaven onze medewerkers de gelegenheid meer inzicht te krijgen in het leven van dak- en thuislozen. De tours helpen vooroordelen tegen te gaan en creëren begrip.

In 2024 is Eindhoven Airport begonnen met het project Taalbuddy's op het Werk. In dit initiatief van Brainport voor Elkaar oefenen onze medewerkers eens per week met een anderstalige collega de Nederlandse taal. In eerste instantie gaat het om een pilot met anderstalige medewerkers van partner CSU. Na evaluatie in 2025 volgt mogelijk een voortzetting van dit project.

basishouding te hebben. Dit is een stijging ten opzichte van een jaar eerder (74 procent) en een voortzetting van de trend van de afgelopen drie jaar (2022: 71 procent). Het aandeel 'zeer positief' springt in het oog: dit steeg de afgelopen drie jaar van 12 procent (2022) via 17 procent (2023) naar 19 procent in 2024.

Eindhoven Airport vindt participatie aan maatschappelijke activiteiten belangrijk. We leveren zo een wezenlijke bijdrage aan de wereld om ons heen. Bovendien is een deelname goed voor het welzijn van de betrokkenen en de teambuilding.

## Onze reputatie

We vinden het belangrijk te weten hoe de omgeving denkt over de aanwezigheid van Eindhoven Airport en de bijdrage aan de regio op economisch en maatschappelijk vlak. Vier keer per jaar doen we onderzoek in een straal van 30 kilometer rondom de luchthaven. Omwonenden worden aan de hand van een vaste lijst bevraagd. Thema's die aan bod komen zijn communicatie, aanbod, bijdrage aan en relatie met de omgeving, en duurzaamheid. In totaal zijn in 2024 1.108 inwoners uit dit gebied geënquêteerd. De gemiddelde jaarscore kwam uit op 7,0, net als in 2023. Het aanbod op de luchthaven en de bijdrage aan de regio zijn traditioneel sterke punten van de luchthaven (beide een score van 7,3 in 2024). De respondenten waardeerden de luchthaven met een 6,9 iets beter op de pijlers communicatie (6,8 in 2023). Ook bij de relatie met de omgeving zien we een stijging, van 6,8 in 2023 naar 6,9 in 2024. Op het thema duurzaamheid ging de score omhoog van 6,5 naar 6,6.

### Waardering

Het algemene draagvlak van Eindhoven in de brede omgeving is gegroeid ten opzichte van 2023. Van de ondervraagden bleek in 2024 75 procent een positieve tot zeer positieve



# Duurzaamheid



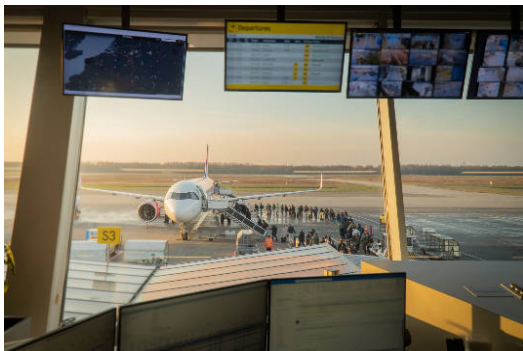
# Focus op duurzaamheid

## Van luchtvaart tot werkomgeving

**Eindhoven Airport wil een zo duurzaam mogelijke luchthaven zijn. We willen vooroplopen op internationale doelstellingen om de luchtvaart te verduurzamen en blijven ons nadrukkelijk inzetten om klimaatverandering tegen te gaan. Ook werken we samen met onze partners en medewerkers continu aan een duurzamere werkomgeving, waarin veiligheid en gezondheid centraal staan.**

## Duurzame luchtvaart

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



\* Passagiers boarden een Airbus A321neo

De invloedssfeer van Eindhoven Airport kent zijn grenzen: we kunnen niet zelf bepalen welke vliegtuigen de airlines inzetten, maar we kunnen daar wel invloed op uitoefenen. We stimuleren luchtvaartmaatschappijen die vliegen met toestellen die minder geluid maken en/of minder CO<sub>2</sub> uitstoten, zoals de Airbus A321neo en de Boeing 737 MAX. Dit doen we door een

korting op de havengelden te geven als een airline de nieuwste toestellen inzet. Daarnaast geldt een korting als de vliegtuigen minder stikstofoxiden uitstoten. Ook 'belonen' we het vliegen op tijdstippen die minder overlast betekenen voor de omwonenden, bijvoorbeeld vluchten overdag in plaats van vroeg op de ochtend of in de avonduren.

### Ons vijfpuntenplan

In 2023 hebben we een vijfpuntenplan gepresenteerd, waarmee we onze duurzaamheidsinspanningen aanscherpen en versnellen. De twee hoofdoelen van dit plan: 30 procent minder geluidsbelasting in 2030 (ten opzichte van 2019) en 30 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot door het vliegverkeer vanaf Eindhoven Airport in 2030 (ook ten opzichte van 2019). Met dit beleid, waarmee we de schadelijke impact van vliegen op het klimaat terugdringen, zijn we een koploper in de luchtvaartsector.

### 1. Vanaf 1 januari 2026 minimale capaciteit voor privévluchten

Bij Eindhoven Airport kunnen nu jaarlijks ongeveer 1.500 kleinere vliegtuigen opstijgen en landen. We noemen dat General Aviation (GA). Het merendeel van de GA betreft privévluchten. Dit aantal gaat verminderen: in 2026 heeft onze luchthaven nagenoeg geen capaciteit meer voor dit type vluchten. Privévluchten drukken op de geluidscontour van de luchthaven door een relatief grote geluid- en CO<sub>2</sub>-voetafdruk en maar weinig mensen uit de regio maken gebruik van privétoestellen. Daarnaast is een uitzonderingspositie in de slotverdeling voor dit type vliegverkeer niet meer mogelijk op Eindhoven Airport, dat wordt gedomineerd door het groot-commercieel verkeer. Maatschappelijke vluchten, zoals medische vluchten zijn nog wel mogelijk. We zien op termijn ook nog mogelijkheden voor kleine, duurzame en stille vluchten (bijvoorbeeld met

elektrische toestellen), als die van meerwaarde zijn voor de regio. In 2024 hebben we de uitvoerbaarheid en de impact van de maatregel besproken met diverse betrokken stakeholders.

## **2. Het maximale aantal vluchten in 2026 en 2027 van 41.500 naar 40.500**

We willen dat de vrijgekomen vliegtuigbewegingen van GA niet uitgegeven worden aan het groot-commercieel verkeer. Daardoor kan het maximale aantal vluchten in 2026 en 2027 dalen naar 40.500. In 2027 komen we naar alle waarschijnlijkheid veel lager uit vanwege de grootschalige werkzaamheden aan de start- en landingsbaan. In 2024 is dit in het LEO besproken.

## **3. Volledige vlootvernieuwing per 2030**

Om de uitstoot van CO<sub>2</sub> versneld terug te dringen, mogen uiterlijk vanaf 2030 alleen nog toestellen van de nieuwste generatie opstijgen en landen. Dat zijn bijvoorbeeld de schonere en stillere Airbus A320neo en de Boeing 737 MAX.

In 2024 stagneerde de vernieuwing van de vloot op Eindhoven Airport. Dat is vooral toe te schrijven aan problemen met de toelevering bij Boeing en met de motoren van de Neo-toestellen van Airbus. De verwachting is dat er een inhaalslag komt, met name vanaf 2028, als ook Transavia nieuwe toestellen op onze luchthaven gaat inzetten. Met een volledige vlootvernieuwing per 2030 realiseren we de beoogde geluidsreductie van 30 procent ten opzichte van 2019.

## **4. Invoering startprocedure met minste geluidsoverlast voor directe omgeving**

Eindhoven Airport is voorstander van de startprocedure die de minste geluidsbelasting voor de directe omgeving veroorzaakt. Dit is de zogeheten NADP-1 (Noise Abatement Departure Procedure 1). In de praktijk houdt die globaal in dat toestellen direct na de start eerder naar hogere vliegroutes klimmen.

Per 1 januari 2025 is de NADP-1 als voorkeursprocedure gepubliceerd in de

Aeronautical Information Publication, het handboek voor gezagvoerders met informatie over procedures op luchthavens. Uiteindelijk is het de gezagvoerder die bepaalt wat de beste, veiligste startprocedure is. We hebben de airlines attent gemaakt op de voorkeur van Eindhoven Airport en de omgeving, en dat zullen we blijven doen.

## **5. Meer bijmenging met duurzame vliegtuigbrandstof**

Het gebruik van Sustainable Aviation Fuel (SAF), duurzamere vliegtuigbrandstof, draagt bij aan de verdere terugdringing van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hoe meer de luchtvaartmaatschappijen hiervan bijmengen, hoe minder uitstoot.

Momenteel is SAF echter drie à vier keer zo duur als fossiele kerosine. In 2024 hebben we gewerkt aan een stimuleringsregeling voor luchtvaartmaatschappijen; we hebben gekeken of ze bereid zijn om vrijwillig meer SAF bij te mengen dan volgens EU-regels in 2025 verplicht is. Dat betekent dat ze aanspraak kunnen maken op een bijdrage van Eindhoven Airport als ze in 2025 meer dan 2 procent bijmengen. De EU schrijft voor dat in 2030 minimaal 6 procent van de vliegtuigbrandstof duurzaam is. In 2025 zullen we bepalen wat onze strategie is om te komen tot hoge percentages bijmenging op Eindhoven Airport, zodat we ons doel van 30 procent CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 (ten opzichte van 2019) nog steeds kunnen halen.

## **Duurzamer taxiën**

Ook het taxiën van vliegtuigen naar en van de start- en landingsbaan valt onder verduurzaming van de luchtvaart. Eindhoven Airport wil dat dit zo stil en schoon mogelijk gebeurt. Sommige airlines taxiën al duurzamer: de piloten gebruiken niet twee motoren maar één motor, wat het geluid vermindert en de CO<sub>2</sub>-uitstoot verlaagt.

Na de succesvolle pilot met speciale geluidcamera's, die we in 2023 afrondden, hebben we besloten hieraan een vervolg te

geven. We plaatsen meer camera's, waarmee we registreren in hoeverre op het platform gebruik wordt gemaakt van de Auxiliary Power Unit (APU), de hulpmotor waarover vliegtuigen beschikken. Aan de hand van de gegevens sturen we waar nodig bij de luchtvaartmaatschappijen aan op aanpassingen.

### **Elektrisch vliegen**

Eindhoven Airport is ervan overtuigd dat er een mooie toekomst is weggelegd voor elektrisch vliegen als een van de vormen van duurzame luchtvaart, allereerst tussen regionale luchthavens. Daarom doen we mee aan het Power Up-initiatief, een samenwerking dat is

opgezet met onder meer de luchthavens van Rotterdam, Groningen en Maastricht (ondersteund door de Royal Schiphol Group en Koninklijke NLR). In 2024 heeft Den Helder Airport zich aangesloten. Inmiddels doen twintig luchtvaart- en mobiliteitsorganisaties mee aan het initiatief.

Het doel van Power Up is – naast het uitvoeren van testvluchten – kennis op te doen van de haalbaarheid, potentie en afhandeling van elektrische vluchten. In 2024 is onderzocht of het mogelijk is een aantal slottijden vrij te houden voor testvluchten met elektrische toestellen. Europese wetgeving staat dat nog in de weg.

### **GGD-onderzoek naar slaapverstoring**

Ernstige geluidhinder en slaapverstoring door vliegverkeer zijn bij omwonenden van luchthaven Eindhoven in 2023 niet toegenomen sinds de vorige meting in 2018. Dat blijkt uit een onderzoek van GGD Brabant-Zuidoost, dat eind 2024 is gepubliceerd. De GGD deed onderzoek in tien gemeenten rond de luchthaven. In de jaren voor 2018 was wel een stijging zichtbaar. De positieve verandering lijkt ingezet na de Proefcasus Eindhoven Airport (2018/2019), toen onder meer een maximumaantal vliegtuigbewegingen is afgesproken. En sinds 2020 zijn er geen geplande vluchten meer na 23.00 uur. In 2023 gaf 65 procent van de onderzoeksgroep aan tamelijk tot zeer positief te staan tegenover de luchthaven. Dit is meer dan in 2018 (52 procent).

## **Duurzame luchthaven**

Eindhoven Airport onderschrijft het doel om stapsgewijs toe te werken naar een klimaatneutrale luchtvaart in 2050. Dat is vastgelegd in het nationaal Akkoord Duurzame Luchtvaart. Een CO<sub>2</sub>-emissieloze grondoperatie op de luchthaven wordt werkelijkheid – dat is voor een groot deel onze eigen bedrijfsvoering en daarop hebben we zelf directe invloed. Deze activiteiten stoten uiterlijk in 2030 geen CO<sub>2</sub> meer uit: we elektrificeren materieel, maken gebouwen gasloos en gaan lokaal energie opwekken. De terminaluitbreiding is op dit principe gebaseerd.

Onze duurzaamheidsagenda hebben we vastgelegd in de Planet Roadmap. Dit actieplan

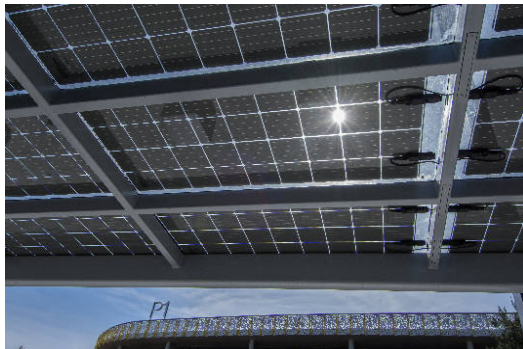
is toegespitst op CO<sub>2</sub>-reductie en het tegengaan van en het voorbereiden op klimaatverandering. De verduurzaming van de luchtvaart en de luchthaven staan centraal. We hebben in januari 2024 een publieksvriendelijke, interactieve versie van de Planet Roadmap gepubliceerd op onze website. Iedereen kan erop zien wat onze doelen, acties en maatregelen zijn.

