

Schiphol Group
Jaarverslag
2010

Schiphol Group Jaarverslag 2010

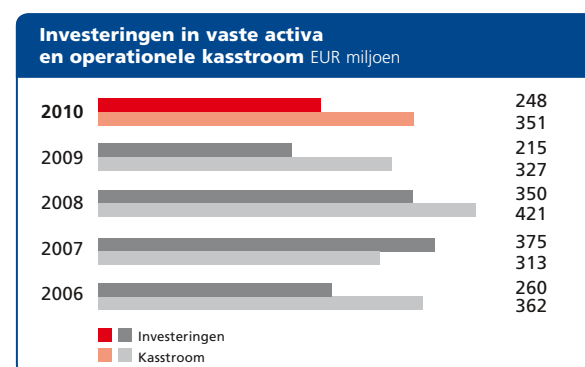
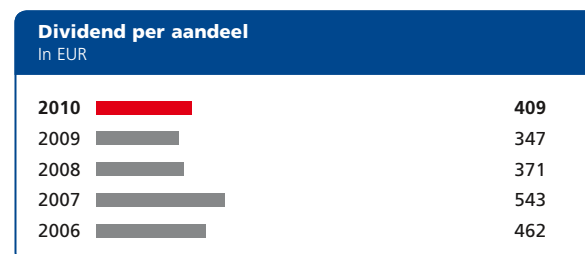
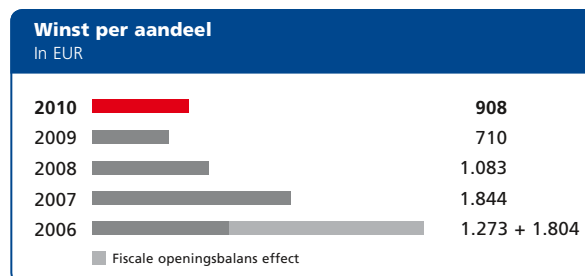
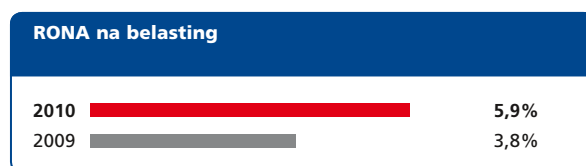
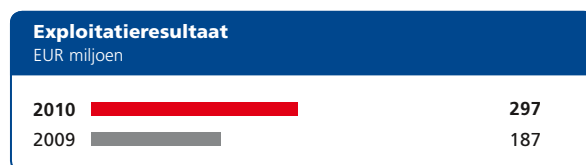
Schiphol Group
Jaarverslag
2010



Inhoudsopgave

Feiten en cijfers	4
Belangrijke gebeurtenissen	6
Schiphol Group in het kort	8
Voorwoord	10
Verslag van de Raad van Commissarissen	12
Strategie en doelstellingen	18
Directieverslag	22
• Financiële gang van zaken	24
• Aviation	30
• Consumers	56
• Real Estate	66
• Alliances & Participations	78
• Medewerkers en organisatie	88
• De risico's van ondernemen	96
• Vooruitzichten	114
Corporate Responsibility integreren in de organisatie	116
Corporate Governance	144
Toezicht, Bestuur en Management	146
Remuneratierapport	150
Aandeelhoudersinformatie	154
Jaarrekening	157
Bijlagen	274
Begrippen	278
Plattegronden	284

Financiële gegevens



Kerncijfers*

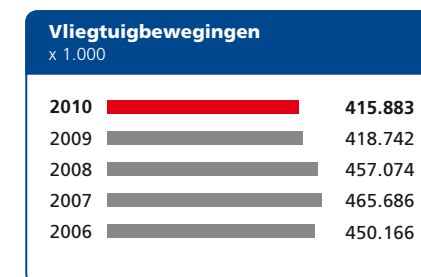
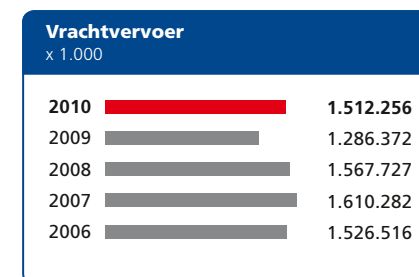
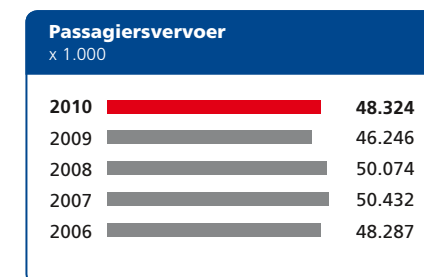
EUR miljoen tenzij anders vermeld

	2010	2009	+ / -
Resultaten			
Netto-omzet	1.180	1.154	2,3%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	22	- 40	
Bedrijfslasten	- 905	- 927	- 2,3%
Exploitatieresultaat	297	187	58,6%
Resultaat voor belastingen	239	123	94,3%
Netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)	169	132	27,9%
Netto resultaat aangepast ten behoeve van dividend	152	129	18,0%
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	186	196	- 5,0%
Operationele kasstroom	351	327	7,2%
Balansgegevens			
Totaal activa	5.506	5.528	- 0,4%
Eigen vermogen	3.109	2.975	4,5%
Gemiddelde vaste activa (exclusief actieve belastinglatentie)	4.772	4.542	5,1%
Kernratio's			
Rendement gemiddeld eigen vermogen	5,6%	4,5%	
Rentedragend vreemd vermogen / rentedragend vreemd vermogen + eigen vermogen	37,2%	40,5%	
FFO / totale schuld	17,0%	18,5%	
FFO interest dekkingsratio	3,8x	4,4x	
Personeel			
Personeelsbestand op basis van FTE's (ultimo)	2.093	2.395	- 12,6%

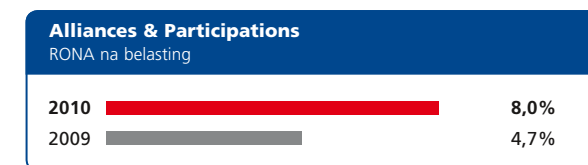
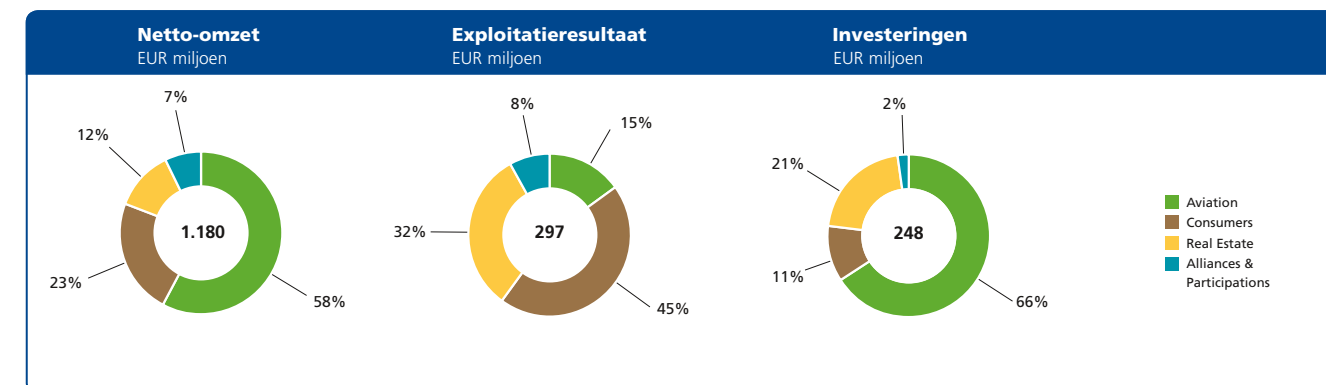
*) Zie begrippenlijst voor de definities van ratio's en de verklaring van de afkortingen

Vervoerscijfers

Totaal Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport & Eindhoven Airport



Business area informatie



Schiphol Group locaties



- 1 Amsterdam Airport Schiphol
- 2 Rotterdam The Hague Airport
- 3 Eindhoven Airport
- 4 Lelystad Airport

- 1 Retail Joint Venture - Arlanda Stockholm
- 2 Aandeelhouder - Vienna International Airport
- 3 Real Estate - Avioport Milan Malpensa
- 4 Real Estate - Villa Carmen Milan Malpensa
- 5 Aandeelhouder en samenwerking - Aéroports de Paris

- 1 Aandeelhouder - Brisbane Airport
- 2 Aandeelhouder - JFK International Terminal 4
- 3 Joint Venture - Angkasa Pura Schiphol Jakarta Indonesië
- 4 "Sapphire" programma, Indonesië
- 5 Aandeelhouder en samenwerking - Aéroports de Paris
- 5 Management contract - Aruba Airport



Gastvrije faciliteiten

In augustus is de vernieuwde Holland Boulevard in gebruik genomen met de opening van de eerste Airport Library ter wereld door Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Laurentien. De nieuwe Holland Boulevard staat in het teken van Nederlandse cultuur en design. In juni werd op de G-pier een innovatieve gate geopend, waardoor dankzij nieuw design en informatievoorziening het verblijf van passagiers zo aangenaam mogelijk wordt gemaakt. Medio december is gestart met het aanbieden van gratis draadloos internet (WiFi) in de gehele terminal.

Belangrijke gebeurtenissen

Mainport versterkt

De positie van Amsterdam Airport Schiphol als Mainport is wederom versterkt. Het netwerk van verbindingen is met 17 bestemmingen uitgebreid naar 301, waarvan 274 reguliere bestemmingen voor passagiers. Hiervan is het aantal intercontinentale bestemmingen voor passagiers toegenomen met 5 naar 116.

Aswolk en extreem winterweer

De zogenoemde 'black swan' (een onvoorspelbaar voorval met een gigantische impact) waarmee Amsterdam Airport Schiphol in 2010 te maken heeft gehad – sluiting van het Europese luchtruim gedurende een aantal dagen in april en mei vanwege de aswolk die boven grote delen van Europa hing – en de hevige sneeuwval aan het begin en het einde van dit jaar, hebben niet tot onoverkomelijke problemen geleid. De organisatie heeft adequaat op deze niet-alledaagse gebeurtenissen gereageerd.

Bagagehal Zuid

In december zijn alle verbouwde check-in balies in Vertrek 1 aangesloten op de nieuwe bagagesystemen in hal Zuid. Deze bagagehal heeft een van 's werelds meest innovatieve en volledig geautomatiseerde bagagesystemen met zes robots.

Proef nieuw handnavingsstelsel

Op 1 november is een experiment begonnen met een nieuw geluidsstelsel. Dit is een resultaat van het Aldersakkoord en is niet gebaseerd op handnavingspunten maar op strikte regels voor baangebruik. Gedurende het experiment blijft het huidige stelsel in gebruik.

Aanpassing tariefstructuur

In gesprekken met de luchtvaartsector over de vaststelling van onze tarieven per 1 april 2011, hebben wij een aanpassing van de tariefstructuur voorgesteld. De effecten

ervan op de Mainport en het netwerk worden inmiddels onderzocht door internationale strategie consultants. Wij hebben een structuur voorgesteld waarbij per bagagestuk een tarief wordt gehanteerd. Op die manier betaalt de luchtvaartsector mee aan de waardecreatie die wij voor haar hebben bewerkstelligd. Dankzij grote investeringen in het bagagesysteem is de afhandeling van de bagage van de transferpassagier aanmerkelijk verbeterd, wat luchtvaartmaatschappijen aanzienlijke besparingen oplevert.

Noodlanding door ganzen

Op 6 juni moest een toestel van Royal Air Maroc na een aanvaring met Canadese ganzen met één uitgevallen motor terugkeren naar Schiphol, waar het een noodlanding moest maken. Om de toenemende problemen met ganzen, waarmee veel Noord-Europese luchthavens te kampen hebben, daadkrachtig te kunnen aanpakken en de veiligheid op en rond de luchthaven voor het luchtverkeer te verbeteren, is in juni de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) opgericht.

Uitbreiding Terminal 4 New York

Op 11 augustus is begonnen met de bouw van negen internationale gates voor Delta Airlines in Terminal 4 op JFK International Airport in New York. Delta Airlines wordt na de uitbreiding verreweg de belangrijkste klant van Terminal 4. Voor de uitbreiding heeft de Port Authority van New York en New Jersey een financiering van circa USD 800 miljoen aangetrokken. Delta's keuze voor Terminal 4 betekent een grote impuls voor verdere ontwikkeling van het Noord-Atlantische Skyteam-netwerk en het Mainportnetwerk van Schiphol.

Organisatieaanpassing

De herijking van de strategie en de daaruit volgende organisatieaanpassing, die is gestart in 2009, is eind 2010 in de afrondende fase beland. Door concentratie op kernactiviteiten waarbij een aantal operationele activiteiten en beheer- en onderhoudstaken is uitbesteed, is de organisatie klaar voor de toekomst.



Aviation

De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein. Zij levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven.

Omzetbronnen: Havengelden (vliegtuig-, passagiers- en beveiligingsgerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten (van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof).

Totale omzet

EUR 697 miljoen
(1,4% vs '09)

Exploitatieresultaat

EUR 45 miljoen
(-0,5% vs '09)



Consumers

De activiteiten van de business area Consumers bestaan uit het ontwikkelen, uitgeven en managen van concessies voor winkels, horecagelegenheden, services en entertainment, het zelf exploiteren van winkels en autoparkeerterreinen en het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol. Daarnaast bieden we via het Privium programma en het VIP-centre diensten aan gericht op zogenoemde premium passagiers.

Omzetbronnen: Winkelverkoppen, concessie-inkomsten, autoparkeergelden, verhuringen, reclame & media inkomsten en overige inkomsten en managementfees.

Totale omzet

EUR 299 miljoen
(5,1% vs '09)

Exploitatieresultaat

EUR 133 miljoen
(28,5% vs '09)



Real Estate

De business area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. De portefeuille bestaat zowel uit operationeel als commercieel vastgoed. Het merendeel hiervan bevindt zich op en rondom Amsterdam Airport Schiphol.

Omzetbronnen: De grootste omzetbron is de verhuur en ontwikkeling van gebouwen en terreinen. Daarnaast wordt omzet gegenereerd met de uitgifte van erfpachten en de verkoop van terreinen en gebouwen.

Totale omzet

EUR 173 miljoen
(0,8% vs '09)

Exploitatieresultaat

EUR 97 miljoen
(233,3% vs '09)



Alliances & Participations

Onder de business area Alliances & Participations vallen onze participaties in buitenlandse luchthavens, de binnenlandse luchthavens en overige activiteiten waartoe onder meer Schiphol Telematics en Utilities behoren.

Omzetbronnen: De buitenlandse luchthavens dragen bij aan de omzet, door middel van management, performance en intellectual property fees. Voorts dragen zij bij aan het netto resultaat met een aandeel in het resultaat uit deelneming, dividend en rentebaten. De binnenlandse luchthavens leveren hoofdzakelijk hun bijdrage aan de omzet via haven- en parkeergelden. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water.

Totale omzet

EUR 147 miljoen
(2,9% vs '09)

Exploitatieresultaat

EUR 22 miljoen
(139,2% vs '09)

Schiphol Group in het kort

Missie

Wij willen één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld zijn. Wij creëren duurzame waarde voor onze stakeholders door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als Europe's preferred airport. Schiphol is daarmee één van de meest efficiënte vervoersknooppunten van lucht-, rail- en wegverbindingen die haar bezoekers en de daar gevestigde ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week diensten biedt die zij nodig hebben.

Profiel

Schiphol Group is exploitant van luchthavens en in het bijzonder van AirportCities. Een goed voorbeeld van een AirportCity is Amsterdam Airport Schiphol. Gemeten naar aantal passagiers is Amsterdam Airport Schiphol in Europa de vijfde luchthaven en naar vracht de derde. Behalve in Nederland (Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport) is Schiphol Group direct en indirect actief in de Verenigde Staten, Australië, Italië, Indonesië, Aruba en Zweden en hebben wij sinds 2008 een strategisch belang van 8% in Aéroports de Paris.

Wij organiseren en besturen Schiphol Group als een commercieel bedrijf met een ondernemende bedrijfsvoering en een maatschappelijke functie. Dit is nodig om in de competitieve luchtvaartsector succesvol te kunnen blijven opereren, toegang te houden tot de kapitaalmarkt en het maakt het eenvoudiger om talentvolle medewerkers aan te trekken en te behouden. In 2010 bedroeg de netto-omzet EUR 1.180 miljoen en het netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders) EUR 169 miljoen. Ons eigen vermogen bedroeg ultimo 2010 EUR 3.109 miljoen.

Activiteiten

Het exploiteren van luchthavens en het ontwikkelen van AirportCities gebeurt via drie onlosmakelijk met elkaar verbonden business

areas: Aviation, Consumers en Real Estate. De geïntegreerde activiteiten van Aviation, Consumers en Real Estate leveren de AirportCity-formule op. Behalve op Amsterdam Airport Schiphol wordt deze formule geheel of gedeeltelijk op andere locaties toegepast, met name via de business area Alliances & Participations.

Onze omzet bestaat voor het merendeel uit havengelden, winkelverkoppen, concessies, verhuringen, vastgoedontwikkeling, autoparkeergelden en inkomsten uit internationale activiteiten.

Amsterdam Airport Schiphol is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is één van de thuishavens van Air France-KLM en haar partners in de SkyTeam alliantie, van waaruit deze maatschappijen hun (inter)continentale bestemmingen aandoen. Amsterdam Airport Schiphol beschikt over een kwalitatief hoogwaardig netwerk met 301 bestemmingen.

Strategie

Het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van de Mainport, en van Amsterdam Airport Schiphol in het bijzonder, is de belangrijkste doelstelling waarop onze strategie is gericht. Deze strategie is een combinatie van het invulling geven aan de maatschappelijke functie die de luchthaven vervult en een ondernemende bedrijfsvoering. De samenhang en interactie tussen deze twee zijn cruciaal voor een robuuste en toekomstbestendige ontwikkeling van Schiphol Group.

Stakeholders

Schiphol Group heeft te maken met veel stakeholders die soms verschillende belangen hebben. In al ons handelen staan onze kernwaarden centraal: betrouwbaar, efficiënt, gastvrij, inspirerend en duurzaam. Bij de ambitie Europe's preferred airport te zijn, past een cultuur die het vervullen of zelfs overtreffen van de verwachtingen van de klant en de omgeving tot doel stelt.

Voorwoord

Wij kijken terug op een succesvol jaar. In 2010 hebben we aan aantal maal te maken gehad met operationeel moeilijke omstandigheden zoals de aswolk en het extreme winterweer, waarbij vele duizenden passagiers waren gestrand op de luchthaven. Met een enorme inzet van mens en materieel, hebben wij hier adequaat op gereageerd.

Tevreden zijn wij ook over de groei in aantal passagiers en vracht. Aan de besteding van passagiers en bezoekers in de winkels en horeca zien wij dat de gevolgen van de economische crisis zich hebben gekeerd; deze omzet groeide zelfs sterker dan de stijging in passagiers.

Aan vastgoed zien wij dat de waardeontwikkeling van de beleggingen nog niet stabiel is. De vastgoedmarkt, met name in de regio Amsterdam, is nog niet uit de gevarenzone, maar wij hopen toch iets betere resultaten te boeken op de locatie Schiphol in 2011. In 2010 was de groei in passagiers en vracht boven verwachting en zorgde ervoor dat wij, door goed ondernemerschap en strikt kostenmanagement, onze omzet en winstgevendheid hebben kunnen verhogen.

In 2010 is het netwerk van bestemmingen en frequenties uitgebreid met 17 rechtstreekse bestemmingen tot 301. In totaal telt Schiphol nu 274 bestemmingen voor passagiers, waarvan 116 intercontinentaal. De ruggengraat van het netwerk van bestemmingen en frequenties wordt gevormd door hubcarrier Air France-KLM en de SkyTeam alliantie. Schiphol laat de Mainport dus floreren en groeien.

Een belangrijke mijlpaal in 2010 is het realiseren van de uitbreiding van ons belang in JFK International Airport Terminal. Voor Delta Airlines, een van de belangrijkste SkyTeam partners, wordt een uitbreiding gerealiseerd met negen nieuwe internationale gates, extra ruimte voor bagage, douane en grensbeveiligingsfaciliteiten. Ook de samenwerking met Aéroports de Paris, mede thuisbasis van hubcarrier Air France-KLM, versterkt onze concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens. Deze samenwerking heeft op een aantal gebieden geleid tot synergieën. In 2011 gaan wij van start met een intensief uitwisselingsprogramma voor medewerkers.

In 2010 is de organisatieaanpassing, die in 2009 is gestart, verder voortgezet. Door concentratie op kernactiviteiten en een andere manier van werken, is de organisatie slagvaardiger en meer lean & mean. In 2010 hebben wij van 137 collega's afscheid genomen. Daarnaast zijn bedrijfsonderdelen uitbesteed. Ondanks het ingrijpende karakter heeft de organisatieaanpassing in geen geval geleid tot verstoringen in de operatie. Wij zijn alle betrokken medewerkers daar bijzonder erkentelijk voor. In het eerste kwartaal van 2011 zal nog een aantal onderdelen worden uitbesteed. Daarmee wordt de organisatieaanpassing afgerond met een personeelsreductie van 20% ten opzichte van 2009.

Als Europe's preferred airport geven we verder invulling aan onze kernwaarden: betrouwbaar, efficiënt, gastvrij, inspirerend en duurzaam. Met het programma "Ik...Schiphol!" is een bedrijfsbrede cultuurverandering gestart om te bouwen aan een organisatie die meer gericht is op waardecreatie en service voor haar klanten. Om gereed te zijn voor de uitdagingen van de toekomst is ook nieuw talent geworven. Eind 2010 zijn tien talentvolle trainees aan de slag gegaan.

Met het aanscherpen van onze doelstellingen is Corporate Responsibility nog verder geïntegreerd in al onze bedrijfsprocessen. Wij participeren in Global Compact, het initiatief van de Verenigde Naties, waarbij de deelnemende bedrijven zich committeren aan tien principes van zakendoen op het gebied van ethiek en milieu. In 2011 zal Corporate Responsibility volledig zijn geïntegreerd in de planning & control cyclus.

In 2010 hebben we geïnvesteerd in efficiënte en moderne voorzieningen, om onze ambitie van Europe's preferred airport verder te verwezenlijken. We hebben 's werelds modernste bagagehal in gebruik genomen, een aantal innovatieve en gastvrije faciliteiten gerealiseerd zoals de vernieuwde Holland Boulevard en de Innovative Gate in de G-pier. De Holland Boulevard biedt bovendien een wereldprimeur: de Airport Library.

Het afgelopen jaar werd ook gekenmerkt door de discussie over de havengeldtarieven. De aanpassing van onze tariefstructuur is in



beginsel bedoeld om onze grote investeringen in het bagagesysteem, die direct voordeel opleveren voor de luchtvaartmaatschappijen, terug te verdienen door per bagagestuk een tarief te hanteren. Dit voorstel heeft geleid tot protesten van een aantal luchtvaartmaatschappijen. Daarom hebben KLM en Schiphol opdracht gegeven aan internationale strategie consultants om de effecten van de voorgestelde aanpassing op de Mainport, het netwerk en de markt te onderzoeken. Wij verwachten hierover in 2011 mededelingen te kunnen doen.

Vooruitblik

In 2011 continueren wij onze ondernemende bedrijfsvoering. Uitgangspunt hiervoor is het duurzaam ontwikkelen en in stand houden van de Mainport als een internationaal, multimodaal vervoersknooppunt dat Nederland en de Randstad verbindt met de rest van de wereld. Voor de ontwikkeling van het netwerk is het verder ontwikkelen van het selectiviteitsbeleid en het daarmee samenhangende stelsel van samenwerkende luchthavens van groot belang.

Schiphol geeft prioriteit aan het netwerk van SkyTeam, het versterken van het internationale netwerk van bestemmingen en frequenties en het terugwinnen van marktaandeel. Belangrijk onderdeel van het Aldersakkoord is dat bij een marktvaart van 580.000 vliegtuigbewegingen, er in de periode tot en met 2020 510.000 op Schiphol kunnen plaatsvinden. Daarom is het nodig dat het Rijk op de luchthavens van Eindhoven en Lelystad ruimte creëert voor 70.000 vliegtuigbewegingen. Wanneer de voorziene marktvaart en de benutting van de capaciteit hiertoe aanleiding geven en er basis is voor een gezonde financiële exploitatie, staat Schiphol klaar om verder te investeren in deze luchthavens.

In 2011 gaan we door met het ontwikkelen van Schiphol Group als innovatief en financieel gezond bedrijf. Dit betekent dat we de Mainportpositie versterken om zo onze rol te kunnen blijven vervullen om Nederland optimaal te verbinden met de wereld.

Jos Nijhuis
President-directeur

Verslag van de Raad van Commissarissen

Jaarverslag

Hierbij biedt de Raad van Commissarissen het jaarverslag aan waarin de jaarrekening over 2010 is opgenomen. De directie heeft het jaarverslag opgesteld. PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 269 van dit verslag. De Auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de Chief Financial Officer (CFO) en de externe accountant. Vervolgens heeft de Raad van Commissarissen, in aanwezigheid van de externe accountant, het jaarverslag met de directie besproken. De discussies die in dat verband zijn gevoerd, hebben de Raad van Commissarissen ervan overtuigd dat dit verslag aan alle voorschriften en aan de eisen van transparantie voldoet. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die de Raad van Commissarissen aflegt voor het gehouden toezicht.

De Raad van Commissarissen stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie een dividend van EUR 76 miljoen over het uitstaande aandelenkapitaal uit te keren. Na dotaties aan de herwaarderingsreserve van EUR 15 miljoen en de overige wettelijke reserves van EUR 2 miljoen wordt het resterende deel van EUR 76 miljoen toegevoegd aan de ingehouden winst. Op 18 april 2011 zal de jaarrekening tijdens de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders ter vaststelling worden voorgelegd. De Raad van Commissarissen stelt voor dat aan de directie decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan de Raad van Commissarissen decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening wordt vastgesteld.

Gebeurtenissen in 2010

In 2010 is de Raad van Commissarissen nauw betrokken geweest bij belangrijke gebeurtenissen van Schiphol Group, waarbij aan de tariefdiscussie met belanghebbenden veel aandacht is geschonken. In dit verslag licht de Raad van Commissarissen toe hoe hij zijn toezicht heeft vormgegeven en de directie met advies ter zijde heeft gestaan. Ook worden de belangrijkste inhoudelijke zaken besproken waar de Raad dit jaar bij betrokken is geweest.

Consultatieprocedure en tariefdiscussie

In 2009 heeft de Raad van Commissarissen al intensief besproken op welke wijze de investeringen in onder meer het bagagesysteem (het 70 MB project) in de tarieven moeten worden verwerkt en de mate waarin de havengelden een rol spelen bij de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol.

In 2010 is nog eens bevestigd dat Schiphol Group belangen behartigt die niet altijd parallel lopen. Zo is een goed rendement voor haar

aandeelhouders vanzelfsprekend terwijl de vennootschap zich ook ten dienste stelt van de 'B.V. Nederland'. Schiphol Group faciliteert het transfeernetwerk, voor het grootste deel verzorgd door Air France-KLM, terwijl zij daarnaast een open marktplaats moet zijn voor andere luchtvaartmaatschappijen die de Mainport versterken en stimuleren in haar ontwikkeling. Binnen dit speelveld moet de onderneming haar tarieven vaststellen. De consultatieprocedure die daarbij moet worden doorlopen, is grondig voorbereid en over het voorstel is uitvoerig met de Raad van Commissarissen gesproken.

De Raad van Commissarissen deelt de mening van de directie dat het bestemmingsnetwerk van cruciaal belang is voor de Mainportfunctie van Amsterdam Airport Schiphol. Air France-KLM en haar partners vormen een zeer belangrijk deel van dit netwerk. Voor een gezonde dynamiek van het totale netwerk is tegelijkertijd de aanwezigheid van andere maatschappijen onontbeerlijk. Niet alleen wordt het aanbod van bestemmingen en frequenties via Amsterdam Airport Schiphol hierdoor breder en kwalitatief beter, ook moet

de onderneming een gezonde concurrentie op de luchthaven Schiphol laten bestaan. Voorts is van groot belang dat de fundamentele infrastructuur op de luchthaven maximaal wordt benut, zowel tijdens capaciteitspieken als in de -dalen. Tegen deze achtergrond onderneemt Schiphol Group en doet zij (lange termijn) investeringen, opdat het bestemmingsnetwerk steeds gebruik kan maken van een van de modernste luchthavens ter wereld. Deze lange termijn planning vraagt behalve een sterke financiële gezondheid, ook een grote mate van onafhankelijkheid.

Tijdens de consultatieprocedure in augustus werd duidelijk dat niet alle stakeholders zich in de voorstellen kunnen vinden. De Raad van Commissarissen ondersteunt de beslissing van de directie om de nieuwe tariefstelling uit te stellen totdat middels een nader onderzoek meer draagvlak voor een voorstel is verkregen.

Ook in 2011 zal de tariefdiscussie de volle aandacht van de Raad van Commissarissen hebben. Een directe en inhoudelijke dialoog met belanghebbenden moet daarbij centraal staan.

Participatie JFK IAT en samenwerking Delta Airlines

Gedurende geheel 2010 heeft de Raad van Commissarissen zich laten informeren over de uitbreiding van het indirect belang in JFK IAT via Schiphol USA, een dochtervennootschap van Schiphol Group. Met de uitbreiding van Terminal 4 op JFK International Airport, wordt Delta Airlines verreweg de belangrijkste klant van JFK IAT. De Raad van Commissarissen heeft geoordeeld dat deze transactie aansluit bij de internationale strategie van Schiphol Group om onder meer de operatie van SkyTeam zoveel mogelijk te faciliteren en daarmee de positie van Amsterdam Airport Schiphol te versterken. De Raad van Commissarissen heeft zich onder meer in speciale vergaderingen in januari en maart 2010 uitgebreid laten voorlichten over de transactie en de mogelijke risico's en heeft de financiering door de aandeelhouder van de buy-out van de partners in JFK IAT en de samenwerking met Delta Airlines deugdelijk en solide bevonden. De Auditcommissie heeft vervolgens gedurende heel 2010 in haar vergaderingen de ontwikkeling van de geïdentificeerde risico's gevolgd en daarover met de Raad van Commissarissen gesproken.

Overige onderwerpen

Door de gevolgen van de vulkaanuitbarsting op IJsland is in april en mei 2010 het luchtruim gesloten geweest. De Raad van Commissarissen heeft over de gang van zaken uitgebreid met de directie gesproken en heeft geconcludeerd dat de bestaande risico management systemen een flexibiliteit kennen die maakt dat ze ook geschikt zijn voor onvoorziene gebeurtenissen als de aswolk.

In 2010 heeft de Raad van Commissarissen het budget 2011 en het businessplan 2011-2015 besproken en goedgekeurd.

In februari 2010 heeft de Raad van Commissarissen de hotelontwikkeling naast het huidige Hilton hotel besproken en goedgekeurd.

In april en september hebben strategische dagen plaatsgevonden, waar de Raad van Commissarissen met de directie heeft gesproken over Schiphol Group in bredere context en over ontwikkelingen op de lange termijn. Zo is anticiperend op de verwachte groeiende vraag aandacht besteed aan het Masterplan 2025 dat twee alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden biedt: het Masterplan Zuidelijke Ontwikkeling enerzijds en de 'schaalsprong' met onder meer een nieuwe terminal anderzijds. Ook de uitbreiding van het aantal pieren is in dat verband besproken. Andere onderwerpen die tijdens de strategische dagen aan bod zijn gekomen, zijn: centrale security voor het non-Schengen gebied, de evaluatie van de Wet luchtvaart en de toekomst van allianties in de luchtvaart. De strategische dagen van de Raad van Commissarissen geven een verdieping van het inzicht van zijn leden in de onderneming. Daarnaast wordt onder andere door middel van een introductieprogramma en rondleidingen binnen het bedrijf gezorgd voor een goede training van nieuwe en bestaande leden.

In het najaar van 2010 heeft de Raad van Commissarissen een uitgebreide analyse gemaakt van de huidige (interne) risico management systemen en van de belangrijkste risico's waar Schiphol Group mee wordt geconfronteerd. De door de Raad van Commissarissen getrokken conclusies zijn door de directie opgenomen in de bestaande risico management systemen.



De Raad van Commissarissen onderschrijft het interne risicobeheersingssysteem zoals beschreven in het hoofdstuk 'Risico's van ondernemen' op pagina 96 van dit verslag.

Corporate Responsibility was in 2010 wederom een belangrijk onderwerp op de agenda van de Raad van Commissarissen, aangezien verantwoord ondernemen een integraal onderdeel is van de strategie van Schiphol. Veel aandacht is geschonken aan de concrete doelstellingen en de rapportage over voor de onderneming relevante maatschappelijke onderwerpen.

De directie en de Raad van Commissarissen van Schiphol Group hebben op 21 december een brief (d.d. 15 december 2010) ontvangen van de heer Lakeman namens Stichting Sobi. Hierin wordt gesuggereerd dat sprake is van mogelijke manipulatie van jaarcijfers, het vervalsen van rendementscijfers en het vermengen van privé- en bedrijfsbelangen door de directie van Schiphol Group.

Naar aanleiding van deze brief heeft de Raad van Commissarissen opdracht gegeven tot een onafhankelijk onderzoek. De opdracht is verstrekt

aan advocatenkantoor De Brauw Blackstone Westbroek N.V. Deze heeft zich laten bijstaan door accountantskantoor Ernst & Young LLP. Ernst & Young heeft een bijzonder accountants-onderzoek uitgevoerd.

Uit het onderzoek is geen enkele aanwijzing naar voren gekomen dat sprake is van manipulatie van jaarcijfers noch van het vervalsen van rendementscijfers van Schiphol Group. Ook is door de onderzoekers geen enkele aanwijzing gevonden voor vermenging van privé- en bedrijfsbelangen. Uit het onderzoek volgt ook dat de controle omgeving – en in het bijzonder de interne beheersing en het toezicht – robuust te noemen is. De uitkomst van het onderzoek is derhalve dat alle aantijgingen in de brief van de heer Lakeman feitelijke grondslag missen.

Ten slotte heeft de Raad van Commissarissen tijdens diverse vergaderingen met de directie over de verhouding met de aandeelhouders van Schiphol gesproken. Dat betrof onder meer het beloningsbeleid van de President-directeur, deelnamebeleid van het ministerie van Financiën en de rol van de aandeelhouders in de tariefsdiscussie.

Financiële rapportage

Maandelijks heeft de Raad van Commissarissen van de directie rapportages ontvangen, waarin de actuele resultaten werden vergeleken met het budget 2010, de jaarverwachting 2010 en de cijfers in 2009. Ook is hierover in de gezamenlijke vergaderingen gesproken. Onderwerpen die hierbij onder meer aan de orde kwamen, waren de ontwikkeling van de operationele en commerciële resultaten en kosten, de impact van de organisatieaanpassing op deze resultaten en kosten, de rendementsontwikkeling alsmede de financiering en liquiditeitspositie van de onderneming.

In 2010 is op basis van een financieringsplan de financiering van de onderneming voor nu en de toekomst veilig gesteld. Het opzetten van een financieringsfaciliteit met de Europese Investeringsbank voor een bedrag van EUR 350 miljoen in verband met het 70 MB programma is door de Raad van Commissarissen besproken en goedgekeurd. Het Euro Medium Term Note (EMTN) programma is verlengd en bovendien zijn in december obligaties onder het EMTN programma ingekocht uit oogpunt van optimalisatie van de liquiditeitspositie en rentestructuur.

Ook in 2010 is nauwlettend gekeken naar de resultaatontwikkeling en de vermogenspositie. Aangezien de credit rating van groot belang is voor de onderneming, stelt de Raad van Commissarissen met tevredenheid vast dat net als in 2009 ook voor 2010 de belangrijkste credit ratings gehandhaafd zijn.

Er hebben zich geen transacties voorgedaan waarbij tegenstrijdige belangen van bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant speelden of spelen die van materiële betekenis zijn voor de vennootschap en/of de betreffende bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant.

Centrale Ondernemingsraad

De Raad van Commissarissen, directie en Centrale Ondernemingsraad hebben in 2010 wederom veel gesproken over de organisatieaanpassing die in 2009 is gestart. Leden van de Raad van Commissarissen zijn op één na in alle overlegvergaderingen van de bestuurder met de Centrale Ondernemingsraad aanwezig geweest. De Raad van Commissarissen heeft deze bijeenkomsten steeds als constructief en informatief ervaren en gewaardeerd.

Interne aangelegenheden Raad van Commissarissen

Samenstelling

De Raad van Commissarissen bestaat ultimo 2010 uit zeven personen. Op 15 april 2010 is de heer Woltman afgetreden na een zittingsduur van twaalf jaar. Per juni 2010 is de heer Van den Broek afgetreden. De Raad van Commissarissen spreekt zijn grote waardering uit voor de manier waarop zowel de heer Woltman en de heer Van den Broek zich in de afgelopen jaren hebben ingezet voor de onderneming. De Raad van Commissarissen dankt beide heren voor hun bijdrage aan en bijzondere betrokkenheid binnen de Raad. Mevrouw Scheltema is per 15 april 2010 toegetreden tot de Raad van Commissarissen en is nadien benoemd tot lid van de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie. Mevrouw Scheltema is conform de statuten via een versterkt recht van aanbeveling van de COR benoemd. Op dit moment is de Raad van Commissarissen in een vergevorderd stadium van de voordracht van een nieuw door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders te benoemen lid. Als richtlijn gebruikt de Raad van Commissarissen daarbij de huidige behoefte op basis van het profiel van de Raad van Commissarissen.

Met uitzondering van de heer Graff zijn alle leden van de Raad van Commissarissen onafhankelijk in de zin van de Corporate Governance Code. De heer Graff heeft de Franse nationaliteit en de overige leden hebben de Nederlandse nationaliteit. Op pagina's 146 en 147 van dit verslag wordt nadere persoonlijke informatie over elk lid van de Raad van Commissarissen verschaft.

Vergaderingen

De Raad van Commissarissen kwam in 2010 negenmaal bijeen, waarvan twee dagen aan strategie werden besteed. De vergaderingen van de Raad van Commissarissen werden steeds in aanwezigheid van de directie gehouden. Zowel voorafgaand aan als na afloop van de vergaderingen hield de Raad van Commissarissen besloten overleg. De Raad van Commissarissen vergaderde in 2010 vijf keer voltallig, drie keer in afwezigheid van één lid en één keer in afwezigheid van twee van zijn leden.

In 2010 is uitgebreid aandacht besteed aan de evaluatie van de Raad van Commissarissen en zijn individuele leden. Door externe adviseurs heeft een zeer zinvolle analyse plaatsgevonden.

Zowel in als buiten de aanwezigheid van de directie is het functioneren van de Raad van Commissarissen besproken en is een actielijst opgesteld om de uitkomsten van de evaluatie te implementeren. Eén van de gesignaleerde acties is het mogelijk verkorten van de huidige benoemingstermijn van twaalf jaar voor de leden van de Raad van Commissarissen. In genoemd evaluatieproces is ook uitgebreid aandacht besteed aan de commissies van de Raad van Commissarissen en hun functioneren. Tijdens de bijeenkomsten in het kader van de evaluatie is behalve het eigen functioneren van de Raad van Commissarissen ook dat van de directie als geheel en van de afzonderlijke directieleden besproken. Deze evaluatie heeft geleid tot

een constructieve dialoog en tot een kwaliteitsverbetering in de vergaderprocessen. Buiten deze vergaderingen is vele malen contact geweest tussen de voorzitter, andere leden van de Raad van Commissarissen en de directie. Ook hebben de leden van de Raad van Commissarissen diverse malen contact gehad met stakeholders binnen en buiten Schiphol Group.

De Raad van Commissarissen bedankt de directie en de medewerkers van Schiphol Group van harte voor hun inzet in 2010, zowel in de operatie als daarbuiten.

Schiphol, 16 februari 2011
De Raad van Commissarissen

Vergaderingen van de commissies van de Raad van Commissarissen

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2010 zes keer vergaderd. De commissie heeft met de directie en de accountant uitvoerig de jaarrekening 2009, het jaarverslag 2009, de halfjaarcijfers 2010, de persberichten hierover en het interne en externe auditplan 2010 besproken. Het financieringsplan 2009 en 2010 is besproken en door de Raad van Commissarissen goedgekeurd. Ook is het beleid met betrekking tot verzekeringen en belastingen aan de orde geweest. Tevens heeft de Auditcommissie bijzondere aandacht gehad voor risk management en pensioenen. Tot slot heeft er ook besloten overleg plaatsgevonden tussen de externe accountant en de Auditcommissie.

Selectie- & Benoemingscommissie

In 2010 heeft de Selectie- & Benoemingscommissie een organiserende en leidende rol gehad bij de evaluatie van de Raad van Commissarissen. Ook heeft de Selectie- & Benoemingscommissie het profiel opgesteld voor de vacature die door mevrouw Scheltema is vervuld en voor de huidige vacature. Tevens heeft de commissie in beide gevallen nauw contact met de aandeelhouders en de COR gehad.

Remuneratiecommissie

Een uitgebreid verslag van de bezigheden van de Remuneratiecommissie, alsook een uiteenzetting van het remuneratiebeleid zijn opgenomen in het Remuneratierapport op pagina 150 van dit Jaarverslag.

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft in 2010 driemaal vergaderd. De introductie van een beoordeling van de Corporate Responsibility verslaggeving in het jaarverslag door een externe accountant is besproken, alsook de cultuurverandering binnen Schiphol om Corporate Responsibility in alle bedrijfsonderdelen tot leven te brengen. Ook is gesproken over de communicatiestrategie voor 2010.

Bij de benoeming van zijn leden streeft de Raad van Commissarissen naar een complementaire samenstelling, met name voor wat betreft de in het profiel van de Raad van Commissarissen (bijlage A bij het Reglement van de Raad van Commissarissen) opgesomde kennisgebieden die voor Schiphol relevant zijn. In het hiernaast weergegeven schema staat vermeld welke commissaris, welk kennisgebied vertegenwoordigt. Bij het vervullen van de huidige vacature wordt rekening gehouden met de vraag naar retail en marketing expertise.

Raad van Commissarissen	Geboortjaar en nationaliteit	Datum eerste benoeming	1. EU / Globalisering	2. Luchtvaart	3. Vastgoed	4. Retail / e-business	5. Finance / accountancy / risk management	6. CR / milieu	7. Marketing / Sales	8. Human resource management	9. Politiek en sociaal klimaat Schiphol	10. Corp. governance / vennootschapsrecht	11. Expertise Amsterdam en regio
A. Ruys (voorzitter)	1947 Nederlands	2006	•			•			•			•	
T. Maas - de Brouwer (vice-voorzitter)	1946 Nederlands	2001						•		•	•	•	
F. Cremers	1952 Nederlands	2006	•		•		•					•	
P. Graff	1947 Frans	2009	•	•	•		•						
H. Hazewinkel	1949 Nederlands	2009			•		•	•				•	
M. Scheltema	1954 Nederlands	2010	•				•			•			•
W. Stevens	1938 Nederlands	2002					•				•	•	•

Vergadering Aantal

Raad van Commissarissen	9
Auditcommissie	6
Remuneratiecommissie	2
Selectie- & Benoemingscommissie	2
Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie	3

Raad van Commissarissen	Auditcommissie	Remuneratiecommissie	Selectie- & Benoemingscommissie	Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie
A. Ruys (voorzitter)			• (v)	
T. Maas - de Brouwer (vice-voorzitter)		•	•	• (v)
F. Cremers	• (v)	•		
P. Graff	•			
H. Hazewinkel	•	• (v)		
M. Scheltema				•
W. Stevens	•		•	•

v = voorzitter

Strategie en doelstellingen

Schiphol Group wil één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen ter wereld zijn die duurzame waarde creëert voor haar stakeholders, met Amsterdam Airport Schiphol als Europe's preferred airport.

De Mainport Schiphol is een samenspel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten die de luchthaven maken tot een internationaal knooppunt van mensen, goederen en diensten. Amsterdam Airport Schiphol functioneert daarbij als een multimodaal knooppunt voor Nederland en verbindt ons land met de rest van de wereld, voor zowel passagiers als luchtvracht. Zij faciliteert het uitgebreide, mondiale netwerk van Air France-KLM, haar SkyTeam partners en van andere allianties en luchtvaartmaatschappijen.

Het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van de Mainport, en van Amsterdam Airport Schiphol in het bijzonder, is de belangrijkste doelstelling waarop onze strategie is gericht.

Deze strategie is een combinatie van het invulling geven aan de maatschappelijke functie die de luchthaven vervult en een ondernemende bedrijfsvoering. De samenhang en interactie tussen deze twee zijn cruciaal voor een robuuste en toekomstbestendige ontwikkeling van Schiphol Group.

Schiphol als vitale schakel van de Mainport

De Mainport Schiphol is van maatschappelijk belang voor Nederland vanwege het wereldwijde netwerk van bestemmingen. Dat geldt in het bijzonder voor de Randstad en de Metropoolregio Amsterdam. Dit netwerk vormt de basis voor duurzame waardecreatie voor alle stakeholders.

De kwaliteit van de Mainport wordt bepaald door het netwerk van bestemmingen, de frequentie waarmee die bestemmingen worden bediend en het concurrerend vermogen van de luchthaven en de regio. Cruciaal binnen het netwerk van bestemmingen is het intercontinentale en Europese bestemmingennetwerk van Air France-KLM en partners.

Schiphol faciliteert dit netwerk van Europese en intercontinentale bestemmingen en richt zich daarbij op die bestemmingen die toegevoegde waarde leveren aan de Mainport en de Nederlandse economie. De luchthaven vervult daarbij een 'scharnierfunctie' tussen enerzijds een sterk intercontinentaal netwerk van verbindingen met de belangrijkste economische centra en groeigebieden en anderzijds een fijnmazig intra-Europees netwerk. Dit Europese netwerk is van belang voor herkomst- en bestemmingsverkeer en voedt het uitgebreide transfernnetwerk van Air France-KLM.

Door dit netwerk speelt Schiphol een grote rol in het aantrekken van (internationale) bedrijven die baat hebben bij snelle, intercontinentale en Europese verbindingen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Op die manier zorgt Schiphol niet alleen voor directe werkgelegenheid van circa 60.000 mensen op de locatie Schiphol, maar is zij ook de motor voor veel indirecte werkgelegenheid in de regio en daarbuiten. In totaal gaat het om werkgelegenheid voor circa 120.000 mensen.

De kracht van Schiphol Group was, is en blijft dat zij met haar investeringen anticipeert op de toekomstige vraag van klanten. Daarbij gaat het om investeringen in zowel capaciteit als kwaliteit, noodzakelijk voor de instandhouding van de Mainport en het functioneren als concurrerende en betrouwbare luchthaven voor luchtvaartmaatschappijen, passagiers en vracht. Dat kan Schiphol Group omdat het een zelfstandige en financieel gezonde onderneming is die de financiering van haar investeringen via de kapitaalmarkt betreft, zonder steun van de overheid. Net als iedere financieel gezonde onderneming moet Schiphol, door de waarde die zij creëert voor haar klanten, de investeringen kunnen terugverdienen.

Amsterdam Airport Schiphol is een open marktplaats in een open markteconomie. Voor het totale netwerk is een breed aanbod van luchtvaartmaatschappijen gewenst, omdat ze het netwerk verbreden en verdiepen en de passagiers meer keuze geven. Schiphol Group hecht veel belang aan een zo liberaal mogelijk luchtvaartregime. Vanwege een relatief kleine thuismarkt vereist de continuïteit van een

wereldwijd bestemmingennetwerk vanaf Schiphol een open markttoegang.

Voor Schiphol Group is Corporate Responsibility een vanzelfsprekend onderdeel van de strategie en de bedrijfsvoering. Schiphol Group wil een onderneming zijn die op een evenwichtige manier aandacht besteedt aan People, Planet en Profit. Dit is een voorwaarde voor het realiseren van onze ambitie om Europe's preferred airport te zijn en te blijven. Schiphol wil hierin een actieve en leidende rol spelen. Innovaties vervullen hierbij een belangrijke rol.

Zonder goede relatie met onze omgeving kunnen wij onze maatschappelijke functie niet optimaal invullen. Het bereikte akkoord met omwonenden en overheid aan de Tafel van Alders over verdere selectieve groei van Schiphol vormt een belangrijk kader voor de uitvoering van de Mainportstrategie. Essentie van de selectieve groei van Schiphol is dat er bij een marktvraag van 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol, er in de periode tot en met 2020 510.000 op Schiphol kunnen plaatsvinden. Daarvoor is nodig dat het Rijk op de luchthavens van Eindhoven en Lelystad ruimte creëert voor 70.000 vliegtuigbewegingen.

In al ons handelen staan onze kernwaarden centraal: betrouwbaar, efficiënt, gastvrij, inspirerend en duurzaam. Bij de ambitie Europe's preferred airport past een cultuur die het vervullen of zelfs overtreffen van de verwachtingen van de klant en omgeving altijd op de eerste plaats zet en zichzelf voortdurend nieuwe ambities stelt. Dit vergt een cultuurverandering die essentieel is om onze doelstellingen te bereiken. Deze cultuurverandering is met het programma "Ik...Schiphol!" in gang gezet.

AirportCity versterkt de Mainport

Amsterdam Airport Schiphol is, als hub-luchthaven met een sterke hubcarrier, de pionier van de succesvolle AirportCity-formule. Dit is een belangrijk onderdeel van onze Mainportvisie, waarbij de groei van de luchthaven samengaat met de ontwikkeling van het netwerk van bestemmingen en de concurrentiekracht van de regio.

Deze formule vormt onze business strategie en is gericht op een integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten en de uitvoering ervan voltrekt zich via onze business areas Aviation, Consumers en Real Estate. Zij vormen samen de bouwstenen voor een gezonde onderneming. Aviation is hierbij de aanjager voor de activiteiten van Consumers en Real Estate op Amsterdam Airport Schiphol. Omgekeerd verstevigen Consumers en Real Estate weer de binding met passagiers, vrachtafhandeling en bedrijven en versterken daarmee Aviation.

Bij Aviation streven we naar een concurrerende tariefstelling en een rendement dat gelijk is aan de gemiddelde vermogenskosten voet, binnen de kaders van de wettelijke economische regulering.

De business areas Consumers en Real Estate richten zich op het behalen van economic profit met activiteiten die bijdragen aan de AirportCity-formule en aan een hoogwaardig en onderscheidend vestigingsklimaat dat aansluit bij de ontwikkelingen in de markt.



the**GR**OUNDS
initiated by Schiphol





Strategische doelstellingen voor 2010

Gerealiseerd?

Het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van de Mainport en van Amsterdam Airport Schiphol in het bijzonder voor passagiers en vracht, door uitbreiding van het netwerk van bestemmingen en frequenties, stoppen van verdere erosie van het marktaandeel in de catchment area.	✓
Veiligstellen van toekomstige capaciteit voor ontwikkeling van de Mainport door operationalisatie van afspraken om te komen tot een nieuw normen- en handhavingstelsel en het starten van een experiment met het nieuwe handhavingstelsel.	✓
Behoud van A-rating voor goede toegang tot de kapitaalmarkt voor financiering van investeringen die bijdragen aan de instandhouding van de Mainport.	✓
Voltooien organisatieaanpassing door een absolute verlaging van de personeelsomvang en uitbesteding van niet-kernactiviteiten en daarmee verbonden overgang van personeel.	✓
Verbeteren van efficiency en beïnvloeding van het gedrag van medewerkers ter ondersteuning van het merk Schiphol, door het starten van het uitgebreide programma "Ik...Schiphol!" waarmee de kernwaarden betrouwbaar, efficiënt, gastvrij, inspirerend en duurzaam onderdeel worden van het dagelijks handelen.	✓
Inbedding van Corporate Responsibility in de organisatie met periodieke rapportage, bewaking van en sturing op de doelstellingen en het realiseren van externe erkenning voor het Corporate Responsibility beleid. Daarnaast integratie van Corporate Responsibility in het Jaarverslag, met een beoordeling door de externe accountant.	- / ✓
Verbetering van de prijs/kwaliteit perceptie van de commerciële producten en dienstverlening van Schiphol (winkels, horeca, kort parkeren en lang parkeren).	✓
Tot stand brengen van de samenwerking tussen Schiphol USA Inc en Delta Airlines op JFK International Airport en start uitbreiding Terminal 4 voor Delta Airlines met 9 internationale gates.	✓

Regionale luchthavens

Van de drie regionale luchthavens zijn die van Rotterdam en Eindhoven zelfstandig met een eigen marktgebied. Zij vervullen daarnaast een nuttige rol voor een aantal zakelijke bestemmingen en het deels accommoderen van niet-Mainportgebonden verkeer, zoals vakantievluchten. Lelystad Airport is een belangrijke strategische reserve in het kader van de afspraken aan de Tafel van Alders over de selectieve groei van Schiphol.

Internationaal

Onze internationale focus is gericht op het nog beter faciliteren van onze klanten door samenwerking te zoeken met voor hen belangrijke buitenlandse luchthavens. Concreet gaat het daarbij om de kruisparticipatie in en samenwerking met Aéroports de Paris en de in 2010 gerealiseerde uitbreiding van ons belang in Terminal 4 op JFK International Airport in New York. Op deze manier wordt de concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens en de positie van de Mainport verder versterkt. Daarnaast zullen we bestaande participaties goed blijven beheren en internationale partnerships continueren.

Belangrijkste strategische doelstellingen voor 2010 gerealiseerd

Niet eerder heeft Schiphol Group haar niet-financiële doelstellingen voor een bepaald jaar op deze manier gepubliceerd. De hiernaast weergegeven tabel geeft een overzicht van de prestaties in relatie tot de voor 2010 geformuleerde doelstellingen.

Op het gebied van inbedding van Corporate Responsibility in de organisatie zijn grote stappen gemaakt. Toch zijn niet alle plannen gerealiseerd en hier zal begin 2011 een vervolg aan gegeven worden.

Strategische doelstellingen voor 2011

Schiphol Group heeft voor 2011 een aantal strategische doelstellingen geformuleerd:

Mainport en tarieven

- Vertalen van visie op toekomstige marktontwikkelingen in enerzijds een selectiviteitsbeleid dat in lijn is met de Luchtvaartnota en met de afspraken in het Aldersakkoord en onderliggende convenanten, en anderzijds in benodigde investeringen in capaciteit en kwaliteit van de Mainport;
- Veiligstellen van toekomstige capaciteit voor ontwikkeling van de Mainport;
- Tariefstructuur invoeren die de strategie van Schiphol ondersteunt en leidt tot draagvlak bij de belangrijkste stakeholders;

Commerciële positionering

- Het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol in de OD-markt en de markt voor luchtvracht;

Regulatory strategy

- Inzetten op een reguleringssysteem dat gebaseerd is op een meerjarig model, het huidige dual till systeem verstevigt en meer flexibiliteit biedt voor het opzetten van een tariefstructuur die structureel onze concurrentiepositie en financiële performance verbetert;

Organisatie ontwikkeling

- Afronding van de in 2009 ingezette organisatieaanpassing en outsourcingprojecten;
- Continueren programma "Ik...Schiphol!" om de ingezette cultuur- en gedragsverandering verder te stimuleren;

Kwaliteit Schiphol

- Uitwerken van een integrale visie op de Passenger Journey om dissatisfiers op te lossen, te kunnen anticiperen op toekomstige behoeften en ontwikkelingen en de prijs/kwaliteitsperceptie te verbeteren;

Corporate Responsibility

- Realisatie van de in 2010 geformuleerde doelstellingen op het gebied van veiligheid, milieu, mens en maatschappij;

Internationaal

- Intensiveren van de internationale samenwerking met Aéroports de Paris (HubLink) en partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van Terminal 4 op JFK International Airport.

Directieverslag

Na het magere 2009 dat onze winstgevendheid danig onder druk wist te zetten, stond 2010 in het teken van herstel. Herstel in aantallen passagiers, vracht, bestedingen per passagier en winstgevendheid. Het netto-resultaat steeg van EUR 132 miljoen naar EUR 169 miljoen. Op grond van het gestegen consumentenvertrouwen verwachten wij dat deze positieve ontwikkelingen zich in 2011 verder zullen voortzetten. De huidige geopolitieke en economische situatie en de vele onzekerheden in de wereld, maken een blik in de toekomst niet eenvoudiger.



Financiële gang van zaken

In 2010 steeg onze netto-omzet met EUR 26 miljoen van EUR 1.154 miljoen in 2009 naar EUR 1.180 miljoen. De stijging van de netto-omzet kwam vooral voort uit de activiteiten binnen de business area's Aviation en Consumers, mede dankzij een stijging op Amsterdam Airport Schiphol van het aantal passagiers met 3,8%.

De netto-omzet van de business area Real Estate bleef nagenoeg onveranderd en van Alliances & Participations steeg.

De waardeveranderingen van onze vastgoedbeleggingen (bestaande uit vastgoed en gronden) bedroegen EUR 22 miljoen in 2010 (-EUR 40 miljoen in 2009). Gronden die in erfpacht of grondhuur zijn uitgegeven stegen EUR 36 miljoen in waarde in 2010 (een waarde-daling van EUR 1 miljoen in 2009). Het bedrag in 2010 is inclusief een eenmalige positieve waardeverandering van EUR 26 miljoen die het gevolg is van een schattingswijziging waardoor nu aansluiting bestaat bij meer gangbare methoden die gebruikt worden door onafhankelijke externe taxateurs. Ontwikkeling van vastgoed deed de waarde in 2010 toenemen met EUR 4 miljoen (EUR 3 miljoen in 2009), terwijl de bestaande portefeuille van vastgoed in 2010 in waarde daalde met EUR 18 miljoen (-EUR 42 miljoen in 2009).

De bedrijfslasten daalden met 2,3% (+5,2% in 2009) van EUR 927 miljoen in 2009 naar EUR 905 miljoen in 2010. Dit is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan een daling in kosten van organisatieaanpassing van EUR 22 miljoen en in kosten van bijzondere waardeveranderingen van EUR 13 miljoen.

Het exploitatieresultaat steeg in 2010 met 58,6% (-36,4% in 2009), van EUR 187 miljoen tot EUR 297 miljoen. Exclusief waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen nam het exploitatieresultaat toe met 20,8% (-17,4% in 2009), van EUR 227 miljoen in 2009 tot EUR 275 miljoen in 2010. De sluitingen van het luchtruim als gevolg van de aswolk en het extreme winterweer in het begin en aan het eind van 2010 hadden een negatief effect op het resultaat voor belastingen van in totaal EUR 20 miljoen.

Het netto resultaat over 2010 (toekomend aan de aandeelhouders) bedraagt EUR 169 miljoen (EUR 132 miljoen in 2009). Het netto resultaat aangepast ten behoeve van het dividend, exclusief waardeveranderingen van onze vastgoedbeleggingen en in 2009 exclusief een eenmalige belastingbete van EUR 33 miljoen, bedraagt EUR 152 miljoen (EUR 129 miljoen in 2009).

Het rendement op het eigen vermogen (ROE) kwam uit op 5,6% (4,5% in 2009).

Netto-omzet

De business area Aviation was in 2010 goed voor 58,4% van de netto-omzet. De totale omzet van de business area steeg met 1,4% (5,0% in 2009). Deze omzetsijging wordt vooral veroorzaakt door een groei in het aantal passagiers van 3,8% en een toename van het vrachtvervoer met 17,6%. Per 1 april 2009 stegen de havengeldtarieven binnen Aviation met 2,3% maar werden die van Security met 26% verlaagd. De havengeldtarieven zijn in 2010 ongewijzigd gebleven ten opzichte van 2009. Als gevolg hiervan zijn de opbrengsten uit havengelden in 2010 toegenomen met slechts EUR 10 miljoen.

De totale omzet bij de business area Consumers steeg in 2010 met 5,1% (-12,1% in 2009). Dit als gevolg van hogere concessieopbrengsten en winkelverkoop door de groei in passagiersaantallen en hogere gemiddelde bestedingen van de passagiers die met 4,7% zijn gestegen naar EUR 15,84. De inkomsten uit parkeren stegen minder hard dan de toename in passagiersaantallen.

De totale omzet van de business area Real Estate is met 0,8% (-0,2% in 2009) toegenomen in 2010. Deze stijging is veroorzaakt door een toename van opbrengsten gerelateerd aan opdrachten uitgevoerd voor huurders in onze panden, deels tenietgedaan door een lichte daling in de verhuuropbrengsten. Ondanks een toename van het totaal verhuurbaar vloeroppervlak van 5,4% door onder meer oplevering van de panden TransPort en Vrachtgebouw 19, zijn de verhuuropbrengsten gedaald met 1,5% als gevolg van een lagere bezettingsgraad en huurincentives. De daling van de bezettingsgraad is in een moeilijke markt beperkt gebleven met 2,9 procentpunt naar 86,5%.

