

Inhoud

2 Business areas Schiphol Group	65 Toelichting op de vennootschappelijke balans en de vennootschappelijke winst- en verliesrekening
3 Profiel Schiphol Group	68 Overige gegevens
4 Kerncijfers	69 Accountantsverklaring
6 Aandeelhoudersinformatie	70 Overzicht van deelnemingen
7 Bericht van de Raad van Commissarissen	72 Historisch overzicht
10 Raad van Commissarissen, Directie en Ondernemingsraad	74 Bijlagen
Verslag van de directie	79 Begrippen
11 Voorwoord van de president-directeur	
14 Doelstellingen en strategie	
16 Financiële gang van zaken	
21 Risicomanagement	
24 Beveiliging, veiligheid en bereikbaarheid	
26 Personeel en organisatie	
28 Business area Aviation	
32 Business area Consumers	
35 Business area Real Estate	
38 Business area Alliances & Participations	
41 Vooruitzichten	
Jaarrekening	
44 Geconsolideerde balans per 31 december 2002 (na winstbestemming)	
46 Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2002	
47 Geconsolideerd kasstroomoverzicht	
48 Grondslagen voor de consolidatie, de waardering en de bepaling van het resultaat	
52 Toelichting op de geconsolideerde balans	
60 Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	
64 Vennootschappelijke balans per 31 december 2002 (na winstbestemming)	
64 Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2002	

(bedragen in miljoenen euro tenzij anders aangegeven)

	Aviation		Consumers		Real Estate		Alliances and Participations		Totaal	
Belangrijkste activiteiten	Planning, regie, capaciteitsmanagement en informatievoorziening t.b.v luchtvaartproces op locatie Schiphol		Retail, parking, advertising, e-business en verhuur ruimten in terminal Schiphol		Ontwikkeling, beheer, exploitatie van en belegging in vastgoed op en bij locatie Schiphol en andere luchthavens		Pantares Rotterdam Airport Eindhoven Airport Lelystad Airport JFK IAT Brisbane Airport			
	2002	2001*	2002	2001*	2002	2001*	2002	2001*	2002	2001*
RONA voor belasting	5,9%	5,9%	26,9%	25,1%	8,3%**	7,4%**	-/- 6,4%***	-/- 4,1%***	9,1%	8,9%
RONA na belasting	3,9%	3,9%	17,6%	16,4%	5,4%**	4,9%**	-/- 4,2%***	-/- 2,7%***	6,0%	5,8%
Som der bedrijfsopbrengsten	399	349	242	249	114	73	35	35	790	706
EBITDA	147	131	133	128	80	64	-/- 4	0	356	323
Exploitatieresultaat	78	69	108	101	76	59	-/- 9	-/- 5	253	224
Gem. vaste activa	1.322	1.181	402	403	915	791	137	128	2.776	2.503
Investeringen	258	152	12	50	65	118	10	18	345	338
Ongerealiseerde waardeveranderingen					17	100				
RONA incl. ongerealiseerde waardeveranderingen voor belastingen					10,2%	20,0%				
RONA incl. ongerealiseerde waardeveranderingen na belastingen					6,7%	13,0%				

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

** RONA excl. ongerealiseerde waardeveranderingen.

*** Bij de berekening van de RONA is rekening gehouden met het resultaat deelnemingen; financiële vaste activa zijn opgenomen in de gemiddelde vaste activa.



Schiphol Group* is een exploitant van luchthavens die zich richt op het creëren en ontwikkelen van AirportCities ten behoeve van duurzame waardecreatie voor haar stakeholders. De strategie is gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie, onder meer door verdere uitbouw van de AirportCity-formule. De onderneming wil op deze manier uitgroeien tot een toonaangevende, internationale luchthavenonderneming.

Een AirportCity is, behalve een efficiënt multimodaal vervoersknooppunt van lucht-, rail- en wegverbindingen, een lokatie die haar bezoekers (passagiers, medewerkers, afhalers en weg-brengers) en de daar gevestigde internationale bedrijven (luchtvaart-maatschappijen, afhandelingsbedrijven, logistieke bedrijven en zakelijke dienstverleners) 24 uur per dag diensten biedt op het gebied van winkel- en horecafaciliteiten, informatie- en communicatietechnologie, zakelijke vestigings- en vergaderfaciliteiten en ontspanning.

Het visitekaartje is Amsterdam Airport Schiphol, waar de ontwikkeling en realisatie van de AirportCity-formule het verst zijn gevorderd. De hier opgebouwde ervaring en deskundigheid worden gebruikt om deze formule ook op andere internationale luchthavens toe te passen.

Schiphol Group is eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport en Lelystad Airport en bezit 51% van de aandelen in Eindhoven Airport. Buiten Nederland neemt Schiphol USA Inc. deel in JFK IAT, dat Terminal 4 op John F. Kennedy Airport bij New York exploiteert, en Schiphol Australia in Brisbane Airport Corporation, die de luchthaven van Brisbane in Australië exploiteert.

Ongeveer de helft van de omzet bestaat uit havengelden. Daarnaast zijn er inkomsten uit retail-activiteiten, parkeergelden, vastgoed en deelnemingen. De rapportage in dit directieverslag is conform deze bronnen ingericht naar de vier *Business areas* Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations.

In 2002 werd een omzet behaald van € 774 miljoen en een nettowinst van € 141 miljoen. Bij Schiphol Group werken ruim 2.100 mensen (op fulltime basis).

* N.V. Luchthaven Schiphol voert als handelsnaam Schiphol Group. In de verwijzingen in dit verslag wordt Schiphol Group geacht steeds haar dochtervennootschappen te omvatten, tenzij expliciet of uit de context het tegendeel blijkt.

(* € 1 miljoen, tenzij anders aangegeven)

Historische cijfers zijn aangepast aan het huidige stelsel

	2002	2001	2000	1999	1998
Resultaten					
Netto-omzet	774	695	637	575	553
Exploitatieresultaat	253	224	202	195	196
Nettoresultaat ¹⁾	141	191	153	140	169
Afschrijvingen	103	99	105	80	81
Operationele kasstroom ²⁾	329	216	251	290	283
Balansgegevens					
Eigen vermogen	1.951	1.860	1.618	1.427	1.276
Totaal vermogen	3.062	2.897	2.524	2.264	2.056
Ratio's					
RONA voor belastingen ³⁾	9,1	8,9	9,1	10,0	11,5
ROCE ⁴⁾	9,3	9,4	10,2	10,6	11,1
Rendement gemiddeld eigen vermogen ¹⁾	7,4	11,0	10,1	10,4	14,1
Rentedragend vreemd vermogen / totaal vermogen	0,24	0,26	0,23	0,24	0,27
Operationele indicatoren					
Aankomstpunctualiteit (in %) ⁵⁾	80,4	75,6	75,7	73,2	69,5
Vertrekpunctualiteit (in %) ⁶⁾	69,1	64,1	64,1	61,9	57,2
Bedrijfsomvang (in aantallen)					
Schiphol Group					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	430.134	447.742	455.925	430.360	411.599
Passagiersbewegingen (x 1.000)	41.711	40.557	40.645	37.668	35.248
Vracht (x 1.000 kg)	1.240.696	1.183.969	1.223.377	1.182.319	1.173.787
Waarvan:					
Locatie Schiphol					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	401.385	416.462	414.928	393.606	376.810
Passagiersbewegingen (x 1.000)	40.736	39.531	39.607	36.772	34.420
Vracht (x 1.000 kg)	1.239.900	1.183.208	1.222.594	1.180.717	1.171.256
Personeel					
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.134	2.038	1.864	1.868	1.928

1) Netto resultaat 2002 en Rendement gemiddeld eigen vermogen 2002 negatief beïnvloed door introductie vennootschapsbelasting

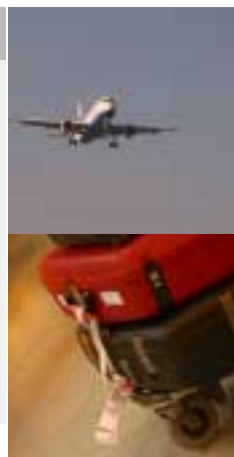
2) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

3) RONA (return on net assets): exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa

4) Exploitatieresultaat / gem. (passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen)

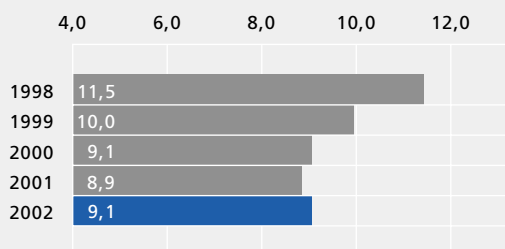
5) Percentage vliegtuigen dat binnen 15 min. na schematijd is aangekomen.

6) Percentage vliegtuigen dat binnen 15 min. na schematijd is vertrokken.



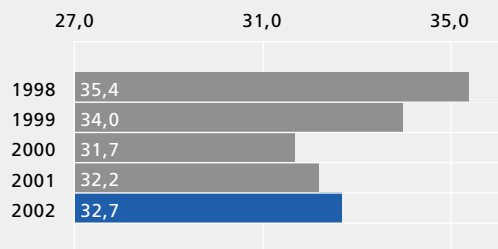
Return on Net Assets (RONA)

Exploitatieresultaat/gemiddelde vaste activa



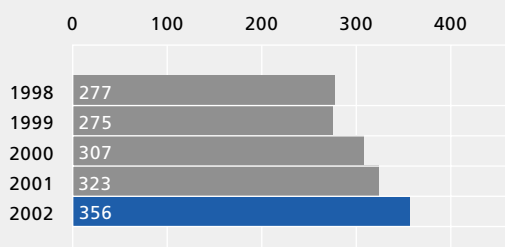
Exploitatieresultaat

Als percentage van de netto-omzet



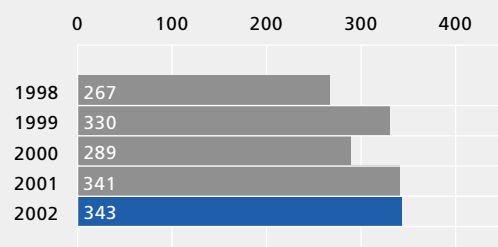
EBITDA

Exploitatieresultaat plus afschrijvingen x € 1 miljoen



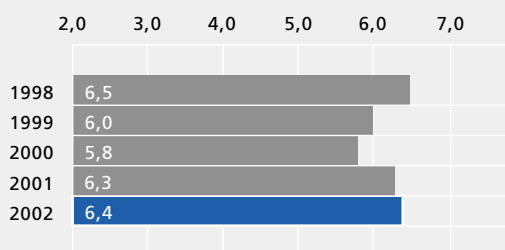
Investerings in materiële vaste activa

x € 1 miljoen



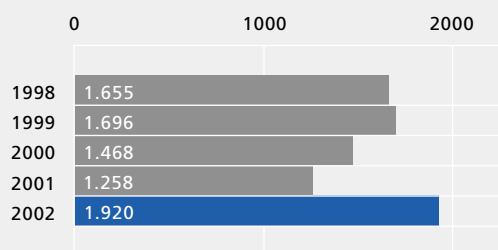
Interest dekkingsratio

Exploitatieresultaat/saldo financiële baten en lasten



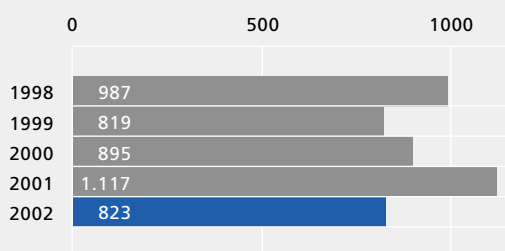
Operationele cashflow per aandeel

(in euro's)



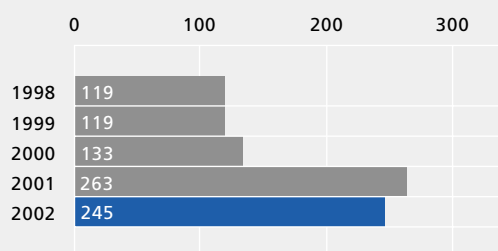
Winst per aandeel

(in euro's)



Dividend per aandeel

(in euro's)



Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van Schiphol Group (N.V. Luchthaven Schiphol) bedraagt f 300 miljoen (€ 136,1 miljoen), verdeeld in aandelen met een nominale waarde van f 1000 (€ 453,78). Hiervan is een bedrag van f 171.255.000 (€ 77.712.130) geplaatst. De aandeelhouders zijn:

Staat der Nederlanden	75,8%
Gemeente Amsterdam	21,8%
Gemeente Rotterdam	2,4%

De Nederlandse regering heeft in 2002 aangekondigd voornemens te zijn om onder voorwaarden een minderheidsbelang in Schiphol Group te verkopen. De Gemeente Rotterdam zal in dat geval ook overgaan tot verkoop van haar aandelen.

Dividendbeleid

In overleg met de aandeelhouders is het dividend over 2002 bepaald op circa 30% van de nettowinst.

Credit rating

Schuld papier, uitgegeven door N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV, heeft een credit rating van Standard & Poor's van AA-. De rating van Moody's Investors Service is Aa3.

Belangrijke data

14 april 2003
Algemene Vergadering van Aandeelhouders

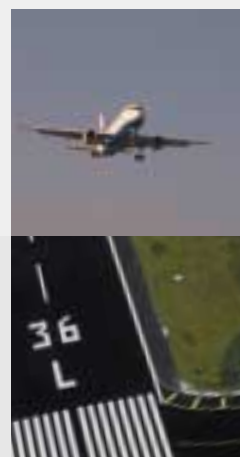
25 augustus 2003
Publicatie halfjaarresultaten 2003

19 februari 2004*
Publicatie jaarcijfers 2003

19 maart 2004*
Publicatie jaarverslag 2003

15 april 2004*
Algemene Vergadering van Aandeelhouders

* Deze data kunnen nog gewijzigd worden.



Algemeen

De Raad van Commissarissen kwam gedurende het jaar 2002 in vijf vergaderingen bijeen. Daarnaast nog tweemaal in afwezigheid van de directie.

Naast de gebruikelijke cyclus van bespreking van actuele resultaten in vergelijking met het Corporate Budget 2002 en de operationele resultaten, het vaststellen van de jaarcijfers, de halfjaarcijfers, de kredieten en de voorbereidingen voor het Corporate Budget 2003, heeft onze Raad ook regelmatig aandacht geschonken aan de ontwikkelingen in de luchtvaartwereld, het internationale beleid en de Wet Luchtvaart. De directie heeft regelmatig aan de Raad verslag gedaan van de voortgang van de politieke discussie over het voornemen van de regering om een minderheidsbelang in de N.V. Luchthaven Schiphol (NVLS) te vervreemden.

Business Plan en lange termijn

Onze Raad heeft zich onder meer gebogen over het Business Plan 2003-2007 van Schiphol Group waarbij in eerste instantie de nadruk heeft gelegen op de ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol. Kernpunten die door de Raad worden ondersteund zijn daarbij (i) het investeren in luchthavencapaciteit en groeimogelijkheden, (ii) operationele betrouwbaarheid en (iii) bereikbaarheid en de omvang van de catchment area.

Tevens is in de Raad besproken welke lange termijn-varianten voor de verdere locatie-ontwikkeling van Schiphol mogelijk zijn en welke stappen de directie voornemens is te bevorderen in de ruimtelijke ordenings sfeer. In ons overleg heeft de relatie met de KLM in het algemeen, en de

ontwikkeling van lange termijn relaties in het bijzonder ten aanzien van de mainport, veel aandacht gekregen. In dit verband is het belang van de vrachtontwikkeling regelmatig ter sprake geweest en is verheugd geconstateerd dat het vrachtaandeel zich gunstig ontwikkelt.

In de beraadslagingen over lange termijnplannen heeft voorts de ontwikkeling van het baggage-concept *70 miljoen Bags* ruime aandacht van de Raad gekregen. Het door de directie gepresenteerde voorstel voor het concept heeft de goedkeuring van de Raad ontvangen.

Polderbaan en milieu

Onze Raad is voorts regelmatig geïnformeerd over de laatste fase van het gereedkomen van de Polderbaan, de capaciteits- en milieuvoordelen daarvan en de afronding van het nieuwe wettelijke stelsel (Wet Luchtvaart). Op het operationele vlak is voorts veel aandacht besteed in de Raad aan investeringen zoals het aanleggen van de Noordelijke Taxibaan.

Internationale strategie

In de Raad van Commissarissen is bij verschillende gelegenheden stil gestaan bij de voortgang van de onderhandelingen over een belang in Malaysian Airports Holding Berhad, de maatschappij die de luchthavens van Maleisië bezit. Ook is regelmatig de ontwikkeling van resultaten van de Schiphol USA deelneming in JFK IAT gerapporteerd en is de samenwerking met Fraport in Pantares geëvalueerd. De Raad heeft vervolgens later in het jaar met de directie de gevoerde internationale strategie besproken aan de hand van een voorstel

van de directie op hoofdlijnen dat zal leiden tot aanscherping van de internationale strategie.

Financiële rapportage en rendementsontwikkeling

Op advies van de Financiële Commissie heeft onze Raad het voorstel van de directie goedgekeurd ter zake van de opstelling van de jaarcijfers van NVLS in 2002 inhoudende dat de jaarrekening is gebaseerd op *Dutch GAAP*. Daar waar *Dutch GAAP* keuzevrijheid toestaat, bijvoorbeeld voor de vorming van een voorziening groot onderhoud, heeft onze Raad tezamen met de Directie besloten om, waar mogelijk, aan te sluiten op *IAS*. In de Raad werd het voltooiën van de ACRE Fund transactie bij verschillende gelegenheden besproken, inclusief de effecten op de jaarrekening. Als reactie op de ontwikkelingen in de verzekeringsmarkt is in de Raad uitvoerig stilgestaan bij de te verzekeren risico's, de betrokkenheid van de overheid ter zake en de premieontwikkeling.

De rendementsontwikkeling van de onderneming is regelmatig ter sprake geweest. Ter zake heeft de Raad, naar aanleiding van het budget 2003, benadrukt dat bij een hoog investeringsniveau in de vorm van langjarige kapitaalsinvesteringen, een volgehouden kostenbeheersing en meerjarenafspraken over inkomsten aan havengelden voor een gezonde rendementsontwikkeling van groot belang blijven.

Onze Raad heeft goedkeuring verleend aan de verhoging van het plafond tot 1 miljard Euro van het *Euro Medium Term Note Programme (EMTN)* en het aangaan van een leningsfaciliteit bij de Europese Investeringsbank (EIB) van 150 miljoen Euro. Het Financieringsplan, waarbij met name aandacht werd besteed aan spreiding van de looptijden van de op te nemen leningen, werd goedgekeurd.

Centrale Ondernemingsraad

Onze Raad heeft steeds enkele leden afgevaardigd naar de overlegvergaderingen met de Centrale Ondernemingsraad.

Remuneratiecommissie

In enkele vergaderingen heeft de remuneratiecommissie de beloning van de directie besproken.

Accordering heeft plaatsgevonden in de Raad van Commissarissen. Op verzoek van de Raad is een beknopte benchmarkstudie verricht naar de opbouw en vormgeving van het remuneratiepakket van de directie. Op basis van deze studie heeft de Raad besloten een element aan de beloningsstructuur toe te voegen, de zogenaamde *Long Term Incentive (LTI)*. Deze nieuwe beloningscomponent dient ter versterking van de binding met de middellange termijn doelstellingen van de onderneming en levert een positieve bijdrage aan de verdere versterking van de teambuilding binnen de directie. Deze LTI staat naast de vaste beloning in de vorm van het salaris en een *Short Term Incentive (STI)*. Deze STI is per lid van de directie verschillend en afhankelijk van enerzijds algemene financiële doelstellingen van de groep en anderzijds van portefeuillegebonden niet-financiële doelstellingen.

Corporate Governance

De lijn die door onze Raad is uitgezet ter versterking van de Corporate Governance is in het afgelopen jaar voortgezet. De Raad heeft zijn eigen functioneren geëvalueerd en er is een aftredingsrooster vastgelegd. Op verzoek van de Raad heeft de directie in het verslagjaar een wijziging van het reglement van de Financiële Commissie voorbereid, waarbij op een nieuwe basis conform de laatste ontwikkelingen van corporate governance kan worden gewerkt. Kenmerk daarvan is dat vanaf het verslagjaar 2003 de Financiële Commissie is opgeheven en een Auditcommissie is ingesteld op basis van een eigen reglement. Bovendien is het beleid inzake de externe accountant opnieuw vastgesteld. Daarbij is van belang te vermelden dat dit beleid in overeenstemming is met de principes zoals vervat in de *European Commission Recommendation on Statutory Auditor's Independence in the EU* (uitgave mei 2002).

Om te benadrukken dat onafhankelijkheid gewaarborgd dient te zijn is onder meer ingevoerd dat er een strikte omschrijving geldt voor de controlediensten en strikte incompatibiliteiten met andere diensten van dezelfde accountancyfirma (consultancy, juridisch etc.). Rouleren van partners is binnen een periode van zes jaar vereist. Benoeming zal steeds per jaar plaatsvinden. Onze Raad oordeelt over de bevindingen van de

jaarlijkse rapportage en doet daarvan verslag aan de Vergadering van Aandeelhouders.

Financiële Commissie

De Financiële Commissie is tweemaal bijeen geweest. In deze bijeenkomsten zijn de jaarrekening 2001, het halfjaarbericht en de interne controle en andere aspecten van interne beheersing besproken.

In de Financiële Commissie zijn voorts specifieke onderwerpen van financiële aard aan de orde geweest, zoals onder andere het financieringsplan, de WACC en RONA-ontwikkeling, stelselwijziging financiële rapportage, accountantsrapportage, balansvoorzieningen, acties ingevolge de managementletter, verzekeringen en het internationale beleid. Deze besprekingen hebben plaatsgevonden in aanwezigheid van de externe accountant.

Samenstelling

Bij de samenstelling van de Raad wordt een profielschets gehanteerd die er op is gericht dat de Raad altijd zodanig is samengesteld dat de Raad de hem opgedragen wettelijke taken adequaat kan vervullen en dat zijn leden ten opzichte van elkaar en de directie onafhankelijk en kritisch kunnen optreden. Daarbij wordt gestreefd naar een goede spreiding in expertise en ervaring.

In het afgelopen jaar heeft een aantal wijzigingen plaatsgevonden in de samenstelling van de Raad. De gemeente Rotterdam heeft te kennen gegeven afstand te doen van het recht een commissaris te benoemen en heeft tengevolge van dit besluit de heer drs. P.H.J.M. van Dijk als commissaris teruggetrokken. De gemeente Amsterdam heeft besloten twee commissarissen te benoemen die geen deel uitmaken van het gemeentebestuur en die passen in het gewenste profiel van de Raad. Hiertoe heeft de gemeente de heren mr. M.J. Cohen en mr. dr. G.D. Dales teruggetrokken en in hun plaats benoemd de heren mr. S. Patijn en mr. W.F.C. Stevens.

Tot slot heeft de heer drs. G.H.O. van Maanen zich teruggetrokken als commissaris wegens onverenigbaarheid van functies vanwege zijn benoeming tot Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Staat

heeft besloten om deze vacature niet te vervullen in het kader van het overheidsbeleid om terughoudend te zijn met het benoemen van overheidscommissarissen. De statuten zullen ter zake worden aangepast.

De Raad bedankt de scheidende leden voor hun inzet en bijdragen gedurende de afgelopen jaren.