### **Netto-nul in 2030**

Eindhoven Airport heeft de potentie om ongeveer 40 procent van de benodigde energie zelf op te wekken. Dat bleek in 2023 uit onderzoek dat we hebben gedaan in samenwerking met TU Eindhoven, Brainport Development en Future Focus. Er is onder meer gekeken naar energiebesparing, de opwekking

van duurzame energie, het inzetten van batterijen voor opslag en het uitwisselen van energie met de omgeving. Om nog meer zelfvoorzienend te worden, blijven we zoeken naar oplossingen in de omgeving, bijvoorbeeld in samenwerking met Defensie en Flight Forum.

In 2024 hebben we in samenwerking met het ministerie van IenW en diverse partners verder onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van de luchthaven als energiehubs, onder de naam 'Design Thinking Traject: Luchthaven als Energy Hub'. In dit project verkennen we de mogelijkheid die luchthavens hebben om lokaal/regionaal hernieuwbare energie op te wekken. Ook bekijken we of de luchthaven een centrale rol kan spelen in het opslaan en distribueren van energie voor vliegtuigen, grondaanhandelingsapparatuur en andere gebruikers op en buiten de luchthaven. Het project krijgt in 2025 een vervolg.



\* *Luifel met zonnepanelen op de taxistroom*

### **Zonnepanelen**

In 2024 hebben we het aantal zonnepanelen uitgebreid naar in totaal 1.950 stuks. Dit wordt na de uitbreiding van de terminal verhoogd naar bijna 3.000 panelen, waarmee we kunnen voorzien in 10,2 procent van onze energiebehoefte.

### **Verduurzamen parkeergarage P4**

We zijn begonnen met het verduurzamen van parkeergarage P4. De oude lampen zijn vervangen door duurzamere ledverlichting. De ledlampen worden 'slim' ingesteld, met gebruik

van sensoren. Daarmee is de grootste energieverbruiker van P4 aangepakt.

### **Stroom- en gasverbruik**

Het totale elektriciteitsverbruik is in 2024 nagenoeg gelijk gebleven. Er was sprake van een minieme daling van ongeveer 2 procent, van 8.234 MWh (2023) naar 8.087 MWh. Dit is voornamelijk toe te schrijven aan de extra zonnepanelen en het vervangen van de verlichting in parkeergarage P4.

Ons gasgebruik is in 2024 gedaald met ongeveer 5 procent, van 193.840 kubieke meter in 2023 naar 184.720 kubieke meter in 2024. Dit komt onder andere door de sloop van het pand voor de autoverhuur.

### **Waterberging**

Eindhoven Airport overlegt met de gemeente en het waterschap over de waterberging van de luchthaven. Met het oog op veranderende weersomstandigheden (natte periodes en droogte) werken we toe naar een robuust en toekomstbestendig stelsel hiervoor.

Bij (ver)bouw en renovatie van gebouwen en terreinen houden we zo veel mogelijk rekening met het veranderende klimaat. Zo hebben we een waterberging gerealiseerd onder de garage op P3, zodat regenwater kan infiltreren in de bodem voordat het naar het riool wordt afgevoerd. Bij de toekomstige uitbreiding van de terminal wordt een waterbassin in de kelder gebouwd waar het hemelwater wordt opgevangen. Dat water wordt gebruikt voor de toiletten in de uitbreiding. De entreehal krijgt een groen dak dat werkt als waterbuffer en dat de opwarming van het gebouw beperkt zodat minder koeling nodig is.



*In de aan te leggen bagagekelder komt een waterberging voor opslag van hemelwater*

### Minder uitstoot

We hebben ons ten doel gesteld om het brandstofgebruik van het afhandelmaterieel aan luchtzijde zo snel mogelijk naar nul te brengen, om zo de uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstof en (ultra)fijnstof maximaal te beperken. Te denken valt daarbij aan pushbackvoertuigen, cateringvoertuigen, vliegtuigtrappen en verrijdbare stroomaggregaten. Eind 2024 was 60 procent van het materieel elektrisch, opnieuw een verhoging ten opzichte van een jaar eerder (2023: 55 procent).

Voor veel zwaar materieel (zoals sneeuwschuivers) bestaan er nog geen elektrische varianten. Deze platformapparaten en -voertuigen draaien nog op diesel. Sinds 15 augustus is dat echter geen vervuilende fossiele diesel meer, daar zijn we mee gestopt. De luchthaven is volledig overgeschakeld op het gebruik van de biodiesel HVO100. Het gebruik van biodiesel is een tussenstap. In 2030 zijn de grondgebonden apparatuur aan luchtzijde en de platformvoertuigen naar verwachting volledig geëlektrificeerd.

### Minder afval

Eindhoven Airport wil uiterlijk 2030 een zero waste-onderneming zijn door hergebruik en recycling van afval en materialen. Er wordt dan ook geen afval meer verbrand. Doel is ook dat we 50 procent minder natuurlijke grondstoffen gebruiken. Dit hebben we vastgelegd in ons contract met afvalafhandelaar Remondis.

In 2024 werd 62 procent van het afval hergebruikt of gerecycled dat is meer dan een jaar eerder (2023: 56 procent). De mate van scheiding van het afval is iets verbeterd: het percentage kwam uit op 37 (2023: 33). We zijn categorie 2-afval (dierlijk materiaal) gaan scheiden en er zijn op kantoor nieuwe afvalscheidingsstations gekomen.

### Milieustraat airside

De milieustraat aan luchtzijde is in gebruik genomen. Mede daardoor konden we volledig overstappen op het gebruik van de biodiesel HVO100.



*HVO100-dieseltank*

### Handleiding duurzaamheid

We hebben een Handleiding Duurzaamheid uitgebracht. We willen hiermee de bewustwording op dit vlak vergroten. De handleiding bevat handvatten voor de medewerkers van Eindhoven Airport voor het maken van duurzame inkoopkeuzes.

### Hoogste niveau ACA

Eindhoven Airport hoort tot de achttien luchthavens ter wereld met het hoogste certificaat voor de CO<sub>2</sub>-reductie. In november is ons Level 5-keurmerk van het Airport Carbon Accreditation (ACA) vernieuwd. Level 5 is de meest ambitieuze certificering van het ACA-programma van de Airports Council International (ACI Europe). Deze gaat alleen naar luchthavens die de CO<sub>2</sub>-emissies van de eigen activiteiten met minimaal 90 procent hebben teruggebracht en zich committeren aan netto-nul uitstoot door het vliegverkeer. Ook

Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport zijn gewaardeerd op dit hoogste niveau.

Sinds 2012 is Eindhoven Airport CO<sub>2</sub>-neutraal voor de eigen activiteiten. Eindhoven Airport draait volledig op groene elektriciteit (windenergie van windmolens in Nederland) en groen gas.

Met partners op de luchthaven en in de omgeving werken we aan onze net-zero emissiedoelen. Totdat we nul uitstoot hebben bereikt, compenseren we onze restuitstoot. In 2024 was dat 13 tCO<sub>2</sub> (2023: 5 tCO<sub>2</sub>). Deze stijging is onder meer te wijten aan extra

gebruik van kaliumacetaat, dat wordt gespreoid ter voorkoming van gladheid op het platform.

De uitstoot van de activiteiten die voortkomen uit onze bedrijfsvoering compenseren we door deelname aan projecten die voldoen aan de richtlijnen van het Airport Carbon Accreditation programma. Eindhoven Airport heeft gekozen voor een herbebossingstraject in Tanzania en een lokaal klimaatproject gericht op de productie van biogas door de Smits Group in Wanroij. Het biogasproject is een compensatie voor de uitstoot die onze medewerkers veroorzaken bij de uitoefening van hun werkzaamheden, bijvoorbeeld met dienstreizen en woon- en werkverkeer.

### Oplossingen voor netcongestie

In de toekomst groeit de stroombehoefte van Eindhoven Airport, onder meer doordat de grondafhandelingsmaterieel aan luchtzijde elektrisch wordt en de terminal en andere gebouwen van het gas afgaan. Bovendien hebben we extra elektriciteit nodig om de grotere terminal te bouwen en daarna ook te gebruiken. We hebben sinds 2019 het Masterplan-E, dat aangeeft welke projecten en activiteiten op de planning staan, gerelateerd aan de verwachte behoefte aan energie.

Hoewel de drukte op het elektriciteitsnet een grote punt van zorg blijft, heeft Eindhoven Airport in 2024 oplossingen gevonden voor de benodigde elektriciteit in de komende jaren. Met netbeheerder Enexis bereikten we een akkoord over een overkoepelende stroomaansluiting. Deze biedt ons de mogelijkheid de terminal uit te breiden en te exploiteren. Wel is nog een batterij nodig voor opslag en moeten we een energiemanagementsysteem ontwikkelen. Dit zijn we aan het onderzoeken.

## Duurzame werkomgeving

Een duurzame werkomgeving op de luchthaven is een essentiële voorwaarde voor goede prestaties. Dankzij onze medewerkers kunnen we onze ambities verwezenlijken en optimale service bieden aan passagiers, andere bezoekers en de luchtvaartmaatschappijen. We zoeken altijd een balans tussen het menselijke en de prestatiegerichtheid.

### Tevredenheid medewerkers

In september 2024 hebben we een medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) uitgevoerd. We scoorden een 8,1, hetzelfde cijfer als in 2023. De medewerkers zijn over het algemeen positief over de sfeer, de georganiseerde activiteiten, het opfrisverlof en overige arbeidsvoorwaarden. Het onderzoek bracht ook verbeterpunten naar voren op het gebied van samenwerking, communicatie en voorzieningen op kantoor. Een aantal zaken hebben we direct kunnen aanpakken, andere volgen zo spoedig mogelijk.

De Employee Net Promoter Score (eNPS), die aangeeft in welke mate medewerkers Eindhoven Airport aanraden als werkgever, is ongeveer gelijk aan die van een jaar eerder: +30 (2023: +31). Onze doelstelling was minimaal +32.



\* *Het jaarlijkse End of Season-feest voor alle medewerkers op de luchthaven als afsluiting van het zomerseizoen*

### **Arbeidsomstandigheden**

Eindhoven Airport streeft naar optimale arbeidsomstandigheden voor al onze medewerkers en de medewerkers van onze partnerbedrijven op de luchthaven. Er zijn nog verbeterpunten, zoals ook bleek uit het MTO.

### **Beter klimaat in de terminal**

De afgelopen jaren hebben we diverse klachten ontvangen over het klimaat op een aantal locaties in de terminal. We hebben de problemen samen met onze technische partner SPIE geïnventariseerd. Inmiddels zijn al een aantal verbeteringen doorgevoerd.

### **Werken aan betere luchtkwaliteit**

Onderzoeksinstituut TNO heeft in opdracht van Eindhoven Airport van 7 april tot 9 mei 2022 de concentraties ultrafijnstof op het platform gemeten. Uit de resultaten blijkt onder andere dat de achtuursgemiddelden voor een deel van de tijd boven de nano-referentiewaarden van het RIVM (50.000 deeltjes per kubieke centimeter) liggen.

TNO adviseerde de luchthaven om een blootstellingsonderzoek te doen, om meer

inzicht te krijgen in de hoeveelheid ultrafijnstof waaraan medewerkers op het platform worden blootgesteld. Dat onderzoek hebben we in mei en juni 2023 laten uitvoeren; de resultaten zijn in maart 2024 gepubliceerd. We constateren dat de blootstelling voor enkele groepen medewerkers boven de RIVM-referentiewaarde uitkomt. TNO adviseerde mogelijke aanvullende maatregelen om de betreffende personen beter te beschermen. In overleg met onze operationele partners hebben we een doelmatige keuze gemaakt en zijn we begonnen met het uitvoeren van een aantal van deze maatregelen. We zijn van plan om in 2026 opnieuw een blootstellingsonderzoek te doen om het effect van de ondernomen actie te meten.

### **Mechanische tilhulpen**

We zijn sinds 2023 bezig met het verlichten van het werk voor de medewerkers van de bagageafhandeling. Nadat we in 2023 alle drie de aankomstbanden van tilhulpmiddelen hebben voorzien, hebben we in de zomer van 2024 als proef in de bagagehal twee mechanische tilhulpen geïnstalleerd. Hiermee kan bagage voor vertrekkende vluchten met minder belasting worden geladen. Dit bleek een succes; de opdracht voor verdere uitrol is gegeven. In het eerste kwartaal van 2025 zal minimaal 50 procent van de posities zijn voorzien van deze tilhulpen.

### **Sociale veiligheid**

Eindhoven Airport wil een diverse en inclusieve werkomgeving bieden. We hechten aan sociale veiligheid op de werkvloer: iedere medewerker moet zich welkom voelen, ongeacht bijvoorbeeld gender, (culturele) afkomst of seksuele oriëntatie.

Naar aanleiding van de resultaten van het medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) in 2023, hebben we in 2024 onze arbodienst Dpo2 een verdiepend onderzoek laten doen naar ongewenst gedrag. Uit het MTO bleek dat op beperkte schaal medewerkers hiermee hadden te maken. Het onderzoek heeft geleid

tot concrete aanbevelingen, bijvoorbeeld over het tegengaan van verbale intimidatie en discriminatie.

We zijn met alle aanbevelingen aan de slag gegaan. Er wordt een workshop georganiseerd voor leidinggevendenden over gewenst gedrag en psychosociale veiligheid. Ook staan voor alle medewerkers sessies gepland waarin we bepaalde onderwerpen uit onze gedragscode bespreken. Het Leadership Team heeft samen met Dpo2 verkend welke risicofactoren een rol spelen. Eindhoven Airport heeft een vertrouwenspersoon; er is aandacht besteed aan de bekendheid hiervan in de hele organisatie.

### **Duurzame inzetbaarheid**

We hechten aan het welzijn van onze mensen. In het arbeidsvoorwaardenreglement, dat we in 2023 opnieuw hebben opgesteld voor drie jaar, is er veel aandacht voor duurzame inzetbaarheid. Er is onder meer een 'opfrisverlof' in opgenomen: iedere medewerker heeft eens in de vijf jaar het recht om opfrisverlof te nemen, dat voor een derde deel voor rekening komt van Eindhoven Airport. Dit blijkt aan te slaan: in 2024 heeft een vijfde van de medewerkers die hiervoor in aanmerking kwam hier gebruik van gemaakt.