De totale omzet van de business area Alliances & Participations is gestegen met 2,9% (+4,3% in 2009) in 2010. Dit is met name een gevolg van de sterke groei in verkeer en vervoer op Eindhoven Airport.

Voor een gedetailleerde verklaring van de ontwikkeling in netto-omzet en resultaat wordt verwezen naar de hoofdstukken per business area.

EUR miljoen	2010	2009	%
Aviation	697	688	1,4%
Consumers	299	284	5,1%
Real Estate	173	172	0,8%
Alliances & Participations	147	143	2,9%
Totale omzet	1.316	1.286	2,3%
Intercompany omzet	- 136	- 133	2,5%
Netto-omzet	1.180	1.154	2,3%

Bedrijfslasten

De som van de totale bedrijfslasten van de vier business area's bedraagt EUR 1.041 miljoen (in 2009 EUR 1.059 miljoen). Na eliminatie van intercompany kosten bedragen de bedrijfslasten EUR 905 miljoen (in 2009 EUR 927 miljoen).

EUR miljoen	2010	2009	%
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	522	509	2,6%
Personeelskosten	184	187	- 1,5%
Afschrijvingen	186	183	1,6%
Bijzondere waardeveranderingen	0	13	- 96,5%
Organisatieaanpassing	9	31	- 70,8%
Overige bedrijfskosten	4	4	11,2%
Bedrijfslasten	905	927	- 2,3%

Uitbestedingen en andere externe kosten

De kosten uitbesteed werk en andere externe kosten zijn in 2010 gestegen met 2,6% (-2,2% in 2009), van EUR 509 miljoen naar EUR 522 miljoen.

De totale kosten van beveiliging op Amsterdam Airport Schiphol, zijnde de kosten van het reporting segment Security, bleven met EUR 242 miljoen nagenoeg op het niveau van 2009. Deze kosten vormen 37,0% van de bedrijfslasten van de business area Aviation (2009: 37,7%). De totale kosten van beveiliging worden in diverse categorieën van de bedrijfslasten verantwoord, waarvan kosten uitbesteed werk en andere externe kosten, personeelsbeloningen en afschrijvingen de belangrijkste zijn.



In de uitbestedingen en andere externe kosten worden ook de kosten verantwoord voor onder meer:

- Onderhoud (EUR 79 miljoen), een stijging van EUR 12 miljoen door verschuivingen in de planning;
- Schoonmaken (EUR 27 miljoen), een daling van EUR 1 miljoen;
- Inhuur extern personeel (EUR 24 miljoen), een stijging van EUR 2 miljoen onder meer door het strenge winterweer;
- Energie en water (EUR 26 miljoen), een daling van EUR 2 miljoen door een lagere inkoopprijs van elektriciteit en een lager verbruik;
- Inkoopkosten winkelverkoop (EUR 30 miljoen), een stijging van EUR 2 miljoen waar hogere verkoop (EUR 5 miljoen) tegenover staan.

Personeelskosten

De personeelskosten daalden in 2010 met 1,5% (+2,3% in 2009), van EUR 187 miljoen naar EUR 184 miljoen. Exclusief activering van interne uren was in 2010 sprake van een daling in personeelsbeloningen van 2,5% van EUR 200 miljoen naar EUR 195 miljoen. De kosten van salarissen, sociale lasten en pensioenpremies zijn gedaald door een daling van het gemiddelde personeelsbestand van Schiphol Group in 2010 met 6,7%; van gemiddeld 2.496 FTE's in 2009 naar gemiddeld 2.328 FTE's in 2010. Het effect van het gemiddeld lagere personeelsbestand is deels tenietgedaan door hogere kosten ten gevolge van een algemene salarisverhoging per 1 april 2010 van 0,9%, individuele salarisverhogingen per 1 april 2010 en een verruiming van de winstdeling in de nieuwe CAO.

Afschrijvingen

De afschrijvingen stegen in 2010 met 1,6% (+6,3% in 2009), van EUR 183 miljoen tot EUR 186 miljoen. Deze toename van EUR 3 miljoen is vooral het gevolg van investeringen in nieuwe bagage- en beveiligingsinstallaties die in 2009 en 2010 in gebruik zijn genomen.



Bijzondere waardeveranderingen

De bijzondere waardeveranderingen bedroegen in 2010 EUR 0,5 miljoen (EUR 13 miljoen in 2009). De waardeveranderingen in 2009 hadden betrekking op afboekingen van contract-gerelateerde activa en op enkele projecten die geen doorgang meer vonden.

Organisatieaanpassing

In 2010 is verdere invulling gegeven aan de uit de herijking in 2009 van de strategie voortvloeiende organisatieaanpassing. Dit heeft per eind 2010 geresulteerd in het uitbesteden van niet-kernactiviteiten en een daling van het aantal personeelsleden op de locatie Schiphol van circa 5% in 2009 en circa 13% in 2010. De gezamenlijke kosten hiervoor bedragen in 2010 EUR 9 miljoen (in 2009 EUR 31 miljoen). Het merendeel van de boventallige medewerkers heeft door middel van een mobiliteitscentrum een andere baan gevonden of heeft gebruik gemaakt van de regelingen in het Sociaal Plan.

Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2010 zijn, net als in 2009, geen bijzondere posten opgenomen.

Resultaat

Het exploitatieresultaat over 2010 bedraagt EUR 297 miljoen (EUR 187 miljoen in 2009); een stijging van 58,6% vergeleken met 2009. Deze stijging van EUR 110 miljoen is onder andere te verklaren door het verschil van EUR 62 miljoen in waardeverandering van onze vastgoedbeleggingen (EUR 22 miljoen positief in 2010 en EUR 40 miljoen negatief in 2009), het verschil van EUR 22 miljoen in de eenmalige kosten van de organisatieaanpassing (EUR 9 miljoen in 2010 in vergelijking met EUR 31 miljoen in 2009) en de bijzondere waardeveranderingen van EUR 13 miljoen in 2009.

De EBITDA, het resultaat voor aftrek van rente, belastingen, afschrijvingen en waardeveranderingen, bedroeg EUR 483 miljoen en is daarmee 26,1% hoger dan de EUR 383 miljoen uit 2009.

Het negatieve saldo van financiële baten en lasten steeg van EUR 91 miljoen in 2009 naar EUR 115 miljoen in 2010. Deze stijging kan vooral worden toegeschreven aan de terugkoop eind 2010 van Euro Medium Term Note (EMTN)

obligaties voor een nominaal bedrag van EUR 150 miljoen hetgeen tot een eenmalige financiële last heeft geleid van EUR 19 miljoen, maar die meer dan gecompenseerd wordt door lagere rentelasten in de komende jaren.

Het resultaat deelnemingen over 2010 bedroeg EUR 57 miljoen. Dit is EUR 30 miljoen hoger dan de EUR 27 miljoen over 2009 en vooral toe te schrijven aan de transactie met betrekking tot JFK IAT Member LLC, waardoor een eenmalig resultaat op deelnemingen van EUR 28,1 miljoen (voor belasting) kon worden bijgeschreven.

De winstbelasting is EUR 67 miljoen in 2010 en was EUR 10 miljoen positief in 2009 en verklaart daarmee een verandering van EUR 77 miljoen in het netto resultaat. De effectieve belastingdruk over 2010 bedroeg 28,0% en was daarmee hoger dan het nominale tarief voor de vennootschapsbelasting (25,5%). Dit is vooral een gevolg van een relatief hoog belastingtarief op voornoemd eenmalig resultaat op deelnemingen en een last van EUR 5 miljoen door afwaardering van latente belastingvorderingen in verband met de aanpassing in het belastingtarief naar 25% per 1 januari 2011. Over 2009 bedroeg de effectieve belastingdruk -8,1%, vooral als gevolg van de eenmalige belastingbaten in dat jaar van EUR 33 miljoen.

In 2010 kwam de RONA na belasting uit op 5,9% (3,8% in 2009). Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen bedroeg de RONA dit verslagjaar 5,3% (4,3% in 2009).

Ontwikkeling van de kasstromen

De operationele kasstroom is in 2010 gestegen van EUR 327 miljoen naar EUR 351 miljoen. De belangrijkste oorzaken hiervoor zijn de stijging in het exploitatieresultaat, het vervallen van de heffing en daarmee de afdracht van vliegbelasting met een negatief effect van EUR 60 miljoen in de kasstroom over 2009 en een toename in 2010 van de betaalde rente op leningen van EUR 65 miljoen.

De kasstroom uit investeringsactiviteiten steeg van EUR 213 miljoen in 2009 naar EUR 248 miljoen in 2010. Voor EUR 10 miljoen is deze stijging het gevolg van een investering in financiële activa in verband met de uitbreiding van ons belang in JFK IAT.

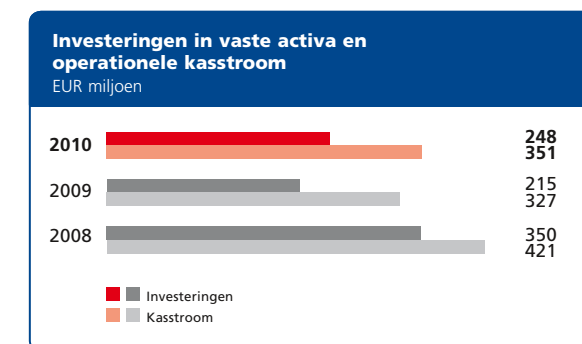
De belangrijkste investeringsprojecten in 2010 waren:

- EUR 100 miljoen voor het 70 MB bagageprogramma;
- EUR 20 miljoen voor ICT;
- EUR 19 miljoen voor renovatie luchthaven infrastructuur;
- EUR 10 miljoen voor bedrijfscontinuïteit en brandveiligheid;
- EUR 10 miljoen voor Schiphol Excellence Parking;
- EUR 10 miljoen voor beveiliging;
- EUR 6 miljoen voor Hold Baggage Security.

De business area Aviation heeft met EUR 164 miljoen (EUR 143 miljoen in 2009) het grootste aandeel in de totale investeringen in vaste activa. De business area Real Estate volgt met EUR 52 miljoen (EUR 43 miljoen in 2009). Daarna komen de business area Consumers met EUR 26 miljoen (EUR 16 miljoen in 2009) en de business area Alliances & Participations met EUR 6 miljoen (EUR 13 miljoen in 2009).

Het saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten – de zogenoemde *free cash flow* – bedroeg in 2010 EUR 101 miljoen tegen EUR 114 miljoen in 2009.

De kasstroom uit financieringsactiviteiten is in 2010 gedaald van EUR 173 miljoen naar EUR 321 miljoen negatief vooral doordat in 2010 geen nieuwe langlopende leningen werden opgenomen (EUR 394 miljoen in 2009). De kasstroom uit financieringsactiviteiten omvat in 2010 de terugkoop van EMTN obligaties van nominaal EUR 150 miljoen voor een totaalbedrag van EUR 169 miljoen. Het verschil van EUR 19 miljoen betreft een vergoeding voor het verschil tussen de markt- en couponrente over de resterende looptijd en is verantwoord ten laste van 2010.



In 2010 werd EUR 65 miljoen dividend uitgekeerd (EUR 69 miljoen in 2009).

De netto kasstroom bedroeg in 2010 negatief EUR 220 miljoen (EUR 287 miljoen in 2009) en deed het saldo van de liquide middelen en kortlopende schulden aan kredietinstellingen dalen van EUR 524 miljoen eind 2009 naar EUR 304 miljoen eind 2010.

Ratio's

Schiphol Group hanteert enkele financieringsratio's als onderdeel van haar financieringsbeleid. Vooral de markt voor bedrijfsleningen en kredietbeoordelaars kijken naar de mate waarin een bedrijf voldoende kasstroom genereert om haar totale schuld te kunnen dragen en haar interestuitgaven te dekken. De belangrijkste financieringsratio's zijn in dit verband de 'FFO/totale schuld' en 'FFO interest dekkingsratio'. De wijze waarop wij en de credit rating agencies deze ratio's berekenen verschilt, waardoor de uitkomsten niet exact gelijk zijn. In de jaarrekening op pagina 189 hebben wij onze eigen gedetailleerde berekening van deze ratio's uiteengezet.

Funds From Operations (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor het werkkapitaal. De FFO is in 2010 gedaald van EUR 375 miljoen naar EUR 314 miljoen. De daling van de FFO houdt vooral verband met een timing effect in de betaling van rente waardoor sprake is van een stijging van EUR 49 miljoen in 2009 naar EUR 115 miljoen in 2010. In januari 2010 is voor de eerste maal rente betaald op EMTN leningen van EUR 800 miljoen die in het najaar van 2008 werden opgenomen. Deze rentebetaling betrof daarom een periode van 14 maanden. De stijging in betaalde interest is incidenteel en heeft slechts een tijdelijke negatieve invloed op de beide FFO ratio's.

De FFO/totale schuld bedroeg in 2010 17,0%; een daling ten opzichte van de 18,5% in 2009. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de totale schuld minder sterk is gedaald dan de FFO. De totale schuld is de ultimo stand van alle rentedragende schulden. Deze bedroeg EUR 1.846 miljoen per 31 december 2010 (EUR 2.026 miljoen per 31 december 2009). De FFO interest dekkingsratio bedroeg in 2010 3,8x, een verslechtering ten opzichte van de 4,4x in 2009.

Naast deze twee ratio's hanteert Schiphol Group de leverage als ratio (verhouding rentedragend vreemd vermogen ten opzichte van het totaal van het eigen vermogen en het rentedragend vreemd vermogen). Deze ratio is een resultante van het gevoerde financieringsbeleid en blijft van groot belang aangezien de Wet luchtvaart een veronderstelde leverage van 40% gebruikt om de vermogenskosten (WACC) voor de gereguleerde activiteiten van de business area Aviation te berekenen. Aan het einde van het verslagjaar bedroeg de leverage van Schiphol Group 37,2%; 3,3 procentpunt lager dan de 40,5% uit 2009. Deze daling is het gevolg van een afname van de rentedragende leningen bij een toename van het eigen vermogen.

Rating

De langetermijn rating van Standard & Poor's is 'A flat' met een 'stable outlook' eind 2010 en is ongewijzigd gebleven in 2010. De langetermijn rating van Moody's is ook gehandhaafd en is A1 met een 'stable outlook'. Deze langetermijn ratings zijn vooral van belang om ook onder lastige marktomstandigheden een goede toegang tot de kapitaalmarkt te behouden, zoals we hebben geconstateerd tijdens het dieptepunt van de kredietcrisis in het najaar van 2008. Een goede en stabiele rating maakt het eveneens mogelijk om tegen aantrekkelijke condities leningen aan te trekken. Dit verbetert daarmee de financieringsmogelijkheden onder het EMTN programma, maar is ook relevant in het kader van bank faciliteiten en andere financieringsinstrumenten, waaronder de langlopende faciliteit die wij in 2010 zijn overeengekomen met de Europese Investeringsbank.

Ontwikkeling van de balans

Het balanstotaal van Schiphol Group is met 0,4% afgenomen tot EUR 5.506 miljoen ultimo 2010 (EUR 5.528 miljoen ultimo 2009). De vaste activa zijn met 4,2% toegenomen tot EUR 5.000 miljoen vooral door een stijging van vastgoedbeleggingen, deelnemingen, vorderingen op deelnemingen en derivaten. Een belangrijke ontwikkeling in de vlottende activa is de afname van het saldo van de liquide middelen van EUR 524 miljoen ultimo 2009 tot EUR 304 miljoen ultimo 2010.

Het eigen vermogen is met EUR 134 miljoen toegenomen tot EUR 3.109 miljoen vooral als gevolg van toevoeging van het netto resultaat van EUR 172 miljoen aan ingehouden winst en mutaties in de overige reserves van EUR 27 miljoen, waar de uitkering in 2010 van EUR 65 miljoen aan dividend tegenover stond.

Financiering

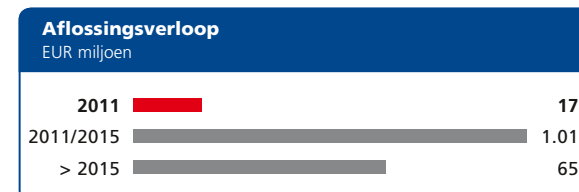
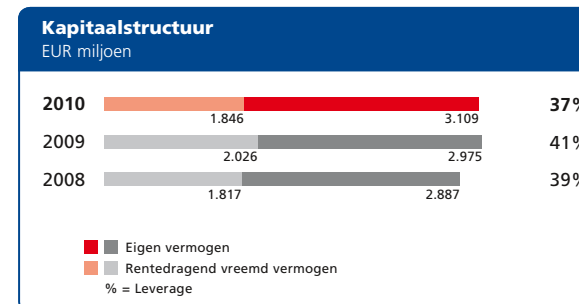
Het totale bedrag aan uitstaande leningen en leaseverplichtingen is in 2010 met EUR 180 miljoen gedaald van EUR 2.026 miljoen naar EUR 1.846 miljoen. Deze daling is grotendeels veroorzaakt door een terugkoop van nominaal EUR 150 miljoen aan obligaties die in 2008 onder het EMTN programma waren uitgegeven met een looptijd tot 2014. Deze terugkoop is ingegeven door de verwachting dat tegen een lagere rente kan worden gefinancierd en reduceert de aflossingspiek in 2014.

Ultimo 2010 is onder het EMTN programma voor een totaal van EUR 1.361 miljoen (per 31 december 2009 EUR 1.506 miljoen) opgenomen via een plaatsing van 'publieke obligaties' met looptijden variërend van 2013 tot 2038.

Daarnaast is in 2009 voor een nominaal bedrag van EUR 195 miljoen aan zogenoemd Schuldschein-papier uitgegeven (vastrentende leningen met looptijden van 7 en 10 jaar). In 2010, hebben zich geen veranderingen voorgedaan in het totaal aan Schuldschein leningen.

Naast het EMTN programma, heeft Schiphol Group sinds juni 2008 ook een Euro-Commercial Paper (ECP) programma, waaronder kortlopende schulden tot maximaal EUR 750 miljoen kunnen worden aangetrokken tegen in de markt vigerende renteniveaus voor kortlopend papier. Hiervan is in 2010 geen gebruik gemaakt. Er staan momenteel ook geen verplichtingen uit onder dit programma.

Schiphol Group heeft haar bestaande kredietfaciliteit met vijf banken voor een totaal bedrag van EUR 175 miljoen verlengd. Daarnaast is een 20-jarige leningovereenkomst aangegaan met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit waaronder maximaal EUR 350 miljoen getrokken kan worden tegen aantrekkelijke voorwaarden. De Europese Investeringsbank heeft deze faciliteit aan Schiphol Group verstrekt gezien haar belangrijke infrastructurele



investeringen in nieuwe bagagesystemen (het 70 MB programma). In 2011 zullen de eerste trekkingen op deze faciliteit plaatsvinden.

In ons financieringsbeleid streven wij onder andere naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. De resterende looptijden van de onder het EMTN programma uitstaande leningen variëren tussen de 2 en 30 jaar. In ons renterisicobeleid opteren wij in belangrijke mate voor het aantrekken van vastrentende leningen, hetzij met een vast interestpercentage, hetzij door gebruik te maken van standaard rentederivaten.

De gemiddelde interestkosten, exclusief de eenmalige financiële last van EUR 19 miljoen in verband met de vervroegde aflossing van EMTN obligaties, bedroegen in 2010 5,9% en zijn daarmee ongewijzigd ten opzichte van 2009.

Aviation

Omzetbronnen: De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein. Zij levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven.

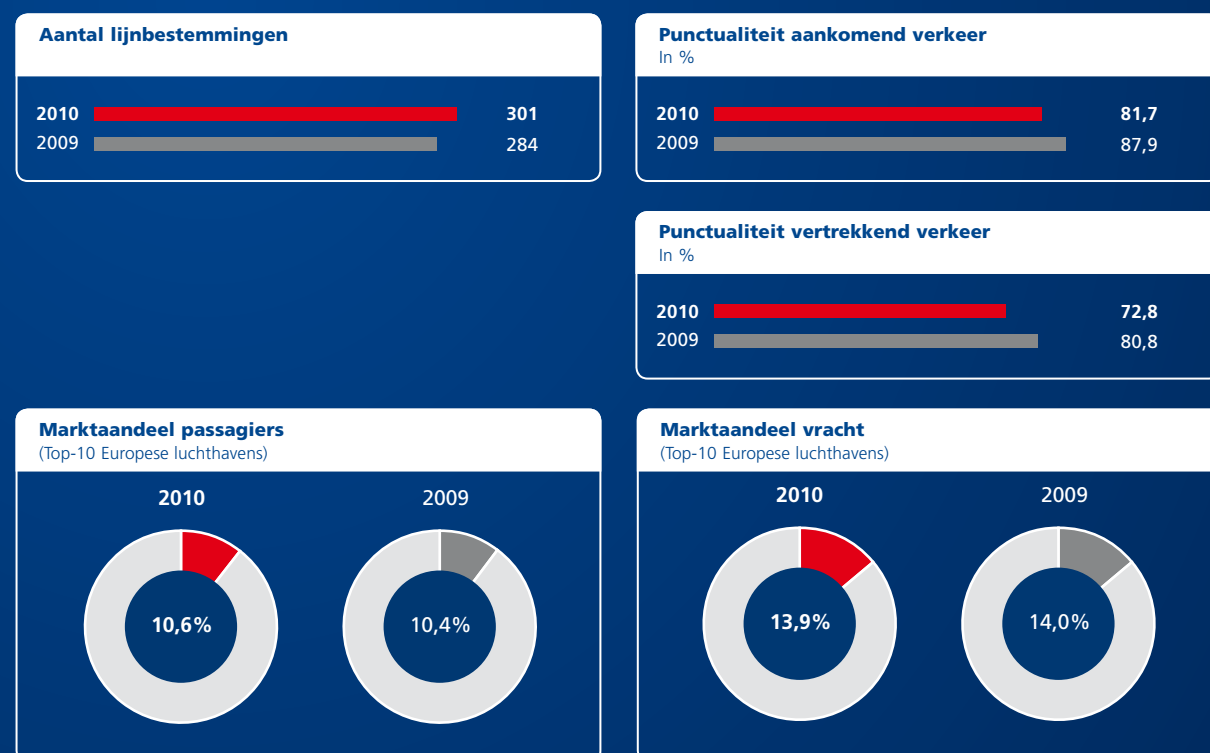
Havengelden (vliegtuig-, passagiers- en beveiligingsgerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten (van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof).



2010

- Omzet stijgt met 1,4%
- Stijging aantal passagiers (+3,8%), vrachtvolume (+17,6%), daling vliegtuigbewegingen (-1,3%) en versterking netwerk (+ 17 bestemmingen)
- Exploitatieresultaat is nagenoeg gelijk ondanks een nadelig effect in 2010 van EUR 17 miljoen door winterweer en aswolk
- Gevolgen extreem winterweer op luchthaven operatie beperkt door adequate reactie van onze medewerkers en door inzet sneeuwvloot

Key Performance Indicators



EUR miljoen	2010	2009	%
Totale omzet	697	688	1,4%
Bedrijfslasten	652	643	1,5%
EBITDA	180	176	2,7%
Exploitatieresultaat	45	45	- 0,5%
Gemiddelde vaste activa	2.051	2.011	2,0%
RONA voor belastingen	2,2%	2,3%	
RONA na belastingen	1,7%	1,7%	
Investerings in vaste activa	164	143	14,2%

Financiële gang van zaken

De totale omzet van de business area Aviation steeg in 2011 met 1,4% (5,0% in 2009) van EUR 688 miljoen naar EUR 697 miljoen. Deze stijging is veroorzaakt, ondanks minder vliegtuigbewegingen (-1,3%), door meer passagiers (+3,8%) en gemiddeld zwaardere toestellen.

Havengelden op Amsterdam Airport Schiphol leveren met EUR 655 miljoen (2009: EUR 646 miljoen) de belangrijkste bijdrage aan de totale omzet. Van deze havengelden heeft EUR 235 miljoen (2009: EUR 240 miljoen) te maken met beveiligingsactiviteiten. De havengeldtarieven zijn per 1 april 2010 ongewijzigd. De concessievergoedingen van brandstofleveringen en overige activiteiten bedragen in 2010 EUR 42 miljoen (2009: EUR 42 miljoen).

De toename van de havengelden is een combinatie van de volgende factoren:

- Hogere passagiersvergoedingen (EUR 13,9 miljoen) door een toename van het aantal passagiers;
- Licht hogere start- en landingsgelden (EUR 1,1 miljoen), als gevolg van een hoger gemiddeld startgewicht per vliegtuigbeweging, bij een daling van het aantal vliegtuigbewegingen;
- Lagere beveiligingsinkomsten (EUR 5,1 miljoen) ondanks een toename van het aantal passagiers. Dit wordt veroorzaakt door een lager security tarief dat vanaf het tweede kwartaal van 2009 van toepassing was;
- Lagere parkeergelden (EUR 0,3 miljoen) als gevolg van een kortere parkeerduur van vliegtuigen;
- Gelijk gebleven havengeldtarieven per 1 april 2010.

De bedrijfslasten van de business area namen toe met 1,5% (6,3 % in 2009), van EUR 643 miljoen

tot EUR 652 miljoen. De kosten voor onderhoud stegen met EUR 7,4 miljoen en de afschrijvingskosten stegen met EUR 7,4 miljoen. Dit werd voornamelijk veroorzaakt door eind 2009 in gebruik genomen bagagesystemen. Verder stegen de kosten voor uitbestedingen (EUR 2,9 miljoen) door diverse uitbestedingstrajecten, materialen (EUR 2,7 miljoen) grotendeels veroorzaakt door het extreme winterweer en andere externe kosten (EUR 2,6 miljoen). De grootste daling werd veroorzaakt door afname van de overige bedrijfskosten met EUR 11,7 miljoen. Onder deze post zijn in 2009 en 2010 de dotatie aan de voorziening voor kosten voortvloeiend uit de aanpassing van de organisatie verantwoord. De personeelskosten namen in 2010 af met EUR 1,7 miljoen.

Per 1 augustus 2010 zijn de kosten voor 'Apollo' (een aantal van de extra beveiligingsmaatregelen voor de High Risk Flights) overgegaan van Amsterdam Airport Schiphol naar de luchtvaartmaatschappijen. Deze beveiligingsmaatregelen, geëist door de Amerikaanse overheid, kwamen in de Nederlandse regelgeving te vervallen waardoor het in de rede lag de financiering hiervan ook bij de betreffende luchtvaartmaatschappijen neer te leggen.

Voor de kosten van overige extra beveiligingsactiviteiten voor High Risk Flights liep een discussie met de overheid om te bezien of deze door hen vergoed zouden kunnen worden. De overheid zag hier geen ruimte voor.

De EBITDA over 2010 is gestegen met 2,7% (3,3% in 2009), van EUR 176 miljoen naar EUR 180 miljoen. Het exploitatieresultaat bleef nagenoeg gelijk op EUR 45 miljoen (-11,5% in 2009).

De investeringen in 2010 bedroegen EUR 164 miljoen (2009: EUR 143 miljoen). De belangrijkste investeringen betreffen het bagagesysteem (70 MB programma) en groot onderhoud.

EUR miljoen	Aviation		Security		Business area	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Totale omzet	456	441	241	247	697	688
Bedrijfslasten	410	401	242	242	652	643
Exploitatieresultaat	46	40	- 1	5	45	45
Gemiddelde vaste activa	1.843	1.800	208	211	2.051	2.011
RONA na belastingen	1,9%	1,7%	- 0,1%	1,7%	1,7%	1,7%

De RONA na belastingen van de Aviation activiteiten steeg met 0,2 procentpunt naar 1,9%. De RONA na belastingen van de beveiligingsactiviteiten daalde met 1,8 procentpunt naar -0,1%.

Ontwikkeling passagiers, vracht en netwerk

Het handhaven en versterken van de Mainportpositie en de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol is onze belangrijkste doelstelling. Passagiers, vracht en het netwerk van bestemmingen zijn hierin onze belangrijkste drivers.

Het winterweer aan het begin en het einde van dit verslagjaar en de vulkanische uitbarsting op IJsland remde het herstel af dat zich in 2010 voorzichtig aandiende, na de economische crisis in 2009. De winter zorgde voor veel overlast met vertragingen en vluchten die moesten worden geannuleerd. Als gevolg van de vulkanische as in april was het luchtruim bijna vijf dagen gesloten boven grote delen van Europa, waardoor Amsterdam Airport Schiphol zo'n 690.000 passagiers is misgelopen.

Het totale passagiersvolume (inclusief transitopassagiers) nam in 2010 toe met 3,8% (-8,1% in 2009) naar ruim 45,2 miljoen. Het aantal OD-passagiers (passagiers met Schiphol als

vertrek- of aankomstpunt) steeg met 7,0% (-8,9% in 2009) naar bijna 26,4 miljoen. Het aantal transferpassagiers daalde met 0,6% (-7,2% in 2009) naar ruim 18,7 miljoen.

Europa, het continent met veruit het grootste passagiersvolume, liet ook de grootste absolute groei zien. Het vervoer binnen Europa steeg met bijna 795.000 passagiers en kwam uit op ruim 29,8 miljoen; een toename van 2,7% (-8,6% in 2009). Ruim 28% van deze toename kwam voor rekening van Turkije, ruim 27% kon toegewezen worden aan Spanje.

Het vervoer op Noord-Amerika, het op één na grootste continent wat passagiersvolume betreft, kwam uit op ruim 5,3 miljoen en steeg hiermee met bijna 100.000 passagiers; een toename van 1,9% (-11,6% in 2009). Het Midden- Oosten, het kleinste continent wat passagiersvolume betreft, liet de grootste relatieve groei zien gestimuleerd door de start van vluchten van Emirates naar Dubai halverwege 2010. Met een toename van 17,7% (-5,0% in 2009) kwam het totaal aantal passagiers dat vervoerd werd van en naar dit continent uit op bijna 1,3 miljoen passagiers. Op Azië nam het passagiersvolume toe met 6,8% (-6,7% in 2009) tot ruim 4,0 miljoen. Van en naar Afrika groeide het aantal passagiers met ruim 225.000 met 8,9% (-0,6% in 2009) naar 2,8 miljoen passagiers en van en naar Midden- en Zuid-Amerika

werden bijna 2,0 miljoen passagiers vervoerd; een groei van 3,6% (-5,5% in 2009).

Juli was net als in voorgaande jaren de drukste maand met ruim 4,7 miljoen passagiers; 4,4% meer vergeleken met juli 2009. Op 31 juli 2010 – de drukste dag – reisden ruim 163.700 passagiers van, naar of via Schiphol; 3,6% meer vergeleken met de drukste dag in 2009.

Binnen de top tien van geselecteerde Europese luchthavens, zag Amsterdam Airport Schiphol in 2010 haar marktaandeel met 0,2 procentpunt stijgen naar 10,6%. Daarmee is zij de vijfde passagiersluchthaven van Europa gebleven. Net als voorgaand jaar voert Londen Heathrow deze Top 10 aan gevolgd door Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Madrid.

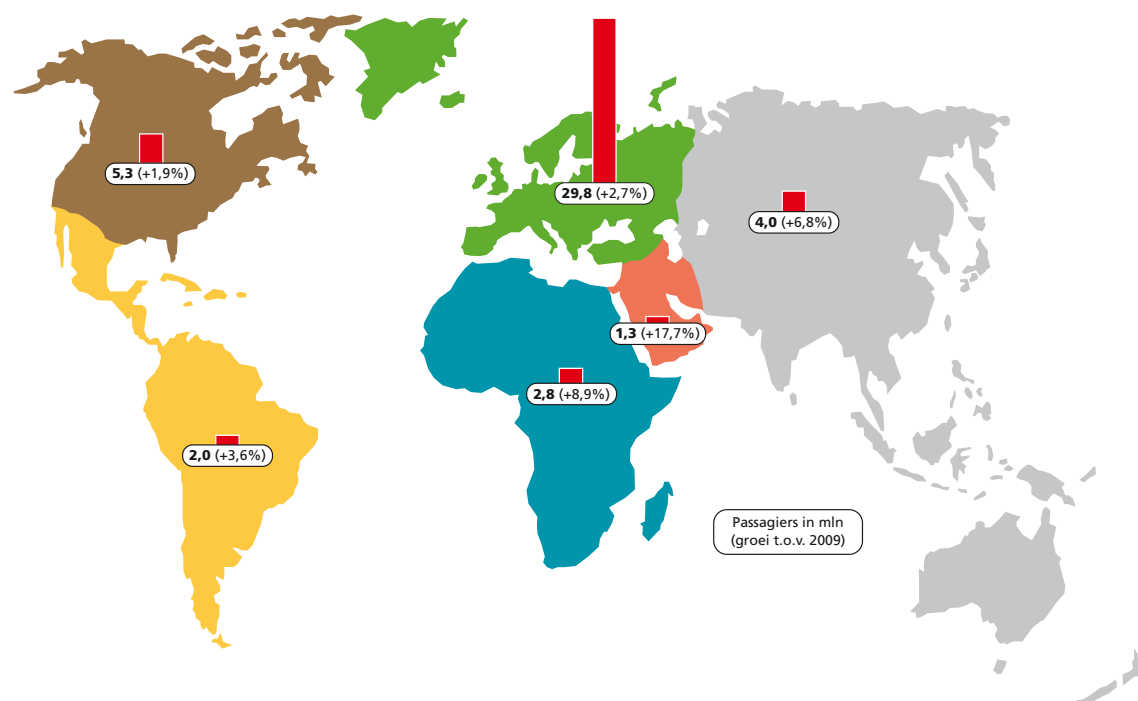
Hubcarrier Air France-KLM en haar partners vervoerden in 2010 met een groei van 568.000 het grootste aantal passagiers; ruim 28,9 miljoen. Vergeleken met 2009 is dit een toename van 2,0% (6,3% in 2009), waarbij moet worden opgemerkt dat dit percentage wordt gedrukt door de overstap van Continental Airlines van SkyTeam naar Star Alliance. De gemiddelde bezettingsgraad van een hubcarrier toestel steeg met 3,7 procentpunt naar 78,7%. Daarbij moet de kanttekening gemaakt worden dat het totaal aantal aangeboden stoelen daalde met 2,7%.

De grootste groei, zowel absoluut als procentueel, lieten de low cost maatschappijen zien. Het aantal passagiers vervoerd door low cost carriers nam in 2010 toe met ruim 746.000 tot ruim 5,3 miljoen; een groei van 16,3% (-10,8% in 2009). De low cost maatschappijen boden 13% meer stoelen aan dan in 2009, die ook nog eens beter werden gevuld. De gemiddelde bezettingsgraad van een low cost carrier-stoel steeg met 2 procentpunt naar 77%. Overall bereikte de gemiddelde bezettingsgraad van een passagierstoestel in 2010 met 77,1% een nieuw record; 3 procentpunt hoger dan de bezettingsgraad van 2009 (74,1%). Het oude record uit 2005 stond op 76,0%.

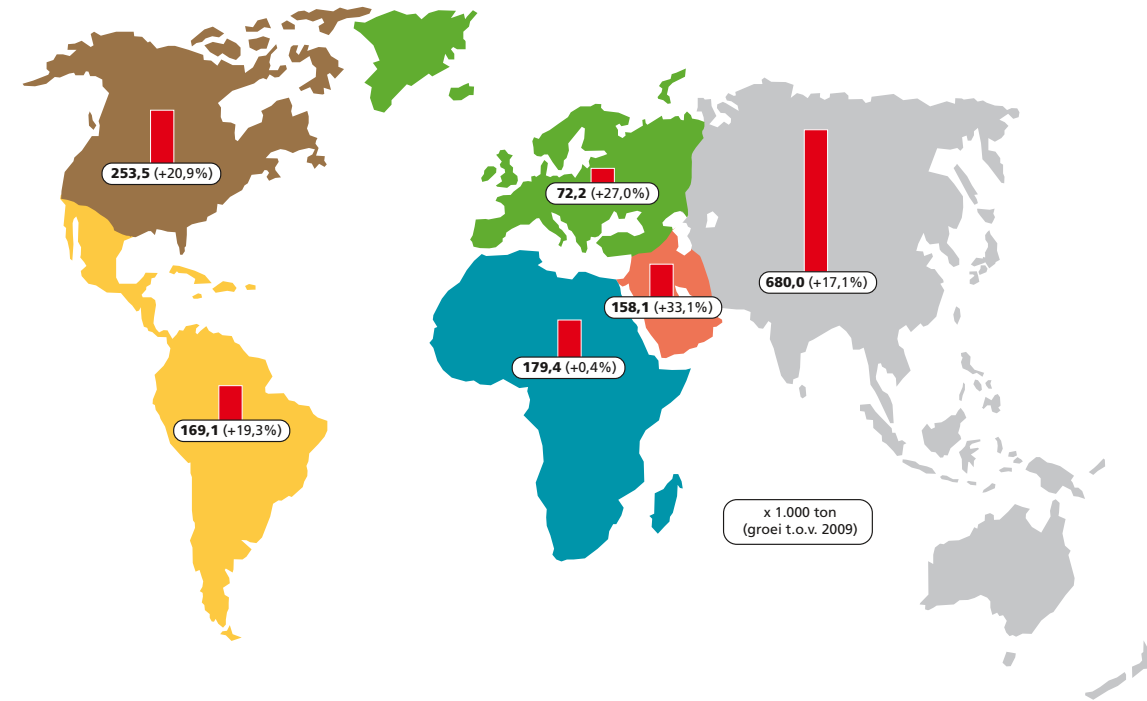
Vrachtvervoer herstelt

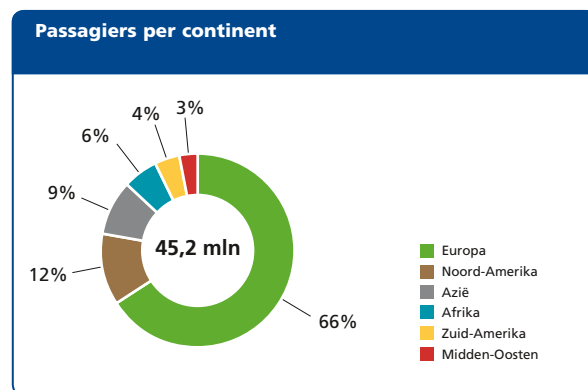
Dankzij de rugwind van een aantrekkende economie nam het vrachtvolume in 2010 met 17,6% toe (-17,9% in 2009) naar een niveau van 1.512.000 ton; een groei van 226.000 ton. Dit herstel begon in het laatste kwartaal van 2009 waarna het zich in 2010 heeft voortgezet. Nadat de meeste voorraden van bedrijven weer op peil waren en overheidsstimulering van de economie minder werd, vlakke de groei in de tweede helft van het jaar enigszins af. Belangrijkste bijdrage aan dit herstel leverden de full freighters. Het vervoer met deze

Passagiersvolume en -groei per continent



Vrachtvolume en -groei per continent



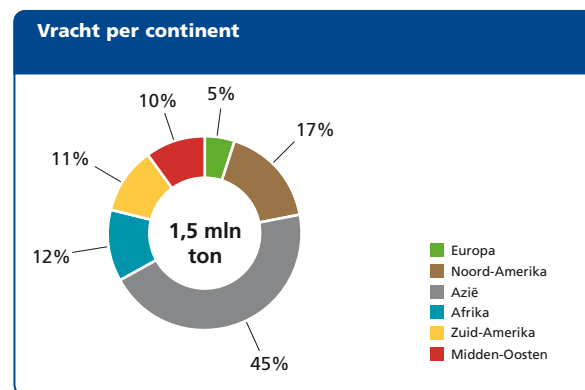


toestellen die uitsluitend vracht vervoeren nam toe met 23,8% (-24,9% in 2009), van ruim 696.300 ton in 2009 naar 862.200 ton in 2010. Het vrachtvervoer met toestellen die passagiers en vracht vervoeren, nam in 2010 toe met 10,2% (-7,9% in 2009), van ruim 590.000 ton naar 650.000 ton.

Het vrachtvervoer nam toe op alle continenten. Met een stijging van 33,1% liet het Midden-Oosten het grootste herstel zien, na in 2009 met -32,7% het grootste verlies te hebben genoteerd. Vrachtvolume van en naar deze regio steeg met bijna 40.000 ton naar ruim 158.000 ton. Waar alle continenten groei-percentages lieten zien van 17% of meer, kende het vrachtvervoer op Afrika een toename van 0,4%; hier werd in 2009 de laagste daling (-5,7%) waargenomen.

Azië en Noord-Amerika bleven de regio's waarop het meeste vracht wordt vervoerd. Het volume van en naar Azië steeg in 2010 met 17,1% (-19,1% in 2009) van bijna 581.000 ton naar bijna 680.000 ton. Op Noord-Amerika steeg het vrachtvolume met 20,9% (-21,5% in 2009), van 210.000 ton in 2009 naar bijna 254.000 ton in 2010.

Amsterdam Airport Schiphol staat op de derde plaats binnen de top tien van Europese luchthavens voor vracht. Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle blijven deze lijst aanvoeren. Het marktaandeel van Schiphol is met -0,1 procentpunt gedaald naar 13,9%. De luchthavens Frankfurt (+0,4), Parijs Charles de Gaulle (+0,1), Leipzig (+0,4), Luik(+0,6) en Milaan Malpensa (+0,2) wonnen alle vijf marktaandeel.



Uitgebreider netwerk en meer luchtvaartmaatschappijen

In 2010 verbonden 106 carriers op reguliere basis Amsterdam Airport Schiphol met 301 bestemmingen.

Passagiers konden kiezen uit 274 reguliere bestemmingen, negen meer dan vorig jaar. Ten opzichte van 2009 nam het aantal intercontinentale bestemmingen toe met vijf en kwam uit op 116. Zo voegde KLM Hangzhou en Kigali aan haar netwerk toe, startte Arkefly op Colombo en Goa en werd Amsterdam verbonden met het Iraakse Erbil door de start van Viking Hellas Airlines. Het aantal Europese lijndienstbestemmingen nam per saldo toe met vier en kwam uit op 158. Vueling voegde Bilbao en La Coruna aan het netwerk toe, Estonian én Air Baltic zijn op Vilnius begonnen en easyJet verbond Amsterdam met zowel Doncaster Sheffield als met Berlijn Schönefeld.

Bovengenoemde passagiersbestemmingen werden aangeboden door 91 maatschappijen. In 2010 werden Emirates, Garuda Indonesia, Cimber Sterling, SmartWings en Viking Hellas verwelkomd op Amsterdam Airport Schiphol.

Het aantal reguliere bestemmingen aangedaan door alleen full freighters steeg met acht naar 27. De toename bestond, op drie na, allemaal uit intercontinentale bestemmingen. In 2010 waren er, net als in 2009, 24 full freighter airlines op regelmatige basis actief op Amsterdam Airport Schiphol. Negen van deze airlines waren tevens actief in het passagierssegment.

Vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer op Amsterdam Airport Schiphol daalde in 2010 met 1,3% (-8,7% in 2009) van 391.264 naar 386.316. Het aantal vliegtuigbewegingen met passagierstoestellen daalde met 1,8% (-8,0% in 2009) van bijna 377.700 in 2009 naar 370.711 in 2010. Het totale aantal aangeboden stoelen, ruim 58,7 miljoen, daalde minder hard, omdat in 2010 grotere toestellen zijn ingezet. De gemiddelde stoelcapaciteit per vliegtuig nam met bijna drie stoelen toe tot ruim 158. Dit is vooral het gevolg van het verdwijnen van de Fokker 50 – een klein toestel met veel vliegtuigbewegingen – uit de KLM-vloot in het eerste kwartaal van 2010. Ook het gemiddeld maximale startgewicht (MTOW) liet een toename zien. Een passagierstoel woog in 2010 gemiddeld 94,2 ton en dit lag ruim twee ton boven het gemiddelde MTOW van 2009.

Het aantal vliegtuigbewegingen uitgevoerd door full freighters nam na de vrije val in 2009 (-23,7%) in 2010 weer toe met 14,9% en kwam uit op 15.605 bewegingen. Ook hier werden grotere toestellen ingezet en steeg het gemiddelde MTOW van 323 ton in 2009 naar 331 ton in 2010.

Concurrerende tarieven

De exploitatie van Amsterdam Airport Schiphol is onderworpen aan economische regulering (Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol). Dit betekent ondermeer dat:

- de havengeldtarieven worden vastgesteld onder toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa);
- de luchtvaartsector tijdens dit proces wordt geconsulteerd;
- het rendement op de luchtvaartactiviteiten is gemaximeerd tot het niveau van de gemiddelde vermogenskosten van de luchtvaartactiviteiten (WACC);
- behaalde overschotten en/of tekorten ten opzichte van dit rendement grotendeels in de tarieven van een volgende periode moeten en/of kunnen worden verrekend.

Doordat de boekhoudregels in de Wet luchtvaart afwijken van IFRS betekent dit dat de gepubliceerde RONA's op basis van IFRS af zullen wijken

van het rendement onder de Wet luchtvaart. In 2010 is daarnaast het werkelijke rendement op de business area Aviation lager dan het maximaal toegestane niveau. Schiphol Group heeft er namelijk voor gekozen de tarieven voor 2010 niet op het maximale toegestane niveau vast te stellen en bovendien af te zien van een verrekking van EUR 49 miljoen waar Schiphol Group recht op had, rekening houdende met de omstandigheden in de luchtvaartsector en het behoud van de concurrentiepositie.

Dankzij een gunstiger ontwikkeling van het verkeer en vervoer zijn de inkomsten uit de havengelden in 2010 overigens aanzienlijk hoger uitgekomen dan het niveau waarmee in de tweede helft van 2009 rekening werd gehouden.

Tarieven 2011

Op het moment dat nieuwe investeringen of delen ervan operationeel worden, mogen zij worden doorberekend in de tarieven. Nu eind 2010 een belangrijk deel van het nieuwe bagagesysteem in bedrijf is gesteld en de luchtvaartmaatschappijen hiervan de voordelen genieten, kunnen de kosten in de tarieven worden verdisconteerd. Vanaf 1 april 2011 zullen de havengeldtarieven met gemiddeld 0,6% stijgen. In dit percentage is rekening gehouden met verrekking van de wettelijk verplichte teruggave van het positieve verschil dat is ontstaan in 2010 als gevolg van de gunstige ontwikkeling van het verkeer en vervoersvolume.

Aanpassing tariefstructuur

In gesprekken met de luchtvaartsector over de vaststelling van onze tarieven per 1 april 2011, hebben wij een aanpassing van de tariefstructuur voorgesteld. De effecten ervan op de Mainport en het netwerk worden inmiddels onderzocht door internationale strategie consultants. Wij hebben een structuur voorgesteld waarbij per bagagestuk een tarief wordt gehanteerd. Op die manier betaalt de luchtvaartsector mee aan de waardecreatie die wij voor haar hebben bewerkstelligd. Dankzij grote investeringen in het bagagesysteem is de afhandeling van de bagage van de transferpassagier aanmerkelijk verbeterd, wat luchtvaartmaatschappijen aanzienlijke besparingen oplevert.

Tussen Schiphol en een substantieel aantal luchtvaartmaatschappijen is vervolgens een verschil



van inzicht ontstaan over de gevolgen van de voorgestelde aanpassing. Vandaar dat is besloten de structuraanpassing te heroverwegen en een extern onderzoek te starten naar de effecten van de voorgestelde aanpassing op de Mainport en het netwerk. KLM en Schiphol zijn beide opdrachtgever voor dit onderzoek dat door internationale strategie consultants wordt uitgevoerd.

Beroepszaken

In juni 2010 hebben de zittingen plaatsgevonden bij de rechtbank Rotterdam inzake de beroepszaken met betrekking tot de havengeldtarieven per 1 april 2009. In juli 2009 besloot de NMa dat de klacht van easyJet over de relatief hoge tarieven voor OD-passagiers ongegrond was. easyJet heeft hiertegen beroep aangetekend. Schiphol zelf heeft beroep aangetekend tegen het oordeel van de NMa dat de kosten voor de voorziening bij de Polderbaan – aan te leggen voor vermindering van het geluid van vliegtuigen – de kosten voor het werven en opleiden van bagageafhandelings-personeel en de onverwachte kosten voor controle werkzaamheden van de externe accountant met betrekking tot het toerekeningsysteem, niet in de tarieven mochten worden doorberekend.

De rechtbank Rotterdam heeft beide beroepen in haar uitspraak van eind november 2010 afgewezen. In beide zaken is hoger beroep aangetekend, door respectievelijk easyJet en door Schiphol. easyJet wil de zaak nu voorleggen aan het Europese Hof.

Momenteel buigt de NMa zich over een klacht van easyJet over de tarieven per 1 april 2010. Deze klacht heeft dezelfde strekking als die met betrekking tot de tarieven per 1 april 2009.

Kostenefficiency

Schiphol streeft naar concurrerende visit costs en heeft de intentie om een zo concurrerend mogelijk kostenniveau te realiseren, maar houdt zoals altijd ook nadrukkelijk rekening met het wenselijke en noodzakelijke niveau van investeringen in het belang van de Mainport en het beoogde kwaliteitsniveau. Door de bijzondere positie die Schiphol als transfer luchthaven heeft, richt Schiphol zich vooral op het proces van de overstappende passagier – punctualiteit, bagage afhandeling, efficiency en comfort op de luchthaven zijn daarin belangrijke parameters. Kosten

die door Schiphol gemaakt worden om deze processen te waarborgen leiden vaak tot kosten- of concurrentievoordelen bij de gebruikers en voegen op deze manier waarde toe aan de keten (zoals kwaliteit van de bagage afhandeling en het kunnen realiseren van korte overstaptijden). De meeste kostensoorten zijn slechts beperkt variabel van karakter en besparingen hierop zijn niet mogelijk zonder afwegingen te maken met betrekking tot capaciteit, veiligheid en kwaliteit.

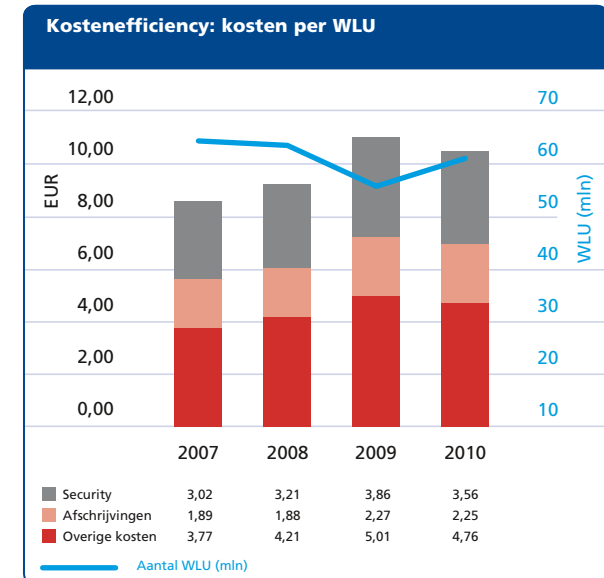
Als we kijken naar onze eigen kosten, dan is de belangrijkste efficiency maatstaf de kosten per Work Load Unit (WLU). Eén WLU is gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht. De kosten per WLU zijn in 2010 met 5,1% gedaald (+19,0% in 2009) van EUR 11,14 in 2009 naar EUR 10,57 in 2010. Deze afname is vooral het gevolg van een relatief grotere toename van het aantal WLU's dan de toename van de totale kosten.

Operationele capaciteit

Door continu op het juiste moment te investeren, zorgen wij ervoor dat Amsterdam Airport Schiphol over voldoende capaciteit beschikt. Het huidige banenstelsel van de luchthaven heeft een capaciteit van circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Deze is op basis van huidige prognoses ruim voldoende om aan de vervoersvraag te voldoen tot naar schatting 2020/2025. Wettelijke milieugrenzen van geluid beperken echter de te gebruiken capaciteit. Voor de periode na 2020/2025 blijft de planologische reservering door het Rijk van een eventuele parallelle Kaagbaan van belang. Met operationele verbeteringen kan de huidige terminal circa 65 miljoen passagiers afhandelen, afhankelijk van de ontwikkeling in het piekpatroon. Door verdere uitbreidingen kunnen wij op deze locatie doorgroeien tot circa 85 miljoen passagiers.

In 2010 is een aantal belangrijke mijlpalen bereikt binnen het 70 MB programma. Met dit investeringsprogramma wordt de betrouwbaarheid, flexibiliteit en de capaciteit van ons bagagesysteem vergroot. Toepassing van nieuwe technologieën (o.a. robots) maakt het nieuwe bagagesysteem tot een 'State of the Art' systeem.

In november is de nieuwe bagagehal Zuid, een belangrijk onderdeel van dit 70 MB programma, met succes in gebruik genomen. Een volgend



project in het 70 MB programma is het project Backbone. Dit project verbindt bestaande en nieuwe bagagesystemen met elkaar en verhoogt de bedrijfszekerheid.

Luchtruim- en milieucapaciteit

Het behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol en de Mainport, moet worden gerealiseerd in een complexe omgeving met veel stakeholders. Amsterdam Airport Schiphol werkt daarom nauw samen met vele partijen en op allerlei niveaus, zowel binnen de luchtvaartsector, met de overheid als met overige (lokale) belanghebbenden. Door dit intensieve overleg kan Amsterdam Airport Schiphol met haar omgeving afspraken maken over hinderbeperkende maatregelen en verbeteringen van de leefbaarheid.

Voor voldoende en betrouwbare capaciteit in de lucht heeft Amsterdam Airport Schiphol een gedeelde verantwoordelijkheid. Samen met LVNL, KLM en andere luchtvaartmaatschappijen zorgt de luchthaven ervoor dat de door de overheid toegestane geluidscapaciteit niet wordt overschreden. Om optimaal gebruik te kunnen maken van de geluidscapaciteit stimuleert Amsterdam Airport Schiphol de luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen in te zetten en om selectief gebruik te maken van de nachtcapaciteit. Dit gebeurt onder andere door



differentiatie van de start- en landingsgelden (lawaaige toestellen betalen een hoger tarief) en operationele maatregelen.

Tafel van Alders

In overleg met bewoners uit de omgeving van Schiphol, luchtvaartpartijen, omringende overheden en rijksoverheid zijn in 2008 aan de Tafel van Alders afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de luchthaven tot 2020. In februari 2009 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het kabinetsstandpunt over het advies van de Tafel van Alders. Kernpunt hiervan is dat de luchthaven Schiphol mag groeien naar 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 waarvan in het kader van de selectiviteit een deel (70.000) op de regionale luchthavens Lelystad Airport en Eindhoven zal moeten kunnen plaatsvinden.

In drie convenanten (zie www.schiphol.nl/cr) zijn maatregelen vastgelegd ter beperking van (geluids)hinder, de ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol op de middellange termijn en maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Amsterdam Airport Schiphol werkt samen met de betrokken partijen aan de uitvoering van de convenanten.

Normen en handhavingstelsel

Een van de afspraken betreft de uitwerking van een experiment voor een nieuw geluidsstelsel omdat het huidige stelsel te complex is. In augustus 2010 heeft de Tafel van Alders een nieuw stelsel in een advies aan het kabinet aangeboden. Kabinet en Tweede Kamer hebben dit advies overgenomen, waarna per 1 november een experiment is gestart. Kern van dit nieuwe geluidsstelsel is dat start- en landingsbanen met de minste overlast zo vaak als mogelijk worden ingezet waarbij de bescherming voor de omgeving minimaal gelijk is aan het huidige systeem. Met dit nieuwe stelsel wordt twee jaar geëxperimenteerd, waarna de Tafel van Alders het experiment zal evalueren. Het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten blijft van kracht totdat is besloten over een nieuw geluidsstelsel.

Hinderbeperkende maatregelen

Ook in 2010 zijn rondom Amsterdam Airport Schiphol vorderingen gemaakt op het gebied van hinderbeperking, zoals de uitbreiding van de vaste bochtstraal bij Hoofddorp. Dit heeft geleid tot een verdere afname van het aantal mensen dat ernstige geluidshinder ondervindt

van de luchthaven. In 2010 is een aantal eerder succesvol geteste hinderbeperkende maatregelen definitief in de Wet luchtvaart vastgelegd. Zo is de ligging van een aantal startroutes bijvoorbeeld geoptimaliseerd.

In 2010 hebben twee hinderbeperkende experimenten plaatsgevonden. Het eerste betrof verlenging van het nachtrechtime van 6:00 uur tot 6:30 uur. Gedurende de nacht geldt een beperking voor het gebruik van de start- en landingsbanen en worden geluidsarme naderingen en speciale nachtroutes voor startend vliegverkeer uitgevoerd. Dit experiment is met een half jaar verlengd tot mei 2011.

Bij het tweede experiment gebruikten alle Boeing 737's van KLM de zogenoemde vaste bochtstraal vanaf de Kaagbaan. De eerste resultaten zijn positief en inmiddels is het experiment uitgebreid met andere vliegtuigtypen van KLM. Daarnaast is het de bedoeling dat ook andere maatschappijen aan het experiment gaan deelnemen om nog nauwgezetter in kaart te kunnen brengen of een dergelijke maatregel daadwerkelijk leidt tot een vermindering van geluidshinder.

Convenant *Behoud en versterking Mainportfunctie en netwerkqualiteit*

In het convenant *Behoud en versterking Mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol* hebben het Rijk en Schiphol wederzijdse afspraken gemaakt om de capaciteit op de luchthaven Schiphol optimaal te kunnen benutten. Het beleid omvat een samenhangend en evenwichtig geheel van maatregelen ter versterking van de Mainport en ter bevordering van verkeer dat deze doelstelling ondersteunt. Het afgelopen jaar is naast het continueren van het ontmoedigingsbeleid voor lawaaige vliegtuigen geen extra maatregel ingezet vanwege het achterblijven van de groei van het verkeer. Het aantal vluchten met de meest lawaaige vliegtuigen op Amsterdam Airport Schiphol was in 2010 minder dan de helft van het aantal in 2008, en bedroeg circa 0,4% van het totale aantal vluchten.

Grondgeluid

Op 29 november 2010 is begonnen met de aanleg van zogenoemde 'grondribbels' ten zuidwesten van de Polderbaan op grond van de luchthaven. Over maatregelen op percelen van andere grondeigenaren in het gebied is

Schiphol in gesprek. Doel van de ribbels is om grondgeluid voor inwoners van Hoofddorp met 10 decibel te verminderen. Grondgeluid komt van startende vliegtuigen en kent een lage frequentie die geluidswallen niet kunnen tegenhouden.

Regionale luchthavens

In het verslagjaar heeft de heer Alders overleg gevoerd met Eindhoven Airport en Lelystad Airport over het creëren van de benodigde capaciteit in het kader van het kabinetsbesluit dat beide luchthavens samen mogen groeien met 70.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Voor Eindhoven Airport heeft dit geleid tot een advies waarbij de luchthaven in twee stappen met 25.000 extra bewegingen groeit. In Lelystad hebben de partijen meer tijd nodig om een aantal vraagstukken waaronder geluidsrimte en verlenging van de start- en landingsbaan verder uit te werken.

Geluidscapaciteit

De geluidsbelasting voor de omgeving wordt in het huidige handhavingstelsel berekend in handhavingpunten. Een handhavingpunt is een punt waarop een door de overheid vastgestelde maximaal toegestane geluidsbelasting van toepassing is. Er zijn 35 handhavingpunten voor het etmaal en aanvullend 25 voor de nacht (23:00 uur - 7:00 uur).

Het gebruiksjaar (1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010) is afgesloten zonder overschrijdingen van de grenswaarden voor vliegtuiggeluid in handhavingpunten.

In gebruiksjaar 2010 is groot onderhoud uitgevoerd aan de Buitenveldertbaan. De baan is circa 3½ week niet gebruikt. De overige banen zijn circa een week buiten gebruik gesteld voor regulier onderhoud. Het vliegverkeer wordt gedurende de onderhoudsperiodes afgewikkeld op andere start- en landingsbanen, waardoor de

geluidsbelasting anders wordt verdeeld. Inspectie van Verkeer en Waterstaat stelt voor de periode van het groot onderhoud vervangende grenswaarden vast.

Informatievoorziening

Informatievoorziening is cruciaal. Uitleg en pro-actief informeren zorgen voor meer inzicht bij de omwonenden in de geluidsbelasting voor de omgeving. Hiervoor zorgt het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas). Bas informeert de omgeving actief over alles wat met de luchthaven en de directe leefomgeving heeft te maken. In 2010 heeft Bas de informatievoorziening aan omwonenden uitgebreid.

Naast de kwartaal- en jaarrapportages brengt Bas nu ook een digitale nieuwsbrief uit, zodat sneller op de actualiteit kan worden ingegaan en meer achtergrondinformatie kan worden gegeven. Daarnaast informeert Bas via e-mailberichtgeving waarop omwonenden zich kosteloos kunnen abonneren, over belangrijke operationele onderwerpen. Verwacht wordt dat de service van het online weergeven van vliegtuigbewegingen van en naar de luchthaven Schiphol via de website van Bas (www.bezoekbas.nl) in 2011 beschikbaar komt. In het gebruiksjaar 2010 zijn door 5.387 personen meldingen over ondervonden hinder door vliegverkeer ingediend bij Bas. Dat waren er 2,1% meer dan in 2009. Om de aard van de meldingen te kunnen analyseren, maakt Bas onderscheid tussen specifieke, periode- en overige meldingen. De totale groep melders heeft in 2010 samen 212.335 specifieke, 33.477 periode- en 1.795 overige meldingen ingediend. Een kleine minderheid (2,1% van de melders) behoort tot de zogenoemde 'veelmelders'. Deze groep is verantwoordelijk voor 88,9% van alle meldingen. Daarom wordt bij Bas vooral aandacht besteed aan de overige groep melders, de zogenoemde 'focusgroep'. De 5.272 personen uit deze focusgroep dienden

5,3% minder specifieke en 0,3% minder periodemeldingen in.