Jaarrekening

Met de externe accountant PricewaterhouseCoopers Accountants NV is overleg gevoerd over de halfjaarcijfers, de jaarrekening, de financiële rapportage en de status van interne controle van de onderneming. Het verslag van de directie en de jaarrekening zijn per 7 februari 2003 door de directie opgemaakt.

Een bedrag ad € 1.723.000 wordt toegevoegd aan de wettelijke reserve deelneming. De Raad kan zich verenigen met het voorstel van de directie om een dividend van € 42.000.000 over het gestorte aandelenkapitaal uit te keren. Het resterende gedeelte van de winst ad € 96.971.000 wordt toegevoegd aan de overige reserves.

Conform het bepaalde in de statuten heeft de Raad van Commissarissen de jaarrekening vastgesteld in zijn vergadering van 20 februari 2003. De jaarrekening is door PricewaterhouseCoopers Accountants NV gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor (door) naar pagina 69 van dit verslag. De Raad legt de jaarrekening voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, welke vergadering wordt gehouden op 14 april 2003. Wij stellen voor deze jaarrekening goed te keuren en decharge te verlenen aan de directie voor het gevoerde beleid en aan de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

Ten slotte spreken wij onze grote waardering uit jegens de directie en de medewerkers van de N.V. Luchthaven Schiphol en haar deelnemingen voor de inzet en bereikte resultaten onder veelal moeilijke omstandigheden.

20 februari 2003

De Raad van Commissarissen



Raad van Commissarissen**mr. P.J. Kalff (1937), voorzitter** ¹⁾

Lid sinds 1997; tweede termijn loopt in 2005 af.

Voormalig voorzitter Raad van Bestuur ABN AMRO Holding N.V.

mr. H. van den Broek (1936)

Lid sinds 2000; eerste termijn loopt in 2004 af.

Voormalig Lid van de Europese Commissie, voormalig Minister van Buitenlandse Zaken.

mr. J.M. Hessels (1942) ¹⁾

Lid sinds 1994; derde termijn loopt in 2006 af.

Voormalig voorzitter Hoofddirectie Koninklijke Vendex KBB N.V.

dr. J. Kremers (1933) ²⁾

Lid sinds 1994; statutaire leeftijdsgrens wordt bereikt in 2003.

Voormalig vice-voorzitter Beleidscomité Robeco Groep / Directeur Rodamco N.V.

T.H. Woltman (1937) ²⁾

Lid sinds 1998; tweede termijn loopt in 2006 af.

Voormalig voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam.

Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer (1946)

Lid sinds 2001, eerste termijn loopt in 2005 af.

President HayVision Society.

mr. S. Patijn (1936)

Lid sinds 2002; eerste termijn loopt in 2006 af.

Voormalig Burgemeester Gemeente Amsterdam.

mr. W.F.C. Stevens (1938) ¹⁾

Lid sinds 2002; eerste termijn loopt in 2006 af.

Senior counsel Baker & McKenzie

Jhr. mr. J.P. Backer (1953), secretaris**Directie****drs. G.J. Cerfontaine (1946)**

President-directeur

Mevrouw ir. M.E. van Lier Lels (1959)

Lid Directie/COO

dr. P.M. Verboom (1950)

Lid Directie/CFO

Centrale Ondernemingsraad**H.L. Bank (1945)****C.G. Breems (1945)****J. Brouwer (1948), secretaris****Mevrouw drs. C.J. Coepijn (1973)****J.H. Enthoven (1945)****M. Funke (1952)****Mevrouw M. Goeman-Scheltema (1953)****J.G.C Hagers (1961)****drs. T.C. van Heijningen (1953)****Mevrouw R. Karahan (1976)****ing. J.M. Koomen (1946)****drs. A.H. Oude Weernink (1953), voorzitter****L. Pol (1946)****Mevrouw drs. I.L. Ratieva (1963)****Mevrouw M.P. Verhaest (1945)**

1) Lid van de Auditcommissie

2) Lid van de Remuneratiecommissie



Voorwoord van de president-directeur

Het jaar 2002 kenmerkte zich voor de luchtvaartsector door grote onzekerheden als nasleep van de terroristische aanslagen in september 2001. Veel luchtvaartmaatschappijen kwamen in zwaar weer terecht en sommige zagen zich zelfs genoodzaakt hun activiteiten te beëindigen. Tegen deze achtergrond werden de pogingen om tot internationale allianties van luchtvaartmaatschappijen te komen, versterkt. De uiteindelijke uitkomst van dit consolidatieproces is van groot belang voor de toekomst van onze onderneming.

Ondanks de moeilijke positie waarin onze grootste klanten, de luchtvaartmaatschappijen verkeren, heeft Schiphol Group zich in het verslagjaar redelijk gunstig ontwikkeld. Amsterdam Airport Schiphol beleefde een geleidelijk herstel na de terugval in de laatste maanden van 2001. De verkeers- en vervoersontwikkeling was positiever dan aan het begin van het jaar nog werd verwacht. Zowel het aantal passagiers als de hoeveelheid vracht bereikten een recordniveau. Mede daardoor kon Schiphol Group, gezien de omstandigheden, een alleszins bevredigend resultaat behalen. Zowel in het passagiers- als het vrachtvervoer kon Schiphol opnieuw enig marktaandeel winnen ten opzichte van de andere grote Europese luchthavens en zodoende haar concurrentiepositie versterken.

Polderbaan opgeleverd

In het kader van duurzame groei van Amsterdam Airport Schiphol werd in 2002 belangrijke vooruitgang gerealiseerd. De Polderbaan, werd opgeleverd en in februari 2003 in gebruik

genomen. Ook werd in 2002 de herziene Wet Luchtvaart door de Eerste Kamer goedgekeurd; deze wet voorziet in nieuwe milieu- en veiligheidsnormen voor de luchthaven vanaf de ingebruikname van de Polderbaan. Met deze nieuwe baan, in combinatie met de nieuwe normen, kan Amsterdam Airport Schiphol de komende jaren verder groeien tot 520.000 à 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar en zo de groei van de andere grote hubs in Europa volgen. Tegelijkertijd wordt na de volledige ingebruikname van de baan de geluidsoverlast voor veel omwonenden teruggebracht, omdat minder over dichtbevolkt gebied wordt gevlogen. Voor het opvangen van de groei van de luchthaven na 2012 werd een ruimtereservering gevraagd voor uitbreiding van het luchthavenareaal en mogelijke aanpassing van het banenstelsel.

Ook werd in 2002 in de Eerste Kamer een wijziging van de Luchtvaartwet aangenomen, die de beveiliging van luchthavens regelt. In dit kader zal de overheid per 1 april 2003 de uitvoering van de preventieve beveiligingstaken op de luchthaven laten uitvoeren door Schiphol Group, waarbij de Staat nadrukkelijk onveranderd eindverantwoordelijk blijft voor de beveiliging. Ter voorbereiding op de invoering van de verplichting voor de luchthavens in Europa om alle ruimbagage te controleren, werd veel geïnvesteerd in nieuwe security-apparatuur. Per 1 januari 2003 wordt alle ruimbagage daadwerkelijk gecontroleerd.

V.l.n.r.
Pieter Verboom
Gerlach Cerfontaine
MARIKE VAN LIER LELS

Verder werd er in 2002 opnieuw veel geïnvesteerd in andere faciliteiten op Amsterdam Airport Schiphol. Naast de aanleg van de Polderbaan betrof het uitbreiding en renovatie van Lounge 1 en verbetering van het bagagesysteem. Enkele projecten, die na de gebeurtenissen van september 2001 waren stilgelegd, werden hervat nadat de vervoersontwikkeling positiever bleek dan aanvankelijk was verwacht.

Tegen het eind van 2002 werden enkele vastgoedobjecten van Schiphol Real Estate ondergebracht in het in 2001 opgerichte Airport Real Estate Basisfonds C.V. (ACRE Fund). Vervolgens werd de helft van de aandelen van het fonds geplaatst bij enkele institutionele beleggers. De overige aandelen blijven in handen van Schiphol Group.

Relatie met luchtvaartmaatschappijen verbeterd

De relatie met de luchtvaartmaatschappijen is in 2002 duidelijk verbeterd. Naar aanleiding van een tevredenheidsonderzoek zijn stappen gezet om de klantgerichtheid van de organisatie te vergroten en nog meer dan vroeger overleg te plegen met de klanten van de luchthaven, onder meer over gewenste en noodzakelijke investeringen. De bagage-afhandeling veroorzaakte nog problemen, maar mede dankzij de goede samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen, met name KLM, worden verbeteringen gerealiseerd.

Met de KLM werd een convenant gesloten, waarin strategische afspraken zijn gemaakt over het veiligstellen van de mainport-positie in de komende jaren, de meerjarenplanning van uitbreiding van de infrastructuur, het noodzakelijke rendement op de investeringen en samenhangend daarmee de ontwikkeling van de havengeldtarieven. In het convenant is rekening gehouden met de belangen van de andere luchtvaartmaatschappijen en de richtlijnen van de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Ook met de andere luchtvaartmaatschappijen en de overheid zullen over deze onderwerpen besprekingen worden gevoerd. Invoering van bijpassende publieke economische regulering is voorwaarde voor inwerkingtreding van het convenant.

Beursgang blijft gewenst

In het strategische akkoord, dat de basis vormde voor de in 2002 aangetreden regering, was het principebesluit opgenomen dat de Nederlandse Staat onder bepaalde voorwaarden een minderheidsbelang in Schiphol Group zou verkopen. Door de val van de regering in het najaar en de daarop volgende verkiezingen in januari 2003 is thans weer een onzekere situatie ontstaan. Wel is de demissionaire regering doorgegaan met de voorbereidingen, zodat bij een gunstig politiek en beursklimaat een beursgang alsnog op korte termijn kan worden gerealiseerd. Wij blijven van mening dat een private status en toegang tot de kapitaalmarkt van groot belang zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol Group. Een beursnotering is ook van belang om onze concurrentiepositie ten opzichte van reeds geprivatiseerde luchthavens ten minste te behouden. Het wettelijke kader voor een beursgang biedt naar onze mening voldoende waarborgen voor de bescherming van de publieke belangen ten aanzien van veiligheid en milieu, het behoud van de mainport-positie en de belangen van de gebruikers.

De gesprekken met de Maleisische overheid over een participatie in de onderneming die de meeste luchthavens in dat land exploiteert, zijn zonder resultaat beëindigd. Toen onze partner Fraport zich terugtrok, achtten wij het risico van een participatie van 30% voor Schiphol Group alleen te groot, terwijl de Maleisische overheid niet bereid bleek over een kleinere participatie te onderhandelen.

Internationalisatiebeleid aangescherpt

In 2002 hebben we ons internationalisatiebeleid aangescherpt in het licht van de wereldwijde ontwikkelingen. We richten ons nu vooral op de luchthavens die onze mainport-positie kunnen versterken, dan wel waar wij extra inkomsten kunnen genereren door additionele diensten aan te bieden. Hierbij gaat het met name om de niet-luchtvaartonderdelen van de AirportCity-formule, zoals retail en vastgoed. In het aanbieden van diensten aan consumenten op andere luchthavens zien wij goede mogelijkheden, mede dankzij de grote expertise die wij hiermee op Amsterdam Airport Schiphol hebben opgebouwd. Wij

beschikken over een groot aantal hoogwaardige producten, zoals de samen met Joh. Enschede ontwikkelde irisscan.

Dat de toepassing van ICT binnen de onderneming op een hoog peil staat, blijkt uit het feit dat Amsterdam Airport Schiphol door *Air Transport and Travel Information Systems* werd gekozen tot de beste ICT-luchthaven ter wereld en dat we een prijs ontvingen voor de toepassing van ICT in de operationele processen.

Zorgen om positie Randstad

Ook in 2003 zullen de investeringen opnieuw omvangrijk zijn, met het oog op de verwachte volumegroei, de verdere verbetering van de beveiliging en de door ons nagestreefde 'operationele excellentie'. Tegelijkertijd constateren wij dat de landzijdige bereikbaarheid van Amsterdam Airport Schiphol steeds problematischer wordt. Dit is onderdeel van een groter probleem: de positie van de gehele Randstad verslechtert ten opzichte van de concurrerende regio's als Londen, Frankfurt en Parijs door de afnemende bereikbaarheid en het ontbreken van een aanzuigende identiteit.

Het knelpunt is niet zozeer het ontbreken van plannen, maar het gebrek aan bestuurlijke slagkracht om de plannen van de grond te krijgen. Er is behoefte aan een daadkrachtig bestuur dat een goed publiek en privaat investeringsprogramma regisseert en coördineert. Een sterke Randstad, inclusief de mainports, is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid.

Voor 2003 verwachten we, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, een voortgaande, gematigde groei van het aantal passagiers, de hoeveelheid vracht en het aantal vliegtuigbewegingen.

Ondanks alle onzekerheden over de ontwikkeling van het luchtverkeer op korte termijn zal de vraag naar luchthavencapaciteit structureel blijven groeien, zij het wellicht in een wat lager tempo dan enkele jaren geleden nog werd gedacht. Schiphol Group beschikt over een uitstekende uitgangspositie om te kunnen profiteren van de kansen die zich zullen blijven voordoen. Onze financiële positie is sterk, we hebben goed gekwalificeerde en gemotiveerde medewerkers, we beschikken over de unieke AirportCity-formule en we hebben een uitstekend assortiment producten en diensten voor zowel het business-to-business als voor het business-to-consumer segment.

Gerlach Cerfontaine



Ter gelegenheid van de ingebruikneming van de Polderbaan en vanwege het belang van deze baan voor duurzame groei van Schiphol hebben wij voormalig president-directeur Herkströter van Shell en voormalig Eurocommissaris Van Miert gevraagd om in dit jaarverslag hun mening te geven over duurzaam ondernemen. Hun bijdragen treft u aan op pagina 23 en 31.

- **Duurzame waardecreatie voor stakeholders**
- **Verdere ontwikkeling AirportCity-formule**
- **RONA maatstaf voor waardecreatie**



De belangrijkste, algemene doelstelling van Schiphol Group is het creëren en ontwikkelen van AirportCities ten behoeve van duurzame waardecreatie voor haar stakeholders.

Deze stakeholders zijn de aandeelhouders, luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven, verladers, passagiers, medewerkers, toeleveranciers, overheden en omwonenden. De financiële doelstelling van de onderneming is het creëren van waarde voor de aandeelhouders.

Strategie gericht op duurzame groei

De strategie is enerzijds gericht op duurzame groei van Amsterdam Airport Schiphol en anderzijds op verdere internationale expansie. De markt biedt hiertoe voldoende kansen, aangezien de luchtvaart als een groeisector wordt beschouwd, zij het dat zich van jaar tot jaar schommelingen kunnen voordoen ten opzichte van de trendmatige stijging. Op de lokatie Schiphol gaan we ononderbroken verder met de ontwikkeling van de AirportCity-formule, versterking van de concurrentiepositie binnen de randvoorwaarden voor milieu en veiligheid, en uitbreiding van de mainport-positie als multimodaal vervoers-knooppunt. Om dit te realiseren, zijn voortdurend investeringen noodzakelijk ter vergroting van de capaciteit en verbetering van de kwaliteit van de operationele processen.

Het internationalisatiebeleid van de onderneming is enerzijds gericht op samenwerking met andere luchthavens ter versterking van de mainport-positie van Amsterdam Airport Schiphol, anderzijds op de exploitatie en verdere ontwikkeling van (delen van) de AirportCity-formule.

Om de doelstellingen te kunnen realiseren, worden de volgende middelen gehanteerd:

- Het aanbieden van producten en diensten van hoge kwaliteit tegen concurrerende prijzen;
- Het versterken van de (inter)nationale reputatie en toonaangevende positie van Schiphol Group, door het merk Schiphol verder te ontwikkelen en te exploiteren;
- Het scheppen van een stimulerende werkomgeving;
- Het genereren van de benodigde financiële slagkracht, onder meer voor internationale expansie.

Accent op operationele excellentie

Schiphol Group gaat er vanuit dat er uiteindelijk drie wereldwijd opererende allianties van luchtvaartmaatschappijen zullen overblijven en stelt zich ten doel om één van deze drie allianties optimaal op de lokatie Schiphol te accommoderen. Daartoe is het noodzakelijk om te blijven investeren in luchthavencapaciteit en groeimogelijkheden, landzijdige bereikbaarheid, grootte van de catchment area en operationele betrouwbaarheid.

Operationele excellentie is een belangrijk middel om Amsterdam Airport Schiphol in de kopgroep te houden van de grote Europese luchthavens. Er dient een topprestatie te worden geleverd op alle onderdelen van het operationele proces, zoals punctualiteit, klantvriendelijkheid en bagage-afhandeling. De mate waarin de onderneming hierin slaagt, komt tot uitdrukking in de klanttevredenheid, die permanent gemeten wordt door middel van de Kwaliteitsmonitor.

Als doelstelling is geformuleerd dat meer dan 92% van de aankomende en vertrekkende passagiers het oordeel 'goed' of 'uitstekend' dient te geven. In 2002 bedroeg dit percentage 92% voor aankomende passagiers en 93% voor vertrekkende passagiers.

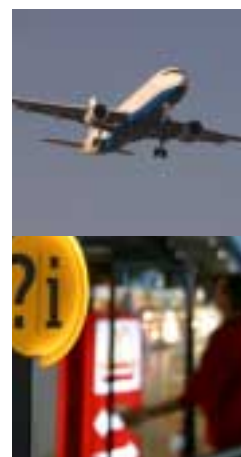
Duurzaam ondernemen

Schiphol Group heeft zich tot doel gesteld om op een maatschappelijke verantwoorde (duurzame) wijze te ondernemen. De onderneming wil bijdragen aan het beperken van de negatieve en het bevorderen van de positieve invloeden voor de omgeving. Duurzaam ondernemen houdt onder meer in dat bedrijven een bijdrage leveren aan een duurzame ontwikkeling van de maatschappij. Daartoe moeten economische ontwikkelingen in balans worden gebracht met zaken als bescherming van het milieu, mensenrechten, veiligheid, gezondheid, personeel en werkgelegenheid. Gezien de activiteiten van Schiphol Group krijgen milieubescherming, veiligheid en reductie van geluidsoverlast hoge prioriteit. Ook werkgelegenheid is een belangrijk aspect; in 2002 steeg het totale aantal mensen dat werkzaam is op het terrein van Amsterdam Airport Schiphol met 3% tot 56.570.

Waardecreatie door Value Based Management

Binnen Schiphol Group wordt het systeem van *Value Based Management* gehanteerd om de activiteiten en de investeringen zodanig te sturen dat waarde wordt gecreëerd. De *Business areas*, met uitzondering van Aviation, dienen waarde te creëren, dat wil zeggen op termijn een rendement te behalen dat boven de vermogenskosten ligt. Voor Aviation, die in een door de overheid gereguleerde omgeving werkt, is de doelstelling op termijn het rendement te laten groeien naar het niveau van de vermogenskosten.

Als maatstaf voor waardecreatie wordt de *return on net assets* (RONA) gehanteerd, die hoger dient te zijn dan de gemiddelde vermogenskosten (WACC). Bij het nog ontbreken van een beursnotering worden de gemiddelde vermogenskosten na belasting in 2002 geschat op 8%. In 2002 behaalde Schiphol Group een RONA voor belasting van 9,1%; dit laatste cijfer is exclusief de ongerealiseerde waardestijging van de vastgoedportefeuille.



- Nettoresultaat hoger dan verwacht
- RONA stijgt tot 9,1%
- Balansverhoudingen blijvend sterk



Stelselwijziging

Per 1 januari 2002 zijn de grondslagen voor de waardering en resultaatbepaling op enkele punten aangepast. Met ingang van 2002 worden uitgaven voor milieurisico's en groot onderhoud direct in de resultatenrekening verantwoord. De voorzieningen zijn daarmee vervallen. De stelselwijziging had een positief effect op het eigen vermogen per 31 december 2001 van € 81,6 miljoen en op het nettoresultaat van 2001 van € 8,2 miljoen. Door deze stelselwijziging, die mede is ingegeven door de gewijzigde richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving, wordt het inzicht in vermogen

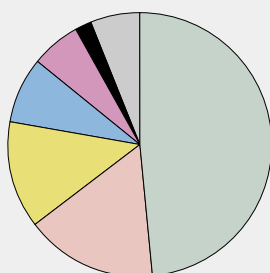
en resultaat verbeterd en neemt de vergelijkbaarheid toe. Vanwege de vergelijkbaarheid zijn in dit verslag de cijfers over 2001 en voorgaande jaren aangepast.

Nettoresultaat hoger dan verwacht

Het nettoresultaat van Schiphol Group is in 2002 uitgekomen op € 141 miljoen tegen € 191 miljoen in 2001. Het resultaat werd positief beïnvloed door een bruto boekwinst van € 17 miljoen bij de verkoop van vastgoed aan het ACRE Fund en negatief doordat voor de eerste maal vennootschapsbelasting over de winst verschuldigd was;

Netto-omzet

(in € 1 miljoen)



49% Havengelden	6% Verkoop commercieel onroerend goed
16% Concessies	2% Utiliteitsdiensten
13% Verhuringen	6% Overige activiteiten
8% Autoparkeergelden	

	2002	2001	Stijging/daling
Havengelden	381	334	14,1%
Concessies	119	116	2,4%
Verhuringen	101	96	5,9%
Autoparkeergelden	60	57	3,9%
Verkoop commercieel onroerend goed	47	8	458,2%
Utiliteitsdiensten	17	17	2,5%
Overige activiteiten	49	67	-/- 27,4%
Totaal	774	695	11,5%

Belangrijke financiële gegevens			
(in € 1 miljoen)			
	2002	2001	Verandering in %
Resultaatontwikkeling			
Netto-omzet	774	695	11,5%
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	16	11	38,5%
Som der bedrijfsopbrengsten	790	706	11,9%
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen	-/- 434	-/- 383	13,2%
EBITDA	356	323	10,3%
Afschrijvingen	-/- 103	-/- 99	4,5%
Exploitatieresultaat	253	224	12,9%
Financiële baten en lasten	-/- 39	-/- 35	10,8%
Resultaat deelnemingen	1	2	-/- 50,0%
Belastingen	-/- 74	0	
Resultaat uit gewone bedrijfsuitvoering na belastingen	141	191	-/- 26,3%
Aandeel derden	0	0	
Nettoresultaat	141	191	-/- 26,3%
Balansontwikkeling			
Balanstotaal	3.062	2.897	5,7%
Vaste activa	2.880	2.669	7,9%
Eigen vermogen	1.951	1.860	4,9%
Rentedragende schulden	739	700	5,6%

* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

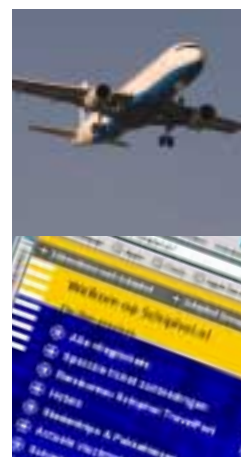
hiermee is een bedrag van € 74 miljoen gemoeid. Het exploitatieresultaat ontwikkelde zich duidelijk beter dan aanvankelijk was voorzien, doordat het passagiersvervoer zich sneller herstelde dan begin 2002 nog werd verwacht.