\* *Tips over voeding tijdens een FIT-week*

In 2024 hebben we opnieuw twee FIT-weeken georganiseerd. Er was aandacht voor fysieke, mentale en sociale vitaliteit. De deelnemers hebben fysieke activiteiten ondernomen, en een gastspreker heeft de aandacht gevestigd op gezonde voeding. Op 16 mei hebben we meegedaan aan de landelijke Fiets naar je Werk Dag.

We hebben onze medewerkers gestimuleerd (gratis) mee te doen aan de Eindhoven Marathon. Onze partner BrabantSport bood ons die mogelijkheid. Vijftien medewerkers liepen op 13 oktober mee, verspreid over verschillende afstanden. BrabantSport heeft verder de intensieve training 'Duurzaam in balans' gegeven, waarin deelnemers onder meer leren een balans te vinden tussen werk en privé en tijdig grenzen aan te geven.

Op ons interne Duurzaam Inzetbaarheidsplatform (DI-platform) vinden medewerkers informatie en tips op het gebied van fysieke, mentale en sociale vitaliteit en wendbaarheid.

### **Ziekteverzuim**

Het ziekteverzuim is in 2024 gestegen naar 3,7% procent (2023: 2,5% procent). De stijging heeft voor het grootste deel te maken met de toename van langdurig verzuim.

### **Werving en behoud van medewerkers**

Aan het eind van 2024 was er bij Eindhoven Airport in het algemeen geen sprake van een tekort aan personeel. Uitzondering daarop is de bezetting van de IT-afdeling, hiervoor wordt tijdelijk extern personeel ingehuurd.

Dit betekent niet dat onze aandacht verslapt. Samen met onze partnerbedrijven trekken we op om de luchthaven op de kaart te zetten als een 'Great place to work'. Doel is dat we de 'branding' van Eindhoven Airport als mogelijke werkplek versterken. In 2024 hebben we drie focusgroepen opgericht: Werven, Boeien & binden, en Behouden. Deze gaan concrete, gezamenlijke acties opzetten. Een van de acties

is het verbeteren van de 'onboarding', het goed introduceren van nieuwe collega's in de werkomgeving. Ook zijn er activiteiten die medewerkers in staat stellen het werk van collega's leren kennen en de onderlinge verbondenheid versterken. Zo waren er al een workshop bij Starbucks en een rondleiding bij de marechaussee.



\* Workshop bij Starbucks voor luchthavenmedewerkers

### Participatie

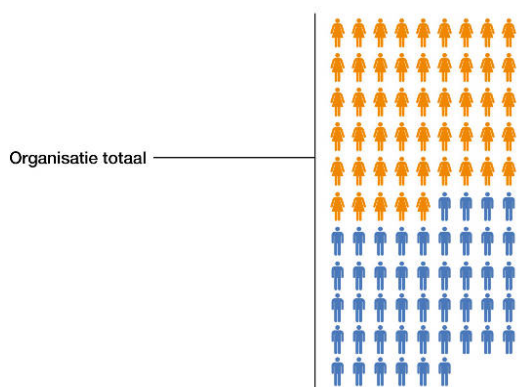
Eindhoven Airport heeft in 2024 samen met Ergon in het kader van de Participatiewet een baan gecreëerd bij het frontoffice van ons hoofdkantoor. Ergon is de 'centrale balie' in de regio Eindhoven die mensen in de bijstand of mensen met een arbeidsbeperking aan werk helpt. Het traject met de eerste persoon liep helaas vast, maar we hebben daarna een nieuwe kandidaat gevonden.

## Ons team

Door het jaar heen had Eindhoven Airport N.V. in 2024 82 medewerkers in dienst en Eindhoven Airport Hotel B.V. 14 medewerkers. Dit is inclusief medewerkers met een tijdelijk contract maar exclusief oproepkrachten en stagiaires.

### Man/vrouw-verhouding

De man/vrouw-verhouding binnen Eindhoven Airport N.V. is bijna in evenwicht: in 2024 waren 45 mannen en 37 vrouwen in dienst. Bij het hotel werken 13 vrouwen en 1 man. Het Leadership Team (inclusief directie) bestaat uit vier mannen en twee vrouwen. We voldoen ruim aan het diversiteitsbeleid dat we in 2023 formeel hebben vastgesteld (minimaal 30 procent vrouw, minimaal 30 procent man).



\* Aantal vrouwen en mannen bij Eindhoven Airport N.V. (inclusief het hotel)

## Bericht van de OR

De ondernemingsraad (OR) heeft in 2024 elke kwartaal overleg gevoerd met het bestuur en kijkt terug op een constructieve en prettige samenwerking. De OR heeft in 2024 op uiteenlopende onderwerpen positief kunnen adviseren en instemmen.

In september 2024 stond een reguliere verkiezing gepland voor de leden van de OR. Deze bleek niet nodig. Vijf werknemers hadden zich kandidaat gesteld, onder wie vier van de zittende leden. Op 1 oktober is de nieuwe OR geïnstalleerd.

Het centrale thema voor de nieuwe zittingsperiode tot oktober 2027 is duurzame werkgelegenheid. De OR zal dit thema met raadpleging van zijn achterban in 2025 verder uitwerken. De OR houdt ook speciale aandacht voor de baansluiting in 2027 en de overgang naar het nieuwe pensioenstelsel.



# Ons management



# Management

## Verantwoorde bedrijfsvoering

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

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

## Organisatiestructuur

In 2024 is de organisatiestructuur van Eindhoven Airport N.V. niet gewijzigd ten

opzichte van 2023. Eindhoven Airport N.V. staat onder leiding van een tweehoofdige statutaire directie, die deel uitmaakt van het Leadership Team, waarin vier afdelingen zijn vertegenwoordigd.

### Directie

Algemeen directeur van Eindhoven Airport N.V. (Chief Executive Officer, CEO) is drs. R.A.J. (Roel) Hellemons (1971). Hij vervult deze functie sinds 1 juli 2019. Daarnaast is Roel Hellemons ook directeur in de Board van Hobart International Airport, bestuurslid van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), lid van de Supervisory and Advisory Board van Elysian Aircraft, lid van de Buas Industry Board, lid van de strategic board van Visit Brabant en bestuurslid van de zakensociëteit WTC/e Brainport.

Drs. M.P.J. (Mirjam) van den Bogaard (1974) zit sinds juli 2017 in de directie in de functie van operationeel directeur (Chief Operations Officer, COO). Daarnaast is Mirjam van den Bogaard voorzitter van de Vrienden van Velt in Nederland.



*Het Leadership Team van Eindhoven Airport. Van links af: Mark Botter, Niels Huybregts, Roel Hellemons, Michelle van Waasdijk, Olaf Broeders en Mirjam van den Bogaard.*

### **Leadership Team**

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

### **Toprisico's**

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

#### **Naleven wet- en regelgeving**

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

#### **(Cyber)security en safety**

Er is in toenemende mate sprake van cybercriminaliteit. Dit vormt een bedreiging voor onze bedrijfsvoering. Daarnaast blijft de terroristische dreiging in Europa hoog, evenals actuele geopolitieke ontwikkelingen. Om de risico's op het gebied van informatiebeveiliging te beheersen, hebben we beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van (bedrijfs)informatie verweven in de bedrijfsprocessen en investeren we in het

verder vergroten van onze weerbaarheid. Op reguliere basis laten we een audit uitvoeren en maken we gebruik van de knowhow binnen Royal Schiphol Group.

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

#### **Grote projecten**

Eindhoven Airport is volop bezig met verscheidene grote projecten om de druk op de bestaande passagiersinfrastructuur en terminalcapaciteit te verlichten. Er worden investeringen in een kwalitatieve dienstverlening gedaan, waaronder de uitbreiding van de terminal die in 2024 is gestart en een doorlooptijd heeft tot en met medio 2027. Daarnaast is positief besloten tot de uitbreiding van de parkeercapaciteit op P3.

Dit brengt projectrisico's met zich mee, waaronder mogelijke vertragingen en budgetoverschrijdingen. We hebben een aantal beheersmaatregelen geïmplementeerd, zoals de inzet van gespecialiseerd projectmanagement en het gebruik van externe benchmarks die betrekking hebben op grote projecten.

#### **Inzet van derden**

Eindhoven Airport is in grote mate afhankelijk van de inzet en materiaal van derden. Personeelstekort, bedrijfsonderbrekingen, arbeidsproblemen, onethisch gedrag of faillissement bij die derden kunnen schade toebrengen aan de reputatie en/of de financiële positie van Eindhoven Airport.

## Marktvraag

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

## Pandemie

Een pandemie is een toenemende bedreiging in onze samenleving, zoals in de periode 2020-2022 ook is gebleken met de coronapandemie. De gevolgen hiervan zijn internationale reisbeperkingen en lockdowns, met als gevolg een grote terugval in het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen. Factoren als de mutatie van het virus, het testbeleid, de economische gevolgen en de snelheid van het ontwikkelen van het vaccin zijn voor een luchthaven bepalend voor het herstel van de vraag naar vliegverkeer. Het risico van een grote terugval in de vraag en daarmee een terugval in de omzet is in het geval van een pandemie groot. Hierdoor zijn een solide financieel beleid en aanpassingsvermogen van de organisatie in financiële en operationele zin essentieel om deze terugval in omzet te kunnen opvangen en weer te kunnen opschalen indien de vraag zich herstelt.

## Risicomanagement

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

## Risicobereidheid

Eindhoven Airport streeft een gematigd

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

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

## Risicobeheersing

De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van risicobeheersing en interne controle aan de raad van commissarissen. Voor elk geïdentificeerd risico is bepaald wat de kans is dat dit risico optreedt en wat de mogelijke invloed is op de bedrijfsvoering, waarna beheersmaatregelen zijn gedefinieerd en het risico na genomen beheersmaatregelen is bepaald. Het zogenoemde 'restrisico' wordt besproken, wat voor het laatst gebeurde tijdens de vergadering in september 2024.

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

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

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

Het businessmodel van Eindhoven Airport kenmerkt zich door een partnershipgedachte; de dienstverlening wordt in hoge mate uitgevoerd door externe partijen. Deze organisatievorm maakt een efficiënte en flexibele bedrijfsvoering mogelijk.

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

Eindhoven Airport heeft een intern beheersingsproces ingericht ter voorkoming van compliancerisico's, waaronder ook frauderisico's en risico op corruptie. Dit is

vastgelegd in een stevig compliancebeleid en -programma waarin de nadruk ligt op het gedrag van medewerkers en het voorkomen van mogelijke risico's. Om integer gedrag van medewerkers te realiseren, hanteert Eindhoven Airport interne gedragsregels en AO-procedures. Administratieve richtlijnen en interne controles werken mitigerend. Tevens vindt monitoring plaats. Daarnaast gelden gedragsregels voor leveranciers zoals vastgelegd in onze Leverancierscode en zien we toe op naleving van de aanbestedingswet.

Binnen Eindhoven Airport vinden we het belangrijk dat iedereen zich veilig voelt om zich uit te spreken en elkaar aan te spreken op gedrag dat (mogelijk) niet in lijn is met wetgeving (bijvoorbeeld fraude), intern beleid of gedragsregels. Bij (vermoeden van) misstanden, fraude of andere handelingen die in strijd zijn met de gedragsregels kunnen medewerkers en leveranciers gebruikmaken van de (interne) meldregeling. Onze Integriteitscommissie onderzoekt meldingen en adviseert over te nemen maatregelen. In 2024 werden geen kwesties aan de Integriteitscommissie gemeld.

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



# Ons resultaat

2024 is in alle opzichten een financieel sterk jaar geweest. Het aantal vliegtuigbewegingen is met 40.826 2% lager dan in 2023 (41.496), ruim onder het vergunde aantal van 41.500. De airlines hadden een iets hogere bezettingsgraad, waardoor we toch nagenoeg op hetzelfde aantal passagiers zijn uitgekomen dan het recordaantal van 2023, namelijk 6,8 miljoen passagiers.

Onze financiële positie is erg sterk te noemen. Na twee sterke financiële jaren met goede operationele resultaten zijn we in staat geweest belangrijke investeringen te doen, waaronder die in de uitbreiding van onze terminal, om de kwaliteit te verbeteren. Daarmee zijn we in 2024 gestart. Bovendien zijn we goed voorbereid op de verwachte ontwikkelingen van de luchthaven. Hiervoor hebben we twee financieringen afgesloten. We houden daarbij rekening met de effecten op de korte en lange termijn, en ook met de cashflow, de benodigde investeringen die voortvloeien uit ons Tactisch Plan en mogelijke tegenvallers. De totale kredietfaciliteit komt op € 110 miljoen met daarnaast een accordeonmogelijkheid van € 20 miljoen.

We zijn ruim binnen de gestelde convenanten gebleven die de bank had gesteld. Per einde 2024 hebben we geen uitstaande schuld bij de bank.

## Omzet stijgt

In totaal zijn de opbrengsten van Eindhoven Airport in 2024 met 10% gestegen tot

€ 96,2 miljoen (2023: € 87,8 miljoen). De hoge bezettingsgraden zijn ook terug te zien in de passagiersafhankelijke omzetstromen, waaronder de havengelden en autoparkeren. Per 1 april 2024 zijn de nieuwe havengeldtarieven in werking getreden. De omzet in de havengelden is met 11% gestegen naar € 56,4 miljoen (2023: € 50,9 miljoen). Dit is met name toe te schrijven aan de stijging van het gemiddelde tarief door toegenomen havengeldgerelateerde kosten. Ook in de omzet autoparkeren zien we een groei, van € 19,8 miljoen in 2023 naar € 21,9 miljoen in 2024. De uitbreiding van parkeer capaciteit op P3 met 375 parkeerplaatsen heeft hier mede toe bijgedragen. De opbrengsten per parkeerder kwamen ook hoger uit.

We zien tevens een sterke groei in concessies. Door het uitblijven van wachttijden bij security, hadden passagiers meer tijd om gebruik te maken van deze voorzieningen. Daarnaast heeft de inflatie een rol gespeeld in deze omzetgroei.

