EindhovenAirport

Jaarverslag **2025**

Inhoud

Bestuursverslag 5

Voorwoord 6

Feiten en cijfers 10

Kerncijfers 11

Profiel 13

Wie zijn we, wat doen we? 13

Onze purpose: we willen onze regio versterken 14

Ons businessmodel 15

Onze organisatie 17

Focus op kwaliteit 19

Reizigers, bestemmingen, voorzieningen 19

Voorzieningen in de terminal 22

Oog en oor voor klanten 23

De operatie aan luchtzijde 25

Parkeren en bereikbaarheid 27

Veiligheid 30

Focus op de leefomgeving 35

Woon-, werk- en leefklimaat 35

Regionaal Informatie Centrum 37

Samenwerken in onze directe omgeving 39

Maatschappelijke impact 40

Focus op duurzaamheid 45

Duurzamere luchtvaart 45

Duurzamere luchthaven 47

Duurzamere werkomgeving 50

Bedrijfsvoering 57

Verantwoorde bedrijfsvoering 57

Toprisico's 58

Risicomanagement 59

Ons resultaat 62

Vooruitblik 2026 63

Toezicht 65

Verslag raad van commissarissen 65

Jaarrekening 71

Geconsolideerde balans per 31 december 2025 72

Geconsolideerde winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2025 73

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2025 74

Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening 75

Enkelvoudige balans per 31 december 2025 102

Enkelvoudige winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2025 103

Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening 104

Overige gegevens 111

Bestuursverslag

Bestuursverslag

Voorwoord

Eindhoven Airport bevindt zich in een cruciale en ook zeer inspirerende periode. Misschien meer dan ooit richten we onze blik op de toekomst – als luchthavenonderneming én als partner in de regio. We zijn volop bezig met grootschalige projecten, zoals de uitbreiding van de terminal en de aanstaande tijdelijke baansluiting. Tegelijkertijd kijken we goed om ons heen. Blijvend zetten we ons in voor een sterke Brainport.

Juist in een tijd waarin vele conflicten en oorlogen in de wereld woeden, en de samenleving alleen maar verder lijkt te polariseren, beseffen we hoe belangrijk verbinding is. Het verbinden van mensen, van regio's, van landen – een essentiële en dankbare functie van een luchthaven.

Internationale toegangspoort

Eindhoven Airport wil als verbinder een verrijking zijn voor de regio. De luchthaven brengt mensen bij elkaar, of het nu gaat om een vakantie, een zakenreis of een bezoek aan familie of vrienden in het buitenland. En juist op dat vlak zien we hoezeer de regio en onze luchthaven steeds hechter bij elkaar horen: de regio internationaliseert steeds verder – onder meer dankzij enorme investeringen in de hightechsector zoals Project Beethoven. En dat is op de luchthaven duidelijk te merken. Onze luchthaven ontwikkelt zich verder als internationale toegangspoort voor de regio.

De cijfers vertellen het verhaal al. In 2025, opnieuw een succesvol jaar voor Eindhoven Airport, verwelkomden we 6,96miljoen passagiers, meer dan het eerdere record van 6,8 miljoen in 2024. Uit onderzoek blijkt dat ruim één op de drie passagiers nu van en naar Eindhoven Airport vliegt om familie en vrienden te bezoeken. In 2019 was dit nog ongeveer één op de zeven. Dit zijn internationals, zoals expats, arbeidsmigranten en studenten, die hun land van herkomst bezoeken. Of hun vrienden en familie die naar Nederland komen. Het aandeel vakantiegangers ligt tegenwoordig op ongeveer 50%; in 2019 was dat nog 72%.

Eindhoven Airport voorziet duidelijk in een behoefte. Wat ook is te zien aan de bezettingsgraad van de toestellen: in 2025 was 89% van het totaal aantal stoelen bezet. En dat terwijl de vliegtuigen gemiddeld genomen steeds groter zijn.

Regio positief

We zijn ervan overtuigd dat we in de loop der jaren een steeds integraler onderdeel van de regio zijn geworden. We hechten aan de constructieve dialoog in het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO), waarin de regio breed is vertegenwoordigd.

In 2025 heeft een extern adviesbureau het overleg geëvalueerd. Het eindrapport toont aan dat het overleg duidelijk zijn nut heeft, maar dat er verbeterpunten zijn. Daarmee gaan we aan de slag; in 2026 bekijken we samen met onze partners hoe we het LEO nog slagvaardiger kunnen maken.

Trots zijn we dat uit recent reputatie-onderzoek blijkt dat we in de omgeving een groot draagvlak hebben. 76% van de ondervraagden heeft een positieve tot zeer positieve houding ten opzichte van Eindhoven Airport.

Zo'n mooie uitkomst doet goed maar doet ons niet op onze lauweren rusten. Deze zien we als een stimulans om ons nog harder in te zetten voor een luchthaven van topkwaliteit, die niet alleen zijn klanten goed wil bedienen, maar ook een goede buur wil zijn en blijven. Een organisatie die oog heeft voor de omgeving en de mensen die daar wonen en werken, inclusief haar eigen medewerkers.

We blijven investeren in kwaliteit. Dat kunnen we ook, want het gaat goed met Eindhoven Airport. In financieel opzicht vestigden we in 2025 een nieuw record: de omzet steeg met 4,4% naar 100,5 miljoen euro (2024: 96,2 miljoen euro), het bedrijfsresultaat van 23,3 miljoen euro naar 25,2 miljoen euro.

Bouw terminal in volle gang

Een enorme investering is de forse uitbreiding van de terminal, die hoognodig is omdat we nu veel te weinig ruimte hebben voor het huidige aantal passagiers en bezoekers. In 2025 zijn de contouren al zichtbaar geworden en inmiddels is het hoogste punt bereikt. In de zomer van 2027 is de terminal klaar, met een compleet nieuwe ingang, veel licht, aanzienlijk meer ruimte en comfort voor reizigers, nieuwe gates en een geavanceerde bagagekelder.

Tot aan de opening focussen we vooral op het beperken van de overlast die de bouwwerkzaamheden veroorzaken voor onze bezoekers. En we waken we ervoor dat de veiligheid voor iedereen te allen tijde is gegarandeerd. We moeten het tijdelijk doen met een iets minder aansprekend voorterrein en noodzakelijke trappen aan luchtzijde, maar uiteindelijk zal dit het waard zijn: Eindhoven Airport wordt een schitterende nieuwe entree tot Eindhoven en omgeving, een visitekaartje waar de regio trots op kan zijn.

Grondige voorbereiding sluiting in 2027

Een ander project dat onze volle aandacht heeft is de aanstaande baansluiting tussen 1 februari en 19 juli 2027: vanwege een grondige renovatie sluit het ministerie van Defensie de start- en landingsbaan van Vliegbasis Eindhoven voor ruim vijf maanden. Dit is de baan waarvan ook Eindhoven Airport gebruikmaakt, wat betekent dat we in die periode geen vluchten kunnen uitvoeren en onze deuren moeten sluiten.

Dit is een zeer ingrijpende gebeurtenis – uiteraard voor het vliegverkeer en de reizigers, maar vooral voor iedereen die op de luchthaven werkt. We zetten alles op alles om voor iedereen ook in deze maanden werkgelegenheid te garanderen, elders in de omgeving of bijvoorbeeld op andere luchthavens. In 2025 hebben we hierover intensieve en constructieve gesprekken gevoerd met onze partners op de luchthaven en in de regio. We werken gezamenlijk toe naar een vlekkeloze opstart in de zomer van 2027.

Ook hier zien we hoe samenwerking de basis is van succes. Een goede verstandhouding met alle partijen in de omgeving is daarom iets waarin we continu investeren. Behalve met formele overleggen, zoals het LEO, zoeken we omwonenden en andere geïnteresseerden ook actief op. Zo bestaat het Regionaal Informatie Centrum Luchthaven Eindhoven (RIC) inmiddels drie jaar en hebben we meegedaan aan de Burendag van de vliegbasis, een open dag met ‘een kijkje achter de schermen’.

In 2025 hebben we iets nieuws toegevoegd: de Luchthaven Roadshow. We hebben drie keer deze interactieve ‘theatershow’ gepresenteerd, samen met de leiding van de Vliegbasis Eindhoven. In Eersel, Veldhoven en Eindhoven zijn we openhartig met het publiek in gesprek gegaan over actuele thema’s en toekomstplannen. We gaan hier in 2026 mee verder.

Nieuwe afspraken

We zijn er voor de regio. En een sterkere regio maakt ons ook sterker. Essentieel is dat we betrouwbaar zijn. Hoeveel we ook investeren, in welke mate het aantal reizigers ook toeneemt, we houden ons aan de afspraken die we hebben gemaakt met de regio. We blijven ons committeren aan een geluidsreductie van 30% in 2030. Duidelijkheid over en perspectief voor de luchthaven in de periode erna zijn van belang. We voeren hierover het overleg. De afspraken uit 2019 op dit punt zijn belangrijk en blijven voor ons het uitgangspunt.

Dank
Het zijn cruciale en inspirerende tijden, inderdaad. De uitdagingen die we de komende tijd op onze weg vinden, treden we vol vertrouwen tegemoet. Eindhoven Airport verkeert in goede gezondheid en ziet zich verbonden met omwonenden, partnerbedrijven en overheden in de omgeving.

Bovendien kunnen we bouwen op onze medewerkers, die zich dag in dag uit inzetten voor de luchthaven, een veilige operatie en uiteraard de reizigers. Mijn dank voor hun toewijding en flexibiliteit is groot; zonder hen zouden we niets van al die mooie plannen kunnen verwezenlijken.

Roel Hellemons
Algemeen directeur/CEO Eindhoven Airport

Feiten en cijfers

41.011
vliegtuigbewegingen

76
bestemmingen

6,96 mln
passagiers

49%
vrouwelijke medewerkers

Net Zero
CO_2 (Scope 1 en 2)

100%
hernieuwbare energie

32%
afvalscheiding (in operatie)

4,9%
ziekteverzuim

100,5 mln
omzet

25,2 mln
nettoresultaat

Kerncijfers

Geconsolideerde balans (in EUR 1.000)	**2025**	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Immateriële vaste activa	164	181	197	214	231	247
Operationele materiële vaste activa	134.327	112.254	108.624	107.484	110.661	113.626
Vastgoedbeleggingen	6.397	6.377	6.307	6.544	6.588	6.381
Financiële vaste activa	1.953	1.440	1.197	991	841	728
Vlottende activa	64.197	65.327	47.081	22.506	19.654	10.612
Totaal activa	**207.038**	**185.579**	**163.406**	**137.739**	**137.975**	**131.594**
Eigen vermogen	167.023	148.866	131.400	120.089	101.325	103.618
Voorzieningen	515	515	451	877	393	353
Langlopende schulden	2.000	0	0	0	18.000	19.000
Kortlopende schulden	37.500	36.198	31.555	16.773	18.257	8.623
Totaal passiva	**207.038**	**185.579**	**163.406**	**137.739**	**137.975**	**131.594**
Investeringen (Immateriële en materiële vaste activa)	30.960	13.558	11.625	6.689	5.993	12.141
Afschrijvingen	8.812	9.876	9.708	9.115	8.968	8.585
Cash flow	1.127	13.482	16.050	181	2.579	793

Winst-en-verliesrekening (in EUR 1.000)	**2025**	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Som der bedrijfsopbrengsten	100.491	96.211	87.770	80.649	36.187	23.347
Bedrijfslasten	-66.844	-65.346	-61.638	-54.734	-38.546	-36.951
Exploitatieresultaat	33.647	30.865	26.132	25.915	-2.359	-13.604
Financiële baten en lasten	294	548	-299	-685	-701	-456
Belastingen	-8.750	-8.105	-6.640	-6.466	767	3.515
Resultaat na belastingen	**25.191**	**23.308**	**19.193**	**18.764**	**-2.293**	**-10.545**

Ratio's	**2025**	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
RONA nb[1]	19,4%	19,8%	17,1%	16,8%	-1,5%	-8,6%
ROE nb[2]	15,9%	16,6%	15,3%	16,9%	-2,2%	-9,7%
Leverage[3]	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	15,1%	15,5%
FFO (x € 1.000)[4]	37.121	32.882	33.331	24.870	9.572	-66
FFO / Totale schuld[5]	1856,1%	0,0%	0,0%	0,0%	53,2%	-0,3%
FFO interest dekkingsratio[6]	-125,3	-59,0	112,5	37,3	14,7	0,9

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

Met onze bestemmingen zijn we een belangrijke toegangspoort voor een steeds internationaal wordende regio. Deze internationalisering biedt kansen maar brengt ook verantwoordelijkheden met zich mee. We blijven bestemmingen aanbieden die passen bij de ontwikkelingen en groei van de regio. Internationals kunnen zo verbonden blijven met hun familie en vrienden, een belangrijk reismotief voor een groot deel van de reizigers die onze luchthaven gebruiken.

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 willen bijdragen aan een goed woon-, werk- en leefklimaat. We zijn een bron voor directe en indirecte werkgelegenheid.

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 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. Hier 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 buren. 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. Resulterend 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 buren is een aantrekkelijk Eindhoven Airport District gecreëerd. Iedereen die in dit gebied verblijft voelt zich er 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 willen 30% minder geluid en

30% minder CO_2-uitstoot van het vliegverkeer realiseren (ten opzichte van het jaar 2019). We zijn dan voor onze eigen luchthavenactiviteiten zelf volledig emissieneutraal. Hiermee willen we bijdragen aan een CO_2-neutrale luchtvaart in 2050 en willen we voorlopen 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 bevlogen 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 buren. 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 2025) 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 marktconforme prijs-kwaliteitverhouding. Het voorterrein en de Airport Boulevard illustreren de comfortgedachte die centraal staat in ons passagiersproces. 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.

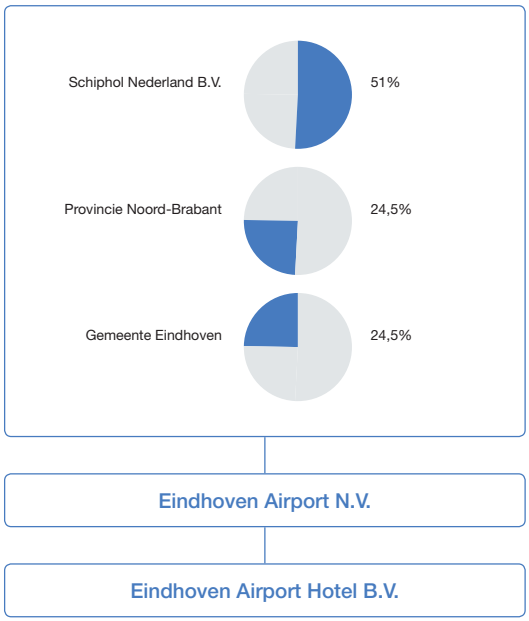
G4S is onze partner voor de securitydiensten. Met Viggo werken we samen op verschillende vlakken in en om de terminal, zoals de afhandeling van airlines, de begeleiding van passagiers met beperkte mobiliteit, de informatiebalie en de ondersteuning bij de havendienst. Van april 2024 tot en met half december 2025 deed Skytanking de afhandeling voor Ryanair. Toen nam Viggo de aandelen van Skytanking Netherlands over, en daarmee ook de activiteiten voor Ryanair, waardoor Viggo weer de enige afhandelaar is op onze luchthaven.

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.

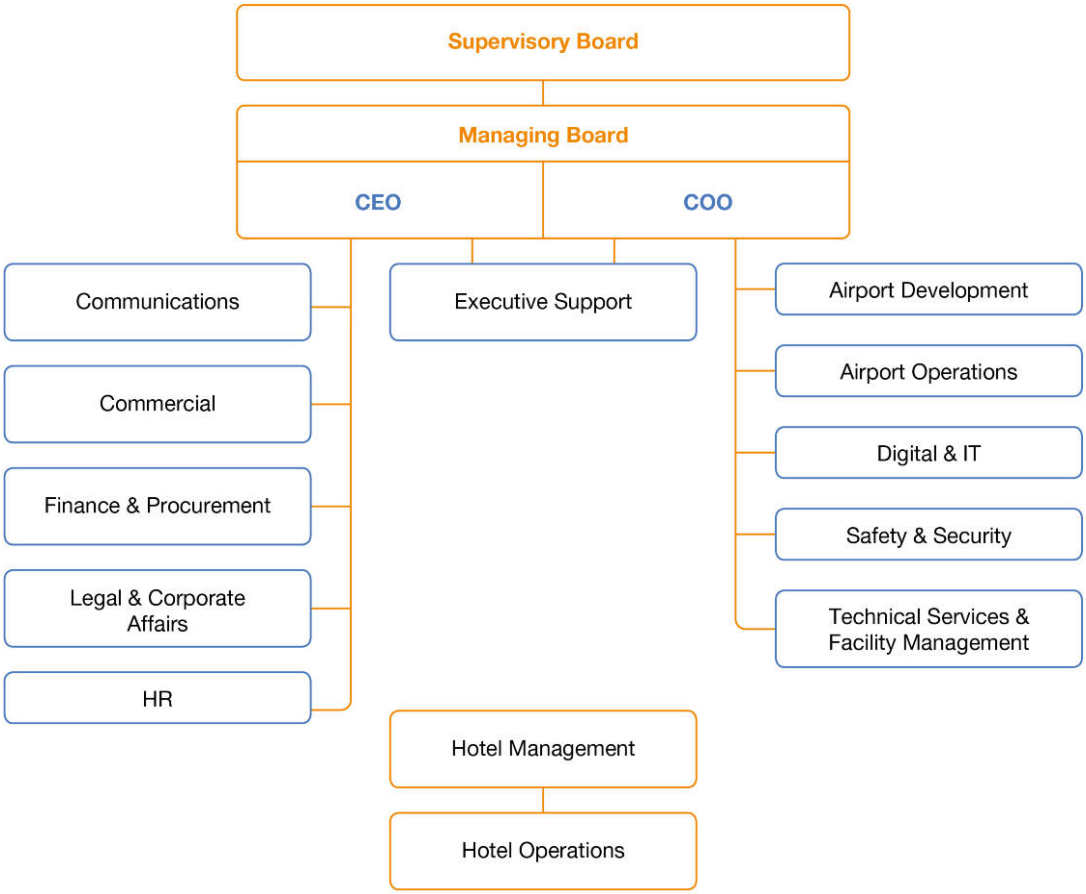
Aandeelhouders

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



Onze organisatie

Organogram



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.

Kwaliteit

Focus op kwaliteit

Reizigers, bestemmingen, voorzieningen

De focus op kwaliteit, de eerste pijler in de strategie van Eindhoven Airport, betreft 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. Veiligheid is altijd prioriteit nummer één.

Recordjaar met uitdagingen
Eindhoven Airport draaide opnieuw een zeer succesvol jaar. Het aantal passagiers kwam uit op 6,96 miljoen, meer dan in 2024 (6,8 miljoen). Dit is een nieuw record. Onze operatie verliep door het jaar heen soepel. Wel hadden we op een aantal dagen te maken met vertragingen van vluchten als gevolg van onderbezetting bij Skytanking. Ook personele problemen bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) speelden ons parten: meermalen moest het vliegverkeer voor enkele uren worden stilgelegd. De aanwezigheid van drones in november zorgde voor een korte stillegging van het vliegverkeer op de luchthaven.

De bezettingsgraad van de vliegtuigen was weer hoog: 89% van het totaal aantal stoelen was bezet, vrijwel hetzelfde net als in 2024 (89,2%). Mei werd de drukste maand ooit, met 690.746 (aankomende en vertrekkende) passagiers. De drukste dag dit jaar was 5 mei met 24.935 passagiers. De populairste bestemmingen waren Malaga, Londen en Alicante.