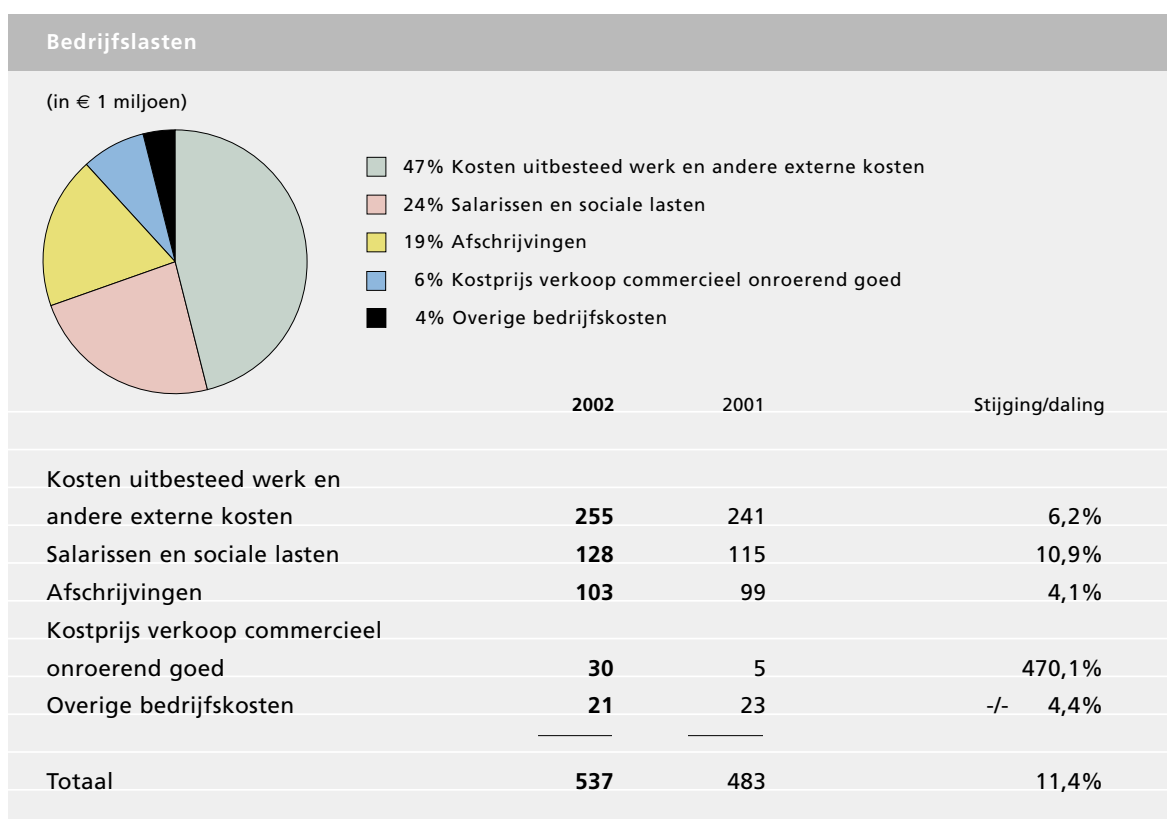
De *return on net assets* (RONA) voor belastingen kwam uit op 9,1% tegen 8,9% in 2001. Het rendement op het eigen vermogen kwam uit op 7,4% tegen 11,0% in 2001. Inclusief vennootschapsbelasting zou het rendement in 2001 zijn uitgekomen op 7,2%.

Bedrijfsopbrengsten

De netto-omzet steeg met 11,5% tot € 774 miljoen. Verdeeld over de verschillende omzetcategorieën was het beeld als hiernaast weergegeven. De stijging van de inkomsten uit havengelden was

het resultaat van verschillende, uiteenlopende factoren. De start- en landingsgelden voor luchtvaartmaatschappijen werden per 1 april met 4,5% verlaagd. Daar stond echter de invoering van een Airport Security Charge per 1 april tegenover van € 4,40 per lokaal opstappende passagier en € 1,60 per vertrekkende transferpassagier. Bovendien steeg het aantal passagiers verder, terwijl de daling van het aantal vliegtuigbewegingen gedeeltelijk werd gecompenseerd door een hoger gemiddeld startgewicht (MTOW). Het startgewicht is van belang voor de bepaling van de hoogte van de start- en landingsgelden. De inkomsten uit concessies stegen licht als saldo van een beperkte stijging van het aantal passagiers en het gelijk blijven van de gemiddelde concessieinkomsten per vertrekkende passagier op de lokatie Schiphol (€ 4,06).





Ondanks de mindere gang van zaken op de vastgoedmarkt stegen de inkomsten uit verhuur van vastgoed opnieuw. Dit was het gevolg van toevoegingen aan de portefeuille en een stijging van de huurtarieven als gevolg van indexatie.

De parkeerinkomsten lagen boven het niveau van 2001. De tarieven bleven nagenoeg ongewijzigd, terwijl ook het aantal parkeerplaatsen niet wezenlijk veranderde. De stijging wordt met name veroorzaakt door de in de tweede helft van 2001 overgenomen activiteit VIP Valet Parking.

De stijging van de verkoop commercieel onroerend goed hing voornamelijk samen met de verkoop van vastgoed aan het ACRE Fund (€ 47 miljoen).

De overige activiteiten namen af in 2002, met name omdat in 2001 sprake was van enkele eenmalige baten.

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten stegen met 11,4% tot € 537 miljoen. De onderverdeling hiervan is te zien in bovenstaande figuur.

De stijging van de externe kosten (waaronder uitbestedingen) hing vooral samen met de

toegenomen beveiligingsinspanningen in het luchthavengebouw. De kosten voor beveiliging kwamen in 2002 uit op circa € 40 mln, terwijl de opbrengsten van de Airport Security Charge circa € 52 miljoen bedroegen. De totale Aviation-inkomsten waren hoger dan was gebudgetteerd, vooral als gevolg van een hoger dan verwacht aantal passagiers. Deze positieve opbrengst is verrekend in de nieuwe tarieven voor 2003, die inmiddels zijn goedgekeurd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De toename van de salarissen en sociale lasten was enerzijds het gevolg van de toepassing van een nieuwe CAO, die een algehele loonstijging voor 2002 van circa 4% inhield, en anderzijds van een toename van het gemiddeld aantal fte's met 96. Dit laatste hing vooral samen met de oplevering van de Polderbaan en de daarbij behorende uitbreiding van de operationele dienst, alsmede door uitbreiding van de formatie vooruitlopend op de overdracht van de beveiligingstaken.

De toename van de post kostprijs verkoop commercieel onroerend goed was vooral het gevolg van de verkoop van vastgoed aan het ACRE Fund.

De overige bedrijfskosten zijn ten opzichte van 2002 vrijwel gelijk gebleven.

Exploitatieresultaat en nettoresultaat

Door de ontwikkeling van opbrengsten en kosten kwam het exploitatieresultaat uit op € 253 miljoen, een duidelijke stijging ten opzichte van de € 224 miljoen van 2001. Het resultaat vóór aftrek van rente, belastingen en afschrijvingen (EBITDA) kwam uit op € 356 miljoen tegen € 323 miljoen in 2001.

Het (negatieve) saldo van financiële baten en lasten gaf een stijging te zien van € 35 miljoen tot € 39 miljoen. De toename was vooral het gevolg van het hoge investeringsniveau, waardoor meer vreemd vermogen moest worden opgenomen. Op een investering in Brisbane Airport Corporation is een rentevergoeding van € 1 miljoen ontvangen.

Het resultaat deelnemingen daalde door een lager resultaat van Schiphol Area Development Company ter grootte van € 0,8 miljoen. De opbrengst uit JFK IAT was in 2001 € 1,4 miljoen; in 2002 nagenoeg nul.

Het nettoresultaat kwam uit op € 141 miljoen tegen € 191 miljoen in 2001. Dit cijfer werd vooral gedrukt doordat voor de eerste maal vennootschapsbelasting over de winst moest worden afgedragen.

Investerings en financiering

Nadat in de loop van 2002 bleek dat de vervoersontwikkeling gunstiger was dan aanvankelijk werd gevreesd, werden enkele uitgestelde projecten opnieuw ter hand genomen, zoals de aanleg van de J-pier en de uitbreiding van Terminal West. In totaal werd voor een bedrag van € 343 miljoen geïnvesteerd, waarvan het overgrote deel betrekking had op de lokatie Schiphol.

De belangrijkste projecten waren de aanleg van de Polderbaan, de uitbreiding en renovatie van Lounge 1, de uitbreiding van het WTC en investeringen in het bagagesysteem en de beveiliging.

De operationele cashflow was met € 329 miljoen weliswaar aanzienlijk hoger dan de € 216 miljoen van 2001, maar niettemin onvoldoende ter volledige financiering van de investeringen. Daarom werd opnieuw gebruik gemaakt van het in 1999 gelanceerde Euro Medium Term Note (EMTN)

programma. Ultimo 2002 was in dit kader voor een bedrag van € 396 miljoen opgenomen, nadat de faciliteit in het verslagjaar was vergroot tot € 1 miljard. Daarnaast werd met de Europese Investeringsbank een faciliteit van € 150 miljoen overeen gekomen, waarop inmiddels trekking heeft plaatsgevonden. Schiphol Group beschikt verder over een gecommiteerde bankfaciliteit van € 68 miljoen bij ABN AMRO Bank NV die tot en met 2003 loopt.

Solvabiliteit

Ondanks de aanhoudend hoge investeringen en de daarmee samenhangende toename van het vreemde vermogen bleven de balansverhoudingen sterk. Het eigen vermogen steeg van € 1.860 miljoen tot € 1.951 miljoen.

De belangrijkste factor hierbij was de winst-inhouding (€ 97 miljoen). Aan het eind van het jaar bedroeg het rentedragende vreemde vermogen 24% van het balanstotaal van € 3.056 miljoen tegen 26% een jaar eerder. Als gevolg van een grotere toename van het exploitatieresultaat ten opzichte van het saldo financiële baten en lasten nam de rentedekking (interest coverage ratio) licht toe van 6,3 tot 6,4. De financiële positie van Schiphol Group biedt voldoende ruimte voor financiering van verdere groei in de komende jaren.

Financieringsbeleid

Het totaal bedrag aan uitstaande leningen bedraagt per ultimo 2002 € 763 miljoen. In 2002 is € 277 miljoen aan leningen afgelost, terwijl € 296 miljoen aan nieuwe leningen is aangetrokken.

In het kader van haar financieringsbeleid, streeft Schiphol Group onder andere naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. Dit wordt mede gerealiseerd door de afloop van de leningen in de tijd te spreiden. De looptijden van de in 2002 aangetrokken leningen variëren tussen 3 en 7 jaar, hetgeen langer is dan de gemiddelde looptijd van de bestaande leningenportefeuille. Daarnaast zijn door de dalende markttrente de gemiddelde rentekosten afgenomen. Binnen het kader van haar renterisicobeleid heeft Schiphol Group in belangrijke mate geopteerd voor vastrentende leningen (hetzij door leningen



met een vast interestpercentage aan te trekken, hetzij door gebruik te maken van standaard rentederivaten). Van haar leningen is 20% variabel rentend. Ten aanzien van de variabel rentende leningen wordt het renterisico deels gemitigeerd door het aanhouden van een (variabel rentende) kaspositie.

Credit rating

Standard & Poor's heeft de credit rating van schuld papier, uitgegeven door N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV, in het verslagjaar verlaagd van AAA naar AA-. Moody's Investors Service verlaagde de rating van Aa1 naar Aa3. Vroeger waren de ratings gebaseerd op de kredietwaardigheid van de grootste aandeelhouder, de Staat der Nederlanden. Beide organisaties hebben hun beleid terzake aangepast, waardoor de ratings thans zijn gebaseerd op de onderliggende kredietkwaliteiten van Schiphol Group zelf. De lagere ratings zijn hiervan een logisch uitvloeisel.



Algemeen

Risicomanagement is meer dan het managen van financieel risico. Risico's zijn onzekerheden verbonden aan ondernemingsactiviteiten.

Risicomanagement is derhalve een integraal onderdeel van het dagelijkse management. Bij Schiphol Group zijn momenteel diverse (risico)managementsystemen in gebruik. Naast interne bedrijfsrisico's is er ook sprake van risico's vanuit de omgeving.

Gebeurtenissen buiten de invloedssfeer van Schiphol kunnen een materiële invloed hebben op de operaties en resultaten van Schiphol Group. Beheersing van deze risico's is moeilijk. Wel kan de luchthaven zich zo goed mogelijk voorbereiden op de consequenties.

Omgevingsrisico's

De gevolgen van de aanslagen op 11 september 2001 zijn voor de luchthaven nog steeds merkbaar, maar de gediversificeerde samenstelling van de activiteiten (Aviation, Consumers en Real Estate) matigt het effect op de financiële resultaten. Wel zijn er extra onzekerheden ontstaan doordat veel luchtvaartmaatschappijen financieel in zwaar weer terecht zijn gekomen. Dat betekent voor Schiphol Group enerzijds een toegenomen debiteurenrisico; anderzijds zullen luchtvaartmaatschappijen zich herbezinnen op netwerken, samenwerkingsverbanden en allianties. Dit kan substantiële gevolgen hebben voor de positie van de belangrijke knooppunten in de luchtvaartsector. Als belangrijk (Europees) knooppunt bereidt Schiphol Group zich voor op mogelijke veranderingen die hieruit kunnen voortvloeien door Amsterdam Airport Schiphol te positioneren

als een aantrekkelijke luchthaven met uitstekende faciliteiten, efficiënte processen en concurrerende tarieven. Daarnaast wordt een internationale strategie gevoerd om de mainport-positie verder te versterken en (delen van) de AirportCity-formule te exploiteren en verder te ontwikkelen.

Interne bedrijfsrisico's

Het beheer van risico's is integraal onderdeel van het dagelijkse management. Procedures zijn ingebed in de organisatie-onderdelen en vastgelegd in interne handleidingen.

Voor het reduceren van valuta- en renterisico's is een beleid ontwikkeld. De risico's verbonden aan deze posities worden in principe voor een groot deel gemitigeerd. Voor dit beheer kan gebruik worden gemaakt van standaardderivaten. Bij buitenlandse participaties wordt vaak gebruik gemaakt van vreemd vermogen luidend in de betreffende lokale valuta. Aangezien Schiphol Group over het algemeen een participatie voor langere termijn aanhoudt, wordt het valutarisico verbonden aan het eigen vermogen niet afgedekt. Het benodigde vreemde vermogen wordt indien mogelijk op zogeheten *non-recourse* basis aangetrokken.

Schiphol Group beschikt over een uitgebreide organisatie om de risico's op het gebied van milieu en veiligheid te beheersen. Ook hier zijn procedures ingebed in de organisaties en vastgelegd in interne handleidingen. Daarnaast geldt voor de beheersing van de risico's op het gebied van milieu en veiligheid de bestaande en in ontwikkeling zijnde wet- en regelgeving.

Mogelijke claims

KLM heeft beroep ingesteld tegen het goedkeuringsbesluit van de Kroon inzake de havengelden 2000. Sinds die tijd worden de verhogingen onder protest betaald.

De behandeling van het beroep was bepaald op 21 januari 2003. Recentelijk heeft KLM uitstel gevraagd, hetgeen door de rechtbank is gehonoreerd. Een eventueel voor Schiphol Group negatieve uitspraak die in hoger beroep zou worden bekrachtigd, kan leiden tot het alsnog onthouden van goedkeuring door de Kroon van de havengeldregeling 2000 en de verplichting om de havengeldregeling alsnog in lijn met de uitspraak vast te stellen. Daarnaast hebben KLM en andere partijen bezwaar aangetekend tegen de goedkeuring van de havengeldtarieven 2002. Middels een beslissing op bezwaar zijn de bezwaarschriften ongegrond verklaard. Tegen deze beslissing op bezwaar kan nog beroep worden aangetekend.

Daarnaast zijn er diverse andere claims tegen de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen ingediend. Alle claims worden betwist. Hoewel de afloop van de betreffende geschillen niet met zekerheid kan worden voorspeld, wordt er, mede op grond van ingewonnen juridisch advies en ontvangen informatie, van uitgegaan dat deze geen materiële gevolgen zullen hebben voor de financiële positie van Schiphol Group. Derhalve zijn geen voorzieningen en/of vorderingen opgenomen.

'Groei en duurzaamheid komen tot stand via Verantwoord Ondernemen en niet...'

Prof. C.A.J. Herkströter

Hoogleraar Internationaal Management
Universiteit van Amsterdam



Veel ondernemingen hebben tegenwoordig iets met duurzaamheid en geven daarmee aan het ondernemen breder te zien dan het alleen maar creëren van aandeelhouderswaarde. Ondernemingen zijn zich ervan bewust dat een veelheid aan belanghebbenden geïnteresseerd is in het reilen en zeilen van hun bedrijf. Dat bewustzijn komt veelal tot uitdrukking door te spreken van Duurzaam Ondernemen of van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en te erkennen dat het realiseren van groei en goede financiële resultaten samen dienen te gaan met oog voor niet-financiële verantwoordelijkheden.

Dat komt door de veranderde positie van ondernemingen in de samenleving. Ondernemingen zijn van invloed op het dagelijks leven van een nog steeds groeiende groep van belanghebbenden die een mening heeft over hun bedrijfsactiviteiten en de manier waarop die worden uitgeoefend.

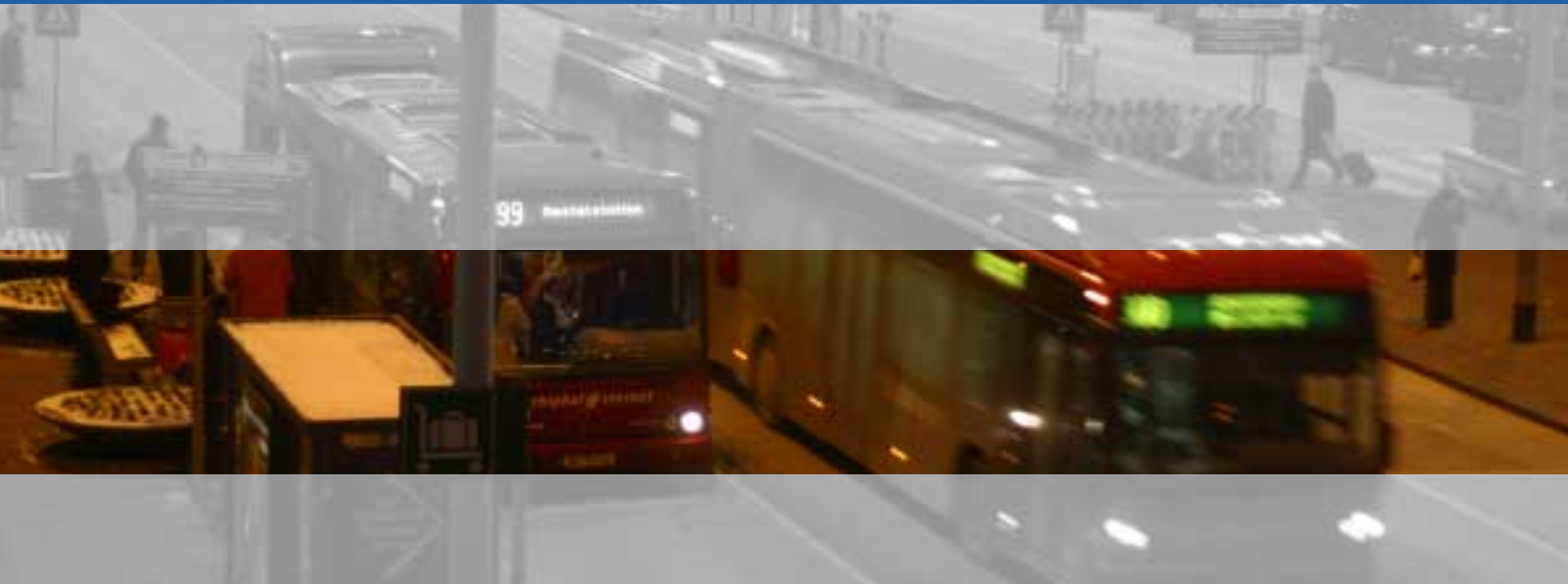
Door te spreken van Duurzaam of Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen wekken ondernemingen een indruk die mogelijk niet wordt beoogd, namelijk dat de niet-financiële aspecten van het ondernemen nu belangrijker zijn dan de financiële en dat, de niet-financiële informatie die de onderneming verstrekt de financiële rapportage naar het tweede plan heeft verwezen.

Het is dan ook verstandiger te spreken van Verantwoord Ondernemen en daarmee helder tot uitdrukking te brengen dat naast het behalen van een goed financieel resultaat ook de maatschappelijke acceptatie van de bedrijfsactiviteiten

en de manier waarop die worden uitgeoefend van groot belang zijn. De uitoefening van die bedrijfsactiviteiten moet duurzaam zijn; dat betekent dat rekening wordt gehouden met de belangen van huidige en toekomstige generaties van belanghebbenden.

Verantwoord Ondernemen betekent, dat te allen tijde rekening wordt gehouden met de eisen die aandeelhouders stellen aan de rentabiliteit en dat *tegelijktijd* wordt voldaan aan de niet-financiële eisen die de overige belanghebbenden op tafel leggen, met name op het gebied van maatschappelijke acceptatie en duurzaamheid.

Het management van een onderneming staat voor de niet geringe opgave om het evenwicht tussen economische rentabiliteit, maatschappelijke acceptatie en duurzaamheid te waarborgen. Het moge duidelijk zijn dat het daarbij niet kan gaan om economisch rendement of maatschappelijke acceptatie en duurzaamheid, maar om economisch rendement en maatschappelijke acceptatie en duurzaamheid, ze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Door het gebruik van de termen Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Duurzaam Ondernemen wordt licht de indruk gewekt dat het om een keuze gaat. Verantwoord Ondernemen is weliswaar veel ingewikkelder, maar geeft beter weer hoe het toegaat bij ondernemen met beide benen in de samenleving op basis van een 'license to operate'. Zo wordt groei hand in hand met duurzaamheid tot stand gebracht.



Beveiliging

Zowel nationaal als internationaal wordt – zeker na de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten in 2001 – groot belang gehecht aan de beveiliging van luchthavens, vliegtuigen, passagiers en werknemers.

Alle betrokken partijen in de luchtvaartsector hebben in het kader van beveiliging hun eigen verantwoordelijkheden. Schiphol Group heeft in de afgelopen jaren grote investeringen in beveiliging gedaan en zal dit in de komende jaren blijven doen. In 2002 werd voor circa € 35 miljoen in beveiliging geïnvesteerd. Ten dele vloeit dit voort uit aangescherpte overheidseisen, maar Schiphol heeft daarnaast de overtuiging dat het van het grootste belang is dat de passagier veilig kan reizen.

De Nederlandse Staat is verantwoordelijk voor de beveiliging van de luchthavens. Als exploitant van Amsterdam Airport Schiphol is Schiphol Group belast met de uitvoering van de toegangscontrole van personeel en de controle van de *clean area* en andere beveiligde gebieden. In 2002 werd veel werk verzet ter voorbereiding op de volledige *screening* van ruimbagage, die per 1 januari 2003 in de meeste Europese landen verplicht werd. Er werden veel mensen opgeleid, de benodigde apparatuur werd geïnstalleerd en vanaf december kon met de nieuwe opstelling worden proefgedraaid. Sinds 1 januari 2003 wordt naast de handbagage nu ook de overige bagage daadwerkelijk gecontroleerd.