De omzet van het hotel bedroeg in 2024 € 4,0 miljoen, nagenoeg gelijk aan de omzet van vorig jaar (2023: € 4,0 miljoen), ondanks een lagere bezettingsgraad. Dit wordt met name veroorzaakt door hogere kamerprijzen. De oorzaak van de hogere kamerprijzen is toe te wijzen aan de gestegen kosten in verband met de inflatie. De bezettingsgraad van het hotel is in 2024 uitgekomen op 80% (2023: 86%).

| (in EUR 1.000) | 2024          | 2023          | Delta        | %          |
|----------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| Havengelden    | 56.409        | 50.938        | 5.471        | 11%        |
| Autoparkeren   | 21.933        | 19.829        | 2.104        | 11%        |
| Concessies     | 12.024        | 11.189        | 835          | 7%         |
| Verhuringen    | 5.499         | 5.506         | -7           | 0%         |
| Overige omzet  | 346           | 308           | 38           | 12%        |
| <b>Totaal</b>  | <b>96.211</b> | <b>87.770</b> | <b>8.441</b> | <b>10%</b> |

### Sterk financieel resultaat

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

De stijging in de kosten van uitbesteed werk (passagiersgerelateerde kosten) ten opzichte van 2023 wordt onder andere veroorzaakt door de inflatie en de nieuwe afspraken met partners over verbeterde arbeidsomstandigheden en beloning.

De omzetstijging zorgde voor een sterk financieel resultaat. Het resultaat na belasting van € 23,3 miljoen valt € 4,1 miljoen hoger uit dan in 2023 (€ 19,2 miljoen).

### Vooruitblik 2025

Na een sterk 2024 verwachten we in 2025 opnieuw een solide financieel jaar. Wat betreft aantallen passagiers en vliegtuigbewegingen voorzien we geen grote verschuivingen. Met de investering in de uitbreiding van de terminal zetten we een belangrijke stap in de kwaliteitsverbetering van onze luchthaven, die medio 2027 naar verwachting wordt opgeleverd. De luchthaven blijft operationeel tijdens de meeste bouwactiviteiten, met maatregelen om de overlast voor passagiers en medewerkers tot een minimum te beperken.

Daarnaast blijven we investeren in onze leefomgeving en de verdere verduurzaming van de luchthaven. We bevinden ons in een sterke economische regio. De behoefte van mensen om op vakantie te gaan, vrienden of familie te bezoeken of elkaar zakelijk te ontmoeten, zal ook in 2025 naar onze verwachting groot zijn. We zijn trots om hier op verantwoorde wijze aan te kunnen voldoen en willen deze mooie regio graag vanuit onze rol blijven bedienen.

# Ons toezicht



# Toezicht

## Verslag raad van commissarissen

We kunnen terugkijken op een succesvol jaar dat - op een paar uitzonderingen na - soepel is verlopen. De grote mobiliteitsbehoefte in de regio kwam tot uiting in de hoge bezettingsgraad van de vliegtuigen, een duidelijk signaal dat Eindhoven Airport een belangrijke maatschappelijke functie voor de regio vervult. Het aantal vliegtuigbewegingen bleef iets achter bij de verwachting maar door de volle toestellen kwam het aantal passagiers ongeveer op hetzelfde niveau uit als in 2023: 6,8 miljoen. Passagiers hebben hun tevredenheid over de luchthaven laten blijken met een NPS score van +43. Zo'n hoge waardering is niet mogelijk zonder de inzet van de vele mensen die zich dagelijks inzetten om de reizigers een gemakkelijke en comfortabele ervaring te geven. Een groot compliment en dankwoord voor deze mensen is hier dan ook op zijn plaats.

Om ook op langere termijn gemak en comfort aan de reiziger te kunnen blijven bieden, wordt de terminal uitgebreid. Niet alleen luchtzijdig wordt er veel ruimte toegevoegd om passagiers een comfortabele start van hun reis te laten maken, ook aan landzijde wordt de entreehal flink vergroot en worden horeca- en retailvoorzieningen toegevoegd. De aankomsthal wordt uitgebreid zodat reizigers nog sneller over hun bagage kunnen beschikken na het maken van hun reis. In november 2024 is de bouw officieel van start gegaan, nadat de raad eerder in het jaar goedkeuring had gegeven aan deze omvangrijke investering. Er is genoegzaam vastgesteld dat de eerdere onzekerheden - die hebben geleid tot uitstel van de investeringsbeslissing - waren opgelost. Een belangrijk punt waar zekerheid over is verkregen, is de situatie rondom de aanvraag

van een natuurvergunning door de luchthaven. Medio 2024 is het definitieve besluit op deze aanvraag ontvangen, in de vorm van een zogenoemde positieve weigering van de aanvraag. Met dit besluit, dat overigens nog niet onherroepelijk is, staat vooralsnog vast dat de luchthaven over stikstofrechten beschikt.

Ook voor de problematiek rondom de netcongestie en beschikbare capaciteit voor de uitbreiding van de terminal is naar tevredenheid een oplossing gevonden. Ten slotte is in 2024 gebleken dat - ondanks het veranderde politieke klimaat - de koers voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven tot 2030 ongewijzigd is, wat houvast biedt voor de continuïteit op langere termijn.

### Werkzaamheden van de raad van commissarissen

In 2024 heeft de raad regelmatig met de directie gesproken over veiligheid. Een veilige operatie blijft het fundament onder een goed draaiende luchthaven. Ook in 2024 hebben leden van de raad een aantal keren meegelopen met de zogenoemde safety walks waarbij diverse aspecten van veiligheid op de luchthaven aan de orde zijn gekomen. Tevens stond het thema veiligheid, waaronder cybersecurity, in 2024 structureel en uitgebreid op de agenda van de rvc en wordt hierover ook frequent gerapporteerd door de directie aan de raad.

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

In 2024 heeft de raad samen met de directie een verdiepende sessie gehad om over de

herijkte strategie te praten. Het bedienen van de regio blijft overeind als *purpose*, waaraan invulling wordt gegeven langs drie pijlers: de kwaliteit van de luchthaven, oog voor de leefomgeving en hoge prioriteit voor duurzaamheid. Jaarlijks terugkerende onderwerpen zijn daarnaast risk management, compliance en integriteit, de havengelden en uiteraard het Tactisch Plan voor de komende vier jaren en vaststelling daarvan.

In deze periode vormt 2027 een bijzonder jaar. In dat jaar vinden grootschalige aanpassingen en onderhoud plaats aan de start- en landingsbaan waardoor er ruim 5 maanden geen vliegverkeer mogelijk zal zijn. Over de gevolgen daarvan en de mogelijke te treffen maatregelen om de gevolgen te mitigeren, hebben raad en directie in 2024 van gedachten gewisseld. De raad onderschrijft de inzet van de directie om de focus op twee gebieden te richten: het onderzoeken van de mogelijkheden voor alternatieve capaciteit voor luchtvaartmaatschappijen en het treffen van maatregelen en voorzieningen voor behoud van de personele inzet, met name met het oog op de periode na de baansluiting als de luchthavenprocessen weer opstarten.

Mede met het oog op dit omvangrijke project dat de nodige jaren aan voorbereiding vereist, is de raad verheugd dat Mirjam van den Bogaard heeft aangegeven graag nog een termijn te willen volmaken als statutair directeur in de functie van COO. De raad heeft in 2024 dan ook unaniem ingestemd met de voordracht van Mirjam van den Bogaard voor een derde termijn. Deze voordracht zal voor besluitvorming worden geagendeerd voor de aandeelhoudersvergadering van april 2025.

Ook de cultuur in de organisatie en de aandacht voor een inclusieve, sociaal veilige omgeving waarin iedereen zich welkom voelt, is regelmatig onderwerp van gesprek tussen raad en directie.

## **Samenstelling van de raad**

In 2024 hebben zich geen wisselingen voorgedaan in de samenstelling van de raad.

## **Vergaderingen**

De raad van commissarissen kwam in 2024 viermaal bijeen in reguliere vergadering. Bij de vergaderingen was de voltallige raad aanwezig. Daarnaast hadden de commissarissen frequent formeel en informeel contact met de directie om zaken inhoudelijk te bespreken of de directie te adviseren. Op 11 april 2024 vond de Algemene Vergadering van Aandeelhouders plaats. Hierbij waren vier van de vijf commissarissen aanwezig en waren alle aandeelhouders vertegenwoordigd.

Op regelmatige basis is er constructief overleg met de aandeelhouders en worden relevante maatschappelijke issues besproken. In november vond de jaarlijkse informatiebijeenkomst voor aandeelhouders plaats in aanwezigheid van vier van de vijf commissarissen en met vertegenwoordiging van alle aandeelhouders, waarin de directie een toelichting heeft gegeven op het Tactisch Plan voor de periode 2024-2028. In deze bijeenkomst zijn ook de plannen voor de uitbreiding van de terminal toegelicht.

In de laatste vergadering van 2024 heeft de raad gesproken over het functioneren van de directie en het remuneratiepakket. De raad is zeer tevreden over het functioneren van de directie en staat volledig achter de herijkte strategie en de in 2023 aangekondigde plannen richting 2030 op het gebied van geluids- en CO<sub>2</sub>-reductie.

## **Zelfevaluatie**

De raad is tevreden over het eigen functioneren. Er is sprake van een goede sfeer en een veilige omgeving waarin men zich durft uit te spreken over allerlei onderwerpen. De lijnen tussen directie en de raad – en zo nodig de individuele commissarissen – zijn kort. De raad is tevreden over de snelheid en de wijze waarop de directie de raad informeert.

De raad heeft besloten geen aparte audit-, remuneratie- en selectie- en benoemingscommissie in te stellen gezien de beperkte omvang van de organisatie.

### **Risicomanagement**

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

### **Corporate Governance Code**

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

### **Instemming met jaarrekening**

De directie heeft het jaarverslag opgesteld. Forzis Mazars heeft de jaarrekening gecontroleerd en goedgekeurd. We verwijzen hiervoor naar de controleverklaring in dit verslag. De raad heeft de jaarrekening en het jaarverslag uitvoerig besproken met de directie en de externe accountant. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die wij als raad van commissarissen afleggen voor het gehouden toezicht. De raad stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie aan aandeelhouders om, gezien de ontwikkelingen en het resultaat in 2024, een winstuitkering te doen ten bedrage

van € 7.035.000, verdeeld over € 3.517.500 op cumulatief preferente aandelen en € 3.517.500 op gewone aandelen. De resterende winst van € 16.418.000 zal in zijn geheel worden toegevoegd aan de overige reserves.

De directie zal het jaarverslag voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 8 mei 2025. We stellen de aandeelhouders voor de directie decharge te verlenen voor het gevoerde beleid en de raad voor het gehouden toezicht. De raad verklaart dat naar zijn oordeel is voldaan aan het bepaalde ten aanzien van de onafhankelijkheid van de commissarissen.

Ten slotte willen wij graag directie en alle medewerkers hartelijk danken voor hun inzet in het afgelopen jaar en hun veel succes wensen bij de uitdagingen voor 2025.

Eindhoven, 2 april 2025

Ir. Bert van der Els, president-commissaris

### Personalia raad van commissarissen

De raad van commissarissen van Eindhoven Airport N.V. bestond in het jaar 2024 uit vijf leden. Alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.



**Ir. L.J.T. (Bert) van der Els (1954),**  
president-commissaris  
Directeur NieuwSparrendaal

#### *Nevenfuncties*

President-commissaris BIM  
Commissaris ZND  
Commissaris BUVA  
Adviseur rvc Royal Schiphol Group  
Voorzitter rvc Van Gogh Vastgoed nv  
Voorzitter Stichting Kazerne Eindhoven  
Voorzitter Stichting Verkadefabriek



**Drs. A. J. (Arthur) Reijnhart, (1971)**  
Chief Commercial Officer Schiphol Group  
Lid Executive Team Royal Schiphol Group

#### *Nevenfuncties*

Stichting Coosje Wijzenbeek  
Shareholder Representative SADC  
Shareholder Representative Schiphol TradePark



**Drs. J.M.P. (Annemarie) Moons (1965)**  
Voorzitter college van bestuur Summa

#### *Nevenfuncties*

Bestuurslid Creabitat  
Bestuurslid Stichting Agrifood Capital  
Lid raad van toezicht Van Gogh Sites  
Foundation



**Ir. L.W.J. (Kjell) Kloosterziel (1978)**

Directeur Schiphol International

*Nevenfuncties*

Lid Board of Directors Hobart International  
Airport

Lid rvc Groningen Airport Eelde N.V.

Lid rvc N.V. Holding Businesspark Luchthaven  
Maastricht

Director en Vice President Schiphol USA inc.

Director Schiphol Australia Pty Ltd.

Director Schiphol Consulting Inc.