Internationale gateway
We zien dat de internationalisering van de regio, waar meer dan 11% van de inwoners een buitenlandse nationaliteit heeft, alsmaar merkbaarder wordt op onze luchthaven. Steeds meer internationals, zoals expats, arbeidsmigranten en studenten, reizen via Eindhoven Airport om hun land van herkomst te bezoeken. Daar wonen immers veelal hun vrienden en familie. En ook deze reizen via onze luchthaven voor een bezoek aan Nederland. Inmiddels vertegenwoordigt deze groep op jaarbasis 37% van alle reizigers. Dat is meer dan een verdubbeling ten opzichte van zes jaar geleden (2019: 15%).

Met een aandeel van 63% zijn Europeanen de grootste groep personen met een buitenlandse nationaliteit in de Brainportregio. Daarmee blijft een kwalitatief en relevant netwerk vanuit Eindhoven Airport van grote waarde voor de (nieuwe) internationals.

De vuurtoren in de haven van Olbia (Sardinië), een nieuwe bestemming via Eindhoven Airport

Bestemmingen in 2025
Eindhoven Airport streeft naar een netwerk van bestemmingen dat zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van de regio. We zijn hierover continu in overleg met de luchtvaartmaatschappijen. Het aantal bestemmingen lag eind 2025 iets lager dan een jaar eerder: 76 (2024: 79), verspreid over 27 landen (2024: 28).

Een nieuwe bestemming is de historische havenstad Olbia op Sardinië. Transavia gaat daar vanaf april 2026 drie keer per week op vliegen. Eindhoven Airport is daarmee

verbonden met negen Italiaanse bestemmingen. Wizzair kondigde in december aan om vanaf 2026 de route naar Debrecen in Hongarije weer op te starten. Het is de zestiende bestemming van Wizzair vanuit Eindhoven.

Er waren op Eindhoven Airport in 2025 zes airlines actief. De marktaandelen van de grootste luchtvaartmaatschappijen bleven nagenoeg onveranderd. Ryanair is op onze luchthaven de grootste, gevolgd door Transavia en WizzAir. Transavia en TUI zijn nog steeds de enige maatschappijen die vliegtuigen met Eindhoven Airport als thuisbasis hebben.

Soepel vertrekproces

We zijn tevreden over de ontwikkelingen in het vertrekproces voor de passagiers in 2025. Er was sprake van een 'reguliere' drukte, vergelijkbaar met vorig jaar.

Bestemmingennetwerk in 2025

Vloeistoffencontrole
De securitycontroles zijn helaas wel weer iets omslachtiger 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.

Pre-scan
In januari 2025 zijn volgens planning de pre-scanpoortjes vervangen. De pre-scan leest de boardingpas van de passagiers, waarna ze hun weg kunnen vervolgen naar de securitycontrole. De zes poortjes zijn een stuk sneller dan hun voorgangers en hebben nauwelijks storingen. Dit is een grote verbetering voor zowel de passagiersflow als de klantbeleving. Twee van deze nieuwe eGates zijn extra breed om meer ruimte te bieden aan bijvoorbeeld reizigers met een beperking en gezinnen.

Extra reizigersservices
Op 11 maart 2025 opende de Privium Express Lounge, na de veiligheidscontrole, op de locatie waar voorheen de Aspire-businesslounge zat. Privium-leden kunnen er voor hun vlucht relaxen en werken, en er is voor hen een uitgebreid aanbod aan eten en drinken. Ook hebben ze een snelle doorgang bij de securitycontrole. De lounge is open van 5.30 uur in de ochtend tot aan het vertrek van de laatste vlucht. De eerste ervaringen zijn positief; er is veel belangstelling.

Opening van de Privium Express Lounge

Alle reizigers kunnen tegen betaling 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 2025 hebben 13.260 passagiers hiervan gebruik gemaakt, een flinke stijging ten opzichte van 2024 (9.035 passagiers).

Entry Exit System
Op 3 november 2025 is het Entry Exit System (EES) van start gaan. Dit grensbewakingssysteem, dat onder verantwoordelijkheid van de marechaussee valt, 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 zou gevolgen kunnen hebben voor de processen, looproutes en wachttijden.

Vooraf heerste er bij diverse stakeholders en luchthavens grote onzekerheid over de impact op de wachttijden voor passagiers. Mede daarom hebben luchthavens en lokale marechaussee-eenheden meer tijd gekregen. Zo kunnen ze het systeem stapsgewijs invoeren. Eindhoven Airport startte in het laagseizoen en kon direct starten met 100% controle op inreis. Controle op de uitreis volgde vrij snel daarna zodat de volledige implementatie kon worden afgerond. De impact op de wachttijden is minimaal.

Voorzieningen in de terminal

Horeca en retail
Het aanbod aan horeca en retail in de terminal is in 2025 niet veranderd. De reizigers en bezoekers hebben in 2025 ongeveer evenveel uitgegeven in de terminal als in 2024. Per persoon besteedden ze 14,52 euro (2024: 14,20 euro) aan eten, drinken en overige producten.

Ondernemer van het jaar
Ook in 2025 hebben we de Eindhoven Airport Ondernemer van het Jaar uitgeroepen. Winnaar was dit keer Starbucks, locatie airside. We bepalen de winnaar aan de hand van ervaringen van vijftien mysterybezoekers bij onze commerciële locaties, gecombineerd met de gemaakte omzetgroei. De wedstrijd zien we als een stimulans om de beleving van passagiers en andere bezoekers verder te verbeteren. Starbucks, aan luchtzijde, is de opvolger van McDonald's, die Ondernemer van het Jaar 2024 was.

Tulip Inn
Het Tulip Inn Eindhoven Airport heeft opnieuw een goed jaar gedraaid. De bezettingsgraad van het hotel kwam uit op 81%. In 2024 was dit 80%.

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 2025 hebben we de faciliteiten verder verbeterd: bij de taxistrook en in de terminal zijn extra belpalen geplaatst, waar betreffende personen om assistentie kunnen vragen. Ook zijn er diverse blindegeleideroutes van en naar de ‘call points’ aangelegd of verbeterd. We beschikten aan luchtzijde al over een Mobility Assistance-punt met servicebalie en over comfortabele rolstoelen, die aan alle wettelijke eisen voldoen.

Extra service voor passagiers met verminderde mobiliteit. Rechts de nieuwe pre-scanpoortjes.

Bouw terminal in volle gang
Niemand kon er in 2025 omheen: de uitbreiding van de terminal. De bouwwerkzaamheden, die in november 2024 begonnen, gingen het hele jaar in volle gang door. Iedere voorbijganger kon zien dat de uitbreiding steeds duidelijker vorm kreeg. Er is al veel gebeurd: de kelder is bijvoorbeeld af, inclusief een bassin voor regenwater dat wordt gebruikt voor duurzaam toiletgebruik. Er werd ook al gewerkt aan de eerste verdieping – op weg naar het bereiken van het hoogste punt begin 2026.

De uitbreiding, die dringend nodig is omdat de huidige terminal niet is berekend op het aantal passagiers en bezoekers dat we tegenwoordig ontvangen, is een van de grootste projecten in de geschiedenis van Eindhoven Airport. Desalniettemin: tijdens de verbouwing blijft de winkel open. De hele operatie ging het hele jaar door zoals in alle andere jaren. Dat betekent dat dit grootschalige project onontkoombaar ook wat tijdelijke ongemakken met zich meebrengt. Zo is het voorterrein tijdelijk minder mooi en overzichtelijk en zijn er alternatieve, afgeschermde looproutes nodig voor de reizigers.

Hinder tot een minimum beperken
We hebben in 2025 continu de vinger aan de pols gehouden. Het doel is en blijft dat de werkzaamheden zo min mogelijk hinder veroorzaken voor reizigers, bezoekers en medewerkers. En uiteraard mag voor niemand de veiligheid in het geding komen. Een belangrijk aspect is duidelijke en veelvuldige communicatie, zowel intern binnen de organisatie als naar buiten, via bijvoorbeeld de website.

Kwaliteitsslag
Ondertussen kijken we uit naar de ingebruikname in 2027. Eindhoven Airport maakt met de terminaluitbreiding een van de grootste kwaliteitsslagen sinds zijn oprichting. Aan luchtzijde (na de securitycheck) krijgt de terminal er ongeveer 10.000 vierkante meter bij. Er komt ruimte voor nieuwe gates en meer horeca. Aan landzijde (voor de securitycheck) krijgen we 2.000 vierkante meter extra. In de grotere aankomsthal genieten reizigers en medewerkers meer comfort, omdat er meer ruimte is voor afhandelingsprocessen en services. In de nieuwe bagagekelder kan aankomende bagage sneller en efficiënter worden afgehandeld.

De ingebruikname staat gepland voor het derde kwartaal van 2027. De laatste fase van de bouw valt samen met de tijdelijke sluiting van de luchthaven vanwege werkzaamheden aan de start- en landingsbaan. De vernieuwde terminal wordt na de heropening in gebruik genomen.

Oog en oor voor klanten

De reizigers en andere bezoekers van Eindhoven Airport staan centraal in onze dienstverlening. Alleen als we goed naar hen luisteren 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
We hebben het project Operation Customer Excellence voortgezet: we informeren alle

medewerkers van de luchthaven en van onze partnerbedrijven over de klantbelofte. We benadrukken dat we alleen gezamenlijk de beste dienstverlening kunnen leveren. De Customer Excellence is ook onderdeel van de introductie van nieuwe medewerkers in de terminal. Partnerbedrijven beschikken over een communicatiepakket met uitingen die ze zelf kunnen inzetten.

We onderzoeken waar we de klantreis kunnen verbeteren. Hiervoor gaan we graag met passagiers in gesprek. Zo hebben we hen gevraagd naar hun ervaring over het boardingproces; het bleek dat men in het algemeen zeer tevreden is over Eindhoven Airport.

Welcome hosts

In 2025 hebben 23 medewerkers zich ingezet als 'welcome host'. Als gastheer/gastvrouw houden ze feeling met wat er in de terminal gebeurt en hoe reizigers Eindhoven Airport ervaren. Ook bieden welcome hosts een toegevoegde waarde aan de klantreis door passagiers een gastvrij welkom te geven en op weg te helpen met hun vragen. Na afloop kunnen alle hosts op een evaluatieformulier feedback geven en op mogelijke verbeterpunten in het proces wijzen.

Customer walks

We hebben elk kwartaal een 'customer walk' georganiseerd. Elke keer gaat een aantal medewerkers mee wandelen om zo zelf mee te maken hoe reizigers en bezoekers onze luchthaven ervaren. Doel is dat de deelnemers ter plekke zien hoe gemakkelijk en comfortabel alles verloopt en of er eventuele verbeteringen nodig zijn.

In 2025 is de opzet van de customer walk aangepast. Elk kwartaal loopt het Customer Excellence team een ronde. Een keer per jaar wordt dit team vergezeld door collega's van de afdeling Commercial. Een keer per jaar worden ook andere medewerkers van Eindhoven Airport uitgenodigd mee te lopen om de klantreis vanuit de ogen van een passagier ervaren en waar mogelijk te verbeteren.

Klantcontactcentrum

Bij ons klantcontactcentrum kunnen klanten terecht met al hun vragen en klachten – per telefoon, mail, WhatsApp en via diverse sociale media. Terugkerende onderwerpen waren in 2025 onder meer hulp bij gemiste, vertraagde en/of geannuleerde vluchten en gevonden voorwerpen. Het klantcontactcentrum verwerkte 14.375 vragen, klachten en opmerkingen, tegen 14.495 in 2024. In 484 gevallen had de klant een klacht (2024: 642); wat neerkomt op een aandeel van 3,4%. De drukste maanden in 2025 waren april en mei, met respectievelijk 1.467 en 1.546 cases.

De werkzaamheden leiden tot aangepaste routes naar de terminal

Klanttevredenheid

Ondanks de bouwwerkzaamheden met bijbehorende overlast bleef de klanttevredenheid in 2025 voldoende op peil. Hoewel we er dagelijks alles aan doen om de hinder tot een minimum beperken, is niet alle ongemak te voorkomen. Reizigers en bezoekers zien een onoverzichtelijker voorterrein met continue bouwwerkzaamheden, kunnen de terminal iets lastiger bereiken, en hebben te maken met aangepaste looproutes. Daarnaast hebben reizigers op sommige momenten de wachttijd op aankomende bagage als te lang ervaren. Dit werd mede veroorzaakt door onderbezetting bij afhandelaar Skytanking.

De klanttevredenheid meten we op basis van de Net Promoter Score (NPS) en de tevredenheid over diverse aspecten van onze dienstverlening. In 2025 behaalden we een gemiddelde score van +41. Dat is lager dan de score in 2024 (+43). Ons target was +44. Vanwege de doorlopende werkzaamheden hebben we voor 2026 ons doel voor de NPS-score bijgesteld (+41). Het hele jaar zal er worden gewerkt aan de uitbreiding van de terminal en bovendien beginnen naar verwachting aan het eind van het jaar ook de werkzaamheden voor de vergroting en vergroening van parkeerterrein P3.

Eindhoven Airport wordt nog steeds geprezen om de vlotte doorstroming en de overzichtelijkheid in de terminal. De gemaksscore zit met 3,9 op hetzelfde niveau als die van vorig jaar: (2024: 3,9).

Skytrax
Eindhoven Airport bereikte in 2025 een top-10 notering in de ranglijst van de beste luchthavens wereldwijd met 5 tot 10 miljoen passagiers, opgesteld door Skytrax, de toonaangevende onderzoeksorganisatie op het gebied van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Bovendien staan we in de top-5 van de lijst voor 's werelds beste low-cost airline terminals.

Ondanks deze bemoedigende erkenning, zijn we tijdelijk gestopt met de audits door Skytrax. In deze periode een uitgebreide kwaliteitsanalyse van onze diensten laten uitvoeren heeft weinig zin. Met de bouw van de terminaluitbreiding in volle gang zou die geen representatief beeld opleveren. We hervatten de Skytrax-audits als de vernieuwde en grotere terminal open is en ook de verplichte baansluiting achter de rug is.

De operatie aan luchtzijde

Eindhoven Airport werkt continu aan het optimaliseren van de luchthavenprocessen. Innovatieve technologie en gebruik van data spelen daarbij een steeds grotere rol. Belangrijke stip op de horizon is de noodzakelijke tijdelijke baansluiting in 2027: de start- en landingsbaan wordt dan gerenoveerd en voorzien van een nieuw landingsnavigatiesysteem. De voorbereidingen zijn volop gaande.

Deep Turnaround
Een belangrijke ontwikkeling zien we bij het innovatieve Deep Turnaround: dat is nu volledig operationeel. In 2025 zijn de laatste slimme camera's geïnstalleerd, alle veertien vliegtuigopstelplaatsen zijn nu aangesloten op het systeem. De airlines en afhandelaars maken er al gebruik van. 'DeepTurn' helpt processen aan luchtzijde en daarmee wachttijden voor vliegtuigen te verkorten.

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. De 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.

Deze Predictive End of Groundhandling Time (PEGT) kan Eurocontrol, de organisatie die verantwoordelijk is voor de coördinatie van de luchtverkeersleiding in Europa, helpen het netwerk te optimaliseren. Eurocontrol kan op basis van de voorspellende gegevens een geschiktere slottijd toewijzen, omdat het een veel beter beeld heeft van de haalbaarheid van

de geplande vertrektijd. De wachttijden voor de vliegtuigen wordt verkort en het luchtruim wordt efficiënter benut.

Er wordt al gekeken naar een toekomstige koppeling van DeepTurn-data met andere luchthavenprocessen. Denkbaar is bijvoorbeeld een flexibeler, voorspelbaarder en volledig datagestuurd instapproces dat direct inspeelt op de actuele situatie op het platform.

Group boarding: het nieuw instapproces
In oktober 2025 zijn we, samen met Viggo en Skytanking, een test begonnen met group boarding. Dit is een manier van boarden waarbij passagiers in groepen/zones zijn ingedeeld, veelal op basis van hun ticket of hun stoel in het vliegtuig, en per groep worden opgeroepen om te boarden. De volgorde van instappen is duidelijk, passagiers kunnen rustig afwachten tot ze aan de beurt zijn. Van gate 11, die we al eerder hebben gebruikt voor een proef met deze manier van boarden, hebben we een vaste ‘testgate’ gemaakt. Daar hangen beeldschermen waarop het instapproces is te volgen. In de komende tijd gaan we het proces optimaliseren. De nadruk ligt op duidelijke communicatie en voldoende wachtcomfort. De test wordt in 2026 geëvalueerd.

Nieuw vluchtinformatiesysteem
In 2025 hebben we de vervanging van het vluchtinformatiesysteem aanbesteed. We zijn begonnen met de inrichting en stappen in maart 2026 over. Dit IT-systeem, waarin alle vluchten zijn geregistreerd, is feitelijk de 'backbone' van onze informatievoorzieningen, waarmee we de luchthavenoperatie aansturen. Een aantal andere IT-systemen is in 2025 vervangen, onder andere bij de bagageverwerking. Het aantal storingen is daar afgenomen.

Vluchtinformatieborden in de terminal

Test met robotvoertuig
Samen met Schiphol hebben we gekeken naar de mogelijkheden van autonome technologie aan de luchtzijde van Eindhoven Airport. Eind maart testten we twee dagen een autonoom rijdend voertuig binnen een afgebakend gebied op het platform. Het is de bedoeling dat dit voertuig zich ontwikkelt tot FOD-robot (Foreign Object Debris), dat zelfstandig vreemde objecten detecteert en verwijdert, zoals zwerfvuil of steentjes. We houden de ontwikkelingen op dit gebied in de gaten.

Storingen en verstoringen in 2025
De operatie aan luchtzijde is in 2025 zeer goed verlopen. Wel hadden we te maken met enkele verstoringen, met name door een onderbezetting bij onze afhandelingspartner Skytanking en bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Deze hadden op een aantal dagen merkbare impact op de vluchten van en naar onze luchthaven en op de processen in de terminal.

Op zaterdag 22 november is 's avonds het vliegverkeer enkele uren stilgelegd nadat er een aantal onbekende drones waren waargenomen in de omgeving. Het ministerie van Defensie heeft opgetreden. Details over het incident en de maatregelen worden niet gedeeld. Om ongeveer 23.00 uur kon zowel het civiele als militaire vliegverkeer worden hervat.

Baansluiting in 2027
De aanstaande tijdelijke baansluiting, en daarmee ook de sluiting van Eindhoven Airport, heeft onze volle aandacht. Tussen 1 februari en 19 juli 2027 vindt er geen (commercieel) vliegverkeer plaats op Eindhoven Airport. Het ministerie van Defensie heeft besloten dat in deze periode de start- en landingsbaan van de militaire Vliegbasis Eindhoven wordt gerenoveerd en gemoderniseerd. Dit is de baan die ook Eindhoven Airport gebruikt. We kunnen gedurende de werkzaamheden geen enkele vlucht laten opstijgen of landen.

Dit heeft grote gevolgen voor onze organisatie, onze medewerkers, de airlines, onze partnerbedrijven op de luchthaven en uiteraard de reizigers. We zetten ons volledig in om op alle vlakken mogelijke negatieve gevolgen te voorkomen of te minimaliseren. Het behoud van werkgelegenheid is topprioriteit. Hierover zijn we doorlopend in gesprek met al onze partnerbedrijven. Met de luchtvaartmaatschappijen overleggen we over het tijdelijk uitwijken van vluchten.