Efficiënte operatie

Wij streven voortdurend naar verbetering van de operationele efficiency, de veiligheid, de beveiliging en de kwaliteit van de producten en diensten voor luchtvaartmaatschappijen, passagiers en verladers.

Collaborative Decision Making

Het Collaborative Decision Making (CDM) programma heeft in 2010 op Schiphol een belangrijke ontwikkeling doorgemaakt. CDM wil in Europees verband het verwerken en benoemen van vluchttijden standaardiseren. Dankzij CDM beschikken alle partners tegelijkertijd over dezelfde operationele informatie waardoor materieel, mensen en infrastructuur – vliegtuigen, afhandeling, gates – optimaal kunnen worden gebruikt. Daarnaast is CDM nodig om de netwerkcapaciteit van vluchtroutes in Europa beter te kunnen gebruiken. Amsterdam Airport Schiphol, LVNL en KLM zijn in 2010 begonnen met de invoering van CDM. Tevens zijn de overige luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren op de luchthaven benaderd zich aan te sluiten. In november is de eerste stap gerealiseerd met het genereren van verbeterde aankomstformatie die voor alle luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren via een website beschikbaar is.

Aswolk

De aswolk van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull zorgde vijf dagen in april en één dag in mei voor veel overlast. Een groot deel van het Europese luchtruim bleef enkele dagen gesloten waardoor luchthavens te maken kregen met duizenden gestrande passagiers. Schiphol kan terugkijken op een geslaagde opvang van passagiers.

In Europees verband wordt gewerkt aan een eenduidige aanpak, het definiëren van normen voor fly- en no-fly zones en het snel beschikbaar krijgen van meetresultaten van asconcentraties, bij een niet ondenkbare soortgelijke uitbarsting. Amsterdam Airport Schiphol is hierbij via de brancheorganisatie Airports Council International (ACI) Europe betrokken.

Sneeuw- en gladheidsbestrijding

De winter van 2009/2010 stak met 44 sneeuwdagen en 55 dagen vorst schril af tegen de gemiddelde winters op Schiphol die gemiddeld

zes dagen met sneeuw kennen en 38 met vorst. Sneeuwdagen zijn dagen waarop de sneeuwvloot in actie moet komen om de banen schoon te vegen. Met een enorme inzet van mens en materieel is de luchthaven open gebleven voor het vliegverkeer.

Ter voorkoming van gladheid worden start- en landingsbanen, rijbanen en platformen preventief gesproeid. In februari 2010 is overgegaan van het gebruik van kaliumacetaat naar kaliumformiaat. Er is 1,5 miljoen liter kaliumacetaat gesproeid en 1,9 miljoen liter kaliumformiaat. In totaal 3,4 miljoen liter; het gemiddelde ligt rond 1 miljoen liter per winter.

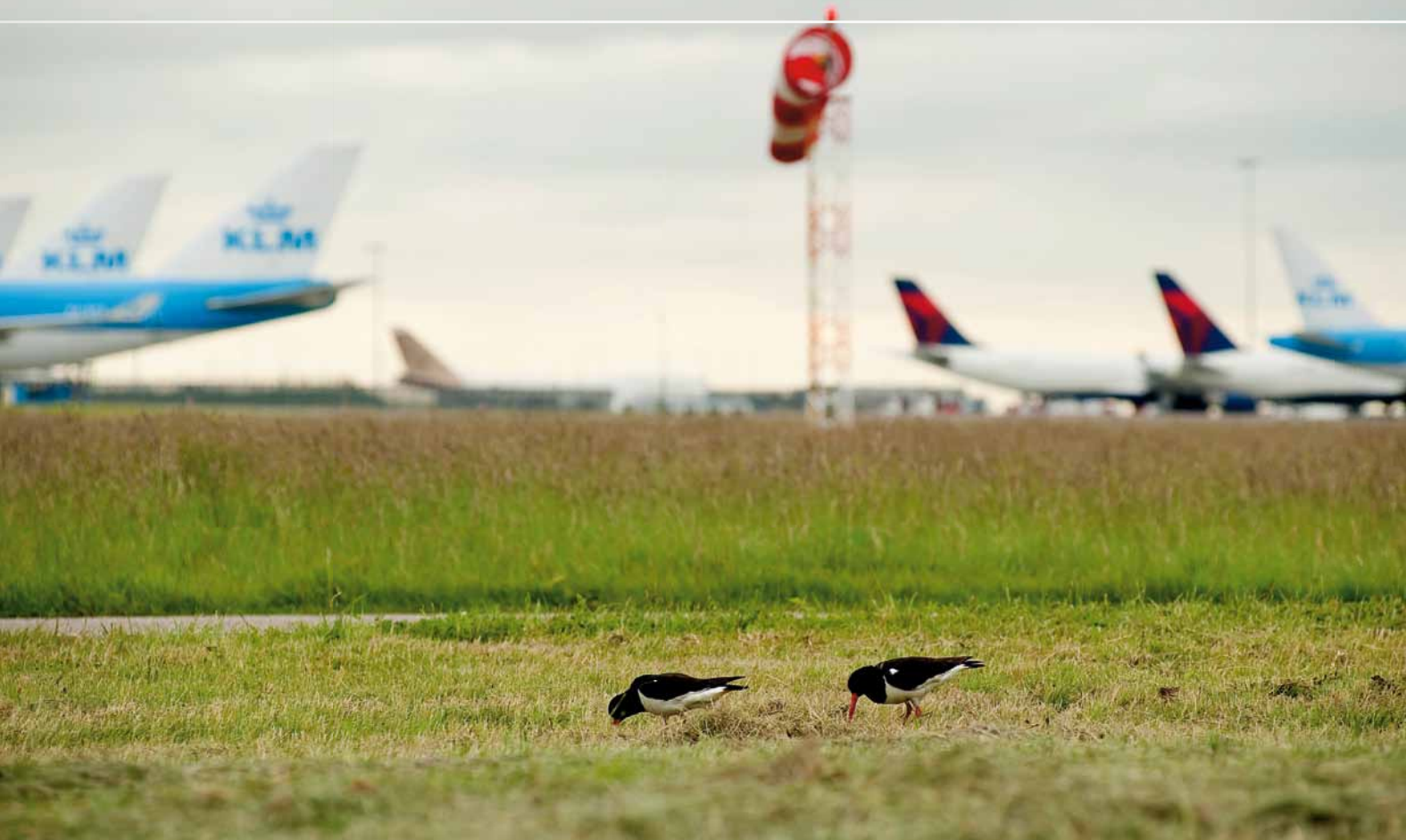
Kaliumformiaat is net als kaliumacetaat biologisch afbreekbaar, maar onttrekt minder zuurstof aan het oppervlaktewater. Hierdoor is de waterkwaliteit beter op peil gebleven. Het gemiddelde zoutverbruik op wegen, fietspaden en parkeerterreinen bedroeg 1,3 miljoen kilogram. Bij een gemiddelde winter ligt dit rond de 0,5 miljoen kilogram. De bestrijding van sneeuw en gladheid zorgde in 2010 voor een extra kostenpost van EUR 7 miljoen.

Afhandeling bagage

De IR-rate, het percentage koffers dat niet gelijk met de passagiers op zijn bestemming aankomt, steeg van 1,9% in 2009 naar 2,5% in 2010. De oorzaken van het niet tijdig aankomen van bagage zijn divers en moeten vooral buiten de activiteiten van Amsterdam Airport Schiphol worden gezocht. Slechts een klein deel (ongeveer 6,5%) van de vertraagde koffers is direct een gevolg van storingen in ons bagagesysteem. Veruit het merendeel wordt ergens anders in het reisproces veroorzaakt. Ook het winterweer, de aswolk en toenemende piekbelasting in de zomermaanden hebben de IR-rate in 2010 onder druk gezet.

De luchthaven werkt, samen met de luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren, aan het zogenoemde 70 MB programma waarin Schiphol tussen 2002 en 2013 bijna EUR 800 miljoen investeert. Dit programma, dat voorziet in het kunnen afhandelen van 70 miljoen koffers per jaar, vergroot de capaciteit en de flexibiliteit van het bagagesysteem, verbetert de kwaliteit van bagageafhandeling en de arbeidsomstandigheden in de bagagehallen (o.a. door mechanisatie) en verlaagt voor luchtvaartmaatschappijen de kosten per koffer.





In 2010 zijn projecten afgerond, die zorgen voor meer capaciteit voor de afhandeling van transferbagage. In december is de nieuwe bagagehal Zuid in gebruik genomen met een uniek afhandelconcept, waarbij koffers met behulp van robots in karren en containers worden geladen. Het 70 MB programma heeft dit jaar ook voor veel bouwactiviteiten in de bestaande bagageruimten gezorgd. Dankzij goede en intensieve afstemming met alle betrokken partijen is de overlast voor de bagageoperatie tot een minimum beperkt.

Punctualiteit

De punctualiteit in 2010 was zowel voor aankomende als vertrekkende vluchten lager dan in 2009. Het winterse weer is een belangrijke oorzaak van de lagere punctualiteit. Later in het jaar werden de vertragingen onder andere veroorzaakt door stakingen van de luchtverkeersleiding in diverse Europese landen. De aswolk heeft, buiten het feit dat een groot aantal vluchten werd geannuleerd, geen noemenswaardige invloed gehad op de punctualiteit.

De aankomstpunctualiteit daalde in 2010 van 87,9% naar 81,7%. Het aantal op tijd vertrekkende vliegtuigen daalde van 80,8% in 2009 naar 72,8%.

Schoonmaak

De luchthaven Schiphol heeft twee maanden achtereen hinder ondervonden van een door de FNV Bondgenoten georganiseerde landelijke staking in de schoonmaakbranche. Schiphol werd als podium gebruikt vanwege haar publiciteitswaarde, niet omdat zij een slechte opdrachtgever is. De acties werden ook gehouden op het NS-station Utrecht Centraal, het UWV en de hoofdkantoren van diverse schoonmaakbedrijven.

Samen met de NS heeft Schiphol vanuit haar betrokkenheid als grote opdrachtgever, het initiatief genomen om een sectoraal overleg in te stellen om te komen tot een code voor goed opdrachtgeverschap.

Professioneel Opdrachtgeverschap: de ontwikkeling naar een regieorganisatie
Amsterdam Airport Schiphol wil haar bedrijfsmiddelen efficiënt beheren en onderhouden. Dit wordt sinds 2009 gedaan door op de regiefunctie te sturen. Dit houdt in dat niet meer alle activiteiten zelf worden uitgevoerd, maar externe partijen worden ingeschakeld. Hiermee maakt de van origine technische oriëntatie plaats voor een procesgerichte sturing. Het programma Professioneel Opdrachtgeverschap ondersteunt de omschakeling. In 2010 is met de openbare aanbesteding van acht percelen een belangrijke stap gezet. De bedrijven die de opdracht verwerven, starten in april 2011 als main contractors.

Kwaliteit van de dienstverlening

Wij streven naar een hoge kwaliteit van onze dienstverlening, zowel voor de op Schiphol actieve luchtvaartmaatschappijen als voor hun passagiers. Wij zijn derhalve blij dat in 2010 het overgrote deel van de passagiers wederom tevreden is over Schiphol. Uit de tweemaandelijks steekproef onder 10.000 passagiers blijkt dat 94% van de vertrekkende en 93% van de aankomende passagiers Schiphol als 'goede' of zelfs 'uitstekende' luchthaven typeert. Onze inspanningen om de wachttijden te verkorten hebben in 2010 effect gehad; de tevredenheid onder passagiers over de wachttijd voor de paspoort- en securitycontroles is toegenomen. Ook de beoordeling van het gemak waarmee transferpassagiers kunnen overstappen is in 2010 verbeterd. In juni 2010 is Innovate Gate G7 geopend. In deze gate worden licht, beeld en interieurontwerp toegepast om het wachten aan de gate aangenamer te maken.

Schiphol behoort al jaren tot de Europese top als het gaat om kwaliteit voor de passagier. Internationale benchmarking van luchthavens over 2010 laat zien dat de concurrentie niet stil zit. Dankzij forse investeringen in kwaliteitsverbeteringen is in 2010 de concurrentie dichterbij gekomen. Naast het oordeel van passagiers over onze luchthaven is ook die van luchtvaartmaatschappijen een belangrijke graadmeter voor de kwaliteit van onze dienstverlening. Een recent onderzoek onder de op Schiphol actieve luchtvaartmaatschappijen laat zien dat Schiphol als een goede allround luchthaven wordt ervaren, die zichzelf continu verbetert.

Verder wordt Schiphol door concurrerende luchthavens gezien als een voorbeeld luchthaven op het gebied van kwaliteit. Schiphol wordt beoordeeld als 'best in class' als gekeken wordt naar het cumulatieve resultaat op verschillende evaluatiecriteria.

Schiphol won in 2010 een aantal belangrijke prijzen. Zo kozen Britse zakenreizigers Schiphol voor de 21e keer tot winnaar van de Business Traveller Award in de categorie 'Best Airport in Europe' en won Schiphol de titel 'Best Airport in Western Europe' bij de Skytrax World Airport Awards. Ook op het gebied van luchtvracht viel Schiphol in de prijzen. Schiphol werd tijdens de Asian Freight & Supply Chain Awards (AFSCA) ceremonie in Shanghai verkozen tot 'Best Airport Europe'.

Veiligheid

Amsterdam Airport Schiphol is een veilige luchthaven en wil dat ook blijven. Het gaat bij veiligheid (safety) op onze luchthaven om luchtvaart-, brand-, verkeers- en arboveiligheid.

Convenant Schiphol Airport Authority

Vanaf 1 februari 2010 voert Amsterdam Airport Schiphol verschillende controle- en toezichttaken uit, die voorheen door meerdere overheidspartijen werden uitgevoerd. Het doel is om efficiënter toezicht te kunnen houden en de handhaving van milieu-, security- en safetyregels te verbeteren. Toezichthouders van Amsterdam Airport Schiphol kunnen, in tegenstelling tot



PLEASE, RAISE ARMS
ACCORDING TO PICTURE



A.U.B. ARMEN HOUDEN
ZOALS AFGEBEELD

Aantal runway incursions op Schiphol

2010	31
2009	32
2008	41
2007	40

inspecteurs van overheidspartijen, gedurende het hele etmaal toezicht houden, wat beter past bij de 24/7-operatie van de luchthaven. De afspraken over de uitvoering van dit toezicht zijn vastgelegd in het convenant *Schiphol Airport Authority*.

Runway safety

Binnen luchtvaartveiligheid heeft het voorkomen van incidenten op en rond de start- en landingsbanen onze continue aandacht. Deze zogenoemde runway safety wordt gemeten aan de hand van het aantal runway incursions; een voorval op een start- of landingsbaan met een luchtvaartuig, voertuig of persoon die op dat moment daar niet hoorde te zijn. 2010 telde 31 runway incursions (32 in 2009). In 2010 zijn op locaties met een vergrote kans op een runway incursion, de te volgen routes nog duidelijker aangegeven. Tevens is er een campagne gevoerd onder piloten van zakenjets en privévliegtoelagen, zodat zij beter op de hoogte zijn van locaties met meer risico. In 2011 zullen additionele veiligheidsmaatregelen worden getroffen, die piloten erop moeten attenderen dat zij een start- en landingsbaan naderen.

Birdstrikes

Vogels en in het bijzonder ganzen vormen een steeds groter risico voor de vliegveiligheid. Zo keerde op 6 juni 2010 een toestel van Royal Air Maroc terug naar Schiphol na een aanvaring met Canadese ganzen en maakte een noodlanding met één uitgevallen motor. Om de problemen met ganzen daadkrachtig te kunnen aanpakken, is in juni 2010 de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) opgericht. Hierin nemen deel: de ministeries van Infrastructuur & Milieu en van Defensie, de provincie Noord-Holland, LTO Noord, Stichting Natuurmonumenten, de Vereniging van Verkeersvliegers en Amsterdam Airport Schiphol. Tevens is in 2010 een risicomodel ontwikkeld op basis van een uitgebreide analyse van de vogelaanvaringen in de laatste vijf jaar. Aan de hand van dit model worden voor de

Aantal vogelaanvaringen op Schiphol
(per 10.000 vliegtuigbewegingen)

2010	7,2
2009	7,1
2008	4,2
2007	5,2

verschillende groepen vogels specifieke beheersmaatregelen geanalyseerd en ontwikkeld.

Het aantal vogelaanvaringen in 2010 op luchthaven Schiphol bedraagt 7,2 per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,1 in 2009). De hogere aantallen die in de afgelopen twee jaar gemeten zijn blijken voor een belangrijk deel het gevolg van een betere registratie van de afdeling Bird Control en van de KLM piloten.

In de zomermaanden zetten wij dagelijks een valkenier in om vogels te verjagen. We zoeken steeds naar nieuwe methoden om vogels af te schrikken. Zo is in 2010 een proef gestart met het gebruiken van een groene laser langs de Aalsmeerbaan. De resultaten hiervan worden geëvalueerd in 2011.

Verkeersveiligheid

Amsterdam Airport Schiphol is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de veilige inrichting van haar wegen en terreinen. Door hier voortdurend aandacht aan te besteden, wordt getracht verkeersongevallen op het luchthaventerrein tot een minimum te beperken. De verkeersveilig-

Gemiddeld aantal aanrijdingen airside
(per maand)

2010	12
2009	13
2008	17
2007	16

Gemiddeld aantal aanrijdingen landside
(per maand)

2010	6	39
2009	8	44
2008	15	47
2007	18	49

■ Parkeerschades
■ Aanrijdingen



heid op het voor publiek toegankelijke deel van de luchthaven is in het verslagjaar verder toegenomen. Het aantal geregistreerde verkeersongevallen per maand is afgenomen van 44 in 2009 naar 39 in 2010. Zes hiervan zijn parkeerschades. Dodelijke verkeersongevallen en zeer ernstige letselongevallen deden zich in 2010 niet voor. Het aantal verkeersongevallen met licht letsel bedroeg gemiddeld 3,5 per maand en het aantal met iets zwaarder letsel gemiddeld 0,5 per maand. Op de platformen en de niet voor publiek toegankelijke randwegen is in 2010 het gemiddeld aantal aanrijdingen en andere incidenten met één afgenomen tot twaalf per maand.

Veiligheid in de terminal

Ons beleid voor de veiligheid in de terminal en overige gebouwen is vooral gericht op brandveiligheid, waarbij het voorkomen van brand prioriteit nummer één is, gevolgd door een veilige evacuatie van passagiers en personeel. Op basis van het meerjarenprogramma Continuïteit & Brandveiligheid wordt de brandbeveiliging voor het gehele terminalcomplex gefaseerd op 'nieuwbouwniveau' gebracht. Hiermee voldoet het aan de eisen van het meest recente Bouwbesluit 2003. De nadruk hierbij

ligt op veilig kunnen ontvluchten, het aangaan van sprinklers in de gehele ruimte en het verminderen van de gevolgen van een brand. In het kader van het meerjarenprogramma is inmiddels een deel van de D-Pier voorzien van een sprinklerinstallatie en zijn de brand- en rookcompartimenten aangepast. In de terminal zijn ook dit jaar weer extra sprinklers geïnstalleerd.

Convenant Brandweezorg Schiphol

Het Convenant *Brandweezorg Schiphol*, een afspraak tussen de luchthaven en de gemeente Haarlemmermeer, is in 2010 geëvalueerd. Nagegaan werd of de basisbrandweezorg naar tevredenheid wordt uitgevoerd. Ook moesten nieuwe bestuurlijke afspraken worden gemaakt vanwege de invoering van de Wet Veiligheidsregio's. Hierdoor is per 1 oktober 2010 de gemeentelijke brandweer opgegaan in de Veiligheidsregio Kennemerland. Uit de evaluatie bleek dat er grote tevredenheid bestaat over de prestaties van de Luchthavenbrandweer.

Externe veiligheid

In de Wet luchtvaart is een veiligheidsnorm opgenomen voor de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol. Het gaat hierbij om de

veiligheid van personen die zich in de directe omgeving van de luchthaven bevinden en het risico dat zij lopen slachtoffer te worden van een vliegtuigongeval. De gestelde norm – Totaal Risicogewicht (TRG) – waaraan Amsterdam Airport Schiphol moet voldoen, wordt bepaald door het startgewicht van een vliegtuig, het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven en ongevalstatistieken van de luchtvaart wereldwijd. De TRG-norm voor de luchthaven is vastgesteld op 9,724 ton. Met een TRG van 6,118 ton blijft Amsterdam Airport Schiphol binnen de toegestane grenswaarde.

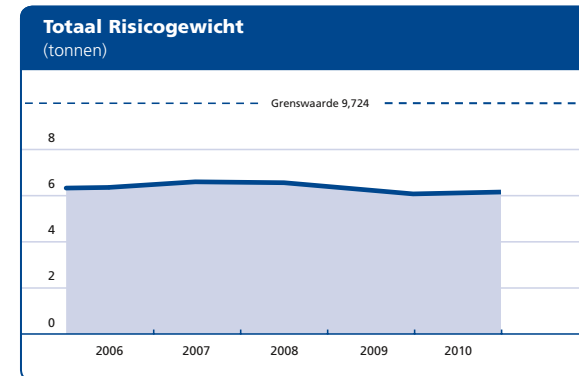
Security

Security op de luchthaven richt zich op het voorkomen van het moedwillig aanrichten van letsel of schade. Binnen ons securitybeleid, waarin we nauw samenwerken met de overheid en andere operationele partijen op de luchthaven, zijn we continu op zoek naar innovatieve oplossingen die optimaal tegemoet komen aan de wensen van de passagiers.

In 2010 zijn ruim 60 nieuwe security scans in de terminal geplaatst, het merendeel in het niet-Schengen gebied. De rest van de in totaal 75 scans volgt in 2011. Parallel aan het plaatsen van de scans loopt een optimalisatietraject, om een snellere doorstroming van passagiers en een verbetering van passagiers- en personeelsperceptie te bereiken. Hiervoor is de techniek van de security scan verbeterd en is de informatie voor de passagiers in de gates verduidelijkt. Ook zijn er gebruiksinstructies van de scans voor het beveiligingspersoneel. In het eerste kwartaal van 2011 meten we of de optimalisatiemaatregelen het gewenste effect hebben gehad.

Milieu

Corporate Responsibility wordt steeds meer onderdeel van al onze bedrijfsprocessen en onze inspanningen op milieugebied zijn daarvan een belangrijk onderdeel. Wij willen op het gebied van duurzaamheid een actieve en leidende rol spelen, waarbij innovaties centraal staan. We streven naar een verantwoorde energie- en waterhuishouding, verbetering van de luchtkwaliteit en het vergroten van de bereikbaarheid van Schiphol. Voor energie en mobiliteit zetten we een stap extra en voeren we ambitieuze programma's uit: *EnergieStrategie 2020* en *Duurzame Mobiliteit*.



Energie

Amsterdam Airport Schiphol heeft in het programma *EnergieStrategie 2020* doelstellingen vastgelegd om bewust om te gaan met energie en het verbruik van fossiele brandstoffen te verminderen. Dit wordt gedaan via vijf sporen: het inrichten van een efficiënte energiehuishouding, het stimuleren van derde partijen op de luchthaven om dit te doen, het op de locatie produceren en opslaan van duurzame energie, het inzetten van IT-toepassingen om meer te weten te komen over het energieverbruik en het vergroten van de bewustwording bij Schipholwerkers.

In 2012 willen wij CO₂-neutraal zijn voor de eigen activiteiten van de business areas Aviation, Consumers en Real Estate op de locatie Schiphol. De CO₂-uitstoot voor de eigen activiteiten bedroeg in het operationele jaar 2010 6.804 ton.

Amsterdam Airport Schiphol doet mee aan de Airport Carbon Accreditation benchmark van brancheorganisatie Airports Council International. Deze benchmark maakt inzichtelijk wat luchthavens doen om de CO₂-uitstoot te verminderen. Voor de CO₂-uitstoot in 2009 verwacht de luchthaven level 3 te halen in 2011 (op een schaal van 1 tot 3+).

Daarnaast is voor onze eigen activiteiten in de *MeerJaren Afspraak* met de overheid (MJA3) afgesproken in de periode 2005 tot 2020 elk jaar 2% aan besparende maatregelen door te voeren ten opzichte van het basisjaar 2005. In het Energiebesparingsplan 2009-2012 is tot op afdelingsniveau uitgewerkt hoe wij deze doelstellingen kunnen realiseren. Voor de periode 2009-2012 betekent dit dat een besparing van tenminste 8% moet worden gehaald. In 2010 is de energie efficiency doelstelling gehaald met een daling van 2,2%. In totaal zijn 122 efficiency maatregelen doorgevoerd met

een totale besparing van ruim 44,6 TeraJoules; dit is exclusief de energie die duurzaam wordt opgewekt. Deze besparing is vergelijkbaar met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van circa 1.450 huishoudens. De besparingen zijn gerealiseerd door slim schakelen (terug- of volledig uitschakelen van verlichting of ventilatie) en het toepassen van zuinige ventilatiepompen en koelmachines bij vervanging en renovatie en energiezuinige verlichting. Met LED-verlichting kan tot 40% à 50% minder energie worden verbruikt. Dit soort verlichting wordt daarom op

steeds meer plaatsen in en buiten de terminal toegepast. Voor kunstwerken, verkeerslichten, noodverlichtingborden en kerstverlichting is dit type licht inmiddels de standaard. In 2010 is onderzocht of LED-verlichting kan worden toegepast op de G-pier, voor de bewegwijzering, in de Kaagbaantunnel en in vrachtlodsen. Het verlichten van onze parkeerterreinen en garages met LED is in 2010 uitvoerig getest. De testresultaten geven aan dat LED-verlichting gebruikt kan worden. De reclamemast van Samsung en een aantal rijbaanlichtinstallaties zijn in 2010 voorzien van LED-verlichting.

Zelf duurzame energie opwekken

In 2020 wil de luchthaven 20% van de eigen energiebehoefte zelf duurzaam opwekken op de locatie Schiphol. In 2010 bedroeg dit 1,2% (0,8% in 2009). In 2010 zijn op een aantal locaties voorbereidingen getroffen voor het plaatsen van zonnecellen om zo meer ervaring op te doen met het zelf opwekken van duurzame energie. In 2010 zijn in kantoorgebouw TransPort een extra Warmte- en Koude opslag en een aantal kleinschalige zonnecelsystemen in gebruik genomen. Doordat er problemen zijn met de Warmte- en Koude opslag van de F-pier (bij heiverkzaamheden is een van de bronnen onbruikbaar geworden) is het percentage iets lager uitgevallen.

Kwaliteit oppervlaktewater

De kwaliteit van het oppervlakte water in en rondom het luchthaventerrein moet vanaf oktober 2015 duurzaam zijn verbeterd. Dit is met het Hoogheemraadschap van Rijnland afgesproken. Het ijsvrij houden van de vliegtuigen – de-icing – en het sneeuw- en ijsvrij

houden van taxi-, start- en landingsbanen en platforms, bepalen voor een belangrijk deel de kwaliteit van het oppervlaktewater. De bestrijdingsmiddelen zijn biologisch afbreekbaar en onttrekken daarmee zuurstof aan het water. Dit kan leiden tot vissterfte. Het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlaktewater voltrekt zich sinds 2007 langs twee sporen: bronreducerende maatregelen (Saneringsplan 1) en infrastructurele maatregelen (Saneringsplan 2). Dankzij voortschrijdend inzicht en nieuwe technieken is sinds de winter 2009/2010 Saneringsplan 2 vervangen door het goedgekeurde Saneringsplan 3. Verbeteringen in dit plan zijn:

- Gebruik vanaf begin 2010 van kaliumformiaat in plaats van kaliumacetaat als sneeuw- en gladheidsbestrijdingsmiddel. Hiervan is per m² dezelfde hoeveelheid nodig terwijl de zuurstofvraag slechts een derde is van kaliumacetaat;
- Gebruik van een sterk verbeterd Water Kwaliteit Herstel Plan, waarbij de sloten nu doorgespoeld worden in plaats van belucht;
- Het zuiniger omgaan met bestrijdingsmiddelen in de winter, zowel door KLM als Amsterdam Airport Schiphol;
- Een verdere verbetering van het systeem dat de waterkwaliteit meet. Dankzij extra meetpunten is een nog fijnmaziger meetnet gecreëerd. Tevens bevat de rapportage over de waterkwaliteit meer detailinformatie.

Bovenstaande maatregelen hebben er toe geleid dat de kwaliteit van het oppervlaktewater redelijk op peil is gebleven. Gegeven de winter van 2009/2010 met 87 dagen waarop gede-iced moest worden (78 in 2008/2009) en 7.000 de-icings (4.346 in 2008/2009) kan van een verbetering worden gesproken. Er is geen noemenswaardige vissterfte geweest, 93% van de CZV-metingen (chemisch zuurstof vraag) en 70% van de zuurstof metingen op de handhavingpunten voldeden aan de normen. We verwachten dat bij volledige toepassing van kaliumformiaat in combinatie met het Water Kwaliteit Herstel Plan, de kwaliteit van het oppervlakte water aan de huidige normen zal voldoen.

Daarnaast zijn in 2010 voorbereidingen getroffen om in de winter van 2010/2011 en 2011/2012 alternatieve maatregelen te testen zoals het machinaal verwijderen van gladheidsbestrijdingsmiddelen voordat neerslag zich voordoet en het gebruik

van zand als gladheidsbestrijdingsmiddel. Deze testen zullen direct na de winteroperatie worden beoordeeld. Indien ze effectief blijken, kan in het voorjaar 2011 worden besloten deze maatregelen integraal in te voeren zodat langdurige aanpassingen aan de infrastructuur uit Saneringsplan 3 komen te vervallen.

Waterplan

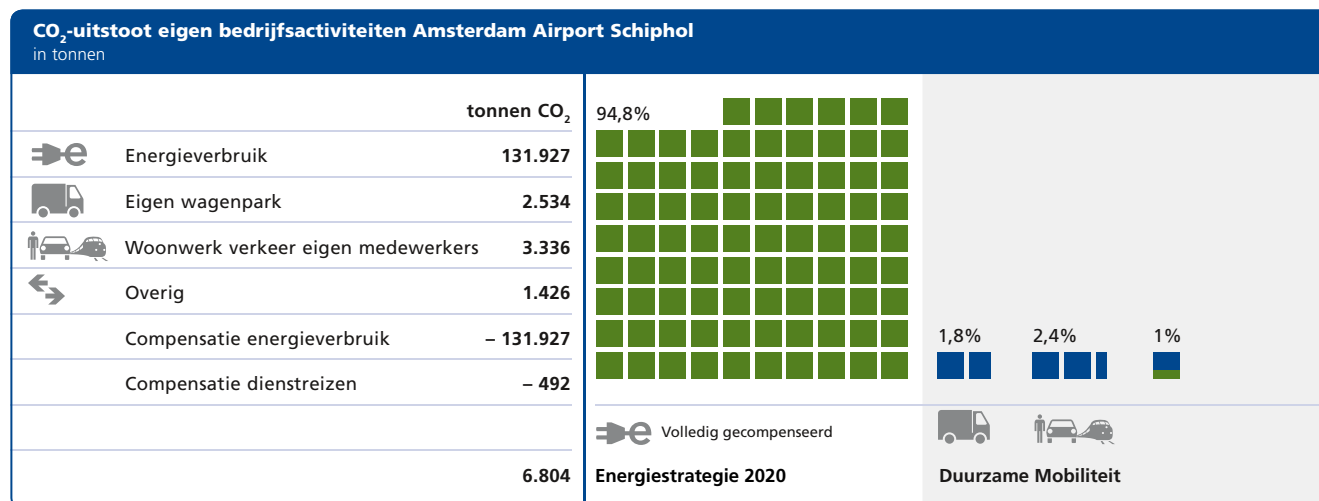
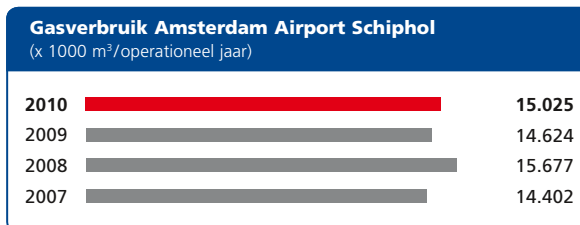
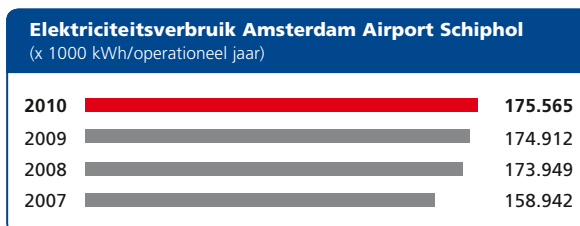
In 2010 heeft Schiphol in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland het Waterplan opgesteld om alle watergerelateerde vraagstukken (waterkwaliteit, kwantiteit, ruimtelijke ordening en organisatie) onder één paraplu te brengen. Het Waterplan beschrijft hoe de luchthaven op dit terrein kan voldoen aan wet- en regelgeving voor de periode tot 2015 en hoe de belangrijkste waterknelpunten worden aangepakt.

De beheersing van de waterkwaliteit tijdens de winteroperatie, het hebben van voldoende waterberging en een zodanige inrichting van de watergangen om overlast van vogels te beperken, vragen een integrale aanpak. Hierbij vindt steeds meer samenwerking plaats tussen Schiphol en de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap van Rijnland. Om richting te geven aan gewenste ontwikkelingen wordt *Watervisie 2030* opgesteld, waarin Schiphol samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Haarlemmermeer het waterbeheer op langere termijn beschrijft.

Drink- en afvalwater

Amsterdam Airport Schiphol verzorgt de distributie van drinkwater en de afvoer van (sanitair) afvalwater uit de gebouwen naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie van Evides op het luchthaventerrein. In het operationeel jaar 2010 is 1.241.971 m³ drinkwater verbruikt (1.238.456 m³ in 2009). Het waterverbruik per passagier bedroeg 15,9 liter (15,5 in 2009).

In 2010 zijn onthardingsinstallaties geplaatst voor de koeltorens op het dak van terminal 2 en 3. Deze installaties dikken het koelwater in waardoor het waterverbruik met 20% daalt. In terminal 2 zijn enkele waterbesparende maatregelen genomen waardoor jaarlijks 14.000 m³ minder drinkwater wordt verbruikt. Verder wordt er in de terminal gezocht naar nog meer waterbesparende maatregelen zoals bijvoorbeeld het gebruik van de nieuwste generatie waterbesparende sproeikoppen (perlatoren) op tapkranen.



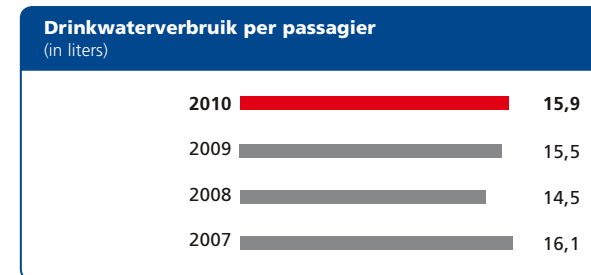
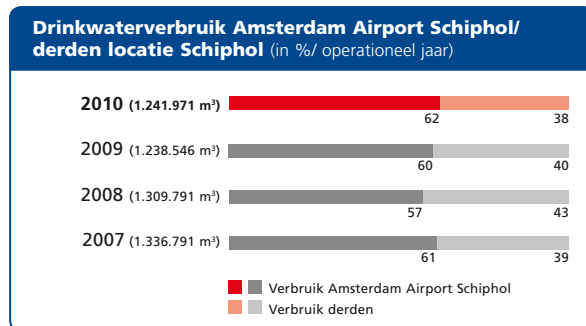


Als eigenaar van het collectief leidingnet voor de distributie van drink- en bluswater, en de collectieve leidingwaterinstallaties in alle gebouwen op de luchthaven is Schiphol verantwoordelijk dat het leidingwater vrij is van risico's zoals legionella. De werkgroep Legionella heeft in 2010, naar aanleiding van gewijzigde wet- en regelgeving, het beleid *Beheersing van legionella in de drinkwater- en industriewatersystemen van Schiphol Nederland B.V.* opgesteld en geïmplementeerd.

Luchtkwaliteit

Om de luchtkwaliteit te verbeteren in het gebied rondom de luchthaven, krijgen de

vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) een aansluiting voor walstroom en preconditioned air die wordt gebruikt voor de klimaatregeling van de vliegtuigcabines. Dit is vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. Met walstroom en preconditioned air hoeft geen gebruik meer gemaakt te worden van Ground Power Units en Auxiliary Power Units op dieselbrandstof. In 2010 zijn door Schiphol zestien VOP's voorzien van walstroom en preconditioned air voorzieningen. Om deze voorzieningen te kunnen gebruiken, moeten afhandelaren aanvullende apparatuur aanschaffen. In 2010 hebben de afhandelaren hier niet aan voldaan. Wij verwachten dat deze



voorzieningen in 2011 wel gebruikt kunnen gaan worden.

Emissiehandel

De Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA) heeft Schiphol Nederland B.V. een vergunning verleend voor het emitteren van NO_x en CO₂. Deze vergunning heeft alleen betrekking op de directe uitstoot die wordt veroorzaakt door het verbranden van aardgas en propaan in Warmte Kracht Koppelingen (WKK's) en CV- en stoomketels die onder het beheer van Schiphol vallen.

De totale emissie wordt jaarlijks door een externe auditor geverifieerd en daarna aan de NEA gerapporteerd. In 2010 is er 17,6 ton NO_x en 27.828 ton CO₂ geëmitteerd. De plafondwaarde bedroeg 9,6 ton NO_x en 28.524 ton CO₂. De stijging van de CO₂-emissies en scherpe daling van de NO_x-emissies worden veroorzaakt door een hoger gasverbruik (+7%) en de inzet van andere installaties door storingen aan de WKK's. De WKK's emitteren per saldo meer NO_x dan een gasgestookte ketel. Daarnaast zijn er bij NO_x minder rechten opgebouwd (-15%) doordat de toegestane emissie per toegevoegde eenheid (Performance Standard Rate) is gedaald van 46 naar 40 gram NO_x per GigaJoule. Hierdoor moeten per saldo meer rechten worden bijgekocht. Het tekort aan emissierechten voor NO_x is op de beurs ingekocht.

Afvalscheiding

In 2010 is 53.031 ton afval op de locatie Schiphol door derden ingezameld en extern verwerkt. Dat is 4% meer dan in 2009. In 2010 werd meer glycolhoudend water aangeboden voor verwerking en er was minder bouw- en sloopafval. Van de 53.031 ton afval is 13.988 ton toe te wijzen aan Amsterdam Airport Schiphol. De luchthaven streeft ernaar om het afval zoveel mogelijk te hergebruiken. In het operationele jaar 2010, dat loopt van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010, is dat gebeurd met 34% van het afval, dat staat gelijk aan 4.818 ton. In 2010 zijn verschillende activiteiten uitgevoerd om hergebruik te verhogen. Zo wordt aangeleverd vliegtuigafval handmatig nagescheiden en is een analyse uitgevoerd naar de samenstelling van het afval op verschillende inzamellocaties. Vanaf december 2010 worden tissues apart ingezameld. Een groot gedeelte hiervan zal vanaf begin 2011 niet meer worden verbrand maar vergist. Uit het hiermee geproduceerde biogas wordt groene stroom

Emissies proefdraaien vliegtuigmotoren (kg/kalenderjaar)

Emissies proefdraaien vliegtuigmotoren	Norm Wm 2010-2008	2010	2009
Koolmonoxide (CO)	-	7.609	5.696
Stikstofoxiden (NO _x)	85.000	43.509	34.773
Vluchtige Organische stoffen (VOS)	6.000	1.586	834
Zwavel dioxide (SO ₂)	1.750	620	521
Fijn stof (PM ₁₀)	5.500	1.198	11.134
Kool dioxide (CO ₂)	-	4.822.845	4.103.121

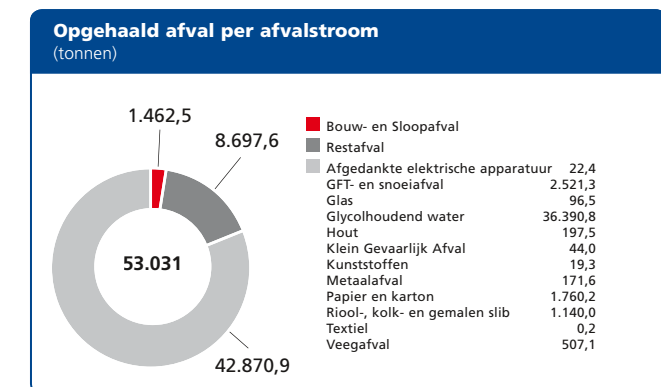
Emissies Landing and Take-Off-cyclus vliegtuigen (tonnen/operationeel jaar)

	2010	2009
Koolmonoxide (CO)	2.156	2.122
Stikstofoxiden (NO _x)	2.780	2.688
Vluchtige Organische Stoffen (VOS)	318	312
Zwavel dioxide (SO ₂)	80	78
Fijn stof (PM ₁₀)	94	91

opgewekt. De etensresten afkomstig van de horecagelegenheden op Schiphol worden apart ingezameld en vergist. In november is gestart met het inzamelen van restafval bij kantoren met een elektrische vuilniswagen. Hierdoor kan op jaarbasis acht ton minder CO₂ worden uitgestoten.

Bereikbaarheid van de luchthaven

Bereikbaarheid is essentieel voor een Mainport. Het bereikbaar houden van de luchthaven is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van veel partijen. ProRail en de NS zijn verantwoordelijk voor de aanleg, respectievelijk een groot deel van het gebruik van spoorverbindingen in Nederland. Dit in samenspraak met de overheid.





De overheid is verantwoordelijk voor het hoofd- en onderliggende wegennet. In specifieke gevallen investeren wij op bescheiden schaal mee in deze infrastructuur.

De *Visie Duurzame Mobiliteit* omvat maatregelen en acties om enerzijds de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren en anderzijds de uitstoot van CO₂ en NO_x te reduceren. In 2010 is de visie omgezet in een programma met concrete doelstellingen en activiteiten. Speerpunt hierbij is het verminderen van autokilometers van en naar de luchthaven. Voor Amsterdam Airport Schiphol betekent dit dat het wegbrengen en afhalen van passagiers zoveel mogelijk wordt ontmoedigd en het gebruik van het openbaar vervoer en eigen vervoer gestimuleerd. Wanneer een passagier op eigen gelegenheid naar de luchthaven komt betekent dit minder autobewegingen dan bij wegbrengen en afhalen. Ook voor Schipholwerkers wordt het gebruik van openbaar vervoer aangemoedigd. De verdere introductie van Telewerken speelt hierbij ook een rol.

Mobiliteitsonderzoek 2010

Na het netwerk van bestemmingen en de prijs van een ticket is bereikbaarheid van een lucht-

haven het belangrijkste keuzecriterium van passagiers. Bereikbaarheid is ook van essentieel belang voor bedrijven, leveranciers en werknemers. In dat licht is het verheugend dat de uitkomsten van het Mobiliteitsonderzoek aantonen dat de tevredenheid over de bereikbaarheid van Schiphol onder de Schipholwerkers gestegen is naar bijna 80% in 2010 (74% in 2008).

Openbaar vervoer

De passagierstevredenheid over het aantal treinen naar Schiphol bedroeg 90% en van Schiphol 80%. Over de punctualiteit van het treinverkeer is 90% van de passagiers tevreden, waarmee de score terug is op het niveau van 2008.

De NS heeft in de zomer wederom een nachttrein ingezet tussen Enschede en Schiphol, die aansluit op de laatste inkomende en eerste vertrekkende vluchten. Vanwege tegenvallende bezetting zal deze trein in 2011 waarschijnlijk niet meer rijden. Om dezelfde reden wordt het aantal nachttreinen van en naar Noord-Brabant gehalveerd. Van de Zuidtangent – de snelbus die via de luchthaven rijdt tussen Haarlem, Amsterdam-Zuidoost, Nieuw-Vennep en het

WTC-Amsterdam – wordt steeds meer gebruik gemaakt. Gedurende de spits rijdt ook een snelbus naar Haarlem Centrum. Onderzocht wordt of op meer plaatsen een directe busverbinding haalbaar is. De provincie Noord-Holland staat achter deze plannen en heeft hiervoor investeringsgelden gereserveerd. Ook het Schiphol Snetnet, het busvervoersysteem op en rond het luchthaventerrein, blijft goed presteren.

Eigen vervoer

In 2010 is de tevredenheid van passagiers over de bereikbaarheid van de luchthaven over de weg met 1 procentpunt gestegen naar 74%.

De doorstroming van het verkeer op het luchthaventerrein is in 2010 goed verlopen. Gedurende de vakantiepieken werden extra verkeersregelaars ingezet. Rond de luchthaven is op de A4 en A9 begonnen met de aanleg van spitsstroken. Op de A1 en A2 worden extra rijstroken gerealiseerd en filegevoelige verkeersknelpunten aangepakt.

Verminderen uitstoot bij de bron

Amsterdam Airport Schiphol heeft ook in 2010 stappen gezet in het kader van het vergroenen van het wagenpark van Schiphol. In 2010 is de Th!nk City, na een pilot van een jaar, opgenomen in het wagenpark en is een tweede elektrisch voertuig aangeschaft, de Tazzari. Deze Tazzari beschikt over nieuwere technieken waardoor de luchthaven nog meer ervaring op kan doen.

In november 2010 is besloten deel te nemen aan het Dutch Consortium Tender for Electric Cars initiatief om met meerdere bedrijven op grote schaal een order voor elektrische voertuigen te plaatsen. Schiphol heeft de intentie uitgesproken de komende jaren circa 20 conventionele voertuigen te vervangen door elektrische voertuigen.

In de winter van 2010/2011 rijden vier sneeuwvegers op biodiesel. Tijdens het uitrijden van de sneeuwvloot zullen de prestaties van de vegers nauwkeurig worden gevolgd.

De activiteiten van de business area Consumers bestaan uit het ontwikkelen, uitgeven en managen van concessies voor winkels, horecagelegenheden, services en entertainment, het zelf exploiteren van winkels en autoparkeerterreinen en het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol. Daarnaast bieden we via het Privium programma en het VIP-centre diensten aan gericht op zogenoemde premium passagiers.

Omzetbronnen:

Winkelverkopen, concessie-inkomsten, autoparkeergelden, verhuringen, reclame & media inkomsten en overige inkomsten en managementfees.

Consumers



2010

- Totale omzet stijgt met 5,1% bij een passagiersgroei van 3,8%
- Hogere gemiddelde besteding per passagier in See Buy Fly winkels: +4,7%
- Parkeeropbrengsten blijven achter bij groei in passagiers
- Exploitatieresultaat gestegen met 28,5% dankzij hogere omzet en lagere bedrijfslasten
- Nieuw parkeerproduct geïntroduceerd: Schiphol Excellence Parking
- Verblijf op Schiphol nog aantrekkelijker dankzij vernieuwde Holland Boulevard
- Perceptie over verhouding tussen prijs en kwaliteit is sterk verbeterd

Key Performance Indicators

Parkeeropbrengsten

EUR per vertrekkende NL passagier

2010	7,82
2009	8,00

Prijs/kwaliteit See Buy Fly (SBF)

Tevredenheid passagiers

2010	56%
2009	52%
2008	55%
2007	56%
2006	55%

Bestedingen per vertrekkende passagier (SBF)

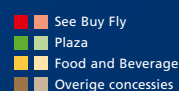
EUR per vertrekkende passagier

2010	15,84
2009	15,13
2008	15,95
2007	16,59
2006	16,70

Concessie inkomsten per vertrekkende passagier

EUR per vertrekkende passagier

2010	5,27
2009	5,11
2008	5,48
2007	5,41
2006	5,14



EUR miljoen	2010	2009	%
Totale omzet	299	284	5,1%
Bedrijfslasten	166	180	- 8,3%
EBITDA	155	134	15,3%
Exploitatieresultaat	133	104	28,5%
Gemiddelde vaste activa	239	241	- 0,9%
RONA voor belastingen	55,7%	43,0%	
RONA na belastingen	41,5%	31,9%	
Investerings in vaste activa	26	16	66,8%

Financiële gang van zaken

De business area Consumers kijkt terug op een succesvol jaar. Het doel om in omzet sterker te groeien dan in passagiersaantallen is gehaald. Bij een 3,8% groei van het aantal passagiers steeg de totale omzet met 5,1% (-12,1% in 2009) naar EUR 299 miljoen. Concessie-inkomsten leverden de belangrijkste bijdrage aan deze groei.

De omzetstijging is niet alleen het gevolg van de toename van het aantal passagiers, ook het gestegen consumentenvertrouwen en de verbeterde perceptie over de verhouding tussen prijs en kwaliteit hebben hieraan bijgedragen. De gemiddelde besteding per passagier in de See Buy Fly winkels steeg en ook de concessie-inkomsten uit horeca en services namen toe. Bij Parkeren is de gemiddelde besteding per passagier echter gedaald. De reclameopbrengsten zijn in 2010 iets teruggelopen.

De aswolk heeft ook de winst van de business area Consumers negatief beïnvloed. Door de gedwongen sluiting van het luchtruim hebben vooral de winkels en parkeren te maken gehad met een omzeterderving van in totaal EUR 2,7 miljoen.

De bedrijfslasten van de business area Consumers zijn in 2010 met 8,3% gedaald (-2,2% in 2009). Gecorrigeerd voor de kostprijs van de toegenomen winkelverkoop, daalden de bedrijfslasten met 14,1%. Een groot deel van deze daling is het gevolg van de hogere kosten in 2009 voor de organisatieaanpassing (EUR 2,9 miljoen) en de bijzondere waardeverminderingen in 2009 (EUR 7,3 miljoen). Indien naast de kostprijs van de winkelverkoop ook beide posten buiten beschouwing worden gelaten, daalden de bedrijfslasten in 2010 met 7,1% vergeleken met 2009.

De EBITDA is gestegen met 15,3% van EUR 134 miljoen in 2009 naar EUR 155 miljoen in 2010. Het exploitatieresultaat is gestegen met 28,5% (-25,1% in 2009) van EUR 104 miljoen in 2009 naar EUR 133 miljoen in 2010.

Concessies

See Buy Fly

Net als in 2009 lag de focus op het verbeteren van de perceptie bij de reiziger over de prijs-kwaliteitverhouding van See Buy Fly.

EUR miljoen	2010	2009	%
Concessies	124,4	115,6	7,7%
Parkeren	70,9	70,5	0,6%
Winkelverkoop	58,3	53,4	9,2%
Verhuringen	15,0	15,2	- 1,1%
Reclame & Media	15,3	15,5	- 1,6%
Overige activiteiten	15,1	14,2	5,7%
Totaal	299,0	284,4	5,1%

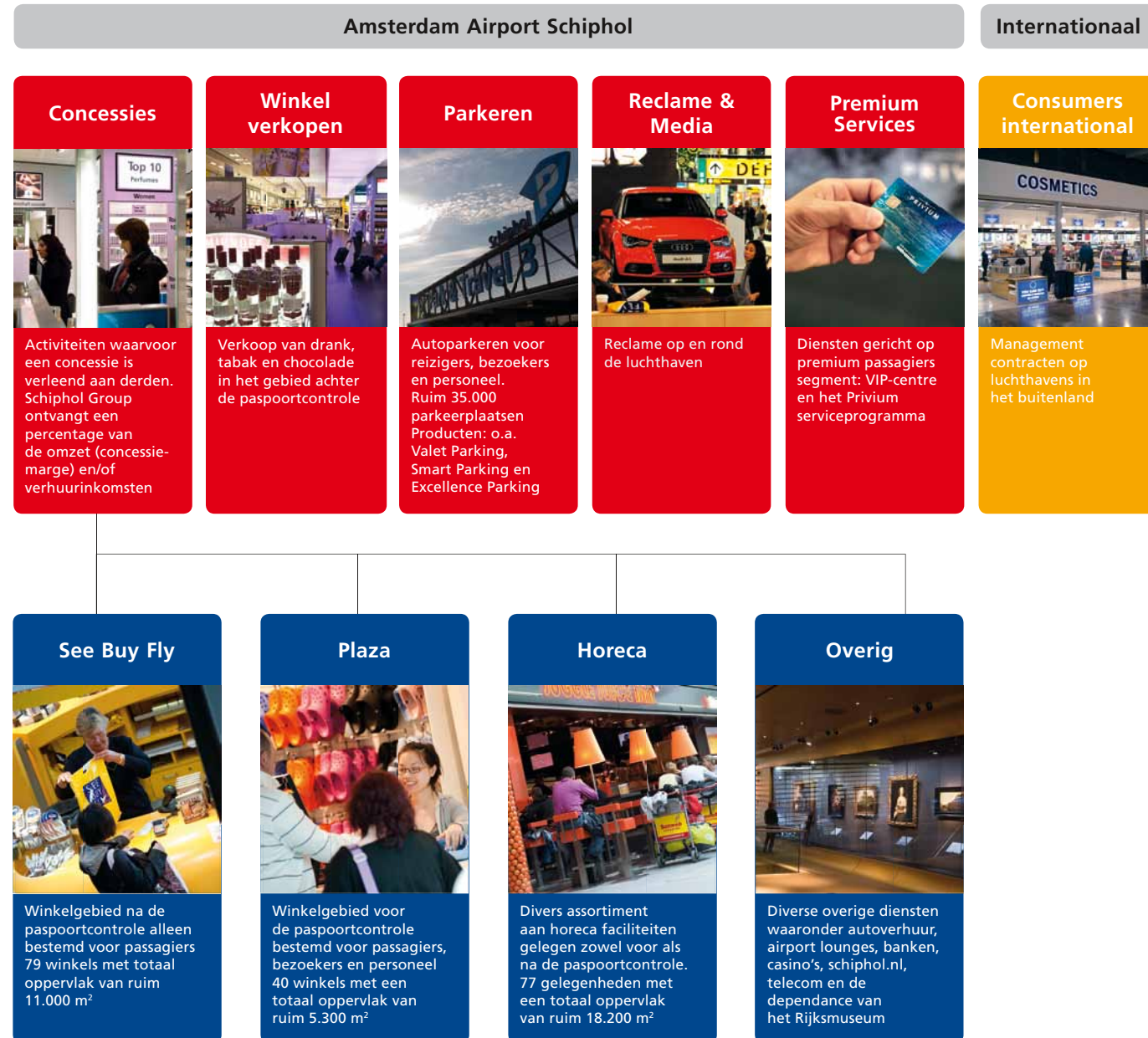
Hiervoor is ondermeer een online reclamecampagne gevoerd en een *lowest-price guarantee* campagne in de terminal. Ook onze website heeft uitvoerig aandacht besteed aan de voordelen van See Buy Fly. De perceptie over de verhouding prijs/kwaliteit op Amsterdam Airport Schiphol is hierdoor gestegen van 52% goed/ uitstekend in 2009 naar 56% in 2010.

Uit een benchmarkonderzoek blijkt dat Schiphol hiermee boven het gemiddelde scoort vergeleken met andere Europese luchthavens.

De gemiddelde besteding per passagier in de See Buy Fly winkels is met 4,7% gestegen van EUR 15,13 in 2009 naar EUR 15,84 in 2010. Het gestegen consumentenvertrouwen en de verbeterde perceptie over prijs en kwaliteit staan aan de basis van deze stijging. Daarnaast heeft ook de gewenning aan de gesealde tas een rol gespeeld. Met deze 4,7% stijging hebben de See Buy Fly winkels het beter gedaan dan het gemiddelde in Nederland.

Met de opening van de geheel vernieuwde Holland Boulevard beschikt Schiphol over een mooi en modern gebied dat Lounge 2 en Lounge 3 verbindt en hét domein is voor transferpassagiers. De vernieuwde ruimte heeft als thema 'Holland' meegekregen en bevat ondermeer de eerste Luchthaven bibliotheek (de Airport Library) ter wereld, de vernieuwde museumwinkel Dutch Masters en de Bols Experience waar passagiers de typisch Hollandse jenever Bols kunnen ervaren. Ook kent de boulevard twee horecapunten; Dutch Kitchen en Dutch Bar van HMS Host zijn een trekpleister voor passagiers. Om het thema 'Holland' nog meer recht te doen worden hier voornamelijk biologische producten van lokale producenten gebruikt.





Uit cijfers gepubliceerd door het CBS blijkt dat de binnenlandse consumptie van alle Nederlandse huishoudens in 2010 gemiddeld maar met 2,4% is gestegen.

De groei in bestedingen per passagier laat grote onderlinge verschillen zien. Het hardst gegroeid in 2010 is de besteding in de categorieën juwelen & horloges, kleding en elektronica. In de categorieën tabak, bloemen en boeken & tijdschriften daalde de besteding per passagier. Vooral aan tabak wordt per passagier elk jaar minder uitgegeven. De kans is aanwezig dat deze categorie op termijn verder zal krimpen

indien, op voorstellen van de World Health Organization (WHO), het taxfree verkopen van tabaksproducten op luchthavens zal worden verboden. Daartegenover staan groeikansen in de categorieën chocolade en kleding.

Internet – het online winkelen dat steeds populairder wordt – en de kans dat passagiers in de toekomst inclusief hun aankopen op een luchthaven slechts één tas handbagage mogen meenemen – de zogenoemde *one bag rule* – dwingen tot creatieve oplossingen om onze concessie-inkomsten ook in de toekomst te waarborgen.

Een eigen online-aanbod, met de mogelijkheid de bestelling bij terugkomst op Schiphol op te halen, meer kwaliteitswinkels met een assortiment artikelen die men niet direct via internet koopt, zijn enkele mogelijkheden het winkelen op de luchthaven ook in de toekomst aantrekkelijk te houden.

Verschillen in de hoogte van bestedingen zijn er niet alleen tussen OD- en transferpassagiers (de eerste groep geeft gemiddeld meer uit), er zijn ook verschillen afhankelijk van de bestemming waarop wordt gevlogen. Vooral passagiers naar Azië en Rusland besteden relatief veel in onze winkels. Hierop zullen we ons aanbod nog meer gaan afstemmen.

Eind 2010 is begonnen met een grote verbouwing van de inmiddels 17 jaar oude Lounge 3 waarbij alle winkels en een groot deel van de horeca wordt aangepast. Deze verbouwing is een belangrijke kwaliteitsimpuls voor Lounge 3 en leidt hier tot 20% meer oppervlak voor winkels en de horeca. De verbouwing moet eind 2011 klaar zijn. Wij verwachten dat door inkomstenderving tijdens de verbouwing de gemiddelde bestedingen in de See Buy Fly winkels in 2011 achter zullen blijven bij die van 2010. Wanneer de verbouwing is afgerond zullen de bestedingen in Lounge 3 naar verwachting toenemen vergeleken met de jaren ervoor. In 2010 is met één See Buy Fly concessionaris het contract niet verlengd. The Nuance Group, die de concessie voor chocoladeverkoop had, is vanaf 1 november 2010 niet meer actief op Schiphol. De verkoop van chocolade in de See Buy Fly winkels is per diezelfde datum overgenomen door onze dochter Schiphol Airport Retail (SAR) waardoor het nu onder Winkelverkopen wordt gerapporteerd.

Schiphol Plaza

De retail op Plaza beleefde geen gemakkelijk jaar. Tegenover de komst van één nieuwe winkel (Rituals) staat het sluiten van vier winkels waarvan één tijdelijk is omgebouwd tot horeca gelegenheid. Een belangrijk doel voor 2011 wordt het vinden van passende retailconcepten voor de ontstane leegstand. Voor de horeca op Plaza was 2010 meer succesvol met drie nieuwe horecaconcepten: La Place Express, Per Tutti Pizza en Toko to go.

Horeca

De in totaal acht rookruimtes bij diverse horeca gelegenheden waarvan de laatste in 2010 is

opgeleverd, voldoen aan een belangrijke wens van onze passagiers om binnen te kunnen roken en hebben geleid tot een sterke stijging van de horeca omzetten.

Ook in de horeca is veel aandacht besteed aan het verbeteren van de perceptie over prijs en kwaliteit. Voor het tweede jaar op rij heeft de horeca zijn prijzen niet verhoogd en zijn er speciale acties gevoerd. Met succes. Ook bij horeca is de perceptie over de verhouding tussen prijs en kwaliteit verbeterd en de gemiddelde besteding steeg in 2010 van EUR 5,25 tot EUR 5,47. In de Europese airport benchmarkmetingen behoort Amsterdam Airport Schiphol sinds de tweede helft van 2010 weer bij de *best in class*.