Director and Treasurer of Schiphol North  
America Holding,

Bestuurslid AviAssist Foundation



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

Member Managing Board Rabobank

Director Retail Netherlands

*Nevenfuncties*

geen

# Jaarrekening



# Jaarrekening

# Geconsolideerde balans per 31 december 2024

(voor resultaatbestemming)

| (in EUR 1.000)           | Toelichting | 2024    | 2023    |
|--------------------------|-------------|---------|---------|
| <b>Vaste activa</b>      |             |         |         |
| Immateriële vaste activa | 1           | 181     | 197     |
| Materiële vaste activa   | 2           | 118.631 | 114.931 |
| Financiële vaste activa  | 3           | 1.440   | 1.197   |
|                          |             | 120.252 | 116.325 |
| <b>Vlottende activa</b>  |             |         |         |
| Voorraden                | 4           | 210     | 199     |
| Vorderingen              | 5           | 26.200  | 21.447  |
| Liquide middelen         | 6           | 38.917  | 25.435  |
|                          |             | 65.327  | 47.081  |
|                          |             | 185.579 | 163.406 |
| <b>(in EUR 1.000)</b>    |             |         |         |
| Eigen vermogen           | 7           | 148.866 | 131.400 |
| Voorzieningen            | 8           | 515     | 451     |
| Kortlopende schulden     | 9           | 36.198  | 31.555  |
|                          |             | 185.579 | 163.406 |

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

# Geconsolideerde winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2024

| (in EUR 1.000)                                          | Toelichting | 2024          | 2023          |
|---------------------------------------------------------|-------------|---------------|---------------|
| Netto omzet                                             | 11          | 96.211        | 87.770        |
| <b>Som der bedrijfsopbrengsten</b>                      |             | <b>96.211</b> | <b>87.770</b> |
| Waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen             | 12          | -2            | 281           |
| Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten         | 13          | 43.012        | 41.226        |
| Lonen en salarissen                                     | 14          | 8.636         | 8.079         |
| Sociale lasten en pensioenlasten                        | 15          | 3.824         | 2.344         |
| Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa | 16          | 9.876         | 9.708         |
| <b>Som der bedrijfslasten</b>                           |             | <b>65.346</b> | <b>61.638</b> |
| <b>Bedrijfsresultaat</b>                                |             | <b>30.865</b> | <b>26.132</b> |
| Rentebaten en soortgelijke opbrengsten                  | 17          | 1.053         | 117           |
| Rentelasten en soortgelijke kosten                      | 17          | -505          | -416          |
| <b>Resultaat vóór belastingen</b>                       |             | <b>31.413</b> | <b>25.833</b> |
| Belastingen                                             | 18          | -8.105        | -6.640        |
| <b>Nettoresultaat</b>                                   |             | <b>23.308</b> | <b>19.193</b> |

# Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2024

| (in EUR 1.000)                                          | Toelichting | 2024           | 2023           |
|---------------------------------------------------------|-------------|----------------|----------------|
| Bedrijfsresultaat                                       |             | 30.865         | 26.132         |
| <b>Aanpassingen voor:</b>                               |             |                |                |
| Afschrijvingen                                          | 1, 2        | 9.876          | 9.708          |
| Ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen | 12          | -2             | 281            |
| Toename /Afname (-) voorzieningen                       |             | 22             | -428           |
|                                                         |             | 9.896          | 9.561          |
| Mutatie in werkkapitaal <sup>1</sup>                    |             | -129           | 5.255          |
| <b>Kasstroom uit bedrijfsoperaties</b>                  |             | <b>40.632</b>  | <b>40.948</b>  |
| Ontvangen interest                                      |             | 994            | 92             |
| Betaalde interest                                       |             | -502           | -446           |
| Betaalde (-) / Ontvangen (+) winstbelasting             |             | -8.242         | -7.263         |
| <b>(a) Kasstroom uit operationele activiteiten</b>      |             | <b>32.882</b>  | <b>33.331</b>  |
| Investerings in materiële vaste activa                  |             | -13.558        | -11.625        |
| <b>(b) Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>       |             | <b>-13.558</b> | <b>-11.625</b> |
| Aflossing langlopende schulden                          |             | 0              | 0              |
| Betaald dividend aan aandeelhouders van de vennootschap | 26          | -5.842         | -5.656         |
| <b>(c) Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>      |             | <b>-5.842</b>  | <b>-5.656</b>  |
| <b>Netto kasstroom (a) + (b) + (c)</b>                  |             | <b>13.482</b>  | <b>16.050</b>  |

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

# Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening

## Algemene toelichting

### Verslaggevende entiteit en relatie met moedermaatschappij

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

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

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

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

### Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2024 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2024.

### 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.

### Fouttherstel

In 2024 is, nadat de jaarrekening van voorgaand jaar vastgesteld is, een fout van materieel belang geconstateerd in de jaren vóór 2023. Deze fout heeft betrekking op de onjuiste verwerking van een bijdrage aan de wegenstructuur Eindhoven Noordwest welke naar rato van de voortgang van het

project ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht had moeten worden in plaats van het activeren van de bijdrage als een materieel vast actief. Daar de fout betrekking heeft op voorgaande jaren is het effect van het fouterstel gecorrigeerd in het beginvermogen 2023. De vergelijkende cijfers over 2023 zijn dienovereenkomstig aangepast alsof de fout nooit is gemaakt. Deze wijziging heeft geen impact op het resultaat 2023.

De correctie heeft de volgende impact op de vergelijkende cijfers:

- De materiële vaste activa zijn per 1 januari 2023 verlaagd met € 750.000, zijnde de reeds betaalde bijdrage in het jaar 2019
- De kortlopende schulden zijn per 1 januari 2023 verhoogd met € 2.250.000, zijnde de nog te betalen bijdrage
- Het eigen vermogen (overige reserves) is per 1 januari 2023 verlaagd met € 2.226.000
- De aanpassing van de kortlopende acute belastingpositie in de balans is per 1 januari 2023 met € 774.000 verlaagd.

## Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

### Algemeen

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Presentatie- en functionele valuta**

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

### **Gebruik van schattingen**

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

- Waardering commercieel vastgoed en erfpacht
- Voorzieningen.

### **Grondslagen voor consolidatie**

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

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

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

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

### **Financiële instrumenten**

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen en obligaties, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, afgeleide financiële instrumenten (derivaten), handelsschulden en overige te betalen posten. Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: verstrekte leningen en overige vorderingen, overige financiële verplichtingen. Eindhoven Airport maakt geen gebruik van afgeleide instrumenten (derivaten) en houdt geen handelsportefeuille aan. Financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde, waarbij (dis)agio en de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen. Na de eerste opname worden financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

#### *Verstrekte leningen en overige vorderingen*

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

*Langlopende en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen*

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

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

*Bijzondere waardeverminderingen financiële activa*

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

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

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

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

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

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

#### *Saldering van financiële instrumenten*

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

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

#### **Immateriële vaste activa**

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

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

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

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

#### **Materiële vaste activa**

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

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

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

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

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

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

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

De volgende afschrijvingspercentages worden hierbij gehanteerd:

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

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

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

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

#### *Vastgoedbeleggingen*

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

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

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

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

De herwaarderingsreserve is gelijk aan het verschil tussen de boekwaarde van de verkrijgings- of vervaardigingsprijs en de reële waarde. 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. Een vastgoedbelegging wordt niet langer geactiveerd ingeval van afstoting of permanente buitengebruikstelling, en bij buitengebruikstelling indien geen toekomstige economische voordelen meer worden verwacht.

**Financiële vaste activa***Deelnemingen met invloed van betekenis*

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

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

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

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

*Vorderingen op deelnemingen*

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

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

**Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa**

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

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

### **Vorraden**

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

### **Vorderingen**

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

### **Liquide middelen**

Liquide middelen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

### **Eigen vermogen**

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

### **Herwaarderingsreserve**

Waardevermeerderingen van materiële vaste activa die worden gewaardeerd tegen actuele waarde worden opgenomen in de herwaarderingsreserve. De herwaarderingsreserve wordt gevormd per individueel actief en is niet hoger dan het verschil tussen de boekwaarde op basis van historische kostprijs en de boekwaarde op basis van actuele waarde. De herwaarderingsreserve wordt

verminderd met de gerealiseerde herwaardering (verband houdend met systematische afschrijvingen van het actief). Op de herwaarderingsreserve worden waardeverminderingen van het betreffende actief, niet zijnde systematische afschrijvingen, in mindering gebracht.

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

## **Voorzieningen**

### *Algemeen*

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

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

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

### *Jubileumvoorziening*

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

### *Voorziening latente belastingen*

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

### *Voorziening claims, geschillen en rechtsgedingen*

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

## **Langlopende schulden**

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

## **Kortlopende schulden**

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

## Grondslagen voor bepaling van het resultaat

### Algemeen

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

### Opbrengstverantwoording

Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden verantwoord tegen de overeengekomen transactieprijs, na aftrek van tegemoetkomingen en kortingen.

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

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

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

#### *Havengelden*

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

#### *Autoparkeergelden*

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

#### *Concessies*

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

#### *Verhuringen*

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

### Ongerealiseerde waardeveranderingen

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

**Uitbestedingen, onderhoud en overige externe kosten**

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

**Afschrijvingen**

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

**Personeelsbeloningen**

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

*Pensioenen*

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

**Leasing**

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

*Operationele leases*

Als de onderneming optreedt als lessee in een operationele lease wordt het leaseobject niet geactiveerd. Leasebetalingen inzake de operationele lease worden lineair over de leaseperiode ten laste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Classificatie van de lease vindt plaats op het tijdstip van het aangaan van de betreffende leaseovereenkomst.

**Rentebaten en soortgelijke opbrengsten en rentelasten en soortgelijke kosten**

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

**Belastingen**

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

**Kasstroomoverzicht**

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

## 1. Immateriële vaste activa

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

| (in EUR 1.000)                         | Concessies,<br>vergunningen<br>en rechten van<br>intellectuele<br>eigendom | Totaal     |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------|
|                                        |                                                                            |            |
| Aanschafwaarde ultimo 2023             | 250                                                                        | 250        |
| Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2023 | -53                                                                        | -53        |
| <b>Boekwaarde ultimo 2023</b>          | <b>197</b>                                                                 | <b>197</b> |
| <b>Mutaties in de boekwaarde:</b>      |                                                                            |            |
| Afschrijvingen in 2024                 | -17                                                                        | -17        |
| <b>Saldo mutaties boekwaarde</b>       | <b>-17</b>                                                                 | <b>-17</b> |
| Aanschafwaarde ultimo 2024             | 250                                                                        | 250        |
| Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2024 | -69                                                                        | -69        |
| <b>Boekwaarde ultimo 2024</b>          | <b>181</b>                                                                 | <b>181</b> |

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

## 2. Materiële vaste activa

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

| (in EUR 1.000)                                           | Banen en<br>platform | Terreinen<br>en wegen | Gebouwen      | Installaties | Overige<br>vaste<br>bedrijfs-<br>middelen | Vastgoed-<br>beleggingen | Objecten in<br>aanbouw | Totaal         |
|----------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------|--------------|-------------------------------------------|--------------------------|------------------------|----------------|
| Aanschafwaarde ultimo 2023                               | 30.974               | 23.612 <sup>1</sup>   | 100.855       | 16.912       | 3.259                                     | 6.142                    | 3.963                  | 185.717        |
| Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2023                   | -15.800              | -6.519                | -39.102       | -9.225       | -1.967                                    | 0                        | 0                      | -72.613        |
| Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2023            | 0                    | 1.663                 | 0             | 0            | 0                                         | 165                      | 0                      | 1.828          |
| <b>Boekwaarde ultimo 2023</b>                            | <b>15.174</b>        | <b>18.756</b>         | <b>61.752</b> | <b>7.687</b> | <b>1.292</b>                              | <b>6.307</b>             | <b>3.963</b>           | <b>114.931</b> |
| <b>Mutaties in de boekwaarde:</b>                        |                      |                       |               |              |                                           |                          |                        |                |
| Investerings in 2024                                     | 1.013                | 399                   | 1.886         | 1.164        | 820                                       | 68                       | 8.209                  | 13.558         |
| Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)             | -98                  | -611                  | -121          | -75          | -403                                      | 0                        | 0                      | -1.308         |
| Afschrijvingen in 2024                                   | -1.430               | -913                  | -4.802        | -2.276       | -439                                      | 0                        | 0                      | -9.860         |
| Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen) | 98                   | 611                   | 121           | 75           | 403                                       | 0                        | 0                      | 1.308          |
| Ongerealiseerde waardeverandering 2024                   | 0                    | 0                     | 0             | 0            | 0                                         | 2                        | 0                      | 2              |
| Opleveringen                                             | 561                  | 45                    | 251           | 471          | 10                                        | 0                        | -1.339                 | 0              |
| <b>Saldo mutaties boekwaarde</b>                         | <b>144</b>           | <b>-469</b>           | <b>-2.665</b> | <b>-641</b>  | <b>391</b>                                | <b>70</b>                | <b>6.870</b>           | <b>3.700</b>   |
| Aanschafwaarde ultimo 2024                               | 32.450               | 23.445                | 102.870       | 18.472       | 3.686                                     | 6.210                    | 10.833                 | 197.966        |
| Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2024                   | -17.132              | -6.821                | -43.783       | -11.426      | -2.003                                    | 0                        | 0                      | -81.165        |
| Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2024            | 0                    | 1.663                 | 0             | 0            | 0                                         | 167                      | 0                      | 1.830          |
| <b>Boekwaarde ultimo 2024</b>                            | <b>15.318</b>        | <b>18.287</b>         | <b>59.087</b> | <b>7.046</b> | <b>1.683</b>                              | <b>6.377</b>             | <b>10.833</b>          | <b>118.631</b> |

<sup>1</sup> In deze positie is het fouterstel verwerkt, zijnde een verlaging van € 750.000

De herwaardering vastgoedbeleggingen ten bedrage van € 2.000 bestaat voor € 90.000 uit positieve herwaarderingen en voor € 88.000 uit negatieve herwaarderingen.

### *Banen en platform*

Dit betreft de aanleg op eigen gronden van het civiele platform en de looppaden.

### *Terreinen en wegen*

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

### *Gebouwen*

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

### *Installaties*

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

### *Overige vaste bedrijfsmiddelen*

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

### *Vastgoedbeleggingen*

Hieronder worden begrepen commercieel (<30% eigen gebruik) geëxploiteerde activa. Het betreft voor het grootste deel gebouwen, daarnaast vallen hieronder de in erfpacht uitgegeven gronden. Hierop wordt niet afgeschreven, maar jaarlijks wordt de waarde (en daarmee de waardemutatie) bepaald. De ongerealiseerde waardeverandering in 2024 bedroeg op gebouwen € -88.000 (2023: € -314.000) en € 90.000 (2023: € 33.000) op erfpachtterreinen. De verhuuropbrengsten vanuit vastgoedbeleggingen bedroegen in 2024 ongeveer € 440.000 op gebouwen (2023: € 441.000). Exploitatiekosten ten behoeve van verhuuropbrengsten genererend vastgoed bedroegen ongeveer € 100.000 (2023: € 100.000), de exploitatiekosten voor nog te verhuren ruimtes bedroegen ongeveer € 5.000 (2023: € 5.000). Er zijn geen beperkingen met betrekking tot de aanwendbaarheid van vastgoedbeleggingen of de inbaarheid van opbrengsten.