Hoewel Eindhoven Airport in 2027 behoorlijke hinder zal ondervinden van de baansluiting, is er ook veel om naar uit te kijken. De start- en landingsbaan, die heeft ingeboet aan kwaliteit door gebruik, veroudering, weersinvloeden en het hoge grondwaterpeil, is hoognodig toe aan vernieuwing. Bovendien gaat het meer om alleen dan alleen onderhoud: de baan wordt aan de zijkanten verbreed met ‘shoulders’ en de waterberging wordt uitgebreid. Er komt een extra taxibaan, waardoor het aantal baankruisingen omlaag gaat, wat de veiligheid ten goede komt. Ook wordt een nieuw afremsysteem geïnstalleerd voor de F35-straaljager van Defensie: deze is verzonken in de baan, waardoor het civiele verkeer hier geen hinder van ondervindt.

De werkzaamheden grijpen we ook aan om een hogere categorie landingsnavigatiesysteem te laten installeren. 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 ILS krijgt een upgrade naar categorie IIIB, waarmee vliegtuigen in de meeste gevallen ook bij lagere zichtwaarden kunnen landen/starten.

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. Wie kiest voor vervoer per eigen auto heeft bovendien baat bij voldoende en aantrekkelijke parkeergelegenheid.

Uiteraard hebben we niet alles in eigen hand als het gaat om bereikbaarheid. We werken nauw samen met bedrijven, instanties en overheden in de omgeving. We steunen grote infrastructurele projecten die Eindhoven en omgeving, inclusief de luchthaven, nog beter ontsluiten. Ook zijn we partner in de ontwikkeling van Eindhoven Airport District: onder deze naam gaan we het

luchthavengebied gezamenlijk niet alleen nog toegangelijker maar ook aantrekkelijker, duurzamer en groener maken.

Parkeren
Eindhoven Airport werkt continu aan de verbetering en vergroening van de parkeerfaciliteiten. Er is duidelijk nog steeds behoefte aan meer parkeerplaatsen, omdat de vraag naar parkeerplaatsen hoog blijft. De bezetting was in 2025 vergelijkbaar met die in 2024. Vanaf april tot en met begin november was de bezettingsgraad hoog, met uitzondering van de zomervakantieperiode. Toen was er net als in 2024 een lichte daling te zien.

Uitbreiding en vergroening P3
In 2025 hebben we besloten parkeerterrein P3 fors uit te breiden en tegelijk te vergroenen. In feite gaat het om een verlenging van de bestaande vijflaagse P3-parkeergarage. Netto komen er 1.125 parkeerplaatsen bij, wat het totaal brengt op 1.960. Daarbij komen nog de 277 plaatsen van het parkeerterrein op maaiveldhoogte, waarvan acht extra grote voor mindervaliden.

Vergroening is een belangrijk element bij dit project. De extra garage en het al bestaande P3-gebouw worden aangekleed met houten geveldelen en klimplanten die meer dan 650 vierkante meter zullen beslaan. Het parkeerterrein wordt opnieuw ingericht: we planten onder meer 92 bomen en de rijbanen worden voorzien van grasbetontegels, waardoor het terrein beter bestand is tegen hitte en extreme regenval. Er komt een waterbuffer voor regenwater. Een deel daarvan gaan we gebruiken voor de bewatering van het groen.

De bouw van de nieuwe P3 begint naar verwachting in oktober 2026. De oplevering van de nieuwe garage plus het vernieuwde en vergroende parkeerterrein ervoor staat een jaar later gepland. Tijdens de werkzaamheden

Artist impression van de geplande uitbreiding van P3

zullen tijdelijk iets minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Openbaar vervoer
Op 22 augustus 2025 is de HOV3-busbaan tussen Eindhoven Airport en de Huizingalaan officieel geopend. HOV3 is de derde snelle en comfortabele Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn van Eindhoven, met eigen rijbanen en voorrang op kruispunten, die onze luchthaven verbindt met het GDC-bedrijventerrein, de Brainport Industries Campus (BIC), het busstation Woensel en het Centraal Station van Eindhoven.

We houden nauwlettend in de gaten wat er in de omgeving van de luchthaven gebeurt op het gebied van de ontwikkeling van het wegennet en het openbaar vervoer. De plannen voor BIC 2 (Brainport Industries Campus) en de nieuwe campus van chipmachinefabrikant ASML krijgen vorm: op afzienbare termijn werken in dat gebied ongeveer 20.000 mensen. Dat vereist enorme voorzieningen, ook wat betreft vervoer. Voor Eindhoven Airport is dit een kans om aan te haken op nieuwe HOV-verbindingen. Ook zien we mogelijkheden om de bereikbaarheid voor fietsers te verbeteren. Zowel reizigers als luchthavenmedewerkers kunnen profijt hebben van deze noodzakelijke aanpassingen van de infastructuur.

Uber beschikbaar bij taxistrook
Sinds 17 februari is de taxiservice Uber beschikbaar voor de terminal. Passagiers kunnen op hun bestelde Uber wachten bij de Uber-zuil aan de taxistrook. Voor Ubers die mensen naar het vliegveld toe brengen verandert er vooralsnog niets: dat kan bij de Kiss & Ride. We onderzoeken of we ook dit kunnen verplaatsen naar de taxistrook.

Een warm welkom voor aankomende reizigers

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, zoals we die nu meemaken, 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.

- 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)

Aandachtspunten op het gebied van runway incursions zijn in het loop van het jaar door de vliegbasis opgepakt. Op het civiele deel van het platform is het toezicht geïntensiveerd.

Categorie	2025	2024	Doelstelling
Runway incursions	0,30	0,10	Max 0,18 per 1000 movements militair en civiel
Pushbackafwijking	0,00	0,10	Max 0,20 per 1000 departures civiel
Birdstrikes	0,87	0,79	Max 0,90 per 1000 movements militair en civiel
Negeren anti-collision lights	1,13	1,23	Max 1,00 keer per 1000 departures civiel

De resultaten in 2025 per doelstelling

Eén Air Traffic Management
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de militaire luchtverkeersleiding van de Koninklijke Luchtmacht bundelen hun krachten. Onder de projectnaam 1ATM (één Air Traffic Management) werken ze toe naar één civiel-militaire luchtverkeersmanagement.

Dit project heeft eerder vertraging opgelopen, maar er is sinds 2025 een nieuwe planning die is gebaseerd op een fasegewijze overgang. De voortgang is van groot belang om de capaciteitsproblemen op te lossen. De eerste fase van het project is de transitie op Schiphol-Oost bij Dutchmil, de officieuze naam van de militaire luchtverkeersleiding in Nederland, waar de capaciteitsproblemen het grootst zijn. Het streven is dat bij de heropening van de luchthaven in juli 2027 ook de lokale toren op Eindhoven is overgaan naar civiel.

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. Na de voltooiing van 1ATM is er één dienstverlener voor het beheer van het Nederlandse luchtruim onder 24.500 voet.

Vliegen met mist
In 2025 hadden we vijf dagen te kampen met dichte mist (2024: 6). Dat had op een aantal dagen grote impact op vluchten vanaf/naar Eindhoven Airport. 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.

Veiligheid op de grond

Safety score
Onze safety score (een indicatie van het aantal dagen zonder ernstige incidenten) kwam in 2025 uit op 97,8 (2024: 97,3). De doelstelling voor 2025 was vastgesteld op 98 en is daarmee niet behaald.

Dit is toe te schrijven aan vier incidenten op het platform. Drie incidenten deden zich voor bij werkzaamheden van een grondafhandelaar en één incident bij werkzaamheden van een tankdienst. Naar aanleiding van deze incidenten zijn onderzoeken uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de onderliggende oorzaken in kaart gebracht en zijn, waar nodig, mitigerende maatregelen genomen door de betrokken partijen om herhaling te voorkomen.

Veiligheid in en om de terminal
Het totaal aantal geregistreerde voorvallen op de luchthaven, waaronder bijvoorbeeld verstuikingen en onwelwordingen van reizigers en bezoekers, bleef in 2025 grotendeels stabiel; er waren 1.378 meldingen ten opzichte van 1.337 in 2024.

Voorvallen in de categorieën letsel en ziekte en gerapporteerde onveilige situaties vormden het grootste aandeel van het totaal aantal meldingen. In 2025 is specifiek aandacht besteed aan het terugdringen van incidenten met onhandelbare passagiers. Deze categorie liet in de afgelopen jaren een lineaire toename zien in het absolute aantal voorvallen (2023: 172, 2024: 237), maar stabiliseerde in 2025 (234). Mede door een gezamenlijke aanpak met onze partners zijn diverse initiatieven uitgewerkt, zoals de Stay Friendly-campagne, het voorzitten van een structureel platform waar partners hun ervaringen kunnen bespreken, workshops over omgaan met agressie, verbeterde informatievoorziening en duidelijkheid over (de-)escalatieprocessen. Deze maatregelen hebben bijgedragen aan het afremmen van de eerder waargenomen lineaire toename in het aantal voorvallen.

Meldingen onveilige situaties
In 2025 zijn via het meldingsformulier 'Onveilige situatie' op de website van Eindhoven Airport in totaal 32 meldingen ontvangen. Hiervan hadden 12 meldingen daadwerkelijk betrekking op veiligheid. In 2024 werden 54 meldingen ontvangen, waarvan 22 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 situatie te melden. De meldingen zijn voor ons belangrijk: ze helpen ons incidenten of ongevallen te voorkomen.

Veiligheidsaudits
In 2025 heeft Eindhoven Airport drie audits uitgevoerd bij partnerbedrijven op de luchthaven. Deze jaarlijks terugkerende audits zijn gericht op de werking van het Veiligheidsmanagement systeem, de naleving van gemaakte afspraken en de geldende voorwaarden. De bevindingen hadden met

name betrekking op het onvolledig documenteren en het niet correct volgen van procedures. De benodigde verbeteracties zijn met de betrokken partijen besproken en vastgelegd.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft op 16 september 2025 de jaarlijkse continueringsaudit uitgevoerd. Tijdens deze audit is één afwijking vastgesteld, die conform de gestelde termijn is opgevolgd en afgemeld. De ILT heeft geconcludeerd dat Eindhoven Airport N.V. voldoet aan de bepalingen zoals opgenomen in de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen (RVGLT).

Begin december heeft de Nederlandse Vereniging Luchthavens (NVL) de jaarlijkse interne audit uitgevoerd. Het doel van deze audit was het beoordelen van de mate van beheersing van de (luchtvaart)veiligheid op en door Eindhoven Airport. Tijdens de audit zijn geen afwijkingen geconstateerd.

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. Tijdens de walks in 2025 is onder meer extra aandacht besteed aan de veiligheidssituatie van passagiers op de luchthaven, in een periode waarin wordt gewerkt aan de uitbreiding van de terminal. Tijdens deze walks is bewust het perspectief van de passagier ingenomen, wat heeft geleid tot waardevolle inzichten.

Cybersecurity
Eindhoven Airport is voor vrijwel al haar processen afhankelijk van informatiesystemen. Voor een betrouwbare uitvoering van de processen moeten deze informatiesystemen operationeel zijn (beschikbaarheid), mag de verwerkte data geen fouten bevatten (integriteit) en mag data niet in handen komen van onbevoegden (vertrouwelijkheid). Om deze drie aspecten te borgen, voert Eindhoven Airport structureel risicoanalyses uit om potentiële dreigingen en kwetsbaarheden te identificeren. Op basis van deze analyses worden beheersmaatregelen toegepast en verbeterd. Dit draagt bij aan een robuuste en toekomstbestendige informatiebeveiliging.

Om dit op een consistente, gedocumenteerde en aantoonbare wijze te doen hanteert Eindhoven Airport een Information Security Management System (ISMS). Het ISMS is een raamwerk bestaande uit beleid, processen, procedures en beheersmaatregelen, dat erop is gericht om de continuïteit van onze informatiesystemen te allen tijde te kunnen garanderen. Ook besteedt Eindhoven Airport veel aandacht aan bewustwording en training van medewerkers. Alle medewerkers worden actief betrokken bij informatiebeveiliging via gerichte campagnes en workshops, zodat ze risico’s herkennen en weten hoe ze veilig kunnen handelen.

Informatiebeveiliging is een gezamenlijke verantwoordelijkheid binnen de gehele keten waarin Eindhoven Airport opereert. Door intensieve samenwerking met leveranciers, ketenpartners en sectorpartners versterken we de digitale weerbaarheid. Door het delen van kennis, het afstemmen van beveiligingsmaatregelen en het stellen van eisen aan informatiebeveiliging binnen contracten, stimuleren we maximale weerbaarheid in de gehele keten en sector.

Eindhoven Airport geeft hiermee invulling aan de vereisten uit de wet en regelgeving waaraan Eindhoven Airport moet voldoen. Daarnaast is

Eindhoven Airport actief aan het voorbereiden op de komst van de nieuwe Cyberbeveiligingswet (CBW).

Poster uit de bewustwordingscampagne over ondermijning

Ondermijning
Luchthavens zijn kwetsbaar voor ondermijnende criminaliteit, zoals drugssmokkel, 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 januari 2025 zijn de resultaten gepresenteerd van het onderzoek dat Bureau Beke in 2023 deed naar de aard en omvang van de ondermijning op Eindhoven Airport en naar 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.

Het rapport schetst een beeld van de criminele infiltratie op en rond Eindhoven Airport. Volgens de onderzoekers komt deze nog te weinig in beeld bij de betrokken partijen. Er zou structureler moeten worden gecontroleerd op illegale goederen, opvallende signalen zouden beter moeten worden vastgelegd, en de onderlinge samenwerking op dit gebied kan beter, zo staat in de bevindingen. Het rapport is 29 januari gepresenteerd aan burgemeester Jeroen Dijsselbloem van Eindhoven, die een werkbezoek bracht aan onze luchthaven.

Eindhoven Airport neemt de bevindingen uiterst serieus en gaat samen met de partners aan de slag met de aanbevelingen. Er zijn inmiddels projecten en onderzoeken opgestart die bijdragen aan de aanpak van ondermijning. Een daarvan is de campagne 'Wij staan boven ondermijning'. Onder andere door middel van flyers en een website (wijstaanbovenondermijning.nl) wijzen we medewerkers op vormen van ondermijning en waar ze verdachte voorvallen kunnen melden.

Eén afdeling Safety & Security
Om op het gebied van veiligheid nog sterker te staan hebben we in onze organisatie enkele afdelingen herschikt. We werken sinds mei 2025 met één gezamenlijk afdeling Safety & Security. Beide disciplines zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en door de krachten te bundelen, kunnen we efficiënter samenwerken en risico’s beter beheersen. Voorheen viel security onder Airport Operations.

Leefomgeving

Focus op de leefomgeving

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.

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.

In 2025 heeft adviesbureau BMC onderzoek gedaan naar het functioneren van het LEO. Begin oktober zijn de resultaten gepresenteerd. De onderzoekers stellen in het rapport 'Opwaarts!' dat het LEO de afgelopen jaren waardevolle resultaten heeft geboekt: de dialoog tussen de betrokken partijen blijft goed behouden, de communicatie is verbeterd en er zijn concrete maatregelen getroffen (bijvoorbeeld de beperking van vluchten na 23.00 uur). Toch ziet BMC ook uitdagingen. Het bureau constateert dat het vertrouwen in het LEO afneemt omdat bepaalde acties uitblijven, zoals de aanpassing van het Luchthavenbesluit.

Het bureau adviseert een hervorming van het LEO om de effectiviteit en legitimiteit te vergroten en meer vertrouwen bij deelnemers, net name de omwonenden, te ontwikkelen. De aanbevelingen variëren van het herijken van de agenda (met een focus op een langetermijnvisie tot 2040) en het aanpassen van de overlegstructuur tot aan het instellen van tijdelijke projectgroepen die concrete acties kunnen uitvoeren.

Eindhoven Airport is nog steeds zeer te spreken over het LEO en de resultaten die er in het overleg worden bereikt. De bevindingen en aanbevelingen worden verder in het LEO besproken. Waar nodig en mogelijk worden aanpassingen doorgevoerd.

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. De voorzitter van het LEO is Staf Depla; hij is in 2025 herbenoemd tot en met 2029.

Geluid

Geluid en geluidshinder zijn belangrijke onderwerpen in het LEO. In het overleg is continu aandacht voor het toekomstige sturingsmodel van Eindhoven Airport: daarin is de geluidsbelasting leidend en niet het aantal vliegtuigbewegingen. Daarvoor is echter een wijziging van het Luchthavenbesluit nodig. Dit proces ligt echter al geruime tijd stil vanwege veranderingen in het militair gebruik van de luchthaven en de natuurvergunning die daarvoor nodig is. Het Luchthavenbesluit betreft de gehele luchthaven Eindhoven, dus niet alleen de Vliegbasis maar ook Eindhoven Airport.

Het LEO beziet nu de mogelijkheden om afspraken over geluidsreductie, die in 2019 zijn gemaakt, op een andere manier vast te leggen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Defensie hebben hiertoe een voorstel gedaan. De partijen zijn het erover eens dat de doelstelling van 30% minder geluid ook zonder Luchthavenbesluit moet worden gehaald.

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 IenW. In december 2025 hebben we de MGV voor 2026 ontvangen.

Geen vluchten na 23.00 uur

In het LEO is veelvuldig gesproken over de vluchten op Eindhoven Airport na 23.00 uur. Sinds 2020 worden vanaf onze luchthaven geen geplande vluchten meer uitgevoerd na 23.00 uur, maar het komt voor dat vertraagde vluchten na dit tijdstip landen. We spannen ons samen met de omgeving en de betrokken airlines maximaal in om het aantal vertraagde landingen na 23.00 uur te minimaliseren, maar we zijn ook afhankelijk zijn van omstandigheden die buiten onze invloedssfeer liggen, zoals gebeurtenissen op andere luchthavens of in het luchtruim. Overigens werpen onze inspanningen vruchten af: het aantal vertraagde vluchten na 23.00 uur is in de afgelopen jaren substantieel verlaagd.

Ook de vluchten op zondagochtend voor 8.00 uur onderwerp zijn van gesprek geweest. Een aantal omwonenden wil dat er op zondagochtend pas vanaf 8.00 uur wordt gevlogen. Momenteel zijn er vanaf 7.00 uur vluchten, met in het eerste uur een maximum van acht. Hoewel het geen onderdeel is van het advies van Pieter van Geel uit 2019, heeft TU Delft onderzoek gedaan en alle argumenten gewogen. De onderzoekers kwamen tot de conclusie dat de extra beperking op de zondagochtend grote operationele problemen veroorzaakt en daarom lastig is te regelen. Dit is ook onze visie. Eindhoven Airport heeft volop begrip voor de wens van deze omwonenden, maar vanwege de grote operationele impact kunnen we een latere begintijd niet steunen.

Vliegtuigbewegingen in 2025

Het aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport is licht gestegen, van 40.826 in 2024 naar 41.011 in 2025. We blijven zoals afgesproken onder het maximumaantal, dat sinds 2020 in de medegebruikersvergunning is bevroren op 41.500. Ook voor 2026 is ons dat aantal vergund, maar in ons 'vijfpuntenplan' hebben we het maximumaantal voor 2026 en 2027 zelf verlaagd naar 40.500.

Nieuw geluidmeetnet

We hebben in 2025 verder gewerkt aan het nieuwe 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.

In 2025 ging het vooral om de omgevingsvergunningen die nodig zijn voor de

plaatsing van de meetpalen. De verwachting is dat het net medio 2026 volledig operationeel is.

De bedoeling van het nieuwe geluidmeetnet is dat de gegevens kunnen worden gebruikt als informatiebron voor de omgeving. We ontsluiten de meetresultaten voor het grote publiek 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 geworden om een melding over vliegtuiggeluid te doen. Het nieuwe geluidmeetnet wordt beheerd door het Regionaal Informatie Centrum Luchthaven Eindhoven (RIC), dat ook de hindermeldingenraportages verzorgt.