Per 1 april 2003 laat de overheid als gevolg van de in 2002 aangenomen herziene Luchtvaartwet de uitvoering van de preventieve beveiligingstaken (met name passagierscontrole) uitvoeren door Schiphol Group, terwijl de eindverantwoordelijkheid en het toezicht op de uitvoering van deze taken onveranderd bij de overheid, i.c. de Koninklijke Marechaussee blijven berusten.

Veiligheid

In het verslagjaar is verder gewerkt aan het Terminal Veiligheid Management Systeem, dat beoogt de risico's beheersbaar te maken die zich in het terminalcomplex kunnen voordoen. Ook werd voortgang gemaakt met het project Continuïteit & Brandveiligheid Terminalcomplex (C&BT). Het doel hiervan is het verbeteren van de brandveiligheid in het terminalcomplex en het verhogen van de continuïteit van de bedrijfsprocessen in geval van brand.

In het kader van verbetering van de brandveiligheid werden sprinklerinstallaties aangebracht en brandscheidingen geïnstalleerd. In vijf jaar wordt in totaal een bedrag van € 130 miljoen geïnvesteerd in vergroting van de brandveiligheid.

In afgelopen jaar werd de FireFly, een realistisch en milieuvriendelijk brandweeroefenvliegtuig, in gebruik genomen. Hiermee kunnen de brandweer van Schiphol en regionale hulpverleningsdiensten zich optimaal voorbereiden op onverhoopte calamiteiten. Met de FireFly was een investering gemoeid van € 12 miljoen.

Bereikbaarheid

De positie van de Randstad verslechtert ten opzichte van concurrerende regio's, zoals Londen, Parijs en Frankfurt. De bereikbaarheid en de faciliteiten verslechteren en een aanzuigende identiteit ontbreekt. Er wordt onvoldoende geïnvesteerd in een goede (kennis)infrastructuur. Het is dringend gewenst dat de positie van de Randstad wordt verbeterd. Er zijn voldoende plannen, maar het ontbreekt vooralsnog aan bestuurlijke slagkracht om die goed van de grond te krijgen. Er is behoefte aan een daadkrachtig bestuur dat een regisserende rol vervult om een goed publiek en privaat investeringsprogramma uit te voeren.

Omdat een sterke Randstad, inclusief de mainports Rotterdamse haven en Schiphol, van groot belang is voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid, pleit Schiphol voor het instellen van een stuurgroep uit het Nederlandse bedrijfsleven, de landelijke en regionale politiek, die een nieuwe visie voor de Randstad opstelt en definieert wat nodig is om aansluiting van de Randstad op de Europese kopgroep te verzekeren.

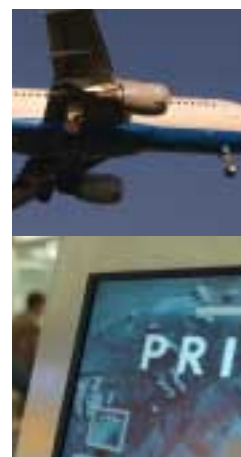
Het beleid van Schiphol Group blijft erop gericht passagiers en medewerkers te stimuleren zo veel mogelijk met openbaar of collectief vervoer van en naar de luchthaven te reizen. Hiertoe is het noodzakelijk dat er voldoende aantrekkelijke mogelijkheden worden geboden als alternatief voor privévervoer per auto. Dit gebeurt in nauwe samenspraak met andere partijen, zoals de overheid, de Nederlandse Spoorwegen en andere openbaar-vervoerbedrijven.

Een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van Amsterdam Airport Schiphol was de oplevering van de Zuidtangent begin 2002. Dit is een vrije busbaan die van Haarlem via Schiphol naar Amsterdam Zuid-Oost loopt. Hiermee is de openbaar-vervoerfunctie in de regio rond Schiphol duidelijk versterkt, met name in het woon-werkverkeer. Verder werd de vrije busbaan Oude Haagseweg opgeleverd tussen Schiphol-Noord en Amsterdam-Zuid. Hierdoor hoeven bussen geen gebruik meer te maken van de A4 en de A10, wat vooral tijdens de spitsuren flinke tijdswinst oplevert.

In 2002 werd een akkoord bereikt over de omlegging van de provinciale weg N201. In 2003 zal een begin worden gemaakt met de aanleg van de eerste onderdelen. Vooral Aalsmeer en omliggende plaatsen krijgen daarmee een veel betere verbinding met Schiphol. Medio 2003 zal de A5, de verbinding tussen de A4 en de A9, worden opgeleverd. Verwacht wordt dat deze weg de Schipholtunnel en het knooppunt Badhoevedorp zal ontlasten.

Het gebruik van het openbaar vervoer van en naar Amsterdam Airport Schiphol is in 2002 gelijk gebleven, waarbij een lichte verschuiving optrad van trein- naar busvervoer. De vertragingen bij de spoorwegen en de ingebruikneming van de Zuidtangent speelden hierbij een rol. Bij het overige collectieve vervoer was er sprake van een vermindering van het taxivervoer, waar een groter gebruik van KLM-bussen en touringcars tegenover stond.

Aandeel openbaar en collectief vervoer in voor- en natransport (in %)		
	2002	2001
Trein	32,9	33,3
Bus	1,3	0,9
Totaal openbaar vervoer	34,2	34,2
Overig collectief vervoer	9,6	9,4
Totaal	43,8	43,6





Eind 2001 is Schiphol Nederland BV opgericht, waarmee een duidelijke scheiding is aangebracht tussen de topholding N.V. Luchthaven Schiphol, de Nederlandse activiteiten en de internationale activiteiten van Schiphol Group.

Aantal medewerkers gestegen

Uit eind 2002 bedroeg het aantal actieve medewerkers op basis van fulltime equivalenten 2149,8 fte (2.241 personen) tegen 2.107,7 een jaar eerder (+2%). Belangrijke factoren bij deze toename waren het verder versterken van een aantal operationele afdelingen in het kader van voortgaande kwaliteitsverbetering en de toename van de beveiligingsinspanningen. Daarnaast werd de onderhoudsdienst uitgebreid in verband met de naderende ingebruikneming van de Polderbaan. Het gemiddelde aantal personeelsleden in fte bedroeg 2.134 in 2002 (2001: 2.038).

Onderzoek medewerkersbetrokkenheid

Voor het derde achtereenvolgende jaar is een personeelonderzoek uitgevoerd. De tevredenheid van de medewerkers over het werken bij Schiphol Group is verder verbeterd van 72% tot 76%. Ook de betrokkenheid bij het bedrijf gaf een stijging te zien, en wel van 64% tot 70%. De medewerkers zijn vooral tevreden over het huidige werk, de eigen afdeling en Schiphol Group als werkgever. De werkdruk wordt als acceptabel beschouwd. Minder tevreden zijn de medewerkers over de samenwerking en de besluitvorming bij Schiphol Group; ook is men minder tevreden over de wijze waarop gewerkt wordt aan kwaliteit en over de efficiency binnen de organisatie. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek wordt

gewerkt aan verbetering van de genoemde knelpunten.

Management development

Binnen Schiphol Group wordt veel aandacht geschonken aan management development. Het doel hiervan is te waarborgen dat de onderneming ook in de toekomst kan beschikken over voldoende managementpotentieel. Dankzij de inspanningen op dit gebied in de achterliggende jaren konden in 2002 vijftien interne benoemingen op managementniveau worden gedaan.

In 2002 is voortgang gemaakt met de verdere definiëring en positionering van de groep personen die deel uitmaken van het management development programma. Hierna zullen individuele ontwikkelingsplannen worden opgesteld, waarmee de betrokkenen in hun carrière-ontwikkeling worden ondersteund.

Het interne leerprogramma is verder ontwikkeld. Er lopen nu drie leergangen op verschillende managementniveaus, waaraan in het verslagjaar 71 mensen hebben deelgenomen. In 2003 zal het programma verder worden uitgebreid, waarbij onder meer aandacht zal worden geschonken aan projectmanagement, commercieel management en internationale regelgeving.

Waarden Schiphol Group

Om de functie als commerciële dienstverlener goed te kunnen vervullen, is het noodzakelijk om vanuit de waarden van de organisatie goed met elkaar, met de klanten en met andere externe partijen om te gaan. In 2002 zijn als waarden van Schiphol

Group geformuleerd Respect, Betrokkenheid en Resultaatgerichtheid. Deze waarden zullen verder worden uitgedragen en geïmplementeerd in de organisatie. In het project 'Hart voor Schiphol' wordt uiting gegeven aan het respect voor en de betrokkenheid bij de medewerkers.

Arbeidsomstandigheden

In 2002 is veel aandacht besteed aan de verbetering van de ziekteverzuimbegeleiding door middel van trainingen voor leidinggevenden; verder zijn de begrippen en kengetallen op het gebied van ziekteverzuim herijkt en aangepast aan de landelijk gehanteerde standaard. In het kader van de Wet Verbetering Poortwachter zijn procedures aangepast en is op uitgebreide schaal informatie verstrekt aan medewerkers en leidinggevenden.

Het aantal nieuwe RSI-gevallen is dit jaar wederom gedaald en wel tot 20 tegen 30 in 2001; het is duidelijk dat de investeringen in meubilair, trainingen, de toepassing van het computerprogramma Workpace en de aandacht van het management en de Arbodienst Schiphol hun vruchten afwerpen. Het ziekteverzuim exclusief zwangerschap en bevalling daalde van 7,5% naar 6,6%.

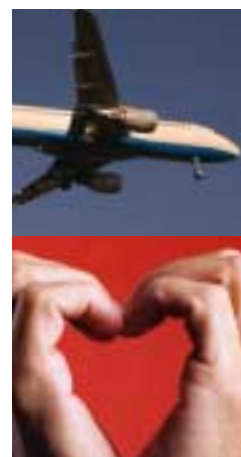
Samenvoeging medische diensten

Medio 2002 werden de Medische Dienst Schiphol en KLM Arbo Services samengevoegd in de nieuwe joint venture Airport Medical Services (AMS). Hierdoor is er één aanspreekpunt ontstaan voor medische hulp voor zowel passagiers als medewerkers op de luchthaven. De voordelen van de samenvoeging zijn een grotere mate van duidelijkheid, vooral voor de gebruikers, alsmede kostenbesparing, met name door gezamenlijk gebruik van faciliteiten. De medewerkers van de Medische Dienst Schiphol zijn inmiddels bij AMS gedetacheerd.

Medezeggenschap

De centrale en decentrale ondernemingsraden hebben in 2002 goed gefunctioneerd. In kritische en constructieve sfeer vond regelmatig overleg plaats, waarbij rekening houdend met de belangen van onderneming en medewerkers vele adviezen werden uitgebracht.

Met de centrale ondernemingsraad is zeven keer overleg gevoerd, onder meer over de eventuele beursgang, de ondernemingscode en de gedragscode e-mail- en internetgebruik, het buitenlandbeleid, het personeelstevredenheidsonderzoek, de Wet Verbetering Poortwachter en diverse organisatieontwikkelingen, zoals die bij Airport Medical Services, Schiphol Utility Services, automatische grenspassage en de overdracht van de securitytaken.



- Herstel pasagiers- en vrachtvervoer
- Sterke verbetering punctualiteit
- Geen overschrijding geluidzones



De *Business area Aviation* levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers op Amsterdam Airport Schiphol. Een belangrijke operationele doelstelling is om met de lokatie Schiphol in de top van de best gewaardeerde grote Europese luchthavens te blijven. Om dit doel te bereiken, moet de kwaliteit van de dienstverlening voortdurend worden verhoogd en de functie van Schiphol als mainport worden uitgebouwd, rekening houdend met andere factoren, zoals veiligheid, beveiliging en milieu. Hiertoe zijn omvangrijke investeringen noodzakelijk. Belangrijke indicatoren voor de prestaties (*key performance indicators, KPI's*) van de *Business area Aviation* zijn het aantal bestemmingen, de frequentie waarmee de vluchten worden uitgevoerd, de punctualiteit en de mate waarin de geluidsnormen worden gehandhaafd.

Recordjaar Amsterdam Airport Schiphol

In 2002 vertoonde het vervoer via Amsterdam Airport Schiphol een herstel na de terugval die zich in de laatste maanden van 2001 voordeed als gevolg van de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten. Het aantal passagiers steeg met 3% tot meer dan 40,7 miljoen, waarmee voor de eerste maal de grens van 40 miljoen passagiers werd overschreden. De ontwikkeling van Schiphol was iets gunstiger dan bij de andere grote Europese luchthavens, zodat enig marktaandeel werd gewonnen en de vierde plaats kon worden gehandhaafd. Na de daling in 2001 steeg het vrachtvervoer in 2002 met bijna 5% tot bijna 1.240.000 ton, eveneens een record, waarmee ook een hoger marktaandeel werd gerealiseerd.

Het hogere marktaandeel van Amsterdam Airport Schiphol was onder meer te danken aan de negatieve ontwikkeling in Brussel en Zürich door het wegvallen van resp. Sabena en Swissair. Ook speelde het succes van de zogenaamde 'low cost carriers', die op Schiphol relatief sterk zijn vertegenwoordigd, een rol. In andere landen zijn de low cost carriers vooral actief op de satelliet-luchthaven van de mainports. Het aantal passagiers op 'low cost' vluchten steeg van 1,9 miljoen in 2001 tot bijna 3 miljoen in het verslagjaar.

Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer daalde met 3,6% tot ruim 401.000. Het gemiddelde startgewicht, belangrijk voor het bepalen van de hoogte van de start- en landingsgelden, steeg echter van 90,3 ton tot 92,8 ton. Veel luchtvaartmaatschappijen hebben uit kostenoverwegingen na september 2001 het aantal frequenties verminderd, vooral op Europese routes, maar de vliegtuigen waren gemiddeld groter en beter bezet. Het aantal bestemmingen daalde licht.

Punctualiteit

De punctualiteit van zowel vertrekkende als aankomende passagiersvluchten gaf in 2002 een sterke verbetering te zien. Dit was vooral te danken aan het feit dat in Europees verband het luchtruim efficiënter wordt benut.

Geluid

In het gebruiksjaar 2002, dat liep van 1 november 2001 tot 31 oktober 2002, is Amsterdam Airport Schiphol opnieuw binnen de wettelijke geluidzones gebleven. Het aantal met 35 Ke of

Financiële gegevens

(* € 1 mln)	2002	2001*
RONA na belastingen (in %)	3,9	3,9
Som der bedrijfsopbrengsten	399	349
EBITDA	147	131
Exploitatieresultaat	78	69
Gemiddelde vaste activa	1.322	1.181
Investeringsen	258	152

* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

KPI's	2002	2001	norm
Ontwikkeling routenetwerk in de zomer			
Europese bestemmingen	113	115	
Intercontinentale bestemmingen	92	96	
Aantal wekelijkse Europese vluchten	3.110	3.260	
Aantal wekelijkse intercontinentale vluchten	560	560	
Mainportbestemmingen* passagiers	52	55	54
Mainportbestemmingen* vracht	26	23	27

Punctualiteit

(minder dan 15 minuten vertraging)

Aankomende vliegtuigen	80,4%	75,6%	80%
Vertrekkende vliegtuigen	69,1%	64,1%	68%

Aantal met 35 Ke of meer geluidbelaste woningen	9.290	9.670	<12.000
-------------------------------------------------	-------	-------	---------

* Intercontinentale bestemming die een belangrijke hubfunctie vervult, c.q. een belangrijke metropool is.

meer geluidbelaste woningen daalde met 400 tot minder dan 9.300 en bleef daarmee opnieuw ver onder het maximaal toegestane aantal van 12.000. Dit uitstekende resultaat is voor een belangrijk deel te danken aan de samenwerking van de luchtvaartsector binnen het *Noise Management Committee*. Deze commissie volgt de ontwikkeling van de geluidsbelasting rond Schiphol op de voet en neemt zo nodig maatregelen om de gevolgen van afwijkingen in het geplande baangebruik te beperken. Het voldoen aan de geluidsnormen was een des te grotere prestatie aangezien er enkele omvangrijke werken aan de start- en landingsbanen werden uitgevoerd.

Opnieuw omvangrijke investeringen

In 2002 werden op Amsterdam Airport Schiphol opnieuw belangrijke investeringen verricht om de toekomstige positie van de luchthaven veilig te stellen. Een mijlpaal op dit gebied was de

bouwkundige oplevering van de Polderbaan in november 2002. De 3.800 meter lange baan – de langste van Schiphol – is op 20 februari 2003 in gebruik genomen. Met de aanleg was over een periode van drie jaar in totaal een investering van € 320 miljoen gemoeid.

Andere grote investeringsprojecten waren de uitbreiding en renovatie van Lounge 1, verdere verbetering van de beveiliging en de uitbreiding van de bagagevoorzieningen. Ook in de komende jaren zullen deze projecten nog grote investeringen vragen. Verder zal in 2003 worden geïnvesteerd in de bouw van de J-pier ten westen van de A4, de uitbreiding van Terminal West en de aanleg van voorrijwegen. Ook is besloten in 2003 een zuidelijke taxiroute naar de Polderbaan aan te leggen. Het aantal oversteken op de Zwanenburgbaan wordt hiermee sterk gereduceerd. Voor de jaren 2003 tot en met 2007 voorzien de plannen in



investerings tot een bedrag van € 1,7 miljard in de *Business area Aviation*.

Havengelden

Per 1 april 2002 zijn de start- en landingsgelden met gemiddeld 4,5% verlaagd. De verlaging gold voor vliegtuigen met een startgewicht van meer dan 20 ton. Eveneens per 1 april werd een Airport Security Charge voor passagiers ingevoerd in verband met de sterk gestegen kosten van beveiliging sinds de aanslagen in september 2001. Een andere reden voor de invoering was dat een deel van de beveiligingskosten dat vroeger door de overheid werd gedragen, sinds medio 2001 voor rekening van de luchthaven komt.

De overheid heeft goedkeuring verleend om de havengelden per 1 april 2003 te verhogen. Voor de vliegtuigerelateerde tarieven bedraagt de verhoging 4,5%; voor de door passagiers te betalen tarieven gemiddeld 7,5%, onder meer in verband met de hoge extra kosten voor beveiliging. Daarnaast wordt een vergoeding gevraagd voor het feit dat de overheid per die datum de beveiligingstaken van de overheid laat uitvoeren door Schiphol Group. De securityheffing van de overheid – die overigens hoger is dan het bedrag dat Amsterdam Airport Schiphol in rekening gaat brengen – verdwijnt dan. De tarieven voor transferpassagiers zullen gelijk blijven in het kader van het streven de mainportpositie van de luchthaven te versterken.

Bagage

Besloten werd na aanloopproblemen bij het ingebruiknemen van het nieuwe bagagesysteem onder de D-pier om dit systeem gefaseerd in gebruik te stellen; de eerste fase is inmiddels gerealiseerd. Daarnaast is in 2002 een integraal verbeterplan opgesteld, waarbij de komende jaren een omvangrijk bedrag zal worden geïnvesteerd in een modulair systeem dat leidt tot een aanzienlijke vergroting van de capaciteit van de huidige bagagesystemen en een gelijktijdige reductie van het aantal vertraagde koffers.

Paspoortcontrole

Met de overheid is begin 2002 een akkoord bereikt over de normen bij de uitvoering van de paspoortcontrole op de luchthaven, waarbij het met name gaat om het voorkomen van te lange wachttijden en de hiervoor noodzakelijke aantallen grensbewakers en balies. Als uitvloeisel hiervan zal het aantal functieplaatsen bij de Koninklijke Marechaussee in 2003 met circa 75 toenemen, terwijl het aantal balies met 20 zal worden uitgebreid. Dankzij het akkoord kan uitvoering worden gegeven aan de internationale verplichtingen, zoals die voortvloeien uit het Schengen-verdrag, terwijl tegelijkertijd de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol niet in gevaar komt.

Passagiersbewegingen op Europese luchthavens

(x 1.000)

109.016	Londen ¹⁾
71.465	Parijs ²⁾
48.450	Frankfurt
40.736	Amsterdam
33.906	Madrid
26.266	Rome ³⁾
25.257	Milaan ⁴⁾
23.164	München
21.348	Barcelona
19.038	Manchester

1) Heathrow, Gatwick en Stansted.

2) Charles de Gaulle en Orly.

Vrachtvervoer op Europese luchthavens

(x 1.000 ton)

1.666,0	Londen ¹⁾
1.510,2	Parijs ²⁾
1.494,9	Frankfurt
1.239,9	Amsterdam
577,5	Luxemburg
506,1	Brussel
501,1	Keulen
326,2	Luik
309,7	Zürich
296,1	Milaan ⁴⁾

3) Fiumicino en Ciampino.

4) Malpensa en Linate.

'Scherpe concurrentie in de luchtvaart mag niet leiden tot nieuwe risico's'



Karel van Miert

President van Nyenrode University en voorzitter van de high level groep Transeuropese netwerken

Er zijn drie randvoorwaarden voor een duurzame groei van de Europese luchtvaartsector. De eerste is veiligheid. Er zal continu moeten worden geïnvesteerd in verdere verbetering van de veiligheidscontroles van passagiers. Maar ook in de veiligheid van het vliegverkeer zelf. De huidige scherpe concurrentie in de luchtvaart en de opkomst van low cost maatschappijen mogen niet leiden tot nieuwe risico's. Europa zal er streng op moeten toezien dat bestaande regels op dit terrein worden nageleefd en wellicht zelfs aangescherpt.

Luchthavens zelf dienen daarnaast pro-actief, eerlijk en transparant op te treden als het om de te verwachten milieuoverlast bij uitbreidingen gaat. En daarop te anticiperen. Te lang hebben sommige luchthavens gewacht met het verbieden van lawaaiige vliegtuigen. Vanaf het begin moet duidelijk worden gemaakt wat de eventuele gevolgen zijn, maar ook wat het economisch belang van groei voor de omgeving is. Er moet beter worden uitgelegd dat de groei-mogelijkheden die de luchtvaart biedt, economisch van groot belang als ook goed rekening wordt gehouden met de milieugevolgen.

De derde randvoorwaarde is gezonde concurrentie. Er is geen sprake van een level playing field in Europa en ook niet tussen Europa en de VS. Het is goed als regionale luchthavens proberen een graantje mee te pikken van de groei van het low cost vervoer, maar niet als dat gebeurt door met belastinggeld en kortingen maatschappijen aan te trekken. Dan is er sprake van een ongewenste vorm van subsidiëring.

Ongewenst is ook dat sommige luchthavens, om verkeer aan te trekken, een oogje toeknijpen bij de handhaving van Europese milieuregels. De EU mag dat niet toestaan. De burger mag verwachten dat overal in Europa dezelfde milieuvorwaarden gelden.

Ook tussen de Verenigde Staten en Europa is er geen sprake van een "gelijk speelveld". Europese maatschappijen mogen in de VS niet wat Amerikaanse maatschappijen in Europa wel mogen. Met name in het verkeer op de transatlantische routes dient meer evenwicht te komen. Wat nodig is, is een coherent concurrentie- en investeringsbeleid voor de luchtvaart. Als Europa wil, kan het een vuist richting VS maken. Ook als het om indirecte overheidssteun gaat. Terwijl de EU hiertegen een strikter beleid is gaan voeren, zijn in de VS na 11 september de sluisen juist fors opengegaan.

Op al deze drie terreinen dient Europa zijn zaakjes op orde te krijgen, wil het een duurzame groei van de luchtvaartsector mogelijk te maken, zeker als de unie binnenkort uitbreidt met aan aantal nieuwe leden. Luchthavens zijn dermate belangrijke groeipolen voor de economie, dat elke overheid er belang bij heeft die maximaal te ontwikkelen. Maar dat moet dan wel gebeuren op een coherente wijze.