De actuele waarde van de bedrijfsgebouwen is ultimo 2024 door onafhankelijke taxateurs getaxeerd op € 5.120.000. De taxaties zijn gebaseerd op de markthuurkapitalisatie-methode en de volgende belangrijke veronderstellingen:

1. De contracthuur en looptijd van de huurovereenkomsten voor het commerciële vastgoed zijn gebaseerd op een inschatting van de waarschijnlijkheid van wederverhuur en markthuur bij verlenging.
2. Bij de waardering van vastgoedbeleggingen is rekening gehouden met toekomstige onderhoudskosten.
3. Netto aanvangsrendementen (NAR) en disconteringsvoeten (DCF) zijn gebaseerd op beschikbare marktinformatie. Hierbij hebben de taxateurs rekening gehouden met de impact van macro-economische omstandigheden en regionale marktontwikkelingen. Er is gerekend met een NAR van tussen de 7,3 en 8,8% (2023: 7,5 en 8,9%) voor bedrijfsgebouwen.
4. Regionale marktontwikkelingen.

De erfpachtopbrengsten bedroegen in 2024 € 48.000. De actuele waarde van de erfpachtterreinen is ultimo 2024 berekend op € 1.257.000. De berekeningen zijn gebaseerd op de methode van netto contante waarde van toekomstige erfpachtopbrengsten. Er is gerekend met een disconteringspercentage van 5,8% (2023: 6,15%). De resterende looptijden van de 3 contracten varieert tussen de 2 en 14 jaar. De meeste contracten worden jaarlijks verhoogd conform ontwikkeling CPI-index.

Op vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

### *Objecten in aanbouw*

Hieronder wordt begrepen de nog niet gerealiseerde bouwprojecten in en rondom de terminal.

Eindhoven Airport is investeringsverplichtingen aangegaan ter grootte van € 64 miljoen (2023: € 2,6 miljoen). Dit betreft investeringsverplichtingen die met name zijn aangegaan voor investeringen in de terminal en betreffen: voor € 24 mln investeringsverplichtingen < 1 jaar en voor € 40 mln investeringsverplichtingen > 1 jaar.

### 3. Financiële vaste activa

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

| (in EUR 1.000)                    | Latente<br>belasting-<br>vorderingen | Totaal       |
|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------|
| <b>Stand per 1 januari 2024</b>   | <b>1.197</b>                         | <b>1.197</b> |
| Dotatie                           | 249                                  | 249          |
| Onttrekking                       | -6                                   | -6           |
| <b>Stand per 31 december 2024</b> | <b>1.440</b>                         | <b>1.440</b> |

#### *Latente belastingvorderingen*

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

### 4. Voorraden

| (in EUR 1.000)                                    | 2024 | 2023 |
|---------------------------------------------------|------|------|
| Voorraad reserveonderdelen bagage afhandelsysteem | 203  | 191  |
| Voorraad handelsgoederen                          | 7    | 8    |
|                                                   | 210  | 199  |

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

### 5. Vorderingen

| (in EUR 1.000)                     | 2024   | 2023   |
|------------------------------------|--------|--------|
| Debiteuren                         | 22.005 | 17.914 |
| Vordering omzetbelasting           | 1.449  | 954    |
| Vordering vennootschapsbelasting   | 557    | 343    |
| Te ontvangen concessies en reclame | 56     | 56     |
| Latente belastingvordering         | 0      | 278    |
| Overige vorderingen <sup>1</sup>   | 2.133  | 1.902  |
|                                    | 26.200 | 21.447 |

<sup>1</sup> Van de overige vorderingen heeft € 1,2 miljoen betrekking op nog te factureren omzet en overige bedrijfsopbrengsten (2023: € 1,2 miljoen)

Er is een voorziening ter grootte van € 3.000 (2023: € 5.000) wegens oninbaarheid in mindering gebracht op de vorderingen uit hoofde van debiteuren. Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2023: € 0).

## 6. Liquide middelen

| (in EUR 1.000)   | 2024   | 2023   |
|------------------|--------|--------|
| Liquide middelen | 38.917 | 25.435 |

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden. De liquide middelen staan volledig ter vrije beschikking.

## 7. Groepsvermogen

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

## 8. Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen kan als volgt worden weergegeven:

| (in EUR 1.000)                    | Latente<br>belasting<br>verplichtingen | Jubileum<br>voorziening | Totaal     |
|-----------------------------------|----------------------------------------|-------------------------|------------|
| <b>Stand per 1 januari 2024</b>   | <b>372</b>                             | <b>79</b>               | <b>451</b> |
| Mutaties:                         |                                        |                         |            |
| Dotaties                          | 58                                     | 32                      | 90         |
| Onttrekkingen                     | -16                                    | -10                     | -26        |
| <b>Stand per 31 december 2024</b> | <b>414</b>                             | <b>101</b>              | <b>515</b> |

### *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 € 17.000 (2023: € 17.000).

### *Jubileumvoorziening*

De jubileumvoorziening heeft betrekking op uitkeringen aan medewerkers op basis van de duur van het dienstverband. Circa € 11.000 (2023: € 10.000) heeft een looptijd korter dan 1 jaar.

Van de voorzieningen heeft € 331.000 betrekking op voorzieningen met een verwachte looptijd groter dan 5 jaar.

## 9. Kortlopende schulden

| (in EUR 1.000)                            | 2024   | 2023   |
|-------------------------------------------|--------|--------|
| Schulden aan leveranciers                 | 6.827  | 2.547  |
| Schulden uit hoofde van loonheffing       | 450    | 442    |
| Schulden uit hoofde van vliegbelasting    | 22.531 | 20.724 |
| Schulden aan aandeelhouders/participanten | 6      | 6      |
| Overige schulden en overlopende passiva   | 6.385  | 7.836  |
|                                           | 36.199 | 31.555 |

## Overige schulden en overlopende passiva

| (in EUR 1.000)                   | 2024  | 2023  |
|----------------------------------|-------|-------|
| Beveiligingskosten               | 1.091 | 930   |
| Vakantiegeld en -dagen           | 329   | 269   |
| Vooruitontvangen subsidie        | 127   | 0     |
| Vooruitgefactureerde omzet       | 1.343 | 1.243 |
| Overlopende passiva <sup>1</sup> | 2.307 | 2.051 |
| Overige <sup>2</sup>             | 1.188 | 3.343 |
|                                  | 6.385 | 7.836 |

<sup>1</sup> De overlopende passiva zijn nog te betalen kosten die in het huidige boekjaar zijn gemaakt.

<sup>2</sup> De overige schulden bestaan o.a. uit reserveringen voor personeelsgerelateerde beloningen

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 leadershipteam.

### *Valutarisico*

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

### *Marktrisico*

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

### *Kredietrisico*

De onderneming loopt kredietrisico over leningen en vorderingen, handels- en overige vorderingen. Het kredietrisico bij debiteuren is geconcentreerd bij 3 luchtvaartmaatschappijen. Ongeveer 90% van het debiteurensaldo per 31 december 2024 heeft betrekking op deze maatschappijen. Met deze luchtvaartmaatschappijen bestaat een goede, veelal lange relatie. Zij hebben altijd tijdig aan hun betalingsverplichtingen voldaan. Het maximale kredietrisico is hierdoor beperkt.

### *Renterisico en kasstroomrisico*

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

### *Liquiditeitsrisico*

De onderneming bewaakt de liquiditeitspositie door middel van opvolgende liquiditeitsbegrotingen. Bij een positief saldo wordt overwogen of gebruik gemaakt kan worden van kortlopende deposito's waarbij de financiële risico's zeer beperkt zijn. Het management ziet erop toe dat voor de onderneming steeds voldoende liquiditeiten beschikbaar zijn om aan de verplichtingen te kunnen voldoen en dat tevens voldoende financiële ruimte onder de beschikbare faciliteiten beschikbaar blijft om steeds binnen de gestelde leningconvenanten te blijven.

### *Reële waarde*

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

## 10. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Eindhoven Airport heeft per 31 december 2024 niet in de balans opgenomen verplichtingen ter grootte van € 64,2 miljoen. Dit betreft met name investeringsverplichtingen van € 63,8 miljoen die zijn aangegaan voor met name investeringen in en rondom de terminal. Dit zijn voor € 23,9 miljoen investeringsverplichtingen met een termijn korter dan 1 jaar en € 39,9 miljoen investeringsverplichtingen met een termijn tussen 1 en 5 jaar. Daarnaast is Eindhoven Airport leaseverplichtingen (auto's) aangegaan, waarvan € 119.000 met een termijn korter dan 1 jaar en € 299.000 met een termijn tussen 1 en 5 jaar.

Met Rijksvastgoedbedrijf heeft Eindhoven Airport een overeenkomst gesloten inzake medegebruik van de militaire Vliegbasis Eindhoven en dienstverlening door Defensie. De overeenkomst heeft een looptijd van in totaal 12 jaar en eindigt op 31 december 2030. De jaarlijkse verplichting bedraagt circa € 11 miljoen.

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

Eindhoven Airport heeft geen garantiestellingen afgegeven.

### *Leningen en convenanten*

In 2022 is een herfinancieringsproces gestart waarbij per 28 december 2022 een herfinanciering is overeengekomen. De looptijd van de lening is op 15 november 2024 verlengd met een extra periode van twee jaar en loopt hierdoor tot en met 28 december 2029. Er is een Revolving Credit Facility (RCF) kredietfaciliteit ontstaan van € 45 miljoen (2023: € 45 miljoen), met een accordeonmogelijkheid om deze kredietfaciliteit met € 20 miljoen (2023: € 20 miljoen) te verhogen en daarnaast met een overdraft faciliteit van € 10 miljoen (2023: € 10 miljoen).

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

Aan dit krediet zijn de volgende convenanten verbonden:

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

|                                    | 2024  | 2023  |
|------------------------------------|-------|-------|
| Leverage ratio                     | 0     | 0     |
| Interest coverage ratio            | N/A   | 120   |
| Uitgekeerd dividend (in EUR 1.000) | 5.842 | 5.656 |

Ultimo boekjaar wordt hiermee aan de convenanten voldaan.

Daarnaast heeft de aandeelhouder in 2023 een geldlening verstrekt van maximaal € 55 miljoen. Deze geldlening is bedoeld om bij te dragen in de financiering van de verbetering van de terminal van Eindhoven Airport. De lening heeft een looptijd tot 31 december 2044 en de jaarlijks verschuldigde rente over de lening bedraagt 3,05%. Per ultimo boekjaar 2024 bedraagt de uitstaande schuld € 0.

## 11. Netto-omzet

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

| (in EUR 1.000)      | 2024   | 2023   |
|---------------------|--------|--------|
| Havengelden         | 56.409 | 50.938 |
| Autoparkeergelden   | 21.933 | 19.829 |
| Concessies          | 12.024 | 11.189 |
| Verhuringen         | 5.499  | 5.506  |
| Overige netto-omzet | 346    | 308    |
|                     | 96.211 | 87.770 |

### Havengelden

| (in EUR 1.000)            | 2024   | 2023   |
|---------------------------|--------|--------|
| Vliegtuigvergoedingen     | 13.270 | 12.335 |
| Passagiersvergoedingen    | 42.947 | 38.416 |
| Parkeergelden vliegtuigen | 192    | 187    |
|                           | 56.409 | 50.938 |

### Autoparkeren

| (in EUR 1.000)            | 2024   | 2023   |
|---------------------------|--------|--------|
| Autoparkeren <sup>1</sup> | 21.933 | 19.829 |
|                           | 21.933 | 19.829 |

<sup>1</sup> Autoparkeren bestaat uit lang parkeren, kort parkeren en abonnementen.

### Concessies

| (in EUR 1.000)                  | 2024   | 2023   |
|---------------------------------|--------|--------|
| Winkels en horeca               | 9.795  | 9.059  |
| Oliemaatschappijen              | 1.244  | 1.193  |
| Autoverhuur                     | 541    | 470    |
| Overige concessies <sup>1</sup> | 444    | 467    |
|                                 | 12.024 | 11.189 |

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

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

## Verhuringen

| (in EUR 1.000) | 2024  | 2023  |
|----------------|-------|-------|
| Gebouwen       | 1.399 | 1.393 |
| Hotel omzet    | 3.983 | 3.999 |
| Terreinen      | 117   | 114   |
|                | 5.499 | 5.506 |

Eindhoven Airport heeft verhuurcontracten afgesloten met een looptijd variërend van 1 tot 5 jaar. De toekomstige minimale huuropbrengsten uit deze contracten uitgesplitst naar de resterende looptijd, zijn als volgt: € 1.450.000 met een looptijd tot 1 jaar en € 1.000.000 met een looptijd van 1-5 jaar.

## Overige netto-omzet

| (in EUR 1.000)                   | 2024 | 2023 |
|----------------------------------|------|------|
| Overige opbrengsten <sup>1</sup> | 346  | 308  |
|                                  | 346  | 308  |

<sup>1</sup> Betreffen met name telefonie-, netwerk- en beheervergoedingen.

## 12. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

| (in EUR 1.000)                                     | 2024 | 2023 |
|----------------------------------------------------|------|------|
| Marktwaaarde aanpassing erfpachten                 | -90  | -33  |
| Marktwaaarde aanpassing commercieel onroerend goed | 88   | 314  |
|                                                    | -2   | 281  |

## 13. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

| (in EUR 1.000)                      | 2024   | 2023   |
|-------------------------------------|--------|--------|
| Beveiligingskosten                  | 13.843 | 12.500 |
| Afhandelingskosten                  | 3.906  | 3.341  |
| Schoonmaakkosten                    | 2.826  | 2.703  |
| Medegebruikskosten                  | 10.620 | 10.232 |
| Overige uitbestedingen              | 1.204  | 1.341  |
| Onderhoudskosten                    | 3.843  | 3.787  |
| Inhuur extern personeel             | 75     | 136    |
| Commerciële en relationele kosten   | 1.986  | 1.712  |
| Accountantskosten                   | 53     | 51     |
| Advieskosten                        | 1.322  | 1.442  |
| Overige externe kosten <sup>1</sup> | 3.334  | 3.981  |
|                                     | 43.012 | 41.226 |

<sup>1</sup> De overige externe kosten bestaan met name uit de kosten voor gas, water en elektra, IT gerelateerde kosten, kosten voor verzekeringen en hotelgerelateerde kosten.