Actielijst na GGD-onderzoek
Het LEO heeft als reactie op het GGD-onderzoek naar slaapverstoring in de omgeving een actielijst opgesteld. Uit het onderzoek, waarvan de resultaten eind 2024 zijn gepubliceerd, bleek dat de ernstige geluidshinder en slaapverstoring door vliegverkeer bij omwonenden van luchthaven Eindhoven de afgelopen jaren niet waren toegenomen. In de jaren voor 2018 was er wel steeds sprake van een toename. De positieve verandering lijkt ingezet na de Proefcasus Eindhoven Airport (2018/2019), toen onder meer een maximumaantal vliegtuigbewegingen is afgesproken. De acties die het LEO gaat ondernemen betreffen vooral een betere communicatie en een nog volledigere en transparantere informatieverschaffing over het vliegverkeer en mogelijke hinder. De ingebruikname van het nieuwe geluidmeetnet zal daar sterk aan bijdragen.

Natuurvergunning
Eindhoven Airport heeft op basis van de Wet natuurbescherming geen natuurvergunning nodig, zo heeft het toenmalige ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit – tegenwoordig het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, LVVN – in 2024 besloten. Er geldt voor de luchthaven geen vergunningsplicht omdat onze aanvraag betrekking heeft op al bestaande rechten van de luchthaven. Wel gelden voor ons een aantal extra voorwaarden, vastgelegd in een maatwerkvoorschrift uit juni 2024. Daarin is de bovengrens bepaald van de stikstofuitstoot door de vliegtuigen en de activiteiten op het platform.

Het is gebleken dat deze bovengrens in 2025 niet meer toereikend is. Dit is toe te schrijven aan de vlootvernieuwing: het nieuwe type vliegtuigen dat we steeds vaker ontvangen op Eindhoven Airport is weliswaar aanzienlijk stiller, maar stoot meer stikstof uit. Daarnaast zien we ook een trend naar vlootverzwaring; door de schaarse capaciteit zetten de luchtvaartmaatschappijen grotere toestellen in waar meer passagiers in kunnen. Deze grotere toestellen stoten ook meer stikstof uit. We hebben begin 2026 een nieuwe vergunning aangevraagd hebben voor meer stikstofruimte. Deze ruimte hebben we extern opgekocht bij boeren die met hun bedrijf wilden stoppen. Er is nog veel onduidelijkheid over het additionaliteitsvereiste en daarom ook over vergunningverlening. Hierover zijn we in goed overleg met het bevoegde gezag (het ministerie van LVVN).

Regionaal Informatie Centrum

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

Het RIC inventariseert en analyseert meldingen, en identificeert waar mogelijk verbeteringen. Het aantal meldingen van geluidshinder kwam in 2025 uit op 75.059. Dat is ruim 30.000 meer dan de 45.043 in 2024. Dit komt mede door de invoering van een nieuw geluidsmeetsysteem

met het bijbehorende meldingportaal, wat het doen van een melding heeft vereenvoudigd. Daarnaast heeft het baangebruik, het relatief goede weer in 2025 en de toename van het militaire vliegverkeer ook geleid tot meer meldingen.

Het RIC organiseerde in 2025 vier kennissessies en twaalf rondleidingen voor de doelgroep die bestaat uit omwonenden, omwonendenvertegenwoordigers, bedrijven en overheden in de regio. Daarnaast droeg het RIC ook bij aan de Burendag, georganiseerd door het Air Mobility Command op de vliegbasis Eindhoven.

Luchthaven Roadshow

Een groot succes in 2025 was de Luchthaven Roadshow, een informatieve en inspirerend programma over het reilen en zeilen op Eindhoven Airport en de vliegbasis Eindhoven. Drie keer heeft het RIC de 'show'

Luchthaven Roadshow in Veldhoven

georganiseerd: in juni in cultureel centrum De Muzenval in Eersel en in theater De Schalm in Veldhoven, en in december in het Muziekgebouw Eindhoven. Omwonenden en andere belangstellenden konden gratis kaarten bestellen via de BurenApp of de website van het RIC.

Alle avonden trokken we een volle zaal. Onze directeur Roel Hellemons en een vertegenwoordiger van de leiding van de vliegbasis vertelden over de taken en de toekomstplannen Eindhoven Airport en Defensie. Het publiek kon ook vragen stellen. Er ontstond steeds een open discussie. Zo kwamen tal van onderwerpen aan bod – van de geopolitieke situatatie en vliegtuiggeluid, tot de bouw van de BIC2-campus vlak bij de luchthaven en parkeerproblemen. De avonden worden gepresenteerd door cabaretier Leon van der Zanden. Hij presenteerde ook een speciale Luchthaven Roadshow in het Business Center op Eindhoven Airport, specifiek voor regionale gemeenteraadsleden, ambtenaren en leden van de Provinciale Staten van Noord-Brabant.

Onderwijs
Ook scholen behoren tot de doelgroep van het RIC. Verschillende middelbare scholen en klassen uit het hoger onderwijs hebben een bezoek gebracht aan de luchthaven, waar ze algemeen werden geïnformeerd of werden begeleid bij specifieke schoolopdrachten. Ook hebben we inmiddels de derde lesbrief voor het middelbare onderwijs gelanceerd, die in het teken staat van de internationalisering van de regio en de rol van de luchthaven hierin.

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.

Schaalsprong in de Brainport
De ontwikkeling van de Brainport zet krachtig door. Een grote schaalsprong is op komst, onder meer dankzij het succes van de hoogwaardige technologiesector. Eindhoven Airport is een intrinsiek onderdeel van deze groei: de luchthaven is voor de bedrijven en hun medewerkers de gateway naar de rest van Europa. We zetten in op hechte samenwerking met de regiopartners en zien tegelijkertijd grote kansen: we kunnen op tal van manieren aanhaken op de verbeteringen en aanpassingen die nodig zijn om deze groei mogelijk te maken.

Een belangrijke factor is de toekomstige, forse uitbreiding van chipmachinefabrikant ASML, onder meer met een nieuwe campus op BIC Noord. Dit deel van de Brainport Industries Campus ligt onder de aanvliegroute van onze luchthaven. De plannen beginnen concrete vorm aan te nemen: in 2025 zijn ze uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan.

Er lopen al projecten en programma's die de verwachte groei ondersteunen, zoals de Regio Deal Eindhoven en Project Beethoven. Binnen het grootschalige Project Beethoven investeren het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de regio tot 2030 2,5 miljard euro in publieke voorzieningen in Brainport Eindhoven en omgeving. De partijen hebben afspraken gemaakt over onder meer woningbouw, mobiliteit, talentontwikkeling en het aanpakken van de netcongestie.

Voor Eindhoven Airport liggen er vele kansen. In het bijzonder richten we ons op aansluitingen op de toekomstige HOV-verbindingen, de grootschalige herstructurering van het wegennet en fietsroutes, en de verbetering van de elektriciteitsvoorziening. Ook heeft de schaalsprong in de regio de discussie over een nieuw treinstation, op loopafstand van de

luchthaven en de ASML-campus, weer nieuw leven ingeblazen. Betere voorzieningen en verbindingen verhogen de kwaliteit van onze luchthaven.

EAD: groener en duurzamer
Eindhoven Airport District (EAD) timmert stevig aan de weg. Gezamenlijk gaat er worden gewerkt aan vergroening en verfraaiing van diverse gebieden, zoals Flight Forum en de Luchthavenweg (inclusief zijstraten). De Luchthavenweg gaat een gebied worden waar voetgangers en fietsers centraal staan.

De vergroening is ook een maatregel tegen hittestress en wateroverlast. Het gebied wordt nu nog overheerst door beton, dat warmte absorbeert. Tegelijkertijd kan regenwater geen kant op en ervaren bedrijven steeds vaker wateroverlast. Er staan daarom ook meer en betere waterbergingen gepland.

De nadruk komt de komende jaren ook te liggen op het versterken van de regie, het versnellen van energie- en mobiliteitsprojecten, en op de gezamenlijke ‘branding’ van het gebied.

De ambities sluiten aan bij de positie van EAD als ‘Living Lab’, een voorbeeldlocatie voor de rest van Nederland. EAD is hier in 2024 voor uitverkozen door Werklandschappen van de Toekomst, een brede coalitie van organisaties die zich inzetten voor toekomstbestendige bedrijventerreinen. Daarmee is EAD een proeftuin waarin innovatieve oplossingen worden ontwikkeld, getest en toegepast. Dit betreft behalve vergroening van de werkomgeving ook innovatieve energietransities en het verbeteren van de bereikbaarheid.

OKEA
Eindhoven Airport blijft ook vertegenwoordigd in het Ondernemers Kontakt Eindhoven Airport, de ondernemersvereniging op het bedrijventerrein rondom de luchthaven. Verbinding tussen aangesloten ondernemers en samenwerking op gemeenschappelijke belangen, zoals veilig ondernemen, vormen de kern van de vereniging. In 2025 is vooral aandacht geweest voor het thema ondermijning.

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

Eindhoven Airport heeft in juni 2025 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met hogeschool Fontys. We slaan hiermee een brug tussen onderwijs, onderzoek en praktijk. Studenten kunnen bijvoorbeeld aan de slag met praktijkcasussen op het gebied van internationale mobiliteit en duurzaamheid en de uitdagingen van een luchthaven. Al eerder trokken we samen op met Fontys. Onze luchthaven leverde bijvoorbeeld een casus voor de studiedag van docenten.

Internationals op de tribune bij FC Eindhoven

Verder hebben we een partnership afgesloten met FC Eindhoven, de tweede betaald-voetbalclub van de regio, en specifiek met de FC Eindhoven Foundation. We werken samen aan het programma 'Onboarding Internationals

in Eindhoven', dat zich richt op het actief begeleiden van internationals/expats, arbeidsmigranten, studenten en kennismigranten bij hun 'zachte landing' in de stad en de regio Eindhoven. Sport, cultuur en ontmoetingen helpen bij het opbouwen van een sociaal netwerk en ze versterken de binding met de stad en de regio.

Onze maatschappelijke samenwerkingen in 2025

Werkgelegenheid & sociale verbeteringen Summa College, Fontys, Brainport Voor Elkaar, Samen voor onze Regio

Sport & cultuur PSV, BrabantSport, FC Eindhoven Foundation, Heroes Den Bosch, Muziekgebouw Eindhoven

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

Innovatie & economie TU/e, Brainport Partnerfonds, WTC/e Brainport

Merhaba
Voor de derde 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. Ook hebben we weer het Poolse cultuurfestival Witaj gesteund, dat op 13 september in het MgE plaatsvond. Dit festival is enigszins vergelijkbaar met Merhaba, maar is gericht op de Poolse inwoners van onze regio.

EA Impact Fonds
Het EA Impact Fonds heeft in 2025 financiële steun verleend aan 29 projecten (2024: 21). 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.

In 2025 gingen donaties naar onder meer Stichting Jeugdbelangen en Gilde Sint Monulphus & Gondulphus (beide uit Knegsel), de Emiliusschool (Son), VMHC Basko (Veldhoven), RKVVO (Oerle), Vereniging de Boerderij (Breugel), Stichting Schoolsport (Best) en diverse organisaties uit Eindhoven, zoals Stichting Meerhoven, Stichting Eindhoven Pride, Stichting Gedeeld Verleden Gezamenlijke Toekomst, Buurtgezinnen, Divinesy bookings, MOVE en PSV Waterpolo. Deze veertien organisaties hebben we op 11 december ontvangen op de luchthaven.

Leefbaarheidsfonds
Eindhoven Airport heeft in 2025 opnieuw 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 2025 heeft het Leefbaarheidsfonds 31 projecten financieel ondersteund.

Vrijwilligerswerk in een Eindhovens buurthuis

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 2025 hebben 59 collega's meegedaan, verspreid over elf activiteiten en projecten. Gezamenlijk besteedden ze hier 275 uur aan. Dat komt neer op een gemiddelde van bijna vijf uur per persoon. Collega's hebben in 2025 bijvoorbeeld een dag geklust in het BioArts Village, een broedplaats voor innovaties die bijdragen aan een duurzame samenleving die leeft van én met de natuur. In oktober werkten een aantal collega's mee aan een tapasmiddag van De Zonnebloem. Deze vereniging organiseert activiteiten voor mensen met een lichamelijke beperking.

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

Eindhoven Airport doet er alles aan om een goede buur te zijn. We willen ook graag weten of we dat ook werkelijk zijn en of we misschien nog meer kunnen doen. Om erachter te komen hoe de omgeving denkt over de aanwezigheid van Eindhoven Airport en de bijdrage aan de regio op economisch en maatschappelijk vlak, doen we vier keer per jaar onderzoek. Omwonenden binnen een straal van 30 kilometer rondom de luchthaven bevragen we aan de hand van een vaste lijst. Thema's die aan bod komen zijn communicatie, aanbod, bijdrage aan en relatie met de omgeving, en duurzaamheid.

In totaal zijn in 2025 1.095 inwoners uit dit gebied geënquêteerd. De gemiddelde jaarscore kwam uit op 7,2 (2024: 7,0). Het aanbod op de luchthaven en de bijdrage aan de regio zijn traditioneel sterke punten van de luchthaven en kregen in 2025 dezelfde, hogere waardering: 7,5 (beide 7,3 in 2024). Wat betreft communicatie waarderen de respondenten ons met een 7,0 (2024: 6,9). Ook bij de relatie met de omgeving zien we een stijging, van 6,9 in 2024 naar 7,1 in 2025. Op het thema duurzaamheid ging de score omhoog van 6,6 naar 6,7.

De basishouding van omwonenden ten opzichte van de luchthaven blijft positief

Vertrouwen van de omgeving
Het draagvlak voor Eindhoven Airport in de brede omgeving blijft breed. 76% van de ondervraagden had in 2025 een positieve tot zeer positieve basishouding. Dit is een stijging ten opzichte van een jaar eerder (75%) en een voortzetting van de trend van de afgelopen vier jaar (2022: 71%). Het aandeel 'zeer positief' staat op 18% (2024: 19%), negatief (of zeer negatief) blijft op 3% (2024: 3%).

Duurzaamheid

Focus op duurzaamheid

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.

Duurzamere luchtvaart

Een net-zero luchtvaartsector is volgens ons in 2050 mogelijk met technologische innovaties. We stimuleren een versnelde vlootvernieuwing en meer gebruik van duurzame brandstoffen.

Eindhoven Airport heeft zich voor wat betreft duurzaamheid gecommitteerd aan twee hoofddoelen: 30% minder geluidsbelasting in 2030 (ten opzichte van 2019) en 30% minder CO_2-uitstoot door het vliegverkeer vanaf Eindhoven Airport in 2030 (ook ten opzichte van 2019). Daarmee willen we de schadelijke impact van vliegen op het klimaat terugdringen.

Maximumaantal vluchten naar 40.500
We houden ons aan afspraken die we hebben gemaakt over het maximaal aantal vluchten: 41.500 per jaar. Voor 2026 en 2027 hebben we het aantal vliegtuigbewegingen teruggebracht naar 40.500 zodat we binnen onze geluidscontour blijven. In 2027 komen we naar alle waarschijnlijkheid veel lager uit dan het maximum aantal vanwege de grootschalige werkzaamheden aan de start- en landingsbaan.

De uitzonderingspositie in de slotverdeling voor vluchten met kleinere, veelal privétoestellen (General Aviation) die tot 2025 van kracht was, vervalt per 1 januari 2026. Daarmee zal dit type verkeer afnemen. 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.

Speciale uitvoering van een Airbus A321neo van Transavia vanwege het zestigjarige jubileum van de luchtvaartmaatschappij

Vlootvernieuwing
Om de uitstoot van CO_2 en de geluidsbelasting 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 A321neo en de Boeing 737 MAX.

De invloedsfeer 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_2 uitstoten. 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.

In 2025 hebben we onderzoek gedaan bij de airlines op Eindhoven Airport. In algemene zin verwachten ze dat ze hun vloot in 2030 grotendeels zullen hebben vernieuwd, maar kunnen ze niet garanderen dat ze de 100% halen. Eindhoven Airport houdt echter ook bij het niet halen van een volledige vlootvernieuwing vast aan de oorspronkelijke doelstelling van 30% minder geluid in 2030.

Verder '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.

Nieuwe startprocedure
Sinds 1 januari is de zogeheten startprocedure NADP-1 (Noise Abatement Departure Procedure 1) de voorkeursprocedure. De NAPD-1, die minder geluidsoverlast veroorzaakt voor direct omwonenden, houdt in de praktijk globaal in dat toestellen direct na de start eerder naar hogere vliegroutes klimmen. Dit is geen verplichting: uiteindelijk is het de gezagvoerder die bepaalt wat de beste, veiligste startprocedure is. De airlines hebben goed gehoor gegeven aan ons verzoek: in 2025 volgde ruim 90% van de vluchten de voorkeursprocedure.

Duurzame vliegtuigbrandstof
Het gebruik van Sustainable Aviation Fuel (SAF), duurzamere vliegtuigbrandstof, draagt bij aan de verdere terugdringing van de CO_2-uitstoot. Hoe meer de luchtvaartmaatschappijen hiervan bijmengen, hoe minder uitstoot.

Momenteel is SAF drie à vier keer zo duur als fossiele kerosine. Sinds 2024 hebben we gekeken of een stimuleringsregeling voor luchtvaartmaatschappijen effect zou hebben en of ze bereid zijn vrijwillig meer SAF bij te mengen dan volgens EU-regels in 2025 verplicht is (2%). Ze zouden dan aanspraak kunnen maken op een bijdrage van Eindhoven Airport. We moeten echter constateren dat er weinig animo is; geen airline heeft gebruik gemaakt van de regeling.

Dat verandert niets aan ons duurzaamheidsdoel (30% minder CO_2-uitstoot in 2030). In eerste instantie zoeken we oplossingen voor reductie bij de bron, dus bij de uitstoot door het vliegverkeer. Maar ook kijken we naar de inzet van andere mogelijkheden, zoals koolstofverwijderingscertificaten.

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_2-uitstoot verlaagt.

We hebben succesvolle tests gedaan met speciale geluidscamera's. Deze registreren in hoeverre de vliegtuigen op het platform gebruikmaken van de Auxiliary Power Unit (APU). Dit is de hulpmotor in de staart van het toestel, die net als de vliegtuigmotoren emissie produceert. De resultaten van de tests waren dermate positief dat we toewerken naar een permanente opstelling. Begin 2025 zijn op een lichtmast op het platform drie geluidscamera’s geplaatst. Met deze camera’s kunnen we vaststellen of op de standplaats de APU van een vliegtuig aan staat en voor hoe lang. Na validering van de gegevens kunnen we – waar nodig – bij de luchtvaartmaatschappijen aansturen op aanpassingen.

Minder gewicht aan boord
Studenten van de TU Delft hebben – in opdracht van Transavia en gefaciliteerd door Eindhoven Airport – alternatieve oplossingen bedacht voor gewichtsbesparingen aan boord van vliegtuigen. Er is gekeken naar diverse mogelijkheden, zoals een slimmere berekening van de hoeveelheid benodigde brandstof (op basis van het werkelijke gewicht van passagiers en handbagage), het lozen van gebruikte water

van de heenvlucht, en afzien van catering aan boord. Een deel van de opgedane inzichten is opgenomen in de SkyTeam Aviation Challenge 2025, een internationaal duurzaamheidsinitiatief waarin luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en industriepartners samenwerken om duurzame oplossingen te versnellen.