- Concessie-inkomsten verder gestegen
- Privium succesvol
- Lichte stijging parkeergelden



De *Business area Consumers* stelt zich ten doel de bezoekers van Schiphol een samenhangend pakket producten en diensten aan te bieden, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van eBusiness-technologie. Dit gebeurt onder meer door middel van moderne winkel- en horecaconcepten en faciliteiten. Hiermee wordt de aantrekkelijkheid van Amsterdam Airport Schiphol voor passagiers en bezoekers vergroot. De inkomsten worden hoofdzakelijk gevormd door concessie-opbrengsten uit de exploitatie van de winkels en parkeergelden. De concurrentie bestaat uit luchthavens in omliggende landen, winkelcentra in de omgeving van Schiphol en – voor wat betreft de parkeerfaciliteiten – andere mogelijkheden van vervoer dan de eigen auto, alsmede parkeermogelijkheden in de naaste omgeving. Belangrijke indicatoren voor de prestaties (*key performance indicators, KPI's*) van de *Business Area Consumers* zijn de concessie-inkomsten per vertrekkende internationale passagier, het aantal *pageviews* en bezoeken op www.schiphol.nl en het aantal betalende Privium-leden.

Exploitatieresultaat verder gestegen

Het exploitatieresultaat van de *Business area Consumers* is toegenomen met 7%.

Dit gunstige resultaat is behaald ondanks lagere inkomsten. Deze zijn gedaald als gevolg van incidentele oorzaken zoals het wegvallen van inkomsten uit security-activiteiten, project-consultancy en consultancy Frankfurt. Dit werd deels gecompenseerd door een toename van de concessie-inkomsten uit de See Buy Fly winkels, horeca-activiteiten en inkomsten uit parkeren.

Het aantal commerciële vierkante meters werd opnieuw uitgebreid, en wel met 765 m² tot 27.350 m². Onder het label See Buy Fly werden drie nieuwe winkels geopend, waaronder twee pierwinkels waar passagiers vlak voor het instappen nog inkopen kunnen doen. Aan de luchtzijde werden drie horecagelegenheden geopend, terwijl ook het zitgebied en de internetvoorzieningen verder werden uitgebreid. Op Schiphol Plaza werden vijf winkels gerenoveerd.

Het aantal passagiers dat inkopen deed in de See Buy Fly winkels steeg van 6,6 miljoen tot 7,0 miljoen, terwijl het gemiddeld bestede bedrag uitkwam op € 52,06 (2001: € 52,39). De concessie-inkomsten uit de See Buy Fly winkels stegen met 3,3%.

In december opende het Rijksmuseum in de terminal een dependance onder de naam Rijksmuseum Amsterdam Schiphol, waar een tiental werken van Hollandse meesters uit de Gouden Eeuw te zien is. Schiphol is de eerste luchthaven met een museum van een dergelijke omvang en allure in zijn terminal.

Privium succesvol

De in 2001 begonnen proef met automatische grenspassage (AGP) door middel van irisherkenning werd succesvol afgerond. Uit onderzoek van TNO bleek dat de werking en de beveiliging van de irisscan betrouwbaar zijn, waarna van de overheid toestemming werd verkregen het project definitief voort te zetten. AGP paart een hoge mate van veiligheid aan

Financiële gegevens

(* € 1 mln)	2002	2001*
RONA na belastingen (in %)	17,6	16,4
Som der bedrijfsopbrengsten	242	249
EBITDA	133	128
Exploitatieresultaat	108	101
Gemiddelde vaste activa	402	403
Investerings	12	50

* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

KPI's	2002	2001	Norm
Concessie-inkomsten per			
vertrekkende internationale passagier	€ 4,06	€ 4,06	€ 4,01
Aantal pageviews op www.schiphol.nl	35,8 mln	23,4 mln	23 mln
Aantal bezoeken op www.schiphol.nl	6,3 mln	3,1 mln	4,5 mln
Aantal betalende Privium-leden	4.910	400	5.120

snelheid en gemak voor de passagiers. Het aantal deelnemers aan het Privium-programma, waar AGP deel van uitmaakt, bedroeg aan het eind van het verslagjaar bijna 5.000.

Parkeergelden licht gestegen

De parkeergelden stegen met 3,9% door een toename van het aantal langparkeerders; het aantal kortparkeerders daalde licht. In 2002 heeft Schiphol de activiteiten van VIP Valet Parking overgenomen. Reizigers kunnen hun auto voor de vertrekkhal achterlaten, waarna deze elders wordt geparkeerd. Bij terugkomst staat de auto bij de aankomsthal op de passagier te wachten. Schiphol Travel Taxi vervoerde circa 86.000 passagiers tegen 53.000 in 2001. De sterke stijging was mede te danken aan het feit dat verschillende grote reisorganisaties ertoe zijn overgegaan exclusief Schiphol Travel Taxi te boeken. Gedurende het verslagjaar ontstond er bij het taxivervoer een ongewenste situatie doordat vrije taxi-ondernemers hun diensten gingen aanbieden in de aankomsthal en op Schiphol Plaza. Nadat het luchthavenreglement was gewijzigd, werden de problemen opgelost en komen er in de aankomsthal vrijwel geen vrije rijders meer.

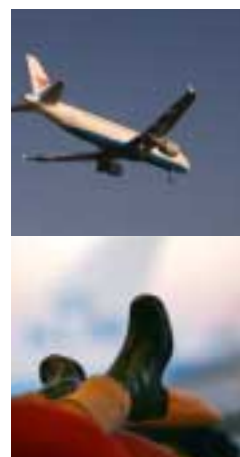
Informatie en ontspanning

Om de onvermijdelijke wachttijden op de luchthaven te verkorten en te veraangenamen en passagiers een welkomstgevoel te geven, is in 2002

het project Schiphol Experience gestart. Het eerste project is Achter de Horizon, waarbij in Vertrekhal 3 op een groot projectiescherm beelden van Schiphol en het Nederlandse landschap worden getoond, afgewisseld met beelden van gevarieerde reisbestemmingen. Het tweede project dat inmiddels is gerealiseerd, is Transparant Schiphol, dat in Bagagehal 3 beelden toont van de processen in de bagagekelder. Verder zijn zestien toiletgroepen en twee liften voorzien van typische Nederlandse kenmerken.

In de loop van 2002 zijn in de terminal onbemande informatiekiosken geplaatst, waar bezoekers dag en nacht inlichtingen kunnen verkrijgen over uiteenlopende onderwerpen. Hierbij wordt samengewerkt met Fraport, die in Frankfurt al ruime ervaring met deze apparaten heeft opgedaan. Er is onder meer informatie beschikbaar over vluchten, inchecken, paspoortcontrole, security, transfers, vervoer en de diverse faciliteiten op en rond de luchthaven.

In het eerste halfjaar werd de nieuwe dienst "pick-up on return" geïntroduceerd. Dit houdt in dat passagiers naar een bestemming in een EU-land hun See Buy Fly aankopen kunnen laten bewaren tot hun terugkeer op Schiphol. De aankopen kunnen tot uiterlijk 30 dagen na vertrek worden afgehaald.



Ondanks de moeilijke economische omstandigheden en het verbod op tabaksreclame stegen de reclame-inkomsten met 2,5%. Het aanbod voor adverteerders is uitgebreid en er zijn nieuwe mogelijkheden gecreëerd, onder meer op de passagiersbruggen en op de website www.schiphol.nl.

De producten en diensten van Amsterdam Airport Schiphol werden door passagiers ook in 2002 weer hoog gewaardeerd, zo bleek uit diverse onafhankelijke onderzoeken.

eBusiness blijft speerpunt

Internet is de afgelopen jaren uitgegroeid tot één van de belangrijkste kanalen waarop Schiphol met haar passagiers, relaties en omwonenden communiceert. De website www.schiphol.nl ontvangt dagelijks tussen de 15.000 en 20.000 bezoekers. Schiphol.nl biedt inmiddels alle benodigde informatie en faciliteiten om een reis goed voor te bereiden, zoals de vijfdaagse weersverwachting, parkeeradvies op Schiphol en vaccinatie- en gezondheidstips voor alle landen van de wereld. Het boeken van een ticket, een complete vakantie of het reserveren van een auto, taxi of hotel is eveneens mogelijk via de website. Klanten kunnen veilig en snel online afrekenen.

Sinds begin januari 2002 is het mogelijk om met Schiphol Travel Update via SMS en e-mail op de hoogte te blijven van actuele vertrek- en aankomsttijden, informatie over het nummer van de incheckbalie, wanneer begonnen wordt met instappen en het nummer van de gate. Bij aankomst wordt het nummer van de bagageband doorgegeven. Amsterdam Airport Schiphol is de

eerste luchthaven die deze uitgebreide service aanbiedt aan haar reizigers.

Op Travel-Net Plus, het branchenetwerk voor de Nederlandse reisadviseurs, heeft Amsterdam Airport Schiphol in december een site geopend waar reisadviseurs informatie over de luchthaven kunnen aantreffen. Onderzoek had uitgewezen dat er in de reisbranche grote behoefte aan zo'n site was. Met Schiphol Info-Net beschikt de reisagent onder meer over de nieuwste dienstregeling, informatie over luchtvaartmaatschappijen, gegevens over transport van en naar Schiphol, faciliteiten voor zakelijke reizigers en vakantiegangers en plattegronden van de terminal en het luchthaventerrein.

Internationale activiteiten

Schiphol Group wil het aandeel van commerciële niet-luchtvaartgerelateerde activiteiten in de inkomsten vergroten. Tegen deze achtergrond wordt er naar gestreefd een positie te verwerven in de consumentenreismarkt op internationale luchthavens via Retail International. In 2002 heeft de luchthaven Stockholm, na gesprekken met verschillende mogelijke partners, Schiphol Group geselecteerd als mogelijke partner op het gebied van commerciële ontwikkeling. Er is overeenstemming bereikt over een initiële samenwerkingsperiode en op basis van vooronderzoek is een commercieel samenwerkingsvoorstel gepresenteerd. Tegelijkertijd werkt Retail International aan andere projecten, met name in Europa en de Verenigde Staten.

- Inkomsten hoger ondanks iets lagere bezettingsgraad
- ACRE Fund van start
- Voorlopig geen verdere nieuwbouw in Nederland



Schiphol Real Estate (SRE) heeft als hoofddoel het ontwikkelen van, beleggen in en exploiteren van vastgoed op en nabij luchthavens in binnen- en buitenland. Het betreft kwalitatief hoogwaardig vastgoed, als onderdeel van een zorgvuldig ontwikkeld stedenbouwkundig concept, met veel aandacht voor de wensen van de gebruikers en de kwaliteit van de openbare omgeving. Het beleid is gericht op geografische diversificatie, een mix van kantoren en commercieel vastgoed en een combinatie van ontwikkeling en regelmatige verkoop van niet-strategisch vastgoed. Belangrijke indicatoren voor de prestaties (*key performance indicators, KPI's*) van de *Business area Real Estate* zijn het rendement, de bezettingsgraad van het vastgoed, het percentage contracten dat binnen een jaar vervalt en de huurderstevredenheid.

ACRE Fund van start

In het in 2001 opgerichte ACRE Fund werden zeven gebouwen uit de portefeuille van Schiphol Real Estate ondergebracht. Deze eerste tranche bestond uit een mix van kantoren en gebouwen met een logistieke functie en een gezamenlijke marktwaarde van € 93 miljoen. Tegen het eind van het jaar werd 50% van de aandelen geplaatst bij institutionele beleggers. De hierbij vrijkomende middelen zullen worden gebruikt voor nieuwe investeringen in de toekomst. Het is de bedoeling dat de omvang van het fonds zal groeien tot circa € 360 miljoen door inbreng van andere Nederlandse objecten uit de portefeuille van Schiphol Real Estate. Het gaat in alle gevallen om commercieel vastgoed dat geen deel uitmaakt van het primaire luchthavenproces.

SRE is met ING Real Estate een samenwerking aangegaan om een internationaal luchthavenvastgoedfonds op te zetten.

Bevredigend jaar voor SRE

Hoewel de vastgoedsector in Nederland een duidelijke terugslag ondervindt als gevolg van overcapaciteit en toenemende leegstand, kan SRE opnieuw terugkijken op een bevredigend jaar. De huurprijzen stegen verder, vooral dankzij de indexatie van lopende contracten. De leegstand was weliswaar iets hoger dan in 2001, maar de bezettingsgraad was met 96,7% (2001: 98,9%) nog steeds zeer goed te noemen. In verband met de afnemende vraag naar kantoorruimte werd besloten voorlopig geen nieuwbouw in Nederland te starten.

Eind 2002 beschikte SRE over vastgoed met een totale capaciteit aan vrij verhuurbare oppervlakte van 257.000 m², en wel 130.000 m² kantoorruimte en 127.000 m² bedrijfsruimte. Een jaar eerder bedroeg de totale oppervlakte 310.000 m². De marktwaarde van de vastgoedportefeuille kwam eind 2002 uit op € 871 miljoen tegen € 819 miljoen eind 2001. Het verschil werd veroorzaakt door herwaarderings (€ 17 miljoen), investeringen (€ 86 miljoen), de overdracht aan het ACRE Fund (- € 47 miljoen) en hergroeperingen (- € 4 miljoen).

Financiële gegevens

(* € 1 mln)	2002	2001*
RONA na belastingen (in %)		
inclusief ongerealiseerde waardeveranderingen	6,7	13,0
RONA na belastingen (in %)		
exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen	5,4	4,9
Som der bedrijfsopbrengsten exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen	114	73
EBITDA	80	64
Exploitatieresultaat	76	59
Gemiddelde vaste activa	915	791
Investerings	65	118

* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

KPI's	2002	2001	norm
Bezettingsgraad	96,7	98,9	97,2
Vervallende contracten binnen 1 jaar	15,5%	7,0%	
Huurderstevredenheid	6,8	6,4	7,0

Het behaalde resultaat van SRE wordt vergeleken met de Nederlandse ROZ/IPD index. Dit leverde over 2001* de volgende gegevens op:

	SRE	ROZ/IPD
Totaal rendement (% p.j.)		
gemiddeld 1999-2001:	19,9%	14,7%
Waardegroei (% p.j.)		
gemiddeld 1999-2001:	11,1%	8,1%
Direct rendement (% p.j.)		
gemiddeld 1999-2001:	8,8%	6,6%

(* de ROZ/IPD over 2002 is nog niet bekend).

Nieuwe investeringen

De uitbreiding met 30.000 m² van het WTC Schiphol Airport op Schiphol-Centrum bereikte in oktober 2002 het hoogste punt. Het eerste deel van het complex (de parkeergarage en twee torens) zal medio 2003 worden opgeleverd; de twee andere torens zullen in september 2003 in gebruik worden genomen.

In het verslagjaar werd op Schiphol-Oost het Caravelle-gebouw met een oppervlakte van 5.000 m² opgeleverd. De bouw van het kantoren-complex Tristar, eveneens op Schiphol-Oost, vordert gestaag. Het gebouw met een oppervlakte van een kleine 11.000 m² zal naar verwachting in augustus 2003 in gebruik worden genomen.

Op het zuidwestelijke deel van het voormalige Fokker-terrein is in april begonnen met de bouw van een rechtbank en cellenblokken, die in januari 2003 in gebruik werden genomen. SRE verhuurt de grond voor deze tijdelijke huisvesting aan het Ministerie van Justitie.

Met Burggolf Schiphol is een overeenkomst gesloten voor de aanleg van een golfbaan en een clubhuis ten noorden van de luchthaven langs de A9. Het complex zal naar verwachting in de tweede helft van 2004 in gebruik worden genomen.

SRE heeft bij de Polderbaan een nieuwe brandweerkazerne, Post Vijfhuizen, ontwikkeld, die in 2002 werd opgeleverd. Het is de derde brandweerpost op de lokatie Schiphol.

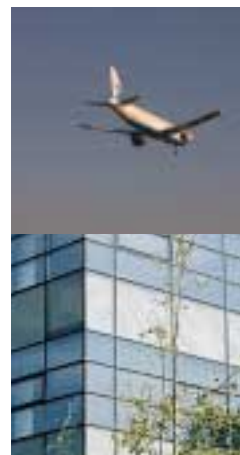
Activiteiten op andere lokaties

In maart werd Flight Forum geopend, een gemengd bedrijventerrein bij Eindhoven Airport. Het bedrijventerrein zal uiteindelijk 90.000 m² kantoorruimte en 175.000 m² bedrijfsruimte omvatten. Afhankelijk van de voortgang van de planologische procedure en de marktontwikkeling zal in september 2003 met de uitvoering worden begonnen. Eind 2002 werd het kantoor-verzamelgebouw Flight Square met een

oppervlakte van 14.000 m² opgeleverd.

De procedure voor de ontwikkeling rond een logistiek bedrijvenpark bij Malpensa Airport in Italië verloopt volgens plan. In samenwerking met Grontmij Real Estate kan hier een bedrijfs- en kantorenpark worden ontwikkeld met een verhuurbare vloeroppervlakte van 62.000 m².

De bouwwerkzaamheden van het logistieke center Tradeport Hong Kong op de luchthaven Chek Lap Kok, dat samen met Fraport en een aantal lokale partijen wordt ontwikkeld, liggen op schema. Het vier verdiepingen tellende gebouw, dat in maart 2003 wordt opgeleverd, zal 28.000 m² beslaan met een uitbreidingsmogelijkheid naar 41.000 m².



- **Aanscherping internationale beleid**
- **Moeilijk jaar voor regionale luchthavens en JFK IAT**
- **Eerste rentevergoeding uit Brisbane**

De *Business area* Alliances & Participations heeft als doelstellingen enerzijds versterking van de positie van de binnenlandse regionale luchthavens die deel uitmaken van Schiphol Group en anderzijds export van de AirportCity-formule, al dan niet door middel van participaties in buitenlandse luchthavens.

Veranderde marktomstandigheden

Tegen de achtergrond van de sterk veranderde marktomstandigheden is de internationale strategie van Schiphol Group in 2002 aangescherpt. Redenen hiervoor zijn dat:

- De wereldwijde privatisering van luchthavens zich trager ontwikkelt dan eerder werd verwacht;
- De prijzen die worden betaald voor het verwerven van belangen in luchthavens naar onze maatstaven te hoog zijn, en
- Er naar alle waarschijnlijkheid drie allianties van luchtvaartmaatschappijen overblijven waardoor er in Noordwest Europa een hevige concurrentie zal ontstaan tussen de grootste luchthavens om een mainportstatus.

Het accent van het internationale beleid komt te liggen op versterking van de mainport-positie van Amsterdam Airport Schiphol en op het vergroten van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten door het vermarkten van (onderdelen van) de AirportCity-formule. Dit is in de afgelopen periode een ijzersterk concept gebleken.

Dartagnan

Het succes van automatische grenspassage met behulp van irisherkenning op Amsterdam Airport

Schiphol was aanleiding om samen met Joh. Enschede een bedrijf op te zetten dat onder de naam Dartagnan™ biometric solutions technologische oplossingen op het gebied van biometrische identificatie gaat aanbieden aan luchthavens en andere bedrijven. In Terminal 4 op JFK Airport is inmiddels, in samenwerking met de Port Authority of New York & New Jersey, een proef met irisherkenning voor luchthaven-medewerkers gestart.

Onderhandelingen met Maleisië

De onderhandelingen tussen Schiphol Group en de Maleisische overheid over het nemen van een belang in Malaysia Airport Holding, de onderneming die 38 luchthavens in Maleisië exploiteert, zijn in april afgebroken. De belangrijkste oorzaak was dat Schiphol-partner Fraport zich terugtrok. Schiphol Group was uit risico-overwegingen niet bereid zonder partner een belang van 30% te nemen. De Maleisische overheid was niet bereid te onderhandelen over een geringere participatie.

Samenwerking met Fraport

De samenwerking met Fraport, de onderneming die de luchthaven van Frankfurt exploiteert, in Pantares werd voortgezet. Het logistieke model Pantares Tradeport International, dat in Hong Kong wordt geïmplementeerd, zal ook worden geïntroduceerd in Singapore, waar een logistiek centrum zal worden geëxploiteerd.

Financiële gegevens

(* € 1 mln)	2002	2001*
RONA na belastingen (in %)	-/- 4,2	-/- 2,7
Som der bedrijfsopbrengsten	35	35
EBITDA	-/- 4	0
Exploitatieresultaat	-/- 9	-/- 5
Gemiddelde vaste activa	137	128
Investerings	10	18

* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Binnenlandse luchthavens

Rotterdam Airport

Rotterdam Airport Holding, een 100%-deelneming die de Rotterdamse luchthaven exploiteert, maakte een moeilijk jaar door. Het aantal passagiers daalde met 17% tot 612.000, terwijl het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer met 10% afnam tot 17.991. De dalingen waren het gevolg van de minder gunstige economische omstandigheden en de nachtsluiting die voortvloeyde uit de nieuwe exploitatievergunning. Desondanks werd een positief resultaat behaald. Gunstig is dat de beperking van nachtelijk vliegverkeer in 2003 waarschijnlijk met een uur wordt teruggedraaid.

In 2002 werd voor € 2,6 miljoen geïnvesteerd, vooral in veiligheid en beveiliging, alsmede in de aankoop van onroerend goed en van de in de vertrekhal gevestigde horeca-onderneming.

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport, waarin Schiphol Group een belang van 51% heeft, maakte een uitstekend jaar door. Het aantal passagiers steeg met ruim 30% tot een recordaantal van 364.000 bij een 5% lager aantal vliegtuigbewegingen. De stijging was te danken aan een toename van het aantal vakantiepassagiers en de komst van de luchtvaartmaatschappij Ryanair, die sinds april een lijndienst op Londen Stansted onderhoudt. De omzet steeg met 11% en dankzij een strakke kostenbeheersing verdubbelde het resultaat nagenoeg.

In 2002 werd op Eindhoven Airport € 0,6 miljoen geïnvesteerd, waarvan bijna € 0,4 miljoen in verband met de verplichte *screening* van alle ruimbagage per 1 januari 2003.

De verdere groei van Eindhoven Airport wordt belemmerd door het ontbreken van een wettelijke geluidsregeling. Op dit moment geldt een beperking ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen, waarbij geen rekening wordt gehouden met de werkelijke geluidsproductie. Deze beperking lijkt in de komende tijd opgeheven te kunnen worden doordat begin 2003 overeenstemming werd bereikt met de omgeving over een nieuwe geluidberekening- en handhavingssystematiek. Hierdoor zullen luchtvaartmaatschappijen mogelijk minder terughoudend worden met verdere uitbreidingsplannen.

Lelystad

Op Lelystad werden de voorbereidingen voor het verwerken van commercieel verkeer voortgezet.

De bedoeling was dat medio 2003 de verkeersleiding zou worden geïmplementeerd, maar recent lijkt hierin vertraging te komen. Het luchthaven-areaal werd opnieuw ingericht, waarna het luchthavengebouw op een centrale plek op de luchthaven staat. Andere voorbereidingen betroffen het eerste kantoorgebouw, de uitbreiding van het luchthavengebouw en het verkeersplatform.