Samen met onze horeca concessionarissen is in 2010 invulling gegeven aan Corporate Responsibility. Niet alleen door een grote stijging in de verkoop van biologische en duurzame producten, (o.a. UTZ certified koffie en Sandays The Green Range sandwiches), maar ook door nieuwe energiezuinige LED-verlichting te gebruiken en door meer en beter aan afvalscheiding te doen.

Services

Ook de concessie-inkomsten voor services zijn gestegen in 2010 tot ruim EUR 13,1 mln. Met name de banken en tax-free refund services hebben voor een hogere omzet gezorgd.

Er is in 2010 een aantal grote uitbreidingen en belangrijke verbeteringen doorgevoerd. Op wellness gebied is op de Holland Boulevard Back-to-Life volledig vernieuwd, heeft XpresSpa een tweede locatie geopend en is een succesvolle start gemaakt met het selfservice-concept Massage-O-Matic. Op entertainment gebied

Op het Jan Dellaertplein is een nieuw groot scherm geplaatst in samenwerking met Panasonic. Het WK voetbal was een mooie aanleiding voor een door Continental (banden) gesponsorde WK-tribune, waardoor op het nieuwe scherm naar de wedstrijden gekeken kon worden.





is Lovers gestart op drie locaties met Great Amsterdam Excursions, en is het Holland Casino volledig verbouwd en vernieuwd volgens haar eigen nieuwe concept.

Medio december 2010 is in samenwerking met KPN Hotspots gestart met het aanbieden van gratis draadloos internet in de gehele terminal voor alle passagiers en bezoekers. Iedere passagier kan het eerste uur gratis gebruik maken van WiFi.

Winkelverkopen

De winkelverkopen van SAR namen in 2010 met 9,2% toe. Dit is niet alleen te danken aan de groei van het aantal passagiers maar wordt ook veroorzaakt door de per 1 november overgenomen chocoladeverkopen van The Nuance Group. Passagiers gaven in 2010 meer uit aan drank en wederom minder aan tabak. Door de ongunstig lage koers van het Britse pond tegenover de euro bleef vooral in de eerste helft van het verslagjaar de tabaksomzet ver achter bij die van voorgaande jaren. De uitbreiding van het assortiment met chocolade geeft SAR een evenwichtiger verdeling van haar omzet tussen de categorieën drank, tabak en chocolade.

In 2010 heeft SAR eenzelfde prijs voor alle drankverkopen geïntroduceerd, ongeacht bestemming. Vanwege accijnzen en belastingen, betaalden passagiers met een bestemming binnen de Europese Unie voorheen meer voor eenzelfde fles drank dan passagiers met een bestemming buiten de Europese Unie. Dit verschil is in 2010 verdwenen. Gezien het positieve effect op de drankverkopen van deze gemiddeld lagere prijs, is besloten dit beleid in 2011 te continueren.

De kosten van SAR zijn in 2010 toegenomen door de aangescherpte beveiliging van *Liquids & Gels* die verplicht dat alle flessen drank moeten worden geseald. Hierdoor en door de lagere marges op drankverkopen is het resultaat van SAR in 2010 verslechterd ten opzichten van 2009.

In 2010 heeft SAR drie winkels vernieuwd; een counter op de Holland Boulevard, de combinatiewinkel in Lounge 2 en de chocoladewinkel in Lounge 1.

Parkeren

Om nog beter in te spelen op de verschillende behoeftes van passagiers en bezoekers, hebben wij verschillende parkeerproducten. Van Schiphol *Valet Parking* dat de reiziger een zeer hoge mate van service en comfort biedt tot Schiphol *Smart Parking* voor de prijsbewuste passagier. Nieuw in 2010 is Schiphol *Excellence Parking* dat zich, met een extra beveiligde garage direct aan de terminal, richt op de frequente, zakelijke reiziger. Sinds 2010 kunnen alle medewerkers van Schipholbedrijven meedoen met ECO₂-parking. Schipholwerkers met een schone auto krijgen op de personeelsparkeerterreinen P30 en P40 een plek vooraan. In 2010 zijn 600 ECO₂-vignetten uitgereikt. De schone auto's van de Schipholwerkers zorgen voor 1% minder CO₂-uitstoot.

Voor Parkeren was 2010 geen gemakkelijk jaar. Concurrentie van openbaar vervoer en van andere aanbieders van parkeerproducten in de omgeving van de luchthaven betekende dat niet ten volle is geprofiteerd van de 7,5% groei van het aantal Nederlandse OD-passagiers. Uiteindelijk steeg de omzet uit parkeren met 0,6%. Dit betekent dat er in 2010 per passagier EUR 0,18 minder parkeerinkomsten waren dan in 2009.

Ook bij Parkeren is veel aandacht besteed aan de perceptie van de reiziger over de verhouding tussen prijs en kwaliteit. De mogelijkheid van gereserveerd parkeren en zeker die van Smart Parking, heeft er voor gezorgd dat de perceptie over prijs en kwaliteit voor zowel Lang als Kort Parkeren in 2010 is verbeterd. De renovatie van de parkeergarages P1 en P2, waarmee in 2011 wordt gestart, moet zorgen voor een verdere stijging.

De verschillende parkeerproducten laten in 2010 wisselende resultaten zien. Bij het Lang Parkeren reserveerden 191.000 reizigers in 2010 vooraf via www.schiphol.nl een parkeerplek (166.000 in 2009). Daarnaast is het aantal passagiers dat via onze partners een parkeerplek reserveert ook toegenomen. Door dit succes van het reserveren via onze website en partners – goedkoper dan wanneer men bij terugkomst betaalt – nam weliswaar het aantal parkeerders met 5,4% toe, maar steeg de omzet slechts met 2%. De Kort Parkeerproducten laten een tegenovergesteld beeld zien. Een daling (-0,2%) van het aantal parkeerders met, door een gemiddeld kortere parkeerduur, een daling (-1,3%) van de totale omzet. Vanaf het vierde kwartaal



2010 kunnen ook de Kort Parkeerproducten via internet gereserveerd worden (Visitors Parking & Excellence Parking).

In het kader van de strategische heroriëntatie in 2009 is (vanaf 1 november 2010) het operationele en technische beheer van de parkeerterreinen uitbesteed aan PCH Parkeerservices. Hierdoor is meer ruimte ontstaan om te richten op de kernactiviteiten – pricing, productportefolio en marketing & sales – van Schiphol Parking. Tevens zijn (per 1 juli 2010) de activiteiten van Schiphol Transfer Assistance, waar passagiers die een taxi hebben besteld zich kunnen melden, in concessie gegeven aan Axxicom. In totaal zijn door beide uitbestedingen 55 FTE's overgegaan naar onze nieuwe partners.

Bij parkeren en mobiliteit speelt duurzaamheid een belangrijke rol. Speerpunt hierbij is het verminderen van autokilometers van en naar de luchthaven. Voor Amsterdam Airport Schiphol betekent dit dat het wegbrengen en afhalen van passagiers, indien mogelijk, wordt ontmoedigd en het gebruik van het openbaar vervoer en eigen vervoer wordt gestimuleerd. Als wegbrengers en afhalers thuisblijven

en de reiziger op eigen gelegenheid naar de luchthaven komt, wordt het aantal autobewegingen van en naar de luchthaven drastisch gereduceerd. Schiphol Parking promoot dan ook het zelf rijden naar en het parkeren op de luchthaven, ten koste van het wegbrengen en afhalen. In 2010 is het gebruik van het openbaar vervoer door Nederlandse OD-passagiers verder gestegen vergeleken met 2009. Tegelijkertijd is het aandeel van wegbrengers en afhalers slechts licht gedaald. Dit betekent dat de stijging in het openbaar vervoer vooral ten koste is gegaan van het zelf rijden en parkeren op de luchthaven. Ook het gebruik van de taxi is afgenomen.

Reclame & Media

De inkomsten uit reclame zijn in 2010 verder gedaald doordat marketingbudgetten nog steeds sterk onder druk staan. Wel hebben we in 2010 de Rabobank als nieuwe adverteerder op de passagiersbruggen mogen verwelkomen.

Ook bij Reclame & Media speelt duurzaamheid een belangrijke rol. Alle nieuwe producten (zoals lichtbakken) worden met energiezuinige lampen uitgevoerd.

Onze nieuwe website werd in 2010 opnieuw bekroond met de Gouden Webbie. Ook wist Schiphol.nl zich weer te nomineren voor website van het jaar. Onze website biedt reizigers een compleet advies over vervoer van en naar Schiphol, vlucht gerelateerde informatie, handige plattegronden maar ook special offers. Sinds eind december worden reizigers ook onderweg van informatie en advies voorzien. Behalve een mobiele website is de zogenoemde Schiphol App opgeleverd voor iPhone en Android.

Premium Services

In 2010 is de exploitatie van het VIP-centre toegevoegd aan de activiteiten van de business area Consumers. Hierdoor is de productgroep Premium Services ontstaan die bestaat uit het VIP-centre en Privium, het serviceprogramma van Schiphol Group.

Privium

In 2010 is het dienstenaanbod voor Priviumleden uitgebreid met diverse vergaderfaciliteiten in de terminal en het WTC. Daarnaast kunnen Priviumleden nu ook met korting winkelen op Plaza. Uit marktonderzoek blijkt dat Privium voor de frequente passagiers een reden is om Schiphol als luchthaven te kiezen. Het aantal leden daalde van 47.390 eind 2009 naar 44.890 eind 2010. Bezuinigingen van bedrijven op hun reisbudgetten hebben een rol gespeeld bij de daling van het ledental. Verwacht wordt dat dit ook in 2011 nog een rol zal spelen.

In 2009 is FLUX Alliance geïntroduceerd, een samenwerking tussen de Nederlandse en Amerikaanse overheid op het gebied van snelle

grenspassage. Eind 2010 waren er 2.143 FLUX-leden (1.200 eind 2009). Het programma wordt in 2011 uitgebreid met Canada.

VIP-centre

Het VIP-centre is toegevoegd aan de activiteiten van de business area Consumers om een meer commerciële exploitatie te realiseren. De doelgroep voor een VIP-behandeling is vergroot en het gebruik van de vergaderfaciliteiten in het VIP-centre wordt verder uitgebreid. In 2010 heeft voor het eerst een aantal commerciële events in het VIP-centre plaatsgevonden, zoals de introductie van een nieuwe hybride auto.

Consumers International

Arlanda Schiphol Development Company

Op Arlanda Airport werken wij in een joint venture samen met het Zweedse Swedavia in Arlanda Schiphol Development Company. In 2010 is deze joint venture ook een samenwerking aangegaan met Göteborg Landvetter Airport. Deze samenwerking heeft tot doel de commerciële inkomsten en klanttevredenheid ook op Göteborg Landvetter Airport te verhogen.

Guangzhou Baiyun International Airport

Consumers adviseerde de Chinese luchthaven in Guangzhou op commercieel gebied. In 2010 is, naar aanleiding van de strategische heroriëntatie in 2009, besloten het tweejarige contract dat begin 2010 afliep niet te verlengen.

Angkasa Pura

Als gevolg van de strategische heroriëntatie in 2009, is besloten ons belang in de joint venture met Angkasa Pura in Jakarta te verkopen aan onze partner APII. Het ministerie van State Owned Enterprises heeft APII inmiddels toestemming gegeven ons belang over te nemen, zodat met de afronding kan worden begonnen.





De business area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. De portefeuille bestaat zowel uit operationeel als commercieel vastgoed. Het merendeel hiervan bevindt zich op en rondom Amsterdam Airport Schiphol.

Omzetbronnen:

De grootste omzetbron is de verhuur en ontwikkeling van gebouwen en terreinen. Daarnaast wordt omzet gegenereerd met de uitgifte van erfpachten en de verkoop van terreinen en gebouwen. De waardeveranderingen van het vastgoed kunnen in enig jaar een onevenredige voor- of nadelige invloed hebben op het groepsresultaat.

Real Estate



2010

- Omzet is stabiel, ondanks licht gedaalde huurinkomsten van 1,5%
- Bezettingsgraad is afgenomen van 89,4% naar 86,5%
- Waardeverandering vastgoedbeleggingen EUR 21 miljoen positief
- Bedrijfslasten zijn gedaald met 5,5%
- RONA na belasting stijgt van 1,5% naar 4,8%
- Kantoorgebouw TransPort en Vrachtgebouw 19 zijn opgeleverd
- Projecten geïnitieerd in het kader van het in 2010 opgestelde Masterplan voor gebiedsontwikkeling Rotterdam The Hague Airport

Key Performance Indicators

Direct Rendement op Vastgoedbeleggingen

Op basis van jaarhuur

2010		6,6%
2009		6,9%

Expiratie verhuurcontracten

Op basis van jaarhuur

2010		10,0%
2009		7,1%

Bezettingsgraad

2010		86,5%
2009		89,4%

EUR miljoen	2010	2009	%
Totale omzet	173	172	0,9%
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	-	-	-
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	21	- 39	153,5%
Bedrijfslasten	98	104	- 5,5%
EBITDA	113	51	121,9%
Exploitatieresultaat	97	29	233,3%
Gemiddelde vaste activa	1.524	1.511	0,8%
RONA voor belastingen	6,5%	2,1%	
RONA na belastingen	4,8%	1,5%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	52	43	19,6%

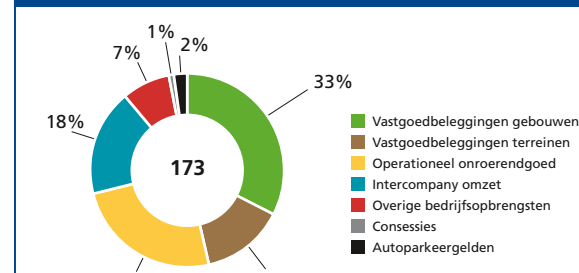
Vastgoedmarkt

De krediet- en economische crisis heeft kantoorgebruikers nog kritischer doen kijken naar hun huisvestingskosten. Vestigingen worden samengevoegd en vierkante meters worden nog efficiënter gebruikt door ondermeer de invoering van flexibele werktijden en -plekken; ontwikkelingen die de kantorenmarkt in sterke mate beïnvloeden. Huurniveaus staan onder druk, nieuwe vierkante meters worden mondjesmaat verhuurd en bij het sluiten van nieuwe contracten worden verhuurders regelmatig gedwongen incentives te geven. Huurders worden steeds kritischer over de kwaliteit van het aangeboden product. Niet alleen moet het gebouw zelf modern zijn, ook de omgeving waarin het zich bevindt (gebouwcontext), wordt in toenemende mate belangrijk waarbij voorzieningen zoals lunch- en dinergelegenheden, kappers, stomerij en kinderopvang, en multimodale bereikbaarheid als randvoorwaarden worden gezien.

Amsterdam Airport Schiphol, als multimodaal knooppunt, vormt samen met de Zuidas nog steeds de top van het Amsterdamse kantorensegment, maar scoort laag op die zogenoemde gebouwcontext. Het is dan ook noodzakelijk juist nu door te gaan met investeringen in de kwaliteit van de omgeving en het toevoegen van aanvullende voorzieningen. De in 2010 in gang gezette herontwikkeling van Triport is hiervan een goed voorbeeld. Plannen zijn opgesteld om niet alleen het gebouw te moderniseren, maar tevens worden voorzieningen voor heel Schiphol-Centrum toegevoegd en wordt het openbare gebied in de directe omgeving verbeterd.

Omzetverdeling in 2010

EUR miljoen



Schiphol Real Estate heeft in 2010 kunnen profiteren van het herstel van de luchtvrachtsector. Een aantal grote logistieke providers heeft extra ruimte gehuurd of eerder 'on hold' gezette vierkante meters weer in gebruik genomen.

Financiële gang van zaken

De business area Real Estate zag haar omzet in 2010 licht stijgen ten opzichte van het jaar ervoor naar EUR 173 miljoen.

De verhuuropbrengsten daalden met 1,5% van EUR 158,5 miljoen in 2009 naar EUR 156,1 miljoen in 2010. Ondanks de oplevering van de gebouwen TransPort en Vrachtgebouw 19 zijn de verhuuropbrengsten gedaald als gevolg van een lagere bezettingsgraad, huurincentives en een vermindering van het aantal verhuurbare vierkante meters in de Terminal.

De post overige bedrijfsopbrengsten bestaat voor het grootste deel uit geleverde diensten

EUR miljoen	2010	2009	%
Verhuringen			
Vastgoedbeleggingen gebouwen	57,1	58,7	- 2,8%
Vastgoedbeleggingen terreinen	24,5	23,9	2,5%
Operationeel onroerendgoed	43,4	43,8	- 1,0%
Intercompany omzet	31,1	32,1	- 3,1%
Subtotaal	156,1	158,5	- 1,5%
Overige opbrengsten			
Overige bedrijfsopbrengsten	13,1	10,2	27,3%
Concessies	1,3	1,0	24,4%
Autoparkeergelden	2,8	2,1	37,5%
Subtotaal	17,2	13,3	29,4%
Totaal	173,3	171,8	0,9%



In januari 2011 opende de burgemeester van Madurodam in zijn gemeente het TransPort gebouw. Het originele kantoorgebouw van Martinair en transavia.com op Aerospace Exchange (Schiphol-Oost) voldoet aan de hoogste eisen die worden gesteld aan een milieuvriendelijk gebouw. Dankzij warmte-koude opslag in de bodem en betonkernactivering in vloeren en plafonds zorgt het voor een geheel eigen klimaatbeheersing. Zonnepanelen leveren 10% van de totale energiebehoefte van het gebouw. Vegetatiedaken zorgen voor isolatie en dankzij de opslag van water wordt een waterbesparing van 40% gerealiseerd.

aan huurders. Hier staan in gelijke mate kosten tegenover. Het volume van deze activiteiten is licht toegenomen in vergelijking met 2009.

De inkomsten uit concessies betreffen opbrengsten uit omzetgerelateerde activiteiten van huurders van onze gebouwen. Deze opbrengsten zijn in 2010 licht gestegen, door een verbeterde omzet van de betreffende huurders.

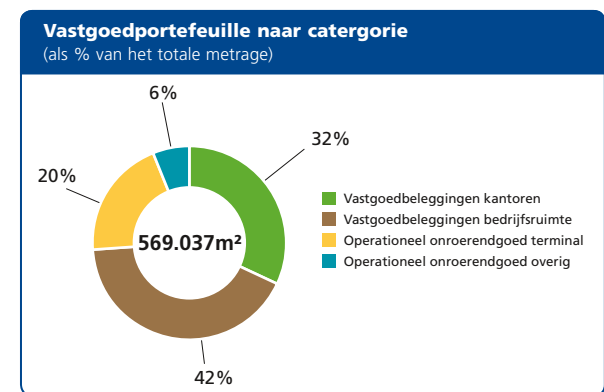
Autoparkeergelden zijn gekoppeld aan de parkeerfaciliteiten die onderdeel uitmaken van de verhuurde gebouwen. Deze inkomsten laten een stijging zien ten opzichte van 2009.

Op de locatie Amsterdam Airport Schiphol wordt (evenals in 2009) 95% van de netto-omzet gerealiseerd. De overige 5% komt van vastgoedactiviteiten op regionale en internationale locaties.

De waarde van de vastgoedbeleggingen steeg in 2010 tot EUR 21 miljoen (- EUR 39 miljoen in 2009). Dit bedrag betreft enerzijds een waardedaling van de portefeuille, met uitzondering van een lichte waardestijging van de nieuwe panden TransPort en Vrachtgebouw 19, en anderzijds een hogere waardering van de gronden die in erfpacht of grondhuur zijn uitgegeven. In 2010 hebben wij externe taxateurs opdracht gegeven om de gronden die in erfpacht of grondhuur zijn uitgegeven te waarderen en de methode te verfijnen. De nieuwe aanpak heeft geresulteerd in een waardestijging van de gronden van EUR 26 miljoen, bij een totale waardestijging van de gronden van EUR 36 miljoen. In 2010 is evenals in 2009 geen vastgoed verkocht.

De bedrijfslasten van de business area Real Estate zijn in 2010 gedaald met 5,5% (+3,9% in 2009) van EUR 104 naar EUR 98 miljoen. De belangrijkste reden is dat de eenmalige kosten van de organisatieaanpassing in 2010 aanzienlijk lager zijn dan in 2009. De kostenverlaging is tevens een gevolg van lagere personeelslasten als resultaat van de organisatieaanpassing. Deze kostenverlaging wordt deels tenietgedaan door meer uitbestede werkzaamheden voor huurders en meer onderhoud.

Het exploitatieresultaat van de business area is in 2010 gestegen van EUR 29 miljoen in 2009 naar EUR 97 miljoen in 2010. Dit is vooral het gevolg van de mutatie in de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen van EUR 60 miljoen. Door met name lagere exploitatiekosten is het exploitatieresultaat,



exclusief waardeveranderingen en het resultaat op verkoop, in 2010 met EUR 8 miljoen gestegen naar EUR 76 miljoen.

De RONA na belasting, inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en resultaat deelnemingen, is in 2010 gestegen van 1,5% naar 4,8%. Dit is vooral het gevolg van de hiervoor genoemde waardestijging van de bestaande vastgoedbeleggingen. Exclusief deze stijging en het resultaat op verkoop, is de RONA na belasting in 2010 gestegen van 3,5% naar 3,8%.

In 2010 bedroegen de investeringen EUR 52 miljoen (EUR 43 miljoen in 2009) en waren de belangrijkste investeringen op de locatie Schiphol de bouw van TransPort, Vrachtgebouw 19, de GA Terminal en de voorbereidende fase van de bouw van een nieuw Hilton hotel.

Ontwikkelingen vastgoedportefeuille

Opleveringen van Vrachtgebouw 19 en TransPort op Schiphol en Warehouse C in Italië zorgden in 2010 voor een stijging van de totale omvang van de vastgoedportefeuille met 5,4% (2,6% in 2009), van 539.986 m² naar 569.037 m²

Overige resultaten uit vastgoed

EUR miljoen	2010	2009
Resultaten uit verkoop vastgoed	-	-
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	21	- 39
Totaal overige resultaten uit vastgoed	21	- 39



(genoemde metrages zijn inclusief de deelnemingen naar rato van ons belang). Deze stijging werd deels tenietgedaan door een afname in verhuurbare meters in de terminal.

Van de totale portefeuille bevindt 88% zich op de locatie Amsterdam Airport Schiphol, 3% op en rond de regionale luchthavens van Rotterdam en Eindhoven en 9% in Italië.

Amsterdam Airport Schiphol

Op Amsterdam Airport Schiphol is de vastgoedportefeuille uitgebreid met het kantoorgebouw TransPort op Aerospace Exchange (Schiphol-Oost) en het Vrachtgebouw 19 op Cargo World (Schiphol-Zuidoost). TransPort telt 11.200 m² vvo en is geheel verhuurd aan Martinair en transavia.com. TransPort heeft als eerste gebouw in Nederland zowel het BREEAM-NL (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) certificaat voor de ontwerpfase ontvangen, als ook het internationale LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) Platinum certificaat voor duurzame gebouwen.

De grond met daarop het voormalige hoofdkantoor van Martinair (Schiphol-Centrum), is aangekocht en vervolgens is het kantoorgebouw gesloopt. Het braakliggende terrein zal worden gebruikt voor Aviation activiteiten.

De door transavia.com verlaten kantoorruimten in Triport (Schiphol-Centrum) worden gerenoveerd. Het object Triport (36.630 m² vvo) op Schiphol-Centrum dateert van 1995 en bestaat uit 3 gebouwen. Plannen zijn uitgewerkt om de begane grond van de gebouwen te herontwikkelen, beter met elkaar te verbinden en geschikt te maken voor voorzieningen als restaurants en een kinderdagverblijf. Triport kan daardoor haar functie als voorzieningen-centrum van de luchthaven versterken. In 2010 zijn in Triport nieuwe klimaatinstallaties aangebracht en is er begonnen met de verduurzaming van de door transavia.com leeg achtergelaten kantoorruimten. Als gevolg van deze activiteiten is het energielabel (Energy Performance Building Directive label) van Triport verbeterd van G naar C. Vrachtgebouw 19 telt 2.793 m² vvo kantoorruimte en 7.516 m² vvo bedrijfsruimte. Het gebouw is geheel verhuurd aan Rhenus Logistics.

In dit gebouw zijn duurzaamheidsmaatregelen toegepast zoals daglichtregeling, aanwezigheidsdetectie en zonnepanelen.

Gedurende het gehele jaar is gebouwd aan de nieuwe General Aviation Terminal op Schiphol-Oost. Dit gebouw telt 453 m² vvo terminalruimte en 3.800 m² vvo ruimte voor commerciële verhuur. De oplevering is gepland in het 2e kwartaal van 2011.

In het gebied Schiphol-Noordwest is gestart met de bouw van de nieuwe huisvesting voor de Koninklijke Marechaussee, het nieuwe detentiecentrum en een rechtbank. Deze projecten worden uitgevoerd in opdracht van de Dienst Vastgoed Defensie en de Rijksgebouwendienst. Wij hebben de hiervoor benodigde gronden in voorgaande jaren in erfpacht uitgegeven aan deze partijen.

De verduurzaming van de bestaande portefeuille is in 2010 voortgezet. Ultimo 2010 had 79% van het verhuurbare kantooroppervlak van de gezamenlijke portefeuille van Schiphol Real Estate en het ACRE Fund een A, B of C label. Het landelijke gemiddelde bedroeg in 2009 39%.

Naast de duurzame upgrade van de bestaande portefeuille die gericht is op de 'aanbod zijde', is de business area gestart met een *huurder-awareness*-programma om vanuit de klant – de 'vraag' – invulling te geven aan duurzaamheid. Als eerste stap zijn duurzame behoeften van huurders in kaart gebracht.

Gedurende 2010 is gestart met de verkoop van kavels in het oostelijk deel van Schiphol Logistics Park, dat zich ten zuidwesten van de luchthaven bevindt. In dit deel is ca. 25 hectare uitgeefbaar. De business area Real Estate houdt een belang van 38% in Schiphol Logistics Park.

A4 zone West

Ten zuidwesten van Amsterdam Airport Schiphol ligt het zogenoemde plangebied A4 zone West. Het is onderdeel van het Masterplan 'Amsterdam Connecting Trade' dat in het leven is geroepen voor het ontwikkelen van een knooppunt van Schipholgebonden logistieke bedrijventerreinen. Het Masterplan heeft betrekking op een ontwikkeling van dit gebied op de langere termijn. Het plangebied omvat ca. 350 hectare, waarvan ca. 170 hectare commercieel uitgeefbare grond. In 2010 is de grondexploitatie maatschappij A4 zone West

opgericht. Hierin heeft de business area Real Estate een direct belang verworven van 33,3% en een indirect belang van 8,3% via haar participatie in Schiphol Area Development Company.

Rotterdam The Hague Airport

Het luchthaventerrein van Rotterdam The Hague Airport kent een ontwikkelingspotentieel van ongeveer 200.000 m² bvo commercieel onroerendgoed. In 2010 is gewerkt aan een verdere integrale benadering van de (gebieds-) ontwikkeling van zowel het luchthaventerrein als het aangrenzende business park. Dit heeft geresulteerd in het Masterplan 'Rotterdam The Hague Airport 2010 – 2025', dat als input zal dienen voor het nieuwe bestemmingsplan. In januari 2010 is Dura Vermeer Vastgoed in opdracht van ons gestart met de realisatie van kantoorgebouw Cornerstone (12.100 m² vvo) aan het Airportplein. Oplevering is begin 2013 voorzien. De Dura Vermeer Groep heeft 50% van het gebouw gehuurd. Heembouw ontwikkelingsmaatschappij is in mei gestart met de realisatie van het bedrijventerrein 'Flightpark' op het bedrijventerrein. De eerste gebouwen zijn inmiddels opgeleverd. Wij hebben de grond in ondererfpacht uitgegeven aan Heembouw. In het voorjaar van 2010 is op het zogenoemde Entreegebied het kantoorpaviljoen van groot-handel in bevroren visproducten Culimer in gebruik genomen. In augustus volgde de officiële ingebruikname van het detentiecentrum. Voor deze projecten is de grond in voorgaande jaren in ondererfpacht uitgegeven. Momenteel hebben wij een nieuw Freightcentre, een kantoorpaviljoen en een kinderdagverblijf in ontwikkeling.

In december is de luchthaven aan de oostkant ontsloten door de nieuwe Randstadrail. Hierdoor is de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer aanzienlijk verbeterd.

Internationaal

Op MXP Business Park bij de Milanese luchthaven Malpensa, zijn infrastructurele werken (parkeerplaatsen en ontsluiting) uitgevoerd en in gebruik genomen. De aanvraag voor een bouwvergunning voor het tweede kantoorgebouw is gereed en zal bij voldoende voorverhuur worden ingediend. Tevens wordt de realisatie van een – op de zakenmarkt georiënteerd – hotel onderzocht.

Op Avioport Logistics Park, ook gelegen bij Malpensa, is in september 2010 begonnen met de bouw van Warehouse D met een oppervlak van circa 13.000 m² inclusief een parkeergarage voor ca. 200 auto's. Avioport Logistics Park heeft in november 2010 de award van Assologica ontvangen voor meest innovatief ontwikkelde logistieke park in Italië.

De markt van het vrachtovervoer in Hong Kong is verder aangetrokken in 2010, waardoor de bezettingsgraad van Tradeport Hong Kong eind 2010 is uitgekomen op circa 90%. Het jaar 2010 is voor Tradeport Hong Kong een belangrijk jaar geworden omdat voor het eerst in haar bestaan een positief netto resultaat kon worden geboekt. De vooruitzichten voor 2011 zijn positief en er wordt uitgegaan van bijna een verdubbeling van het netto resultaat.

Bezettingsgraad business area Real Estate 2010	2010	2009
Kantoren	76,3%	82,2%
Bedrijfsruimten	92,0%	92,9%
Operationeel vastgoed	95,6%	98,7%
Operationeel vastgoed Terminal	88,6%	90,3%
Totale bezettingsgraad	86,5%	89,4%

Bezettingsgraad

De bezettingsgraad van onze vastgoedportefeuille bedroeg ultimo 2010 86,5% en is daarmee 2,9 procentpunt lager dan ultimo 2009.

Deze daling wordt voornamelijk veroorzaakt door de kantoren in de portefeuille. Met name in de kantoren Triport 3 en het WTC is de leegstand in 2010 toegenomen. Voor Triport zal deze situatie worden benut om te investeren in het pand.

De bezettingsgraad van het operationele vastgoed in de terminal is gedaald van 90,3% in 2009 naar 88,6% in 2010, veroorzaakt door vertrek van huurders, in combinatie met complexe marktomstandigheden. Ook zijn diverse ruimtes opgeleverd na verbouwingen, maar nog niet volledig verhuurd. De bezettingsgraad van het operationele vastgoed op andere locaties was in 2010 gedaald naar 95,6%.

In 2011 zal 10,0% van de huurcontracten expireren (7,1% in 2010).

	2010			2009 ¹		
	RONA	Direct rendement	Indirect rendement	RONA	Direct rendement	Indirect rendement
Vastgoedbeleggingen	8,7%	6,6%	2,1%	2,6%	6,9%	- 4,3%
Activa in aanbouw of ontwikkeling	- 0,2%	- 0,2%	0,0%	- 1,1%	- 2,6%	1,5%
Activa t.b.v. operationele activiteiten	12,9%	12,9%	0,0%	11,4%	11,4%	0,0%
Totaal vaste activa	8,5%	7,0%	1,5%	3,8%	6,6%	- 2,8%

¹ Door herclassificatie van een pand van activa t.b.v. operationele activiteiten naar vastgoedbeleggingen in 2010, zijn de vergelijkende cijfers aangepast.



EUR miljoen	2010			2009 ¹		
	RONA	Asset Base Gemiddeld	Exploitatie resultaat incl. OWV ²	RONA	Asset Base Gemiddeld	Exploitatie resultaat incl. OWV ²
Vastgoedbeleggingen	8,7%	1.003	87	2,6%	972	25
Activa in aanbouw of ontwikkeling	- 0,2%	156	0	- 1,1%	167	- 2
Activa t.b.v. operationele activiteiten	12,9%	252	32	11,4%	263	30
Totaal vaste activa	8,5%	1.411	120	3,8%	1.402	53
Overige activa (inclusief overhead en allocaties)	- 61,8%	39	- 24	- 59,6%	40	- 24
RONA voor belastingen	6,6%	1.450	97	2,0%	1.442	29
RONA na belastingen	5,0%			1,5%		
Resultaat deelnemingen (financiële vaste activa)		74	2		69	2
RONA voor belastingen incl. deelnemingen	6,5%	1.524	98	2,1%	1.511	31
RONA na belastingen incl. deelnemingen	4,8%			1,5%		

¹ Door herclassificatie van een pand van activa t.b.v. operationele activiteiten naar vastgoedbeleggingen in 2010, zijn de vergelijkende cijfers aangepast.

² OWV = ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

Analyse rendement

De RONA is gestegen van 3,8% in 2009 naar 8,5% in 2010. Een analyse van de RONA (exclusief overhead en allocaties) naar direct rendement (verhuur) en indirect rendement (waardeveranderingen) op vastgoedbeleggingen, activa in aanbouw of ontwikkeling en activa ten behoeve van operationele activiteiten staat hierboven.

Het directe rendement is in 2010 licht gestegen van 6,6% naar 7,0%. Dit houdt verband met de bijzondere waardeverminderingen van EUR 3,5 miljoen in 2009 op projecten die geen doorgang meer vonden. Het indirecte rendement is in 2010 gestegen van -2,8% naar 1,5% wat het gevolg is van waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen in 2010.

Vastgoedbeleggingen

Onze vastgoedbeleggingen (inclusief het 60,25% belang in het ACRE Fund en andere deelnemingen naar rato van ons belang) omvatten kantoren, bedrijfsruimten en terreinen op en rond Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Malpensa (Italië). De business area Real Estate voert zelf het vastgoedmanagement van deze portefeuilles uit.

Ultimo 2010 vertegenwoordigden de vastgoedbeleggingen 72,0% van onze totale vaste activa waarde (68,9% in 2009). De marktwaarde van deze beleggingen bedroeg ultimo 2010 EUR 1.035 miljoen tegen EUR 966 miljoen eind 2009.

De gemiddelde marktwaarde over 2010 bedroeg EUR 1.003 miljoen (EUR 972 miljoen in 2009).

De RONA voor belastingen bedraagt 8,7% (2,6% in 2009). De stijging van de RONA is vooral het gevolg van de positieve waardeveranderingen van de bestaande vastgoedportefeuille.



Activa in aanbouw of ontwikkeling

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden aangehouden voor toekomstige vastgoedbeleggingen. Het gaat hier om commerciële bouwlocaties en objecten in aanbouw. Behalve waardeveranderingen vastgoed (die positief en negatief kunnen uitvallen) zorgen deze activa gedurende de

bouw voor een negatieve bijdrage aan het resultaat vanwege kapitaalbeslag en niet-activeerbare kosten, zoals kosten voor schetsontwerpen en onderzoekskosten. Vanaf het moment van oplevering van het object volgen bijdragen aan de RONA in de vorm van huuropbrengsten en waardeveranderingen.

Locatie	Categorie	Totaal		Voorverhuurd %	Verwachte opleverdatum
		Totaal verhuurbaar oppervlakte in m ² vvo	verhuurbaar oppervlakte in m ² naar rato van ons belang		
Schiphol-Oost	GA Terminal	4.600	4.600	40%	Q2-2011
Rotterdam The Hague Airport	Kinderopvang	370	370	100%	Q4-2011
Malpensa, Italië	Bedrijfsruimte	12.500	8.750	0%	Q1-2012
Rotterdam The Hague Airport	Kantoorruimte	1.950	1.950	100%	Q2-2012
Rotterdam The Hague Airport	Kantoorruimte	11.500	11.500	50%	Q1-2013
Schiphol-Oost	Hangar	10.000	10.000	100%	Q3-2013
Schiphol-Centrum	Hotel	39.000	39.000	n.v.t.	Q1-2014
Totaal		79.920	76.170		

In 2010 is in totaal 11.180 m² vvo aan kantoorruimten opgeleverd, tegen 13.820 m² vvo in 2009 en 10.450 m² vvo aan bedrijfsruimte, tegen 11.960 m² vvo in 2009.

Eind 2010 bedroeg de totale boekwaarde van de activa in aanbouw of ontwikkeling circa EUR 162 miljoen (EUR 155 miljoen in 2009). De gemiddelde boekwaarde bedroeg EUR 158 miljoen (EUR 167 miljoen in 2009). In de tabel hiernaast zijn de ultimo 2010 reeds (deels) goedgekeurde en lopende projecten weergegeven.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

De categorie materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten betreft het beheer en de exploitatie van ruimten in de terminal (Terminal Verhuringen), de activa in aanbouw of ontwikkeling van de terminal, het hoofdkantoor van Schiphol Group en enkele eerste-linie-bedrijfsruimten gelegen op toekomstige operationeel aan te wenden locaties (Overig).

In de terminal van Amsterdam Airport Schiphol bevinden zich kantoor- en bedrijfsruimten, balies en lounges die worden verhuurd aan luchtvaartmaatschappijen en luchthaven-gerelateerde ondernemingen. De business area Real Estate beheert en exploiteert deze ruimten.

Het rendement van deze activiteiten is ten opzichte van 2009 licht verbeterd. Ondanks lagere verhuurzetten in de terminal is een verbetering zichtbaar door een daling van de exploitatielasten en een afname van de gemiddelde boekwaarde van het terminal-gebouw in 2010. Deze activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs minus

afschrijvingen. Derhalve is het rendement van de terminal hoger dan van de vastgoedbeleggingen. Bovenstaande activa vertegenwoordigden in 2010 een gemiddelde waarde van EUR 252 miljoen (EUR 263 miljoen in 2009) en genereerden over 2010 een RONA voor belastingen van 12,9% (11,4% in 2009).

Overige activa

De categorie Overige activa bestaat uit infrastructurele activa, die ten dienste staan van de activiteiten van de business area Real Estate, inclusief de bijbehorende exploitatiekosten en overige overheadkosten van Schiphol Group (en inclusief eigen overhead van de business area Real Estate). Dit betekent dat de categorie Overige activa, met een gemiddelde activawaarde van EUR 39 miljoen in 2010 (EUR 40 miljoen in 2009) en een negatief resultaat zorgt voor een verlaging van de RONA van de business area Real Estate.

Financiële vaste activa

Behalve onze vastgoedbeleggingen heeft de business area Real Estate diverse deelnemingen, gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde, waaronder een minderheidsbelang in de beleggingsactiviteiten van Tradeport Hong Kong Limited en Flight Forum in Eindhoven. Tradeport Hong Kong is een samenwerkingsverband tussen Schiphol Real Estate, Fraport, China National Aviation Company Limited en Hong Kong Land Investment Limited.

Het resultaat op deelnemingen bedroeg in 2010 EUR 1,5 miljoen (EUR 2,3 miljoen in 2009). Dit is het saldo van een licht positief resultaat van Tradeport Hong Kong en lagere opbrengsten van Flight Forum in Eindhoven.



Alliances & Participations

Omzetbronnen: De buitenlandse luchthavens dragen bij aan de omzet, door middel van management, performance en intellectual property fees. Voorts dragen zij bij aan het netto resultaat met een aandeel in het resultaat uit deelneming, dividend en rentebaten. De binnenlandse luchthavens leveren hoofdzakelijk hun bijdrage aan de omzet via haven- en parkeergelden. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water. Gegeven de waarderingsmethodiek van deelnemingen (equity method) maken veranderingen in de reële waarde van deelnemingen geen onderdeel uit van het resultaat.

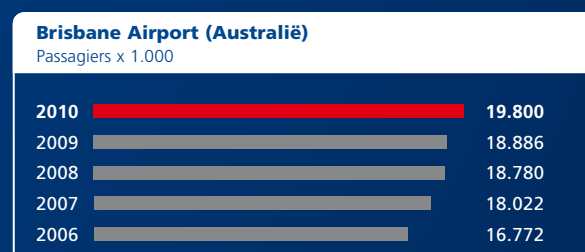
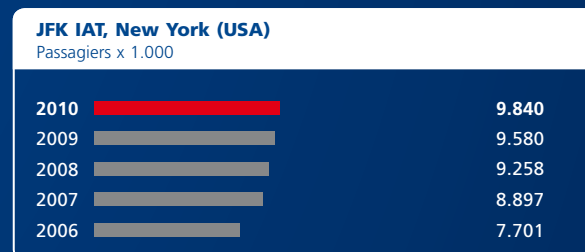
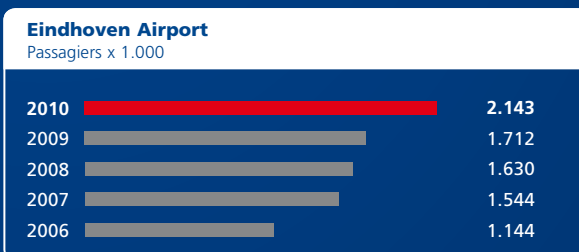
Onder de business area Alliances & Participations vallen onze participaties in buitenlandse luchthavens, de binnenlandse luchthavens en overige activiteiten waartoe onder meer Schiphol Telematics en Utilities behoren.



2010

- Exploitatieresultaat inclusief resultaat deelnemingen is toegenomen van EUR 40 miljoen naar EUR 85 miljoen
- De buitenlandse en binnenlandse luchthavens zien een herstel in verkeer en vervoer
- In samenwerking met Delta Airlines worden activiteiten op JFK International Airport in New York substantieel uitgebreid
- Industriële samenwerking met Aéroports de Paris (HubLink) loopt volgens plan en kent meerdere successen waaronder de totstandkoming van een gezamenlijk contract voor de inkoop van passagiersbruggen
- Innovatie en duurzaamheid krijgen extra impuls met lancering van theGROUNDS

Key Performance Indicators



EUR miljoen	2010	2009	%
Totale omzet	147	143	2,9%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	1	-1	
Bedrijfslasten	126	133	-5,3%
EBITDA	35	22	58,2%
Exploitatieresultaat	22	9	139,2%
Gemiddelde vaste activa	844	780	8,2%
RONA voor belastingen	10,1%	5,1%	
RONA na belastingen	8,0%	4,7%	
Investerings in vaste activa	6	13	-48,8%

Financiële gang van zaken

De totale omzet van de business area Alliances & Participations nam in 2010 toe met 2,9% (+4% in 2009) van EUR 143 miljoen naar EUR 147 miljoen. Het exploitatieresultaat verdubbelde ruim van EUR 9 miljoen (-22,4% in 2009) naar EUR 22 miljoen. De belangrijkste reden voor deze verdubbeling is de stijging in het resultaat van de binnenlandse luchthavens. De EBITDA groeide met 58,2% (-2,3% in 2009) van EUR 22 miljoen in 2009 naar EUR 35 miljoen in 2010.

De totale bijdrage van de dochters en deelnemingen aan het resultaat bedroeg in 2010 EUR 85 miljoen tegen EUR 40 miljoen in 2009. Deze stijging van 113% is vooral het gevolg van een eenmalig resultaat deelneming van EUR 28 miljoen voor belasting door uitbreiding van ons belang in JFK IAT. Gecorrigeerd voor dit eenmalige resultaat neemt de totale bijdrage van de dochters en deelnemingen toe met 42,7% van EUR 40 miljoen in 2009 tot EUR 57 miljoen in 2010.

Buitenlandse luchthavens

Onze internationale focus is vooral gericht op het nog beter ondersteunen van onze belangrijkste klanten door samenwerking te zoeken met voor hen belangrijke buitenlandse luchthavens. Dit versterkt onze concurrentiepositie. Het uitgebreide mondiale netwerk van Air France-KLM en het SkyTeam vormt hiervoor een belangrijk uitgangspunt. De SkyTeam-alliantie is de grootste transatlantische joint venture binnen de luchtvaartsector met Amsterdam Airport Schiphol, Aéroports de Paris en JFK International Airport als belangrijke grote knooppunten. Daarnaast zullen we bestaande participaties goed blijven beheren en internationale partnerships continueren.

EUR miljoen	Buitenlandse luchthavens		Binnenlandse luchthavens		Overige deelnemingen		Allocaties		Totaal	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Totale omzet	6,1	4,9	53,8	49,2	86,5	88,2	0,3	0,3	146,7	142,6
Exploitatieresultaat	3,2	-0,8	13,4	7,9	11,2	9,1	-5,4	-6,8	22,4	9,4
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	62,8	31,1	-	-	-0,2	-0,6	-	-	62,6	30,5
Totaal resultaat	66,0	30,3	13,4	7,9	11,0	8,5	-5,4	-6,8	85,0	39,9
Gemiddelde asset base (excl. belastinglatentie)	713,7	645,8	71,5	72,7	53,6	56,9	4,8	4,1	843,6	779,5
RONA na belasting	7,5%	4,5%	14,0%	8,1%	15,2%	11,1%			8,0%	4,7%





Aéroports de Paris

Schiphol Group heeft een 8% kruisparticipatie met Aéroports de Paris. In 2010 groeide de netto-omzet van Aéroports de Paris met 4,0% (+4,2% in 2009) tot EUR 2.739 miljoen. Het geschatte resultaat uit deelneming in Aéroports de Paris bedraagt EUR 26,4 miljoen (EUR 23,6 miljoen in 2009), inclusief de effecten van de verschillen in grondslagen van waardering en resultaatbepaling voornamelijk met betrekking tot vastgoed. Omdat het resultaat van Aéroports de Paris nog niet bekend is bij de samenstelling van dit jaarverslag, wordt van ons aandeel hierin een schatting gemaakt op basis van publieke informatie.

Aéroports de Paris zag het aantal passagiers stijgen met 0,4% (-4,7% in 2009) van 83,0 miljoen in 2009 naar 83,4 miljoen in 2010. Het aantal vliegtuigbewegingen nam in 2010 af met 4,2% (-5,5% in 2009) van 738.624 naar 707.578. Dankzij een betere bezettingsgraad werd de lichte stijging in het aantal passagiers gerealiseerd. Zonder de effecten van de sluiting van het luchtruim in verband met de aswolk in april, zou de groei in het aantal passagiers 2,1% geweest zijn.

Via de HubLink-alliantie zijn zowel financieel als operationeel meerdere successen geboekt. Diverse benchmarkprojecten hebben tot nieuwe winkelconcepten en besparingen geleid. Op het gebied van vastgoed wordt intensief samengewerkt aan een masterplan dat de mogelijkheden voor ontwikkeling en/of investeringen voor beide luchthavens in kaart brengt. Met Air France-KLM heeft een pilot plaatsgevonden met het elektronisch volgen van bagage tussen Schiphol en Parijs door middel van Radio Frequency Identification (RFID) technologie. Mede omdat een gezamenlijk contract werd afgesloten voor de inkoop van passagiersbruggen bedragen de synergievoordelen voor Schiphol Group inmiddels zo'n EUR 9 miljoen op jaarbasis.

In het kader van Corporate Responsibility heeft Aéroports de Paris een aardwarmte fabriek aangelegd die eind 2010 is gestart met het leveren van warmte.

EUR miljoen	ADP		JFK IAT		Brisbane		Overig		Totaal	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Totale omzet	-	-	2,2	-	2,1	1,8	1,8	3,1	6,1	4,9
Exploitatieresultaat	-	-	1,1	-	2,1	1,8	0	-2,6	3,2	-0,8
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	26,4	23,6	30,0	2,6	6,1	4,5	0,4	0,4	62,9	31,1
Totaal resultaat	26,4	23,6	31,1	2,6	8,1	6,3	0,4	-2,2	66,0	30,3
Vaste activa per 31 december	567,1	551,5	38,3	0,0	130,9	101,5	25,0	13,0	761,3	666,1
Aantal (x 1.000)										
Passagiers	83.369	83.015	9.840	9.580	19.800	18.886				
Vliegtuigbewegingen totaal	707,6	738,6	55,3	56,9	185,0	175,0				

Terminal 4 JFK New York

In het eerste halfjaar van 2010 heeft Schiphol Group haar belang in JFK IAT LLC vergroot. JFK IAT Member LLC – een deelneming van Schiphol USA Inc. (SUSA Inc.) – heeft haar belang in JFK IAT LLC uitgebreid van 40% naar 100%. SUSA Inc. houdt sindsdien alle aandelen A en Delta Airlines Inc. alle aandelen B in JFK IAT Member LLC. Deze transactie heeft in 2010 geresulteerd in een eenmalige winst voor belasting van EUR 28,1 miljoen. In de vorm van management fees en dividend heeft de deelneming in 2010 met EUR 3,0 miljoen (EUR 2,6 miljoen in 2009) bijgedragen aan het resultaat. Het aantal passagiers dat in 2010 gebruik maakte van Terminal 4 steeg met 2,7% (3,5% in 2009) van 9,6 miljoen in 2009 naar 9,8 miljoen in 2010. Het aantal vliegtuigbewegingen nam af met 2,7% (+1,7% in 2009) van 56.860 naar 55.315. Eind 2010 maakten 40 luchtvaartmaatschappijen gebruik van Terminal 4, twee meer dan de 38 in 2009.

In november 2010 is begonnen met de uitbreiding van Terminal 4 bestaande uit negen nieuwe internationale gates, faciliteiten voor bagage, douane en grensbewaking. De eerste fase moet in 2013 worden opgeleverd. Met de totale uitbreiding is een bedrag gemoeid van USD 800 miljoen. De Port Authority van New York en New Jersey heeft deze uitbreiding gefinancierd met de uitgifte van obligaties.

Brisbane Airport Corporation Holdings

Schiphol Group heeft een 18,72% deelneming in Brisbane Airport Corporation Holdings (BACH). Het netto resultaat van BACH steeg in het boekjaar 2009-2010 met 23,5% (-27,8% in 2008-2009) naar AUD 81,7 miljoen. De bijdrage van BACH aan ons netto resultaat (bestaande uit een intellectual property fee, rentebaten en dividend) bedroeg in 2010 EUR 8,1 miljoen (EUR 6,3 miljoen in 2009). Dit is exclusief de ontwikkeling in de reële waarde van ons belang in de luchthaven. Het aantal passagiers steeg met 4,8% (0,6% in 2009) van 18,9 miljoen naar 19,8 miljoen. In juli 2010 werd het recordaantal van bijna 1,8 miljoen passagiers in één maand verwerkt. Het aantal vliegtuigbewegingen steeg in 2010 met 5,7% (-2,9% in 2009) naar 185.000. In 2010 is Brisbane Airport Corporation door Skytrax uitgeroepen tot een van de 25 beste vliegvelden ter wereld.

De luchthaven van Brisbane wil zich ontwikkelen als een AirportCity met bedrijvenparken, hotels en goede openbaar vervoerverbindingen. Dit sluit nauw aan bij onze ideeën en er vinden dan ook vaak uitwisselingsprogramma's plaats. Op het gebied van Corporate Responsibility zijn nieuwe initiatieven ontwikkeld. Zo heeft de luchthaven het eerste Airport Experience Centre in Australië opgezet om omwonenden en stakeholders beter te informeren over de historie, milieuactiviteiten, huidige operatie en toekomstige uitbreidingen.



Binnenlandse luchthavens

De binnenlandse luchthavens Rotterdam The Hague en Eindhoven zijn zelfstandig met een eigen marktgebied. Zij vervullen daarnaast een nuttige rol voor een aantal zakelijke bestemmingen. Lelystad en Eindhoven vervullen in de toekomst een rol in het accommoderen van niet Mainportgebonden verkeer voor Amsterdam Airport Schiphol, zoals vakantievluchten en vluchten van low cost maatschappijen. Lelystad Airport vormt een belangrijke strategische capaciteitsreserve. Ontwikkeling van de regionale luchthavens geeft invulling aan onze maatschappelijke functie en maakt verdere ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol mogelijk.

Eindhoven Airport

De totale omzet van Eindhoven Airport steeg in 2010 met 16,4% (-2,8% in 2009) van EUR 21,7 miljoen in 2009 naar EUR 25,2 miljoen in 2010. Het exploitatieresultaat steeg met 110% (-14,6% in 2009) van EUR 3,8 miljoen in 2009 naar EUR 8,0 miljoen in 2010. De belangrijkste oorzaken van deze stijging zijn hogere opbrengsten van havengelden, parkeren en concessies door

meer passagiers bij een nagenoeg onveranderd kostenniveau.

Voor het eerst is de grens van twee miljoen passagiers doorbroken. Het passagiervervoer groeide met 25,2% (5,0% in 2009) van 1,71 miljoen in 2009 naar 2,14 miljoen in 2010. Het aantal bestemmingen is in 2010 verder toegenomen tot 32 eind 2010; 9 meer dan eind 2009.

In juni 2010 heeft de Regionale Tafel van Alders advies uitgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voorgesteld is dat Eindhoven Airport kan groeien met 10.000 extra vliegbewegingen bovenop de huidige maximumcapaciteit van 21.175. Mits in 2015 aan verschillende voorwaarden is voldaan, is het mogelijk dat deze regionale luchthaven ruimte krijgt voor nog eens 15.000 extra vliegbewegingen. Indien dit advies wetgeving wordt, maakt dit een doorgroei mogelijk tot uiteindelijk 4,5 miljoen passagiers per jaar. Voor de jaren 2011 en 2012 is een tussenoplossing bereikt om de marktvraag te kunnen accommoderen.

Om in 2015 volledig CO₂-neutraal te kunnen zijn, is in 2010 begonnen met het klimaatneutraal

EUR miljoen	Eindhoven		Rotterdam The Hague		Lelystad		Totaal	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Totale omzet	25,2	21,7	25,9	24,7	2,6	2,5	53,7	49,0
Exploitatieresultaat	8,0	3,8	5,4	4,8	0,1	-0,7	13,5	7,9
Vaste activa per 31 december	40,3	40,9	20,5	22,0	10,1	9,2	70,9	72,1
Aantal (x 1.000)								
Passagiers (incl. transito)	2.142,8	1.711,5	969,5	964,5				
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	16,7	13,5	12,9	14,0				
Milieu-indicatoren								
WATERVERBRUIK (liter/pax)	6,8	9,1	10,0	10,0				
Elektriciteitsverbruik (kWh)	4.455.711	4.130.320	3.456.000	3.716.662	220.000	237.000		
Gasverbruik (m ³)	156.877	164.935	259.308	246.939	29.000	27.500		
Hoeveelheid afval (tonnen)	202,0	188,4	105,8	103,7	4,0	4,0		
% gerecycled afval	15,0%	16,0%	25,0%	25,0%	15,0%	10,0%		

maken van de terminal, kantoren en hangars via compensatie van de CO₂-uitstoot. In volgende jaren moet dit ook voor het platform worden gerealiseerd. Daarnaast is een actieplan ontwikkeld om in 2015 5% en in 2020 20% van de eigen energiebehoefte duurzaam op te wekken.

Rotterdam The Hague Airport

De totale omzet van Rotterdam The Hague Airport – de officiële nieuwe naam voor Rotterdam Airport – steeg in 2010 met 4,8% (0,8% in 2009) van EUR 24,7 miljoen in 2009 naar EUR 25,9 miljoen in 2010. Het exploitatieresultaat steeg met 12,7% (111,7% in 2009) van EUR 4,8 miljoen in 2009 naar EUR 5,4 miljoen in 2010. De omzetgroei komt grotendeels voort uit de stijging van de havengelden (meer passagiers en tariefstijgingen) en concessieopbrengsten (hogere bestedingen door passagiers). Door voort te bouwen op de in 2009 ingezette bezuinigingsmaatregelen zijn in 2010 de bedrijfskosten nagenoeg gelijk gebleven. Dit gevoegd bij de groei in omzet zorgde voor een hoger exploitatieresultaat vergeleken met 2009, ondanks de effecten van de aswolk, de staking onder Zuid-Europese verkeersleiders en extreem winterweer.

Na een periode van teruggang in het aantal passagiers kon in 2010 weer een groei worden genoteerd. Het passagiervervoer groeide met 0,5% (-4,8% in 2009) van 964.542 in 2009 naar 969.480 in 2010. Deze stijging is vooral toe te schrijven aan een hogere bezettingsgraad en

meer charterverkeer. In 2010 konden 6 nieuwe bestemmingen worden toegevoegd aan het netwerk. Het aantal vluchten in het handelsverkeer daalde in 2010 met 7,5% (-8,6% in 2009), van 13.963 naar 12.917.

De in oktober 2005 gestarte procedure om de vigerende geluidszone aan te passen resulteerde in oktober 2010 in een door de minister van Infrastructuur en Milieu gepubliceerd gewijzigd aanwijzingsbesluit.

Op gebied van Corporate Responsibility heeft Rotterdam The Hague Airport nieuwe initiatieven ontplooid. LED-verlichting is aangebracht in de terminal en op de diverse platformen. Daarnaast is een milieudrempel geïmplementeerd die vliegtuigen een andere startprocedure geeft waardoor milieuoverlast voor de omgeving aanzienlijk wordt verminderd.

Lelystad Airport

De totale omzet van Lelystad Airport groeide in 2010 met 3,8% (-11,8% in 2009) van EUR 2,5 miljoen in 2009 naar EUR 2,6 miljoen in 2010. Het exploitatieresultaat steeg van EUR -0,7 miljoen in 2009 naar EUR 0,1 miljoen in 2010. Dit wordt vooral veroorzaakt door een fors hoger resultaat uit vastgoed exploitatie. In 2010 zijn twee grote percelen grond in erfpacht uitgegeven en zijn diverse canonprijsaanpassingen doorgevoerd. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen daalde in 2010 met 6,0% van 133.755 in 2009 naar 125.675

EUR miljoen	Schiphol Telematics		Utilities		Overige		Totaal	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Totale omzet	32,6	32,5	43,9	44,0	10,1	11,7	86,5	88,2
Exploitatieresultaat	8,8	7,7	3,0	1,7	- 0,6	- 0,4	11,2	9,0
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	-	-	-	-	- 0,2	- 0,6	- 0,2	- 0,6
Totaal resultaat	8,8	7,7	3,0	1,7	- 0,9	- 1,0	11,0	8,5
Vaste activa per 31 december	20,7	23,1	24,2	25,1	5,4	8,6	50,4	56,8

(+0,4% in 2009). Ruim 60% van het vliegverkeer betreft lesvluchten en zo'n 1% is zakenverkeer.

In 2010 is gestart met de bouw van twee grote hangars. Ook hebben zich twee nieuwe bedrijven op de luchthaven gevestigd. De hangars zijn bestemd voor stationering van historische vliegtuigen en een onderhoudsbedrijf.

Eind 2010 is bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu het plan LA-Plus ingediend waarin wordt voorgesteld het Instrument Landing Systeem toe te gaan passen, waardoor grotere vliegtuigen gebruik kunnen gaan maken van de luchthaven en Lelystad Airport zich verder kan ontwikkelen tot een business airport. Op het gebied van Corporate Responsibility is een pilot gestart met LED-verlichting en worden de mogelijkheden van het toepassen van zonnepanelen onderzocht.

Overige deelnemingen

Schiphol Telematics, een 100% deelneming van Schiphol Group, is een gespecialiseerde telecom operator. Zij levert diensten op het gebied van spraak, data, internet en managed services via haar vaste- en mobiele netwerken. De organisatie is 24 uur per dag, zeven dagen per week het kloppende hart van de data- en voice-communicatie op de luchthaven. Utilities zorgt voor een duurzame en efficiënte energievoorziening op de luchthaven door het managen van energie-, water- en afvalstromen en het op een kosteneffectieve manier beschikbaar stellen van betrouwbare bedrijfsmiddelen. Schiphol Telematics en Utilities vormen een integraal onderdeel van onze bedrijfsprocessen. Hun activiteiten dragen bij aan de verdere

innovatie van onze kernactiviteiten. Zij worden in eigen beheer uitgevoerd waardoor we de betrouwbaarheid van onze bedrijfsprocessen kunnen vergroten en maatregelen op het gebied van Corporate Responsibility verder kunnen integreren bij alle organisaties op het luchthavengebied.

Deelneming Dartagnan en het innovatieplatform theGROUNDS dragen bij aan verdere innovatie van onze bedrijfsprocessen en het luchthavengebied. Zij leveren een positieve bijdrage aan het oplossen van de lange wachtrijen bij grenspassages en het vergroten van duurzaamheid.

Schiphol Telematics

Het exploitatieresultaat van Schiphol Telematics steeg in 2010 met 13,3% (24,5% in 2009), van EUR 7,7 miljoen in 2009 naar EUR 8,8 miljoen in 2010. Belangrijkste inkomstenbron is abonnementen, goed voor circa 85% van de omzet. De verwachte prijsdruk en terugval in vraag vanuit de klant zijn meegevallen in 2010.

Schiphol Telematics heeft in 2010 een geheel nieuwe dienst geïntroduceerd, ST Workspace, waarbij niet alleen het netwerk wordt beheerd maar de hele werkplek.

Utilities

Het exploitatieresultaat van Utilities is over 2010 gestegen met 67,6% (-61,4% in 2009) van EUR 1,7 miljoen in 2009 naar EUR 3,0 miljoen in 2010. De omzet wordt zowel binnen Schiphol Group als daarbuiten gerealiseerd.