## 14. Lonen en salarissen

| (in EUR 1.000)           | 2024  | 2023  |
|--------------------------|-------|-------|
| Salarissen <sup>1</sup>  | 7.908 | 7.343 |
| Overige personeelskosten | 728   | 736   |
|                          | 8.636 | 8.079 |

<sup>1</sup> In 2023 zijn alle aanvragen uit hoofde van de NOW-regeling definitief vastgesteld. In 2023 is een bedrag van € 0,8 miljoen ontvangen.

In 2024 was het gemiddeld aantal fte's werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 75,2 (2023: 66,8). Bij Eindhoven Airport Hotel B.V. was dit 11,6 (2023: 10,0).

Het personeelsbestand (fte's) in 2024 is als volgt:

| Afdeling                                         | 2024 |       | 2023 |       |
|--------------------------------------------------|------|-------|------|-------|
| (Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam) | man  | vrouw | man  | vrouw |
| Airport Development                              | 5,3  | 0,7   | 4,8  | 0,7   |
| Airport Operations                               | 9,5  | 9,4   | 9,0  | 9,8   |
| Aviation Development & Partnerships              | 0,0  | 0,0   | 0,0  | 0,0   |
| Commercial                                       | 4,8  | 3,1   | 4,7  | 2,7   |
| Communications                                   | 2,9  | 2,6   | 2,9  | 2,6   |
| Digital & IT                                     | 8,0  | 1,0   | 8,0  | 1,0   |
| Finance & Procurement                            | 3,0  | 2,6   | 3,0  | 2,6   |
| HR                                               | 0,0  | 1,8   | 0,0  | 1,8   |
| Legal & Corporate Affairs                        | 1,0  | 3,5   | 1,0  | 3,6   |
| Managing Board                                   | 1,0  | 1,0   | 1,0  | 1,0   |
| Support                                          | 0,0  | 4,9   | 0,0  | 4,9   |
| Technical & Facility Services                    | 7,4  | 1,9   | 6,9  | 1,9   |
| Totaal exclusief Hotel                           | 42,8 | 32,4  | 41,3 | 32,5  |
| Hotel                                            | 1,0  | 10,6  | 1,0  | 9,5   |
| Totaal inclusief Hotel                           | 43,8 | 43,0  | 42,3 | 42,0  |

## Bezoldiging commissarissen

In 2024 is aan bezoldiging Raad van Commissarissen ten laste van de onderneming en zijn dochtermaatschappij gekomen een bedrag € 70.000 (2023: € 70.000).

## Bezoldiging bestuurders

De statutaire directie van Eindhoven Airport bestaat uit 2 personen. De algemeen directeur van Eindhoven Airport is vanaf 1 juli 2019 de heer drs. Roel Hellemons. Mevrouw drs. Mirjam van den Bogaard is vanaf juli 2017 in de functie van Chief Operations Officer (COO).

Aan bezoldigingen met inbegrip van pensioenlasten als bedoeld in artikel 2:383 lid 1 BW, is in het boekjaar ten laste van de onderneming en zijn dochtermaatschappij gekomen voor bestuurders en voormalige bestuurders een bedrag van € 729.183 (2023: € 717.483).

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

## 15. Sociale lasten en pensioenlasten

| (in EUR 1.000)              | 2024  | 2023  |
|-----------------------------|-------|-------|
| Sociale lasten              | 816   | 738   |
| Pensioenlasten <sup>1</sup> | 3.008 | 1.606 |
|                             | 3.824 | 2.344 |

<sup>1</sup> De pensioenlasten zijn in 2024 hoger dan 2023 als gevolg van de toekenning van een eenmalige onverplichte toeslag op de opgebouwde pensioenen.

De medewerkers van Eindhoven Airport hebben een pensioenregeling die is ondergebracht bij Aegon Levensverzekering N.V., de pensioenuitvoerder. Deze pensioenregeling betreft een voorwaardelijk geïndexeerde middelloonregeling. De pensioenregeling wordt volgens de Pensioenwet gekarakteriseerd als uitkeringsovereenkomst. De uitvoeringsovereenkomst met de pensioenuitvoerder heeft een looptijd van 3 jaar. Indexatie geeft geen aanleiding tot premie-aanpassingen.

## 16. Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

| (in EUR 1.000)                               | 2024  | 2023  |
|----------------------------------------------|-------|-------|
| Afschrijvingskosten immateriële vaste activa | 17    | 17    |
| Afschrijvingskosten materiële vaste activa   | 9.859 | 9.691 |
|                                              | 9.876 | 9.708 |

## 17. Rentebaten en -lasten

| (in EUR 1.000)                         | 2024  | 2023 |
|----------------------------------------|-------|------|
| Rentelasten en soortgelijke kosten     | -505  | -416 |
| Rentebaten en soortgelijke opbrengsten | 1.053 | 117  |
|                                        | 548   | -299 |

De financiële lasten in 2024 komen met name voort uit de overeengekomen kredietfaciliteit. De overige financiële lasten betreffen kosten van betalingsverkeer en creditcardprovisies.

## 18. Belastingen

| (in EUR 1.000)                                                     | 2024  | 2023  |
|--------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| Vennootschapsbelasting op basis van het resultaat over boekjaar    | 8.181 | 6.184 |
| Vennootschapsbelasting uit hoofde van mutaties latentie            | -76   | 481   |
| Vennootschapsbelasting uit hoofde van afwikkeling voorgaande jaren | 0     | -25   |
| Totaal                                                             | 8.105 | 6.640 |
| Effectieve belastinglast                                           | 25,8% | 25,7% |
| Het tarief in 2024 was 25,8%                                       |       |       |

## 19. Transacties met verbonden partijen

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

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

## 20. Honoraria van de accountant

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

| (in EUR 1.000)                             | 2024 | 2023 |
|--------------------------------------------|------|------|
| Onderzoek van de jaarrekening <sup>1</sup> | 63   | 51   |
| Andere controleopdrachten                  | 0    | 0    |
| Totaal                                     | 63   | 51   |

<sup>1</sup> Forvis Mazars Accountants N.V.

## 21. Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich geen significante gebeurtenissen na balansdatum voorgedaan.

# Enkelvoudige balans per 31 december 2024

(voor resultaatbestemming)

| (in EUR 1.000)           | Toelichting | 2024           | 2023           |
|--------------------------|-------------|----------------|----------------|
| <b>Vaste activa</b>      |             |                |                |
| Immateriële vaste activa | 22          | 181            | 197            |
| Materiële vaste activa   | 23          | 118.509        | 114.778        |
| Financiële vaste activa  | 24          | 1.504          | 1.267          |
|                          |             | 120.194        | 116.242        |
| <b>Vlottende activa</b>  |             |                |                |
| Voorraden                |             | 203            | 191            |
| Vorderingen              | 25          | 26.341         | 21.522         |
| Liquide middelen         |             | 38.445         | 24.930         |
|                          |             | 64.989         | 46.643         |
|                          |             | <b>185.183</b> | <b>162.885</b> |
|                          |             |                |                |
| (in EUR 1.000)           | Toelichting | 2024           | 2024           |
| <b>Eigen vermogen</b>    |             |                |                |
| Geplaatst kapitaal       |             | 2.292          | 2.292          |
| Agio reserve             |             | 10.777         | 10.777         |
| Herwaarderingsreserve    |             | 2.448          | 2.281          |
| Overige reserves         |             | 110.041        | 96.857         |
| Onverdeelde winst        |             | 23.308         | 19.193         |
|                          | 26          | 148.866        | 131.400        |
| Voorzieningen            | 27          | 515            | 451            |
| Kortlopende schulden     | 28          | 35.802         | 31.034         |
|                          |             | <b>185.183</b> | <b>162.885</b> |

# Enkelvoudige winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2024

| (in EUR 1.000)                                                                  | Toelichting | 2024          | 2023          |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|---------------|
| Aandeel in resultaat van de onderneming waarin wordt deelgenomen na belastingen |             | 144           | 154           |
| Overig resultaat na belastingen                                                 |             | 23.164        | 19.039        |
| <b>Nettoresultaat</b>                                                           |             | <b>23.308</b> | <b>19.193</b> |

# Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening

## Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de jaarrekening 2024 van Eindhoven Airport (KvK nummer: 17051407). Ten aanzien van de enkelvoudige winst-en-verliesrekening van Eindhoven Airport is gebruikgemaakt van de vrijstelling ingevolge artikel 2:402 BW. Voor zover posten uit de enkelvoudige balans hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans.

## Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

### Financiële instrumenten

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

### Deelnemingen in groepsmaatschappijen

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

### Resultaat deelnemingen

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

## 22. Immateriële vaste activa

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

|                                        | Concessies,<br>vergunningen en<br>rechten van<br>intellectuele<br>eigendom | Totaal     |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>(in EUR 1.000)</b>                  |                                                                            |            |
| Aanschafwaarde ultimo 2023             | 250                                                                        | 250        |
| Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2023 | -53                                                                        | -53        |
| <b>Boekwaarde ultimo 2023</b>          | <b>197</b>                                                                 | <b>197</b> |
| <b>Mutaties in de boekwaarde</b>       |                                                                            |            |
| Afschrijvingen in 2024                 | -17                                                                        | -17        |
| <b>Saldo mutaties boekwaarde</b>       | <b>-17</b>                                                                 | <b>-17</b> |
| Aanschafwaarde ultimo 2024             | 250                                                                        | 250        |
| Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2024 | -69                                                                        | -69        |
| <b>Boekwaarde ultimo 2024</b>          | <b>181</b>                                                                 | <b>181</b> |

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

## 23. Materiële vaste activa

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

| (in EUR 1.000)                                           | Banen en<br>platform | Terreinen en<br>wegen | Gebouwen      | Installaties | Overige vaste<br>bedrijfs-<br>middelen | Vastgoed-<br>beleggingen | Objecten in<br>aanbouw | Totaal         |
|----------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------|--------------|----------------------------------------|--------------------------|------------------------|----------------|
| Aanschafwaarde ultimo 2023                               | 30.974               | 23.612 <sup>1</sup>   | 100.855       | 16.912       | 3.017                                  | 6.142                    | 3.963                  | 186.225        |
| Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2023                   | -15.800              | -6.519                | -39.102       | -9.225       | -1.878                                 | -                        | 0,00                   | -72.524        |
| Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2023            | -                    | 1.663                 | -             | -            | -                                      | 165                      | 0,00                   | 1.828          |
| <b>Boekwaarde ultimo 2023</b>                            | <b>15.174</b>        | <b>19.506</b>         | <b>61.752</b> | <b>7.687</b> | <b>1.139</b>                           | <b>6.307</b>             | <b>3.963</b>           | <b>115.528</b> |
| <b>Mutaties in de boekwaarde</b>                         |                      |                       |               |              |                                        |                          |                        |                |
| Investerings in 2024                                     | 1.013                | 399                   | 1.886         | 1.164        | 813                                    | 68                       | 8.209                  | 13.551         |
| Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)             | -98                  | -611                  | -121          | -75          | -403                                   | 0                        | 0                      | -1.308         |
| Afschrijvingen in 2024                                   | -1.430               | -913                  | -4.802        | -2.276       | -401                                   | 0                        | 0                      | -9.822         |
| Reclassificatie cumulatieve afschrijving                 | 0                    | 0                     | 0             | 0            | 0                                      | 0                        | 0                      | 0              |
| Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen) | 98                   | 611                   | 121           | 75           | 403                                    | 0                        | 0                      | 1.308          |
| Ongerealiseerde waardeverandering 2024                   | 0                    | 0                     | 0             | 0            | 0                                      | 2                        | 0                      | 2              |
| Opleveringen                                             | 561                  | 45                    | 251           | 471          | 10                                     | 0                        | -1.339                 | 0              |
| <b>Saldo mutaties boekwaarde</b>                         | <b>144</b>           | <b>-469</b>           | <b>-2.665</b> | <b>-641</b>  | <b>422</b>                             | <b>70</b>                | <b>6.870</b>           | <b>3.731</b>   |
| Aanschafwaarde ultimo 2024                               | 32.450               | 23.445                | 102.870       | 18.472       | 3.437                                  | 6.210                    | 10.833                 | 197.717        |
| Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2024                   | -17.132              | -6.821                | -43.783       | -11.426      | -1.876                                 | 0                        | 0                      | -81.038        |
| Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2024            | 0                    | 1.663                 | 0             | 0            | 0                                      | 167                      | 0                      | 1.830          |
| <b>Boekwaarde ultimo 2024</b>                            | <b>15.318</b>        | <b>18.287</b>         | <b>59.087</b> | <b>7.046</b> | <b>1.561</b>                           | <b>6.377</b>             | <b>10.833</b>          | <b>118.509</b> |

<sup>1</sup> In deze positie is het fouterstel verwerkt, zijnde een verlaging van € 750.000

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

## 24. Financiële vaste activa

| (in EUR 1.000)               | 2024  | 2023  |
|------------------------------|-------|-------|
| Vorderingen op deelnemingen  | 64    | 70    |
| Latente belastingvorderingen | 1.440 | 1.197 |
|                              | 1.504 | 1.267 |

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

| (in EUR 1.000)                           | Deelnemingen<br>in groeps-<br>maatschappijen | Vorderingen op<br>deel-<br>nemingen | Latente<br>belasting<br>vorderingen | Totaal       |
|------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------|
| Stand per 1 januari 2024                 | 0                                            | 70                                  | 1.197                               | 1.267        |
| <b>Mutaties in 2024</b>                  |                                              |                                     |                                     |              |
| Aflossing lening                         | 0                                            | -150                                | 0                                   | -150         |
| Aandeel in resultaat                     | 144                                          | 0                                   | 0                                   | 144          |
| Mutatie latente belastingvorderingen     | 0                                            | 0                                   | 243                                 | 243          |
| Naar vorderingen op groepsmaatschappijen | -144                                         | 144                                 | 0                                   | 0            |
| <b>Stand per 31 december 2024</b>        | <b>0</b>                                     | <b>64</b>                           | <b>1.440</b>                        | <b>1.504</b> |

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

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

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

| Naam                                | Vestigings-<br>plaats | Aandeel in<br>geplaatst<br>kapitaal % |
|-------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| <b>Geconsolideerde deelnemingen</b> |                       |                                       |
| Eindhoven Airport Hotel B.V.        | Eindhoven             | 100                                   |

## 25. Vorderingen

| (in EUR 1.000)                   | 2024   | 2023   |
|----------------------------------|--------|--------|
| Debiteuren                       | 21.990 | 17.866 |
| Vordering omzetbelasting         | 1.391  | 890    |
| Vordering vennootschapsbelasting | 661    | 396    |
| Vorderingen op deelnemingen      | 153    | 144    |
| Latente belastingvorderingen     | 0      | 278    |
| Overige vorderingen              | 2.146  | 1.948  |
|                                  | 26.341 | 21.522 |

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2023: € 0).