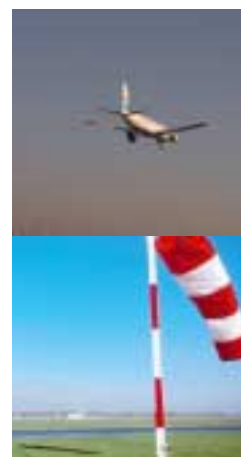
In de kleine luchtvaart steeg het aantal vliegbewegingen met 0,8% tot 138.192. Het resultaat was opnieuw negatief.

In het verslagjaar werd tevens een begin gemaakt met de bouw van een themapark waar het luchtvaartmuseum Aviodrome zal worden gevestigd.

Buitenlandse luchthavens

Moeilijk jaar voor JFK IAT

Voor de joint venture JFK IAT, waarin Schiphol USA een belang van 40% heeft, was 2002 een moeilijk jaar. De door de joint venture geëxploiteerde Terminal 4 op JFK Airport in New York zag het aantal passagiers met ruim 4% dalen tot 4,4 miljoen omdat het vliegverkeer zich als gevolg van de recessie niet kon herstellen van de terugslag na 11 september 2001. Het aantal vliegtuigbewegingen daalde met ruim 18%.



De daling van het aantal passagiers deed zich geheel voor in het binnenlandse segment en was vooral het gevolg van het faillissement van National Airlines, de grootste binnenlandse maatschappij die van Terminal 4 gebruik maakte. JFK IAT slaagde er echter in een aantal andere luchtvaartmaatschappijen aan te trekken, zodat het verlies beperkt kon worden gehouden. Het aantal passagiers op internationale bestemmingen bleef stabiel.

De financiële positie van JFK IAT staat onder druk als gevolg van de terugval van het vliegverkeer. Met verschillende instanties wordt onderhandeld over voorwaarden om de financiële lasten te verminderen, onder meer door een verlenging van de leasetermijnen. In 2002 werd een tijdelijke versoepeling van aflossingsvoorwaarden overeengekomen, terwijl tevens een tijdelijke vrijstelling van rentebetalingen werd verkregen.

Veel nieuwe activiteiten in Brisbane

Schiphol Group heeft via Schiphol Australia een belang van 16% in Brisbane Airport Corporation (BAC), de onderneming die de luchthaven van Brisbane (Australië) exploiteert. Na een slecht begin herstelde het aantal passagiers zich in de loop van het jaar, waardoor het jaar afgesloten werd met 8% minder passagiers en 7% minder vliegtuigbewegingen. Het resultaat verbeterde sterk, vooral dankzij een aanzienlijke verhoging van de havengelden medio 2002 als gevolg van een deregulering.

Diverse maatschappijen verhoogden het aantal vluchten weer na de teruggang in 2001. In mei werd de uitbreiding van de internationale terminal in gebruik genomen, waarmee het vloeroppervlak met 10% toenam. Het aantal gates steeg van acht tot tien.

Tal van ondernemingen besloten in 2002 zich op de luchthaven van Brisbane te vestigen. Daaronder bevonden zich de Europese ruimtevaart-onderneming EADS en het grootste onafhankelijke vliegtuigonderhoudsbedrijf National Jet Systems Group. Het Zweedse bedrijf Sandvik gaat zijn Australische hoofdkantoor en distributiecentrum naar Brisbane verplaatsen, terwijl Australian Aerospace besloot haar hoofdkantoor op Brisbane Airport sterk uit te breiden en Qantas een grote onderhoudshangar gaat bouwen. Aan het eind van het jaar werd een nieuw trainingscentrum van Aviation Australia in gebruik genomen. Verder werd een begin gemaakt met de bouw van het Airport Drive Park, waar bedrijfsruimten, winkels en vrijetijdsfaciliteiten worden gecombineerd.



Voor 2003 wordt voor Amsterdam Airport Schiphol een groei van het aantal passagiers tot ruim 42 miljoen verwacht en een stijging van het vrachtvolume tot 1.285.000 ton. Daarbij zal het aantal vliegtuigbewegingen stijgen tot 416.500. Deze verwachtingen zijn overigens met grote onzekerheid omgeven, gezien de politieke en economische situatie in de wereld en in het bijzonder de ontwikkelingen in de burgerluchtvaart, inclusief vracht.

De kosten zullen aanzienlijk stijgen onder andere vanwege de uitbreiding van de beveiligingstaken per 1 april 2003. Deze beveiligingstaken zullen uit een heffing worden betaald. Daarnaast zijn er stijgende salariskosten door onder andere een toename van het aantal fte's naar ca. 2300 ultimo 2003, toenemende pensioenlasten en de ingebruikneming van de Polderbaan. Daarnaast zullen de ongerealiseerde waarderveranderingen in commercieel onroerend goed van invloed zijn op het resultaat, als gevolg van het toepassen van een nieuwe Richtlijn voor de Jaarverslaggeving met betrekking tot Vastgoedbeleggingen, waarbij alle waardemutaties in de winst en verliesrekening dienen te worden verantwoord.

De financieringslasten zullen verder toenemen onder invloed van de hoge investeringen.

In 2003 zal naar verwachting een bedrag van € 500 miljoen worden geïnvesteerd. Van de investeringen heeft circa € 280 miljoen betrekking op Lounge 1, het GHJ-gebied, voorrijwegen, beveiliging en bagagefaciliteiten. Hoewel de voorziene investeringen hoger zijn dan de verwachte operationele cashflow en er in 2003 € 250 miljoen aan leningen moet worden afgelost, bieden de aanwezige middelen en de ongebruikte ruimte in de kredietfaciliteiten voldoende mogelijkheden voor financiering.

Gelet op de onzekerheid over de ontwikkeling van het verkeer en vervoer doen wij geen voorspelling voor het nettoresultaat over 2003.

Amsterdam, 20 februari 2003

De directie

G.J. Cerfontaine
M.E. van Lier Lels
P.M. Verboom

(in € 1.000)

Activa

	31 december 2002	31 december 2001*
Vaste activa		
Immateriële vaste activa	2.697	1.698
Materiële vaste activa		
Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten	1.935.398	1.778.097
Commercieel onroerend goed en terreinen	871.043	818.705
	2.806.441	2.596.802
Financiële vaste activa	70.976	70.881
	2.880.114	2.669.381
Vlottende activa		
Vorraden	2.914	2.736
Vorderingen	141.423	149.251
Liquide middelen	38.015	75.482
	182.352	227.469
	3.062.466	2.896.850

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

Passiva

	31 december 2002	31 december 2001*
Eigen vermogen	1.951.257	1.860.011
Aandeel van derden	7.554	7.530
Vorzieningen		
Vervroegde uitdiensttreding	30.437	29.660
Overige voorzieningen	5.830	8.575
	<u>36.267</u>	<u>38.235</u>
Langlopende schulden	515.805	452.286
Kortlopende schulden	551.583	538.788
	<u>3.062.466</u>	<u>2.896.850</u>

(in € 1.000)

	2002	2001*
Netto-omzet	774.187	694.597
Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf	<u>15.863</u>	<u>11.452</u>
Som der bedrijfsopbrengsten	790.050	706.049
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	254.906	240.559
Salarissen en sociale lasten	127.586	114.603
Afschrijvingen en waardeveranderingen	103.491	99.374
Kostprijs verkoop commercieel onroerend goed	29.657	5.202
Overige bedrijfskosten	<u>21.551</u>	<u>22.553</u>
Som der bedrijfslasten	537.191	482.291
Exploitatieresultaat	252.859	223.758
Financiële baten en lasten	-/- <u>39.254</u>	-/- <u>35.420</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	213.605	188.338
Belastingen	-/- 73.533	152
Aandeel in het resultaat van deelnemingen	<u>758</u>	<u>2.619</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	140.830	191.109
Aandeel van derden	-/- <u>136</u>	-/- <u>128</u>
Nettoresultaat	140.694	190.981

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

(in € 1.000)

	2002	2001*
Nettoresultaat	140.694	190.981
Aanpassingen voor:		
■ Afschrijvingen	104.363	99.856
■ Verkoop van activa	28.156	5.705
■ Vrijval negatieve goodwill	-/- 1.367	-/- 1.367
■ Mutatie voorzieningen	-/- 1.968	-/- 15.869
■ Overige	-	186
■ Nettomutatie van voorraden, vorderingen en kortlopende schulden**	58.874	-/- 63.981
	<u>188.058</u>	<u>24.530</u>
Nettokasstroom uit operationele activiteiten	328.752	215.511
Investerings:		
■ Investering in immateriële vaste activa	-/- 1.505	-/- 2.123
■ Investering in materiële vaste activa	-/- 343.235	-/- 341.128
■ Koersomrekeningsverschillen	62	-/- 20
■ Netto-investering in financiële vaste activa	-/- 95	4.938
	<u>-/- 344.773</u>	<u>-/- 338.333</u>
Nettokasstroom uit investeringsactiviteiten	-/- 344.773	-/- 338.333
Financiering:		
■ Dividend betaald in het verslagjaar	-/- 45.000	-/- 22.689
■ Koersomrekeningsverschillen	-/- 4.559	-/- 1.498
■ Mutatie aandeel van derden	23	200
■ Mutatie egalisatierekening investeringsfaciliteiten	577	-/- 630
■ Mutatie leningen en bankkredieten	27.513	161.750
	<u>-/- 21.446</u>	<u>137.133</u>
Nettokasstroom uit financieringsactiviteiten	-/- 21.446	137.133
Mutatie liquide middelen	-/- 37.467	14.311

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

** Exclusief dividenden, bankschulden en leningen.

Grondslagen voor de consolidatie

Criteria voor de geconsolideerde jaarrekening

In de geconsolideerde jaarrekening worden overeenkomstig uniforme grondslagen, de financiële gegevens van de N.V. Luchthaven Schiphol en haar op bladzijde 70 vermelde groepsmaatschappijen volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder groepsmaatschappijen wordt verstaan de maatschappijen die tot de economische eenheid van de N.V. Luchthaven Schiphol behoren en waarin door haar beslissende zeggenschap over het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend.

De financiële gegevens van deelnemingen die als joint venture kwalificeren, zijn in de geconsolideerde jaarrekening opgenomen naar evenredigheid van het daarin gehouden belang. Van een joint venture is sprake in geval van activiteiten, al of niet uitgevoerd in de vorm van een rechtspersoon of vennootschap, waarop als gevolg van een overeenkomst tot samenwerking tussen een beperkt aantal deelnemers de zeggenschap gezamenlijk wordt uitgeoefend. Een overzicht van deze rechtspersonen is opgenomen op bladzijde 70 en 71.

De resultaten van de in de loop van het jaar verworven groepsmaatschappijen worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap beslissende zeggenschap heeft verkregen op het beleid van de groepsmaatschappij. Het aandeel van de overige aandeelhouders in het geconsolideerde eigen vermogen en geconsolideerd resultaat is vermeld onder aandeel van derden.

Herrubriceringen

Bepaalde bedragen met betrekking tot voorgaande jaren zijn geherrubriceerd conform de presentatie voor 2002.

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening

Gebruik is gemaakt van de in Boek 2, artikel 402 van het Burgerlijk Wetboek geboden mogelijkheid tot opstelling van een verkorte vennootschappelijke winst- en verliesrekening.

Vennootschapsbelasting

Met ingang van 1 januari 2002 is NV Luchthaven Schiphol onderworpen aan vennootschapsbelasting. De in de winst- en verliesrekening verantwoorde belastinglast is hierdoor in 2002 substantieel hoger dan in 2001. Tot op heden is de fiscale openingsbalans niet bekend, terwijl het tevens nog niet mogelijk is een reële schatting hiervan te maken. Zodra een reële schatting van het fiscale beginvermogen beschikbaar is, zal over het verschil tussen het fiscale vermogen en het commerciële vermogen, voor zover dit een tijdelijk karakter heeft, een belastinglatentie worden gevormd (verwezen wordt naar de hierna opgenomen waarderingsgrondslagen). De vorming van deze latentie zal tot een eenmalige vermogenscorrectie leiden. Deze kan materieel en zowel positief als negatief zijn.

Waarderingsgrondslagen

De grondslagen voor de waardering en resultaatbepaling zijn in 2002 ten aanzien van de volgende aspecten aangepast:

1. Met ingang van 2002 worden uitgaven voor milieurisico's direct in de resultatenrekening verantwoord, tenzij de wetgeving verplicht de aanwezige milieuvervuiling op te ruimen, dan wel toezeggingen zijn gedaan richting verantwoordelijke instanties. De opgebouwde voorziening is per 1 januari 2002 vervallen en is toegevoegd aan de overige reserves. Er wordt wel een voorziening gevormd indien er een toezegging of verplichting bestaat. De voorziening voor milieurisico's bestond uit twee delen: een deel voor toekomstige asbestsaneringen, grondsaneringen en slootlibsaneringen en een ander deel voor het mitigeren van de gevolgen van de onderrentabiliteit van het banenstelsel als gevolg van milieutechnische beperkingen, die aan het gebruik van het totale banenstelsel worden gesteld.
2. Met ingang van 2002 worden uitgaven voor groot onderhoud direct in de resultatenrekening verantwoord. De opgebouwde voorziening groot onderhoud is per 1 januari 2002 vervallen en is toegevoegd aan de overige reserves.

3. Met ingang van 1 januari 2002 wordt de operationele lease op de parkeergarage P1 en de traverse verantwoord als financiële lease. Dit betekent dat zowel het materieel vast actief als de bijbehorende schuld worden opgenomen in de jaarrekening. De bijbehorende lease-termijnen worden gesplitst in afschrijvingskosten en rentekosten in plaats van huur en leasing, die tot en met 2001 werden verantwoord onder kosten uitbesteed werk en andere externe kosten.

Door deze stelselwijziging, die mede is ingegeven door de gewijzigde richtlijnen voor de raad van de Jaarverslaggeving, wordt het inzicht in het vermogen en resultaat verbeterd en neemt de vergelijkbaarheid toe. Omwille van de vergelijkbaarheid zijn de cijfers van 2001 in de resultatenrekening, balans en het kasstroom-overzicht aangepast aan het nieuwe stelsel.

Het cumulatieve effect op het eigen vermogen van de stelselwijziging per 31 december 2001 bedraagt € 81,6 miljoen. Het nettoresultaat over heel 2001 na stelselwijziging komt uit op € 191,0 miljoen (was € 182,8 miljoen). De grondslagen ten aanzien van de overige activa en passiva zijn onveranderd ten opzichte van 2001. Deze worden hoofdzakelijk gewaardeerd tegen nominale waarde met uitzondering van het commercieel onroerend goed en terreinen (marktwaarde).

Effect stelselwijziging op het resultaat:

In miljoenen euro	2001
Netto resultaat voor stelselwijziging	182,8
Aanpassingen als gevolg van stelselwijziging:	
■ Aanpassing milieurisico's	13,5
■ Voorziening groot onderhoud	-/- 4,3
■ Parkeergarage P1/Traverse	-/- 1,0
	<hr/>
Totaal aanpassingen	8,2
Netto resultaat na stelselwijziging	191,0

Effect stelselwijziging op het eigen vermogen in de overige reserves

Stand 1 januari 2002	1.331,0
<i>(voor stelselwijziging)</i>	
Stelselwijziging milieukosten direct in resultatenrekening	72,8
Stelselwijziging kosten voor groot onderhoud direct in resultatenrekening	15,8
Stelselwijziging lease P1 als financial lease verantwoord	-/- 7,0
Stand 1 januari 2002	1.412,6
<i>(na stelselwijziging)</i>	

Vreemde valuta

Opbrenghsten en kosten in vreemde valuta worden in de winst- en verliesrekening verwerkt tegen de koers van afwikkeling. Vorderingen, schulden en liquide middelen in vreemde valuta worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen worden in de winst- en verliesrekening verantwoord onder financiële baten en lasten.

De koersverschillen die ontstaan bij de omrekening van netto-investeringen in buitenlandse deelnemingen worden rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord.

Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa heeft betrekking op de kosten van goodwill welke is verkregen van derden en betreft kosten die verband houden met de oprichting en met de uitgifte van aandelen. Goodwill is opgenomen als het verschil tussen verkrijgingsprijs en netto vermogenswaarde, welke is berekend op basis van de grondslagen van Schiphol Group. Goodwill wordt lineair afgeschreven overeenkomstig de geschatte economische levensduur.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten

Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van

lineaire afschrijvingen overeenkomstig de geschatte economische levensduur en bijzondere waardeverminderingen. Op terreinen wordt niet afgeschreven.

Objecten in aanbouw worden gewaardeerd tegen historische kostprijs inclusief:

- Bouwrente voor grootschalige investeringen;
- Uren van interne medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten.

Commercieel onroerend goed en terreinen

Onroerend goed en in erfpacht uitgegeven terreinen bestemd voor commerciële exploitatie worden gewaardeerd op marktwaarde in verhuurde staat. Op jaarbasis wordt ongeveer 30% van de objecten in portefeuille getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs, terwijl de resterende objecten door interne taxateurs worden getaxeerd. De gronden worden uitsluitend intern getaxeerd. De marktwaarde van de in erfpacht uitgegeven terreinen wordt berekend door discontering van de canons van de betreffende contracten. Gelet op het langlopende karakter van de contracten is uit voorzichtigheidsoverwegingen geen waarde toegekend aan de eindwaarden. Onroerend goed in ontwikkeling wordt gewaardeerd tegen historische kostprijs inclusief geactiveerde bouwrente.

Ongerealiseerde waardeveranderingen worden toegevoegd aan de herwaarderingsreserve.

In geval van verkoop worden gerealiseerde waardeveranderingen in de winst- en verliesrekening verantwoord.

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap en haar dochtermaatschappijen krachtens een lease overeenkomst het economisch eigendom hebben, worden geactiveerd.

Financiële vaste activa

De financiële vaste activa bestaan uit deelnemingen, overige financiële vaste activa en overige vorderingen. De deelnemingen worden gewaardeerd op nettovermogenswaarde.

Deelnemingen waarin geen invloed van betekenis wordt uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs onder aftrek van een eventuele voorziening voor duurzame waardevermindering.

De overige financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen nominale waarde en indien noodzakelijk, verminderd met een voorziening voor eventuele oninbaarheid.

Vlottende activa

Vorraden

De voorraden worden in het algemeen gewaardeerd op basis van gemiddelde inkooprijzen. De voorraden ten behoeve van het technisch onderhoud worden op nihil gewaardeerd.

Vorderingen

De vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde, onder aftrek van een voorziening wegens eventuele oninbaarheid.

Liquide middelen

De liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Herwaarderingsreserve

In de herwaarderingsreserve worden de ongerealiseerde waardeveranderingen verantwoord, die ontstaan als gevolg van de waardering van onroerend goed (inclusief in erfpacht uitgegeven terreinen) dat bestemd is voor commerciële exploitatie, tegen actuele waarde. Bij verkoop van de geherwaardeerde activa worden de gerealiseerde waardeveranderingen ten opzichte van de oorspronkelijke verkrijgingsprijs in de winst- en verliesrekening verantwoord. Tevens worden de waardeveranderingen verantwoord die ontstaan als gevolg van de waardering van rechtstreeks in het eigen vermogen verwerkte herwaardering van deelnemingen.

Voorzieningen

De voorzieningen voor vervroegde uitdiensttreding worden in het algemeen gewaardeerd tegen de actuariael berekende waarde, waarbij de gehanteerde rekenrente 4% bedraagt (2001: 4%).

Langlopende schulden

De langlopende schulden worden opgenomen voor het nominale bedrag. De hieronder begrepen egalisatierekening investeringsfaciliteiten bevat de investeringssubsidies, welke een bijdrage vormen in de exploitatiekosten die aan investeringen zijn verbonden, na aftrek van de jaarlijks berekende vrijval. Waardering vindt plaats tegen nominale waarde.

Kortlopende schulden

De kortlopende schulden worden opgenomen voor het nominale bedrag.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat**Netto-omzet**

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van geleverde goederen en diensten onder aftrek van over de omzet geheven belastingen. De opbrengst wordt verantwoord op het moment dat de diensten worden geleverd, kosten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord in het jaar waarin de daarmee verbandhoudende omzet is verantwoord.

Afschrijvingsmethodiek en -termijnen

De immateriële en materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten worden volgens de lineaire methode afgeschreven in principe op basis van onderstaande afschrijvingstermijnen, die onder andere afhankelijk zijn van de aard van het object. Op objecten in aanbouw en op grond wordt niet afgeschreven. Ook op onroerend goed bestemd voor commerciële exploitatie wordt niet afgeschreven.

Afschrijvingstermijnen**Immateriële vaste activa**

Goodwill	5 jaar
Oprichtingskosten	2 jaar

Materiële vaste activa

Banen, rijbanen en platformen	30 - 40 jaar
Terreinen en wegen	
■ Parkeerterreinen	30 jaar
■ Wegen	30 jaar
■ Overige verhardingswerken	10 - 30 jaar
Gebouwen	20 - 40 jaar
Installatie	5 - 30 jaar
Overige vaste bedrijfsmiddelen	3 - 20 jaar

Investeringsfaciliteiten

De investeringsfaciliteiten vallen, naar rato van de afschrijvingstermijnen van de activa waarop zijbetrekking hebben, vrij ten gunste van het resultaat. De vrijval wordt in de winst- en verliesrekening opgenomen onder de afschrijvingen.

Belastingen

De belastingen over het resultaat worden berekend door toepassing van het geldende belastingpercentage over het resultaat van het boekjaar, waarbij rekening wordt gehouden met permanente verschillen tussen commerciële en fiscale winstberekening. De waardering van belastinglatenties vindt plaats tegen nominale waarde. Latente belastingvorderingen worden uitsluitend in de balans opgenomen indien de zekerheid bestaat over inbaarheid in de toekomst. Voorts wordt verwezen naar hetgeen hierover is vermeld onder het hoofdstuk vennootschapsbelasting.

Financiële instrumenten

De vennootschap maakt gebruik van niet in de balans opgenomen financiële instrumenten (derivaten) om de rentelasten op de opgenomen langlopende leningen te beperken en om koersrisico's op deze leningen af te dekken. Deze instrumenten betreffen renteswaps en valutaswaps. De resultaten uit hoofde van deze instrumenten worden naar rato van de aan het boekjaar toe te rekenen effecten gesaldeerd in de winst- en verliesrekening, verantwoord onder de financiële baten en lasten. Indien swaps worden afgewikkeld omdat er geen tegengestelde positie meer voor bestaat, worden de opbrengsten of kosten hiervan rechtstreeks ten gunste of ten laste van het resultaat gebracht.

(in € 1.000)

Activa

Vaste activa

Immateriële vaste activa

De samenstelling en het verloop van de immateriële vaste activa-activiteiten is als volgt:

	Goodwill	Oprichtings- kosten	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	1.698	0	1.698
Verkrijgingen	1.220	285	1.505
Afschrijvingen	-/- 506	0	-/- 506
Boekwaarde ultimo boekjaar	2.412	285	2.697

De verkregen goodwill heeft betrekking op de door Rotterdam Airport in 2002 overgenomen horecafaciliteiten in het vertrekgedeelte van het stationsgebouw. De oprichtingskosten hebben betrekking op Airport Real Estate Basisfonds C.V.