Elektrisch vliegen

Er is een mooie toekomst weggelegd voor elektrisch vliegen als een van de vormen van duurzame luchtvaart, allereerst tussen regionale luchthavens. Daarom doen we mee aan het Power Up, een samenwerking met onder meer de luchthavens van Rotterdam, Groningen, Maastricht en Den Helder. Ook Royal Schiphol Group en het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaartcentrum ondersteunen het initiatief. 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. Naast de eigen reguliere bijeenkomsten zijn in 2025 de doelen van Power Up gepresenteerd tijdens een workshop van de Environmental Strategy Committee van Airports Council International Europe. Eindhoven Airport zelf houdt in zijn toekomstplannen rekening met de mogelijkheid om op termijn infrastructurele aanpassingen te doen om elektrisch vliegen op de luchthaven te kunnen realiseren.

Duurzamere 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_2-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_2 meer uit: we elektrificeren materieel, maken gebouwen gasloos en gaan lokaal energie opwekken. De terminaluitbreiding is op deze principes gebaseerd.

Onze duurzaamheidsagenda hebben we vastgelegd in de Planet Roadmap. De verduurzaming van de luchtvaart en de luchthaven staan centraal in dit actieplan. 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.

Elektrische Ground Power Unit

Op zoek naar meer elektriciteit

De stroombehoefte van Eindhoven Airport blijft groeien, onder meer doordat de grondafhandelingsmaterieel aan luchtzijde elektrisch wordt en de terminal en andere gebouwen van het gas afgaan. Er is ook extra elektriciteit nodig om de grotere terminal te kunnen bouwen en daarna te gebruiken. We werken sinds 2019 met het Masterplan-E, dat aangeeft welke projecten en activiteiten op de planning staan, en tot welke behoefte aan energie die leiden.

Eindhoven Airport heeft nu nog voldoende stroom. Dit is onder meer te danken aan de overkoepelende aansluiting bij netbeheerder Enexis: verschillende aansluitingen zijn administratief bijeengebracht waardoor meer capaciteit beschikbaar is. Ook winnen we elektriciteit uit een groeiend aantal zonnepanelen. Daarnaast hebben we nog batterijopslag en een energiemanagementsysteem nodig. In 2025 hebben we voor beide het inkoopproces in gang gezet.

Tot 2033 kunnen we vanwege de netcongestie niet rekenen op aanvullende afnamecapaciteit. Daarom geven we bij de verdere elektrificering prioriteit aan de grootste uitstoters van CO_2 en (ultra)fijnstof. Die vinden we voornamelijk bij het APU-gebruik en het grondafhandelingsmaterieel. In 2026 blijven we de mogelijkheden voor een alternatieve energievoorziening onderzoeken. Zo verkennen we lokale samenwerkingskansen en de flexibilisering van ons energiesysteem met bijvoorbeeld batterijopslag en slim laden.

Zonnepanelen
Bij de uitbreiding van de terminal zal het dak worden voorzien van zonnepanelen. Ons totaal komt dat uit op bijna tweeduizend panelen. Daarmee kunnen we voorzien in ruim 10% van onze energiebehoefte. Op het dak van P3, de parkeergarage die we fors gaan uitbreiden, komen in 2027 circa 535 zonnepanelen te liggen.

Stroom- en gasverbruik
Het totale elektriciteitsverbruik is in 2025 iets gestegen in vergelijking met 2024. Er was sprake van een stijging van ongeveer 0,1%, van 8.087 MWh (2024) naar 8.099 MWh. De toename is toe te schrijven aan de bouw van de terminaluitbreiding. Door energiebesparende maatregelen en de sloop van de laagbouw op Luchthavenweg 13 is de stijging beperkt gebleven.

Ons gasgebruik is in 2025 gedaald met ongeveer 7,8%, van 184.720 kubieke meter (2024) naar 170.302 kubieke meter. Dit komt onder andere door de sloop van een van onze gebouwen en de milde winter.

De installatie van de waterberging onder het nieuwe gedeelte van de terminal

Waterberging
Eindhoven Airport speelt in op klimaatverandering. Onze luchthaven moet zijn

voorbereid op zowel heel natte periodes als droogte, omdat we anders te maken kunnen krijgen met wateroverlast of een drinkwatertekort. Daarom werken we aan een toekomstbestendige drink- en hemelwatervoorziening. Dit is ook een belangrijke element in de uitbreiding van de terminal. Zo worden in de nieuwe kelder regenwaterzakken, vaten en een filterinstallatie geplaatst. We vangen regenwater van daken op, bergen dat in de kelder, en gebruiken het als spoelwater voor de toiletten. De terminal krijgt een groen dak van 2.000 vierkante meter. Dat dak vangt water op en dankzij het groen kunnen we het water vertraagd afvoeren, wat het rioleringsstelsel aanzien ontlast. Het groene dak werkt ook als warmtebuffer voor het gebouw: de nieuwe entreehal warmt minder snel op, waardoor minder koeling nodig is.

De parkeergarage P3 heeft al een waterberging. Ook de toekomstige uitbreiding van P3 krijgt een dergelijke voorziening.

Minder uitstoot

We willen het brandstofgebruik van het afhandelmaterieel aan luchtzijde – zoals pushbackvoertuigen, cateringvoertuigen, vliegtuigtrappen en verrijdbare stroomaggregaten – zo snel mogelijk naar nul brengen. Zo beperken we de uitstoot van CO_2, stikstof en (ultra)fijnstof maximaal. Eind 2025 was 60% van het materieel elektrisch, gelijk aan een jaar eerder (2024: 60%).

Voor veel zwaar materieel (zoals sneeuwschuivers) bestaan er nog geen elektrische varianten die economisch of operationaal haalbaar zijn. Deze platformapparaten en -voertuigen draaien op biodiesel HVO100. Deze veroorzaakt 90% minder CO_2-uitstoot dan de fossiele diesel. We zijn in 2024 volledig hierop overgestapt. Het gebruik van biodiesel is een tussenstap: in 2030 willen we de grondgebonden apparatuur aan luchtzijde en de platformvoertuigen volledig hebben geëlektrificeerd. Dit heeft prioriteit. Een voorbehoud is dat we kunnen beschikken over voldoende elektriciteit: de netcongestie blijft een uitdaging voor de luchthaven en omgeving. In 2026 doen we onderzoek naar de haalbaarheid van de verdere elektrificatie van voertuigen en materieel aan luchtzijde.

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 of gestort.

In 2025 werd 60% van het afval uit de operatie hergebruikt of gerecycled, dat is iets lager dan een jaar eerder (2024: 62%). Mede door de stijging van het aantal passagiers heeft dit geleid tot een kleine toename van het aandeel restafval met impact op de afvalscheiding. Het percentage afvalscheiding zelf kwam uit op 32% (2024: 37%).

Handleiding duurzaamheid

We werken met een Handleiding Duurzaamheid. 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 dertig luchthavens ter wereld met het hoogste certificaat voor de CO_2-reductie. In 2025 is ons Level 5-certificaat van het Airport Carbon Accreditation (ACA) herbevestigd. 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_2-emissies van de eigen activiteiten met minimaal 90% 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_2-neutraal voor de eigen activiteiten. Eindhoven Airport

draait volledig op groene elektriciteit (windenergie van windmolens in Nederland) en groen gas.

Compensatie restuitstoot
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 2025 was dat 12 tCO_2 (2024: 13 tCO_2). Deze daling is te danken aan het gebruik van HVO100 in plaats van diesel voor de eigen sneeuwvoertuigen.

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. Beide projecten zijn een compensatie voor de uitstoot die onze medewerkers veroorzaken bij onder meer de uitoefening van hun werkzaamheden, zoals dienstreizen en woon- en werkverkeer.

Duurzamere 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 2025 hebben we het jaarlijkse medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) uitgevoerd. We scoorden een 8,0, nagenoeg hetzelfde als in 2024 (8,1). De medewerkers zijn op bijna alle punten positief, zoals over de sfeer, de georganiseerde activiteiten, het opfrisverlof en overige arbeidsvoorwaarden. Minder goed is de score op sociale veiligheid: meerdere medewerkers ervaren ongewenst gedrag op de werkvloer. We hadden hier al actie op ondernomen, maar die gaan we verder intensiveren. Ook andere verbeterpunten hebben we opgepakt. Voor 2026 hebben we een aantal speerpunten vastgesteld.

De Employee Net Promoter Score (eNPS), die aangeeft in welke mate medewerkers Eindhoven Airport aanraden als werkgever, is gelijk aan die van een jaar eerder: +30 (2024: +30); dat betekent goed tot heel goed.

Sluiting luchthaven in 2027
Een belangrijk thema voor de medewerkers is de aanstaande tijdelijke sluiting van Eindhoven Airport in 2027. Voor al onze eigen medewerkers is de werkgelegenheid in die periode en daarna gegarandeerd. In 2026 gaan we daar preciezere invulling aan geven. Voor iedereen afzonderlijk zoeken we naar de beste optie. Dat kan variëren van het volgen van een opleiding of een tijdelijke overplaatsing tot een sabbatical.

Herindeling afdelingen
Veel aandacht ging er in 2025 uit naar de herindeling van een aantal afdelingen. Security, die onderdeel was van de afdeling Airport Operations, is samengevoegd met Safety. Zij vormen nu samen de nieuwe afdeling Safety & Security waarin nu alle aspecten van veiligheid op een luchthaven zijn gebundeld. De nieuwe afdeling en Airport Operations hebben elk hun eigen leidinggevende.

Pensioen
We zijn ons aan het voorbereiden op de invoering van een nieuwe pensioenregeling voor Eindhoven Airport. Die wordt eind 2027 ingevoerd en zal aansluiten op de nieuwe Wet toekomst pensioenen. We hebben hiervoor adviseurs ingeschakeld. In 2026 krijgt de nieuwe regeling een definitieve vorm.

Arbeidsomstandigheden
Eindhoven Airport streeft naar optimale arbeidsomstandigheden voor al onze medewerkers en de medewerkers van onze partnerbedrijven op de luchthaven.

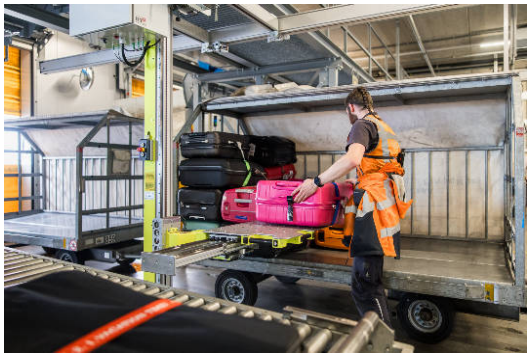
Betere werkomgeving in de terminal
Het klimaat op een aantal werklocaties in de terminal hebben we in 2025 verbeterd. Daar hadden we diverse klachten over gekregen. Onze technische partner SPIE is hiermee aan de slag gegaan. De situatie is verbeterd bij bijvoorbeeld de securitycontrole, de gates en de havendienst.

Ook hebben we gewerkt aan de verbetering van diverse werkruimten. De ruimte voor de havendienst wordt uitgebreid, en er komen onder meer nieuwe toiletten, een kolfruimte, en een kleedruimte. De oplevering is in 2026.

Werken aan betere luchtkwaliteit
De arbeidsinpectie deed in 2025 onderzoek naar de blootstelling aan uitstoot van vliegtuigen op het platform en van dieselmotoren van grondmaterieel. Dat gebeurde zowel bij onze eigen organisatie als bij onze partnerbedrijven op het luchthaventerrein. De arbeidsinspectie bracht in kaart hoe medewerkers worden beschermd tegen de uitstoot van (ultra)fijnstof en roet. In 2026 verschijnt het rapport met daarin aanbevelingen en verplichtingen waaraan alle partijen moeten voldoen.

In 2026 voeren we zelf opnieuw een blootstellingsonderzoek uit. Dit om inzicht te krijgen in de effecten van de maatregelen die we afgelopen jaren al hebben genomen naar aanleiding van onderzoeken die TNO voor ons heeft uitgevoerd. Dit onderzoeksinstituut had geconstateerd dat de achtuursgemiddelden voor bepaalde groepen medewerkers boven referentiewaarden uitkwamen. Een van de oplossingen die met voorrang wordt bekeken is de elektrificiering van het grondmaterieel.

Mechanische tilhulpen
We hebben grote vooruitgang geboekt met de installatie van de mechanische tilhulpen voor de medewerkers van de bagageafhandeling. De eerste helft van de tilhulpen is inmiddels geplaatst, de andere helft volgt in het eerste kwartaal van 2026. Dankzij de tilhulpen kunnen de medewerkers de bagage voor vertrekkende vluchten met minder fysieke belasting laden.



Tilhulpen verlichten het werk in de bagagehal

Sociale veiligheid
Eindhoven Airport wil een veilige werkomgeving bieden en dat biedt geen ruimte voor ongepast gedrag. We hebben in 2025 workshops op dit onderwerp georganiseerd. Het werken aan een 'veilige basis' is vast onderdeel van ons leadershipprogramma; ook dit moet bijdragen aan de uitbanning van ongewenst gedrag.

We zijn in maart 2025 begonnen met het programma Open Feedback, onder begeleiding van het adviesbureau TwijnstraGudde. Het openlijk geven van feedback zien we als een belangrijke voorwaarde voor een fijne, veilige werkomgeving. We willen dat medewerkers het vertrouwen voelen van leidinggevenden, zich vrij voelen elkaar positieve of negatieve feedback te geven, en zich altijd eerlijk behandeld voelen.

Duurzame inzetbaarheid
We hechten aan het welzijn van onze mensen. In het huidige arbeidsvoorwaardenreglement, dat nog doorloopt tot 2026, is er veel aandacht voor duurzame inzetbaarheid. Het 'opfrisverlof' is nog steeds populair: 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. In 2025 heeft 37% van de medewerkers die hiervoor in aanmerking kwam, gebruik gemaakt van deze verlofoptie.

Eindhoven Airport vindt het belangrijk dat de medewerkers zich blijven ontwikkelen. Scholing en ook opfrisverlof spelen daar een rol in. Begin november hebben we een nieuw learning management systeem gelanceerd. Daarop vinden medewerkers onder meer trainingen, die ze op eigen initiatief of op verzoek van leidinggevenden kunnen volgen. We kunnen er onze eigen content op creëren en dus maatwerk leveren. Op de portal staat ook het 'onboardings'-programma voor nieuwe medewerkers.

Ook gezond eten stond centraal tijdens de FIT-week in 2025

Eind mei 2025 hebben we opnieuw een FIT-week georganiseerd. Er was aandacht voor fysieke, mentale en sociale vitaliteit. Ook kunnen medewerkers zich elk jaar inschrijven voor het leefstijlprogramma PSV-Plus, dat we namens onze partner PSV aanbieden. En opnieuw hebben we medewerkers gestimuleerd (gratis) mee te doen aan de Eindhoven Marathon. Onze partner BrabantSport bood ons die mogelijkheid. Op zondag 13 oktober liepen vijftien medewerkers mee, verspreid over verschillende afstanden.

Health check
Eindhoven Airport heeft alle medewerkers gestimuleerd mee te doen aan het Preventief Medisch Onderzoek (PMO) en het Periodiek Arbeidsgezondheidskundig Onderzoek (PAGO). De respons voor deze periodieke Health Check – eens in de vier jaar – was groot. De nadruk bij het (anonieme) onderzoek ligt onder meer op kracht, souplesse, longinhoud en leefstijl. We werken hiervoor samen met externe partners Simple Check en Johan. Op ons interne Duurzaam Inzetbaarheidsplatform (DI-platform) vinden medewerkers informatie en tips op het gebied van fysieke, mentale en sociale vitaliteit en wendbaarheid.

Ook sociale vitaliteit bevordert duurzame inzetbaarheid. Er zijn diverse evenementen georganiseerd, zoals een familiedag en een bedrijfsuitje naar Antwerpen. Een belangrijke rol is weggelegd voor het medewerkerspanel EA Connected, dat zich richt op alle medewerkers op de luchthaven. EA Connected verbindt collega's op een inspirerende en leuke manier met elkaar. Het organiseert bijvoorbeeld rondleidingen, workshops, een foodcourt en het End Of Season Festival. Ook is er aandacht voor gezamenlijke thema's zoals ondermijning en omgaan met agressie.

Ziekteverzuim
Het ziekteverzuim is in 2025 gestegen naar 4,9% (2024: 3,7%). De stijging heeft voor het grootste deel te maken met de toename van langdurig verzuim.

Werving en behoud van medewerkers
Er was in 2025 over het algemeen geen sprake van een tekort aan personeel. We blijven echter alert. Samen met onze partnerbedrijven trekken we op om de luchthaven op de kaart te zetten als een 'Great place to work'. Dat doen we met drie focusgroepen: Werven, Boeien & binden,

en Behouden. Deze zetten concrete, gezamenlijke acties op. Een van de acties is het verbeteren van de 'onboarding', het goed introduceren van nieuwe collega's in de werkomgeving. Doel is dat we de ‘branding’ van Eindhoven Airport als mogelijke werkplek versterken.

Horecapartner Vermaat was een van de deelnemers aan de Open Bedrijven Dag

Op 31 maart 2025 was er een Open Bedrijven Dag in ons Business Center. Werkzoekenden en andere geïnteresseerden hebben we proberen te enthousiasmeren voor werk op de luchthaven of voor een studie die daarbij zou passen. We organiseerde de dag in samenwerking met het arbeidsmarktplatform Werken in de Kempen. Tien luchthavenpartners deden mee, waaronder bijvoorbeeld Viggo, Defensie en de douane, maar ook het Summa College. De dag trok ongeveer vierhonderd belangstellenden.

Responsible Business Policy
In onze dagelijkse werkzaamheden krijgen we zowel bewust als onbewust te maken met onderwerpen en situaties die hebben te maken met mensenrechten. Eindhoven Airport respecteert de mensenrechten en zet alles op alles om te handelen in overeenstemming met internationaal erkende normen zoals vastgelegd in de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens. Eindhoven Airport verwacht van zijn leveranciers en partners dat zij hetzelfde doen.

Op onze luchthaven is de Responsible Business Policy (RBP) van kracht geworden. De RBP, afgeleid van het overkoepelende beleid voor verantwoord ondernemen van Royal Schiphol Group, beschrijft hoe Eindhoven Airport mensenrechten respecteert en ervoor zorgt dat ze worden nageleefd. De richtlijnen hebben onder meer betrekking op arbeidsomstandigheden, belastingen, eerlijke concurrentie, omkoping en corruptie. De Responsible Business Policy helpt ons belangrijke mensenrechtenonderwerpen en potentiële schendingen hiervan beter te herkennen.

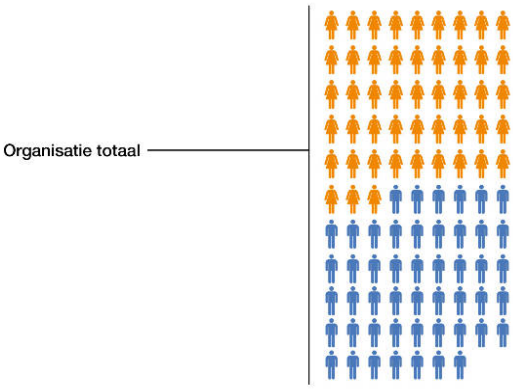
Het naleven van de Responsible Business Policy is van essentieel belang voor onze organisatie. Niet alleen om onze waarden van verantwoord zakendoen en respect voor mensenrechten uit te dragen, maar ook om te voldoen aan Europese regelgeving. Deze schrijft voor dat bedrijven en hun ketenpartners zich dienen te houden aan bepaalde minimumnormen en mensenrechten kunnen waarborgen.