In 2010 zijn diverse initiatieven ondernomen om bij te dragen aan de Corporate Responsibility doelstellingen van Schiphol Group. Het doorvoeren van energiebesparende maatregelen als toepassing van LED voor openbare verlichting en het duurzaam opwekken van energie door windprojecten en zonnepanelen zijn hiervan voorbeelden.

Dartagnan

Dartagnan is een 100% dochter van Schiphol Group en als service provider gespecialiseerd in het ontwikkelen van geautomatiseerde grenspassage systemen. Innovatieve projecten als FLUX en snelle grenspassages zijn hiervan een voorbeeld. Dartagnan behaalde in 2010 een negatief exploitatieresultaat van EUR -0,6 miljoen (EUR -0,4 miljoen in 2009).

FLUX

In 2009 is het trans-Atlantische programma FLUX - Fast Low Risk Universal Crossing - gelanceerd. Het biedt reizigers tussen de VS en Nederland de mogelijkheid van een snelle geautomatiseerde grenspassage en draagt bij aan een unieke strategische relatie tussen Amsterdam Airport Schiphol en de VS. Inmiddels zijn er in de VS 25 luchthavens aangesloten op het FLUX-programma en in 2011 sluit Canada zich aan. Binnen Europa zijn er geen goede mogelijkheden om FLUX te introduceren omdat met andere Europese landen geen overeenstemming bereikt kan worden over het gebruik ervan. Dit beperkt in hoge mate een verdere uitrol van FLUX.

Snelle grenspassages

Privium is Schiphol's service programma voor reizigers van en naar Amsterdam Airport Schiphol. Het biedt haar leden exclusieve faciliteiten die zorgen voor snelheid, comfort en voorrang, onder andere een snelle grenspassage dankzij de irisscan. Omdat het voordeel van een snelle grenspassage dreigde te verdwijnen met de invoering van het project No-Q, is in 2010 gestart met de ontwikkeling van Privium Priority AGP. Dit omvat onder meer verdere innovatie van de huidige geautomatiseerde grenscontroles en faciliteiten. Via No-Q moeten in de nabije toekomst EU-onderdanen met een ePaspoort geautomatiseerd, zonder tussenkomst van een overheidsbeambte, de grens kunnen passeren.

In 2010 is gestart met het project Orange Lane; een snelle grenspassage op Amsterdam Airport Schiphol voor VIP's en diplomaten.

theGROUNDS

In 2010 heeft Schiphol Group theGROUNDS gelanceerd, een gezamenlijk innovatie platform van Amsterdam Airport Schiphol, TU Delft, Universiteit Wageningen, Imtech en TNO gericht op duurzaamheid. Binnen dit kennisplatform draait het om vernieuwende ideeën die op een bedrijfseconomisch verantwoorde manier direct toepasbaar zijn op de luchthaven. Zo is theGROUNDS betrokken bij een praktische invulling van duurzame energieopwekking door zonnecellen en waterzuivering door algen.

Met theGROUNDS willen we onze ambitie om als luchthaven koploper in duurzaamheid en innovatie te zijn een extra impuls geven. De luchthaven Schiphol wil in 2012 CO₂-neutraal zijn en in 2020 20% van de eigen energiebehoefte opwekken met duurzame energie. Ook streeft de luchthaven ernaar de kwaliteit van water te verbeteren. Met de innovatieve toepassingen die theGROUNDS oplevert, kunnen deze doelstellingen versneld worden gerealiseerd.

In 2009 hebben KLM, Schiphol Group, Rabobank en TU Delft samen het Mainport Innovation Fund opgericht. Dit investeringsfonds richt zich op kansrijke Nederlandse startende ondernemers die een innovatief product, technologie of proces aanbieden passend binnen luchtvaart gerelateerde thema's. De dagelijkse leiding is in handen van de Rabobank, andere partners leveren kennis en specialisten voor de beoordeling en begeleiding van de ondernemers. Het afgelopen jaar zijn 40 investeringsvoorstellen ter beoordeling voorgelegd aan het fonds, naar verwachting zullen begin 2011 de eerste investeringen worden gedaan.





Medewerkers en organisatie

Organisatieaanpassing verder ingevuld

Heroriëntatie op kernactiviteiten

Het aanpassen van de organisatie waartoe begin 2009 is besloten, heeft in 2010 verder gestalte gekregen. Onze heroriëntatie op kernactiviteiten heeft in 2009 en 2010 geresulteerd in het uitbesteden van verschillende niet-kernactiviteiten en de overgang van ruim 250 medewerkers naar deels reeds met ons samenwerkende, externe dienstverleners. Het betreft onder meer de volgende activiteiten:

- het operationele en technische beheer van Schiphol Parking;
- facilitaire taken, zoals Copy Print en magazijnbeheer;
- HR Service Center met administratieve personeelstaken;
- de onderhoud- en servicetaken van de afdeling Bagage;
- het Customer Contact Centre en de afdeling Inlichtingen;
- en dochteronderneming Schiphol Dienstverlening B.V. die activiteiten uitvoert op het gebied van bagage reclaim, beveiligingstoezicht en busvervoer op het platform.

Dit proces werd uitgevoerd onder toepassing van het Sociaal Plan dat in 2009 met de vakorganisaties is afgesloten en steeds in nauw overleg met de verschillende medezeggenschapsorganen (ondernemingsraden en Centrale Ondernemingsraad van Schiphol Nederland B.V.). Ondanks het ingrijpende karakter van deze uitbestedingsprocessen heeft dit in geen enkel geval geleid tot verstoring van de 24-uurs operatie die onze organisatie kenmerkt, ook niet in geval van grote operationele verstoringen zoals tijdens de aswolk en het winterweer. Wij zijn alle betrokken medewerkers daar bijzonder erkentelijk voor.

Mobiliteitscentrum Schiphol

De transformatie naar een lean & mean organisatie - de andere reden om de organisatie aan te passen - betekende dat 137 medewerkers boventalig waren geworden. Speciaal voor hen is het Mobiliteitscentrum Schiphol opgericht. Doel van dit centrum is medewerkers begeleiden

naar een nieuwe baan, in- dan wel extern. Eind 2010 had 93% van de boventalige medewerkers een andere baan of gebruik gemaakt van een van de regelingen in het Sociaal Plan. Veel van deze (ex-)medewerkers hebben aangegeven de begeleiding vanuit het Mobiliteitscentrum Schiphol te waarderen.

Tevens hebben 56 medewerkers gebruik gemaakt van de vervroegde pensioenregeling. Als gevolg van de organisatieaanpassing is sinds januari 2009 het personeelsbestand met 17% gekrompen.

Organisatieverandering

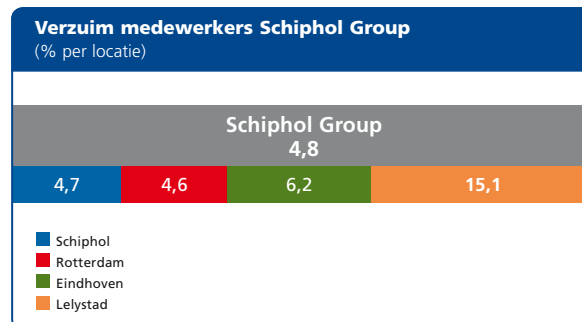
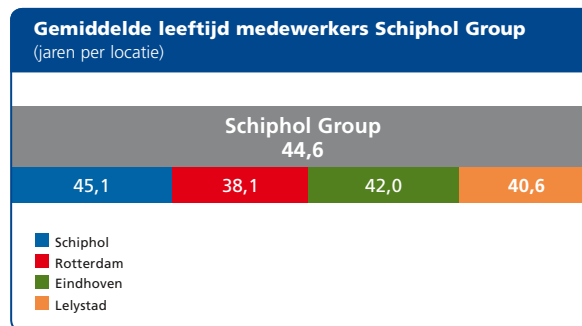
"Ik...Schiphol!"

In het kader van onze organisatieaanpassing naar lean & mean, werd eind 2009 het programma "Ik...Schiphol!" geïntroduceerd. Het is gericht op het creëren van een effectievere en flexibele organisatie met een resultaatgerichte cultuur, waarbij organisatie en medewerkers 'altijd een stap vooruit' zijn. Eind maart 2010 is "Ik...Schiphol!" gestart in aanwezigheid van een groot deel van onze medewerkers.

Door het invullen van de Company Monitor van het bedrijf MeyerMonitor zijn thema's geïdentificeerd waaraan gewerkt moet worden. Dit zijn: waardering en erkenning, open en directe communicatie, ambitie, minder bureaucratie, meer ondernemen. De monitor brengt de verschillen tussen de voorgestane strategie en uitvoering daarvan in kaart. Onder leiding van directieleden en het managementteam zijn sessies georganiseerd waarin deze thema's aan de hand van onze kernwaarden en de strategie zijn aangepakt. Die kernwaarden zijn: betrouwbaar, efficiënt, gastvrij, inspirerend en duurzaam. Tijdens de eerder genoemde start van het programma "Ik...Schiphol!" in maart 2010 zijn deze waarden samen met alle medewerkers ingevuld.

Diversiteit

Eind 2009 is het landelijk charter *Talent naar de Top* ondertekend waarmee wij ons hebben verbonden aan de doelstelling dat eind 2014 30% van het senior management uit vrouwen



bestaat. Wij geloven dat diversiteit (in samenstelling van teams) tot betere resultaten leidt.

Ons diversiteitsbeleid is vastgelegd in het programmaplan Diversiteit en is op de eerste plaats gericht op de doorstroom en behoud van vrouwelijk talent in senior management functies. Als onderdeel van de Company Monitor is onder het management een nulmeting gedaan naar de opvattingen over meer vrouwen in de top. Onze managers zijn tevreden over de mate waarin werk en privé kunnen worden gecombineerd. Mede op basis van de uitkomsten van de Company Monitor is het programmaplan Diversiteit geformuleerd.

Nieuwe werken

In het najaar van 2009 heeft de business area Consumers de eerste stappen gezet naar het 'Nieuwe Werken'. Het 'Nieuwe Werken' betekent dat iedere medewerker tijd- en plaats-onafhankelijk moet kunnen werken op basis van resultaatafspraken. Traditionele persoonsgebonden werkplekken bestaan dan niet meer en zullen zijn vervangen door flexibele werkplekken. 2010 heeft vooral in het teken gestaan van ervaringen opdoen en het verbeteren van ICT-applicaties die voor het programma nodig zijn. De Arbodienst werd betrokken bij de ergonomische beoordeling van een nieuw concept voor de inrichting van de werkplek.

Vanaf 2011 kunnen onze niet operationele medewerkers makkelijker dan voorheen telewerken en hun werkweek flexibeler indelen. Collega's die werkplek gebonden in wisseldiensten werken, kunnen nu zelf hun rooster aanpassen en indelen.

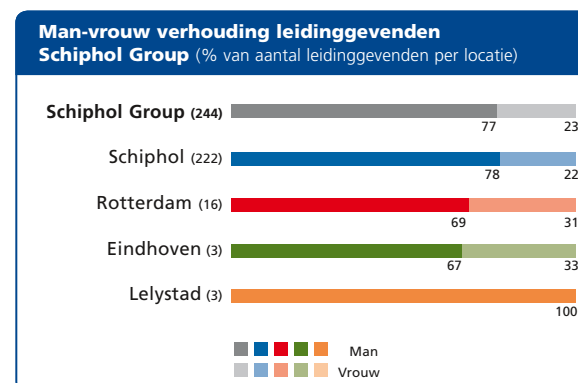
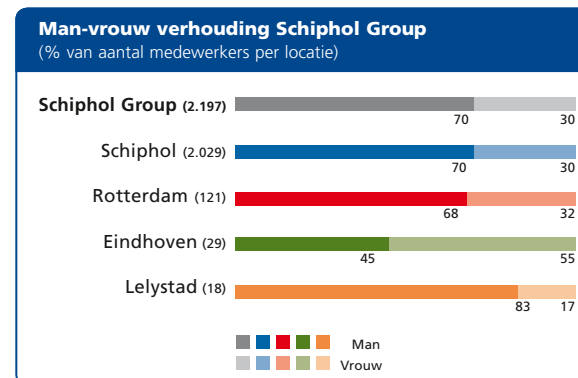
Schiphol Traineeship

In september is het Schiphol Traineeship gestart. De eerste lichting telt zeven vrouwen en drie mannen met een gemiddelde leeftijd van 26 jaar. Gedurende twee jaar voeren zij vier opdrachten van telkens een half jaar uit bij verschillende bedrijfsonderdelen. Hierdoor leren zij de organisatie in de breedte kennen. De trainees worden begeleid door een vaste interne mentor. Tegelijkertijd doorlopen de trainees een uitgebreid opleidingsprogramma gericht op het ontwikkelen van visie en persoonlijk leiderschap.

Het traineeship is opgezet om meerdere redenen. Het versterkt ons personeelsbestand met flexibele, jonge en veranderingsgerichte medewerkers; het creëert een 'strategische reserve van talenten' voor de toekomstige bezetting van sleutelfuncties en het verstevigt onze positie op de arbeidsmarkt van pas afgestudeerden waardoor we ook in de toekomst beter in staat zijn talent aan te trekken.

Arbeidsvoorwaarden

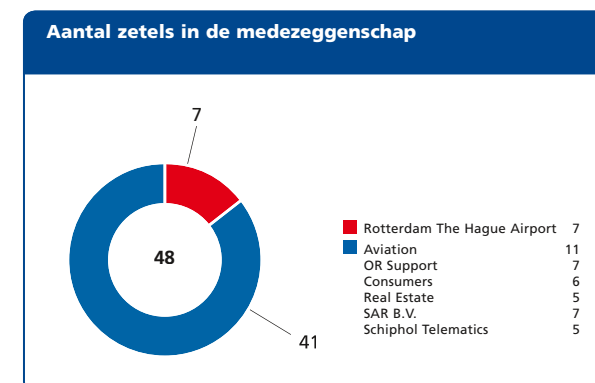
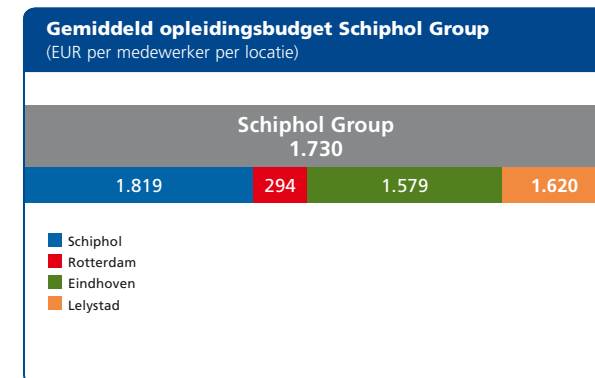
Ons arbeidsvoorwaardenpakket wordt in overleg met de vakbonden vastgelegd in een eigen CAO. Onze arbeidsvoorwaarden kennen een primaire (salaris en toeslagen) en secundaire (pensioen en verlof) beloningscomponent in combinatie met extra faciliteiten. Onze medewerkers kunnen in overleg het aantal werkuren per week vaststellen en de uren waarop zij werken. Op deze manier wordt maximale flexibiliteit gecreëerd. Ook kunnen onze werknemers elk jaar een beperkt aantal verlofdagen aan- dan wel verkopen. Bovendien kunnen zij sparen voor een sabbatical van maximaal vier maanden, dat eens per vier jaar kan worden opgenomen. Op het gebied van ontwikkeling van competenties en (om-)scholing van vaardigheden worden medewerkers uitgedaagd en ondersteund; voorbeelden hiervan zijn vergoedingen van kosten, aanvullend studieverlof en een employability budget. Het ontwikkelen van competenties komt tevens aan de orde tijdens het jaarlijkse beoordelings- en ontwikkelingsgesprek.



Wij hebben in 2010 met de vakbonden afspraken gemaakt over een gematigde loonontwikkeling tot en met 2012. In het verlengde van ons streven naar een effectievere en flexibele organisatie met een resultaatgerichte cultuur, waarbij onze kernwaarden centraal staan, is in 2010 een nieuw functiehuis geïntroduceerd dat managers en medewerkers stimuleert concrete en meetbare resultaatafspraken te maken.

De sterkere focus op resultaatgericht belonen blijkt uit een aantal wijzigingen binnen onze participatie (winstdeling-)regeling. Enerzijds is een aantal technische aanpassingen doorgevoerd die het medewerkers (financieel) aantrekkelijker maakt een groter deel van hun inkomen variabel (afhankelijk van het resultaat) te maken. Anderzijds is de regeling zelf verbeterd, waarbij de 'at target' beloning, de variabele uitkering na vaststelling van de jaarrekening, in drie jaarlijkse stappen (tot 2012) kan oplopen tot 8% van het vaste inkomen.

De gematigde structurele loonontwikkeling in combinatie met de verbetering van de regeling voor variabele beloning, zorgen ervoor dat onze loonkosten veel nadrukkelijker dan in het verleden, kunnen meebewegen



met onze financiële prestaties waardoor we beter kunnen inspelen op de ontwikkelingen om ons heen.

Veilige arbeidsomstandigheden

Ons beleid op het gebied van arbeidsomstandigheden moet de veiligheid, gezondheid, vitaliteit en inzetbaarheid van onze werknemers waarborgen. Tevens nemen wij hierin onze verantwoordelijkheid voor de veiligheid van derden, passagiers en bezoekers binnen onze omgeving. De uitwerking van dit beleid is opgenomen in het Veiligheids- en Arbobeleidsplan 2009-2012.

Arbeidsveiligheid

Alle bedrijfsonderdelen worden aan de hand van een gestructureerde methode eens in de vier jaar gescreend op mogelijke veiligheids- en gezondheidsrisico's. De controlewerkzaamheden worden vanuit het Team Arbo gecoördineerd, de daadwerkelijke uitvoering ligt bij Achmea, onze Arbodienst. Bijzondere groepen medewerkers, zoals stagiairs, uitzendkrachten, zwangere medewerkers en derden krijgen voor hun eigen veiligheid extra aandacht en begeleiding bij operationele werkzaamheden.



Om de betrouwbaarheid van de prestatie indicator voor het aantal verzuimongevallen, de Lost Time Injury Frequency, te verbeteren, zijn eind 2010 verschillende acties gestart om het melden en registreren van bedrijfsongevallen te verbeteren.

Aan de veiligheid van machines werd in 2010 en wordt in 2011 extra aandacht geschonken. De verschillende arbeidsmiddelen en machines op de luchthaven worden beoordeeld op mogelijke veiligheidsrisico's voor de gebruiker en zijn omgeving. Na een pilot met de vernieuwde inspectiemethode bij de sneeuwvloot zijn in 2010 de middelen van de brandweer, de passagiersbruggen, de rolpaden, roltrappen, hellingbanen en automatische draaideuren beoordeeld. Hierbij zijn geen hoge veiligheidsrisico's geconstateerd die directe actie noodzakelijk maken. Wel zijn er aanbevelingen gekomen ter verbetering van het veiligheidsniveau, zoals het beter bereikbaar maken van noodstops, het verbeteren van instructies en toezicht op werkzaamheden van derden.

Veiligheid in het bagageproces

In 2010 is uit het Arbohandboek Bagage geïmplementeerd:

1. Het structureren van de communicatie tussen de partijen/afdelingen en afhandelaren in het Health & Safety overleg. Dit overleg heeft als doel het veiligheidsniveau in, op en rond het bagagesysteem te verhogen. Dit doen we door de processen te volgen, afwijkingen te constateren en adviezen te geven om het betreffende proces aan te passen. De groep deskundigen, die maandelijks bijeenkomt, bestaat uit afgevaardigden van de luchthaven, de service teams, Group4Securicor en afhandelaren die allen werkzaam zijn in de bagagesystemen.
2. De supervisor bagage operations heeft vanuit zijn functierol ook een toezicht houdende taak gekregen. De supervisor beoordeelt of aannemers en derden die werkzaamheden uitvoeren in de bagagesystemen, deze werkzaamheden veilig uitvoeren en de bestaande processen/procedures goed toepassen.

In 2010 is een update uitgevoerd naar de risico's van alle arbeidsmiddelen in de verschillende bagagesystemen. Een dergelijke update levert een zogenoemde Risico Inventarisatie en Evaluatie op met door te voeren verbeteringen. Deze zijn vertaald naar actiepunten en opgenomen in het plan van aanpak dat in 2010 en 2011 is en wordt uitgevoerd en dat het aantal gevaarlijke situaties waaraan werknemers kunnen worden blootgesteld tijdens hun werkzaamheden in de bagagesystemen verder moet terugdringen.

In 2010 is de fysieke belasting verder verminderd door het plaatsen van tilhulpen in de D hal en in bagagehal Zuid bij bagagebanden waar koffers handmatig worden afgehandeld. In bagagehal Zuid zijn zes robots geïnstalleerd voor het vullen van containers. Dankzij deze en toekomstige nieuwe technieken zal de fysieke belasting van het werk in de bagagekelders sterk afnemen.

Gezonde werkplek

In 2010 is het project *Dieselmotoremissie* gestart. Doel is blootstelling aan emissies van dieselmotoren te voorkomen. Mogelijke maatregelen zijn het verplicht stellen van het gebruik van alternatieve energiebronnen, het zorgen voor betere ventilatie en het verplicht gebruiken van roetfilters. In 2011 zal dit tot beheersmaatregelen leiden, waarbij ook inspanningen van derden noodzakelijk zullen zijn. Tevens wordt gewerkt aan het vaststellen van een norm voor de uitstoot van dieselmotoren voor inpandige werkplekken en op buitenlocaties. Op verzoek van onze medewerkers zorgt het Team Arbo ervoor dat het instellen en inrichten van de werkplek wordt afgestemd op ieders individuele situatie. Bij lichamelijke klachten wordt de Arbodienst betrokken.

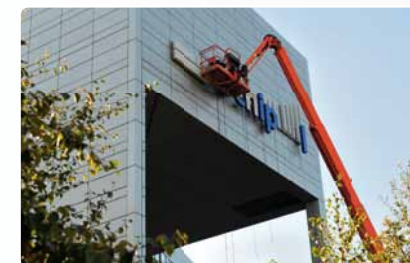
Enquête Arbeidsongevallen

Elk jaar wordt de enquête Arbeidsongevallen afgenomen onder alle bedrijven met meer dan vijftig werknemers die actief zijn op de luchthaven. Van de aangeschreven bedrijven heeft 80% in 2010 de enquête over 2009 ingevuld. De meeste ernstige ongevallen vonden plaats op het platform aan airside. Door een andere indeling in gebieden is de enquête over 2009 niet te vergelijken met die van de voorgaande jaren. De nieuwe indeling verstrekt een beter inzicht in de ongevallenlocaties waardoor bedrijven daar beter op de specifieke situatie kunnen inspelen.

Schiphol College

Stichting Schiphol College wil de talenten van mensen verder helpen ontwikkelen, in het bijzonder van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. De stichting is opgericht in 2007 en is een initiatief van Schiphol Group en het ROC van Amsterdam.

Het is een netwerkorganisatie waar de verbinding tot stand komt tussen bedrijfsleven, onderwijs en arbeidsmarkt. Ook in 2010 hield het Schiphol College zich vooral bezig met het creëren van een kans op werkgelegenheid in de luchtvaartbranche op Schiphol en het bevorderen van de deskundigheid van mensen die al werkzaam zijn op de luchthaven, door het aanbieden van opleidingen en trainingen. De activiteiten van Schiphol College zijn: het creëren van leerbanen, MBO-opleidingen, stages, trainingen en (vak)opleidingen. In 2010 heeft Schiphol College tevens een bijdrage geleverd aan het Mobiliteitscentrum van Schiphol Group.





Leerbanen

Een leerbaan is bedoeld voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Door middel van een voortraject bereiden we deze mensen voor op een functie op de luchthaven Schiphol. De focus ligt vooral op functies in de beveiliging, logistiek en facilitaire dienstverlening. In 2010 zijn er 44 nieuwe leerbaantrajecten gestart. Van de 35 mensen die hun leerbaan hebben afgerond, vonden de meesten een baan op de luchthaven en hebben via Schiphol College een relevante MBO opleiding gevolgd.

MBO opleidingen

Schiphol College heeft met diverse partnerbedrijven op de luchthaven specifieke MBO opleidingen ontwikkeld. In 2010 hebben 472 mensen deelgenomen aan één van deze opleidingen gericht op de beveiliging of logistiek voor luchtvracht.

Stages

Schiphol College fungeert ook als stagebureau op de luchthaven. In 2010 plaatste Schiphol College 90 studenten bij Schiphol Group. Behalve WO, HBO en MBO studenten volgden ook 36 VMBO-leerlingen via Schiphol College een beroepsoriëntatie op Schiphol.

Vakopleiding en Training

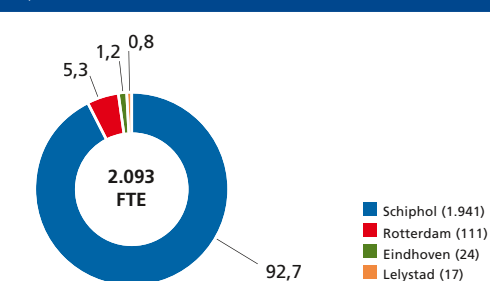
Dit zijn specifieke opleidingen en trainingen voor medewerkers die werkzaam zijn op de luchthaven Schiphol. Met deze opleidingen en trainingen sluit Schiphol College aan bij de opleidingsvraagstukken die spelen bij medewerkers op de luchthaven. Vanaf 1 oktober 2010 is Schiphol College ook de opleidingsportal voor medewerkers van Schiphol Group. In 2010 zijn 42 vakopleidingen gegeven waar 81 groepen aan hebben deelgenomen.

Schipholfonds

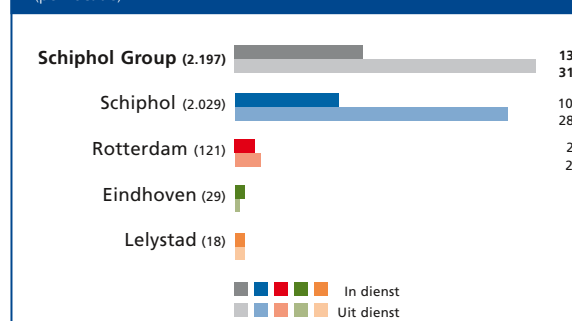
Het Schipholfonds is in 1994 opgericht met als doel de maatschappelijke betrokkenheid van Amsterdam Airport Schiphol met haar omgeving te tonen in de vorm van donaties aan algemeen nut beogende instellingen zonder winstoogmerk op het gebied van welzijn, cultuur en sport. De donaties worden vastgesteld door een onafhankelijk bestuur aan de hand van vaste criteria.

Tot medio 2010 was het werkgebied van het fonds gelijk aan CROS. Dit jaar heeft het fonds haar werkgebied aangepast tot de direct gehinderde omgeving, en bijna EUR 425.000 gedoneerd aan 283 organisaties.

FTE's Schiphol Group per 31/12/2010
(in % per locatie)



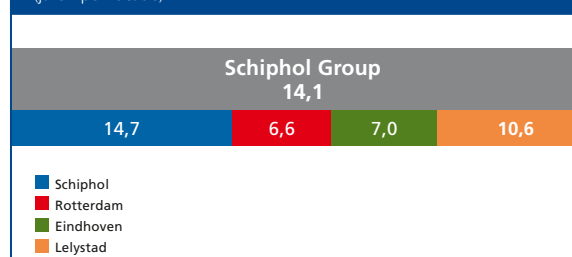
Personeelsverloop in aantal medewerkers
(per locatie)



Leeftijdopbouw medewerkers Schiphol Group
(aantallen per locatie)

	<30	30-40	40-50	50-60	60>
Schiphol Group (2.197)	161	617	683	592	144
Schiphol (2.029)	126	567	633	571	132
Rotterdam (121)	33	31	37	13	7
Eindhoven (29)	0	13	9	5	2
Lelystad (18)	2	6	4	3	3

Gemiddelde lengte dienstverband Schiphol Group
(jaren per locatie)





De risico's van ondernemen

Schiphol Group is voortdurend blootgesteld aan risico's verbonden aan haar ondernemingsactiviteiten. Deze risico's doen zich voor op strategisch, operationeel, financieel en compliance gebied. De risico's verschillen daarnaast per business area, gezien hun onderling afwijkende activiteiten. Voor het beheersen van deze risico's is een uniform beleid ontwikkeld dat ervoor zorgt dat risicomanagement een integraal onderdeel is van de dagelijkse bedrijfsvoering.

De filosofie achter ons beleid voor het beheersen van risico's is dat:

- Directie en management verantwoordelijk zijn voor de opzet en het testen van de werking van systemen van interne risicobeheersing en controle. Deze systemen hebben tot doel significante risico's te identificeren, de realisatie van doelstellingen te bewaken en het naleven van relevante wet- en regelgeving;
- Adequate systemen van interne risicobeheersing en controle de kans op fouten, het nemen van verkeerde beslissingen en verrassingen door onvoorziene omstandigheden reduceren;
- Het nemen van risico's essentieel is voor een gezonde onderneming, waarbij de directie eindverantwoordelijk is voor de bepaling van wat daarbij maximaal acceptabel is aan risico's (de zogenaamde risk appetite).

De risico's die van invloed kunnen zijn op de realisatie van de doelstellingen van Schiphol Group zijn door het management zo volledig mogelijk geïdentificeerd. In 2010 zijn in enkele bijeenkomsten met de directie en de Raad van Commissarissen de belangrijkste risico's opnieuw beoordeeld op weging en volledigheid. Op basis hiervan is de lijst van 16 risico's uit het jaarverslag 2009, met één risico uitgebreid, reputatie- of imagoschade.

Risicoverslag 2010

In 2010 hebben zich zowel kansen als bedreigingen voorgedaan. Zo was er een voorzichtig herstel van de economie met zowel een groei in het aantal passagiers als in vrachtvolume. Daarnaast bleek eens te meer dat onze

luchthavens gezien de aard van hun activiteiten bijzonder gevoelig zijn voor weer- en natuurverschijnselen. Extreme vormen kunnen grote negatieve gevolgen hebben voor de continuïteit van de operaties en de financiële resultaten. Wij kunnen uiteraard niet voorkomen dat deze verschijnselen optreden, maar kunnen wel zorgen dat de gevolgen zoveel mogelijk beperkt blijven.

In april en mei is als gevolg van de aswolk het Nederlandse luchtruim gesloten geweest. Ondanks dat deze 'black swan' (een onvoorspelbaar voorval met een gigantische impact) grote negatieve gevolgen heeft gehad voor Schiphol Group en de op de luchthavens opererende bedrijven en passagiers, is ook gebleken dat wij goed voorbereid zijn op het ondervangen van de gevolgen van dit soort onverwachte bedrijfsunderbrekingen. Contingency- en bedrijfsnoodplannen werden, in samenwerking met ander partijen op Amsterdam Airport Schiphol, adequaat en snel uitgevoerd en werkten in de praktijk conform verwachting.

Wij hebben tijdens beide onverwachte bedrijfsunderbrekingen direct onze activiteiten aangepast ter voorkoming van onnodige kosten. Ook het denken in verschillende scenario's heeft hierbij een belangrijke rol gespeeld. De sluiting van het luchtruim als gevolg van de aswolk heeft aangetoond dat dit Amsterdam Airport Schiphol, conform eerdere inschattingen, circa EUR 2,5 miljoen per dag aan bedrijfsresultaat scheelde.

In maart had Amsterdam Airport Schiphol te maken met stakingen onder het schoonmaakpersoneel. Dit veroorzaakte veel overlast voor passagiers, afhalers en wegbrengers, personeel en bezoekers van de luchthaven. Mede door bemiddeling vanuit Schiphol Group, in samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen, beide grote opdrachtgevers van de schoonmaakbedrijven, is dit conflict opgelost. Deze bemiddeling heeft geresulteerd in een extra loonsverhoging en een verdere verbetering van de arbeidsvoorwaarden voor het schoonmaakpersoneel.

Wij vinden elk vliegincident er één teveel en ons beleid is volledig gericht op het voorkomen ervan. Toch hebben zich in 2010 op Amsterdam

Airport Schiphol enkele incidenten voorgedaan. Gelukkig zijn deze allemaal goed afgelopen en werd 2010 hierdoor geen uitzonderlijk jaar.

Elk incident vraagt om een serieuze afhandeling en analyse, mede uitgevoerd door externe en onafhankelijke partijen, zoals de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Schiphol Group neemt de uitkomsten en aanbevelingen van deze onderzoeken altijd ter harte, om de kans dat soortgelijke incidenten zich in de toekomst zullen voordoen, zoveel mogelijk te verkleinen.

Risk appetite

De mate van risico acceptatie, oftewel risk appetite, is binnen Schiphol Group vooral bepaald door het grote belang dat zij hecht aan het zo goed mogelijk invullen van haar maatschappelijke functie met een ondernemende bedrijfsvoering. Schiphol Group moet zich enerzijds richten op een vlekkeloos draaiende operatie die dag in dag uit voldoet aan alle verwachtingen en wensen van de gebruikers en die altijd maximale veiligheid en betrouwbaarheid biedt. Anderzijds moet ze ook voortdurend blijven kijken naar de noodzakelijke lange termijn investeringen, de

veranderingen in de vraag en het behoudt van een solide financiële positie zodat het mogelijk blijft moeilijke jaren financieel te overbruggen.

Schiphol Group is dus niet bereid om enigerlei risico's te nemen die de persoonlijke veiligheid van passagiers, medewerkers, bezoekers en omwonenden in gevaar brengen. Daar waar op operationeel vlak een risico van het vallen van persoonlijke slachtoffers ontstaat, zal Schiphol Group geen risicotolerantie toestaan. Als reduceren tot nul niet mogelijk is, zal Schiphol Group maatregelen nemen om het risico zo laag mogelijk te houden.

De mate van acceptatie van financiële risico's wordt vooral gedicteerd door het streven te allen tijde een credit rating van tenminste 'A flat' (Standard & Poor's) te behouden. Schiphol Group is niet bereid risico's te lopen die een dusdanig negatieve impact hebben op de financiële resultaten, dat hierdoor niet langer aan de minimaal noodzakelijke financieringsratio's kan worden voldaan en de credit rating in gevaar komt.

Kwantificering van inherente risico's

Het inherente risico is de mate van risico zonder rekening te houden met het effect van beheersmaatregelen. De inherente weging van een risico wordt bepaald door enerzijds de impact van een risico als deze zich voordoet en anderzijds de kans dat dit risico zich voordoet. De risico's zijn ingedeeld naar analogie van de COSO-ERM richtlijnen. Er is een directe relatie tussen de doelstellingen van Schiphol Group en de componenten van risicomanagement, die aangeven wat nodig is om deze doelen te realiseren. De doelstellingen worden hierbij ingedeeld in vier categorieën:

- Strategisch
- Operationeel
- Financieel
- Compliance

Hierdoor ontstaat de mogelijkheid van focus op het risicomanagement van Schiphol Group in totaliteit of per categorie doelstellingen, per component, per bedrijfs onderdeel of een deel hiervan.

Gebeurtenissen zoals de financiële crisis, maar ook de aswolk, hebben ons ervan bewust

gemaakt dat risico's zich gelijktijdig kunnen voordoen en bovendien elkaar kunnen versterken. Schiphol Group is alert op dit multiplier effect en ons risicomanagementsysteem is er op gericht om de nadelige effecten van de individuele risico's in een vroeg stadium te mitigeren. Schiphol Group is hierbij in meer of mindere mate afhankelijk van wat er binnen de luchtvaartsector en in de buitenwereld gebeurt. Door het inzichtelijk maken van deze afhankelijkheden, ontstaat inzicht in de risico's die binnen de keten kunnen worden overgedragen. Hierdoor is Schiphol Group in staat om in een vroeg stadium op keteneffecten te anticiperen.

Schiphol Group heeft enkele belangrijke risico's waarvan de financiële impact valt te bepalen middels een gevoeligheidsanalyse opgenomen in hiernaast getoonde tabel.

Onder B is in de tabel op pagina 102 het risico beschreven van grote (onverwachte) veranderingen in de vraag. Vraag betreft in ons geval primair de behoefte van luchtvaartmaatschappijen aan luchthavencapaciteit om de vliegtuigbewegingen en het vervoer van passagiers en vracht op een kwalitatief voldoende wijze te accommoderen. Een nauwkeurige inschatting hiervan is onmisbaar voor bijvoorbeeld een betrouwbare meerjarenplanning van de benodigde capaciteit en investeringen om tijdig in deze capaciteit te voorzien. Een daling in deze behoefte vertaalt zich direct in een vermindering van onze omzet én winstgevendheid. Een belangrijk deel van de kosten van onze bedrijfsvoering heeft immers een vast karakter. Een daling in het passagiersvervoer met 1% op Amsterdam Airport Schiphol heeft een daling in de omzet van Schiphol Group tot gevolg van circa EUR 10 miljoen. Naar verwachting daalt de winstgevendheid in die situatie met nagenoeg eenzelfde bedrag.

Onder L in de tabel op pagina 102 is het risico van leegstand in de bestaande vastgoedportefeuille beschreven. Naast een verliesgevende exploitatie kan een ongerealiseerde waardevermindering hiervan het gevolg zijn. Ook een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvangsrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 1 procentpunt kan leiden tot waardedaling van in totaal circa EUR 95 miljoen.

Risico	Uitgangswaarde 2010	Verandering	Impact	Op	Assumpties bij de verandering
Verandering in:					
Aantallen passagiers op luchthaven Schiphol	45,2 mln	(+/-) 1%	(+/-) EUR 10 mln	Totale omzet	Impact op de havengelden en winkel- en horecaverkopen: Bij gelijkblijvende verhouding OD-/transferpassagiers; en gelijkblijvende bestedingen per passagier
Opbrengst uit havengelden luchthaven Schiphol	EUR 655 mln	(+/-) 1%	(+/-) EUR 6,5 mln	Totale omzet	
Kosten security luchthaven Schiphol	EUR 242 mln	(+/-) 5%	(+/-) EUR 12 mln	EBITDA	Onverwachte aanpassing van beveiligingsmaatregelen waardoor het effect niet in de tarieven kan worden verwerkt
Bedrijfslasten (incl. afschrijvingen)	EUR 905 mln	(+/-) 5%	(+/-) EUR 45 mln	EBITDA	
Gemiddelde besteding per passagier	EUR 15,84	(+/-) 1%	(+/-) EUR 0,8 mln	Totale omzet	Passagiersaantallen van 2010 (dus onveranderd)
Waarde vastgoedbeleggingen gebouwen	EUR 736 mln	(+/-) 1%	(+/-) EUR 7,4 mln	Waarde vastgoed	Uitgaande van de waarde van de huidige gebouwen vastgoedportefeuille
Netto aanvangsrendement op kantoren en bedrijfsruimten (NAR)	EUR 736 mln	(+) 1 procentpunt (-) 1 procentpunt	(-) EUR 95 mln (+) EUR 127 mln	Waarde vastgoed	Absolute stijging/daling van de (ultimo 2010) voor de vastgoedobjecten geldende NAR met 1 procentpunt, toegepast op de waarde van de huidige gebouwen vastgoedportefeuille



Systeme van interne risicobeheersing en controle

Aan de hand van systemen voor interne risicobeheersing en controle wordt ernaar gestreefd de kans op fouten, op het nemen van verkeerde beslissingen en op het verrast worden door onvoorziene omstandigheden zo veel mogelijk te reduceren. Volledigheid valt hierbij echter niet te garanderen. Het is mogelijk dat we blootstaan aan risico's die nog niet bekend zijn of die (nog) niet belangrijk worden geacht. Geen enkel systeem van interne risicobeheersing en controle kan een absolute zekerheid bieden tegen het niet realiseren van ondernemingsdoelstellingen, noch kan het alle onjuistheden, verlies, fraude en overtredingen van wetten en regels geheel voorkomen.

Om ons te kwijten van onze taak op het gebied van interne risicobeheersing en controle gebruiken wij een samenstel van diverse instrumenten die op elkaar zijn afgestemd.

- Ons risicomanagementsysteem – identificatie en analyse van strategische, operationele, financiële en compliance risico's respectievelijk

de invoering en bewaking van beheersmaatregelen die voornoemde risico's mitigeren – maakt gebruik van de aanbevelingen in het rapport 'Internal Control – Integrated Framework' (COSO – IC) en het rapport 'Enterprise Risk Management – Integrated Framework' (COSO – ERM);

- Het lijnmanagement is verantwoordelijk voor de uitvoering van risicomanagement. De lijnmanagers worden allen geacht, als onderdeel van de dagelijkse bedrijfsvoering, de risico's op hun activiteitengebied te identificeren en adequaat te beheersen. Zij leggen hierover tweemaal per jaar verantwoording af aan hun directe aanspreekdirecteur die op zijn beurt verantwoording aflegt aan het *Risk Committee*. De lijnmanagers geven tevens een interne 'in control' verklaring af per business area, support unit en stafafdeling. Van het *Risk Committee* zijn de vier directieleden en de directeuren Corporate Audit en Corporate Control lid;
- Een reguliere planning- en controlcyclus bestaande uit onder andere de lange termijn business planning, de jaarlijkse budgettering en de maandelijkse managementinformatie (financieel en operationeel, inclusief een

jaarverwachting) waar risicomanagement een onderdeel van uitmaakt;

- Handleidingen voor te volgen procedures alsook een integrale, gedetailleerde beschrijving van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling;
- Een tax control framework als beheerprogramma voor fiscale risico's en waarmee professioneel uitvoering wordt gegeven aan de tax compliance;
- Kwaliteitsmanagement systemen zoals het Milieu-managementsysteem en Veiligheidsmanagementsystemen zoals het Airside Veiligheidssysteem en het Terminal Veiligheidssysteem;
- Continue toetsing op het gebied van security, audits en inspecties, door overheid; periodieke bespreking in het Beleid- en handavings-overleg, een escalatieladder met beveiligingsbedrijven om de beveiligingstaken te toetsen en inspectie over de hele linie door de Europese Unie;
- De Corporate Responsibility Board waarin onder voorzitterschap van de President-directeur op een integrale manier de voortgang en de resultaten op het gebied van veiligheid, milieu, mens & maatschappij worden besproken;
- Gedragscodes, klokkenluidersregeling en een reglement tot behandeling van fraude;
- Periodieke follow-up besprekingen door de Chief Financial Officer met operationele en commerciële directeuren en hun controllers van de auditbevindingen van externe en interne accountants;
- Interne *Letters of Representation* van de business area directeur en business area controller aan de directie;
- Opvolging van de aanbevelingen in de Managementletter van de externe accountant.

De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van interne risicobeheersing en controle aan de Raad van Commissarissen na een bespreking in de Auditcommissie van de Raad. Daarnaast zijn in september 2010 door middel van een workshop met de Raad van Commissarissen, de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen doorgesproken. Hierbij is vastgesteld dat de risico's die door de Raad van Commissarissen als belangrijk worden gezien, overeenkomen met de reeds door Schiphol Group in kaart gebrachte risico's.

De directeur Corporate Audit speelt een belangrijke rol bij het verschaffen van een objectief beeld en voortdurende herbevestiging van de effectiviteit van het gehele systeem van interne risicobeheersing en controle.

Gelet op bovenstaande zijn wij van oordeel dat ten aanzien van de financiële verslagleggingsrisico's de systemen van interne risicobeheersing en controle een redelijke mate van zekerheid geven dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat.

De directie verklaart dat, voorzover bekend,

- de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de activa, de passiva, de financiële positie en de winst van Schiphol Group en de gezamenlijk in de consolidatie opgenomen ondernemingen; en
- het jaarverslag een getrouw beeld geeft omtrent de toestand op de balansdatum, de gang van zaken gedurende het boekjaar van Schiphol Group en van de met haar verbonden ondernemingen waarvan de gegevens in haar jaarrekening zijn opgenomen; en
- dat in het jaarverslag de wezenlijke risico's waarmee Schiphol Group wordt geconfronteerd zijn beschreven.

	Aviation	Consumers	Real Estate	Alliances & Participations	Schiphol Group
Strategische inherente risico's					
A Politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven					•
B Grote (onverwachte) veranderingen in de vraag					•
C Langlopende contracten					•
D Internationaal ondernemen		•	•	•	
E Concurrentie					•
F Reputatie- of imagoschade					•
Operationele inherente risico's					
G Veiligheid en beveiliging					•
H Onverwachte bedrijfsonderbrekingen					•
I Afhankelijkheid van derden					•
J Personeel en organisatie					•
K Informatiebeveiliging en informatiesystemen					•
L Leegstand in de bestaande vastgoedportefeuille			•		
M Keten- en inleenaansprakelijkheid	•	•	•		
Financiële inherente risico's					
N Marktrisico, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico					•
Compliance inherente risico's					
O Overschrijding van geluid- en milieunormen					•
P Economische regulering van Aviation en Security	•				
Q Juridische risico's en mogelijke aansprakelijkheid					•

Strategische inherente risico's

A > Politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven

De mogelijkheid tot verdere groei van de luchthaven is en blijft een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen gaan in de opwaartse ontwikkeling van de wereldwijde luchtvaart op lange termijn en om concurrerend te blijven ten opzichte van andere luchthavens. Het huidige kabinet ondersteunt de ambitie van Schiphol Group om op Amsterdam Airport Schiphol, onder bepaalde voorwaarden, door te groeien naar een groter aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Voor deze 'Licence to grow' zijn aan de Tafel van Alders afspraken gemaakt over de verdere groei (onder voorwaarden) van Amsterdam Airport Schiphol en de regionale luchthavens. Indien het Aldersakkoord niet tot (volledige) uitvoering komt, kan dit ertoe leiden dat de Mainport-doelstelling en de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol in gevaar komen.

Middels de Luchtvaartnota is de Tweede Kamer geïnformeerd over de verdere uitwerking van het advies van de Tafel van Alders. Deze Luchtvaartnota, waar Schiphol Group achterstaat, is nog niet door de Tweede Kamer behandeld.

De politieke bereidheid om Schiphol Group ter wille te zijn in de realisatie van haar groeiambitie is mede afhankelijk van het draagvlak in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol. Voorts is het onzeker of eventuele toekomstige voorwaarden, die aan verdere groei zullen worden gesteld, de uitvoering mogelijk maken van de strategische plannen voor Amsterdam Airport Schiphol, de regionale luchthavens en in hun onderlinge samenhang. Deze voorwaarden zullen namelijk mede bepalend zijn voor de locatie waar, de manier waarop en de timing waarmee verdere groei zal kunnen worden gerealiseerd en de investeringen die daarmee zijn gemoeid.

De verschillende overheden oefenen in toenemende mate en op vele gebieden invloed uit op Schiphol Group. Dit leidt soms tot snel wisselende inzichten waardoor lange termijnplannen kunnen worden doorkruist als gevolg van nieuw overheidsbeleid en -maatregelen. Hoewel Schiphol Group het belang van een concurrerend kostenniveau onderschrijft, bestaat

het risico dat de afspraak in het huidige regeerakkoord hierover leidt tot een eenzijdig focus op een absoluut laag kostenniveau, waardoor de investeringsmogelijkheden van Amsterdam Airport Schiphol worden ingeperkt. Dit zou vervolgens weer ten koste kunnen gaan van de concurrentiepositie van de Mainport.

Beheersmaatregelen

Wij participeren in verschillende overlegorganen die zich met deze onderwerpen bezighouden zoals de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS), Bestuursforum Schiphol (BFS) en de Tafel van Alders. Schiphol Group participeert in de Tafel van Alders om haar belangen te behartigen, draagvlak te creëren en duidelijkheid te verkrijgen ten aanzien van de toekomstige groei van Amsterdam Airport Schiphol en de regionale luchthavens middels convenanten en besluiten. Het Aldersoverleg heeft geresulteerd in drie convenanten waarin met luchtvaartpartijen, omringende overheden en rijksoverheid afspraken zijn gemaakt over maatregelen ter beperking van (geluids)hinder (bijvoorbeeld het in augustus 2010 overeengekomen experiment met een nieuw handhavingstelsel voor geluid), de ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol op de middellange termijn (groei naar 580.000 vluchten tot 2020, waarvan 70.000 niet-Mainport gebonden vluchten vanaf regionale luchthavens) en maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. De afgesproken 70.000 niet-Mainport gebonden vluchten zullen moeten plaatsvinden vanaf de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad op het moment dat de toegestane capaciteit op Amsterdam Airport Schiphol schaars wordt.

De luchtvaartmaatschappijen en in het bijzonder de hubcarrier vragen slots aan en de slotcoördinator bepaalt vervolgens de invulling van de capaciteit. Amsterdam Airport Schiphol heeft dus zelf beperkte middelen om selectiviteitsbeleid te voeren. Schiphol Group zal wel een eigen visie opstellen over de ontwikkeling van haar regionale luchthavens, met als uitgangspunt de uitkomsten van de Tafel van Alders.

B > Grote (onverwachte) veranderingen in de vraag

Het risico van onverwachte veranderingen in de vraag naar de diensten van Schiphol Group veroorzaakt door ontwikkelingen op het gebied van economie (zowel op lokaal als internationaal niveau), wet- en regelgeving, luchtvaartpolitiek

(landingsrechten), milieu (bijvoorbeeld invoering EU Emissions Trading System) en marktveranderingen in de luchtvaartsector, kunnen leiden tot een tekort of overschot aan capaciteit. Als gevolg van deze ontwikkelingen kan ook de Mainport-functie van Amsterdam Airport Schiphol onder druk komen te staan. Voorbeelden hiervan zijn de wereldwijde financiële en economische crisis, de ontwikkelingen in vliegtuigtechnologie zoals de Airbus A380 en de Boeing 787, de toegankelijkheid van de markt, de sterke groei van de low cost maatschappijen en het Open Skies-verdrag met de Verenigde Staten.

Doordat veel van de Schiphol Group investeringen om een lange termijn planning vragen, bestaat het gevaar dat huidige investeringen niet voldoende aansluiten bij de toekomstige vraag. Ook (ontwikkelingen in) de gehanteerde luchthavengelden op Amsterdam Airport Schiphol kunnen de vraag naar specifieke soorten diensten beïnvloeden. Daarnaast hebben vooral toekomstige ontwikkelingen rond het dual hub-concept van Air France-KLM een grote invloed op de totale Schiphol Group activiteiten. Voor Consumers geldt dat de continuïteit van haar businessmodel onder druk komt te staan bij een eventueel verbod op de verkoop van tabak. Dit geldt ook voor mogelijke veranderingen met betrekking tot de wettelijke regels voor belastingvrije verkopen en bij strengere eisen ten aanzien van de verkoop van drank.

Beheersmaatregelen

Om dit risico te beperken, hanteert Schiphol Group korte en lange termijn scenario's met betrekking tot de vraag naar haar diensten en de daarbij behorende capaciteit en strenge procedures met betrekking tot de goedkeuring van investeringsaanvragen. Voorts onderhoudt Schiphol Group intensieve contacten met de overheid over wetgeving en met de luchtvaartmaatschappijen over hun toekomstplannen (onder meer wat betreft hun vloot en netwerk). Het monitoren van externe ontwikkelingen en trends en het bestuderen van de toekomstplannen van onze klanten moet tijdig inzicht verschaffen en ons helpen goed voorbereid te zijn op veranderingen.

De door Air France afgegeven garanties aan de Nederlandse overheid voor de bediening door KLM vanaf Amsterdam Airport Schiphol van 42 sleutelbestemmingen, zijn in mei 2010 voor onbepaalde tijd verlengd. De afgegeven

garanties voor de positie van Amsterdam Airport Schiphol als hub-luchthaven lopen nog tot het jaar 2012. Momenteel voeren twee internationale strategie consultants in opdracht van KLM en Schiphol Group een onderzoek uit naar de mogelijke effecten van de in 2010 voorgestelde tariefstructuur wijzigingen op het netwerk van bestemmingen en frequenties.

C > Langlopende contracten

Onder meer de bagageafhandeling, beveiliging, de terminal, infrastructuur en vastgoed vergen de komende jaren grote investeringen die gepaard gaan met materiële, langlopende contracten. Bovendien geldt dat Schiphol Group regelmatig langdurige en grootschalige (bouw)projecten start, waar vele externe bedrijven bij betrokken zijn. Wijzigingen in wet- en regelgeving, vertraging in projecten, techniek en ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie kunnen de aard van deze investeringen beïnvloeden.

Daarnaast kunnen door het uitbesteden van werkzaamheden door middel van langlopende contracten risico's optreden doordat de regiefunctie van Schiphol Group niet afdoende is geregeld. Ook kan bij een extern bedrijf een concentratie van risico's ontstaan waarop Schiphol Group geen directe controle meer heeft, maar wel de directe gevolgen van kan ondervinden.

Beheersmaatregelen

Schiphol Group beheert deze risico's met behulp van scenarioplanning op middellange termijn en strenge eisen met betrekking tot de voorbereiding van investeringsbeslissingen. Door middel van innovatie wordt geprobeerd de omvang van investeringen te beperken.

Inkoop- en investeringsbeslissingen en -procedures zijn zoveel mogelijk gestandaardiseerd en vastgelegd, waarmee de kwaliteit van het programma van eisen van de dienstverlening en van de leverancier wordt bewaakt. Hierbij worden ook Corporate Responsibility aspecten meegewogen.

Professioneel projectmanagement door een daarin gespecialiseerd bedrijfs onderdeel bewaakt de tijdige en kostenefficiënte oplevering van grote investeringsprojecten.

Ten aanzien van het uitbesteden van activiteiten is professioneel opdrachtgeverschap, zoals het vastleggen van afspraken in een Service Level Agreement, een basisvereiste om kwaliteit en

continuïteit van de betreffende activiteiten te waarborgen. Grootschalige onderhoudscontracten worden via Europese tenderprocedures aanbesteed.

Daarnaast zijn trainingen ontwikkeld, bedoeld om de regie- en contractbeheerfunctie te versterken.

D > Internationaal ondernemen

Internationaal gezien richt de strategie van Schiphol Group zich op het versterken van de Mainportfunctie van Amsterdam Airport Schiphol. Hierbij is de focus vooral gericht op de deelnemingen in JFK IAT (New York) en Aéroports de Paris, beide knooppunten die een relatie hebben met Amsterdam Airport Schiphol en als belangrijke hub de Skyteam alliantie ondersteunen. De beide deelnemingen zijn gepaard gegaan met aanzienlijke initiële investeringen, welke gericht zijn op het leveren van voldoende rendement door middel van fee en dividenduitkeringen. Naast deze twee deelnemingen zullen we ook alle andere bestaande participaties goed blijven beheren en internationale partnerships continueren. Het ondernemen buiten de eigen landsgrenzen biedt voordelen en kansen, maar hiermee zijn ook weer specifieke risico's gemoeid die goed gemanaged moeten worden.

Beheersmaatregelen

De internationale deelnemingen versterken het netwerk van Amsterdam Airport Schiphol en vergroten de capabilities van Schiphol Group. Samenwerking stimuleert innovatie en daarmee kunnen ook gezamenlijke kostenbesparingen worden gerealiseerd. De internationale deelnemingen zijn zodanig gestructureerd dat de risico's worden beperkt tot de lokale dochtermaatschappijen. Er zijn geen zekerheden gegeven die de Mainportpositie van Amsterdam Airport Schiphol in gevaar kunnen brengen. Zo is het financiële risico bij de deelneming in JFK IAT beperkt tot de investeringssom, het wegvallen van positieve fee inkomsten en het mogelijke verlies van de reeds gecreëerde en toekomstige waarde zoals die nu wordt ingeschat.

Daarnaast worden gerenommeerde lokale adviseurs ingeschakeld ter ondersteuning. Tevens onderhouden we goede relaties met betrokken luchthavenautoriteiten in het buitenland.

E > Concurrentie

Voor wat betreft het transferverkeer is sprake van concurrentie met alle belangrijke Europese (Heathrow, Charles de Gaulle en Frankfurt) en wereldwijde (Dubai) hubs. De concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol kan met name onder druk komen te staan doordat elders nieuwe terminals van hoge kwaliteit worden ontwikkeld. Tevens kan de ontwikkeling van nieuwe hubs (bijvoorbeeld in het Midden-Oosten of Azië) leiden tot een verplaatsing van transferverkeer naar buiten Europa. De voorgenomen invoering van een Emissions Trading System (ETS) in Europa versterkt dit risico. Netwerkuitbreiding en vlootmodernisering van de aan deze hubs verbonden homecarriers kan hier een versterkend effect op hebben. Voor wat betreft de aankomende en vertrekkende (OD-)passagier is er sprake van directe concurrentie met luchthavens in Duitsland en België.

Van concurrentie met de directe omgeving is vooral sprake bij vastgoed, retail, horeca en parkeren. Buiten Amsterdam Airport Schiphol vinden vele concurrerende activiteiten plaats, zoals vastgoedontwikkeling in de regio Amsterdam en parkeermogelijkheden in de directe omgeving.

Beheersmaatregelen

Investeringen in de infrastructuur zijn voor Amsterdam Airport Schiphol essentieel om haar hubfunctie te behouden en te versterken. Het stelt de luchtvaartmaatschappijen in staat optimaal gebruik te maken van de luchthaven, vooral met betrekking tot vluchten met transferpassagiers. Zo zal het nieuwe bagagesysteem de verwerkingscapaciteit voor bagage vergroten en de verwerkingstijd en kwaliteit verbeteren. Aangezien een dergelijke hubfunctie alleen in samenwerking met luchtvaartmaatschappijen ontwikkeld kan worden, vindt er op allerlei terreinen overleg plaats tussen Schiphol Group





en haar klanten, de luchtvaartmaatschappijen. Zo worden investeringsprogramma's opgesteld in nauw overleg met klanten om producten te ontwikkelen die zoveel mogelijk aansluiten bij de klantbehoeften, maar ook leiden tot een efficiënter gebruik van bestaande capaciteit, waardoor uiteindelijk de kosten per Work Load Unit (WLU) dalen.

Daarnaast worden op regelmatige basis concurrentie analyses uitgevoerd op de verschillende Schiphol Group activiteiten.

Het Airline Reward Programme is een incentive gericht op het stimuleren van groei van het aantal passagiersvluchten op bestaande routes en het starten van vluchten op nieuwe routes, door luchtvaartmaatschappijen over een beperkte periode financieel te belonen.

Ten aanzien van het concurrerend houden van parkeren zet Schiphol Group in op de introductie van op klantwensen geënte parkeerproducten en een verdere benutting van Schiphol Smart Parking mogelijkheden.

Voor horeca zijn in 2010 voor het tweede jaar op rij geen prijsverhogingen doorgevoerd.

Daarnaast hebben er verschillende marketingacties plaatsgevonden. Ook voor retail See Buy Fly (SBF) zijn verschillende (prijs)campagnes gevoerd.

F > Reputatie- of imagoschade

Reputatie heeft betrekking op hoe Schiphol Group bij haar stakeholders, waaronder passagiers, luchtvaartmaatschappijen, aandeelhouders en omwonenden, bekend staat. Deze reputatie ontwikkelt zich bij een stakeholder door de informatie die deze ontvangt over Schiphol Group.

Reputatieschade kan optreden als gevolg van een negatieve perceptie van (de activiteiten van) Schiphol Group bij haar stakeholders en door negatieve of onjuiste publiciteit. Dit kan leiden tot het afnemen van vertrouwen in (onderdelen van) Schiphol Group en tot een vermindering van de maatschappelijke acceptatie van de luchthavenactiviteiten. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de 'licence to grow' van Amsterdam Airport Schiphol.

Het draagvlak is mede afhankelijk van de invulling die Schiphol Group geeft aan haar

maatschappelijke functie. Zo kan het niet naleven van gestelde milieudoelstellingen het draagvlak voor de activiteiten van Schiphol Group bij haar stakeholders verminderen. In de afgelopen jaren is de negatieve invloed van terrorismedreiging en de zorgen over de veiligheid van het vliegverkeer (bijvoorbeeld als gevolg van ganzenproblematiek) op het maatschappelijke draagvlak voor met name Amsterdam Airport Schiphol toegenomen.

Aantasting van de uitstraling en beleving van Amsterdam Airport Schiphol, in onder meer passagiersvriendelijkheid en de prijs/kwaliteit verhouding (vooral wat betreft horeca en parkeren) kan eveneens negatieve gevolgen hebben voor de reputatie en het imago van de luchthaven, hetgeen de ambitie van Amsterdam Airport Schiphol om Europe's preferred airport te zijn, kan ondermijnen.

Beheersmaatregelen

Als nationale luchthaven staat Amsterdam Airport Schiphol in het middelpunt van de belangstelling en is het onvermijdelijk dat er een risico op reputatie- of imagoschade aanwezig is.

Schiphol Group beoogt door Corporate Responsibility te integreren in haar bedrijfsvoering, haar reputatie en imago actief vorm te geven en het draagvlak voor haar activiteiten te vergroten. Vanuit Corporate Responsibility wordt aandacht besteed aan veiligheid, milieu, mens en maatschappij.