Materiële vaste activa

De samenstelling en het verloop van de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten is als volgt:

	Banen, rijbanen en platformen	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties
Samenstelling ultimo boekjaar				
Aanschaffingswaarde	398.547	320.685	895.949	677.840
Afschrijvingen	-/- 163.827	-/- 74.989	-/- 304.848	-/- 336.936
Boekwaarde ultimo boekjaar	234.720	245.696	591.101	340.904
Boekwaarde aanvang boekjaar	240.764	248.101	624.790	280.161
Mutaties in het boekjaar	-/- 6.044	-/- 2.405	-/- 33.689	60.743
Samenstelling mutaties in boekjaar				
Investerings	5.409	7.270	3.337	85.173
Desinvesteringen	-/- 512	-	-/- 483	-/- 312
Hergroeperingen	-	-	-/- 7.770	13.602
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-
Afschrijvingen	-/- 10.941	-/- 9.675	-/- 28.773	-/- 37.720
Totaal mutaties boekjaar	-/- 6.044	-/- 2.405	-/- 33.689	60.743

In de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten is een bedrag van € 50,2 miljoen begrepen inzake de boekwaarde van activa waarvan de vennootschap geen juridisch eigenaar is (financial lease).

Andere vaste bedrijfs- middelen	Objecten in aanbouw	Totaal
178.795	448.845	2.920.661
-/- 104.663	0	-/- 985.263
<u>74.132</u>	<u>448.845</u>	<u>1.935.398</u>
62.600	321.681	1.778.097
<u>11.532</u>	<u>127.164</u>	<u>157.301</u>
28.803	127.164	257.156
-/- 620	-	-/- 1.927
-/- 1.768	-	4.064
-/- 62	-	-/- 62
-/- 14.821	-	-/- 101.930
<u>11.532</u>	<u>127.164</u>	<u>157.301</u>

De samenstelling en het verloop van het commercieel onroerend goed en terreinen is als volgt:

	Onroerend goed in exploitatie	Onroerend goed in ontwikkeling	Terreinen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	493.166	104.630	220.909	818.705
Investeringen	131	85.948	–	86.079
Verkopen	-/- 27.810	-/- 346	–	-/- 28.156
Herwaardering	5.293	–	11.806	17.099
Gerealiseerde herwaardering	-/- 18.620	–	–	-/- 18.620
Hergroeperingen	8.876	-/- 17.745	4.805	-/- 4.064
Boekwaarde ultimo boekjaar	461.036	172.487	237.520	871.043

In december 2002 is een zevental panden behorende tot het commercieel onroerend goed ondergebracht in het Airport Real Estate Basisfonds C.V. N.V. Luchthaven Schiphol neemt via de 100% dochter Schiphol Real Estate voor 50% in het aandelenkapitaal van deze vennootschap. Dit belang wordt partieel (50%) geconsolideerd. De in het overzicht met betrekking tot deze transactie verantwoorde verkopen (inclusief gerealiseerde herwaardering), € 46 miljoen, betreft 50% van de totale verkoop.

In onroerend goed in exploitatie is een bedrag van € 114 miljoen begrepen inzake de actuele waarde van activa waarvan de vennootschap geen juridisch eigenaar is (financial lease).

Onder Terreinen zijn zowel gronden ten behoeve van toekomstige exploitatie als gronden die in erfpacht zijn uitgegeven begrepen.

Financiële vaste activa

De samenstelling en het verloop van de financiële vaste activa is als volgt:

	Deel- nemingen	Vorderingen op deel- nemingen	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	66.777	1.354	2.750	70.881
Investeringen	4	–	–	4
Opnames/aflossingen	–	976	2.612	3.588
Resultaat	758	–	–	758
Dividend	-/- 602	–	–	-/- 602
Omrekeningsverschillen	-/- 3.617	–	–	-/- 3.617
Overige mutaties	–	–	-/- 36	-/- 36
Boekwaarde ultimo boekjaar	63.320	2.330	5.326	70.976

Vlottende activa

Voorraden

De voorraden zijn samengesteld uit voorraden ten behoeve van facilitaire dienstverlening en het technisch onderhoud. De totale voorraadwaarde bedraagt € 2,9 miljoen (2001: € 2,7 miljoen). Op de voorraadwaarde is een voorziening ten behoeve van een gehele afwaardering van de voorraden technisch onderhoud in mindering gebracht.

Vorderingen

De samenstelling van de vorderingen is als volgt:

	2002	2001
Debiteuren	77.018	102.753
Participanten en deelnemingen	26.431	4.487
Overige vorderingen	11.248	17.807
Overlopende activa	26.726	24.204
	<hr/>	<hr/>
	141.423	149.251

Onder debiteuren is een voorziening opgenomen voor eventuele oninbaarheid. De overige vorderingen bevatten een vordering van circa € 8,5 miljoen (2001: circa € 8,4 miljoen) ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen.

Liquide middelen

De liquide middelen bestaan voor € 29,5 miljoen (2001: € 3,5 miljoen) uit deposito's met een looptijd variërend van 1 tot 12 maanden.

Passiva

Eigen vermogen

Een toelichting op de samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is opgenomen in de toelichting op de vennootschappelijke balans. Aan het eigen vermogen is in 2002 € 17,1 miljoen toegevoegd in verband met de herwaardering van commercieel onroerend goed (inclusief in erfpacht uitgegeven terreinen). Aan de herwaarderingsreserve is € 18,6 miljoen onttrokken als gevolg van de 50% verkoop van een zevental panden aan het Airport Real Estate Basisfonds C.V.

Aandeel van derden

Onder aandeel van derden is opgenomen het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. , Malpensa Real Estate B.V. en Malpensa Real Estate SRL.

Voorzieningen

Vervroegde uitdiensttreding

De samenstelling en het verloop van de voorziening vervroegde uitdiensttreding is als volgt:

	Functioneel leeftijdsontslag	Wachtgeld	Pré-BUT	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	16.160	949	12.551	29.660
Onttrekkingen	-/- 1.340	-/- 378	-/- 3.964	-/- 5.682
Vrijval	-	-	-/- 100	-/- 100
Overige mutaties	1.788	-	22	1.810
Dotaties	2.204	276	1.619	4.099
Hergroepering	0	0	650	650
Boekwaarde ultimo boekjaar	18.812	847	10.778	30.437

De hoogte van de verplichtingen van de voorzieningen functioneel leeftijdsontslag en wachtgeld worden actuariel berekend, waarbij een rekenrente is gehanteerd van 4% (2001: 4%). In de voorziening voor functioneel leeftijdsontslag is een bedrag begrepen van € 11,0 miljoen met betrekking tot toekomstige uitkeringsgerechtigden (2001: € 11,1 miljoen).

De Pré-BUT voorziening vloeit voort uit:

- De in 1996 /1997 vastgestelde CAO waarin medewerkers de mogelijkheid wordt geboden vervroegd, dat wil zeggen voor de FPU-gerechtigde leeftijd, uit dienst te treden.
- De reorganisatie in 1999 waarbij een groep medewerkers een BUT regeling is aangeboden.
- De regeling 55+ en nachtdiensten in 2001 waarbij de fulltime medewerkers van 55 jaar en ouder die nachtdiensten blijven verrichten de mogelijkheid is gegeven eerder te stoppen met werken.

De overige mutaties betreft hoofdzakelijk het overnemen van de pensioenverplichting voor de medewerkers van Rotterdam Airport van de Gemeente Rotterdam. Dit bedrag is ontvangen van de Gemeente.

Overige voorzieningen

De samenstelling en het verloop van de overige voorzieningen zijn als volgt:

	Onder- rentabiliteit Lelystad	Reorgani- satie	Overige	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	3.769	4.369	437	8.575
Onttrekkingen	-/- 352	-/- 1.369	-/- 363	-/- 2.084
Vrijval	0	0	-/- 11	-/- 11
Hergroepering	0	-/- 650	0	-/- 650
Boekwaarde ultimo boekjaar	3.417	2.350	63	5.830

Onderrentabiliteit Lelystad

De voorziening voor onderrentabiliteit is in 1993, uit hoofde van een verplichting ten tijde van de overname, gevormd en wordt aangewend ter dekking van toekomstige negatieve resultaten van de groepsmaatschappij Lelystad.

Reorganisatie

De voorziening voor reorganisatie betreft de nog te verwachten kosten als gevolg van een in 1999 doorgevoerde interne reorganisatie.

Langlopende schulden

De samenstelling van de langlopende schulden is als volgt:

	2002			2001	
	Rente % gemiddeld	Totaal	Vervallend na 5 jaar	Totaal	Vervallend na 5 jaar
Obligaties en onderhandse leningen en financiële leaseverplichtingen	5	456.455	135.013	395.456	132.962
Schulden aan kredietinstellingen	9	12.879	–	12.879	–
Egalisatierekening investeringsfaciliteiten		13.183	10.016	12.607	8.069
Overig		33.288	30.589	31.344	28.107
		515.805	175.618	452.286	169.138

In 1999 (meest recentelijk geactualiseerd in 2002) is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gelanceerd, waarmee in de komende jaren naar behoefte financiële middelen ter beschikking staan tot een maximum van € 1.000 miljoen. Ultimo boekjaar is voor een totaal van € 396 miljoen opgenomen. Daarnaast is een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van € 150 miljoen. Hierop hebben in 2002 nog geen trekkingen plaatsgevonden.

De overige langlopende schulden betreffen ontvangen afkoopsommen van erfpachtcontracten, welke jaarlijks naar rato van de duur van het contract in de winst- en verliesrekening vrijvallen.

De in het volgend boekjaar af te lossen bedragen zijn in de balans onder kortlopende schulden opgenomen en bedragen € 246,9 miljoen.

Kortlopende schulden

De samenstelling van de kortlopende schulden is als volgt:

	2002	2001
Binnen een jaar vervallende aflossingen van langlopende schulden	246.932	292.137
Schulden aan kredietinstellingen	9.985	209
Schulden aan leveranciers	88.629	65.646
Schulden aan participanten en deelnemingen	3.055	1.802
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	26.570	565
Schulden ter zake van pensioenen	1.087	2.000
Dividend	42.000	45.000
Overige schulden	30.878	36.585
Overlopende passiva	102.447	94.844
	551.583	538.788

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Behalve de in de balans opgenomen schulden bestaan er voor de vennootschap nog de volgende verplichtingen:

	2002	2001
Verplichtingen met betrekking tot:		
■ investeringen	204.968	237.928
■ operationele lease- en huurcontracten	2.396	3.459
■ subsidies en andere bijdragen aan derden	9.106	9.055
Garantie verstrekt aan derden ten behoeve van:		
■ opgenomen leningen	4.538	4.538
■ door personeel opgenomen leningen en overige garanties	883	720
	221.891	255.700

Onder subsidies en andere bijdragen is € 8,5 miljoen begrepen inzake een financiële bijdrage in het kader van het Uitwerkingsplan Mainport en Groen, waarvan de uitkeringen gespreid plaatsvinden over de jaren 2006 t/m 2009. Verder is hieronder € 0,6 miljoen inzake het Schipholfonds begrepen.

Ultimo boekjaar is voor een totaal van US\$ 75 miljoen en voor JPY 10 miljard gecombineerde rente/valutaswaps afgesloten, ter dekking van het rente- en valutarisico op leningen. Deze swaps lopen af in 2007 en 2009. Daarnaast is voor € 77 miljoen renteswaps afgesloten ter dekking van het interestrisico op langlopende leningen. Deze swaps lopen af in 2004 en 2009. De marktwaarde van de swaps bedraagt € 37 miljoen negatief. De aangegane swaptransacties matchen 100% met onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en of vaste rente.

KLM heeft beroep ingesteld tegen het goedkeuringsbesluit van de Minister van Verkeer & Waterstaat inzake de havengelden 2000. Tevens zijn diverse andere claims tegen de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen ingediend. Alle claims worden betwist. Hoewel de afloop van de betreffende geschillen niet met zekerheid kan worden voorspeld, wordt mede op grond van ingewonnen juridische advies en ontvangen informatie ervan uitgegaan, dat deze geen materiële gevolgen zullen hebben voor de financiële positie van de Group. Derhalve zijn geen voorzieningen opgenomen.

De groepsmaatschappijen Airport Real Estate Management B.V., Schiphol Telematics B.V., Flight Forum Beheer B.V. en Flight Square Beheer B.V. zijn als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van respectievelijk Airport Real Estate Basisfonds C.V., Schiphol Telematics C.V., Flight Forum C.V. en Flight Square C.V.

De vennootschap heeft vergelijkbare aansprakelijkheid voor de schulden van VOF Proefdraaiplaats Holding 27.

Daarnaast heeft de vennootschap voor enige groepsmaatschappijen een verklaring van hoofdelijke aansprakelijkheid gedeponereerd als bedoeld in artikel 403 titel 9, Burgerlijk Wetboek, waarvoor wordt verwezen naar pagina 70.

(in € 1.000)

Netto-omzet

De samenstelling van de netto-omzet naar bedrijfsactiviteiten is als volgt:

	2002	2001
Havengelden	381.229	333.483
Concessies	119.137	116.400
Verhuringen	101.475	95.834
Autoparkeergelden	59.703	57.481
Utiliteitsdiensten	16.950	16.532
Verkoop commercieel onroerend goed	46.723	8.370
Overige activiteiten	48.970	66.497
	<hr/>	<hr/>
	774.187	694.597

De bedrijfsopbrengsten worden voornamelijk binnen Nederland gerealiseerd. De opbrengsten uit overige activiteiten betreffen onder meer doorberekende diensten en werkzaamheden aan derden en reclame.

Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf

De geactiveerde productie voor het eigen bedrijf betreft bouwrente op grootschalige en commerciële investeringen en interne uren van medewerkers die in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten worden geactiveerd. De samenstelling is als volgt:

	2002	2001
Geactiveerde interne uren	8.227	6.424
Geactiveerde rente	7.636	5.028
	<hr/>	<hr/>
	15.863	11.452

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

De samenstelling van de kosten uitbesteed werk en andere externe kosten is als volgt:

	2002	2001
Uitbestedingen	85.336	79.456
Aankoop van energie	21.260	20.910
Onderhoud	49.573	47.024
Andere externe kosten	98.737	93.169
	<hr/>	<hr/>
	254.906	240.559

Salarissen en sociale lasten

	2002	2001
Salarissen	105.058	95.786
Pensioenlasten	10.373	8.830
Sociale lasten	12.155	9.987
	<hr/>	<hr/>
	127.586	114.603

Het gemiddeld aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar groepsmaatschappijen is 2.134 (2001: 2.038).

De bezoldigingen van bestuurders (inclusief voormalige bestuurders) en commissarissen ingevolge art 383c Boek 2 Burgerlijk Wetboek bedroegen:

Bestuurders

	2002	2001
Drs G.J. Cerfontaine		
Periodiek betaalde beloningen	348.907	332.088
Winstdeling en bonusbetaling (korte termijn)	144.563	101.470
Winstdeling en bonusbetaling (lange termijn)	126.860	–
Beloningen betaalbaar op termijn (pensioenen)	42.303	32.764
Totaal	662.633	466.322
Dr P.M. Verboom		
Periodiek betaalde beloningen	274.347	261.369
Winstdeling en bonusbetaling (korte termijn)	106.486	63.682
Winstdeling en bonusbetaling (lange termijn)	99.092	–
Beloningen betaalbaar op termijn (pensioenen)	32.662	26.075
Totaal	512.587	351.126
Ir M.E. van Lier Lels		
Periodiek betaalde beloningen	265.079	252.617
Winstdeling en bonusbetaling (korte termijn)	107.572	80.957
Winstdeling en bonusbetaling (lange termijn)	97.076	–
Beloningen betaalbaar op termijn (pensioenen)	31.962	24.720
Totaal	501.689	358.294
Ir. R. Uijlenhoet		
Periodiek betaalde beloningen	–	111.942
Uitkeringen bij beëindiging dienstverband	–	39.521
Beloningen betaalbaar op termijn (pensioenen)	–	93.724
Totaal	–	245.187
Totaal van de bestuurders gezamenlijk	1.676.909	1.420.929

De salarisstijging, verantwoord onder periodiek betaalde beloningen, bedraagt in 2002 5%.

De salarisstijging zal in 2003 3% bedragen. De toename van de bezoldiging in totaal wordt met name veroorzaakt door de in 2002 geïntroduceerde lange termijn bonus regeling. Aan zowel de bonusregeling op korte termijn als aan de bonusregeling op lange termijn zijn doelstellingen verbonden. Aan de doelstelling voor de korte termijn bonus is door de directieleden voor het overgrote deel voldaan. Deze doelstellingen bevatten zowel financiële, bijvoorbeeld ROE, als niet financiële (functiegebonden) targets. Aan de doelstelling voor de lange termijn bonus (economic profit) is door alle directieleden voldaan. De korte termijn bonus wordt in 2003 betaald. De lange termijn bonus zal worden uitbetaald in 2005.

De bezoldiging aan commissarissen is als volgt:

	2002	2001
Mr P.J. Kalff	27.227	23.426
Mr H. van den Broek	20.420	20.420
Mr dr G.D. Dales	20.420	20.420
Mr J.M. Hessels	20.420	20.420
Dr J. Kremers	20.420	15.712
Drs G.H.O. van Maanen	20.420	20.420
T.H. Woltman	20.420	20.420
Mr M.J. Cohen	20.420	15.315
Drs T.A. Maas de Brouwer	20.420	-
Drs P.H.J.M. van Dijk	15.315	17.016
Drs H.J. Simons	-	5.105
Mr R.J. Nelissen	-	6.807
Dr A. van Es	-	5.105
	<hr/>	<hr/>
Totaal	205.902	190.586

Afschrijvingen immateriële vaste activa

	2002	2001
Goodwill	506	425
	<hr/>	<hr/>
	506	425

Afschrijvingen materiële vaste activa

Banen, rijbanen en platformen	10.941	10.710
Terreinen en wegen	9.675	8.159
Gebouwen	28.773	32.180
Installaties	37.720	32.563
Overige vaste bedrijfsmiddelen	14.821	13.231
	<hr/>	<hr/>
	101.930	96.843
Extra afschrijving inzake desinvesteringen	1.927	2.152
Extra afschrijving inzake waardevermindering	-	938
	<hr/>	<hr/>
	103.857	99.933
Vrijval uit egalisatierekening investeringsfaciliteiten	-/- 872	-/- 984
	<hr/>	<hr/>
	102.985	98.949
	<hr/>	<hr/>
Totaal afschrijvingen en waardeveranderingen	103.491	99.374

Kostprijs verkoop commercieel onroerend goed

Dit betreft voornamelijk de kostprijs van de verkoop van een zevental panden die zijn ondergebracht in het Airport Real Estate Basisfonds C.V.

Overige bedrijfskosten

In de overige bedrijfskosten is een bedrag van € 12,0 miljoen overige personeelskosten begrepen. Tevens is een bedrag van € 4,0 miljoen (2001: € 3,9 miljoen) begrepen in verband met netto dotaties aan voorzieningen (dotatie minus vrijval). Voor nadere informatie over de dotaties wordt verwezen naar de toelichting op de balans.

Financiële baten en lasten

De samenstelling van de financiële baten en lasten is als volgt:

	2002	2001
Rentebaten	4.507	4.060
Rentelasten	-/- 43.875	-/- 39.965
Overige financiële resultaten	114	485
	<hr/>	<hr/>
	-/- 39.254	-/- 35.420

Belastingen

Het effectieve belastingpercentage bedraagt 34,2% hetgeen in lijn is met het voor de primaire fiscale eenheid momenteel geldende tarief.

Aandeel in het resultaat van deelnemingen

Onder aandeel in het resultaat van deelnemingen wordt het aandeel in de resultaten van niet in de consolidatie betrokken deelnemingen verantwoord.

Schiphol, 20 februari 2003

Voor geconsolideerde jaarrekening over 2002:

Raad van Commissarissen

mr P.J. Kalff, voorzitter

mr H. van den Broek

mr J.M. Hessels

dr J. Kremers

T.H. Woltman

Mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer

mr S. Patijn

mr W.F.C. Stevens

Directie

drs G.J. Cerfontaine, President-directeur

Mevrouw ir M.E. van Lier Lels, Lid Directie/COO

dr P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

(in € 1.000)

Activa

	31 december 2002	31 december 2001*
Vaste activa		
Financiële vaste activa	1.764.402	1.755.758
Vlottende activa		
Vorderingen	160.031	156.373
Liquide middelen	77.108	
	<u>2.001.541</u>	<u>1.912.131</u>

Passiva

	31 december 2002	31 december 2001*
Eigen vermogen		
Geplaatst kapitaal	77.712	77.712
Herwaarderingsreserve	367.514	370.402
Wettelijke reserve deelnemingen	7.764	6.247
Reserve omrekeningsverschillen	-/- 11.500	-/- 6.941
Overige reserves	1.509.767	1.412.591
	<u>1.951.257</u>	<u>1.860.011</u>
Langlopende schulden aan groepsmaatschappijen	2.763	–
Kortlopende schulden	47.521	52.120
	<u>2.001.541</u>	<u>1.912.131</u>

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2002

(in € 1.000)

	2002	2001*
Bedrijfsresultaat	218	–
Aandeel in het resultaat van deelnemingen	140.476	190.981
	<u>140.694</u>	<u>190.981</u>

*) aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

(in € 1.000)

Algemeen

De waarderings- en resultaatbepalingsgrondslagen voor de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening zijn gelijk aan die van de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening. Derhalve wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

Indien de toelichting op de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening niet materieel afwijkt van de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening wordt deze hier niet gepresenteerd.

Financiële vaste activa

De samenstelling van de financiële vaste activa is als volgt:

	Deelnemingen in groeps- maat- schappijen	Vorderingen op groeps- maat- schappijen	Andere deelnemingen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	1.748.700	–	7.058	1.755.758
Opnames/aflossingen	–	15.387	–	15.387
Resultaat	140.093	–	383	140.476
Dividend	-/- 143.972	–	-/- 383	-/- 144.355
Herwaardering	-/- 2.888	–	–	-/- 2.888
Omrekeningsverschillen	1.257	-/- 1.233	–	24
Boekwaarde ultimo boekjaar	1.743.190	14.154	7.058	1.764.402

De deelnemingen in groepsmaatschappijen betreft de 100% deelnemingen in Schiphol Nederland B.V. en Schiphol International B.V.

Andere deelnemingen betreft de 1% deelneming in Flughafen Wien AG.

(in € 1.000)

Eigen vermogen

Het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

						2002	2001
	Geplaatst	Herwaar-	Wettelijke	Reserve	Overige	Totaal	Totaal
	kapitaal	derings	reserve deel-	omrekenings-	reserves		
		reserve	nemingen	verschillen			
Stand aanvang							
boekjaar	77.712	370.402	6.247	-/- 6.941	1.412.591	1.860.011	1.618.880
Ongerealiseerde							
waarde-							
veranderingen	-	17.099	-	-	-	17.099	99.608
Gerealiseerde							
waarde-							
veranderingen	-	-/- 18.620	-	-	-	-/- 18.620	-
Toevoeging uit							
de winst-							
bestemming	-	-	1.723	-	96.971	98.694	144.204
Overige mutaties	-	-/- 1.367	-/- 206	-/- 4.559	205	-/- 5.927	-/- 2.681
Saldo ultimo							
boekjaar	77.712	367.514	7.764	-/- 11.500	1.509.767	1.951.257	1.860.011

Geplaatst kapitaal

Aandeelhouders:

Staat der Nederlanden	58.937	75,8%
Gemeente Amsterdam	16.915	21,8%
Gemeente Rotterdam	1.860	2,4%
	77.712	100,0%

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt € 136.134.065 en is verdeeld in driehonderdduizend aandelen van € 453,78.