Ons team

Door het jaar heen had Eindhoven Airport N.V. in 2025 84 medewerkers in dienst en Eindhoven Airport Hotel B.V. 13 medewerkers. Dit is inclusief medewerkers met een tijdelijk contract maar exclusief oproepkrachten en stagiaires.

Man/vrouw-verhouding

De man/vrouw-verhouding binnen de totale organisatie is bijna in evenwicht: in 2025 waren 47 mannen en 37 vrouwen in dienst bij Eindhoven Airport en bij het hotel werken 11 vrouwen en 2 mannen. 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% vrouw, minimaal 30% man).



Aantal vrouwen en mannen bij Eindhoven Airport N.V. in 2025 (inclusief hotel)

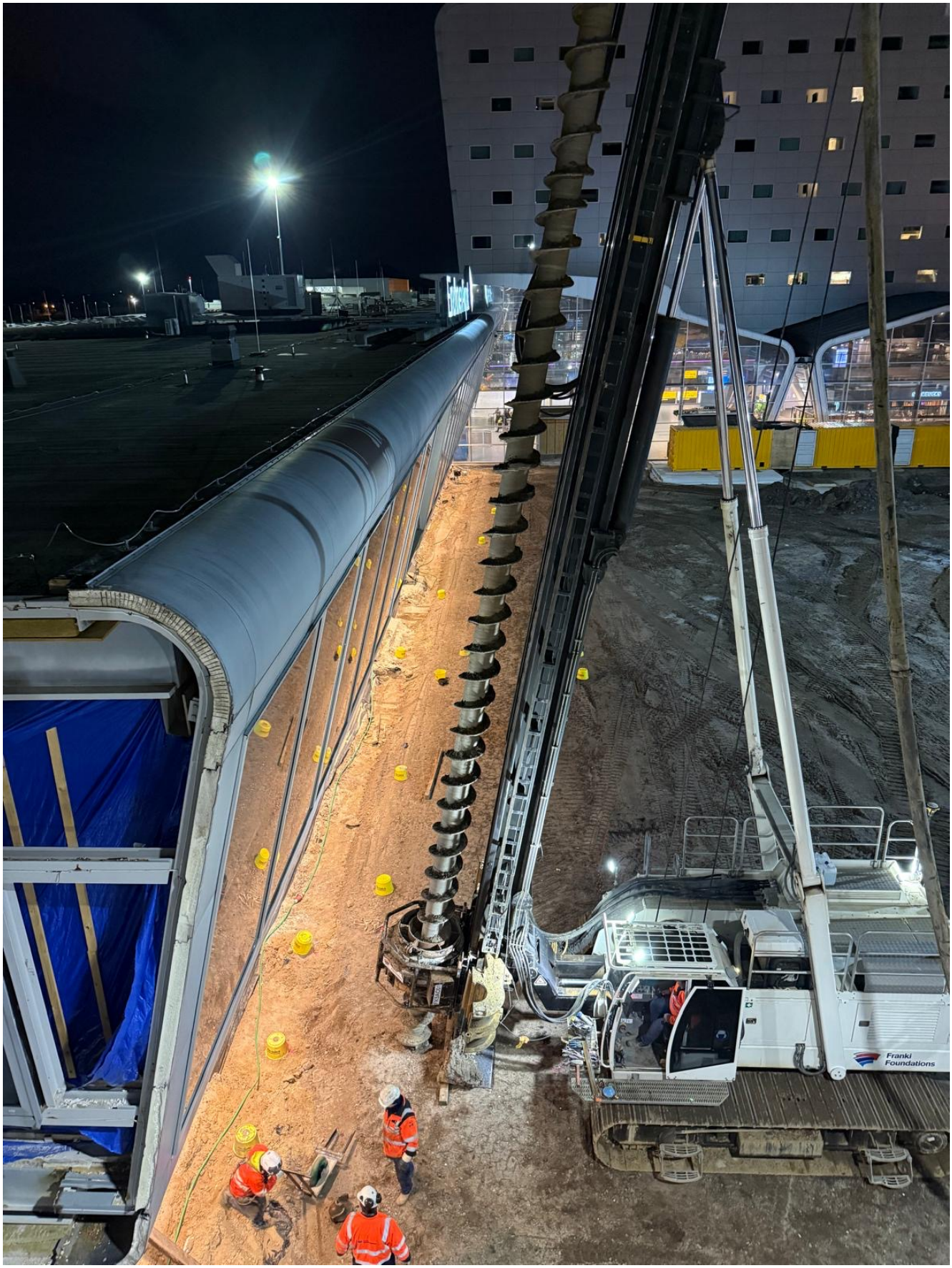
Bericht van de OR

De ondernemingsraad (OR) heeft ook dit jaar meermalen overleg gevoerd met de bestuurder. De OR kijkt positief terug op de samenwerking en de behaalde resultaten. Dit heeft zich onder andere vertaald in een hoger MTO-cijfer, dat de betrokkenheid en tevredenheid van medewerkers weerspiegelt.

De OR blijft zich actief inzetten om tijdig aangehaakt te zijn bij projecten met een grote impact op de organisatie en haar medewerkers. Daarbij kan worden gedacht aan de realisatie van de nieuwe terminal, die in 2027 wordt opgeleverd, en de voorbereidingen op de baansluiting in 2027, een periode waarin geen vliegverkeer zal plaatsvinden. Deze ontwikkelingen vragen om zorgvuldige afwegingen, waarbij de belangen van medewerkers nadrukkelijk worden meegenomen.

Daarnaast blijft de hervorming van de pensioenen, inclusief de overgang naar het nieuwe stelsel, een belangrijk speerpunt. Dit is een complex en ingrijpend traject dat beheerst moet worden doorlopen. Zo kunnen weloverwogen en toekomstbestendige keuzes worden gemaakt voor alle betrokkenen.

De ondernemingsraad onderstreept het belang van blijvende investeringen in medewerkers en goede arbeidsvoorwaarden, zeker in een tijd van grote veranderingen en aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt.


Franki
Foundations

Onze bedrijfsvoering

Bedrijfsvoering

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

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 director in de Board van Hobart International Airport, bestuurslid van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), lid van de Advisory Board van Elysian Aircraft, lid van de Buas Industry Board, en lid van de strategic board van Visit Brabant. Hellemons is ook voorzitter van de Raad van Toezicht van Stichting op de Fiets.

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.

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.

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

Toprisico's

Om onze strategie succesvol te kunnen uitvoeren en de bedrijfsvoering robuust te houden, brengt Eindhoven Airport actief risico's in kaart die deze doelen kunnen bedreigen. Hieronder geven wij inzicht in de belangrijkste risico's en de wijze waarop wij deze beheersen.

Naleven wet- en regelgeving
Het naleven van geldende normen, wet- en regelgeving, richtlijnen en afspraken vormt een essentiële randvoorwaarde voor zowel de huidige bedrijfsvoering als de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport. De luchthaven opereert binnen een complex regelgevend kader, waaronder specifieke milieu- en geluidsnormen, arbeidswetgeving, aanbestedingsregels, voorschriften voor financiële verslaglegging en fiscale verplichtingen. Daarnaast is Europese regelgeving inzake luchthavengelden van toepassing.

Nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van klimaat, stikstof en luchtkwaliteit kan eveneens van invloed zijn op onze activiteiten. Eindhoven Airport anticipeert hierop door te beschikken over actuele kennis en door het treffen van passende interne beheersmaatregelen. Hiermee beogen wij zo compliant mogelijk te zijn en te blijven voldoen aan de geldende eisen. Ons beleid wordt waar nodig aangepast aan veranderende regelgeving, waarbij wij tevens de mogelijke impact op het aantal vliegtuigbewegingen nauwlettend monitoren. Wij passen zo nodig ons beleid aan als dat noodzakelijk is als gevolg van actuele ontwikkelingen, veranderende regelgeving of andere oorzaken. De mogelijke impact op onze bedrijfsvoering monitoren wij hierbij nauwlettend.

(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 streven we ernaar te voldoen aan alle wet- en regelgeving op het gebied van onder meer veiligheid en beveiliging, milieu, duurzaamheid, aanbestedingen en privacy- en informatiebeveiliging. Omdat we in 2017 de grens van meer dan 5 miljoen passagiers hebben gepasseerd, moeten we ook voldoen aan de wetgeving rondom havengelden. We accepteren hierin geen risico's.

Risicobeheersing
De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van risicobeheersing en interne controle aan de raad van commissarissen. Voor elk geïdentificeerd risico is bepaald wat de kans is dat dit risico optreedt en wat de mogelijke invloed is op de bedrijfsvoering, waarna beheersmaatregelen zijn gedefinieerd en het risico na genomen beheersmaatregelen is bepaald. Het zogenoemde ‘restrisico’ wordt besproken, wat voor het laatst gebeurde tijdens de vergadering in december 2025.

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 2025 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.

TULIP INN

Ons resultaat

In alle opzichten is 2025 een sterk financieel jaar geweest. Het aantal vliegtuigbewegingen is met 41.011 iets hoger dan in 2024 (40.826), ruim onder het vergunde aantal van 41.500. De airlines hadden ook een hogere gemiddelde bezettingsgraad, waardoor het aantal passagiers 2,3% hoger uitkwam dan 2024, namelijk 6,96 miljoen passagiers.

Onze financiële positie blijft zeer solide. Na drie sterke financiële jaren met goede operationele resultaten zijn we in staat geweest belangrijke investeringen te doen, waaronder de uitbreiding van onze terminal, die is gericht op kwaliteitsverbetering. De bouw is in 2024 gestart en verloopt volgens planning. Naar verwachting wordt de uitgebreide en vernieuwde terminal medio 2027 opgeleverd.

Daarnaast zijn we financieel goed voorbereid op verwachte ontwikkelingen van de luchthaven, zoals de baanrenovatie in 2027 en de uitbreiding van de terminal. In dit kader hebben we twee financieringen afgesloten. Daarbij houden we rekening met korte- en langetermijneffecten, inclusief cashflow, investeringsbehoeften vanuit ons Tactisch Plan en mogelijke tegenvallers. De totale kredietfaciliteit bedraagt € 110 miljoen, met een accordeonmogelijkheid van € 20 miljoen.

We zijn ruim binnen de gestelde convenanten gebleven die zijn opgelegd bij het afsluiten van de financieringen. Per einde 2025 hebben we € 2,0 miljoen aan schuld uitstaan.

Omzet stijgt

In totaal zijn de opbrengsten van Eindhoven Airport in 2025 met 4% gestegen tot € 100,5 miljoen (2024: € 96,2 miljoen). De hoge bezettingsgraden zijn ook terug te zien in de passagiersafhankelijkse omzetstromen, waaronder de havengelden en autoparkeren. Per 1 april 2025 zijn de nieuwe havengeldtarieven in werking getreden. De omzet uit havengelden is met 5,8% gestegen naar € 59,7 miljoen (2024: € 56,4 miljoen). Dit is met name toe te schrijven aan de stijging van het gemiddelde tarief door toegenomen havengeldgerelateerde kosten. Ook in de omzet van het autoparkeren zien we groei, van € 21,9 miljoen in 2024 naar € 22,4 miljoen in 2025.

We zien tevens een sterke groei bij de 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 2025 € 4,0 miljoen, nagenoeg gelijk aan de omzet van vorig jaar (2024: € 4,0 miljoen) De bezettingsgraad van het hotel is in 2025 uitgekomen op 81% (2024: 80%).

(in EUR 1.000)	2025	2024	Delta	%
Havengelden	59.694	56.409	3.285	5,8%
Autoparkeren	22.396	21.933	463	2,1%
Concessies	12.610	12.024	586	4,9%
Verhuringen	5.527	5.499	28	0,5%
Overige omzet	264	346	-82	-23,7%
Totaal	**100.491**	**96.211**	**4.280**	**4,4%**

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 2024 wordt onder andere veroorzaakt door de stijging van de passagiersaantallen, 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 € 25,2 miljoen valt € 1,9 miljoen hoger uit dan in 2024 (€ 23,3 miljoen).

Vooruitblik 2026

Na een solide 2025 verwachten we ook in 2026 opnieuw een financieel gezond jaar. Wat betreft het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen voorzien we geen grote verschuivingen ten opzichte van voorgaande jaren.

Met de voortgaande investering in de uitbreiding van onze terminal zetten we een belangrijke stap in de kwaliteitsverbetering van onze luchthaven. De oplevering van de nieuwe terminal staat gepland voor medio 2027. Tijdens de meeste bouwactiviteiten blijft de luchthaven volledig operationeel. We treffen daarbij passende maatregelen om de overlast voor passagiers en medewerkers tot een minimum te beperken. De laatste fase van de uitbreidingswerkzaamheden valt samen met de renovatie aan de start- en landingsbaan tussen 1 februari 2027 en 19 juli 2027. In deze periode vindt er geen vliegverkeer plaats. Ook in 2026 hebben de voorbereidingen op deze baansluiting onze volle aandacht.

In lijn met onze ambities op het gebied van bereikbaarheid zijn we van plan om de parkeercapaciteit op P3 uit te breiden. De voorbereidingen hiervoor zijn gestart en de werkzaamheden zullen naar verwachting in het vierde kwartaal van 2026 van start gaan. Dit zal voor een dempend effect van de parkeeromzet zorgen, omdat er minder parkeergelegenheid is gedurende de bouwperiode vanwege het benodigde bouwgebied.

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, blijft ook in 2026 naar verwachting groot. We zijn trots om hier op verantwoorde wijze aan te kunnen bijdragen en willen deze mooie regio graag blijven bedienen vanuit onze rol als regionale luchthaven. Daarom blijven we investeren in onze leefomgeving en in de verdere verduurzaming van de luchthaven.

Ons toezicht

Toezicht

Verslag raad van commissarissen

Eindhoven Airport kan wederom terugkijken op een prima jaar. Het management en alle medewerkers zijn erin geslaagd een efficiënte operatie te runnen, terwijl ze zich tegelijkertijd voorbereidden op grote projecten in de nabije en verdere toekomst.

De operatie is in 2025 over de gehele linie zeer goed verlopen. Alleen op enkele dagen was er sprake van grote verstoringen: die werden veroorzaakt door personeelstekorten bij afhandelaar Skytanking en ook bij de (militaire) luchtverkeersleiding. Verder was er een incident met waargenomen drones, waardoor op een zaterdag eind november het vliegverkeer enkele uren moest worden stilgelegd.

We kunnen spreken van een succesvol jaar. Dat is ook af te lezen aan het aantal passagiers dat de luchthaven aandeed: dat is in 2025 met 6,96 miljoen weer iets hoger dan een jaar eerder (6,8 miljoen), bij een nagenoeg gelijk gebleven aantal vliegtuigbewegingen. Door de schaarse capaciteit vliegen steeds vaker grotere toestellen op Eindhoven Airport. De gemiddelde bezettingscapaciteit kwam uit op 89%, wat betekent dat bijna alle vliegtuigen goed gevuld zijn.

Deze ontwikkeling zien we als een bevestiging dat Eindhoven Airport in toenemende mate een belangrijke verbinder is voor de Brainport en de wijdere omgeving. De luchthaven is net als de regio steeds internationaler aan het worden. Het aantal kenniswerkers dat vanaf en naar Eindhoven vliegt, en ook buitenlandse werkers in andere sectoren, blijft toenemen. Daarnaast is er een groot segment reizigers dat de luchthaven gebruikt om familie en vrienden te bezoeken, al dan niet gecombineerd met een weekendje weg of een vakantie.

Het succes betekent ook dat er goed naar de toekomst moet worden gekeken. En dat gebeurt ook. Met name de uitbreiding van de terminal, waarvan de bouw inmiddels in volle gang is, is cruciaal om meer licht, lucht en ruimte te bieden voor de passagiers. Maar ook de geplande sluiting van de luchthaven in 2027, vanwege de werkzaamheden aan de start- en landingsbaan, is een ingrijpende gebeurtenis die nu al de volle aandacht vraagt van het management en alle betrokken partijen.

Belangrijke thema's in 2025

Veiligheid

Ook in 2025 stond veiligheid, de basisvoorwaarde voor de hele bedrijfsvoering, hoog op de agenda bij de raad van commissarissen. Een veilige operatie blijft het fundament onder een goed draaiende luchthaven. Regelmatig hebben we hierover met de directie gesproken.

Leden van de raad hebben een aantal keer meegelopen met de zogenoemde Safety Walks. Altijd doet minimaal één commissaris mee aan deze walks. Deze wandelingen over het luchthaventerrein zijn bedoeld om mogelijke risico's die passagiers, bezoekers en medewerkers lopen in beeld te brengen. Er was extra aandacht voor de bouwwerkzaamheden voor de terminaluitbreiding.

Ook cybersecurity is uitgebreid aan bod geweest in de vergaderingen. De directie rapporteerde ons hierover regelmatig.

Uitbreiding van de terminal

De bouw van de terminal vordert zienderogen. De voltallige raad heeft in oktober een rondleiding gekregen op en rond het bouwterrein. Verder heeft de directie ons het

hele jaar door met rapportages op de hoogte gehouden over de voortgang, inclusief de financiële verantwoording daarvoor. Ook voor 2026 staat een rondleiding op de rol.

De raad is zeer tevreden over de gang van zaken en is ervan overtuigd dat de planning – de opening in het derde kwartaal van 2027 – wordt gehaald. De uitbreiding achten we, net als de directie, zeer noodzakelijk omdat de huidige terminal niet meer voldoet voor het huidige aantal passagiers. De grotere terminal betekent niet alleen aanzienlijk meer kwaliteit – in de vorm van meer ruimte, comfort en voorzieningen – maar ook meer veiligheid. Bij grote drukte in de terminal, met veel mensen in een te kleine ruimte, is er een risico dat onveilige situaties ontstaan, en dat moet worden voorkomen. Verder zijn we verheugd dat er een nieuwe bagagekelder komt, waardoor de bagageafhandeling beter en sneller zal verlopen.

Baansluiting in 2027

Elke vergadering stond ook de toekomstige baansluiting in 2027 op de agenda. De start- en landingsbaan, die van Defensie is, gaat van 1 februari tot 19 juli 2027 dicht vanwege grootschalige werkzaamheden. Het gevolg is dat er in die periode ook geen burgerluchtvaart kan plaatsvinden.

De directie heeft ons continu op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. De sluiting van de luchthaven heeft grote impact op iedereen die er werkt. We steunen de focus die de directie legt op het waarborgen van de continuïteit en een vlekkeloze opstart als de baansluiting eenmaal voorbij is. Essentieel is dat zoveel mogelijk medewerkers, zowel van Eindhoven Airport zelf als van de partnerbedrijven op de luchthaven, hun werk behouden en ook bij de herstart in juli 2027 direct weer aan de slag kunnen.

De baansluiting heeft zeker ook positieve kanten. De start- en landingsbaan wordt verbeterd, wat nodig is na jaren van gebruik, veroudering en weersinvloeden. Bovendien komt er een nieuwe waterberging en een extra taxibaan, wat de veiligheid ten goede komt. Verder zien we uit naar de installatie van het nieuwe landingsnavigatiesysteem ILS categorie IIIB, dat landingen mogelijk maakt bij dichte mist.

Geluid

De raad heeft de vinger aan de pols gehouden daar waar het gaat om geluid en geluidshinder. De vlootvernieuwing heeft inmiddels positieve effecten: er zijn steeds meer nieuwe toestellen die minder geluid produceren. De raad staat volledig achter het doel om het geluid in 2030 te reduceren met 30% (ten opzichte van 2019).