Schiphol Group, waar mogelijk in samenwerking met partners en stakeholders, is ook heel gericht bezig te investeren in innovaties waarmee zij de kwaliteit, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en duurzaamheid van Amsterdam Airport Schiphol kan verbeteren.

Schiphol Group meent dat draagvlak, gebaseerd op gefundeerd vertrouwen voortkomend uit een juiste invulling van haar maatschappelijke functie, op termijn het meest bepalend zal zijn als het om reputatie en imago gaat. Reageren op snel wisselende, onjuiste of onvolledige publiciteitsuitingen is veel minder effectief, maar het is wel belangrijk dat de afdeling Corporate Affairs, die verantwoordelijk is voor alle interne en externe communicatie, zorgt voor een goede standpuntbepaling ten aanzien van foutieve of negatieve berichtgeving. Ook is deze afdeling verantwoordelijk voor het ontwikkelen en het implementeren van een

effectieve communicatie strategie, waarbij actief gestuurd wordt op reputatie en imago en het creëren van draagvlak voor de activiteiten van Schiphol Group.

Daarnaast heeft Schiphol Group een 'Beleid hinderbeleving' geformuleerd, als onderdeel van de omgevingscommunicatie, om verlies aan draagvlak in de directe omgeving tegen te gaan.

Schiphol Group doet jaarlijks onderzoek naar haar reputatie en imago onder de Nederlandse bevolking met de RepTrak methode van het Reputation Institute. In dit onderzoek worden zeven belangrijke reputatie drijvers gemeten: Producten & Diensten, Innovatie, Workplace, Governance, Citizenship, Leadership en Performance.

Operationele inherente risico's

G > Veiligheid en beveiliging

Een ontoereikende veiligheid of beveiliging vergroot de kans op een incident, een ongeluk (bijvoorbeeld als gevolg van baankruisingen of vogelaanvaringen), brand, verspreiding van een besmettelijke ziekte of een terroristische aanslag. In dergelijke gevallen kunnen de gevolgen voor alle betrokkenen, reizigers, bezoekers en medewerkers van Amsterdam Airport Schiphol, de regionale luchthavens en daar werkzame en/of gevestigde bedrijven en overheidsinstellingen, groot of zelfs ingrijpend zijn. Bovendien zouden de Schiphol Group operaties voor langere tijd ontregeld kunnen worden. De concentratie van veel van de activiteiten op één locatie (Amsterdam Airport Schiphol) werkt hierbij extra in het nadeel. Daarom moeten we zoveel mogelijk anticiperende maatregelen nemen. Toenemende en continue veranderende eisen aan het beveiligingsproces van de luchthaven, onder invloed van verscherpte (internationale) regelgeving, kunnen naast een operationele impact (bijvoorbeeld het scheiden van passagiersstromen), stijgende investeringen (bijvoorbeeld in security scans) en oplopende beveiligingskosten tot gevolg hebben.

Beheersmaatregelen

Veiligheid en beveiliging zijn belangrijke speerpunten van het Schiphol Group beleid. Schiphol Group streeft naar een optimale veiligheids-situatie waarin de kans op veiligheidsincidenten zo klein mogelijk is en processen en procedures

hier zoveel mogelijk op worden ingericht. De beschreven risico's worden beheerst door uitgebreide beveiligingsprocedures en preventieve maatregelen die voortvloeien uit veiligheid management systemen, waarmee toezicht wordt gehouden op de naleving van procedures. Schiphol Group werkt systematisch aan de implementatie op het luchthaventerrein van de snel veranderende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de diverse overheden.

De uitvoering van de beveiligingstaken wordt door Schiphol Group op steekproefbasis getoetst middels (interne) audits en inspecties. Daarnaast toetst de overheid via verschillende instanties het niveau van de uitvoering continu. De resultaten van deze testen worden periodiek besproken in het Beleid- en handhavingsoverleg met de betrokken partijen. Daarnaast is met de externe beveiligingsbedrijven contractueel een escalatieladder vastgelegd die uiteindelijk zelfs tot contractontbinding zou kunnen leiden.

Internationaal stelt de Europese Unie regels en wetten op waar Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zich aan moeten houden. De Europese Commissie inspecteert over de hele linie of de beveiligingstaken goed worden uitgevoerd.

Schiphol Group medewerkers in specifieke functies ontvangen operationele veiligheids-trainingen op het gebied van brand, milieu, calamiteiten, safety en security.

H > Onverwachte bedrijfsonderbrekingen

Het afgelopen jaar heeft nog eens bevestigd dat de Schiphol Group operaties blootstaan aan risico's die kunnen resulteren in onverwachte bedrijfsonderbrekingen. Voorbeelden van deze risico's zijn: extreme weersomstandigheden (zeer dichte mist, sneeuwval en wateroverlast) en natuurverschijnselen (aswolk), brand, onderbrekingen in de stroomvoorziening, explosiegevaar en vliegtuigcrashes. Eén of meerdere van deze calamiteiten, en de juridische gevolgen ervan, kunnen een wezenlijk effect hebben op de bedrijfsvoering, het resultaat en de vooruitzichten.

Beheersmaatregelen

Onverwachte bedrijfsonderbrekingen zijn vaak het gevolg van zaken waar Schiphol Group geen directe invloed op heeft en zijn als zodanig niet

te voorkomen. Schiphol Group kan vaak wel invloed uitoefenen op de duur van de onderbreking en kan proberen de gevolgen te beperken. Hiertoe zijn goed uitgewerkte bedrijfsnoodplannen opgesteld en is de organisatie goed toegerust en voorbereid. Zo hebben de aswolk en het extreme winterweer geleerd dat dankzij deze bedrijfsnoodplannen, adequaat op onverwachte omstandigheden gereageerd kan worden. Vooral het winterweer in december heeft nog eens laten zien dat de aanzienlijke investeringen in de sneeuwvloot en de professionele inzet van ons eigen personeel vruchten afwerpt.

Schiphol Group werkt continu aan het monitoren en actueel houden van haar systemen, procedures en bedrijfsnoodplannen met betrekking tot deze risico's. Waar noodzakelijk wordt besloten tot investeringen, bijvoorbeeld in back-up systemen. Ook worden periodiek oefeningen gehouden, waarin calamiteiten in verschillende scenario's worden nagebootst. Daar waar praktisch mogelijk, is Schiphol Group tegen de financiële consequenties van deze vormen van calamiteiten verzekerd.

I > Afhankelijkheid van derden

Voor een optimaal verloop van haar activiteiten is Schiphol Group in hoge mate afhankelijk van de inzet van medewerkers en materieel van derden, zoals de luchtverkeersleiding (bereikbaarheid van Amsterdam Airport Schiphol door de lucht), luchtvaartmaatschappijen (beleid ten aanzien van aan te vliegen bestemmingen, ticketprijzen en vrachttarieven, concurrentie- en financiële kracht van Air France-KLM, strategie van Air France-KLM/SkyTeam), bagage afhandelaars, publieke organisaties als de landelijke overheid (wijzigingen in wetgeving en in de structuur van betrokken ministeries), gemeenten en provincie (bijvoorbeeld goedkeuring van gronduitgifte en streek- en bestemmingsplannen in relatie tot bereikbaarheid en de ontwikkeling van vastgoed en infrastructuur), de Douane en de Koninklijke Marechaussee (bijvoorbeeld bezetting tijdens piekdagen). Zo kunnen stakingen en bedrijfs- onderbrekingen bij derden ook van invloed zijn op de activiteiten van Schiphol Group.

Het risico van niet integer handelen van (werknemers van) externe partijen is eveneens het gevolg van de afhankelijkheid van anderen, dat kan leiden tot reputatieschade voor Schiphol Group en negatieve invloed op het bedrijfsresultaat.

De kans bestaat dat als gevolg van de outsourcing van enkele diensten de afhankelijkheid van externe partijen in het komende jaar zal toenemen.

Beheersmaatregelen

Schiphol Group is niet verantwoordelijk voor, of kan slechts beperkte invloed uitoefenen op, de activiteiten van andere partijen. Tegen deze achtergrond werkt Schiphol Group systematisch aan het actueel houden van afspraken en convenanten met deze partijen en aan goede onderlinge verhoudingen. Deelname aan publieke en private samenwerkingsverbanden dient er voor te zorgen dat mogelijkheden worden benut die versterkend naar elkaar werken.

Nadere screening en (tussentijds) onderzoek van externe partijen dienen het integriteitsrisico bij derden te mitigeren.

Toegenomen afhankelijkheid van derden als gevolg van outsourcing wordt door adequate regievoering en contractbeheer gemitigeerd (zie verder risico C Langlopende contracten).

J > Personeel en organisatie

Een belangrijke voorwaarde voor het behalen van haar doelstellingen is dat Schiphol Group kan beschikken over voldoende kwalitatief goede medewerkers. Wanneer Schiphol Group hierin onvoldoende slaagt, in het bijzonder bij de invulling van en tijdige opvolging op sleutel- of operationeel kritische posities, bestaat het risico dat kennis verloren gaat, de bedrijfsvoering verstoord wordt of dat de productiviteit terugloopt. Tevens is van belang dat arbeidsverhoudingen niet worden verstoord omdat dit een risico van een verhoogd ziekteverzuim of werk- onderbrekingen met zich meebrengt. Werkonderbrekingen gaan, naast financiële gevolgen, ook ten koste van de reputatie en het imago van Schiphol Group.

Het is ook belangrijk dat de organisatiecultuur past bij de lean & mean organisatie die Schiphol Group beoogt te zijn. De aanwezigheid van een cultuur waarbinnen ondernemerschap en klantgerichtheid onvoldoende aanwezig zijn, kan een negatieve invloed hebben op het bereiken van de Schiphol Group doelstellingen.

Het niet integer handelen van Schiphol Group medewerkers zou, naast juridische en financiële gevolgen, ook een negatieve impact kunnen hebben op de reputatie en het vertrouwen dat stakeholders in Schiphol Group stellen.

Enkele van de mogelijke gevolgen van de onlangs uitgevoerde organisatieaanpassing zouden kunnen zijn dat kwalitatief goede medewerkers vertrekken en dat de arbeidsmotivatie daalt.

Beheersmaatregelen

Goede arbeidsverhoudingen en het behouden of aantrekken, opleiden en ontwikkelen van medewerkers die opereren op vitale posities, zijn essentieel voor Schiphol Group teneinde de gestelde doelstellingen te halen. Belangrijke speerpunten hierbij zijn opvolgingsplanning, een actief arbeidsmarktbeleid en Talent Development, waaronder een traineeprogramma voor jonge academici. Daarnaast heeft een grotere diversiteit van het personeelsbestand een hoge prioriteit, waarbij Schiphol Group zich vooral focust op diversiteit in sekse, om een betere doorstroom van vrouwelijk talent naar topfuncties mogelijk te maken.

Tevreden en gemotiveerde medewerkers zijn een groot goed en voor een belangrijk deel bepalend voor de arbeidsvreugde en productiviteit. Periodieke metingen van de tevredenheid, personeelsmonitoren en beoordelingen van het functioneren van medewerkers zorgen in dit opzicht voor belangrijke informatie.

Het is belangrijk om in goed overleg met medezeggenschap en vakbonden te komen tot een voor alle partijen acceptabel arbeidsvoorwaardenpakket. Daarnaast wordt de medezeggenschap betrokken bij belangrijke besluiten van de directie, waarmee ook grotere transparantie richting medewerkers over besluiten en besluitvormingsprocessen wordt bewerkstelligd.

Om integriteit in het dagelijks handelen te verankeren wordt regelmatig aandacht geschonken aan dit thema. Ook is in de CAO een gedragscode opgenomen, waarin een aantal 'spelregels' zijn vastgelegd om de integriteit binnen Schiphol Group te waarborgen.



Aan de hand van het programma "Ik...Schiphol!", waar medewerkers actief bij worden betrokken, wordt bijgedragen aan de gewenste cultuurverandering.

Door het goed managen van de organisatie-aanpassing wordt het vertrek van kwalitatief goede medewerkers beperkt.

K > Informatiebeveiliging en informatiesystemen

Een adequate beveiliging van informatie wordt steeds belangrijker. Geen of onvoldoende informatiebeveiliging kan leiden tot uitlekken van (concurrentie)gevoelige informatie, onvoldoende zicht hebben op bedrijfsmiddelen, ongeautoriseerde toegang tot informatie, infectie van informatiesystemen met computervirussen, het verloren gaan van informatie of het voortijdig naar buiten komen van financiële informatie.

Verkeerde of onvolledige beleidskeuzes kunnen leiden tot de implementatie van niet optimale ICT oplossingen wat kan resulteren in onnodige kosten, verhoogde complexiteit en ICT oplossingen die niet aansluiten bij de business behoefte/processen.

Verstoringen van de Schiphol Group informatiesystemen kunnen leiden tot beperkte beschikbaarheid en onderbrekingen van essentiële bedrijfsdata en -processen.

Beheersmaatregelen

Het Kernteam Informatie Beveiliging Schiphol heeft diverse beleidsdocumenten opgesteld waarin onder meer acties zijn opgenomen die op een gestructureerde wijze worden uitgezet binnen de organisatie (onder meer ten aanzien van security awareness) met als doel de informatiebeveiliging binnen Schiphol Group te waarborgen. Classificatie van informatiesystemen wordt gehanteerd om passende informatiebeveiligingsmaatregelen te kunnen treffen.

Binnen Schiphol Group is een speciale afdeling verantwoordelijk voor de strategische ICT aspecten, waaronder architectuur en beleid. Onder meer door periodieke herijking en complementeren van ICT beleid en door op een continue basis de effectiviteit van bestaande beleidslijnen te toetsen, verkleint Schiphol Group de kans op verkeerde of onvolledige ICT oplossingen.

Een standaard ICT governance framework (COBIT) dat de kaders voor het ICT beheer beschrijft, is geïmplementeerd en zal ook worden toegepast bij de decentraal beheerde systemen van Schiphol Group. Daarnaast wordt om het jaar een ICT Masterplan opgesteld.

L > Leegstand in bestaande vastgoedportefeuille

Ten opzichte van 2009 hebben de marktomstandigheden zich in 2010 voor de kantorenmarkt nog niet volledig gestabiliseerd. De markt voor bedrijfsruimten (in het bijzonder vrachtloodsen) is wel aangetrokken. Desondanks kunnen (snel) veranderende marktomstandigheden er toe leiden dat de bezetting van de vastgoedportefeuille in korte tijd kan afnemen en onvoldoende snel gecompenseerd kan worden door het aantrekken van nieuwe huurders. Naast een verliesgevende exploitatie kan een ongerealiseerde waardevermindering hiervan het gevolg zijn.

Onvoldoende inzicht in regionale marktontwikkelingen en inflexibiliteit binnen de vastgoedportefeuille, waardoor niet tijdig kan worden ingespeeld op trends en ontwikkelingen in de

vastgoedmarkt, kunnen eveneens leiden tot achterblijvende inkomsten.

Beheersmaatregelen

Voor Schiphol Real Estate is het van groot belang voldoende grip op en kennis van de vastgoedmarkt (de huurders, potentiële huurders en de concurrentie) te behouden. Maandelijks worden met het makelaarsteam de ontwikkelingen op het gebied van de verhuurmarkt besproken. Ook voeren diverse (wisselende) taxateurs halfjaarlijks taxaties uit van de gehele vastgoedportefeuille om in een vroeg stadium waardeveranderingen te signaleren. Voor behoud van het prijsniveau is nadruk op kwaliteit van het vastgoed en de voordelen van Amsterdam Airport Schiphol als locatie belangrijk. Het aantrekkelijk houden van de locatie is een belangrijke voorwaarde voor het beheersen van leegstand.

Tijdig contact met (potentiële) klanten wordt gewaarborgd door klantgericht account- en salesmanagement. In 2010 is een speciale afdeling Leasing binnen Schiphol Real Estate ingericht om de relatie met (potentiële) huurders te intensiveren en om nieuwe diensten te ontwikkelen die aansluiten bij de wensen

van (potentiële) huurders. Daarnaast worden marktconforme beloningen aan makelaars verstrekt als stimulans om nieuwe huurders aan te trekken.

M > Keten- en inleenaansprakelijkheid
Schiphol Group start enerzijds veel grootschalige (bouw)projecten, waarbij vele externe bedrijven betrokken zijn, en heeft anderzijds veel operationele werkzaamheden uitbesteed, zoals schoonmaak, parkeerbeheer en security. Daarom loopt Schiphol Group een aanzienlijk aansprakelijkheidsrisico ten aanzien van het niet afdragen van belastingen en/of sociale premies door leveranciers.

Beheersmaatregelen

Ter verkleining van de kans op keten- en inleenaansprakelijkheid voert de afdeling Corporate Procurement altijd een tijdige en uitvoerige beoordeling uit van alle nieuwe leveranciers. Daar waar nodig zal door Schiphol Group de betaling van een deel van de facturen naar geblokkeerde rekeningen van de uitlener worden overgemaakt.

Tevens worden in het kader van professioneel opdrachtgeverschap, waar mogelijk, alleen leveranciers en partners gecontracteerd die een voor Schiphol Group aanvaardbaar beleid voeren met betrekking tot Corporate Responsibility.

Financiële inherente risico's

N > Marktrisico, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico

Door de aard van haar activiteiten heeft Schiphol Group te maken met een verscheidenheid aan financiële risico's: marktrisico (waaronder prijsrisico), liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico. Voor een nadere beschrijving en kwantificering van deze risico's en de beheersing ervan wordt verwezen naar pagina 180 e.v. van de jaarrekening.

Beheersmaatregelen

Het financiële risicobeheer wordt verzorgd door de stafafdeling Treasury & Riskmanagement en valt onder goedgekeurd beleid van de directie en Raad van Commissarissen. In het beheerprogramma voor financiële risico's ligt de nadruk op het beheersen van de fluctuaties van de financiële markten en op het minimaliseren van de eventuele nadelige effecten daarvan op de financiële resultaten van Schiphol Group. Schiphol Group kiest onder meer voor een

grote kaspositie, waardoor zij de beschikking heeft over voldoende liquiditeiten. Ook een gezonde spreiding van leningen en aflossingen en een goede toegang tot de kapitaalmarkt (A rating) zorgen er voor dat de financiële risico's worden beperkt.

Compliance inherente risico's

O > Overschrijding van geluid- en milieunormen

De activiteiten van Schiphol Group, zowel op het gebied van de luchtvaart als ontwikkeling van vastgoed, worden gereguleerd op onder meer terreinen als geluid en milieu. Het betreft complexe, nationale en internationale regelgeving waarvan de totstandkoming in veel gevallen buiten de beïnvloedingsmacht van Schiphol Group ligt en mede door de publieke opinie inhoud krijgt. Deze regelgeving geeft in veel gevallen aanleiding tot een beperking van de vrijheid in bedrijfsuitvoering. Voorts kan een overschrijding van normen aanleiding geven tot maatregelen met negatieve financiële en operationele consequenties.

Beheersmaatregelen

Schiphol Group werkt intensief samen met projectteams op deze terreinen om te blijven voldoen aan deze wet- en regelgeving. Goede verstandhoudingen en samenwerking met de regulerende autoriteiten en uitvoerende instanties (waaronder LVNL en SACN [Slot Airport Coordination Netherlands]) helpen om de ontwikkelingsmogelijkheden waar mogelijk te optimaliseren. Zo maakt Schiphol Group zich wat betreft Amsterdam Airport Schiphol sterk voor het inzetten van stillere vliegtuigen en het selectief gebruiken van de nacht om optimaal gebruik te kunnen maken van de schaarse milieucapaciteit. Dit wordt gestimuleerd door onder andere differentiatie van tarieven en operationele maatregelen. Om de capaciteit van de luchthaven optimaal te benutten is voor Amsterdam Airport Schiphol een incentive programma ingesteld voor de luchtvaartmaatschappijen. Hiermee worden de luchtvaartmaatschappijen gestimuleerd om gebruik te maken van de 'daluren'. Daarnaast voert Schiphol, in samenwerking met KLM en LVNL, vanaf 1 november 2010 een tweejarig experiment uit met een nieuw geluidsstelsel, teneinde het huidige geluidsstelsel op den duur te vervangen.

P > Economische regulering van Aviation en Security

De activiteiten op het gebied van Aviation en Security op Amsterdam Airport Schiphol zijn gereguleerd. Dit betekent onder meer dat het rendement op deze activiteiten is gemaximeerd en dat aanpassingen van de tarieven pas kunnen worden doorgevoerd nadat de sector is geconsulteerd. De sector kan bezwaar aantekenen bij de NMa die vervolgens zal beoordelen of de tarieven in overeenstemming met de regels tot stand zijn gekomen. Een belangrijk deel van de regelgeving is medio 2006 tot stand gekomen. Momenteel vindt een evaluatie van de Wet luchtvaart plaats zoals bij de start van deze wet is vastgelegd. Het mogelijk opnemen van doelmatigheidseisen en efficiëntcytoetsen met betrekking tot processen waar Schiphol Group geen directe invloed op heeft in de evaluatie Wet luchtvaart, vormt een risico.

Een ander risico dat naar voren is gekomen tijdens de lopende evaluatie is een eenzijdige focus op een absoluut laag kostenniveau van Amsterdam Airport Schiphol. Dit kan afbreuk gaan doen aan de Mainport doelstellingen en aan de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol in Europa. Indien de nationale wetgeving de nadruk zou gaan leggen op een absoluut laag kostenniveau, dan zal Amsterdam Airport Schiphol in kwaliteit en capaciteit gaan achterlopen op de omliggende hub-luchthavens die wel kunnen blijven investeren in capaciteit en kwaliteit en daarbij een hoger kostenniveau accepteren.

Beheersmaatregelen

Naleving van de regelgeving is in organisatorische en administratieve zin adequaat geborgd. Zo beschikt Schiphol Group, zoals voorgeschreven door de regelgeving, over transparante tarieven en een separate administratie binnen haar reguliere administratie voor haar Aviation en Security activiteiten. Daarnaast is voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten een toerekeningsysteem vastgesteld dat voldoet aan de door de wetgever gestelde eisen. De NMa heeft het toerekeningsysteem, na consultatie met de sector, in 2007 goedgekeurd. In juni 2010 is een herzien toerekeningsysteem door de NMa goedgekeurd, dat per 2011 van kracht wordt. Onduidelikheden bij de implementatie van de regelgeving worden in een zo vroeg mogelijk stadium afgestemd met de NMa. De evaluatie van de Wet luchtvaart in opdracht van het ministerie

van Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer & Waterstaat) wordt nauwgezet gevolgd op verschillende niveaus binnen de Schiphol Group organisatie. Schiphol Group participeert daarnaast actief in discussies met de overheid over regulering. Er heeft bij verscheidene gelegenheden en op diverse onderdelen van het reguleringsmodel een uitwisseling van informatie, inzichten, praktijkervaringen en recente onderzoekresultaten plaatsgevonden. Schiphol Group heeft daarbij haar voorkeur uitgesproken voor een meerjaren reguleringsmodel in plaats van het huidige model op jaarbasis. Zij zal in ieder geval streven naar uitkomsten en aanbevelingen die in het belang zijn van de ontwikkeling van de Mainport en tegelijkertijd aansluiten bij de twee pijlers van haar strategie: de maatschappelijke functie en de ondernemende bedrijfsvoering.

Q > Juridische risico's en mogelijke aansprakelijkheid

In algemene zin kan het niet naleven of onjuist interpreteren van wet- en regelgeving leiden tot waardeverlies of een verzwakking van de eigen rechtspositie. Inadequate besluitvorming kan een mogelijke aansprakelijkheid van de directie of van de onderneming tot gevolg hebben. Onvolledige of onjuiste registratie van besluiten en contracten kan eveneens de rechtspositie verzwakken en een adequate besluitvorming belemmeren.

Ook kunnen juridische claims en geschillen het behalen van onze doelstellingen in gevaar brengen. Schiphol Group heeft een verhoogd risico op claims en geschillen doordat vele activiteiten van veel verschillende partijen geconcentreerd op één locatie plaatsvinden (Amsterdam Airport Schiphol). Een nadere beschrijving van claims en geschillen is opgenomen op pagina 235 van de jaarrekening. Voor het geschil tussen Schiphol en Chipshol wordt verwezen naar het uitgebreide overzicht van deze juridische procedure op www.schiphol.nl onder 'Nieuws & pers' en naar de toelichtingen op pagina 235 van de jaarrekening.

Beheersmaatregelen

Schiphol Group probeert altijd aan alle wet- en regelgeving te voldoen. De juridische afdeling is in een vroeg stadium bij besluitvorming betrokken en draagt zorg voor een adequate registratie van besluiten en contracten.



Vooruitzichten

De huidige geopolitieke en economische situatie en de vele onzekerheden in de wereld, maken een blik in de toekomst niet eenvoudiger.

Voor 2011 verwachten we op meerdere terreinen verdere groei. Naar verwachting zal het verkeer en vervoer via Amsterdam Airport Schiphol met 4% tot 7% groeien in aantallen passagiers en in aantallen vliegtuigbewegingen. Tevens zal het vrachtvolume verder stijgen.

Gegeven het herstel van het consumentenvertrouwen ligt het in de rede een toename te verwachten van de bestedingen per passagier. De vraag blijft of dit hersteld vertrouwen blijvend is en welke invloed dit heeft op onze inkomsten uit concessies, winkelverkopen en parkeren. Daarbij moet rekening worden gehouden met de verbouwingen van winkelgebieden in de terminal van Amsterdam Airport Schiphol waardoor de bestedingen per passagiers tijdelijk onder druk zullen staan.

De waarde van het vastgoed op de luchthaven zal zich naar verwachting stabiliseren. Hierbij moet worden aangetekend dat de negatieve trend in de vastgoedmarkt en met name in de regio Amsterdam, nog niet gekeerd lijkt te zijn.

De voorgenomen investeringen liggen met circa EUR 400 miljoen fors hoger dan in 2010 (EUR 248 miljoen). Circa 57% hiervan zal geïnvesteerd worden binnen de business area Aviation en dan met name in het bagagesysteem, onderhoud en beveiliging van bagage, alsmede die zaken die de kwaliteitsbeleving van de passagier zullen verhogen. Dit is ook de verwachting van de in 2011 door de business area Consumers gestarte verbouwing van Lounge 3. Daarnaast zal op locatie Schiphol een start worden gemaakt met de realisatie van een nieuw Hilton hotel. In Rotterdam en Eindhoven zal ook worden geïnvesteerd in vastgoedontwikkeling.

In de financiering voor 2011 is voorzien, mede dankzij een leningsfaciliteit van de Europese Investeringsbank.

De afronding van de organisatieaanpassing in 2011, betekent dat het personeelsbestand nog iets zal afnemen.

Behoudens onvoorziene omstandigheden, zal het netto resultaat ongeveer gelijk zijn aan de EUR 169 miljoen van 2010.

Schiphol, 16 februari 2011

De directie



<p>Energie A B</p> <ul style="list-style-type: none"> • Warmte koude opslag • Duurzame gebouwen: TransPort • Groene stroom • LED en NEON verlichting • Digitaal piernetwerk met energiezuinige LCD schermen • Energielabels gebouwen • Warmtekrachtcentrale 	<p>Luchtkwaliteit en mobiliteit C D</p> <ul style="list-style-type: none"> • Walstroom • Accu oplaadstations • Elektrische auto's Th!nkCity en Tazzari en scooters • 10% van het wagenpark rijdt op biodiesel • Bagagetrekkers rijden op elektriciteit in de bagagekelder • Golfwagentjes rijden in de terminal op elektriciteit • Taxi's, Sarnet en Connexion bussen rijden met Euronorm 5 motorblokken • Gras-sedum vegetatie daken 	<p>Geluid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geluidmeetsysteem NOMOS met 30 meetpunten • De partijen die deelnemen aan de Tafel van Alders hebben afspraken gemaakt over de toekomstige groei van Schiphol
<p>Water E</p> <ul style="list-style-type: none"> • Algen breken glycol af in het algenbassin • Minder belastende sneeuw- en gladheid-bestrijdingsmiddelen gebruikt 	<p>Afval</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de terminal en buiten op het Jan Dellaertplein staan afvalbakken voor het scheiden van papier, plastic en restafval. De plastic flesjes en potjes die bij de douanedoorgang worden ingezameld worden eveneens gerecycled • Ook in de kantoren worden papier en plastic bekertjes apart ingezameld en in ons bedrijfsrestaurant wordt het afval gescheiden weggegooid 	<p>Goed werkgeverschap</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversiteit • Nieuwe werken • Arbeidsveiligheid • Schiphol College • Schipholfonds • SOS-kinderdorpen • Jaarlijkse Iftar maaltijd • FSC papier • Leaseauto's A/B/C label • Deelname aan initiatieven om bewustwording te vergroten zoals Nacht van de Nacht en Earth Hour

Kijk voor een uitgebreid overzicht op www.schiphol.nl/cr

Corporate Responsibility integreren in de organisatie



Schiphol ziet het als een grote uitdaging om de juiste afweging te maken tussen economie en milieu, tussen luchtvaart en leefbaarheid.





Corporate Responsibility integreren in de organisatie

Schiphol Group wil ondernemen met respect voor mens, milieu en omgeving. Corporate Responsibility vormt een wezenlijk onderdeel van de strategie en wordt steeds verder geïntegreerd in de bedrijfsvoering. De resultaten op het gebied van Corporate Responsibility en die op het financiële vlak worden mede daarom sinds 2009 gepresenteerd in één jaarverslag. De aantekening wordt gemaakt dat onze financiële prestaties betrekking hebben op alle groepsmaatschappijen en de in dit hoofdstuk vermelde feiten en cijfers onze Corporate Responsibility prestaties op de luchthaven Schiphol weergeven.

In het directieverslag wordt ingegaan op de materiële onderwerpen en de gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden in 2010. Behalve in dit jaarverslag, is informatie beschikbaar op de website: www.schiphol.nl/cr.

Om onze stakeholders zo betrouwbaar en volledig mogelijk te informeren over onze prestaties op het gebied van people, planet en profit, heeft de externe accountant PwC de gegevens in dit hoofdstuk beoordeeld. Het assurance-rapport is te vinden op pagina 142 van dit jaarverslag.

Ketenverantwoordelijkheid

Op de luchthaven Schiphol is Corporate Responsibility een gedeelde verantwoordelijkheid. Niet alleen wij, maar nog 514 partijen zijn gevestigd op het terrein. Onze invloed op alle activiteiten op en rondom de luchthaven wordt bepaald door de verschillende rollen die wij daarbij vervullen. Als luchthaven exploitant zorgen wij voor veilige, betrouwbare infrastructuur (start- en landingsbanen, terminalcomplex, wegensysteem, eigen gebouwen). Als eigenaar van het luchthaventerrein dragen wij zorg voor het milieu op het gehele luchthaventerrein (lokale luchtkwaliteit, energievoorziening, waterkwaliteit en afval). Als concessieverlener en verhuurder van gebouwen geven wij andere bedrijven de mogelijkheid op de luchthaven Schiphol activiteiten uit te voeren die de

Mainportfunctie ondersteunen en verdere invulling geven aan de AirportCity-formule.

In samenhang met deze rollen onderkennen wij drie verschillende invloedssferen:

Directe sturing (control): Bedrijfsactiviteiten waarvoor de luchthaven zelf volledig verantwoordelijk is. Voorbeelden: eigen energieverbruik en dat in de door Amsterdam Airport Schiphol verhuurde gebouwen, het eigen wagenpark, de bussen op het platform en het woon-werkverkeer van de eigen medewerkers.

Indirecte sturing (guide): Activiteiten op de locatie Schiphol waarvoor wij niet direct verantwoordelijk zijn, maar waarbij wij wel andere partijen kunnen sturen. Dit kan door het aangaan van samenwerkingsverbanden, of het maken van contractuele afspraken. Voorbeelden: energieverbruik van derden op de locatie, het wagenpark van derden, het openbaar vervoer en de taxi's op de luchthaven en het woon-werkverkeer van medewerkers van andere bedrijven op het Schipholterrein.

Beïnvloeding (influence): Activiteiten aan lucht- en landzijde waarvoor wij niet verantwoordelijk zijn, maar die wij mogelijk kunnen beïnvloeden vanuit constructieve samenwerkingsrelaties. Voorbeelden van activiteiten aan luchtzijde: de landing- en take off cyclus van vliegtuigen en het proefdraaien van vliegtuigmotoren. Voorbeelden van activiteiten aan landzijde: het vrachtverkeer en het vervoer van passagiers van en naar de luchthaven.

De regiefunctie die de luchthaven heeft, bevestigt nog eens het belang van een goede dialoog en samenwerking met alle stakeholders in de gehele keten en de rol die wij hierin als aanjager moeten spelen. Door met stakeholders in gesprek te gaan, komen gezamenlijke belangen, belangentegenstellingen en dilemma's op tafel te liggen. Inzicht hierin is essentieel voor het creëren van een omgeving waarin samenwerking mogelijk is en waarin de betrokkenen de juiste verwachtingen hebben.

Reacties op het verslag?

Dit verslag, evenals andere belangrijke informatie over Schiphol Group, is beschikbaar op onze corporate website www.schiphol.nl. Meer informatie over Schiphol en de omgeving staat op www.bezoekbas.nl. Uw reacties op dit verslag of vragen naar aanleiding van de inhoud zien wij met belangstelling tegemoet via cr@schiphol.nl.



Stakeholderdialogoog

In 2010 heeft een onafhankelijk bureau negen gebruikers en belanghebbenden geïnterviewd: Gemeente Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, HMS Host, Gassan Diamonds, Connexion, Heijmans, Group4Securicor, Jan de Rijk en een CROS vertegenwoordiger. Tijdens deze gesprekken is gefocust op het beleid van Schiphol Group wat betreft Corporate Responsibility op de luchthaven Schiphol en de weergave van dit beleid in het jaarverslag. Deze gesprekken zijn een vervolg op de gesprekken die met vijftien stakeholders zijn gevoerd in het voorjaar van 2008.

De terugkoppeling die wij kregen, is dat wij in de ogen van deze negen stakeholders een betere balans moeten zien te vinden tussen de twee pijlers van onze strategie: maatschappelijke functie en ondernemende bedrijfsvoering. Ook zouden wij ons minder op onszelf en meer op onze omgeving en stakeholders moeten richten en de stakeholders meer deelgenoot moeten maken van de Corporate Responsibility dilemma's. In de beleving van deze stakeholders hechten wij een groter belang aan het behalen

van onze financiële doelstellingen dan aan onze maatschappelijke functie en zouden wij wat betreft onze maatschappelijke functie meer onderscheidend moeten zijn.

Deze stakeholders geven aan dat wij duidelijker moeten uitleggen hoe het beleid aansluit bij onze ambities met betrekking tot geluid, mobiliteit en energie. Het Schiphol College zou als invulling van de maatschappelijke functie meer aandacht mogen krijgen. De onderwerpen parkeergelegenheid vrachtverkeer, veiligheid vracht en veilige accommodaties voor vliegtuigspotters ontbreken bijvoorbeeld volgens deze stakeholders. De energiedoelstellingen en het integreren van Corporate Responsibility in de bedrijfsprocessen zijn niet onderscheidend. Wij nemen de conclusies van deze gesprekken ter harte. We werken aan een meer structurele samenwerking met stakeholders, zijn ons meer bewust van onze rol als aanjager van Corporate Responsibility activiteiten en in onze verslaggeving zullen wij transparanter zijn over gevolgen voor de directe omgeving en dilemma's hierover. Behalve voornoemde stakeholderdialogoog is Amsterdam Airport Schiphol ook op andere manieren regelmatig in overleg met

Stakeholdergroep	Specifieke informatie-, communicatie- en consultatiekanalen
Klanten <ul style="list-style-type: none"> • Passagiers en bezoekers • Concessionarissen • Huurders • Luchtvaartmaatschappijen • Afhandelaren 	<ul style="list-style-type: none"> • Jaarverslag • Klanttevredenheidsonderzoeken • Perceptie onderzoeken • Individuele accountgesprekken • Internet • SchipholTV.com • Economische Tafel Amsterdam
Sectorpartners <ul style="list-style-type: none"> • Luchtvaartmaatschappijen • Afhandelaren • Vliegtuigindustrie • Luchtverkeersleiding Nederland • Brancheorganisaties 	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmatige afstemming • Consultatie havengeldtarieven
Partners <ul style="list-style-type: none"> • Aandeelhouders • Financiële partijen • Subcontractors • Leveranciers • Kennis- en onderzoeksinstituten 	<ul style="list-style-type: none"> • Jaarverslag • Financiële (half)jaarbijeenkomsten • Aandeelhoudersvergadering • (Meerjaren-) contracten • Individuele accountgesprekken
Maatschappij <ul style="list-style-type: none"> • Omwonenden • Geïnteresseerden • NGO's • Verenigingen 	<ul style="list-style-type: none"> • CROS • Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas) • Tafel van Alders • SchipholTV.com • Internet • NOMOS Online
Overheden <ul style="list-style-type: none"> • Europees • Rijksoverheid • Lokaal 	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmatige afstemming • Tafel van Alders • CROS • Gemeentebezoeken • Bestuursforum Schiphol • Jaarverslag • Internet
Medewerkers <ul style="list-style-type: none"> • Personeel Schiphol Group • Vakbonden 	<ul style="list-style-type: none"> • (De-)centrale ondernemingsraden • Intranet • Internet • Nieuwsbrieven • Digitaal personeelsmagazine Aireport

stakeholders. In de bovenstaande tabel is een indeling gemaakt per stakeholdergroep.

We zijn van mening dat samenwerking, innovatie en het uitwisselen van standpunten in de vorm van overleg en dialoog, de beste manieren zijn om oplossingen voor complexe vraagstukken te vinden. Voor een aantal belangrijke onderwerpen hebben we daarom zelf vormen van overleg opgericht, of we participeren erin:

- Tafel van Alders
- CROS

- Veiligheidsplatform Schiphol
- Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol
- Arbo-platform Aannemers
- Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport
- Knowledge and Development Centre
- Platform Kennis- en Innovatieagenda
- Nationaal Programma Kennis voor Klimaat
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtvaart
- theGROUNDS
- Economische Tafel Amsterdam
- Health & Safety overleg



Organisatie van Corporate Responsibility

Corporate Responsibility is een intrinsiek onderdeel van onze strategie. Dit houdt expliciet in dat Corporate Responsibility steeds verder wordt geïntegreerd in onze dagelijkse bedrijfsvoering.

De President-directeur is de eerst verantwoordelijke voor Corporate Responsibility. Hij deelt deze verantwoordelijkheid met zijn mede directieleden. Elk van hen heeft een onderdeel van Corporate Responsibility in zijn portefeuille. De directie bepaalt de visie en het beleid met betrekking tot Corporate Responsibility. Zij wordt hierin bijgestaan door het management en door de commissie Public Affairs en Corporate Responsibility van de Raad van Commissarissen. De mate van realisatie van doelstellingen op het gebied van Corporate Responsibility is mede bepalend voor het beloningsbeleid.

Bij de medewerkers is de motivatie aanwezig om uitvoering te geven aan Corporate Responsibility. Om Corporate Responsibility in alle

bedrijfsprocessen en -activiteiten en alle besluiten die daarbij worden genomen te krijgen, is met ingang van 2010 voorzien in verschillende tijdelijke functies en overleggen om de integratie meer kracht bij te zetten, zoals:

- een centrale procesregisseur;
- een kernteam (advies inzake visie en beleid);
- een Corporate Responsibility board (monitoring van resultaten);
- en een Six Sigma team (inbedding in de organisatie).

Mede door deze tijdelijke maatregelen wordt Corporate Responsibility sneller geïntegreerd in al onze bedrijfsprocessen. De beoordeling door de externe accountant PwC van de Corporate Responsibility informatie in dit hoofdstuk zorgt eveneens voor een positieve invloed op een volledige en betrouwbare meting, verzameling, vastlegging en rapportage van data.

Om de medewerkers bewuster te maken van, en actiever te betrekken bij, bovenstaande ontwikkelingen, hebben zij een brochure ontvangen over Corporate Responsibility. In deze brochure wordt in heldere taal het belang van ieders betrokkenheid beschreven

met concrete voorbeelden. Tevens is gestart met het vergroten van de bewustwording over Corporate Responsibility door het uitschrijven van een prijsvraag voor medewerkers en wordt elke week een Corporate Responsibility item op SchipholTV.com getoond. Ook worden voor alle bedrijfsdelen activiteiten op het gebied van Corporate Responsibility georganiseerd en zijn 'ambassadors' aangesteld die op alle niveaus binnen de onderneming een aanjagersrol gaan vervullen.

Binnen de processen van strategie en beleid, planning en control en verantwoording worden ook op het gebied van Corporate Responsibility doelstellingen bepaald voor de thema's veiligheid, milieu en mens en maatschappij. De onderneming als geheel en elke business area afzonderlijk worden beoordeeld op grond van de prestatie indicatoren, zogenoemde KPI's, die van deze doelstellingen worden afgeleid en gerapporteerd. De normen voor deze KPI's worden in overleg tussen de directie en de business areas zo bepaald dat het management zich weet uitgedaagd zich te verbeteren. KPI's worden bij voorkeur als onderdeel van de bestaande periodieke managementinformatie gerapporteerd. Twaalf prestatie indicatoren worden ten minste elk kwartaal gerapporteerd en de directie bespreekt deze met de betrokken senior managers. Van de twaalf, zijn er twee kwalitatieve prestatie indicatoren. Deze hebben betrekking op milieucapaciteit en de kwaliteit van het oppervlaktewater. Vier prestatie indicatoren worden tenminste jaarlijks gemeten en beoordeeld: CO₂-neutraal eigen activiteiten, BREEAM certificering, drinkwaterverbruik per passagier en verantwoord inkopen.

Gedurende het proces van integratie van Corporate Responsibility in de bedrijfsvoering komt de luchthaven nog regelmatig tot nieuwe inzichten over welke prestaties moeten worden gemonitord. Dit heeft tot gevolg dat een aantal prestatie indicatoren in 2010 nog in ontwikkeling was, of met ingang van 2011 zal veranderen.

Rapportage richtlijnen

Bij het samenstellen van dit onderdeel van het verslag zijn relevante internationale richtlijnen en best practices gevolgd. De G3-richtlijn van het Global Reporting Initiative (GRI) is hierbij de belangrijkste leidraad. De huidige mate van toepassing van de G3-richtlijn is B+, op een

schaal van A tot en met C. De + betekent dat de informatie extern is beoordeeld. De GRI-referentie tabel is opgenomen op pagina 134. Voor de indicatoren die betrekking hebben op onze bedrijfsvoering wordt in de tabel aangegeven waar in het verslag informatie over het betreffende onderwerp is opgenomen. Het GRI-sectoresupplement voor luchthavens is nog in ontwikkeling waardoor dit nog niet kan worden toegepast.

Het ministerie van Financiën heeft bepaald dat in 2010 de jaarverslagen van staatsdeelnemingen minimaal level C van het GRI moeten hebben. Met het level B+ voldoet Schiphol niet alleen aan deze eis maar ook aan haar eigen ambitieniveau. Bovendien moeten de jaarverslagen van staatsdeelnemingen deel uitmaken van de onderzoeksgroep van de Transparantiebenchmark. Deze benchmark wordt uitgevoerd door KPMG in opdracht van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Sinds 2006 doen wij mee aan dit onderzoek. Aan de Transparantiebenchmark deden 470 organisaties mee. Schiphol Group behaalde de 34^{ste} plaats. Onze acties om Corporate Responsibility verder te integreren in de organisatie zullen naar verwachting een positief effect hebben op de ranking.

Als participant van de Global Compact hebben wij verslag gedaan over de voortgang van de tien principes van de Global Compact. Dit is opgenomen in de Global Compact Communication on Progress die zich achterin dit hoofdstuk bevindt.

PwC is de externe accountant van Schiphol Group. De luchthaven heeft de accountant gevraagd een beoordeling te verrichten met het doel een beperkte mate van zekerheid af te geven over de betrouwbaarheid van de informatie over de zestien prestatie indicatoren waarvan de resultaten zijn beschreven in dit hoofdstuk. De accountant hanteert hierbij de door de Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants (NBA) vastgestelde richtlijn N.V. COS3410N 'Assurance opdrachten inzake maatschappelijke verslagen' als richtlijn. De accountantsverklaring is opgenomen op pagina 142.



Reikwijdte van dit hoofdstuk

Onze financiële resultaten en de resultaten op het gebied van Corporate Responsibility worden gepresenteerd in één jaarverslag. De financiële prestaties hebben betrekking op alle groepsmaatschappijen en de Corporate Responsibility prestaties op Amsterdam Airport Schiphol. Op deze locatie hebben meer dan 90% van onze activiteiten plaats. De nationale en internationale dochters en deelnemingen (luchthavens en andere activiteiten) voeren eigen, op de lokale omgeving gerichte initiatieven uit, die passen binnen de visie van Schiphol Group.

De onderwerpen die voor de luchthaven zeer belangrijk zijn, worden besproken in het directieverslag. Het zijn onderwerpen op economisch vlak en op het gebied van veiligheid, milieu en mens en maatschappij. Ze zijn relevant voor uiteenlopende stakeholdergroepen, zoals aandeelhouders, reizigers, medewerkers en omwonenden, omdat ze van dagelijks belang zijn (werkgelegenheid, geluidshinder). Bij een voorval, bijvoorbeeld op het gebied van brandveiligheid, is de kans aanwezig dat het een grote impact heeft, ook voor de stakeholders.

Bovendien hebben de geïnterviewde stakeholders tijdens de stakeholderdialoog aangegeven dat de onderwerpen energie, geluid, mobiliteit en Schiphol College relevant zijn om te behandelen in het jaarverslag.

De prestatie indicatoren die zijn opgenomen in dit hoofdstuk zijn uitgekozen omdat ze voor elk bedrijf relevant zijn (bijvoorbeeld energieverbruik en ziekteverzuim) of juist zeer specifiek zijn voor de sector (bijvoorbeeld birdstrikes en milieucapaciteit). Het betreft hier prestaties die de luchthaven direct zelf kan sturen op de locatie Schiphol, tenzij anders is vermeld.

De informatie heeft betrekking op het kalenderjaar 2010 (1 januari – 31 december 2010). Op vijf indicatoren is echter het operationele jaar (1 november 2009 – 31 oktober 2010) van toepassing: energie efficiency, CO₂-uitstoot eigen activiteiten, overschrijdingen handhavingspunten, hergebruik afval en drinkwaterverbruik. De tijdsperiode van de indicator over de handhavingspunten is wettelijk vastgelegd. Voor de andere indicatoren is om praktische redenen gekozen het operationele jaar aan te houden.

Voor de indicatoren energie efficiency, drinkwaterverbruik en hergebruik afval is op pagina 130 een kaart opgenomen die laat zien welke locaties meetellen bij deze prestatie indicatoren. De basis vormen de gebouwen die vallen onder de milieuvergunning van Schiphol Nederland B.V. De scope komt echter om uiteenlopende redenen niet volledig overeen. Het streven is in de toekomst wel tot een uniforme situatie te komen.

Prestatie indicatoren die in ontwikkeling zijn, zijn niet opgenomen omdat hier nog geen resultaten van zijn. Over de betreffende onderwerpen is informatie opgenomen in het directieverslag.

Toelichting prestatie indicatoren

Prestatie indicatoren – veiligheid

Beleid en management systemen

Bij veiligheid op Amsterdam Airport Schiphol gaat het om luchtvaart-, brand-, verkeers- en arboveiligheid. Voor het waarborgen en verbeteren ervan gebruiken we het Terminal Veiligheid Management Systeem (TVMS) in het terminalcomplex en het Airside Veiligheid Management Systeem (AVMS) voor het gebied erachter. In de twee systemen zijn alle relevante bedrijfsactiviteiten in kaart gebracht, de operationele risico's, de bijbehorende beheersmaatregelen en de proceseigenaren die hiervoor verantwoordelijk zijn. Met de rapportages wordt gestuurd op deze beheersmaatregelen. Hierdoor kan Amsterdam Airport Schiphol de veiligheidsrisico's via de 'plan-do-check-act' van TVMS en AVMS inventariseren, analyseren en beheersen.

De risico's die momenteel binnen de beheercyclus van het TVMS vallen zijn:

- Brand in de terminal
- Beknelling door mechanisch aangedreven installaties
- Infectieziektes
- Verkeersveiligheid voorrijwegen terminal
- Gevaarlijke situaties / letsel als gevolg van bouw- en onderhoudswerkzaamheden

De risico's die momenteel binnen de beheercyclus van het AVMS vallen zijn:

- Runway incursions
- Birdstrikes
- Zwerfafval

KPI Runway incursions

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: airside Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: LVNL en Amsterdam Airport Schiphol registreren voorvallen
- 2010: 31 runway incursions (32 in 2009)

Binnen luchtvaartveiligheid heeft runway safety – het voorkomen van incidenten op en rond de start- en landingsbanen – onze continue aandacht. Zowel voor de 24-uurs operatie bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol, als bij de ontwikkeling van procedures en infrastructuur, vormt het verhogen of op zijn minst het gelijk houden van het veiligheidsniveau, ons uitgangspunt.

Runway safety wordt gemeten aan de hand van het aantal runway incursions. Een runway incursion is een voorval op een start- of landingsbaan met een luchtvaartuig, voertuig of persoon die op dat moment daar niet hoorde te zijn. LVNL en Amsterdam Airport Schiphol registreren de voorvallen op eenzelfde manier. LVNL heeft hierbij een leidende rol: Schiphol rapporteert over deze prestatie indicator maar is voor volledigheid van meldingen en incidentrapporten afhankelijk van LVNL.

In 2010 waren er 31 runway incursions (-3%, 32 in 2009).

De belangrijkste activiteit in 2010 was het beter aangeven van de te volgen route op locaties met een vergrote kans op een runway incursion. Zo is de route naar de Aalsmeerbaan over de Buitenveldertbaan verduidelijkt door markering op het asfalt te plaatsen.

KPI Birdstrikes

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: grenzen luchthaventerrein
- Registratie: KLM en Amsterdam Airport Schiphol registreren aanvaringen
- 2010: 7,2 birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,1 in 2009)

Birdstrikes zijn incidenten waarbij sporen van een vogel op een vliegtuig of (delen van) dode vogels op een start- of landingsbaan zijn aangetroffen en het aannemelijk is dat de birdstrike heeft plaatsgevonden binnen de grenzen van het luchthaventerrein.

Prestatie indicatoren	Toelichting pag.	Lange termijn doelstellingen	2010	2009
VEILIGHEID				
1. Aantal runway incursions	125	Dalende trend	31	32
2. Aantal birdstrikes	125	Dalende trend	7,2	7,1
MILIEU				
3. Energie efficiency (MJA)**	127	- 8% over de periode 2009-2012	- 2,2%	- 1,1%
4. CO ₂ -uitstoot eigen activiteiten 2012*	128	0 ton in 2012	6.804 ton	7.517 ton
5. BREEM certificering nieuw opgeleverde kantoorgebouwen	128	Alle nieuw opgeleverde kantoorgebouwen	1 van 1	Nvt
6. Milieucapaciteit	129	Uitvoering convenanten Tafel van Alders	Uitvoering convenanten Tafel van Alders op schema	Uitvoering convenanten Tafel van Alders op schema
7. Aantal overschrijdingen handhavingspunten	129	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen
8. Aantal VOP's op walstroom	129	Jaarlijks 15 over de periode 2010-2013 (61 in totaal)	0	Nvt
9. Hergebruik regulier afval*	129	Stijgende trend	34%	28%
10. Drinkwaterverbruik per passagier	130	Dalende trend	15,9 liter	15,5 liter
11. Kwaliteit oppervlaktewater	131	Uitvoering van saneringsplannen	Uitvoering van saneringsplannen op schema	Uitvoering van saneringsplannen op schema
MENS EN MAATSCHAPPIJ				
12. Ziekteverzuim**	131	3,4% in 2012	4,4%	4,2%
13. Diversiteit	132	30% in 2014	22%	20%
14. Medewerkersbetrokkenheid	132	7,5 in 2011	7,3	Nvt
15. Schiphol College**	133	1) Leerbanen: 70% van de kandidaten krijgt na een voortraject een arbeidsovereenkomst 2) MBO studenten: minimaal 475 deelnemers 3) Stages: minimaal 375 luchthaven gerelateerde stages 4) Vakopleidingen: minimaal 42 opleidingen gevolgd door minimaal 100 groepen	1) Leerbanen: 44 2) MBO: 472 3) Stages: 90 4) Vakopleidingen en trainingen: 42 opleidingen gevolgd door 81 groepen	1) Leerbanen: 75 2) MBO: 247 3) Stages: 161 4) Vakopleidingen: 265
16. Inkopen bij verantwoorde leveranciers	133	70% in 2011	63%	61%
* 2010 gebaseerd op operationeel jaar; 2009 op kalenderjaar ** 2010 kent een andere berekeningsmethode dan 2009				

Bij landende vliegtuigen is de bovengrens 200 voet; bij opstijgende vliegtuigen 500 voet. Met name grote en/of groepsvormende vogels kunnen een gevaar opleveren voor startende of landende vliegtuigen.

Sinds 2005 hanteren home carrier KLM en Amsterdam Airport Schiphol dezelfde registratie van birdstrikes. Deze incidenten stemt Amsterdam Airport Schiphol maandelijks af met KLM in het Schiphol Birdstrike Committee (SBC) waarbij behalve de registraties ook het beleid en de waaier aan verjaagmiddelen en hun effectiviteit wordt besproken. Aan het SBC nemen tevens deel transavia.com, LVNL, Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), en ad hoc de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV).

Het birdstrike cijfer in 2010 op Schiphol bedraagt 7,2 per 10.000 vliegtuigbewegingen. Ten opzichte van 2009 betekent dat een stijging van 0,1 birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen.

Dit gemiddelde van birdstrikes is berekend door de door KLM en Amsterdam Airport Schiphol gerapporteerde birdstrikes binnen de hiervoor aangegeven grenzen in het luchtruim te delen door de KLM vliegtuigbewegingen. Het gerapporteerde gemiddelde wordt zodoende ontleend aan de rapportages naar aanleiding van circa 50% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen. Voor deze aanpak is gekozen omdat de rapportage van birdstrikes door piloten doorgaans voor verbetering vatbaar is. Doordat KLM de home carrier is op de luchthaven Schiphol is de rapportagebereidheid onder haar piloten veel groter en is het aantal rapportages daardoor betrouwbaarder.

Tegelijkertijd is het zo dat Amsterdam Airport Schiphol voor een groot deel afhankelijk is van KLM voor de registratie van birdstrikes, en KLM op haar beurt weer van de piloten waardoor er een inherente beperking zit in de volledigheid van de gerapporteerde data die niet gekwantificeerd kan worden.

De belangrijkste activiteit in 2010 was dat de basis is gelegd voor het ontwikkelen van een risicomodel op basis van een uitgebreide analyse van de vogelaanvaringen in de laatste vijf jaar. Aan de hand van dit risicomodel kunnen voor de verschillende groepen vogels specifieke beheersmaatregelen worden ontwikkeld.

Prestatie indicatoren – milieu

Beleid en management systemen

In het Milieubeleidsplan 2008-2011 staan doelen en maatregelen beschreven voor de milieucapaciteit, lucht, geluid, afval, bodem, energie, water, gevaarlijke stoffen, natuur en landschap op de locatie Schiphol. Het milieubeleidsplan vormt de kapstok voor deelplannen en het kader waarbinnen huidige en toekomstige bedrijfsactiviteiten moeten worden ontwikkeld.

Taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en werkafspraken voor de beheersing van milieurisico's in de bedrijfsvoering van Amsterdam Airport Schiphol, zijn vastgelegd in het milieu-managementsysteem. Dit systeem zorgt voor planning en controle van de verschillende milieucapaciteiten die de luchthaven kent. Het milieu-managementsysteem is ISO 14001 gecertificeerd.

Amsterdam Airport Schiphol richt bedrijfsbrede programma's in waarbinnen alle business areas samenwerken aan de realisatie van de energie- en mobiliteitsdoelstellingen. Dit gebeurt via het programma EnergieStrategie 2020, een energieplan dat voorziet in de realisatie van een verantwoorde energiehuishouding in 2020, en het programma Duurzame Mobiliteit. Dit programma werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit op en de bereikbaarheid van de luchthaven. Onze plicht om te moeten voldoen aan wet- en regelgeving kan ook een aanleiding zijn een programma in te richten. Programma's gericht op het beheersen van de kwaliteit van het oppervlaktewater of op het verbeteren van de luchtkwaliteit op en rondom Amsterdam Airport Schiphol zijn hiervan voorbeelden.

KPI Energie efficiency

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: Eigen activiteiten Amsterdam Airport Schiphol op locatie Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2010: -2,2% (-1,1% in 2009)

In de MeerJaren Afspraak met de overheid (MJA3) is afgesproken in de periode 2005 tot 2020 het energieverbruik elk jaar met 2% minder te laten toenemen dan zou mogen worden verwacht op grond van het aantal reizigers en uitbreidingen van het vastgoed. Deze afspraak is van toepassing op onze eigen activiteiten op de locatie Schiphol. De scope van deze prestatie indicator is ingetekend op de kaart op pagina 130.

Elke vier jaar moet een energiebesparingsplan worden opgesteld. Agentschap NL heeft het plan voor 2009-2012 goedgekeurd. Hierin is tot op afdelingsniveau uitgewerkt hoe op Amsterdam Airport Schiphol de doelstellingen van de MJA3 kunnen worden gerealiseerd. Voor de periode 2009-2012 betekent dit dat er een besparing van 8% moet worden gehaald.

In 2010 is eerst het basisjaar door de overheid aangepast. Er wordt nu gewerkt met basisjaar 2005 in plaats van 1998. Dit heeft tot gevolg dat de energie efficiency over 2009 is herberekend. De behaalde besparing in 2009 komt met het nieuwe basisjaar uit op -1,1% in plaats van +1,6%. Vervolgens heeft Agentschap NL eind 2010 de rekenmethode veranderd waardoor de cijfers van 2009 en 2010 niet met elkaar te vergelijken zijn.

In 2010 is de energie efficiency doelstelling gehaald met -2,2%. De besparingen in 2010 zijn gerealiseerd door slim schakelen en het toepassen van energiezuinige verlichting, ventilatiepompen en koelmachines bij vervanging en renovatie.



KPI CO₂-uitstoot eigen activiteiten

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: Eigen activiteiten Amsterdam Airport Schiphol op locatie Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2010: 6.804 ton (7.517 ton 2009)

Wij willen in 2012 klimaatneutraal zijn voor de eigen activiteiten op de locatie Schiphol. Hiertoe is een stappenplan gemaakt om zoveel mogelijk CO₂-emissies te reduceren. Dit omvat minder energie- en brandstofverbruik, efficiënter gebruik van benodigde energie en brandstof, gebruik maken van duurzame energie en brandstof en tot slot compensatie.

Amsterdam Airport Schiphol heeft een lagere CO₂-uitstoot door de inkoop van groene stroom en het compenseren van de CO₂-uitstoot van dienstreizen gemaakt per vliegtuig. Dit laatste wordt gedaan via de KLM CO₂-compensatie service voor de Air France-KLM vluchten en via Climate Neutral Group voor de vluchten die gemaakt zijn met andere luchtvaartmaatschappijen.

Eind 2010 heeft Schiphol Group ingetekend op een tender voor de aanschaf van twintig elektrische voertuigen. Deze zullen worden ingezet in de operatie.

KPI BREEAM certificering

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Nieuw opgeleverde kantoorgebouwen door Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2010: 1 van 1 (n.v.t. in 2009)

De kantoorgebouwen die nieuw worden opgeleverd door Amsterdam Airport Schiphol zijn in het bezit van een BREEAM certificaat. BREEAM staat voor Building Research Establishment Environmental Assessment Method van Dutch Green Building Council. Dit certificaat kan worden uitgereikt voor de ontwerpfase en voor de oplevering van een gebouw. Het in 2010 opgeleverde kantoorgebouw TransPort op Schiphol-Oost heeft als eerste in Nederland het BREEAM certificaat 'very good' (drie sterren op een schaal van vijf) ontvangen voor de ontwerpfase.

Voor TransPort is geen BREEAM certificaat aangevraagd voor de opleverfase omdat we reeds waren gestart met de bouw toen het BREEAM certificaat in beeld kwam. Het aanleveren van de benodigde bewijslast was niet meer mogelijk omdat bepaalde fases in het bouwproces al doorlopen waren.

KPI Milieucapaciteit

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2010: Uitvoering convenanten Tafel van Alders op schema (op schema in 2009)

Deze prestatie indicator is kwalitatief en wordt beschreven op pagina 39 van het directieverslag. De voortgang in 2010 betreft het onderzoeken van de mogelijkheid om vluchten vanaf regionale luchthavens uit te voeren, een tweejarige proef met een nieuw normen- en handhavingstelsel en maatregelen om de geluidshinder te verminderen door andere naderingsroutes en het verlagen van het grondgeluid.

KPI Aantal overschrijdingen handhavingpunten

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2010: geen overschrijdingen (geen overschrijdingen in 2009)

De geluidsbelasting voor de omgeving wordt gemeten door middel van handhavingpunten. Een handhavingpunt is een berekeningspunt met een door de overheid vastgestelde maximaal toegestane geluidsbelasting. Er zijn 35 handhavingpunten voor het etmaal en 25 aanvullende punten voor de nacht (23:00 - 7:00 uur).