Herwaarderingsreserve

De herwaarderingsreserve bestaat uit de herwaarderingsreserve commercieel onroerend goed en de herwaarderingsreserve deelnemingen. De herwaarderingsreserve commercieel onroerend goed betreft de ongerealiseerde waardeveranderingen van het commercieel onroerend goed (inclusief in erfpacht uitgeven terreinen). De gerealiseerde waardeveranderingen betreft de bij verkoop gerealiseerde waardeverandering ten opzichte van de oorspronkelijke verkrijgingsprijs welke is opgenomen in de winst- en verliesrekening. Bij de bepaling van de herwaarderingsreserve is vooralsnog (zie hiervoor vennootschapsbelasting) geen rekening gehouden met de invloed van (latente) belastingen.

Wettelijke reserve deelnemingen

De onttrekking van € 206.000 betreft de dividenduitkeringen van deelnemingen die worden toegevoegd aan de overige reserves.

Reserve omrekeningsverschillen

Onder de reserve omrekeningsverschillen worden de koersverschillen verantwoord die zijn ontstaan bij de omrekening van netto investeringen in de buitenlandse deelnemingen.

Kortlopende schulden

Onder de kortlopende schulden is opgenomen het uit te keren dividend conform voorstel tot winstbestemming 2002 voor een bedrag van € 42 miljoen. Het resterende saldo betreft overlopende passiva.

Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Een specificatie van de niet uit de balans blijvende verplichtingen is opgenomen in de toelichting op de geconsolideerde balans.

De vennootschap heeft voor enige groepsmaatschappijen (zie het overzicht deelnemingen op bladzijde 70 tot en met 71 een verklaring van hoofdelijke aansprakelijk gedeponerd als bedoeld in artikel 403 titel 9 Boek 2, Burgerlijk Wetboek.

Schiphol, 20 februari 2003

Voor vennootschappelijke jaarrekening over 2002:

Raad van Commissarissen

mr P.J. Kalff, voorzitter

mr H. van den Broek

mr J.M. Hessels

dr J. Kremers

T.H. Woltman

Mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer

mr S. Patijn

mr W.F.C. Stevens

Directie

drs G.J. Cerfontaine, President-directeur

Mevrouw ir M.E. van Lier Lels, Lid Directie/COO

dr P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

Statutaire bepaling inzake winstuitkering

Artikel 25 van de Statuten van de vennootschap bepaalt inzake de winstbestemming het volgende:

1. Onverminderd het in artikel 105, Boek 2 Burgerlijk Wetboek bepaalde wordt de winst, ingevolge de goedgekeurde jaarrekening, gereserveerd, tenzij de Algemene Vergadering van aandeelhouders besluit winst uit te keren.
2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na goedkeuring van dit voorstel door de Raad van Commissarissen.

Voorstel tot winstbestemming

(in € 1.000)

Resultaat	140.694
Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:	
Toe te voegen aan de wettelijke reserve deelnemingen	-/- 1.723
	<hr/>
	138.971
Uit te keren dividend	-/- 42.000
	<hr/>
Toe te voegen aan de overige reserves	96.971

Dit voorstel is in de jaarrekening verwerkt.

Aan de aandeelhouders van N.V. Luchthaven Schiphol**Opdracht**

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2002 van N.V. Luchthaven Schiphol te Schiphol gecontroleerd. De jaarrekening is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de directie van de vennootschap. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de jaarrekening te verstrekken.

Werkzaamheden

Onze controle is verricht overeenkomstig in Nederland algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot controleopdrachten. Volgens deze richtlijnen dient onze controle zodanig te worden gepland en uitgevoerd, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden van materieel belang bevat. Een controle omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van informatie ter onderbouwing van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. Tevens omvat een controle een beoordeling van de grondslagen voor financiële verslaggeving die bij het opmaken van de jaarrekening zijn toegepast en van belangrijke schattingen die de directie van de vennootschap daarbij heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening. Wij zijn van mening dat onze controle een deugdelijke grondslag vormt voor ons oordeel.

Oordeel

Wij zijn van oordeel dat de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31 december 2002 en van het resultaat over 2002 in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving en voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

Amsterdam, 20 februari 2002

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Groepsmaatschappijen	Plaats van vestiging	Belang in %
Schiphol Nederland B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol Belgium N.V.	Antwerpen	100
Schiphol Australia Pty Ltd.	Brisbane	100
Schiphol North America Holding Inc.	Delaware	100
Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	51
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100
N.V. Luchthaven Lelystad	Lelystad	100
Schiphol USA Inc.	New York	100
Schiphol USA LLC	Delaware	100
Rotterdam Airport B.V. ¹⁾	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Supplies Services B.V.	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Holding B.V.	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Vastgoed B.V.	Rotterdam	100
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	100
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	60
Malpensa Real Estate SRL	Lonate Pozzolo	60
Schiphol Real Estate Caravelle B.V.	Schiphol	100
Schiphol Dienstverlening B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol International B.V.	Schiphol	100
Schiphol Project Consult B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Tristar B.V.	Schiphol	100
Schiphol Utility Services B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Schiphol Utility Network B.V. ¹⁾	Schiphol	100
Fricla B.V.	Utrecht	100
Schiphol Real Estate Parking B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate World Trade Center B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Italy S.R.L.	Lonate Pozzolo	100
Airport Real Estate Management B.V.	Schiphol	100
Airport Property Management B.V.	Schiphol	100
Vennootschappen geconsolideerd naar evenredigheid:		
Airport Real Estate Basisfonds C.V.	Schiphol	50
Pantares Systems B.V.	Schiphol	50
Pantares Tradeport Asia Limited	Hong Kong	50
Schiphol Telematics C.V.	Schiphol	50
Schiphol Telematics B.V.	Schiphol	50
Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	50
Flight Square Beheer B.V.	Schiphol	50
Flight Square C.V.	Schiphol	50
Flight Forum Beheer Venoot B.V.	Eindhoven	50
Flight Forum C.V.	Eindhoven	49,05

1) Toegepast is artikel 403 boek 2 BW

Overige deelnemingen	Plaats van vestiging	Belang in %
Beijing GSA Aviation Business Management Corporation Ltd.	Beijing	33 1/3
Brisbane Airport Corporation Ltd.	Brisbane	15,82
P.T. Angkasa Pura Schiphol	Jakarta	50
T4 Expansion Development LLC	New York	40
JFK IAT LLC	New York	40
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50
Cargonaut B.V.	Schiphol	37
Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	25
SADC Parkmanagement B.V.	Schiphol	25
Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	45
V.O.F. Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50
Flughafen Wien AG	Wenen	1
Tradeport Hong Kong Limited	Hong Kong	18,75
Airport Medical Services B.V.	Haarlemmermeer	20
Airport Medical Services C.V.	Haarlemmermeer	20

(in € 1.000.000, tenzij anders aangegeven)

Historische cijfers zijn aangepast aan het huidige stelsel

	2002	2001
Winst- en verliesrekening		
Netto-omzet	774	695
Overige opbrengsten	16	11
	<hr/>	<hr/>
Som der bedrijfsopbrengsten	790	706
Som der bedrijfslasten		
excl. Afschrijvingen	-/- 434	-/- 383
	<hr/>	<hr/>
EBITDA	356	323
Afschrijvingen	-/- 103	99
	<hr/>	<hr/>
Exploitatieresultaat	253	224
Financiële baten en lasten	-/- 39	-/- 35
Belastingen en aandeel in het resultaat van deelnemingen	-/- 73	3
	<hr/>	<hr/>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitvoering	141	191
Buitengewone lasten	-	-
	<hr/>	<hr/>
Netto resultaat	141	191
Balans		
Vaste activa	2.880	2.669
Vlottende activa	182	227
	<hr/>	<hr/>
Totaal activa	3.062	2.896
Eigen vermogen	1.951	1.860
Voorzieningen	36	38
Langlopende schulden	523	459
Kortlopende schulden	552	539
	<hr/>	<hr/>
Totaal passiva	3.062	2.896
Operationele cashflow ¹⁾	329	215
Ratio's		
Exploitatieresultaat als % netto-omzet	32,7	32,2
Interest dekkingsratio ²⁾	6,4	6,3
Rendement gemiddeld eigen vermogen	7,4	11,0
RONA ³⁾	9,1	8,9
ROCE ⁴⁾	9,3	9,4
Rentedragend vreemd vermogen / totaal vermogen	0,24	0,26
Gegevens per aandeel		
Winst per aandeel	823	1.117
Operationele cashflow per aandeel	1.920	1.249
Dividend per aandeel	245	263
Personeel		
Gemiddelde effectieve bezetting in fte's	2.134	2.038

1) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

2) Interest dekkingsratio: Exploitatieresultaat / saldo financiële baten en lasten

2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
637	575	553	504	446	401	370	387
10	11	11	0	0	0	0	0
647	586	564	504	446	401	370	387
-/- 340	-/- 312	-/- 287	-/- 259	-/- 236	-/- 225	-/- 261	-/- 249
307	274	277	245	210	176	109	138
-/- 105	-/- 80	-/- 81	-/- 78	-/- 72	-/- 69	-/- 27	-/- 57
202	195	196	167	137	108	82	81
-/- 35	-/- 32	-/- 30	-/- 24	-/- 33	-/- 32	-/- 25	-/- 31
4	6	3	2	-/- 5	1	1	0
171	169	169	145	99	77	58	50
-/- 18	-/- 29	0	0	0	0	0	0
153	140	169	145	99	77	58	50
2.337	2.093	1.803	1.604	1.447	1.382	1.232	1.140
187	171	253	228	220	143	164	150
2.524	2.264	2.056	1.832	1.667	1.525	1.396	1.290
1.618	1.427	1.276	1.121	979	864	786	706
54	71	43	39	33	29	29	31
448	342	536	524	514	519	457	428
404	423	201	148	140	113	124	124
2.524	2.264	2.056	1.832	1.667	1.525	1.396	1.290
251	290	283	237	190	115	144	115
31,7	34,0	35,4	33,1	30,7	26,8	22,2	21,0
5,8	6,0	6,5	6,9	4,1	3,4	3,3	2,6
10,1	10,4	14,1	13,8	10,7	9,3	9,3	7,3
9,1	10,0	11,5	10,9	9,7	8,2	6,9	7,4
10,2	10,6	11,1	10,4	9,3	8,0	6,7	7,8
0,23	0,24	0,27	0,29	0,32	0,34	0,33	0,34
895	819	987	844	578	449	338	293
1.468	1.696	1.655	1.386	1.112	673	840	673
133	119	119	93	66	41	41	41
1.864	1.868	1.928	1.791	1.717	1.687	2.151	2.187

3) Return on Net Assets (RONA): Exploitatieresultaat / gem. vaste activa

4) Return on Capital Exploited (ROCE): Exploitatieresultaat / (gem. passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen)

Bijlage 1a

Verkeer en vervoer Schiphol

	2002	2001	Verandering t.o.v. 2001 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	40.587.562	39.309.441	+ 3,3
Transito passagiers	148.447	221.682	-/- 33,0
Luchtvracht (in tonnen)	1.239.900	1.183.208	+ 4,8
Luchtpost (in tonnen)	48.726	50.953	-/- 4,4
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	401.385	416.462	-/- 3,6
Overig verkeer	15.735	15.639	+ 0,6
Vliegtuigbewegingen totaal	417.120	432.101	-/- 3,5

Bijlage 1b

Verkeer en vervoer Rotterdam Airport

(bron: CBS)

	2002	2001	Verandering t.o.v. 2001 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	612.021	747.827	-/- 18,2
Luchtvracht (in tonnen)	285	563	-/- 49,4
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	17.991	19.933	-/- 9,7
Overig verkeer	68.980	72.941	-/- 5,4
Vliegtuigbewegingen totaal	86.971	92.874	-/- 6,4

Bijlage 1c**Verkeer en vervoer Eindhoven Airport**

(Bron: CBS)

	2002	2001	Verandering t.o.v. 2001 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	363.373	278.517	+ 30,5
Luchtvracht (in tonnen)	511	198	+ 158,1
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	10.758	11.347	-/ 5,2
Overig verkeer	5.555	6.177	-/ 10,1
Vliegtuigbewegingen totaal	16.313	17.524	-/ 6,9

Bijlage 1d**Verkeer en vervoer Lelystad**

(Bron: CBS)

	2002	2001	Verandering t.o.v. 2001 in %
Vliegtuigbewegingen totaal	138.192	137.144	+ 0,8

Bijlage 1e**Verkeer en vervoer Terminal 4, JFK Airport, New York**

	2002	2001	Verandering t.o.v. 2001 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	4.378.035	4.574.906	-/ 4,3
Luchtvracht (in tonnen)	4.903	5.467	-/ 10,3
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	26.254	32.140	-/ 18,3
Overig verkeer	n.v.t.	n.v.t.	
Vliegtuigbewegingen totaal	26.254	32.140	-/ 18,3

n.v.t. = niet van toepassing

Bijlage 1f

Verkeer en vervoer Brisbane Airport, Australië

	2002	2001	Verandering t.o.v. 2001 in %
Passagiers			
(excl. Transitio)	11.946.653	12.985.466	-/- 8,0
Luchtvracht (in tonnen)	n.b.	n.b.	
Vliegtuigbewegingen			
In het handelsverkeer	128.932	138.164	-/- 6,7
Overig verkeer	12.158	31.388	-/- 61,3
Vliegtuigbewegingen totaal	141.090	169.552	-/- 16,8

Bijlage 2

Vergelijkend overzicht van de belangrijkste 10 West-Europese luchthavens.

Vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer

(x 1.000)

	2002	2001	Verandering T.o.v. 2001 in %
1 Londen ¹⁾	849,5	855,4	-/- 0,7
2 Parijs ²⁾	709,2	730,7	-/- 2,9
3 Frankfurt	444,0	441,1	+ 0,7
4 Amsterdam	401,4	416,5	-/- 3,6
5 Madrid	367,2	374,7	-/- 2,0
6 München	320,3	310,3	+ 3,2
7 Milaan ⁴⁾	298,8	317,7	-/- 6,0
8 Rome ³⁾	295,0	294,7	+ 0,1
9 Barcelona	267,8	270,4	-/- 0,9
10 Kopenhagen	263,2	284,9	-/- 7,6

Aandeel Schiphol 9,5% (2001: 9,7%)

n.b. = niet beschikbaar

Passagiersbewegingen inclusief transitio 1x geteld

(x 1.000)

	2002	2001	Verandering t.o.v. 2001 in %
1 Londen ¹⁾	109.016	105.587	+ 3,2
2 Parijs ²⁾	71.465	71.025	+ 0,6
3 Frankfurt	48.450	48.569	-/- 0,2
4 Amsterdam	40.736	39.531	+ 3,0
5 Madrid	33.906	33.987	-/- 0,2
6 Rome ³⁾	26.266	26.284	-/- 0,1
7 Milaan ⁴⁾	25.257	25.707	-/- 1,8
8 München	23.164	23.647	-/- 2,0
9 Barcelona	21.348	20.748	+ 2,9
10 Manchester	19.038	20.633	-/- 7,7

Aandeel Schiphol 9,7% (2001: 9,5%)

Vrachtvervoer

(x 1.000 ton)

	2002	2001	Verandering t.o.v. 2001 in %
1 Londen ¹⁾	1.666,0	1.627,7	+ 2,4
2 Paris ²⁾	1.510,2	1.460,3	+ 3,4
3 Frankfurt	1.494,9	1.476,4	+ 1,3
4 Amsterdam	1.239,9	1.183,2	+ 4,8
5 Luxemburg	577,5	526,4	+ 9,7
6 Brussel	506,1	559,6	-/- 9,6
7 Keulen	501,1	443,0	+ 13,1
8 Luik	326,2	273,2	+ 19,4
9 Zürich	309,7	352,6	-/- 12,2
10 Milaan ⁴⁾	296,1	292,8	+ 1,1

Aandeel Schiphol 14,7% (2001: 14,4%)

1) = Heathrow, Gatwick en Stansted

2) = Charles de Gaulle en Orly

3) = Fiumicino en Ciampino

4) = Malpensa en Linate

Bijlage 3

Lijndienstmaatschappijen op Schiphol

per 31 december 2002

Passagiers-/vrachtmaatschappijen

1. Adria Airways
2. Aer Lingus
3. Aeroflot
4. Air Alps Aviation
5. Air Bosna
6. Air Dolomiti
7. Air France
8. Air Malta
9. Alitalia
10. Armenian Airlines
11. Aurigny Air Services
12. Austrian Airlines
13. BMIBaby
14. British Airways
15. British Airways (Maersk Air Ltd.)
16. British Midland Airways
17. Buzz
18. Cathay Pacific Airways
19. China Airlines
20. China Southern Airlines
21. CityFlyer Express
22. Continental Airlines
23. Croatia Airlines
24. Cyprus Airways
25. Czech Airlines
26. Delta Air Lines
27. Dutch Caribbean Express
28. easyJet
29. Egypt Air
30. El-Al
31. Ethiopian Airlines
32. Eurowings
33. EVA Air
34. Finnair
35. Garuda Indonesia
36. Iberia
37. Icelandair
38. Iran Air
39. Japan Airlines

40. JAT Jougoslav Air Transport
41. Kenya Airways
42. KLM
43. KLM cityhopper
44. KLM exel
45. KLM uk
46. Kuwait Airways
47. Libyan Arab Airlines
48. Lithuanian Airlines
49. LOT Polish Airlines
50. Lufthansa
51. Lufthansa CityLine
52. Macedonian Airlines
53. Maersk Air
54. Malaysia Airlines
55. Malev Hungarian Airlines
56. Martinair Holland
57. Meridiana
58. Northwest Airlines
59. Olympic Airways
60. PIA Pakistan International
61. Pulkovo Airlines
62. Royal Air Maroc
63. Royal Jordanian
64. SAS Scandinavian Airlines
65. Scot Airways
66. Singapore Airlines
67. Skynet
68. Swiss
69. Syrian Arab Airlines
70. TACV Cabo Verde
71. TAP Air Portugal
72. THY Turkish Airlines
73. Transavia Airlines
74. Tunis Air
75. Ukraine International Airlines
76. United Airlines
77. US Airways
78. Varig

Vrachtmaatschappijen

1. Asiana Airlines
2. Dragonair
3. Emirates
4. Korean Air
5. Nippon Cargo Airlines
6. Polar Air Cargo
7. TMA of Lebanon
8. VLM
9. Westair

ACRE Fund

Vastgoedfonds waarin een deel van de gebouwen van Schiphol Real Estate is ondergebracht en waarvan 50% is geplaatst bij institutionele beleggers

Airport Security Charge

Per 1 april 2002 ingevoerde vergoeding voor de kosten van en investeringen in beveiligingsmaatregelen

Catchment area

Gebied waaruit – vanwege de afstand en bereikbaarheid over de grond – passagiers en vracht aangetrokken kunnen worden

Clean area

Gebied waarin alleen passagiers en personeel mogen komen die een security-controle hebben ondergaan

Concessie-inkomsten

Inkomsten uit activiteiten waarvoor een concessie (= toestemming om bepaalde activiteiten te mogen uitvoeren) verstrekt is

Euro Medium Term Note

Schuldbewijs ('note') dat kan worden uitgegeven in vele valuta en waarvan de vervaldatum in overleg met de betrokken bank wordt bepaald

FireFly

Vliegtuigmodel waarop de brandweer het bestrijden van vliegtuigbranden kan oefenen

Fraport

Bedrijf dat onder meer Flughafen Frankfurt/Main exploiteert

Fte's

Full time equivalenten; aantal voltijds-arbeitsplaatsen

Geluidszone

Gebied waarbinnen planologische beperkingen gelden (voor woningbouw en isolatie) en waarbuiten de geluidsbelasting een bepaalde grenswaarde niet mag overschrijden. Schiphol kent twee geluidzones: een voor het vliegtuiglawaai gedurende een heel etmaal (35 Kosteneenheden, Ke) en een alleen voor de nacht (Laeq = 26 dB(A))

Havengelden

Start-, landings- en parkeergelden voor vliegtuigen en passagiersvergoedingen

Irisherkenning

Methode voor biometrische herkenning van iris (oog)kenmerken

Irisscan

Apparaat dat de irissenmerken opneemt en controleert

Kosteneenheid (Ke)

Maat die in Nederland gebruikt wordt voor het bepalen van de geluidbelasting door vliegtuigen op jaarbasis. Genoemd naar prof. Kosten die hem ontwikkelde

Key Performance Indicator (KPI)

Belangrijke indicator voor het meten van de prestaties van een bedrijf of bedrijfsonderdeel

Lounge 1

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden (zie Schengenverdrag)

Low cost carrier

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkope tickets

Mainport

Knooppunt van lucht-, weg- en spoorverbindingen dat als uitvalsbasis fungeert voor een van de allianties van luchtvaartmaatschappijen en dat een grote economische uitstraling heeft op de omgeving

Mainportbestemming

Voor netwerk van Schiphol belangrijke intercontinentale bestemming

MTOW

Maximum Take-Off Weight, maximum startgewicht van vliegtuigen, waarop start- en landingsgelden van vliegtuigen zijn gebaseerd

Pantares

Alliantie tussen Schiphol Group en Fraport

Passenger Service Charge

Vergoeding voor het gebruik van de passagiersvoorzieningen

Pre-ordering

Het van tevoren – thuis – via internet bestellen van goederen

Privium

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning

Polderbaan

Nieuwe start- en landingsbaan, voorheen bekend als vijfde baan, waarvan de bouw in 2000 is gestart en eind 2002 is afgerond. Deze baan ligt parallel aan de huidige Zwanenburgbaan. Is Schiphols vijfde hoofdstart- en landingsbaan na ingebruikname in februari 2003

ROZ/IPD index

Nederlandse index voor de bepaling van de waarde van vastgoed

RSI

Afkorting voor aandoening die ook wel wordt aangeduid als muisarm

See Buy Fly

Samenwerkingsverband van winkeliers in het loungegebied van de terminal van Schiphol en Amsterdam Airport Schiphol

Schengen-verdrag

Verdrag dat binnen aangesloten landen vrij verkeer van personen en goederen regelt (genoemd naar plaats in Luxemburg waar verdrag is gesloten)

Schiphol Area Development Company

Bedrijf voor ontwikkeling en uitgifte van bedrijfsterreinen rond Schiphol

Schiphol Experience

Onderdeel van AirportCity formule bedoeld om passagiers welkomstgevoel te geven en/of hun wachttijd te veraangename

Schiphol Plaza

Centrale toegangshal annex spoorwegstation annex openbaar winkelcentrum van de terminal van Schiphol

Schiphol Travelport

Onderdeel van website (virtueel resibureau) waar tickets kunnen worden besteld en huurauto's kunnen worden gereserveerd

Schiphol Travel Taxi

Vervoersservice voor gecombineerd besteld vervoer van en naar Schiphol

Schiphol Travel Update

Onderdeel van website die via SMS of e-mail belangrijke vluchtinformatie verstrekt

Terminal

Luchthavenstationsgebouw (aankomst- en vertrekhallen)

Transferreiziger

Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig

Transitoreiziger

Passagier die met hetzelfde vliegtuig doorvliegt als waarmee hij aangekomen is

Wet Luchtvaart

Wet waarin nieuwe normen voor geluid, luchtkwaliteit, geur en veiligheid voor Schiphol worden vastgelegd

Wet Verbetering Poortwachter

Nieuwe wet die beoogt instroom van arbeidsongeschikten te verminderen

WTC

World Trade Center Schiphol Airport

Zuidtangent

Snelle busverbinding, waarvan de 1e fase – van Haarlem-CS, via Schiphol naar Amsterdam-Bijlmer – begin 2002 in gebruik is genomen