Stikstof

De directie heeft ons meermalen geïnformeerd over de voorbereidingen voor een aanvraag voor een nieuwe natuurvergunning. Het plafond voor stikstofemissies dat voor Eindhoven Airport is vastgelegd in het maatwerkvoorschrift uit juni 2024, is in 2025 niet toereikend gebleken en zal de komende jaren knellend worden als gevolg van vlootvernieuwing en vlootverzwaring. Nieuwere toestellen zijn weliswaar stiller maar stoten meer stikstof uit dan de huidige generatie toestellen. Dat geldt ook voor grotere toestellen. De directie stuurt aan op een natuurvergunning met een grotere stikstofruimte. Er blijft veel onduidelijkheid over additionaliteit en het is dan ook nog onzeker of de aanvraag vergund kan worden. Hierover vindt intensief overleg plaats met het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.

De raad houdt deze ontwikkeling nauwlettend in de gaten. In 2025 hebben we ook een speciale sessie gehouden met experts: zij hebben ons uitgebreid voorgelicht over de stikstofproblematiek en de specifieke regelingen.

Communicatie met de omgeving

De directie heeft ons goed op de hoogte gehouden over de contacten en overleggen die Eindhoven Airport onderhoudt met partners in de omgeving. Daaronder valt uiteraard het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Ook waren er commissarissen aanwezig bij de jaarlijkse informatiebijeenkomst met leden van de gemeenteraden en Provinciale Staten, belangrijke stakeholders van de luchthaven.

De raad is enthousiast over de nieuwe Luchthaven Roadshows. Dat zijn bijeenkomsten in plaatselijke theaters waarin omwonenden direct in gesprek kunnen gaan met zowel de directie van Eindhoven Airport als die van de Vliegbasis Eindhoven. De raad is ervan overtuigd dat deze open communicatie een positieve bijdrage levert aan het beeld van de luchthaven in de regio.

Sociale veiligheid

Een regelmatig onderwerp van gesprek is de cultuur binnen de organisatie. Net als de directie hecht de raad aan een inclusieve, sociaal veilige omgeving waarin iedereen zich welkom en erkend voelt.

Risicomanagement

De raad heeft zich uitgebreid laten voorlichten over de interne risicobeheersings- en controlesystemen. Deze zijn besproken aan de hand van een risicomanagementrapportage, als onderdeel van het Tactisch Plan. Speciale aandacht was er voor geopolitieke omstandigheden die van invloed kunnen zijn op Eindhoven Airport, dat immers ‘te gast’ is op een militaire luchthaven. Ook de risico’s van drones zijn hierbij belicht.

Samenstelling van de raad

In 2025 is de samenstelling van de raad niet veranderd. Er zijn wel besluiten genomen over de komende jaren. Op voordracht van Royal Schiphol Group is ondergetekende vanaf 28 maart 2026 herbenoemd tot voorzitter voor een derde periode van twee jaar. Dit onder meer met het oog op de grote projecten die nu gaande zijn. De benoeming loopt tot eind maart 2028.

Carlo van Kemenade verlaat de raad per 28 maart 2026. De gemeente Eindhoven heeft Willem van der Leegte, president en CEO bij de VDL Groep, voorgedragen voor benoeming. De gedachte is dat Willem van der Leegte vanaf uiterlijk maart 2028 de voorzittershamer overneemt.

Vergaderingen

De raad van commissarissen kwam in 2025 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 8 mei 2025 vond de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) plaats. Hierbij waren alle commissarissen aanwezig en waren alle aandeelhouders vertegenwoordigd. Tijdens deze AVA is Mirjam van den Bogaard voor een derde termijn herbenoemd als statutair directeur in de functie van COO.

Jaarlijks wordt een vergadering van de ondernemingsraad (OR) bijgewoond door een van de commissarissen. Ook vindt een informeel gesprek plaats tussen de voorzitter van de OR en ondergetekende. Hieruit is gebleken dat de OR open en constructief overlegt met de directie. Verder heeft de raad op regelmatige basis constructief overleg met de aandeelhouders en worden relevante maatschappelijke issues besproken.

In de laatste vergadering van 2025 heeft de raad gesproken over het functioneren van de directie en het remuneratiepakket. De raad is zeer tevreden over het functioneren

Zelfevaluatie

De evaluatie van het functioneren van de raad is in 2025 extern begeleid. De raad is tevreden

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

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 zijn governancestructuur een Algemene Vergadering van Aandeelhouders, een raad van commissarissen, een directie en een 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 zijn missie. De reglementen van directie en raad van commissarissen staan tezamen met het compliance-overzicht op de website van de vennootschap.

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 2025, een winstuitkering te doen ten bedrage van € 7.579.000, verdeeld over € 3.789.500 op cumulatief preferente aandelen en € 3.789.500 op gewone aandelen. De resterende winst van € 17.613.000 zal in zijn geheel worden toegevoegd aan de overige reserves.

De directie zal het jaarverslag voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 13 april 2026. 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 we graag de directie en alle medewerkers hartelijk danken voor hun inzet in het afgelopen jaar en hun veel succes wensen bij de grote projecten en uitdagingen die ze de komende tijd op hun pad vinden.

Eindhoven, 19 maart 2026
Ir. Bert van der Els, president-commissaris

Personalia raad van commissarissen
De raad van commissarissen van Eindhoven Airport N.V. bestond in het jaar 2025 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 (tot 1-12-2025)
Voorzitter Stichting Verkadefabriek (tot 1-4-2025)

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 (tot 1-11-2025)
Voorzitter Van Gogh Nationaal Park (per 1-7-2025)

Ir. L.W.J. (Kjell) Kloosterziel (1978)
Directeur Schiphol International
Directeur Strategy & Airport Planning

Nevenfuncties
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

De raad van commissarissen. Van links af: Arthur Reijnhart, Carlo van Kemenade, Bert van der Els, Annemarie Moons en Kjell Kloosterziel.

Jaarrekening

Jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2025

(*voor resultaatbestemming*)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2025	2024
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	164	181
Materiële vaste activa	2	140.724	118.631
Financiële vaste activa	3	1.953	1.440
		142.841	120.252
Vlottende activa			
Voorraden	4	218	210
Vorderingen	5	23.935	26.200
Liquide middelen	6	40.044	38.917
		64.197	65.327
		207.038	**185.579**

(in EUR 1.000)	Toelichting	2025	2024
Eigen vermogen	7	167.023	148.866
Voorzieningen	8	515	515
Langlopende schulden	9	2.000	0
Kortlopende schulden	10	37.500	36.198
		207.038	**185.579**

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 2025

(in EUR 1.000)	Toelichting	2025	2024
Netto omzet	12	100.491	96.211
Som der bedrijfsopbrengsten		**100.491**	**96.211**
Waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen	13	73	-2
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	14	46.227	43.012
Lonen en salarissen	15	9.742	8.636
Sociale lasten en pensioenlasten	16	1.990	3.824
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	17	8.812	9.876
Som der bedrijfslasten		**66.844**	**65.346**
Bedrijfsresultaat		**33.647**	**30.865**
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	18	750	1.053
Rentelasten en soortgelijke kosten	18	-456	-505
Resultaat vóór belastingen		**33.941**	**31.413**
Belastingen	19	-8.750	-8.105
Nettoresultaat		**25.191**	**23.308**

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2025

(in EUR 1.000)	Toelichting	2025	2024
Bedrijfsresultaat		33.647	30.865
Aanpassingen voor:			
Afschrijvingen	1, 2	8.812	9.876
Ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	13	73	-2
Toename /Afname (-) voorzieningen		12	22
Mutatie in werkkapitaal[1]		2.669	-129
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		**45.213**	**40.632**
Ontvangen interest		775	994
Betaalde interest		-458	-502
Betaalde (-) / Ontvangen (+) winstbelasting		-8.409	-8.242
(a) Kasstroom uit operationele activiteiten		**37.121**	**32.882**
Investeringen in materiële vaste activa	2	-30.960	-13.558
(b) Kasstroom uit investeringsactiviteiten		**-30.960**	**-13.558**
Opname langlopende schulden	9	2.000	0
Betaald dividend aan aandeelhouders van de vennootschap	27	-7.034	-5.842
(c) Kasstroom uit financieringsactiviteiten		**-5.034**	**-5.842**
Netto kasstroom (a) + (b) + (c)		**1.127**	**13.482**

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

Toelichting op de geconsolideerde balans en winst-en-verliesrekening

Algemene toelichting

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

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

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

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

Verslaggevingsperiode
Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2025 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2025.

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. De directie heeft in haar veronderstelling rekening gehouden met de aanstaande tijdelijke baansluiting vanaf 1 februari 2027, de huidige financiële en liquiditeitspositie eind 2025 en de liquiditeits- en kasstroomprognose rekening houdend met de beschikbaarheid en aanwendbaarheid van de aanwezige kredietfaciliteiten ter dekking van de liquiditeitsbehoeften voor de periode tot en met de periode van de baansluiting.

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 waardeverminderingsverliezen. De effectieve rente en eventuele bijzondere waardeverminderingsverliezen 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 waarde-vermindering 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, gedisconteerd tegen de oorspronkelijke effectieve rente van het actief.

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

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

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

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

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

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

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

Materiële vaste activa

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

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

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

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

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

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

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

De volgende afschrijvingspercentages worden hierbij gehanteerd:

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

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

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

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

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

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

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

Vastgoedbeleggingen worden na eerste waardering gewaardeerd tegen reële waarde. Winsten of verliezen die ontstaan door een wijziging in de reële waarde van de vastgoedbelegging worden verantwoord in de winst-en-verliesrekening van de periode waarin de wijziging zich voordoet. In geval van een waardetoename 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 waardeverminderingsverliezen.

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.

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

Vorderingen
De grondslagen voor de waardering van vorderingen zijn beschreven onder het hoofd ‘Financiële instrumenten’.

Liquide middelen
Liquide middelen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

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'.

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, vergunningen en rechten van intellectuele eigendom	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2024	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2024	-69	-69
Boekwaarde ultimo 2024	**181**	**181**
Mutaties in de boekwaarde:		
Afschrijvingen in 2025	-17	-17
Saldo mutaties boekwaarde	**-17**	**-17**
Aanschafwaarde ultimo 2025	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2025	-86	-86
Boekwaarde ultimo 2025	**164**	**164**

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

2. Materiële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Banen en platform	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Overige vaste bedrijfs-middelen	Vastgoed-beleggingen	Objecten in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 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
Boekwaarde ultimo 2024	**15.318**	**18.287**	**59.087**	**7.046**	**1.683**	**6.377**	**10.833**	**118.631**
Mutaties in de boekwaarde:								
Investeringen in 2025	441	574	1.722	2.227	317	92	25.587	30.960
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	-1.043	-351	-1.397	-1.308	-349	0	0	-4.448
Afschrijvingen in 2025	-1.297	-486	-4.504	-2.003	-505	0	0	-8.795
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	1.043	351	1.397	1.308	349	0	0	4.448
Ongerealiseerde waardeverandering 2025	0	0	0	0	0	-72	0	-72
Opleveringen	13	99	472	659	2	0	-1.245	0
Saldo mutaties boekwaarde	**-843**	**187**	**-2.310**	**883**	**-186**	**20**	**24.342**	**22.093**
Aanschafwaarde ultimo 2025	31.861	23.767	103.667	20.050	3.656	6.302	35.175	224.478
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2025	-17.386	-6.956	-46.890	-12.121	-2.159	0	0	-85.512
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2025	0	1.663	0	0	0	95	0	1.758
Boekwaarde ultimo 2025	**14.475**	**18.474**	**56.777**	**7.929**	**1.497**	**6.397**	**35.175**	**140.724**

De herwaardering vastgoedbeleggingen ten bedrage van € -72.000 bestaat voor € 20.000 uit positieve herwaarderingen en voor € 92.000 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 2025 bedroeg op gebouwen € -92.000 (2024: € -88.000) en € 20.000 (2024: € 90.000) op erfpachtterreinen. De verhuuropbrengsten vanuit vastgoedbeleggingen bedroegen in 2025 ongeveer € 439.000 op gebouwen (2024: € 440.000). Exploitatiekosten ten behoeve van verhuuropbrengsten genererend vastgoed bedroegen ongeveer € 100.000 (2024: € 100.000), de exploitatiekosten voor nog te verhuren ruimtes bedroegen ongeveer € 5.000 (2024: € 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 2025 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 7,6 en 8,8% (2024: 7,3 en 8,8%) voor bedrijfsgebouwen.
4. Regionale marktontwikkelingen.

De erfpachtopbrengsten bedroegen in 2025 € 48.000. De actuele waarde van de erfpachtterreinen is ultimo 2025 berekend op € 1.277.000. De berekeningen zijn gebaseerd op de methode van netto contante waarde van toekomstige erfpachtopbrengsten. Er is gerekend met een disconteringspercentage van 5,8% (2024: 5,8%). De resterende looptijden van de 3 contracten varieert tussen de 5 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 € 44 miljoen (2024: € 63 miljoen). Dit betreft investeringsverplichtingen die met name zijn aangegaan voor investeringen in de terminal en betreffen: voor € 34,1 mln investeringsverplichtingen < 1 jaar en voor € 9,9 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 belasting-vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2025	**1.440**	**1.440**
Dotatie	518	518
Onttrekking	-5	-5
Stand per 31 december 2025	**1.953**	**1.953**

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)	2025	2024
Voorraad reserveonderdelen bagage afhandelsysteem	209	203
Voorraad handelsgoederen	9	7
	218	210

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

5. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2025	2024
Debiteuren	16.857	22.005
Vordering omzetbelasting	2.454	1.449
Vordering vennootschapsbelasting	0	557
Te ontvangen concessies en reclame	49	56
Vooruitbetaalde posten[1]	2.028	0
Overige vorderingen[2]	2.547	2.133
	23.935	26.200

1 De vooruitbetaalde posten hebben betrekking op bedragen die op een notariële derdenrekening zijn gestort voor de aankoop van stikstofrechten. De juridische overdracht van deze rechten heeft nog niet plaatsgevonden; de vennootschap is in afwachting van afronding van dit proces.
2 Van de overige vorderingen heeft € 1,2 miljoen betrekking op nog te factureren omzet en overige bedrijfsopbrengsten (2024: € 1,2 miljoen).

Er is geen voorziening wegens oninbaarheid in mindering gebracht op de vorderingen uit hoofde van debiteuren (2024: € 3.000). Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2024: € 0).

6. Liquide middelen

(in EUR 1.000)	2025	2024
Liquide middelen	40.044	38.917

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

7. Groepsvermogen

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

8. Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen kan als volgt worden weergegeven:

(in EUR 1.000)	Latente belasting verplichtingen	Jubileum voorziening	Totaal
Stand per 1 januari 2025	**414**	**101**	**515**
Mutaties:			
Dotaties	28	23	51
Onttrekkingen	-40	-11	-51
Stand per 31 december 2025	**402**	**113**	**515**

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 (2024: € 17.000).

Jubileumvoorziening
De jubileumvoorziening heeft betrekking op uitkeringen aan medewerkers op basis van de duur van het dienstverband. Circa € 11.000 (2024: € 11.000) heeft een looptijd korter dan 1 jaar.

Van de voorzieningen heeft € 336.000 betrekking op voorzieningen met een verwachte looptijd groter dan 5 jaar.

9. Langlopende schulden

(in EUR 1.000)	2025	2024
Schuld aan aandeelhouder	2.000	0
	2.000	0

Schuld aan aandeelhouder

Het verloop van de post luidt als volgt:

(in EUR 1.000)	2025
Stand per 1 januari 2025	0
Aflossing in 2025	0
Opname in 2025	2.000
Stand per 31 december 2025	2.000
Kortlopend deel per 31 december 2025	0
Langlopend per 31 december 2025	**2.000**

Provincie Noord-Brabant heeft in 2023 een kredietfaciliteit verstrekt van maximaal € 55 miljoen. Deze faciliteit is bedoeld om bij te dragen in de financiering van de verbetering van de terminal van Eindhoven Airport. De faciliteit loopt tot 31 december 2044 en over het opgenomen bedrag is jaarlijks 3,05% rente verschuldigd.

10. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2025	2024
Schulden aan leveranciers	6.508	6.827
Schulden uit hoofde van loonheffing	598	450
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	309	0
Schulden uit hoofde van vliegbelasting	23.828	22.531
Schulden aan aandeelhouders/participanten	7	6
Overige schulden en overlopende passiva	6.250	6.385
	37.500	36.199

Overige schulden en overlopende passiva

(in EUR 1.000)	2025	2024
Beveiligingskosten	1.135	1.091
Vakantiegeld en -dagen	367	329
Vooruitontvangen subsidie	127	127
Vooruitgefactureerde omzet	1.598	1.343
Overlopende passiva[1]	1.663	2.307
Overige[2]	1.360	1.188
	6.250	6.385

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

2 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 88% van het debiteurensaldo per 31 december 2025 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.

11. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Eindhoven Airport heeft per 31 december 2025 niet in de balans opgenomen verplichtingen ter grootte van € 44,6 miljoen. Dit betreft met name investeringsverplichtingen van € 44 miljoen die zijn aangegaan voor met name investeringen in en rondom de terminal. Dit zijn voor € 34,1 miljoen investeringsverplichtingen met een termijn korter dan 1 jaar en € 9,9 miljoen investeringsverplichtingen met een termijn tussen 1 en 5 jaar. Daarnaast is Eindhoven Airport leaseverplichtingen (auto's) aangegaan, waarvan € 151.000 met een termijn korter dan 1 jaar en € 478.000 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 € 21 miljoen.
Eindhoven Airport heeft geen garantiestellingen afgegeven.

Leningen en convenanten

In 2022 is met ING Bank N.V. 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 (2024: € 45 miljoen), met een accordeonmogelijkheid om deze kredietfaciliteit met € 20 miljoen (2024: € 20 miljoen) te verhogen en daarnaast met een overdraft faciliteit van € 10 miljoen (2024: € 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) <=4,5
2. Interest coverage ratio (EBITDA / nette rentelasten) >=4
3. Dividendbetalingen zijn gelimiteerd tot 50% van het netto resultaat onder de voorwaarde dat de net leverage ratio <3 blijft.

	2025	2024
Leverage ratio	0	0
Interest coverage ratio	N/A	N/A
Uitgekeerd dividend (in EUR 1.000)	7.034	5.842

Ultimo boekjaar wordt hiermee aan de convenanten voldaan.

Fiscale eenheid btw

Met Royal Schiphol Group N.V. bestaat een fiscale eenheid voor de btw.

12. Netto-omzet

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

(in EUR 1.000)	2025	2024
Havengelden	59.694	56.409
Autoparkeergelden	22.396	21.933
Concessies	12.610	12.024
Verhuringen	5.527	5.499
Overige netto-omzet	264	346
	100.491	96.211

Havengelden

(in EUR 1.000)	2025	2024
Vliegtuigvergoedingen	13.503	13.270
Passagiersvergoedingen	46.052	42.947
Parkeergelden vliegtuigen	139	192
	59.694	56.409

Autoparkeren

(in EUR 1.000)	2025	2024
Autoparkeren[1]	22.396	21.933
	22.396	21.933

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

Concessies

(in EUR 1.000)	2025	2024
Winkels en horeca	10.344	9.795
Oliemaatschappijen	1.299	1.244
Autoverhuur	582	541
Overige concessies[1]	385	444
	12.610	12.024

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

De aard van de concessies betreft voornamelijk horeca- en winkelverkopen. 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)	2025	2024
Gebouwen	1.456	1.399
Hotel omzet	3.950	3.983
Terreinen	121	117
	5.527	5.499

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)	2025	2024
Overige opbrengsten[1]	264	346
	264	346

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

13. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)	2025	2024
Marktwaarde aanpassing erfpachten	-19	-90
Marktwaarde aanpassing commercieel onroerend goed	92	88
	73	-2

14. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

(in EUR 1.000)	2025	2024
Beveiligingkosten	14.640	13.843
Afhandelingskosten	3.723	3.906
Schoonmaakkosten	3.184	2.826
Medegebruikskosten	10.971	10.620
Overige uitbestedingen	1.408	1.204
Onderhoudskosten	4.362	3.843
Inhuur extern personeel	83	75
Commerciële en relationele kosten	1.977	1.986
Accountantskosten	95	53
Advieskosten	1.744	1.322
Overige externe kosten[1]	4.040	3.334
	46.227	43.012

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

15. Lonen en salarissen

(in EUR 1.000)	2025	2024
Salarissen	8.874	7.908
Overige personeelskosten	868	728
	9.742	8.636

In 2025 was het gemiddeld aantal fte's werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 78,0 (2024: 75,2). Bij Eindhoven Airport Hotel B.V. was dit 11,3 (2024: 11,6).