Het operationele jaar is afgesloten zonder overschrijdingen van de grenswaarden voor vliegtuiggeluid in alle handhavingpunten. Van de beschikbare geluidscapaciteit is in de meest kritieke etmaalpunten 32, 33 en 27 respectievelijk 93%, 91% en 88% verbruikt. De geluidsbelasting in de betreffende punten wordt voornamelijk bepaald door vertrekkende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan in zuidwestelijke richting. Voor de nachtelijke geluidsbelasting heeft handhavingpunt 21 het hoogste capaciteitsverbruik (88%) gekend. Ook in dit punt wordt de geluidsbelasting bepaald door vertrek-

kende toestellen vanaf de Kaagbaan in zuidwestelijke richting.

De capaciteitsvulling van de grenswaarde Totaal Volume Geluidsbelasting (TVG) is voor de nachtelijke geluidsbelasting uitgekomen op 63% en 79% gedurende het gehele etmaal. In 2010 heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat vervangende grenswaarden ingesteld in verband met onderhoud aan de banen en het uitvoeren van twee experimenten waardoor de hinder potentieel verminderd kan worden.

KPI aantal VOP's op walstroombaan

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2010: 0 (n.v.t. in 2009)

Om de luchtkwaliteit te verbeteren in het gebied rondom de luchthaven, krijgen de vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) een aansluiting voor walstroombaan en preconditioned air voor de klimaatregeling van de vliegtuigcabines. Dit is vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. Tussen 2010 en 2013 krijgen jaarlijks vijftien VOP's een vaste stroomvoorziening. Dit houdt in dat de luchthaven de VOP's aanpast en dat de afhandelaren apparatuur aanschaffen en installeren voor het leveren van energie aan het vliegtuig voornamelijk ten behoeve van het beheersen van het klimaat in het vliegtuig. Hierdoor hoeft geen gebruik gemaakt te worden van de hulpmotoren in het vliegtuig.

In 2010 heeft de luchthaven zestien VOP's van de F- en G-pier voorzien van een vaste stroomaansluiting en deze zijn gereed voor operationeel gebruik. Bij deze pieren is de meeste winst voor de luchtkwaliteit te behalen omdat vooral daar grote vliegtuigen gedurende een langere periode staan. De luchthaven heeft de afspraak dus vervuld. De afhandelende partijen hebben niet voldaan aan de afspraak om de benodigde apparatuur aan te schaffen en zullen dat pas in het eerste kwartaal van 2011 doen. Hierdoor is de KPI niet gehaald.

KPI Hergebruik regulier afval

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: eigen regulier afval Amsterdam Airport Schiphol



- Registratie: Van Gansewinkel
- 2010: 34% (28% in 2009; kalenderjaar)

Amsterdam Airport Schiphol is verantwoordelijk voor het inzamelen van afval op de locatie Schiphol. Hiervoor werkt zij samen met Van Gansewinkel. De luchthaven richt zich op het verhogen van het hergebruikpercentage van het eigen reguliere afval. Dit is een verzamelaar voor klein chemisch afval, glas, papier, restafval en overig afval. Van het eigen reguliere afval is in 2010 34% gescheiden

verwerkt. De scope van deze prestatie indicator is ingetekend op de kaart op deze pagina.

Om het hergebruik te vergroten, is in mei 2010 gestart met het op afroep inzamelen van etensresten bij diverse horecagelegenheden op Amsterdam Airport Schiphol. Dit is succesvol gebleken en deze aanpak is direct omgezet naar een reguliere situatie.

KPI Drinkwaterverbruik per passagier

- Interne rapportage: eenmaal per jaar

- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: Eigen drinkwaterverbruik Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2010: 15,9 liter (15,5 liter in 2009)

Amsterdam Airport Schiphol levert drinkwater aan de gebouwen op de locatie Schiphol. Het drinkwaterverbruik per passagier wordt berekend door het drinkwater dat in de terminal gebruikt wordt te delen door het aantal passagiers. Dit omvat al het drinkwater dat wordt gebruikt door de horeca, in de toiletten, waterpunten en de kantoren boven de lounges. De scope van deze prestatie indicator is ingetekend op de kaart op pagina 130. Het drinkwaterverbruik is in 2010 gestegen. De oorzaken zijn een defect aan een meter bij de Polderbaan en een defect aan een (tijdelijk) vulpunt voor brandweerwagens.

De berekening van deze KPI is in 2010 gewijzigd. In het waterverbruik werd ook het waterverbruik meegeteld in de kantoorgebouwen elders op de locatie Schiphol. Dat is nu niet meer het geval. De ratio is opnieuw berekend voor de periode 2007-2009, waardoor de hier getoonde getallen niet meer aansluiten bij eerdere jaarverslagen.

In 2010 zijn onthardingsinstallaties geplaatst ten behoeve van de koeltorens op het dak van terminal 2 en 3. Deze installaties hebben als doel het koelwater in te dikken waardoor tot 20% minder water aangevuld hoeft te worden. Dat staat gelijk aan een besparing van 14.000 m³ water.

KPI Kwaliteit oppervlaktewater

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Oppervlaktewater terrein Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2010: Uitvoering van de saneringsplannen op schema (op schema in 2009)

Deze prestatie indicator is kwalitatief en wordt beschreven op pagina 50 van het directieverslag. De voortgang in 2010 betreft het gebruiken van kaliumformiaat, het inzetten van een verbeterd Water Kwaliteit Herstel Plan, het zuiniger omgaan met gladheidsbestrijdingsmiddelen en het verbeteren van het water kwaliteitmeetsysteem.

Prestatie indicatoren – mens en maatschappij

Beleid en management systemen

De ondernemingscode en de beleidsverklaring Verantwoord Ondernemen zijn de belangrijkste codes waarin is vastgelegd hoe de organisatie verwacht dat medewerkers zich gedragen. Daarnaast heeft Amsterdam Airport Schiphol een fraude- en een klokkenluiserreglement en aanvullende codes over ongewenste omgangsvormen, e-mail- en internetgebruik en omgang met externe relaties.

Veiligheid, gezondheid en vitaliteit bij het verrichten van arbeid worden gewaarborgd met het Arbobeleid. Centraal thema is het voorkomen van fysiek of psychisch letsel aan eigen en ingehuurd medewerkers, passagiers en bezoekers. Amsterdam Airport Schiphol maakt hierbij gebruik van een arbomanagement-systeem, dat gebaseerd is op de internationale norm OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series).

KPI ziekteverzuim

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2010: 4,4% (4,2% in 2009)

Schiphol Nederland B.V. wil dat haar medewerkers vitaal zijn. Een vitale werknemer is op grond van competentie en fysieke gesteldheid in staat en gemotiveerd werkzaamheden uit te voeren.

Vitaliteit wordt bepaald aan de hand van het gemiddelde verzuimpercentage van de medewerkers van Schiphol Nederland B.V. In dit verzuimpercentage is afwezigheid vanwege zwangerschapsverlof niet meegerekend. Over 2010 bedroeg het ziekteverzuimpercentage van Schiphol Nederland B.V. 4,4%. Dit percentage is berekend volgens de Verbaannorm. Het percentage over 2009 is volgens deze methode niet beschikbaar. Indien het ziekteverzuim in 2010 wordt berekend volgens de methode uit 2009 dan komt het verzuim uit op 4,7%.

In 2010 is gestart met het uitvoeren van Preventief Medisch Vitaliteits Onderzoek. Door inzicht te krijgen in de gezondheid van de medewerkers, kan preventief beleid gevoerd



worden en kan het verzuim actief terug gedrongen en voorkomen worden.

KPI diversiteit

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2010: 22% (20% in 2009)

Schiphol Nederland B.V. richt zich binnen diversiteit op het verbeteren van de doorstroom van vrouwelijk talent naar de top van de organisatie. De top is daarbij gedefinieerd als de bovenste drie managementlagen van Schiphol Nederland B.V.: de directie, het management team Schiphol Group (MTSG) en de management teams van de leden van het MTSG. Het percentage vrouwen met een positie in deze drie lagen is 22%.

In 2010 is het programmaplan Diversiteit gelanceerd om de doorstroom van vrouwelijk talent te bevorderen.

KPI medewerkersbetrokkenheid

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: MeyerMonitor
- 2010: 7,3 (n.v.t. in 2009)

De medewerkersbetrokkenheid wordt bepaald aan de hand van de uitkomsten van de Company Monitor van het onderzoek- en dialoogbureau MeyerMonitor. Deze monitor brengt het gat tussen strategie en uitvoering daarvan in kaart. In de Company Monitor zijn drie extra vragen opgenomen over de tevredenheid met het huidige werk, trots op het werk en de intentie werkzaam te blijven bij Schiphol ook als er zich een andere kans voordoet. Het gemiddelde van deze drie scores leidt tot de waarde voor medewerkersbetrokkenheid: 7,3.

De Company Monitor is toegestuurd aan alle medewerkers. Medewerkersbetrokkenheid is niet gemeten bij het hoger management. Voor het berekenen van de medewerkersbetrokkenheid is alleen de score genomen van collega's die verder gaan in de nieuwe organisatie. 72% van deze groep heeft de vragenlijst ingevuld.

Uit de Company Monitor zijn thema's naar voren gekomen die de uitvoering van de strategie mogelijk in de weg staan. Tijdens "Ik...Schiphol!" sessies stonden deze thema's centraal en is in kleine groepen besproken hoe medewerkers hiermee om kunnen gaan.

KPI Schiphol College

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: locatie Schiphol
- Registratie: Schiphol College
- 2010: Leerbanen 44; MBO 472; Stages 90; Vakopleidingen 42 opleidingen gevolgd door 81 groepen (2009: Leerbanen 75; MBO 247; Stages 161; Vakopleidingen 265)

Stichting Schiphol College is een netwerkorganisatie waar de verbinding tot stand komt tussen bedrijfsleven, onderwijs en arbeidsmarkt. Het gaat om het creëren van een kans op werkgelegenheid in de luchtvaartbranche door het aanbieden van leerbanen, MBO opleidingen, stages en vakopleidingen. De focus ligt op de logistieke, beveiligings- en facilitaire sector. Schiphol College is een samenwerking tussen het ROC van Amsterdam en Amsterdam Airport Schiphol. De rapportagemethode is veranderd in 2010. Er wordt nu aangegeven hoeveel deelnemers gestart zijn gedurende het jaar. Voorheen werd gerapporteerd hoeveel deelnemers er aan het einde van het jaar een traject aan het volgen waren.

Leerbanen

Een leerbaan is bedoeld voor mensen zonder voltooid opleiding of werk. Door middel van een voortraject wordt men voorbereid op een baan op Amsterdam Airport Schiphol en voor een jaar gedetacheerd. In 2010 zijn 44 nieuwe leerbaan medewerkers gestart. 35 mensen hebben hun leerbaan afgerond; hiervan hebben de meesten nu een baan.

MBO opleidingen

De MBO opleidingen zijn specifiek ontwikkeld voor het werk op de luchthaven en zijn gericht op beveiliging en de logistiek van luchtvracht. In 2010 zijn 472 mensen gestart met een MBO opleiding.

Stages

Schiphol College fungeert ook als stagebureau en biedt stages aan in alle sectoren. In 2010 zijn 90 stagiaires geplaatst bij Schiphol Group en 36 VMBO-leerlingen hebben een beroepsoriëntatie gevolgd op de luchthaven.

Vakopleidingen

Ook verzorgt Schiphol College trainingen en vakopleidingen. Dit betreffen specifieke trainingen op het gebied van de luchtvaartsector die samen met het ROC van Amsterdam worden uitgevoerd. In 2010 hebben 81 groepen 42 verschillende vakopleidingen gevolgd.

KPI Inkopen bij verantwoorde leveranciers

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2010: 63% van 80% van totale inkoopvolume (61% van 80% van totale inkoopvolume in 2009)

De centrale inkoopafdeling van Amsterdam Airport Schiphol selecteert leveranciers waarvan de business areas producten en diensten kunnen afnemen. Corporate Responsibility wordt hierbij als selectiecriteria meegenomen. Dit wordt gedaan door aan de potentiële leveranciers te vragen om een recent Corporate Responsibility beleidsdocument, een (geïntegreerd) Corporate Responsibility verslag, een ISO 14001 of een product(groep) specifiek certificaat en een EMAS certificaat. 80% van de ingekochte producten en diensten wordt betrokken bij 60 leveranciers, de overige 20% bij ruim 1300 leveranciers. We richten ons op de groep van 60 leveranciers die het grootste deel van onze inkoop verzorgen.

63% van 80% van de producten en diensten is ingekocht bij leveranciers die bewust bezig zijn met Corporate Responsibility, dat wil zeggen dat zij minimaal een recent Corporate Responsibility beleidsdocument hebben.

In 2010 heeft de focus gelegen op het aanpassen van het inkoopstelsel zodat het Corporate Responsibility criterium ook in de systemen wordt vastgelegd om zodoende de KPI te kunnen meten, rapporteren en controleren.

Global Reporting Initiative referentie tabel

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
1 PROFIEL			
1.1 CEO statement	- Voorwoord	10, 11	
1.2 Belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden	- Strategie en doelstellingen - Risico's van ondernemen	18-21 106-112	
2 ORGANISATIEPROFIEL			
2.1 Naam organisatie	- SG in het kort	8, 9	
2.2 Voornaamste producten en/of diensten	- SG in het kort	8, 9	
2.3 Operationele structuur	- SG in het kort	8, 9	
2.4 Locatie hoofdkantoor	+		Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol
2.5 Aantal landen waar actief	- SG in het kort	5	
2.6 Eigendomsstructuur en rechtsvorm	- Corporate Governance	144	
2.7 Afzetmarkten	- SG in het kort	5	
2.8 Omvang van de organisatie	- SG in het kort	4	
2.9 Significante operationele veranderingen tijdens verslagperiode	- SG in het kort		Geen significante veranderingen.
2.10 Toegekende onderscheidingen tijdens verslagperiode	- Aviation	45	
3 VERSLAGPARAMETERS			
3.1 Verslagperiode	+		01-01-2010 - 31-12-2010
3.2 Datum van het meest recente verslag	15-03-2010		Geïntegreerd jaarverslag www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/FinancieleInformatie/Jaarverslagen.htm CR verslagen t/m 2008 www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Strategie/CorporateResponsibilityVerslag1.htm
3.3 Verslaggeevingscyclus	+		jaarlijks
3.4 Contactpunt voor vragen	+		www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/IRServicesContact.htm www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Contact.htm
3.5 Proces voor bepalen inhoud	- CR integreren in de organisatie	120,121 123-125	
3.6 Afbakening van het verslag	- CR integreren in de organisatie	123-125	
3.7 Vermelding beperkingen voor reikwijdte verslag	- CR integreren in de organisatie	123-125	
3.8 Basis voor verslaggeving	- CR integreren in de organisatie	123	
3.9 Technieken en berekeningsgrondslagen voor gegevensmetingen	- CR integreren in de organisatie	125-133	Bepaalde GRI indicatoren zijn inhoudelijk niet materieel bevonden voor Schiphol Group. Hierdoor vindt derhalve geen meting of berekening plaats en zijn gegevens niet beschikbaar. In andere gevallen zijn gegevens niet publiekelijk beschikbaar.
3.10 Herformuleringen van eerder verstrekte informatie	+		De berekeningswijze van Energie Efficiency is aangepast door Agentschap NL waardoor de cijfers afwijken van eerdere gerapporteerde data. Dit geldt tevens voor drinkwaterverbruik per passagier, het ziekteverzuim cijfer en Schiphol College.
3.11 Significante veranderingen t.o.v. vorige verslagperiode	+		Geen significante veranderingen.
3.12 GRI inhoudsopgave	- CR integreren in de organisatie	134-140	
3.13 Verificatierapport	- CR integreren in de organisatie	142,143	
4 INDICATOREN M.B.T. BESTUURSSTRUCTUUR			
4.1 Bestuursstructuur van de organisatie.	- Corporate Governance - Verslag van de Raad van Commissarissen - Toezicht, Bestuur en Management	144,145 12-17 146-149	
4.2 Relatie voorzitter hoogste bestuursorgaan en leidinggevende functie.	- Toezicht, Bestuur en Management	146-149	
4.3 Aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuursorgaan.	- Toezicht, Bestuur en Management	146-149	
4.4 Mechanismen voor aandeelhouders en medewerkers om aanbevelingen te doen of medezeggenschap uit te oefenen.	- Corporate Governance - Aandeelhouders-informatie	144,145 154,155	
4.5 Koppeling tussen prestaties van de organisaties en vergoedingen voor leden hoogste bestuursorgaan, top managers en leidinggevendenden.	- Remuneratierapport	150,151	
4.6 Processen waarmee hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden.	- Corporate Governance	144,145	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations.htm

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
4.7 Kennis over verantwoord ondernemen bij hoogste bestuursorgaan.	- CR integreren in de organisatie - Remuneratierapport	122 150,151	
4.8 Intern ontwikkelde missie-, beginselverklaringen en gedragscodes.	+		De ondernemingscode en de beleidsverklaring Verantwoord Ondernemen zijn de belangrijkste codes waarin is vastgelegd hoe we verwachten dat onze medewerkers zich gedragen. Daarnaast hebben we een fraude- en een klokkekluidersreglement en aanvullende codes over ongewenste omgangsvormen, e-mail gebruik, omgang met externe relaties. Zie ook: http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Strategie/GedragscodesEnVerdragen.htm
4.9 Corporate Governance	- Corporate Governance	144, 145	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations.htm
4.10 Processen voor evalueren van eigen prestaties van het hoogste bestuursorgaan.	- Remuneratierapport	150,151	
4.11 Voorzorgsprincipe	+		http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility.htm
4.12 Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven.	+		Global Compact, ISO 14001
4.13 Lidmaatschap van verenigingen (zoals brancheverenigingen) en/of nationale/internationale belangenorganisaties.	- Toezicht, Bestuur en Management	146-149	
4.14 Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken.	- CR integreren in de organisatie	120,121	
4.15 Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden die moeten worden betrokken.	- CR integreren in de organisatie	120,121	Stakeholders hebben geen specifieke plek in directieverslag, maar komen verspreid in het Jaarverslag 2010 aan de orde.
4.16 Benadering van het betrekken van belanghebbenden.	- CR integreren in de organisatie	120,121	Stakeholders hebben geen specifieke plek in directieverslag, maar komen verspreid in het Jaarverslag 2010 aan de orde.
4.17 De voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van belanghebbenden en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd.	+		Voornaamste onderwerpen in Aviation: milieucapaciteit, veiligheid, milieu en bereikbaarheid.
5.1 ECONOMISCHE PRESTATIE INDICATOREN			
Managementbenadering economische prestaties.			Schiphol Group creëert duurzame waarde voor haar stakeholders door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als Europe's preferred airport. De luchthaven Schiphol is daarmee een van de meest toonaangevende, efficiënte vervoersknooppunten van lucht-, rail- en wegverbindingen die haar bezoekers en de daar gevestigde ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week diensten biedt die zij nodig hebben. Vanuit Amsterdam kan naar 301 lijndienstbestemmingen gevlogen worden. Het marktaandeel voor passagiersvervoer bedraagt 10,6% en voor vrachtvervoer 13,9%. Dit zijn belangrijke indicatoren voor bedrijven om zich te vestigen in Nederland en in het bijzonder in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Amsterdam Airport Schiphol is de havenmeester van de luchthaven Schiphol. In deze rol exploiteert en ontwikkelt zij het terrein. We investeren op jaarbasis circa EUR 250 miljoen. Een belangrijk deel hiervan wordt geïnvesteerd om de luchthaven gerelateerde infrastructuur te verbeteren, goed te onderhouden en zo optimaal mogelijk in te zetten. De lange termijn investeringen dragen bij aan de kwaliteit, de bereikbaarheid en de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Daarnaast zijn er regelmatig grote investeringen op het gebied van parkeervoorzieningen en luchthaven gerelateerd vastgoed zoals hotels, kantoren en vrachtgebouwen. De investeringen leiden tot een aanzienlijke additionele economische activiteit en toename in werkgelegenheid op en rond de luchthaven met name op het gebied van bouw en installatie. De voorzieningen die gerealiseerd worden trekken ook weer andere bedrijven aan die zich vestigen op de luchthaven en hun eigen economische invloed hebben op de omgeving. Op de luchthaven zijn 514 bedrijven gevestigd die zorgen voor werkgelegenheid voor circa 60.000 personen. Door het Schiphol College kunnen medewerkers van Schiphol Group en die van bedrijven op de locatie Schiphol zich laten bij- en omscholen zodat het personeel mobiel is en efficiënt kan worden ingezet. Bij Schiphol Group zijn eind 2010 2.197 medewerkers in dienst. Meer informatie over - financiële ontwikkelingen: hoofdstuk financiële gang van zaken (pag 24) - vervoer van passagiers en vracht, inclusief marktaanwezigheid: hoofdstuk Aviation (pag 34-37) - investeringen: hoofdstuk financiële gang van zaken (pag 27) - werkgelegenheid in Schiphol College: hoofdstuk Medewerkers en organisatie (pag 88-95) en op www.schiphol.nl
EC1 Directe economische waarden.	- Jaarrekening	157-273	
EC2 Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering.	- Aviation - Alliances & Participations	51 87	- Waterplan - theGROUNDS Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/DuurzameGroeI/Innovatie.htm
EC3 Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringsplan.	- Risico's van ondernemen	96-113	
EC4 Significante financiële steun van een overheid.	+		Geen significante financiële ondersteuning ontvangen
EC5 Spreiding in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris en het lokale minimumloon.	-		Niet relevant. Activiteiten vinden niet in ontwikkelingslanden/opkomende economieën plaats.
EC6 Beleid, methoden en deel van uitgaven betreffende lokaal gevestigde leveranciers.	-		

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
EC7	Procedures voor lokale personeelswerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap.	-	
EC8	Ontwikkeling en gevolgen van investeringen in infrastructuur en diensten die voornamelijk ten behoeve van het algemeen nut worden geboden.	- Financiële gang van zaken	27 We investeren op jaarbasis circa EUR 250 miljoen. Een belangrijk deel hiervan wordt geïnvesteerd om de luchthaven gerelateerde infrastructuur te verbeteren, goed te onderhouden en zo optimaal mogelijk in te zetten. De lange termijn investeringen dragen bij aan de kwaliteit, de bereikbaarheid en de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Daarnaast zijn er regelmatig grote investeringen op het gebied van parkeervoorzieningen en luchthaven gerelateerd vastgoed zoals hotels, kantoren en vrachtgebouwen.
EC9	Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen, waaronder de omvang ervan.	+	De investeringen leiden tot een aanzienlijke additionele economische activiteit en werkgelegenheid op en rond de luchthaven met name op het gebied van bouw en installatie, facilitaire diensten en allerlei andere dienstverlening. De voorzieningen die gerealiseerd worden trekken ook weer andere bedrijven aan die zich vestigen op de luchthaven en hun eigen economische invloed hebben op de omgeving.
5.2 MILIEU PRESTATIE INDICATOREN			
Managementbenadering milieu indicatoren.			
Amsterdam Airport Schiphol speelt op het gebied van milieu een actieve en leidende rol, waarbij innovaties centraal staan. We streven naar een verantwoorde energie- en waterhuishouding, verbetering van de luchtkwaliteit en het vergroten van de bereikbaarheid van de luchthaven Schiphol.			
De doelstellingen zijn opgenomen in het milieubeleidsplan, dat bestaat uit de compartimenten: lucht, energie, water, geluid, afval, bodem, gevaarlijke stoffen en natuur en landschap. De voortgang van onze activiteiten wordt gemonitord in het milieu management systeem dat een ISO 14001 certificaat heeft. Voor energie en mobiliteit zetten we een stap extra en voeren we ambitieuze programma's uit: EnergieStrategie 2020 en Visie Duurzame Mobiliteit. theGROUNDS is de katalysator die Amsterdam Airport Schiphol inzet om haar milieudoelstellingen (versneld) te behalen door nauw samen te werken met bedrijven en kennisinstellingen.			
Tevens ontvangt de directie per kwartaal een overzicht van de ontwikkelingen van de belangrijkste niet-financiële doelstellingen. De CEO is verantwoordelijk voor Corporate Responsibility in zijn geheel, de COO is als havenmeester verantwoordelijk voor de milieu ontwikkelingen op de locatie Schiphol. Het dossier mobiliteit en bereikbaarheid valt onder de verantwoordelijkheid van de CCO en het selecteren van verantwoorde leveranciers valt onder de CFO. Binnen de organisatie zijn themaregisseurs aangesteld. Deze regisseurs letten erop dat bedrijfsonderdelen, waar mogelijk aandacht besteden aan het behalen van de doelstellingen. De directors Airport Operations en Asset Management zijn de themaregisseurs voor de milieu compartimenten. Op de prestatie indicatoren energie efficiency, CO ₂ -uitstoot eigen activiteiten, BREEAM certificering van nieuwe kantoorpanden, VOP's op walstroom, hergebruik afval, drinkwaterverbruik per passagier en kwaliteit oppervlaktewater wordt actief gestuurd om een actieve rol te spelen op het gebied van milieu.			
Meer informatie over: - Energie, CO ₂ -uitstoot eigen activiteiten, water- en luchtkwaliteit: hoofdstuk Aviation (pag 49-53) en hoofdstuk Corporate Responsibility integreren in de organisatie (pag 127-131) - Mobiliteit: hoofdstuk Aviation (pag 53-55) en hoofdstuk Consumers (pag 63, 64) - theGROUNDS: hoofdstuk Alliances & Participations (pag 87) - op www.schiphol.nl/cr en op www.theGROUNDS.com .			
EN1	Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume.	-	Wij registreren alleen de aankoop van materialen en niet hoeveel materialen we gebruikt hebben.
EN2	Gebruik recycled materiaal.	-	Wij registreren niet hoeveel gerecycled materiaal we gebruiken.
EN3	Direct energieverbruik door primaire energiebron.	- Aviation	50
EN4	Indirect energieverbruik door primaire bron.	+	De opgegeven hoeveelheden energie betreffen het totale energieverbruik in elektriciteit en gas. Er wordt geen indirecte energie separaat ingekocht. Schiphol zorgt indien nodig zelf voor de omzetting van directe energieverbruik naar indirect energieverbruik.
EN5	Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen.	- Aviation - CR integreren in de organisatie	49, 50 127
EN6	Initiatieven ten behoeve van energie-efficiënte en duurzame energie evenals verlagingen van de energie-eisen als resultaat van deze initiatieven.	- Aviation - CR integreren in de organisatie	49, 50 127
EN7	Initiatieven ter verlaging van het indirecte energieverbruik.	- Aviation - CR integreren in de organisatie	49, 50 127
EN8	Wateronttrekking per bron.	-	Wij onttrekken geen water om te zuiveren voor drinkwater, ook niet voor industriële toepassingen.
EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft.	-	
EN10	Percentage gerecycled en hergebruikt water.	-	Wij recylen of hergebruiken geen water.

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
EN11	Locatie en oppervlakte van land dat eigendom is, gehuurd wordt, beheerd wordt in of grenst aan beschermde gebieden en gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.	-	Onze bedrijfsactiviteiten vinden noch in beschermde gebieden noch op een locatie die grenst aan een beschermd gebied plaats. Doordat de natuur vrij spel heeft in de groene gebieden tussen de landingsbanen, hebben we bijzondere flora en fauna op het terrein. Lees voor meer informatie het boek: 'Natuurgebied Schiphol. Flora en Fauna in kaart gebracht'.
EN12	Beschrijving significante gevolgen van activiteiten, producten en diensten op biodiversiteit in beschermde gebieden en in gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde.	-	
EN13	Beschermde of herstelde habitats.	-	
EN14	Strategieën, huidige maatregelen en toekomstige plannen voor het beheersen van de gevolgen van de biodiversiteit.	-	
EN15	Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedssfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico van uitsterven.	+	
EN16	Totale directe en indirecte emissie van broeikasgassen.	- Aviation	53
EN17	Andere relevante indirecte emissie van broeikasgassen.	-	Niet relevant
EN18	Initiatieven ter verlaging van de emissie van broeikasgassen.	- Aviation	49, 53
EN19	Emissie van ozonafbrekende stoffen.	+	Voor de milieuvergunning hoeft het gebruik van koudemiddelen niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland. Derhalve is deze informatie niet beschikbaar.
EN20	NO, SO en andere significante luchtmissies.	- Aviation	53
EN21	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming.	+	We voeren al het (sanitair) afvalwater uit de gebouwen naar een afwateringsinstallatie van Evides.
EN22	Totaalgewicht afval naar type.	- Aviation	
EN23	Totaal aantal en volume van significante lozingen.	-	Niet beschikbaar
EN24	Gewicht van getransporteerd, geïmporteerd, geëxporteerd of verwerkt afval.	-	Een afvalverwerkingsbedrijf verzorgt voor ons het transport en de verwerking van het afval, en daarmee ook van het gevaarlijk afval.
EN25	Wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvloeiing.	-	Niet beschikbaar
EN26	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten.	- Aviation	49-53
EN27	Verpakkingsmateriaal van producten.	-	Schiphol Group verkoopt geen producten met verpakkingen.
EN28	Boetes en niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet- en regelgeving.	+	Er zijn in het werkveld van Amsterdam Airport Schiphol geen rechtszaken geweest, geen boetes of dwangsommen opgelegd of anderszins bestuursrechtelijke dwangmiddelen toegepast in verband met milieuovertredingen.
EN29	Significante milieugevolgen van het transport van producten en andere goederen en materialen die worden gebruikt voor de activiteiten van de organisatie en het vervoer van personeelsleden.	- Aviation	53-55
EN30	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type.	- Risico's van ondernemen - Jaarrekening	96-113 157-273

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref.	Omschrijving richtlijn		
5.3	ARBEIDSONDINGHEDEN EN INDICATOREN VOOR VOLWAARDIG WERK		
	Managementbenadering arbeidsomstandigheden		Schiphol Group hecht groot belang aan een evenwichtig personeelsbeleid en het ontwikkelen van medewerkers. De medewerkers zijn immers nodig om de kwaliteit van de geleverde diensten te garanderen. Om werk en privé in balans te houden, kunnen medewerkers in het kader van 'het nieuwe werken' flexibel werken. Door middel van ons arbo management systeem monitort de luchthaven de vitaliteit van haar medewerkers. Door te sturen op ziekteverzuim, diversiteit en medewerkersbetrokkenheid streven we naar gezonde en betrokken medewerkers. Veilige werkomstandigheden zijn cruciaal om de operatie probleemloos te laten verlopen. Doorlopend wordt onderzocht of het mogelijk is om de veiligheid nog verder te verbeteren. De CEO is verantwoordelijk voor het medewerkerbeleid. Deze verantwoordelijkheid is gedelegeerd aan de directeur Human Resources die tevens is aangesteld als themaregisseur voor de onderwerpen die onder 'mens en maatschappij' vallen. Meer informatie: - ontwikkeling van medewerkers: hoofdstuk Medewerkers en organisatie (pag 90,91) - veilige werkomstandigheden: hoofdstuk Medewerkers en organisatie (pag 91-93) - Ziekteverzuim, diversiteit en medewerkersbetrokkenheid: hoofdstuk Medewerkers en organisatie (pag 89,90) en hoofdstuk Corporate Responsibility integreren in de organisatie (pag 131-133) - www.schiphol.nl/cr en www.schiphol.nl/WerkenVacatures
LA1	Personeelsbestand naar type werk, arbeidsovereenkomst en regio.	- Medewerkers en organisatie	95 Gegevens over type werk zijn niet beschikbaar
LA2	Personeelsverloop	- Medewerkers en organisatie	95
LA3	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmedewerkers, per grootschalige activiteit.	+	Alle collectieve uitkeringen aan medewerkers met een fulltime dienstverband gelden onverkort voor medewerkers in deeltijd, zij het dat deze pro rata worden uitgekeerd. Individuele uitkeringen, toeslagen kunnen van toepassingen zijn op zowel fulltime of parttime dienstverbanden.
LA4	Percentage medewerkers dat onder een CAO valt.	+	94%
LA5	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen.	+	Er zijn geen specifieke afspraken gemaakt over opzegtermijnen die zouden gelden in geval van operationele veranderingen.
LA6	Percentage van het personeelsbestand dat is vertegenwoordigd in formele gezamenlijke arbo-commissies van werkgevers en werknemers die bijdragen aan de controle op en advies over arbo-programma's.	+	0,20%
LA7	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen.	- Medewerkers en organisatie	90 In 2010 zijn er geen werkgerelateerde sterfgevallen geweest.
LA8	Opleidings-, trainings-, advies-, preventie- en risicobeheersingsprogramma's ten behoeve van personeelsleden.	- Medewerkers en organisatie	90,91 Zie ook: www.schiphol.nl/WerkenVacatures/WerkenBijSchipholGroup/VerrassendeCarrieres.htm
LA9	Afspraken over arbo-onderwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden.	+	In de CAO zijn afspraken over arbo onderwerpen vastgelegd, geen formele overeenkomsten met vakbonden.
LA10	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie.	+	91 Aantal trainingsuren niet bekend, wel gemiddeld opleidingsbudget. Zie ook: http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/GoedWerkgeverschap.htm
LA11	Programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van medewerkers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	+	www.schiphol.nl/WerkenVacatures/WerkenBijSchipholGroup/VerrassendeCarrieres.htm
LA12	Percentage medewerkers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling.	+	100%
LA13	Samenstelling van bestuurslichamen.	- Toezicht, Bestuur en Management	146-149
LA14	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen.	+	Basissalarissen zijn gelijk voor mannen en vrouwen. Dit is vastgelegd in de CAO.
5.4	MENSENRECHTEN		
	Managementbenadering mensenrechten		Het grootste deel van onze activiteiten vindt plaats in Nederland. Onze buitenlandse deelnemingen zijn gevestigd in ontwikkelde landen (Verenigde Staten, Australië, Frankrijk en Aruba) Hierdoor zijn deze indicatoren minder van toepassing. Bovendien handelen wij (in ieder geval in Nederland) in lijn met Nederlandse wet- en regelgeving waarin deze aspecten geborgd zijn. Voor de medewerkers van SNBV zijn de volgende gedragscodes opgesteld: Ondernemingscode, beleidsverklaring Verantwoord Ondernemen, Fraudereglement, Klokkenuitdereglement en aanvullende codes over ongewenste omgangsvormen, e-mail gebruik, omgang met externe relaties. Via het inkoopreglement worden eisen gesteld aan de leveranciers van onze producten en diensten. Schiphol Group heeft in 2010 tevens de Global Compact ondertekend. De CEO is verantwoordelijk voor het medewerkersbeleid. Meer informatie: - hoofdstuk Medewerkers en organisatie (pag 88-95) - hoofdstuk Risico's van ondernemen; Risico M: Keten- en inleenaansprakelijkheid (pag 112)

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref.	Omschrijving richtlijn		
HR1	Mensenrechten clausules in investeringsovereenkomsten.	+	http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/Strategie/Inkoop.htm
HR2	Percentage belangrijke leveranciers en aannemers die getoetst zijn op naleving van de mensenrechten en op getroffen maatregelen.	-	Niet getoetst
HR3	Aantal uren personeelstraining over beleid en procedures betreffende aspecten van mensenrechten die relevant zijn.	-	Schiphol Group biedt geen diensten aan in landen waar de mensenrechten onder druk staan. Zodoende worden er door onze medewerkers geen trainingen gevolgd op dit terrein.
HR4	Discriminatie	+	Er zijn geen gevallen van discriminatie bekend.
HR5	Vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen.	+	Medewerkers zijn vrij om zich te verenigen in vakbonden en collectief te onderhandelen.
HR6	Kinderarbeid	+	Het grootste deel van onze activiteiten vindt plaats in Nederland.
HR7	Gedwongen of verplichte arbeid.	+	Wij handelen in lijn met de Nederlandse wet en hebben niet te maken met kinderarbeid en verplichte arbeid.
HR8	Percentage van het beveiligingspersoneel dat training heeft gevolgd in het beleid of de procedures van de organisatie betreffende aspecten van de mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten.	+	Het beveiligingspersoneel dat werkt op Schiphol is ingehuurd. Deze bedrijven handelen in lijn met de Nederlandse wetgeving. Beveiligers respecteren bij het uitoefenen van hun beroep de rechten van de mens.
HR9	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking.	-	Niet relevant. Wij zijn niet actief in ontwikkelingslanden of landen met een opkomende economie.
5.5	MAATSCHAPPELIJKE PRESTATIE INDICATOREN		
	Managementbenadering maatschappelijke prestatie indicatoren.		Amsterdam Airport Schiphol functioneert als een multimodaal knooppunt voor Nederland. De luchthaven verbindt ons land met de rest van de wereld, voor zowel passagiers als luchtvracht. Als mainport is Schiphol van maatschappelijk belang voor de Randstad die samen met Amsterdam profiteert van het netwerk van bestemmingen en frequenties. De luchthaven speelt een belangrijke rol in het aantrekken van (internationale) bedrijven die baat hebben bij snelle, mondiale verbindingen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Op die manier zorgen wij niet alleen voor directe werkgelegenheid van circa 60.000 mensen op de locatie Schiphol, maar ook zijn wij de motor voor veel indirecte werkgelegenheid in de regio en daarbuiten. Een mainport vereist een open markteconomie met gezonde concurrentie waardoor op alle terreinen sprake is van een evenwichtige prijsvorming, dat de passagiers voldoende keuzes kunnen maken en alle luchtvaartmaatschappijen hun diensten kunnen aanbieden op Amsterdam Airport Schiphol. De maatschappelijke functie is uitvoering ter sprake gekomen tijdens de stakeholderdialoog die uitgevoerd is in 2010. Amsterdam Airport Schiphol is continu in gesprek met omwonenden en betrokken overheden over uiteenlopende onderwerpen. In het overlegorgaan Tafel van Alders wordt besproken hoe de luchthaven zich tot 2020 kan ontwikkelen en de kwaliteit van leven in de omgeving behouden kan worden. Hiervoor worden twee prestatie indicatoren actief gemonitord: milieucapaciteit en overschrijdingen in de handhavingspunten geluid. Ook is Schiphol lid van CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol). CROS participeert eveneens in de Tafel van Alders. Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol is het informatiecentrum waar omwonenden informatie kunnen krijgen over uitgevoerde vluchten. Behalve dat Luchthaven Schiphol zorgt voor economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in de metropole regio Amsterdam, zet Amsterdam Airport Schiphol zich ook maatschappelijk in. Het Schipholfonds bestaat 15 jaar. Verenigingen en stichtingen kunnen aanspraak maken op een donatie. Het Schiphol College is opgericht om mensen toe te leiden naar een baan op het Luchthaventerrein. Met SOS Kinderdorpen is een driejarig partnership aangegaan. Ten slotte sponsort Schiphol al 25 jaar het Amsterdamse Bos theater. De COO is verantwoordelijk voor Tafel van Alders en heeft deze verantwoordelijk gedelegeerd naar de directeur Airside Operations, die themaregisseur is voor het milieucapaciteit geluid. Het Schiphol College valt onder de verantwoordelijkheid van de directeur Human Resources. Meer informatie over: - Stakeholderdialoog: hoofdstuk Corporate Responsibility integreren in de organisatie (pag 120,121) - Tafel van Alders (milieucapaciteit) en overschrijdingen handhavingspunten: hoofdstuk Aviation (pag 39-42) en hoofdstuk Corporate Responsibility integreren in de organisatie (pag 129) - Bewoners Aanspreekpunt Schiphol: hoofdstuk Aviation (pag 42) en www.bezoekbas.nl - Schiphol College: hoofdstuk Medewerkers en organisatie (pag 93-95), hoofdstuk Corporate Responsibility integreren in de organisatie (pag 133) en www.schipholcollege.nl - Schipholfonds: hoofdstuk Medewerkers en organisatie (pag 95) - www.schiphol.nl/cr
SO1	Effecten van de activiteiten op gemeenschappen.	- Aviation	39-42
SO2	Corruptiegerelateerde risico's.	-	Er zijn geen gevallen van corruptie gemeld.
SO3	Training in anticorruptiebeleid en -procedures.	-	
SO4	Maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van gevallen van corruptie.	-	
SO5	Standpunten betreffende publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen.	-	
SO6	Totale waarde van financiële en in-natura-bijdragen aan politieke partijen, politici en gerelateerde instellingen per land.	+	Wij leveren geen financiële bijdragen of bijdragen in natura.

GRI - G3 richtlijnen voor duurzaamheidsverslaglegging	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
SO7 Aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken	+	2	
SO8 Boetes en niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en regelgeving.	+		Er zijn geen boetes opgelegd in 2010.
5.6 PRODUCTVERANTWOORDELIJKHEID			
Managementbenadering gezondheid en veiligheid consumenten			<p>Voor Schiphol Group is dit onderdeel minder relevant met het oog op de producten en diensten die Schiphol aanbiedt. De Koninklijke Marechaussee houdt zich bezig met de paspoortcontrole, de bewaking van de grens en de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen aanslagen en kapingen. De Douane voert controles uit op de in-, uit- en doorvoer van goederen en het heffen en innen van verschuldigde belastingen en accijnzen op invoer van goederen.</p> <p>De gezondheid van de reizigers wordt gestimuleerd door het voorzien in voldoende sanitaire en medische voorzieningen, het tijdig legen van afvalbakken en het aanbieden van faciliteiten als restaurants met gezond voedsel en spa- en massagemogelijkheden. De veiligheid van de consumenten (reizigers) wordt gewaarborgd in het TVMS en AVMS (brand- en luchtvaartveiligheid). Twee belangrijke prestatie indicatoren zijn runway incursions en birdstrikes. Ook speelt het schoonhouden van de terminal en de platformen en rijbanen een belangrijke rol om onveilige situaties te voorkomen.</p> <p>De COO is verantwoordelijk voor veiligheid en milieu op de locatie Schiphol. De directors Airside Operations, Asset Management en Safety, Security & Environment zijn themaregisseur voor de onderwerpen die onder veiligheid en milieu vallen.</p> <p>Meer informatie over: - veiligheid airside en landside: hoofdstuk Aviation (pag 45-49) en hoofdstuk Corporate Responsibility integreren in de organisatie (pag 125-127) - www.schiphol.nl/cr - www.schiphol.nl/opschiphol</p>
PR1 Levensduurstadia waarin de gevolgen van producten en diensten voor gezondheid en veiligheid worden beoordeeld.	-		Niet relevant
PR2 Aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur.	-		Niet relevant
PR3 Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures.	-		Niet relevant
PR4 Aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten.	-		Niet relevant
PR5 Beleid ten aanzien van klanttevredenheid en resultaten van onderzoeken naar de klanttevredenheid.	- Aviation	45	Alleen resultaten
PR6 Programma's voor de naleving van wetten, standaarden en vrijwillige codes met betrekking tot marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring.	+		Onze marketingcommunicatie is in lijn met de algemeen aanvaarde ethische en culturele waarden en reclame codes. Hierdoor is het niet nodig om speciale programma's voor de naleving van de wetgeving op te stellen.
PR7 Aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring.	-		Er zijn geen situaties bekend waarin dit zich heeft voorgedaan tijdens het afgelopen verslagjaar.
PR8 Aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.	-		Niet relevant
PR9 Boetes wegens het niet naleven van wet- en regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten.	+		Schiphol Group heeft tijdens dit verslagjaar geen boetes opgelegd gekregen wegens het niet of onvolledig aanbieden van haar diensten.

Global Compact Communication on Progress

Global Compact principes	Opgenomen in:	Zie ook GRI Indicator:
MENSENRECHTEN		
1. Schiphol ondersteunt en respecteert de mensenrechten	- Gedragscodes - Inkoopreglement	LA4, LA6-9, LA13-14 HR1-9
2. Schiphol is er zeker van dat ze geen aandeel heeft in het schaden van mensenrechten	- Gedragscodes - Inkoopreglement	HR1-9
ARBEIDSMSTANDIGHEDEN		
3. Schiphol geeft medewerkers de vrijheid om zich te verenigen en het recht op collectieve arbeidsonderhandelingen	- Medewerkers zijn vrij zich te verenigen. Schiphol geeft een jaarlijkse bijdrage aan de vakbonden in de kosten voor scholingswerk alsmede als bijdrage in de contributie. Daarnaast krijgen medewerkers die actief zijn voor de vakbond alsmede de Ondernemingsraad een bepaalde hoeveelheid tijd vrij voor die activiteiten.	LA4-5 HR1-3 HR5
4. Schiphol elimineert alle vormen van dwangarbeid	- Aard werkzaamheden, arbeidsomstandigheden en werktijden zijn vastgelegd in de CAO. - Inkoopreglement	HR1-3, HR7
5. Schiphol elimineert kinderarbeid	- Schiphol gaat geen arbeidsovereenkomsten aan met mensen jonger dan 18 jaar. - Inkoopreglement	HR1-3, HR6
6. Schiphol elimineert discriminatie op grond van beroep	- Gelijke beloningscondities voor mannen en vrouwen - Gedragscode Ongewenste Omgangsvormen - Interne Klachtencommissie - Inkoopreglement	LA2, LA13-14 HR1-4
MILIEU		
7. Schiphol richt zich uit voorzorg op milieu uitdagingen	- Programma EnergieStrategie 2020, programma Duurzame Mobiliteit, Waterplan - theGROUNDS, Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport (SIM), Knowledge and Development Centre (KDC) - Inkoopreglement	EC2 EN18, EN26, EN30
8. Schiphol onderneemt initiatieven om de verantwoordelijkheid voor het milieu te vergroten	- Programma EnergieStrategie 2020, programma Duurzame Mobiliteit, Waterplan - Stichting Leefomgeving - Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas) - Inkoopreglement	EN1-30
9. Schiphol moedigt de ontwikkeling en invoering van milieuvriendelijke technologieën aan	- Inzetten van algen bij het de-icingproces, proeven met zonnecellen, duurzame nieuwbouw (bijvoorbeeld TransPort) - theGROUNDS, Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport (SIM), Knowledge and Development Centre (KDC)	EN2, EN5-7, EN18, EN26, EN30
ANTI CORRUPTIE		
10. Schiphol bestrijdt alle vormen van corruptie, inclusief omkoping en afpersing	- Gedragscodes, klokkenluidersreglement, fraudereglement - Inkoopreglement	SO2-6

De Directie

Schiphol, 16 februari 2011

Assurance-rapport

Aan de directie van N.V. Luchthaven Schiphol

Rapport betreffende Corporate Responsibility informatie

Opdracht en verantwoordelijkheden

Wij zijn gevraagd door de directie van N.V. Luchthaven Schiphol (hierna Schiphol Group) om het hoofdstuk 'Corporate Responsibility integreren in de organisatie' ('het CR hoofdstuk') zoals vermeld op pagina's 116 tot en met 141 van het jaarverslag 2010 van Schiphol Group te beoordelen. In dit hoofdstuk legt Schiphol Group verantwoording af over de Corporate Responsibility ('CR') prestaties in 2010.

Een beoordeling is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid op basis van werkzaamheden die minder diepgaand zijn dan bij een controleopdracht. De mate van zekerheid die wordt verkregen naar aanleiding van beoordelingswerkzaamheden is daarom ook lager dan de zekerheid die wordt verkregen naar aanleiding van controlewerkzaamheden.

Het jaarverslag 2010 van Schiphol Group bevat beweringen op het gebied van de CR prestaties die buiten het CR hoofdstuk zijn opgenomen. Deze beweringen vallen buiten de reikwijdte van ons onderzoek. Onze opdracht is beperkt tot de informatie die is opgenomen in het CR hoofdstuk en die betrekking heeft op de periode 2010. Dit is het eerste jaar dat het CR hoofdstuk door ons wordt beoordeeld. De in het CR hoofdstuk opgenomen informatie over jaren voor 2010 zijn door ons niet onderzocht. Wij geven geen zekerheid bij de vooronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte informatie in het CR hoofdstuk, zoals doelstellingen, verwachtingen en ambities.

De directie van Schiphol Group is verantwoordelijk voor het opstellen van het CR hoofdstuk. Wij zijn verantwoordelijk voor het verstrekken van een assurance rapport betreffende de CR informatie in het CR hoofdstuk.

Verslaggevingcriteria

Schiphol Group heeft verslaggevingcriteria ontwikkeld die zijn gebaseerd op de G3 Richtlijnen van het Global Reporting Initiative ('GRI'). De door Schiphol Group ontwikkelde criteria kunnen enkele beperkingen bevatten

die de betrouwbaarheid van de informatie kunnen beïnvloeden. Dit is adequaat toegelicht in het CR hoofdstuk bij de toelichtingen per KPI vanaf pagina 125 tot en met 133.

Het CR hoofdstuk bevat niet de informatie over alle entiteiten van Schiphol Group. Gedetailleerde informatie over de rapportage reikwijdte van Schiphol Group is vermeld op pagina 124 van het CR hoofdstuk. Wij achten de verslaggevingcriteria relevant en toereikend voor ons onderzoek.

Reikwijdte en werkzaamheden

Wij hebben onze beoordeling verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3410N 'Assurance-opdrachten inzake maatschappelijke verslagen'. De in dit kader uitgevoerde werkzaamheden hebben in hoofdzaak bestaan uit:

- het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de branche, relevante maatschappelijke thema's en kwesties, relevante wetten en regels en de kenmerken van de organisatie;
- het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het verslaggevingsbeleid en de consistente toepassing hiervan, waaronder het beoordelen van de uitkomsten van de stakeholderdialoog en de redelijkheid van schattingen gemaakt door de directie, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van het CR hoofdstuk;
- het beoordelen van de systemen en processen voor informatieverzameling, interne controles en verwerking van de overige informatie, waaronder de aggregatie van gegevens tot informatie zoals opgenomen in het CR hoofdstuk;
- het beoordelen van de interne en externe documentatie om te bepalen of de informatie in het CR hoofdstuk adequaat is onderbouwd;
- het beoordelen van de algemene presentatie van het CR hoofdstuk, conform de verslaggevingcriteria van Schiphol Group;
- het beoordelen van de consistentie tussen maatschappelijke prestaties in het jaarverslag met het CR hoofdstuk; en
- het beoordelen van het toepassingsniveau volgens de G3 Richtlijnen van GRI.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusie.

Conclusie

Op grond van ons onderzoek hebben wij geen reden te concluderen dat het CR hoofdstuk geen, in alle van materieel belang zijnde opzichten, betrouwbare en toereikende weergave bevat van het beleid ten aanzien van CR, van de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in het verslagjaar, in overeenstemming met de verslaggevingscriteria van Schiphol Group.

Schiphol, 16 februari 2011

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

J.A.M. Stael RA

Corporate Governance

Algemeen

N.V. Luchthaven Schiphol (Schiphol Group) is een naamloze vennootschap met een volledig structuurregime. De Staat der Nederlanden, de Gemeente Amsterdam, Aéroports de Paris en de Gemeente Rotterdam zijn aandeelhouder. De governance structuur is gebaseerd op Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de statuten van de vennootschap en diverse interne reglementen.

Directie

De directie van Schiphol Group bestaat uit vier personen en vergadert in beginsel één keer per week. De directieleden zijn collectief verantwoordelijk voor het bestuur van Schiphol Group en voor de algemene gang van zaken van zowel Schiphol Group als haar groepsmaatschappijen. Onderling hebben de directieleden een werkverdeling gemaakt die is goedgekeurd door de Raad van Commissarissen.

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen van Schiphol Group telt minimaal vijf en maximaal acht personen en vergadert ten minste vier maal per jaar. Op dit moment bestaat de Raad van Commissarissen uit zeven personen. De taak van de Raad van Commissarissen is het houden van toezicht op het bestuur van Schiphol Group en op de algemene gang van zaken. Ook staat de Raad van Commissarissen de directie met raad terzijde.

Commissies van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft vier subcommissies.

- De Auditcommissie heeft tot taak het houden van toezicht op onder meer de interne risicobeheersings- en controlesystemen, de jaarlijkse en halfjaarlijkse financiële verslaggeving en de financiering. Ook zaken als tax planning, verzekeringen en pensioenen vallen in de portefeuille van de Auditcommissie.
- De Selectie- & Benoemingscommissie heeft een voorbereidende taak bij de benoemingsprocedures inzake commissarissen en directieleden. Ook stelt zij daarvoor de selectiecriteria op.
- Tot de taak van de Remuneratiecommissie behoort het bezoldigingsbeleid en de bezoldiging voor leden van de directie.

Ook bereidt deze commissie het Remuneratierapport voor. Tot slot is de Remuneratiecommissie verantwoordelijk voor de periodieke beoordeling van het functioneren van individuele directieleden en de rapportage hierover aan de Raad van Commissarissen.

- De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft een tweeledige taak. Enerzijds adviseert zij de directie en de Raad van Commissarissen over de relatie met aandeelhouders en communicatiestrategie (public affairs). Anderzijds vervult de commissie een belangrijke rol bij de invulling van de maatschappelijke aspecten van ondernemen van Schiphol Group.

Voor iedere commissie is een reglement opgesteld dat is gepubliceerd op de website www.schiphol.nl onder 'Investor Relations'. De commissies vergaderen zelfstandig en doen op deelterreinen het voorbereidende werk voor onze Raad van Commissarissen als geheel. Van elke commissievergadering wordt verslag gedaan in een vergadering van de Raad van Commissarissen op basis waarvan besluitvorming in de gehele Raad plaatsvindt.

Corporate Governance Code

Sinds 2004 past Schiphol Group waar mogelijk en/of zinvol vrijwillig de principes en best practice bepalingen toe van de Corporate Governance Code, opgesteld door de Commissie Tabaksblad. Schiphol Group heeft deze bepalingen geïmplementeerd in haar statuten en de diverse interne reglementen. In 2009 zijn de reglementen aangepast aan de nieuwe Corporate Governance Code, de Code Frijns, wederom waar mogelijk en/of zinvol. Tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 15 april 2010 zijn de Code Frijns en de gevolgen hiervan voor de vennootschap als apart agendapunt aan de aandeelhouders voorgelegd en aldus besproken en goedgekeurd. Specifiek kwam hier aan de orde welke principes en best practice bepalingen voor Schiphol Group niet zinvol zijn en derhalve niet worden toegepast. Het betreffen bepalingen over opties als beloningscomponent, een openbare reactie na een onderhands bod op bedrijfsonderdelen en certificering van aandelen.

Ook wordt vanwege het geringe aantal aandeelhouders de verplichte aanwezigheid van de voltallige Raad van Commissarissen, de directie en van de externe accountant bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders, niet toegepast. Tot slot worden de bepalingen uit de Code over remuneratie toegepast met dien verstande dat afspraken in arbeids-overeenkomsten van vóór 2004 worden gerespecteerd. Dit heeft alleen betrekking op de arbeidsovereenkomst van de heer Verboom. De prestatiecontracten met ieder van de directieleden bevatten een 'claw-back' clause (Corporate Governance Code bepaling II.2.11) en de mogelijkheid voor de Raad van Commissarissen om variabele beloning in bepaalde gevallen achteraf bij te stellen (Corporate Governance Code bepaling II.2.10).

Een uitgebreide toelichting op bovenstaande punten, inclusief een 'pas toe of leg uit' overzicht, is gepubliceerd op de website www.schiphol.nl onder 'Investor Relations'. Daar treft men ook de interne reglementen aan die op Schiphol Group van toepassing zijn, zoals het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten, het Klokkeluidersreglement en de reglementen van de Raad van Commissarissen, zijn commissies en het bestuur.

Transacties in effecten

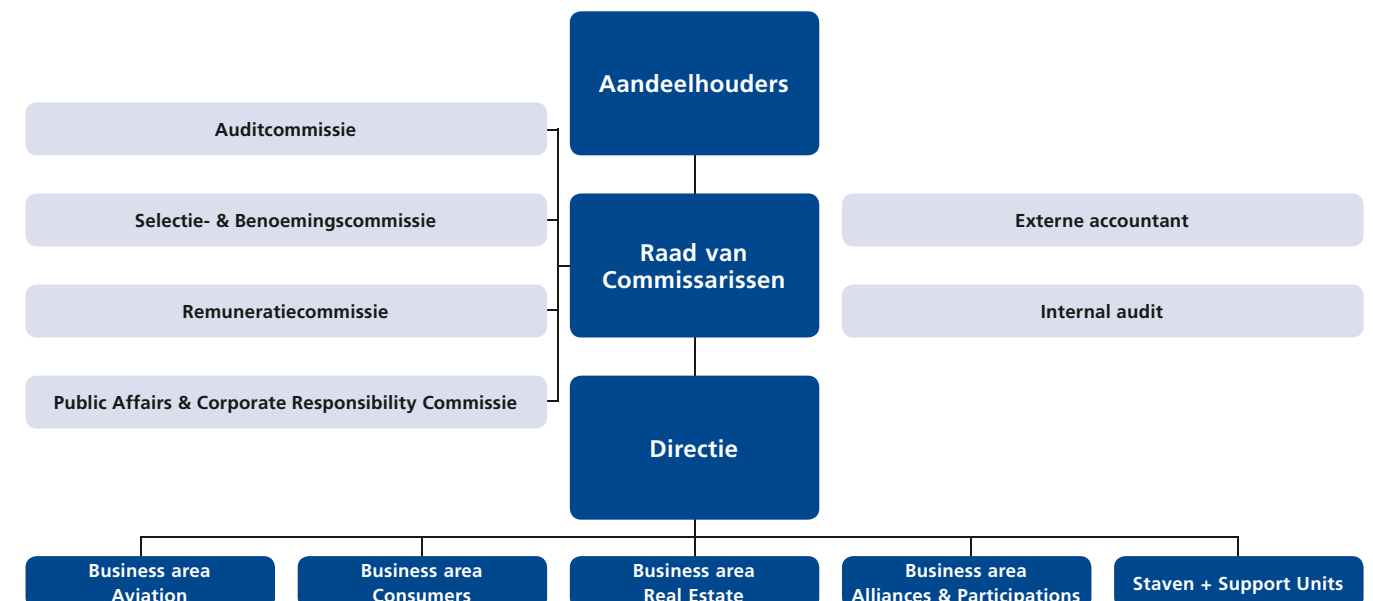
Ondanks het feit dat Schiphol Group geen beursvennootschap is, kent de vennootschap een (beperkt) Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten. In het kader van het EMTN-programma zijn obligaties uitgegeven. De directieleden en commissarissen onthouden zich van transacties in deze obligaties en in aandelen Aéroports de Paris S.A. De heer Hazewinkel houdt indirect obligaties in Schiphol Group, welke ten tijde van zijn aanstelling als commissaris reeds in bezit waren. De intentie is deze obligaties aan te houden tot het einde van hun looptijd en hierin tussentijds niet te handelen. De heer Nijhuis en de heer Verboom vervullen een bestuursfunctie bij Aéroports de Paris S.A. Uit dien hoofde zijn zij verplicht één aandeel in het kapitaal van Aéroports de Paris S.A. te houden. De Corporate Auditor is benoemd tot centrale functionaris als bedoeld in het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten.

Schiphol, 16 februari 2011

De Raad van Commissarissen

De Directie

Corporate Governance structuur Schiphol Group



Toezicht, Bestuur en Management


Raad van Commissarissen



Mr. A. Ruys
(1947, Nederlandse nationaliteit)

Voorzitter
Datum eerste benoeming: 2006
Tweede termijn loopt af in 2014

- Lid Raad van Commissarissen Lottomatica SpA
- Lid Raad van Commissarissen British American Tobacco PLC
- Lid Raad van Commissarissen ITC Ltd
- Commissaris Janivo Holding B.V.
- Voorzitter Raad van Toezicht Aidsfonds / Stop Aids Now stichtingen
- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Rijksmuseum
- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Madurodam
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Heineken N.V.



drs. T.A. Maas - de Brouwer
(1946, Nederlandse nationaliteit)

Vice-voorzitter
Datum eerste benoeming: 2001
Laatste termijn loopt af in december 2013


- Voorzitter Raad van Commissarissen Philips Electronics Nederland B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Arbo Unie
- Voorzitter Governing Counsel Van Leer Group Foundation
- Voorzitter Raad van Toezicht Van Gogh Museum
- Lid Curatorium VNO-NCW
- Voorzitter Utrecht Development Board
- Voormalig President HayVision Society
- Voormalig lid Eerste Kamer



H.J. Hazewinkel, RA
(1949, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2009
Eerste termijn loopt af in 2013


- Voorzitter Raad van Commissarissen Reggefiber B.V. (a.i.)
- Voorzitter Raad van Commissarissen TKH Group N.V.
- Voorzitter Raad van Commissarissen Heisterkamp Beheer B.V.
- Commissaris Reggeborgh Groep
- Commissaris Koninklijke Boskalis N.V.
- Commissaris Zeeman Groep B.V.
- Commissaris Sociaal Werkvoorzieningschap Centraal Overijssel Soweco N.V.
- Commissaris Zorgpunt Holding B.V.
- Lid Bestuur Stichting ING Aandelen
- Lid Raad van Toezicht Orkest van het Oosten (Netherlands Symphony Orchestra)
- Voormalig voorzitter Raad van Bestuur VolkerWessels



drs. M.A. Scheltema
(1954, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2010
Eerste termijn loopt af in 2014


- Lid Raad van Commissarissen ASR Nederland N.V.
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen Triodos Bank N.V.
- Lid Raad van Toezicht ECN
- Lid Raad van Toezicht Stichting Rijksmuseum
- Voorzitter Curatorium postdoctorale Controllersopleiding VU Amsterdam
- Lid Raad van Advies Plan Nederland
- Research Fellow Erasmus Universiteit Rotterdam
- Lid Raad van Toezicht World Press Photo
- Voormalig Financieel directeur Shell Nederland B.V.



dr. F.J.G.M. Cremers
(1952, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2006
Eerste termijn loopt af in 2011

- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen Fugro N.V.
- Lid Raad van Commissarissen N.V. Nederlandse Spoorwegen
- Lid Raad van Commissarissen Koninklijke Vopak N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Unibail-Rodamco S.A.
- Lid Raad van Commissarissen Parcom Capital B.V.
- Lid Raad van Commissarissen SBM Offshore N.V.
- Lid Commissie Kapitaalmarkt AFM
- Bestuurslid Stichting Preferente Aandelen Heijmans en Philips
- Onderzoeker, namens de Ondernemingskamer van het Gerechtshof te Amsterdam, naar het beleid en gang van zaken bij Fortis N.V.
- Voormalig CFO en lid van Raad van Bestuur van VNU N.V.