## 26. Eigen vermogen

| (in EUR 1.000)                                          | Gestort<br>aandelen-<br>kapitaal | Agio-<br>reserve | Bestem-<br>mingsre-<br>serve | Herwaar-<br>derings-<br>reserve | Overige<br>reserves | Onverdeelde<br>winst | Totaal<br>jaar |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------|------------------------------|---------------------------------|---------------------|----------------------|----------------|
| <b>2023</b>                                             |                                  |                  |                              |                                 |                     |                      |                |
| Stand aanvang boekjaar                                  | 2.292                            | 10.777           | 0                            | 2.226                           | 86.030              | 18.764               | 120.089        |
| Foutherstel                                             | 0                                | 0                | 0                            | 0                               | -2.226              | 0                    | -2.226         |
| Gecorrigeerde stand aanvang boekjaar                    | 2.292                            | 10.777           | 0                            | 2.226                           | 83.804              | 18.764               | 117.863        |
| Resultaatbestemming                                     | 0                                | 0                | 0                            | 0                               | 18.764              | -18.764              | 0              |
| Mutatie herwaarderingsreserve                           | 0                                | 0                | 0                            | 55                              | -55                 | 0                    | 0              |
| Uitgekeerd dividend                                     | 0                                | 0                | 0                            | 0                               | -5.656              | 0                    | -5.656         |
| Resultaat boekjaar                                      | 0                                | 0                | 0                            | 0                               | 0                   | 19.193               | 19.193         |
| Overboeking bestemmingsreserve naar<br>overige reserves | 0                                | 0                | 0                            | 0                               | 0                   | 0                    | 0              |
| <b>Saldo ultimo 2023</b>                                | <b>2.292</b>                     | <b>10.777</b>    | <b>0</b>                     | <b>2.281</b>                    | <b>96.857</b>       | <b>19.193</b>        | <b>131.400</b> |
| <b>2024</b>                                             |                                  |                  |                              |                                 |                     |                      |                |
| Stand aanvang boekjaar                                  | 2.292                            | 10.777           | 0                            | 2.281                           | 96.857              | 19.193               | 131.400        |
| Resultaatbestemming                                     | 0                                | 0                | 0                            | 0                               | 19.193              | -19.193              | 0              |
| Mutatie herwaarderingsreserve                           | 0                                | 0                | 0                            | 167                             | -167                | 0                    | 0              |
| Uitgekeerd dividend                                     | 0                                | 0                | 0                            | 0                               | -5.842              | 0                    | -5.842         |
| Resultaat boekjaar                                      | 0                                | 0                | 0                            | 0                               | 0                   | 23.308               | 23.308         |
| <b>Saldo ultimo 2024</b>                                | <b>2.292</b>                     | <b>10.777</b>    | <b>0</b>                     | <b>2.448</b>                    | <b>110.041</b>      | <b>23.308</b>        | <b>148.866</b> |

## Verdeling aandelenkapitaal

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

## Gestort aandelenkapitaal

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

## Agioreserve

De agioreserve is bij de financiële herstructurering in 1998 gevormd.

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

## Herwaarderingsreserve

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

## 27. Voorzieningen

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

## 28. Kortlopende schulden

| (in EUR 1.000)                            | 2024   | 2023   |
|-------------------------------------------|--------|--------|
| Schulden aan leveranciers                 | 6.693  | 2.455  |
| Schulden uit hoofde van loonheffing       | 441    | 433    |
| Schulden uit hoofde van vliegbelasting    | 22.531 | 20.724 |
| Schulden aan deelnemingen                 | 2      | 5      |
| Schulden aan aandeelhouders/participanten | 6      | 6      |
| Overige schulden en overlopende passiva   | 6.129  | 7.411  |
|                                           | 35.802 | 31.034 |

## 29. Financiële instrumenten

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

## 30. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

### Hoofdelijke aansprakelijkheid en garanties

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

### Fiscale eenheid

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

### Huurovereenkomst

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

### Aandeel in resultaat na belastingen van de onderneming waarin wordt deelgenomen

Dit betreft het aandeel van de onderneming in het resultaat van haar deelneming, waarvan een bedrag van € 144.000 (2023: € 154.000) groepsmaatschappijen betreft.

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

### 31. Personeelskosten en aantal werknemers

| (in EUR 1.000)                   | 2024   | 2023  |
|----------------------------------|--------|-------|
| Lonen en salarissen <sup>1</sup> | 7.510  | 6.998 |
| Sociale lasten                   | 734    | 668   |
| Pensioenlasten                   | 2.991  | 1.593 |
| Overige personeelskosten         | 590    | 625   |
|                                  | 11.825 | 9.883 |

<sup>1</sup> In 2023 zijn alle aanvragen uit hoofde van de NOW-regeling definitief vastgesteld. In 2023 is een bedrag van € 0,8 miljoen ontvangen.

In 2024 was het gemiddeld aantal fte's werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 75,2 (2023: 66,8).

Het personeelsbestand (fte's) in 2024 was als volgt:

| Afdeling                                         | 2024 |       | 2023 |       |
|--------------------------------------------------|------|-------|------|-------|
| (Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam) | man  | vrouw | man  | vrouw |
| Airport Development                              | 5,3  | 0,7   | 4,8  | 0,7   |
| Airport Operations                               | 9,5  | 9,4   | 9,0  | 9,8   |
| Aviation Development & Partnerships              | 0,0  | 0,0   | 0,0  | 0,0   |
| Commercial                                       | 4,8  | 3,1   | 4,7  | 2,7   |
| Communications                                   | 2,9  | 2,6   | 2,9  | 2,6   |
| Digital & IT                                     | 8,0  | 1,0   | 8,0  | 1,0   |
| Finance & Procurement                            | 3,0  | 2,6   | 3,0  | 2,6   |
| HR                                               | 0,0  | 1,8   | 0,0  | 1,8   |
| Legal & Corporate Affairs                        | 1,0  | 3,5   | 1,0  | 3,6   |
| Managing Board                                   | 1,0  | 1,0   | 1,0  | 1,0   |
| Support                                          | 0,0  | 4,9   | 0,0  | 4,9   |
| Technical & Facility Services                    | 7,4  | 1,9   | 6,9  | 1,9   |
| Totaal                                           | 42,8 | 32,4  | 41,3 | 32,5  |

Eindhoven, 2 april 2025

## **De directie**

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

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

## **De raad van commissarissen**

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

Drs. A.J. (Arthur) Reijnhart

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

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

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

# Overige gegevens

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de Algemene Vergadering van Eindhoven Airport N.V. en de raad van commissarissen van Eindhoven Airport N.V.

## Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening

### Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2024 van Eindhoven Airport N.V. te Eindhoven gecontroleerd. Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Eindhoven Airport N.V. per 31 december 2024 en van het resultaat over 2024 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2024;
2. de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2024; en
3. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

### De basis voor ons oordeel

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

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

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

### Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

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

### Controleaanpak frauderisico's

*Frauderisicobeheersing door de vennootschap*

Wij hebben de toelichting op de frauderisicobeheersing in het bestuursverslag geëvalueerd en verwijzen naar de paragraaf ‘Risicobeheersing’ van het bestuursverslag, waarin de directie een uiteenzetting geeft van de genomen maatregelen ter voorkoming van fraude en corruptie.

*Onze frauderisico-analyse*

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

Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in de componenten van het interne beheersingssysteem, waaronder het risicomanagementbeleid en het compliance-beleid en de wijze waarop de directie inspeelt op frauderisico’s, het niet naleven van wet- en regelgeving en het interne beheersingssysteem monitort en ook de uitkomsten daarvan.

Wij hebben het frauderisico rondom de opbrengstverantwoording weerlegd. De opbrengsten bestaan hoofdzakelijk uit contractueel overeengekomen vergoedingen berekend op basis van vaste componenten. De opbrengsten betreffen eenvoudige, transparante en niet-complexe transactiestromen. Daarnaast is er geen sprake van subjectiviteit in de totstandkoming van deze opbrengstenstromen gezien de contractueel overeengekomen afspraken die hieraan ten grondslag liggen.

Wij hebben het volgende frauderisico geïdentificeerd:

**Het doorbreken van maatregelen van interne beheersing door de directie**

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

In onze controle hebben wij aandacht voor het risico dat de directie de interne beheersings-maatregelen doorbreekt op het gebied van:

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

**Onze specifieke controle-aanpak**

Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd van de maatregelen van interne beheersing in de processen voor het genereren en verwerken van journaalposten en het maken van schattingen.

Wij hebben op basis van risicocriteria journaalposten geselecteerd en hierop specifieke controlewerkzaamheden verricht. Indien wij hieruit niet-reguliere journaalposten of andere risico’s identificeerden, hebben we aanvullende controlewerkzaamheden uitgevoerd, waaronder het toetsen van de broninformatie ten grondslag aan de journaalposten. De uitkomsten hiervan hebben wij tevens met de directie besproken.

Wij hebben ook indicaties voor mogelijke significante transacties buiten de normale bedrijfsvoering met aandacht voor transacties met gelieerde partijen getoetst door middel van het controleren van journaalposten.

Met betrekking tot de gehanteerde veronderstellingen voor de waardebeoordeling van de vastgoedbeleggingen hebben wij de relevante oordeelsvorming van de directie getoetst.

Aanvullend daarop hebben wij:

- kennis genomen van de beschikbare controle-informatie, waaronder notulen van vergaderingen van het Leiderschapsteam en de raad van commissarissen;
- inlichtingen ingewonnen bij leden van de directie, de afdeling Legal & Corporate Affairs en de raad van commissarissen;
- kennis genomen de gedragscode, het compliance-beleid en de (interne) meldprocedures doorgenomen en vastgesteld dat deze beschikbaar zijn gesteld aan medewerkers;
- kennis genomen van de risicomanagementrapportage opgesteld met aandacht voor het voldoen aan wet- en regelgeving;
- inzicht verkregen in de nevenfuncties van de directieleden en de commissarissen waarbij we speciale aandacht hebben besteed aan mogelijk conflicterende belangen;
- geëvalueerd of de keuze en toepassing van de grondslagen voor financiële verslaggeving door de entiteit mogelijk een signaal zouden kunnen vormen voor frauduleuze financiële verslaggeving;
- een risicogerichte data-analyse op uitgaande betalingen uitgevoerd, waarbij wij middels kwalitatieve en kwantitatieve kenmerken niet-reguliere of risicovolle betalingen hebben geselecteerd. Deze hebben wij vervolgens getoetst aan de hand van brondocumentatie.

#### *Onze bevindingen*

De bovengenoemde controlewerkzaamheden zijn uitgevoerd in het kader van de controle van de jaarrekening. Zij zijn derhalve niet gepland en uitgevoerd als specifiek onderzoek naar fraude en niet-naleving van wet- en regelgeving. Onze controlewerkzaamheden hebben niet geleid tot bevindingen.

#### **Controleaanpak continuïteit**

Bij het opstellen van de jaarrekening moet de directie nagaan of de vennootschap in staat is zijn activiteiten voort te zetten. De directie moet de jaarrekening op basis van de veronderstelling van continuïteit opstellen, tenzij de directie voornemens is de vennootschap te liquideren of haar activiteiten te beëindigen of indien beëindiging het enige realistische alternatief is.

De directie heeft geen omstandigheden geconstateerd die de continuïteit van de vennootschap zou kunnen bedreigen en concludeert derhalve dat de continuïteitsveronderstelling passend is voor de vennootschap.

Onze controle van de jaarrekening vereist dat wij vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Daarbij dienen wij op basis van de verkregen controleinformatie te bepalen of er gebeurtenissen of omstandigheden zijn die gerede twijfel doen rijzen over de continuïteit van de vennootschap.

Wij hebben overwogen of de beoordeling door de directie alle relevante informatie omvat waarvan wij als gevolg van de controle kennis hebben. Om tot een conclusie te komen over de geschiktheid van de door de directie verrichte continuïteitsbeoordeling hebben wij onder meer de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Kennis nemen van de beschikbare controle-informatie, waaronder notulen van vergaderingen van de directie en de raad van commissarissen;
- Inwinnen van inlichtingen bij leden van de directie, de afdeling Legal & Corporate Affairs en de raad van commissarissen met aandacht voor het voldoen aan wet- en regelgeving relevant voor de duurzame voortzetting van de operationele activiteiten; en
- Beoordelen van het tactisch plan 2025-2029 met daarin de over die jaren opgenomen financiële prognoses.

#### *Onze bevindingen*

Onze controlewerkzaamheden hebben geleid tot voldoende en geschikte controle-informatie met betrekking tot de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling.

#### **Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie**

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

- het bestuursverslag;
- het verslag van de raad van commissarissen;
- de overige gegevens.

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

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

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

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

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

## **Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening**

#### **Verantwoordelijkheden van de directie en de raad van commissarissen voor de jaarrekening**

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

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

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

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

### **Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening**

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

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

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

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

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de directie en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;

- het vaststellen dat de door de directie gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

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

Wij communiceren met de directie en de raad van commissarissen 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, 2 april 2025

Forvis Mazars Accountants N.V.

Origineel was getekend door drs. P.A.B. Schutjens RA

## Statutaire bepalingen inzake resultaatbestemming

### Statutaire regeling

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

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

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

# Colofon

Dit jaarverslag is een uitgave van

**Eindhoven Airport N.V.**

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

Voor vragen over dit jaarverslag: [communications@eindhovenairport.nl](mailto:communications@eindhovenairport.nl)

**Productie en redactie**

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

**Graphics**

Oranje Vormgevers, Eindhoven

**Foto- en beeldverantwoording**

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