Het personeelsbestand (fte's) in 2025 is als volgt:

Afdeling	2025		2024	
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)	man	vrouw	man	vrouw
Airport Development	5,8	0,7	5,3	0,7
Airport Operations (incl. Safety & Security)	11,0	9,1	9,5	9,4
Commercial	4,9	3,5	4,8	3,1
Communications	2,9	2,6	2,9	2,6
Digital & IT	7,9	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	3,4	1,0	3,5
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	4,8	0,0	4,9
Technical & Facility Services	8,3	1,9	7,4	1,9
Totaal exclusief Hotel	45,8	32,2	42,8	32,4
Hotel	*1,5*	*9,8*	*1,0*	*10,6*
Totaal inclusief Hotel	**47,3**	**42,1**	**43,8**	**43,0**

Bezoldiging commissarissen

In 2025 is aan bezoldiging Raad van Commissarissen ten laste van de onderneming en zijn dochtermaatschappij gekomen een bedrag € 70.000 (2024: € 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 € 723.703 (2024: € 729.183).

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.

16. Sociale lasten en pensioenlasten

(in EUR 1.000)	2025	2024
Sociale lasten	981	816
Pensioenlasten[1]	1.009	3.008
	1.990	3.824

1 De pensioenlasten zijn in 2025 lager dan 2024 als gevolg van de toekenning van een eenmalige onverplichte toeslag in 2024 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 2 jaar. Indexatie geeft geen aanleiding tot premie-aanpassingen.

17. Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2025	2024
Afschrijvingskosten immateriële vaste activa	17	17
Afschrijvingskosten materiële vaste activa	8.795	9.859
	8.812	9.876

18. Rentebaten en -lasten

(in EUR 1.000)	2025	2024
Rentelasten en soortgelijke kosten	-456	-505
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	750	1.053
	294	548

De financiële lasten in 2025 komen met name voort uit de overeengekomen kredietfaciliteiten. De overige financiële lasten betreffen kosten van betalingsverkeer en creditcardprovisies.

19. Belastingen

(in EUR 1.000)	2025	2024
Vennootschapsbelasting op basis van het resultaat over boekjaar	8.232	8.181
Vennootschapsbelasting uit hoofde van mutaties latentie	524	-76
Vennootschapsbelasting uit hoofde van afwikkeling voorgaande jaren	-7	0
Totaal	8.750	8.105
Effectieve belastinglast	25,8%	25,8%
Het tarief in 2025 was 25,8%		

20. Transacties met verbonden partijen

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

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

21. Honoraria van de accountant

De volgende honoraria 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)	2025	2024
Onderzoek van de jaarrekening[1]	95	76
Andere controleopdrachten	0	0
Totaal	95	76

1 Forvis Mazars Accountants N.V.

22. Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich geen significante gebeurtenissen na balansdatum voorgedaan.

Enkelvoudige balans per 31 december 2025

(voor *resultaatbestemming*)

(in EUR 1.000)	Toelichting	2025	2024
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	23	164	181
Materiële vaste activa	24	140.634	118.509
Financiële vaste activa	25	1.990	1.504
		142.788	120.194
Vlottende activa			
Voorraden		209	203
Vorderingen	26	23.898	26.341
Liquide middelen		39.550	38.445
		63.657	64.989
		206.445	**185.183**

(in EUR 1.000)	Toelichting	2025	2024
Eigen vermogen			
Geplaatst kapitaal		2.292	2.292
Agio reserve		10.777	10.777
Herwaarderingsreserve		2.463	2.448
Overige reserves		126.300	110.041
Onverdeelde winst		25.191	23.308
	27	167.023	148.866
Voorzieningen	28	515	515
Langlopende schulden	29	2.000	0
Kortlopende schulden	30	36.907	35.802
		206.445	**185.183**

Enkelvoudige winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2025

(in EUR 1.000)	Toelichting	2025	2024
Aandeel in resultaat van de onderneming waarin wordt deelgenomen na belastingen		72	144
Overig resultaat na belastingen		25.119	23.164
Nettoresultaat		**25.191**	**23.308**

Toelichting behorende tot de enkelvoudige jaarrekening

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de jaarrekening 2025 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.

23. Immateriële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Concessies, vergunningen en rechten van intellectuele eigendom	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 2024	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2024	-69	-69
Boekwaarde ultimo 2024	**181**	**181**
Mutaties in de boekwaarde		
Afschrijvingen in 2025	-17	-17
Saldo mutaties boekwaarde	**-17**	**-17**
Aanschafwaarde ultimo 2025	250	250
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2025	-86	-86
Boekwaarde ultimo 2025	**164**	**164**

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

24. Materiële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Banen en platform	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Overige vaste bedrijfs-middelen	Vastgoed-beleggingen	Objecten in aanbouw	Totaal
Aanschafwaarde ultimo 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	-	0,00	-81.038
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2024	-	1.663	-	-	-	167	0,00	1.830
Boekwaarde ultimo 2024	**15.318**	**18.287**	**59.087**	**7.046**	**1.561**	**6.377**	**10.833**	**118.509**
Mutaties in de boekwaarde								
Investeringen in 2025	441	574	1.722	2.227	311	92	25.587	30.954
Desinvesteringen (aanpassing aanschafwaarde)	-1.043	-351	-1.397	-1.308	-349	0	0	-4.448
Afschrijvingen in 2025	-1.297	-486	-4.504	-2.003	-467	0	0	-8.757
Desinvesteringen (aanpassing cumulatieve afschrijvingen)	1.043	351	1.397	1.308	349	0	0	4.448
Ongerealiseerde waardeverandering 2025	0	0	0	0	0	-72	0	-72
Opleveringen	13	99	472	659	2	0	-1.245	0
Saldo mutaties boekwaarde	**-843**	**187**	**-2.310**	**883**	**-154**	**20**	**24.342**	**22.125**
Aanschafwaarde ultimo 2025	31.861	23.767	103.667	20.050	3.401	6.302	35.175	224.223
Cumulatieve afschrijvingen ultimo 2025	-17.386	-6.956	-46.890	-12.121	-1.994	0	0	-85.347
Ongerealiseerde waardeverandering ultimo 2025	0	1.663	0	0	0	95	0	1.758
Boekwaarde ultimo 2025	**14.475**	**18.474**	**56.777**	**7.929**	**1.407**	**6.397**	**35.175**	**140.634**

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

25. Financiële vaste activa

(in EUR 1.000)	2025	2024
Vorderingen op deelnemingen	37	64
Latente belastingvorderingen	1.953	1.440
	1.990	1.504

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

(in EUR 1.000)	Deelnemingen in groeps-maatschappijen	Vorderingen op deel-nemingen	Latente belasting vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2025	0	64	1.440	1.504
Mutaties in 2025				
Aflossing lening	-	-100	-	-100
Aandeel in resultaat	72	-	-	72
Mutatie latente belastingvorderingen	-	-	514	514
Naar vorderingen op groepsmaatschappijen	-72	72	-	-
Stand per 31 december 2025	**0**	**37**	**1.953**	**1.990**

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

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

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

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

26. Vorderingen

(in EUR 1.000)	2025	2024
Debiteuren	16.840	21.990
Vordering omzetbelasting	2.470	1.391
Vordering vennootschapsbelasting	0	661
Vorderingen op deelnemingen	7	153
Vooruitbetaalde posten	2.028	0
Overige vorderingen	2.553	2.146
	23.898	26.341

Er zijn geen vorderingen met een periode langer dan één jaar (2024: € 0).

27. Eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Gestort aandelen-kapitaal	Agio-reserve	Herwaar-derings-reserve	Overige reserves	Onverdeelde winst	Totaal jaar
2024						
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	2.281	96.857	19.193	131.400
Resultaatbestemming	0	0	0	19.193	-19.193	0
Mutatie herwaarderingsreserve	0	0	167	-167	0	0
Uitgekeerd dividend	0	0	0	-5.842	0	-5.842
Resultaat boekjaar	0	0	0	0	23.308	23.308
Saldo ultimo 2024	**2.292**	**10.777**	**2.448**	**110.041**	**23.308**	**148.866**
2025						
Stand aanvang boekjaar	2.292	10.777	2.448	110.041	23.308	148.866
Resultaatbestemming	0	0	0	23.308	-23.308	0
Mutatie herwaarderingsreserve	0	0	15	-15	0	0
Uitgekeerd dividend	0	0	0	-7.034	0	-7.034
Resultaat boekjaar	0	0	0	0	25.191	25.191
Saldo ultimo 2025	**2.292**	**10.777**	**2.463**	**126.300**	**25.191**	**167.023**

Verdeling aandelenkapitaal

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

Gestort aandelenkapitaal

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

Agioreserve

De agioreserve is bij de financiële herstructurering in 1998 gevormd.
Er is (evenals vorig jaar) geen agio dat fiscaal niet als gestort wordt aangemerkt in de zin van artikel 3a van de Wet op de dividendbelasting 1965.

Herwaarderingsreserve

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

28. Voorzieningen

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

29. Langlopende schulden

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

30. Kortlopende schulden

(in EUR 1.000)	2025	2024
Schulden aan leveranciers	6.324	6.693
Schulden uit hoofde van loonheffing	589	441
Schulden uit hoofde van vennootschapsbelasting	234	0
Schulden uit hoofde van vliegbelasting	23.828	22.531
Schulden aan deelnemingen	8	2
Schulden aan aandeelhouders/participanten	7	6
Overige schulden en overlopende passiva	5.917	6.129
	36.907	35.802

31. Financiële instrumenten

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

32. Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

Hoofdelijke aansprakelijkheid en garanties

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

Fiscale eenheid

Eindhoven Airport N.V. vormt tezamen met haar dochteronderneming een fiscale eenheid voor de heffing van vennootschapsbelasting. Elk der vennootschappen is volgens de standaardvoorwaarden aansprakelijk voor te betalen belasting van alle bij de fiscale eenheid betrokken vennootschappen. Met 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 € 72.000 (2024: € 144.000) groepsmaatschappijen betreft.

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

33. Personeelskosten en aantal werknemers

(in EUR 1.000)	2025	2024
Lonen en salarissen	8.427	7.510
Sociale lasten	889	734
Pensioenlasten[1]	989	2.991
Overige personeelskosten	768	590
	11.072	11.825

1 De pensioenlasten zijn in 2025 lager dan 2024 als gevolg van de toekenning van een eenmalige onverplichte toeslag in 2024 op de opgebouwde pensioenen.

In 2025 was het gemiddeld aantal fte's werkzaam bij Eindhoven Airport N.V. 78,0 (2024: 75,2).

Het personeelsbestand (fte's) in 2025 was als volgt:

Afdeling	2025		2024	
(Alle werknemers zijn binnen Nederland werkzaam)	man	vrouw	man	vrouw
Airport Development	5,8	0,7	5,3	0,7
Airport Operations (incl. Safety & Security)	11,0	9,1	9,5	9,4
Commercial	4,9	3,5	4,8	3,1
Communications	2,9	2,6	2,9	2,6
Digital & IT	7,9	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	3,4	1,0	3,5
Managing Board	1,0	1,0	1,0	1,0
Support	0,0	4,8	0,0	4,9
Technical & Facility Services	8,3	1,9	7,4	1,9
Totaal	45,8	32,2	42,8	32,4

Eindhoven, 19 maart 2026

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 2025 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 2025 en van het resultaat over 2025 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2025;
2. de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari tot en met 31 december 2025; 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 bezien 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 de volgende frauderisico's geïdentificeerd:

Het doorbreken van maatregelen van interne beheersing door de directie	Onze specifieke controle-aanpak
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.	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 die ten grondslag ligt aan de journaalposten. De uitkomsten hiervan hebben wij tevens met de directie besproken. Wij hebben daarnaast, voor zover aanwezig, 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 waardebepaling van de vastgoedbeleggingen hebben wij de relevante oordeelsvorming van de directie getoetst.

Fraude in de opbrengstverantwoording	Onze specifieke controle-aanpak
In het kader van onze controle hebben wij, overeenkomstig de Nederlandse controlestandaarden, een analyse uitgevoerd van de risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening als gevolg van fraude met betrekking tot de opbrengstverantwoording, als zijnde één van de belangrijkste indicatoren voor de prestaties van Eindhoven Airport N.V. voor de gebruikers van de jaarrekening. Wij verwijzen naar noot 12 in de toelichting op de geconsolideerde jaarrekening voor de uiteenzetting van deze opbrengstenstromen. De individuele opbrengststromen van Eindhoven Airport N.V. bestaan overwegend uit eenvoudige, transparante en grotendeels contractueel vastgelegde transacties, met een relatief lage mate van subjectiviteit. Niettemin hebben wij vastgesteld dat, gezien de diversiteit aan opbrengststromen en de centrale rol van het financieel afsluitproces, het frauderisico zich met name kan manifesteren bij het doorvoeren van onrechtmatige handmatige memoriaalboekingen die de opbrengstverantwoording beïnvloeden.	Onze controlewerkzaamheden gericht op dit geïdentificeerde frauderisico hebben onder meer bestaan uit het verkrijgen van inzicht in en het evalueren van de opzet en het bestaan van de interne beheersingsmaatregelen rondom het financieel afsluitproces en het vastleggen van handmatige memoriaalboekingen. Daarnaast hebben wij een risicogerichte data–analyse uitgevoerd op journaalposten die de opbrengstrekeningen beïnvloeden, met specifieke aandacht voor handmatige boekingen, boekingen buiten de normale bedrijfsvoering en boekingen rondom de verslagperiode–afsluiting. Indien wij hieruit niet-reguliere handmatige memoriaalboekingen met betrekking tot opbrengsten identificeerden, hebben we aanvullende controlewerkzaamheden uitgevoerd aan de hand van onderliggende brondocumentatie en toelichtingen van het management.

Aanvullend daarop hebben wij:

- kennis genomen van de 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 van de gedragscode, het compliance-beleid en de (interne) meldprocedures;
- kennis genomen van de risicomanagementrapportage;
- 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.

Onze controleaanpak met betrekking tot risico's van niet–naleving van wet– en regelgeving

Wij hebben passende controlewerkzaamheden uitgevoerd met betrekking tot de naleving van de bepalingen van wet– en regelgeving die een directe invloed hebben op de bepaling van materiële bedragen en toelichtingen in de jaarrekening. Daarnaast hebben wij, op basis van onze algemene kennis en ervaring binnen de sector, factoren beoordeeld die samenhangen met risico's van niet–naleving van wet– en regelgeving waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze een materieel effect hebben op de jaarrekening. Deze beoordeling is uitgevoerd door het inwinnen van inlichtingen bij leden van de directie, de afdeling Legal & Corporate Affairs en de raad van commissarissen, het kennis nemen van de risicomanagementrapportage met aandacht voor het voldoen aan wet- en regelgeving, het lezen van notulen van de vergaderingen van de directie en raad van commissarissen en het uitvoeren van gegevensgerichte detailcontroles op transactiestromen, rekeningsaldi en toelichtingen.

Wij hebben daarbij specifiek rekening gehouden met de inherente onzekerheden die samenhangen met mogelijke financiële gevolgen van besluitvorming door overheden en politieke instanties.

Verder hebben wij brieven van juridische adviseurs en correspondentie met toezichthoudende instanties beoordeeld en zijn wij gedurende de controle alert gebleven op aanwijzingen van niet–naleving van wet– en regelgeving. Tot slot hebben wij schriftelijke bevestigingen verkregen waarin is verklaard dat alle bekende gevallen van niet–naleving van wet– en regelgeving aan ons zijn gemeld.

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 controle-informatie 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:

- kennisnemen 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;
- beoordelen van het tactisch plan 2026-2030 tezamen met de kasstroomanalyse met daarin de over die jaren opgenomen financiële prognoses en scenario-analyses, rekening houdend met het effect van de geplande tijdelijke sluiting van de luchthaven in 2027;
- beoordelen van tussentijdse financiële informatie na balansdatum; en
- beoordelen van de beschikbarheid en aanwendbaarheid van (externe) kredietfaciliteiten in relatie tot de kasstroom- en investeringsbehoeften en het voldoen aan de van toepassing zijnde convenanten.

Onze bevindingen

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

Naleving vereisten van Regelgevende Technische Standaard van SBR, inclusief XBRL-markering, niet gecontroleerd
De accountantscontrole bevat de toetsing dat de opgemaakte jaarrekening voldoet aan de wettelijke bepalingen in Titel 9 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Onze controleverklaring is afgegeven bij de opgemaakte jaarrekening en zal worden gevoegd bij de digitaal te deponeren jaarrapportage. Dat betekent dat de naleving van alle vereisten van de Regelgevende Technische Standaard van het SBR-domein Handelsregister (waaronder de aangebrachte eXtensible Business Reporting Language (XBRL) markeringen) geen onderdeel van de accountantscontrole is geweest.

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, 19 maart 2026

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% van het balanstotaal vertegenwoordigt of zal gaan vertegenwoordigen, is de algemene vergadering bevoegd te besluiten tot - voor zover mogelijk - een adequate reservering; b. Uit de na toepassing van lid 1 en lid 2 sub a overblijvende winst kan bij besluit van de algemene vergadering worden gereserveerd op voorstel van de Raad van Commissarissen.
3. Van de na toepassing van lid 1 en, voor zover van toepassing, de na toepassing van lid 2 alsdan overblijvende winst wordt door de algemene vergadering als dividend uitgekeerd: a) Aan de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant, als houders van gewone aandelen, gezamenlijk en naar rato van ieders nominale bedrag aan gewone aandelen, een bedrag gelijk aan het bedrag dat in lid 1 eerste volzin van dit artikel aan Schiphol Nederland B.V. (S.N.B.V.) als preferent dividend is uitgekeerd; b) Aan S.N.B.V. als houder van gewone aandelen, een naar rato van haar nominale bedrag aan gewone aandelen evenredig gedeelte van het bedrag dat op grond van het onder a. bepaalde wordt uitgekeerd op de overige gewone aandelen.
4. De alsdan overblijvende winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering. Uitkeringen uit hoofde van dit lid geschieden aan alle houders van gewone aandelen en alle houders van cumulatief preferente aandelen naar evenredigheid van hun nominale aandelenbezit.

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

Colofon

Dit jaarverslag is een uitgave van

Eindhoven Airport N.V.
Luchthavenweg 13
5657 EA Eindhoven
T +31 40 291 98 29

Voor vragen over dit jaarverslag: communications@eindhovenairport.nl

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

Graphics
Oranje Vormgevers, Eindhoven

Foto- en beeldverantwoording
Eindhoven Airport en partners, Royal Schiphol Group, Heijmans, Twycer – Christ Clijsen en Igor Roelofsen, en andere fotografen