P. Graff
(1947, Franse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2009
Eerste termijn loopt af in 2014

- President-directeur Aéroports de Paris S.A.
- Lid Bestuur GDF SUEZ
- Lid Bestuur RATP
- Lid Bestuur SOGEPa
- Lid Bestuur SOGEADE Générance SAS
- Lid Economic and Social Council (Frankrijk)
- Voorzitter European and international affairs committee of the National Tourism Council (Frankrijk)
- Lid Bestuur MEDEF-Paris, Franse werkgevers organisatie



Mr. W.F.C. Stevens
(1938, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2002
Laatste termijn loopt af in 2014

- Non Executive Director Brit Insurance Holdings N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Nederlandse Staatsloterij
- Lid Raad van Commissarissen Holland Casino
- Lid Raad van Commissarissen AZL N.V.
- Voormalig Senior partner Caron & Stevens/Baker & McKenzie
- Voormalig lid Eerste Kamer

De Directie



J.A. Nijhuis RA
(1957, Nederlandse nationaliteit)

President-directeur sinds 1 januari 2009

- Lid Raad van Commissarissen SNS Reaal N.V.
- Lid bestuur Aéroports de Paris S.A.
- Lid Raad van Toezicht Het Nationale Ballet
- Bestuurslid Stichting Common Purpose



mr. A.P.J.M. Rutten
(1951, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/COO
sinds 1 september 2005

- President ACI Europe
- Lid Executive Committee ACI Europe
- Lid ACI World Governing Board
- Lid Raad van Advies Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.
- Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol
- Lid Raad van Commissarissen Holland Aviation House (DDA en Aviodrome)
- Lid Raad van Advies Hogeschool van Amsterdam



dr. P.M. Verboom
(1950, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CFO
sinds 1 september 1997

- Lid Raad van Commissarissen VastNed Retail N.V.
- Lid bestuur Aéroports de Paris S.A.
- Commissaris Brisbane Airport Company Ltd
- Lid Advisory Board NIBC Merchant Bank N.V.
- Voorzitter Curatorium van de Postnitiële Masteropleiding tot Registercontroller, Erasmus Universiteit Rotterdam



drs. M.M. de Groof
(1957, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CCO
sinds 1 februari 2008

- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.
- Lid Bestuur Amsterdam Connecting Trade
- Lid Algemeen Bestuur KennisKring Amsterdam

Aviation

Alliances & Participations

Consumers

Real Estate

Key Management

Business Areas

Otto Ambagtsheer	Business area Consumers
André van den Berg	Business area Real Estate
Roel Hellemons	Aviation; Airport Operations
Ron Louwerse	Aviation; Safety, Security and Environment
Birgit Otto	Aviation; Asset Management

Regionale en Internationale activiteiten

Roland Wondolleck	Rotterdam The Hague Airport
Joost Meijs	Eindhoven Airport
Lex Oude Weernink	Lelystad Airport
Julianne Alroe	Brisbane Airport Corporation
Alain Maca	JFK IAT New York
Peter Steinmetz	Aruba Airport Authority

Staff & support

Joop Krul	Airport Development
Paul Luijten	Corporate Affairs
Edwin van den Berg	Corporate Audit Services
Coen Reinders	Corporate Control
Joris Backer	Corporate Legal, Company Secretary
Frits Bosch	Corporate Procurement
Robert Lenterman	Corporate Treasury & Schiphol International
Wim Mul	Human Resources
Kees Jans	Information & Communication Technology
Gerard Geurtjens	Centrale Projectorganisatie

Centrale Ondernemingsraad

Sandro Broeke	(voorzitter)
Joost Peetoom	(secretaris)
Bart-Jan Wielinga	(plv. voorzitter/plv. secretaris)
Jeroen Hattink	
Siard Hovenkamp	
Hans van Kampen	
Hans Martens	
Arnold van Rennes	
Edwin Roodenburg	
Mark van Truijen	
Willem Verwoerd	
Frits Westhof	

Remuneratierapport

Algemeen remuneratiebeleid voor de directie

Procedure

Conform de Corporate Governance Code wordt door de Raad van Commissarissen, op advies van de Remuneratiecommissie, het remuneratiebeleid opgesteld voor de directieleden van Schiphol Group. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Schiphol Group stelt vervolgens het remuneratiebeleid vast. Binnen het vastgestelde remuneratiebeleid wordt door de Raad van Commissarissen, wederom op advies van de Remuneratiecommissie, het vaste deel van het inkomen bepaald en wordt ieder jaar het variabele deel van het inkomen vastgesteld.

Het vigerende remuneratiebeleid is vastgesteld in de Vergadering van Aandeelhouders van 13 april 2006.

Aan het begin van elk jaar komen de Raad van Commissarissen en de directieleden een prestatiecontract overeen voor het variabele gedeelte. Dit contract bevat vooraf bepaalde, uitdagende, meetbare en beïnvloedbare doelstellingen voor zowel de korte termijn als langere termijn. Hierbij worden met ieder directielid naast financiële ook publiek-maatschappelijke (o.a. terzake van Corporate Responsibility en bereikbaarheid) en operationele doelstellingen afgesproken. Nadat de Raad van Commissarissen de prestaties over het afgelopen jaar heeft beoordeeld, stelt hij vast in hoeverre de directieleden hun collectieve en individuele doelstellingen hebben behaald. Tevens toetst de Raad van Commissarissen regelmatig of het vaste en het variabele deel van het inkomen marktconform is. Tot slot analyseert de Raad van Commissarissen de mogelijke uitkomsten van de variabele bezoldigingscomponenten en de gevolgen daarvan voor de bezoldiging van de bestuurders.

Algemeen

Het remuneratiebeleid heeft als uitgangspunt dat de beloning marktconform moet zijn en dat Schiphol Group op basis van het vastgestelde pakket goed management moet kunnen aantrekken, behouden en motiveren. Tevens moet het remuneratiebeleid zowel de korte als de lange termijn doelstellingen van de

onderneming ondersteunen. Om de genoemde uitgangspunten te realiseren moeten de beloningsniveaus in lijn zijn met de niveaus van vergelijkbare ondernemingen en organisaties. In het najaar 2010 heeft wederom een benchmark onderzoek plaatsgevonden naar de marktconformiteit van het beloningsniveau en meer in het bijzonder dat van de President-directeur. Het onderzoek vond plaats mede op initiatief van en in nauw overleg met het ministerie van Financiën namens de Nederlandse Staat als meerderheidsaandeelhouder van N.V. Luchthaven Schiphol. Dit onderzoek werd uitgevoerd in overeenstemming met de richtlijnen zoals verwoord in het door het ministerie opgestelde Beloningsbeleid bij staatsdelenemingen d.d. 24 oktober 2008. Het onderzoek is uitgevoerd door een beloningsadviesbureau.

De uitkomsten van dit onderzoek lieten zien dat het huidige totale beloningspakket van de President-directeur zich onder de mediaan van de referentiegroep bevindt. Niettemin wordt – met inachtneming van de geldende publieke en politiek-bestuurlijke opvattingen – in het nieuw geformuleerde beloningsbeleid een matiging van het huidige beloningsbeleid voorgesteld voor nieuw te benoemen bestuurders. Dit beloningsbeleid zal door de Raad van Commissarissen tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders 2011 aan de aandeelhouders ter goedkeuring worden voorgelegd. De Minister van Financiën heeft over het voornemen tot matiging reeds in november 2010 per brief de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal geïnformeerd.

De belangrijkste uitgangspunten voor het (voorgestelde) beloningsbeleid worden hierna kort toegelicht.

Opbouw remuneratiepakket

De Raad van Commissarissen beschouwt het variabele inkomen als een belangrijk onderdeel van het totale pakket. De prestatiecriteria waaraan de korte termijn en de lange termijn variabele beloning zijn gerelateerd, zijn afgeleid van de belangrijkste (financiële, operationele en publiek-maatschappelijke) parameters waarop de onderneming wordt gestuurd. Dit is in de keuze en vormgeving van het arbeidsvoorwaardenpakket ook terug te

vinden. Om deze reden is een belangrijk deel van het beloningspakket prestatiegerelateerd met een evenwichtige mix van korte en lange termijn doelstellingen.

Vaste Inkomen

Om te waarborgen dat Schiphol Group goed management kan aantrekken, behouden en motiveren, toetst de Raad van Commissarissen aan de hand van de in het eerder aangeduide beloningsbenchmarkonderzoek opgenomen referentiegroep, regelmatig ook het vaste deel van het inkomen van de directie. Daarbij geldt voorts als uitgangspunt dat het vaste inkomen van de overige directieleden ongeveer 80% bedraagt van het vaste inkomen zoals dat is vastgesteld voor de President-directeur.

Korte termijn variabele beloning

De jaarlijks te behalen variabele beloning is afhankelijk van een bedrijfseconomische doelstelling, van een aantal persoons- en/of teamgebonden doelstellingen en van het oordeel van de Raad van Commissarissen over het algemeen functioneren van de individuele directieleden. De bedrijfseconomische doelstelling bestaat uit het netto resultaat gedeeld op het gemiddeld eigen vermogen (ROE) conform het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde budget voor dat jaar. De persoons- en/of teamgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren en hebben onder andere betrekking op operationele processen, de publiek-maatschappelijke en economische rol van de luchthaven en Corporate Responsibility. In 2010 is er wederom voor gekozen om, gezien de aard van de doelstellingen, voor de directie gemeenschappelijke directietargets te hanteren. De Remuneratiecommissie heeft de Raad van Commissarissen geadviseerd dat deze targets gezamenlijk maximaal 7,5% van het vaste inkomen voor de President-directeur en maximaal 15% van het vaste inkomen voor de overige directieleden vormen, waarbij er geen vast percentage per afzonderlijk target is afgesproken, maar toekenning van percentages per onderdeel ter discretie aan de Raad van Commissarissen is.

Het totale 'on target' niveau van de korte termijn variabele beloning bedraagt 35% van het vaste inkomen. Overschrijding van de geformuleerde

taakstelling voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden tot een realisatie van maximaal 1,625 maal het gedefinieerde 'on target' niveau van dat onderdeel voor de President-directeur; voor de overige directieleden is dit maximaal 1,67. Hierdoor kan bij uitzonderlijke prestaties de korte termijn variabele beloning voor de President-directeur maximaal 47,5% van het vaste inkomen bedragen en voor de overige directieleden 45,1%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

Korte termijn variabele beloning als % van het vaste inkomen:

	President-directeur	
	on target	above target
	maximale swing	
ROE target	20,0%	factor 1,625
Gezamenlijke targets	7,5%	7,5%
Algemeen functioneren	7,5%	7,5%
Totaal	35,0%	47,5%

	Overige directieleden	
	on target	above target
	maximale swing	
ROE target	15,0%	factor 1,67
Gezamenlijke targets	15,0%	15,0%
Algemeen functioneren	5,0%	5,0%
Totaal	35,0%	45,1%

Lange termijn variabele beloning

Schiphol Group is geen beursvennootschap en daarom is het niet mogelijk om als onderdeel van het remuneratiepakket aandelen en/of opties Schiphol Group toe te kennen. Ter ondersteuning van de realisatie van de lange termijn doelstellingen van Schiphol Group is een lange termijn variabele beloning regeling met een tijdschik van drie jaar (in het voorgestelde beloningsbeleid wordt deze termijn verlengd naar vier jaar) vastgesteld. De lange termijn variabele beloning is een voorwaardelijke jaarlijkse beloningscomponent en kent een 'on target' niveau van 35% van het vaste inkomen.

Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren businessplan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen. Vanwege de impact van de in 2009 herziene strategie op het meerjarige businessplan van de onderneming is het jaar 2009 van het meerjarenbusinessplan vervangen door het goedgekeurde budget 2009.

Aan het eind van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de relevante driejarige periode te betalen variabele beloning. Hiervan wordt een evenredig deel verantwoord in en ten laste van het betreffende jaar. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na afloop van de relevante periode van drie jaar nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd dan wel in geval van pensionering, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen. De prestatiecontracten met ieder directielid bevatten een 'claw-back' clause.

Pensioenregeling

Het toegezegde pensioen volgt de sinds 1 januari 2004 geldende middelloonregeling, conform het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) reglement.

De heren Verboom en Rutten kunnen op 62-jarige leeftijd met pensioen met een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van hun laatstgenoten vaste salaris. Hiervoor vindt in aanvulling op de opbouw volgens de standaard ABP regeling jaarlijks, voor zover nodig, een dotatie plaats in het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). Indien de opgebouwde aanvulling ontoereikend mocht blijken te zijn, zal een storting worden verricht ter nakoming van de gemaakte afspraak.

De heren Nijhuis en De Groof nemen eveneens deel aan de ABP middelloonregeling (uitgaande van een volledige pensioenopbouw op 65 jaar). Met hen is contractueel de beëindiging van de benoemingsperiode op 62-jarige leeftijd overeengekomen. Zij kunnen aanspraak maken op een jaarlijkse vaste bijdrage (uitgedrukt in een percentage van het vaste inkomen) ten behoeve van een levensloopregeling ter

compensatie van de ontbrekende pensioenopbouw over de jaren gelegen tussen 62 en 65 jaar.

De verschuldigde premie voor de pensioenregeling stelt het ABP jaarlijks vast, de premie wordt volledig betaald door de onderneming. De premie voor een eventueel vrijwillig af te sluiten partner plus-pensioen wordt door de directieleden zelf betaald.

In het verslagjaar is vastgesteld dat op het jaarlijks inkomen van de heren Verboom en Rutten een premie-inhouding heeft plaatsgevonden waarvan de opbrengst is aangewend voor de financiering van ouderdomspensioen toezeggingen als hiervoor vermeld en niet zoals was verondersteld door het ABP was aangewend voor een aanvullende pensioendekking. Aangezien er sprake is van premievrije pensioentoezegging, zijn de onterecht ingehouden premies over de gehele duur van het dienstverband aan beide directieleden in 2010 gerestitueerd. Voor de heer Rutten (in dienst sedert 2005) betreft dit een bedrag van EUR 39.668,20 en voor de heer Verboom (in dienst sedert 1997) een bedrag van EUR 130.285,69.

Overige arbeidsvoorwaarden

De secundaire arbeidsvoorwaarden bestaan uit een passende representatiekostenvergoeding, een bedrijfsauto en gebruik van telefoon. Tevens heeft de onderneming ten behoeve van de directieleden een ongevallenverzekering alsmede een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering afgesloten. Er zijn en worden geen leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de directie. Voor nevenfuncties geldt een restrictief beleid; aanvaarding van nevenfuncties behoeft expliciete goedkeuring van de Raad van Commissarissen.

Arbeidsovereenkomsten

Conform de Corporate Governance Code zullen directieleden worden benoemd voor een eerste termijn van maximaal vier jaar. Na afloop van een eerste termijn kan bij goed functioneren een directielid worden herbenoemd voor achtereenvolgende termijnen van (maximaal) vier jaar. Uitgangspunt bij de arbeidsovereenkomsten voor directieleden is dat zal worden aangesloten bij hetgeen in de Corporate Governance Code hierover is opgenomen maar dat de bestaande arbeidsovereenkomsten, zoals overeengekomen vóór 1 januari 2004, zullen

worden gerespecteerd. Dit houdt in dat de arbeidsovereenkomst van de heer Verboom niet is aangepast en de arbeidscontracten met de heren Nijhuis, Rutten en De Groof conform de bepalingen uit de Corporate Governance Code zijn aangepast.

Voor de heer Verboom geldt dat de afvloeiingsregeling in dit contract in beginsel uitgaat van anderhalf maal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald.

Remuneratie van de directie over 2010

De medewerkers van Schiphol die vallen onder de CAO hebben per 1 april 2010 een salarisverhoging gekregen van 0,9%. De vaste inkomens van de directieleden zijn in 2010 (eveneens per 1 april) met 0,9% verhoogd.

De directieleden komen, gegeven de behaalde financiële resultaten ten opzichte van de ROE doelstelling over 2010, in aanmerking voor de maximale swing factor. Voor wat betreft de gezamenlijke niet financiële (operationele en publieke) doelstellingen voor de directie voor 2010 heeft de Raad van Commissarissen geoordeeld, op advies van de Remuneratiecommissie, dat de directie deze doelstellingen op één onderdeel na gehaald heeft.

Het algemeen functioneren van de directieleden is door de Raad van Commissarissen positief beoordeeld, waarbij in ogenschouw is genomen dat in 2010 sprake is geweest van zich geleidelijk herstellende marktomstandigheden, van de verdergaande implementatie van een herziene strategie en van een substantiële organisatie-aanpassing in de vorm van het uitbesteden van een groot aantal niet kern-activiteiten en bijbehorende overgang van personeel naar de nieuwe, externe dienstverleners. Concluderend heeft de Raad van Commissarissen een totale realisatie toegekend van 42,5% (max. 47,5%) van het vaste inkomen voor de President-directeur en 40,1% (max. 45,1%) voor de overige directieleden.

De Raad van Commissarissen heeft, op advies van de Remuneratiecommissie, de swing factor voor de lange termijn beloning 2008-2010 voor de heren Verboom, Rutten en De Groof vastgesteld op 1,5. Deze beloning is op de heer Nijhuis niet van toepassing.

Een nadere toelichting bij de remuneratie van de directie over 2010 staat op pagina 249 t/m 252 van dit jaarverslag.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen

Algemeen

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 33.000 per jaar. De overige leden ontvangen een beloning van EUR 24.000 per jaar. Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar. Lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen geeft recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van een van de andere commissies ontvangt EUR 5.000 per jaar.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2010

De remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2010 staat op pagina 248 van dit jaarverslag.

Schiphol, 16 februari 2011

De Raad van Commissarissen



Belangrijke data

Algemene Vergadering van Aandeelhouders	18 april 2011
Publicatie halfjaarresultaten 2011	25 augustus 2011

Aandeelhouders Schiphol Group

Staat der Nederlanden	129.880 aandelen A	(69,77%)
Gemeente Amsterdam	37.276 aandelen A	(20,03%)
Aéroports de Paris S.A.	14.892 aandelen B	(8,00%)
Gemeente Rotterdam	4.099 aandelen A	(2,20%)
Totaal	186.147 aandelen	(100,00%)

Meer informatie kan worden verkregen via Investor Relations:
 tel: +31 (0)20 601 2570
 email: investor_relations@schiphol.nl
 internet: www.schiphol.nl

Aandeelhoudersinformatie

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van N.V. Luchthaven Schiphol bedraagt momenteel EUR 143 miljoen en is verdeeld in 300.000 aandelen A en 14.892 aandelen B, elk EUR 454 in nominale waarde. Hiervan zijn 171.255 aandelen A en 14.892 aandelen B geplaatst. Sinds 31 december 2008 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het maatschappelijk kapitaal en het aantal geplaatste aandelen.

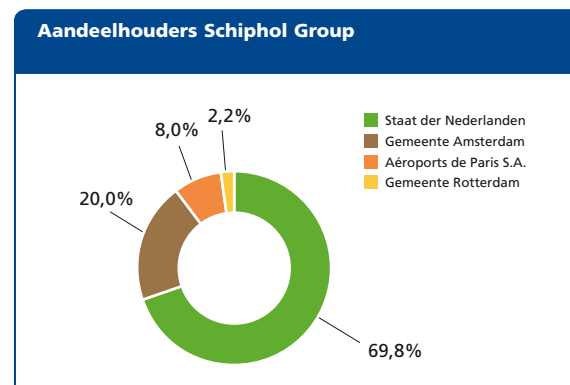
Dividendbeleid

Het vigerende dividendbeleid maakt een maximale pay-out mogelijk van 50% van het resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat), exclusief de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen (na belasting). In 2010 bedraagt het resultaat (toekomend aan aandeelhouders) EUR 169 miljoen. Dit resulteert in een winst per aandeel van EUR 908. Het resultaat aangepast ten behoeve van vaststelling van het dividend bedraagt EUR 152 miljoen. Op basis daarvan is het voorstel een dividend per aandeel uit te keren van EUR 409, zijnde een 50% pay-out.

Credit rating

Schiphol Group heeft contractuele afspraken met Standard & Poor's Rating Services (Standard & Poor's) en Moody's Investor Services (Moody's) over de levering van rating informatie. Schiphol Group onderhoudt een proactieve dialoog met beide rating informatie leveranciers. De lange termijn rating van Standard & Poor's is ongewijzigd gebleven in 2010 en is een 'A flat' rating met een 'stable outlook'. De lange termijn rating van Moody's is eveneens ongewijzigd en is een A1 rating met een 'stable outlook'.

Standard & Poor's en Moody's geven ook een korte termijn rating af. De korte termijn rating is P-1 bij Standard & Poor's en A-1 bij Moody's.



Schiphol Group
Jaarrekening
2010

Inhoudsopgave

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2010	160
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2010	161
Geconsolideerde balans per 31 december 2010	162
Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen	164
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2010	165
Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening	166
• Algemene informatie	166
• Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling	166
• Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen	177
• Kritische veronderstellingen en schattingen	178
• Management van financiële en belastingrisico's	180
• Segmentinformatie	190
• Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	194
• Toelichting op de geconsolideerde balans	208
• Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht	244
• Gebeurtenissen na balansdatum	245
• Gerelateerde partijen	246

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2010	262
Enkelvoudige balans per 31 december 2010	263
Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening	264
Overige gegevens	269

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2010

(in EUR 1.000)	Toelichting	2010	2009
Netto-omzet	1	1.180.148	1.153.846
Verkoopopbrengst vastgoed		2.715	944
Kostprijs verkoop vastgoed		2.866	849
Resultaat uit verkoop vastgoed	2	- 151	95
Waardeveranderingen vastgoed	3	22.180	- 40.135
Overige resultaten uit vastgoed		22.029	- 40.040
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	4	522.072	509.057
Personeelsbeloningen	5	183.737	186.501
Afschrijvingen	6	185.829	182.863
Bijzondere waardeveranderingen	7	467	13.235
Organisatieaanpassing	8	9.135	31.278
Overige bedrijfskosten	9	4.229	3.803
Totaal bedrijfslasten		- 905.469	- 926.737
Exploitatieresultaat		296.708	187.069
Financiële baten en lasten	10	- 115.181	- 91.228
Resultaat deelnemingen	11	57.076	26.939
Resultaat voor belastingen		238.603	122.780
Winstbelasting	12	- 66.889	9.929
Resultaat		171.714	132.709
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders	13	2.754	586
Aandeelhouders (netto resultaat)		168.960	132.123
Winst per aandeel (x EUR 1)	14	908	710
Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)	14	908	710

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2010

(in EUR 1.000)	Toelichting	2010	2009
Resultaat		171.714	132.709
Omrekeningsverschillen	31	9.697	9.487
Waardemutaties afdekkingstransacties	31	13.790	15.183
Waardemutaties overige belangen	31	3.450	641
Totaal niet gerealiseerd resultaat		26.937	25.311
Totaalresultaat		198.651	158.020
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders		2.773	439
Aandeelhouders		195.878	157.581

Geconsolideerde balans per 31 december 2010

Activa

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2010	31 december 2009
Vaste activa			
Immateriële activa	15	43.200	42.121
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	16	2.376.031	2.198.568
Activa in aanbouw of ontwikkeling	17	390.695	548.281
Vastgoedbeleggingen	18	1.053.313	982.439
Latente belastingen	19	228.647	256.990
Deelnemingen	20	689.413	629.815
Vorderingen op deelnemingen	21	88.221	66.541
Overige financiële belangen	22	10.758	7.309
Leasevorderingen	23	3.300	5.522
Leningen	24	4.260	4.087
Derivaten	33	89.415	37.907
Overige langlopende vorderingen	25	23.170	18.768
		5.000.423	4.798.348
Vlottende activa			
Leasevorderingen	23	2.223	1.967
Leningen	24	84	83
Activa beschikbaar voor verkoop	26	38.242	36.625
Handels- en overige vorderingen	27	161.004	166.386
Liquide middelen	28	304.202	524.403
		505.755	729.464
		5.506.178	5.527.812

Passiva

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2010	31 december 2009
Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders			
Geplaatst kapitaal	29	84.511	84.511
Agio reserve	29	362.811	362.811
Ingehouden winst	30	2.609.827	2.505.423
Overige reserves	31	30.973	4.054
		3.088.122	2.956.799
Minderheidsaandeelhouders	32	21.295	18.633
		3.109.417	2.975.432
Langlopende verplichtingen			
Leningen	33	1.609.317	1.847.114
Leaseverplichtingen	34	57.917	113.409
Personeelsbeloningen	35	35.525	38.334
Overige voorzieningen	36	29.573	30.792
Derivaten	33	1.464	3.826
Overige langlopende verplichtingen	37	93.786	96.912
		1.827.582	2.130.387
Kortlopende verplichtingen			
Leningen	33	122.756	60.750
Leaseverplichtingen	34	55.731	4.368
Derivaten	33	16.413	10.477
Winstbelasting	38	11.582	3.507
Handels- en overige schulden	39	362.697	342.891
		569.179	421.993
		5.506.178	5.527.812

Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Toelichting	Toekomend aan de aandeelhouders			Minderheids		Totaal
		Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Overige reserves	aandeel houders	
Stand per 31 december 2008		84.511	362.811	2.442.372	- 21.404	18.305	2.886.595
Resultaat		-	-	132.123	-	586	132.709
Niet gerealiseerd resultaat	31, 32	-	-	-	25.458	- 147	25.311
Totaalresultaat		-	-	132.123	25.458	439	158.020
Uitbetaling van dividend	30	-	-	- 69.072	-	- 111	- 69.183
Stand per 31 december 2009		84.511	362.811	2.505.423	4.054	18.633	2.975.432
Resultaat		-	-	168.960	-	2.754	171.714
Niet gerealiseerd resultaat	31, 32	-	-	-	26.919	18	26.937
Totaalresultaat		-	-	168.960	26.919	2.772	198.651
Uitbetaling van dividend	30	-	-	- 64.556	-	- 110	- 64.666
Stand per 31 december 2010		84.511	362.811	2.609.827	30.973	21.295	3.109.417

Het dividend dat per aandeel in 2010 en 2009 werd uitgekeerd kan als volgt worden berekend:

	dividend over 2009, betaald in 2010	dividend over 2008, betaald in 2009
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	64.556.000	69.072.000
Aantal uitstaande aandelen rechthebbende op dividend	186.147	186.147
Dividend per aandeel (x EUR 1)	347	371

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2010

(in EUR 1.000)	Toelichting	2010	2009
Kasstroom uit operationele activiteiten:			
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	41	486.538	388.542
Betaalde winstbelasting		- 35.595	- 34.611
Betaalde interest		- 114.651	- 49.386
Ontvangen interest		2.544	2.974
Ontvangen dividend		11.753	19.410
		- 135.949	- 61.613
Kasstroom uit operationele activiteiten		350.589	326.929
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:			
Investeringsactiviteiten in immateriële activa	15	- 11.628	- 11.398
Investeringsactiviteiten in vaste activa	17	- 236.316	- 203.340
Ontvangen uit desinvesteringen vastgoed	2	2.715	944
Ontvangen uit desinvesteringen operationele activa	16	41	123
Acquisities	42	- 9.708	-
Verkoop van deelnemingen	20	2.157	-
Kapitaaluitbreiding in/terugstorting door deelnemingen	20	-	750
Ontvangen aflossing leningen	24	85	112
Nieuw afgekochte erfpacht	25	-	- 3.004
Ontvangen termijnen financiële lease	23	3.025	2.983
Ontvangen op overige langlopende vorderingen		-	25
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		- 249.629	- 212.805
Vrije kasstroom		100.960	114.124
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			
Ontvangen uit opgenomen leningen	33	116	394.193
Betaalde aflossingen op leningen	33	- 211.942	- 178.992
Renteverval bij terugkoop EMTN obligaties	33	- 19.328	-
Afwikkeling van derivaten	31	- 11.723	5.371
Betaald dividend	30	- 64.666	- 69.183
Ontvangen uit overige langlopende verplichtingen		-	4.383
Nieuw afgekochte erfpacht	37	-	30.491
Betaalde termijnen financiële lease	34	- 13.644	- 13.493
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		- 321.187	172.770
Nettokasstroom		- 220.227	286.894
Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	28	524.403	237.183
Nettokasstroom		- 220.227	286.894
Koers- en omrekeningsverschillen	10	26	326
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	28	304.202	524.403

Ten behoeve van het kasstroomoverzicht wordt uitgegaan van een saldo aan liquide middelen dat gelijk is aan de som van liquide middelen én schulden in rekening courant bij banken. Eind 2010 was, evenals eind 2009, geen sprake van schulden in rekening courant bij banken.

Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening

Algemene informatie

N.V. Luchthaven Schiphol is een naamloze (structuur) vennootschap, statutair gevestigd te Schiphol, gemeente Haarlemmermeer. De vennootschap is ingeschreven op het adres Evert van der Beekstraat 202, 1118 CP te Schiphol, Nederland. N.V. Luchthaven Schiphol voert als handelsnaam Schiphol Group.

Schiphol Group wil één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld zijn. Schiphol Group creëert duurzame waarde voor haar stakeholders door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als Europe's preferred airport. Amsterdam Airport Schiphol is daarmee een van de meest toonaangevende, efficiënte vervoersknooppunten van lucht-, rail- en wegverbindingen die haar bezoekers en de daar gevestigde ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week diensten biedt die zij nodig hebben.

De Raad van Commissarissen heeft op 16 februari 2011 ingestemd met de jaarrekening zoals opgemaakt door de directie. De directie legt de jaarrekening ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, welke vergadering wordt gehouden op 18 april 2011.

Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling

Hierna volgt een uiteenzetting van de grondslagen voor consolidatie, waardering van activa en passiva en bepaling van het resultaat van Schiphol Group. Deze grondslagen zijn in overeenstemming met IFRS, voorzover aanvaard door de EU, en worden consistent toegepast op alle informatie die wordt gepresenteerd, tenzij anders is aangegeven.

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2010

Er zijn verscheidene nieuwe standaarden, interpretaties en wijzigingen van bestaande standaarden uitgevaardigd die verplicht zijn met ingang van 1 januari 2010 en zijn toegepast in deze jaarrekening:

- IFRS 3 Business Combinations (en hieraan gerelateerd de wijzigingen in IAS 27). In de nieuwe standaard dient de acquisition method (overname-methode) als enige methode te worden toegepast voor bedrijfscombinaties en is de algemene regel dat overgenomen activa en verplichtingen worden gewaardeerd tegen de fair value op de overnamedatum. Hierop zijn echter enkele uitzonderingen. Transactiekosten mogen niet meer gezien worden als onderdeel van de overnameprijs en er dienen aanvullende toelichtingen opgenomen te worden.

De volgende wijzigingen van standaarden en interpretaties worden met ingang van de jaarrekening over 2010 toegepast door Schiphol Group maar hebben geen of zeer beperkte invloed op de toelichtingen en financiële gegevens in de jaarrekening 2010:

- Wijzigingen in het kader van het Annual Improvements Project 2009
- IAS 32, Financial Instruments Presentation, amendment
- IAS 39, Eligible hedged items, amendment
- IFRS 1, en IAS 27, Cost of Investment
- IFRS 1, First Time Adoption, amendment
- IFRS 2, Share-based Payment, amendment
- IFRIC 9, Reassessment of embedded derivatives, amendment
- IFRIC 16, Hedges of a Net Investment in a Foreign Operation
- IFRIC 17, Distribution of non cash assets to owners
- IFRIC 18, Transfer of assets from customers

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2011 of later Schiphol Group heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van bestaande standaarden of interpretaties vervoegd vrijwillig toegepast die pas met ingang van de jaarrekening over 2011 of later verplicht zijn.

Schiphol Group onderzoekt momenteel de consequenties van de volgende nieuwe standaarden, interpretaties en wijzigingen van bestaande standaarden, waarvan toepassing verplicht is met ingang van de jaarrekening over 2011 (tenzij anders vermeld en mits endorsed): IFRS 9 Financial Instruments (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening

over 2013), IAS 24 Related Party Disclosures (nog niet endorsed), en wijzigingen in het kader van het Annual Improvements Project 2010 (nog niet endorsed).

De volgende nieuwe standaarden, wijzigingen van standaarden en interpretaties zullen met ingang van de jaarrekening 2011 (tenzij anders vermeld en mits endorsed) worden toegepast door Schiphol Group maar zullen geen of zeer beperkte invloed hebben op de toelichtingen en financiële gegevens in de jaarrekening 2011: IAS 32 Classification of rights issues, IFRIC 14 Prepayments of a minimum funding requirement amendment en IFRIC 19 Extinguishing Financial Liabilities with Equity Instruments (nog niet endorsed).

Voorts wordt, voorzover van toepassing, voldaan aan de wettelijke bepalingen betreffende de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

Schiphol Group hanteert het historische kostprijsstelsel, uitgezonderd de tot de vastgoedbeleggingen behorende gebouwen en gronden, derivaten en overige financiële belangen. Deze posten worden gewaardeerd tegen reële waarde.

Schattingswijziging

Met betrekking tot de gronden behorende tot de vastgoedbeleggingen is in 2010 de disconteringsvoet die wordt toegepast in de bepaling van de reële waarde opnieuw beoordeeld inclusief de daarbij gehanteerde risico-opslagen. Dit is gedaan om aan te sluiten bij de meer gangbare methoden die gebruikt worden door onafhankelijke externe taxateurs. De uitkomsten van de beoordeling resulteren in een verlaging van de disconteringsvoet. Voorts wordt met ingang van 2010 voor alle erfpachtcontracten een eindwaarde bepaald, ook indien het contract pas expireert na 20 jaar. Voorheen werd de eindwaarde van contracten die na 20 jaar expireren op nihil gewaardeerd in verband met onzekerheid over aanwending van de gronden na afloop van deze contracten. Voornoemde wijzigingen in de gehanteerde disconteringsvoet en bepaling van de eindwaarde hebben geleid tot een eenmalige positieve waardeverandering vastgoedbeleggingen van EUR 26 miljoen in 2010.

Dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen

(a) Algemeen

De grondslagen van waardering en resultaatbepaling

van dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen zijn waar noodzakelijk aangepast om zodoende overeenstemming met de grondslagen van Schiphol Group te bewerkstelligen.

(b) Dochterondernemingen

De financiële gegevens van de N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen worden volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder dochterondernemingen worden verstaan de maatschappijen waarin door de N.V. Luchthaven Schiphol zeggenschap over het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend.

Het aandeel van de overige aandeelhouders in het geconsolideerde eigen vermogen en het geconsolideerde resultaat is in de balans vermeld onder het eigen vermogen (minderheidsaandeelhouders) en in de winst- en verliesrekening onder resultaat toekomstend aan minderheidsaandeelhouders.

(c) Joint ventures

De financiële gegevens van deelnemingen die als joint venture kwalificeren, worden 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 en unaniem wordt uitgeoefend.

De resultaten van de in de loop van het jaar verworven dochterondernemingen en joint ventures worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap zeggenschap of gezamenlijke zeggenschap heeft verkregen op het beleid van de dochteronderneming respectievelijk joint venture. De financiële gegevens van de in de loop van het jaar afgestoten dochterondernemingen en joint ventures blijven in de consolidatie opgenomen tot aan het moment dat geen sprake meer is van zeggenschap of gezamenlijke zeggenschap.

(d) Deelnemingen

Onder deelnemingen worden verstaan die entiteiten waarop de vennootschap invloed van betekenis kan uitoefenen. Deze deelnemingen worden gewaardeerd op basis van de equity methode, dat wil zeggen initieel tegen kostprijs welke vervolgens wordt gemuteerd voor ons aandeel in de mutaties in het eigen

vermogen van de deelneming. De waardering van deze deelnemingen omvat de goodwill ontstaan bij verwerving. Het aandeel van de vennootschap in de resultaten van deelnemingen waarop invloed van betekenis kan worden uitgeoefend wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening (resultaat deelnemingen). De cumulatieve mutaties in het eigen vermogen van de deelneming worden naar evenredigheid van het belang van de vennootschap verwerkt in de post deelnemingen. De verantwoording van ons aandeel in de resultaten van deelnemingen in de winst- en verliesrekening en in de post deelnemingen wordt gestaakt zodra hierdoor de waarde van de deelneming in de balans negatief zou worden terwijl wij geen verplichtingen zijn aangegaan of betalingen hebben gedaan in naam van de deelneming. Een deelneming wordt verantwoord onder de overige financiële belangen vanaf het moment dat geen sprake meer is van invloed van betekenis noch van zeggenschap.

(e) Verwerving van dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen

Een verwerving van een dochteronderneming, deelneming of joint venture wordt verantwoord in overeenstemming met de overnamemethode. Onder deze methode bestaat de kostprijs van een overname uit de som van de reële waarde van opgeofferde activa, uitgegeven effecten en aangegane verplichtingen. De overgenomen identificeerbare activa en (voorwaardelijke) verplichtingen worden initieel gewaardeerd op reële waarde per overname datum. Het verschil tussen de kostprijs van de overname en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van verkregen activa en verplichtingen wordt in de geconsolideerde jaarrekening verantwoord als goodwill onder de immateriële activa (bij dochterondernemingen en joint ventures) of als onderdeel van de waarde van de deelneming. Indien dit verschil negatief is, wordt het verschil direct in de winst- en verliesrekening verantwoord. Kosten in verband met een overname worden direct verantwoord in de winst- en verliesrekening.

(f) Eliminaties

Transacties evenals de daaruit voortvloeiende ongerealiseerde winsten, vorderingen en schulden tussen de vennootschap en haar dochterondernemingen, deelnemingen en joint ventures worden geëlimineerd, bij joint ventures en deelnemingen naar evenredigheid

van het belang van de vennootschap in die joint ventures en deelnemingen. Ongerealiseerde verliezen worden eveneens geëlimineerd tenzij er aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering van het actief.

Enkelvoudige winst- en verliesrekening

Gebruik is gemaakt van de in artikel 2:402 BW geboden mogelijkheid tot opstelling van een verkorte enkelvoudige winst- en verliesrekening.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld op basis van de zogenoemde indirecte methode.

Segmentinformatie

Een operationeel segment is een duidelijk te onderscheiden onderdeel van een onderneming dat bedrijfsactiviteiten onderneemt met daaraan verbonden opbrengsten, kosten en operationele resultaten en waarover afzonderlijke financiële informatie beschikbaar is welke regelmatig wordt beoordeeld door de directie ter beoordeling van de prestatie van het segment en om, als chief operating decision maker, beslissingen te nemen over de aan het segment toe te kennen middelen. Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportage doeleinden worden samengevoegd tot negen reporting segmenten.

Kosten van concern overhead worden aan de reporting segmenten toegerekend, grotendeels op basis van hun relatieve aandeel in de directe kosten van Schiphol Group.

Vreemde valuta

(a) Functionele en verslaggeving valuta

De primaire economische omgeving van Schiphol Group is Nederland. De functionele en verslaggeving valuta van Schiphol Group is dientengevolge de euro. Financiële informatie wordt weergegeven in duizenden euro, tenzij anders aangegeven.

(b) Transacties, activa en passiva

Transacties (investerings, opbrengsten en kosten) in vreemde valuta worden verwerkt tegen de koers van afwikkeling. Monetair activa en passiva (vorderingen, schulden en liquide middelen) in vreemde valuta worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen die zich voordoen bij deze omrekening en bij afwikkeling van deze

posten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord onder de financiële baten en lasten. Hetzelfde geldt voor koersverschillen op niet-monetaire activa en passiva, tenzij winsten of verliezen op deze posten rechtstreeks in het eigen vermogen worden opgenomen. In dat geval worden de koersverschillen ook rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord.

Een uitzondering op vorenstaande betreft de koersverschillen uit hoofde van financiële instrumenten in vreemde valuta, waartegen derivaten worden aangehouden met het doel koersrisico's op toekomstige kasstromen af te dekken. Koersverschillen op deze financiële instrumenten worden verantwoord in het eigen vermogen, mits de afdekking in hoge mate effectief is. Het ineffektieve gedeelte wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

(c) Dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen

Opbrengsten en kosten in vreemde valuta worden omgerekend tegen een gemiddelde koers. Activa en passiva worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. Goodwill en reële waarde-aanpassingen die ontstaan bij de acquisitie van een deelneming worden gezien als activa en passiva van de betreffende deelneming, en worden eveneens omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen die ontstaan bij de omrekening van balans en winst- en verliesrekening van dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen buiten de euro zone worden rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord onder de reserve omrekeningsverschillen. Bij vervreemding van een dochteronderneming, joint venture of deelneming buiten de euro zone worden de cumulatieve omrekeningsverschillen, die eerst in de reserve omrekeningsverschillen werden verantwoord, in de winst- en verliesrekening verantwoord als onderdeel van het resultaat uit hoofde van de vervreemding.

Omzet

Veel van de activiteiten van Schiphol Group genereren omzet die kwalificeert als omzet uit het verrichten van diensten (havengelden, concessies, verhuringen, autoparkeergelden). Deze omzet wordt verantwoord naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum en voorzover het resultaat betrouwbaar kan worden geschat. De omzet uit winkelverkoop komt voort uit

verkoop van goederen en wordt verantwoord op het moment dat deze, uitsluitend contante, verkooptransacties plaatsvinden.

Onder totale omzet wordt verstaan de opbrengst van geleverde diensten onder aftrek van kortingen en over de omzet geheven belastingen (BTW en accijnzen). De netto-omzet is gelijk aan de totale omzet verminderd met omzet uit transacties met groepsmaatschappijen. Kosten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord in het jaar waarin de daarmee verbandhoudende omzet is verantwoord.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en -lasten worden verantwoord op basis van tijdsevenredigheid, rekening houdend met het effectieve rendement van het actief. Royalty's worden opgenomen volgens het toerekeningbeginsel. Dividend wordt verantwoord op het moment dat de onderneming het recht heeft verkregen om de betaling te ontvangen.

Winst per aandeel

De gewone winst per aandeel wordt berekend door de winst die aan houders van gewone aandelen kan worden toegerekend te delen door het gewogen gemiddelde van het aantal uitstaande gewone aandelen gedurende het boekjaar. De verwaterde winst per aandeel is gelijk aan de gewone winst per aandeel aangezien momenteel geen sprake is van, uit hoofde van opties of converteerbare vermogensinstrumenten, potentieel uit te geven aandelen die tot verwatering van de winst per aandeel zouden kunnen leiden.

Immateriële activa

Immateriële activa hebben betrekking op de kosten van goodwill welke is verkregen van derden, op contractgerelateerde activa en op software.

Goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures wordt opgenomen onder de immateriële activa. Goodwill ontstaan bij de acquisitie van deelnemingen is begrepen in de waarde van deelnemingen. Goodwill wordt initieel opgenomen tegen kostprijs, zijnde het verschil tussen de kostprijs van de overname en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van verkregen activa en passiva. Vervolgens wordt goodwill gewaardeerd tegen kostprijs verminderd met cumulatieve bijzondere

waardeverminderingen. Op de post goodwill wordt niet afgeschreven. Voornoemde bijzondere waardeverminderingen vloeien voort uit een toets van de boekwaarde aan de realiseerbare waarde die jaarlijks wordt uitgevoerd. Ten behoeve van deze toets vindt toerekening van goodwill plaats aan de kasstroom genererende eenheid (dochteronderneming, joint venture of deelneming) waaraan de goodwill is gerelateerd. Deze toerekening is verder beschreven bij de toelichting op de post immateriële activa in de balans. Terugnemen van waardeverminderingen op goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures vindt niet plaats.

De post contractgerelateerde activa betreft, bij overname van activiteiten van derden, overgenomen contracten. De bij toepassing van de overnamemethode bepaalde reële waarde van deze contracten is aangemerkt als kostprijs welke wordt afgeschreven over de resterende contracttermijn.

De post software betreft extern aangekochte en intern ontwikkelde software. Voor wat betreft intern ontwikkelde software worden de interne uren en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van ICT projecten geactiveerd op basis van tijdsregistratie. Interne- en externe uren in de initiatief- en definitiefase worden niet geactiveerd. Software wordt lineair afgeschreven over de gebruiksduur.

Activa in aanbouw of ontwikkeling

Alle investeringsuitgaven, uitgezonderd investeringsuitgaven met betrekking tot immateriële activa, worden initieel verantwoord onder activa in aanbouw of ontwikkeling, indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag betrouwbaar kan worden bepaald. Daarbij wordt onderscheid wordt gemaakt tussen drie categorieën:

- activa in aanbouw ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten;
- activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige vastgoedbeleggingen;
- activa in aanbouw of ontwikkeling in opdracht van derden.

Activa in aanbouw ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten (categorie a) worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, inclusief:

- bouwrente voor alle investeringen. Dit betreft de gedurende de realisatie aan derden verschuldigde rente op vreemd vermogen die kan worden toegeerekend aan de investering;
- de kostprijs van uren van eigen medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten.

Op activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten wordt niet afgeschreven. Wel kan sprake zijn van bijzondere waardeverminderingen. Hetzelfde geldt voor activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige vastgoedbeleggingen (categorie b) tot aan het moment dat de reële waarde op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Alsdan vindt waardering van deze activa plaats tegen reële waarde waarbij de mutaties in de reële waarde in de winst- en verliesrekening worden verantwoord onder de waardeveranderingen vastgoed.

Bij ingebruikname worden de activa onder categorie a tegen historische kostprijs overgeboekt naar de activa ten behoeve van operationele activiteiten en vangt tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aan. De activa onder categorie b worden bij oplevering tegen reële waarde overgeboekt naar vastgoedbeleggingen. Voor de wijze waarop vastgoedbeleggingen verder worden behandeld wordt verwezen naar de afzonderlijke beschrijving van grondslagen voor deze balanspost.

Op activa in aanbouw of ontwikkeling in opdracht van derden (categorie c) wordt de percentage of completion methode toegepast. Opbrengsten en kosten uit hoofde van dergelijke activiteiten worden verantwoord onder respectievelijk verkoopopbrengst vastgoed en kostprijs verkoop vastgoed in de winst- en verliesrekening naar rato van het stadium van voltooiing van de projectactiviteiten op de balansdatum.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Tot de activa ten behoeve van operationele activiteiten behoren banen, rijbanen, platformen, parkeerterreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen. Activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van ontvangen investeringsfaciliteiten, lineaire afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Latere uitgaven worden aan de boekwaarde van deze activa toegevoegd indien het

waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag betrouwbaar kan worden bepaald.

De activa ten behoeve van operationele activiteiten worden, met uitzondering van de grond, volgens de lineaire methode afgeschreven. Afschrijving vindt plaats over de gebruiksduur. Deze termijn is onder andere afhankelijk van de aard van het object en de componenten waarin ieder object voor de toepassing van afschrijvingen uiteen valt. De gebruiksduur, evenals de in aanmerking genomen restwaarden worden elk jaareinde geëvalueerd.

Het netto resultaat uit hoofde van de verkoop van activa ten behoeve van operationele activiteiten wordt in de winst en verliesrekening verantwoord onder de netto-omzet uit overige activiteiten.

Afschrijvingen

De immateriële activa en activa ten behoeve van operationele activiteiten worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van onderstaande afschrijvingstermijnen, die onder andere afhankelijk zijn van de aard van het object. Op goodwill, vastgoedbeleggingen, objecten in aanbouw en op grond wordt niet afgeschreven.

De afschrijvingstermijnen die binnen Schiphol Group worden gehanteerd zijn gebaseerd op de te verwachten gebruiksduur en zijn als volgt:

Immateriële activa

• Contractgerelateerde activa	5 jaar
• ICT uren in het kader van ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	5 jaar
• Softwarelicenties	5 jaar

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

• Banen, rijbanen	15-60 jaar
• Platformen	30-60 jaar
Verharde terreinen en dergelijke:	
Parkeerterreinen	30 jaar
Wegen	30 jaar
Tunnels en viaducten	40 jaar
Drainage- en ontwateringswerken	20-40 jaar
• Gebouwen	20-40 jaar
• Installaties	5-30 jaar
• Overige vaste bedrijfsmiddelen	5-20 jaar

Bijzondere waardeverminderingen

De boekwaarde van vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering. Voor goodwill wordt voornoemde toets jaarlijks uitgevoerd, ongeacht of sprake is van dergelijke aanwijzingen. De realiseerbare waarde is de hoogste van de directe opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De directe opbrengstwaarde is het bedrag dat kan worden verkregen uit de verkoop van het actief. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen die naar verwachting uit het actief zullen voortvloeien. Voornoemde toets wordt uitgevoerd op het niveau van de kasstroom genererende eenheden.

Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardevermindering in aanmerking genomen in de winst- en verliesrekening en in mindering gebracht op de boekwaarde van het actief. Voorts wordt, voorzover van toepassing, de lineaire afschrijving over de resterende gebruiksduur bijgesteld. Daarnaast kunnen omstandigheden duiden op de noodzaak tot het terugdraaien van een eerder toegepaste bijzondere waardevermindering. Terugnemen van waardeverminderingen op goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures gebeurt niet.

Vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen worden gewaardeerd tegen reële waarde. Dit geldt ook zolang zij nog onderdeel uitmaken van de activa in aanbouw of ontwikkeling, mits de reële waarde op dat moment al op betrouwbare wijze kan worden bepaald. Zolang dit nog niet mogelijk is vindt waardering plaats tegen historische kostprijs. Bij gereedkoming vindt een overboeking tegen reële waarde plaats naar de post vastgoedbeleggingen. Een eventueel verschil tussen de reële waarde en de historische kostprijs wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder waardeveranderingen vastgoed.

Extern aangekocht vastgoed wordt initieel gewaardeerd tegen kostprijs, inclusief transactiekosten. Uitgaven na ingebruikneming van vastgoed worden geactiveerd indien zij betrouwbaar zijn te bepalen en toekomstige baten opleveren. Overige uitgaven worden direct ten laste van het resultaat gebracht.

De tot de vastgoedbeleggingen behorende gebouwen worden gewaardeerd op reële waarde die nader gedefinieerd is als marktwaarde in verhuurde staat.

Alle objecten in de portefeuille worden minimaal één maal per jaar getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs. De reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd houdt, ter voorkoming van dubbeltellingen, rekening met de in de balans opgenomen huurincentives.

De tot de vastgoedbeleggingen behorende gronden worden eveneens gewaardeerd op reële waarde. De taxatie van gronden wordt door interne en externe taxateurs uitgevoerd, waarbij ieder jaar een ander gedeelte van onze totale grondposities door onafhankelijke externe taxateurs wordt gewaardeerd. De marktwaarde van de in erfpacht- en grondhuur uitgegeven terreinen wordt berekend door discounting van de jaarlijkse canons en eindwaarde van de betreffende contracten (DCF methode). Waardeveranderingen die ontstaan als gevolg van een wijziging in de reële waarde van vastgoedbeleggingen worden verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de waardeveranderingen vastgoed in het jaar waarin de verandering zich voordoet. In geval van verkoop worden gerealiseerde waardeveranderingen, zijnde het verschil tussen verkoopprijs en boekwaarde, in de winst- en verliesrekening verantwoord onder resultaat Vastgoed.

Op vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

Latente belastingen

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen voor tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de in deze jaarrekening gevolgde waarderinggrondslagen anderzijds.

Latente belastingvorderingen, met inbegrip van die voortvloeiend uit voorwaartse verliescompensatie, worden gewaardeerd indien het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee verliezen kunnen worden gecompenseerd en verrekeningsmogelijkheden kunnen worden benut.

Latente belastingverplichtingen worden verantwoord voor belastbare tijdelijke verschillen in verband met investeringen in dochterondernemingen, deelnemingen en joint ventures, tenzij de vennootschap in

staat is het tijdstip van afwikkeling van het tijdelijke verschil te bepalen en het waarschijnlijk is dat het tijdelijke verschil in de voorzienbare toekomst niet zal worden afgewikkeld.

Latente belastingvorderingen en verplichtingen worden gewaardeerd tegen de belastingtarieven die naar verwachting van toepassing zullen zijn op de periode waarin de vordering wordt gerealiseerd of de verplichting wordt afgewikkeld, op basis van de belastingtarieven (en de belastingwetgeving) waarvan het wetgevingsproces (materieel) is afgesloten op de balansdatum.

Lease

(a) Classificatie

De activa waarvan de vennootschap of haar dochterondernemingen krachtens een leaseovereenkomst het economisch eigendom hebben, worden geclassificeerd als financiële lease. De vennootschap of haar dochterondernemingen hebben het economisch eigendom indien vrijwel alle aan het eigendom verbonden risico's en voordelen aan haar zijn overgedragen. Contracten waar het economisch eigendom in handen is van derden worden geclassificeerd als operationele lease. In de classificatie van leaseovereenkomsten als operationele of financiële lease is de economische realiteit leidend (niet de vorm van het contract).

(b) Schiphol Group als huurder in een financiële lease

De betreffende activa worden verantwoord onder activa ten behoeve van operationele activiteiten of onder vastgoedbeleggingen. De leningen die verband houden met deze overeenkomsten zijn verantwoord onder de leaseverplichtingen. De betreffende activa en verplichtingen worden initieel opgenomen tegen bedragen die, op het tijdstip van het aangaan van de leaseovereenkomst, gelijk zijn aan de reële waarde van het geleasede eigendom of, indien lager, aan de contante waarde van de minimale leasebetalingen. Op de activa wordt vervolgens afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de leasetermijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden. De betaalde lease-termijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringskosten en vermindering van de uitstaande verplichting dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet (de

effectieve rente) op het resterende saldo van de verplichtingen wordt getoond.

(c) Schiphol Group als huurder in een operationele lease

Voor contracten waar het economisch eigendom in handen is van derden, worden uitsluitend de huurtermijnen lineair, rekening houdend met huurincentives, als kosten verantwoord in de winst- en verliesrekening.

(d) Schiphol Group als verhuurder in een financiële lease

Activa die het onderwerp zijn van een verhuurovereenkomst die classificeert als financiële lease worden in de balans opgenomen als een leasevordering tot een bedrag dat bij aangaan van het contract gelijk is aan de contante waarde van de minimaal te ontvangen leasebetalingen. De ontvangen lease-termijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringsbaten en vermindering van de uitstaande vordering, dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet (de effectieve rente) op het resterende saldo van de vorderingen wordt getoond.

(e) Schiphol Group als verhuurder in een operationele lease

Activa die het onderwerp zijn van een verhuurovereenkomst die classificeert als operationele lease worden in de balans opgenomen en gewaardeerd volgens de aard van het actief. Huurtermijnen van dergelijke lease contracten worden lineair, rekening houdend met huurincentives, als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening.

Vorderingen op deelnemingen en leningen

De vorderingen op deelnemingen en leningen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de uitgegeven lening. Transactiekosten worden op dit bedrag in mindering gebracht. Vervolgens worden de vorderingen op deelnemingen en leningen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs. Verschillen tussen de aflossingswaarde enerzijds en de reële waarde verminderd met transactiekosten op het moment van uitgifte anderzijds worden daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rente methodiek.

Overige financiële belangen

Op overige financiële belangen worden door de vennootschap zeggenschap noch invloed van betekenis uitgeoefend. Doorgaans betreft dit belangen kleiner dan 20%. Dergelijke belangen worden gewaardeerd tegen reële waarde die wordt ontleend aan een beursnotering of, indien geen sprake is van een beursnotering, aan waarderingstechnieken. Indien door het ontbreken van (actuele) informatie geen reële waarde kan worden bepaald door middel van waarderingstechnieken wordt het overige financiële belang gewaardeerd tegen de kostprijs. Wijzigingen in de reële waarde van deze overige financiële belangen worden, via het totaalresultaat, verantwoord in het eigen vermogen onder de post reserve overige financiële belangen in het jaar waarin de wijziging zich voordoet. Het van deze deelnemingen ontvangen dividend en het verschil tussen verkoopprijs en kostprijs in geval van verkoop van het overige financiële belang wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

Derivaten

De vennootschap maakt uitsluitend gebruik van derivaten om het risico van wijzigingen in toekomstige kasstromen terzake van periodiek te betalen rente en aflossing van de lening of financiering af te dekken. Deze wijzigingen in kasstromen kunnen het gevolg zijn van ontwikkelingen in markttrente en valutakoersen. De ter afdekking van deze risico's gebruikte afdekkinginstrumenten betreffen renteswaps, rentecaps en valutaswaps. Gezien hun specifieke aanwending is terzake van al deze afdekkinginstrumenten hedge accounting van toepassing. Daarbij kunnen alle afdekkingtransacties worden aangemerkt als cash flow hedges.

Derivaten worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs. Vervolgens worden derivaten gewaardeerd tegen reële waarde, gebaseerd op een marktnotering of een model tot waardering van derivaten. Mutaties in de reële waarde worden verantwoord in de reserve afdekkingtransacties (onderdeel van het eigen vermogen), mits de afdekking in hoge mate effectief is. Het ineffektieve gedeelte wordt direct verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

Bij het afsluiten van een afdekkingstransactie wordt deze formeel gedocumenteerd. De parameters (looptijd, nominaal bedrag en dergelijke) van het af te dekken instrument en het afdekkinginstrument komen daarbij volledig overeen. Periodiek wordt getoetst of de afdekkingstransactie over de afgelopen periode effectief is geweest en of de afdekkingstransactie naar verwachting over de komende periode effectief zal zijn.

Indien het afdekkinginstrument afloopt of wordt verkocht, beëindigd of wordt uitgeoefend, of de afdekkingstransactie voldoet niet meer aan de criteria voor het mogen toepassen van hedge accounting, dan wordt de toepassing daarvan per direct gestaakt. De tot dan gecumuleerde mutaties in de reële waarde van het betreffende afdekkinginstrument blijven in de afdekkingreserve en worden in de winst- en verliesrekening verantwoord op het moment dat de initieel afgedekte kasstroom zich voordoet.

Overige langlopende vorderingen

Bij vooruitbetaalde erfpacht wordt het bedrag van de afkoop als leasevordering opgenomen in de balans en lineair als last in de winst- en verliesrekening verantwoord over de termijn van het leasecontract.

Activa beschikbaar voor verkoop

Vaste activa worden als activa beschikbaar voor verkoop gepresenteerd indien vast staat dat de boekwaarde uitsluitend door verkoop zal worden gerealiseerd. De tot deze categorie behorende grond wordt gewaardeerd op verkrijgingsprijs of lagere reële waarde verminderd met te verwachten, direct gerelateerde verkoopkosten. In de verkrijgingsprijs zijn tevens opgenomen de kosten die samenhangen met de verwerving van de grond en kosten voor bouwrijp maken van de grond. Op activa beschikbaar voor verkoop wordt niet afgeschreven.

Handels- en overige vorderingen

De handels- en overige vorderingen worden opgenomen tegen reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde, onder aftrek van een voorziening wegens oninbaarheid. Toevoegingen aan deze voorziening en vrijval van deze voorziening worden verantwoord in de winst- en verliesrekening.

Liquide middelen

De post liquide middelen omvat rekening courant tegoeden bij de bank en deposito's met een

oorspronkelijke looptijd korter dan drie maanden. Rekening courant schulden bij de bank worden verantwoord onder de handels- en overige schulden. De liquide middelen worden gewaardeerd tegen de reële waarde, gewoonlijk gelijk aan de nominale waarde.

Eigen vermogen

(a) Geplaatst kapitaal

Het geplaatste kapitaal omvat de op uitgegeven aandelen gestorte, nominale bedragen.

(b) Agio reserve

De agio reserve omvat de op uitgegeven aandelen gestorte bedragen, voorzover die stortingen de nominale waarde van de betreffende aandelen overschrijden.

(c) Ingehouden winst

De ingehouden winst betreft een cumulatie van het jaarlijkse netto resultaat (het deel van het resultaat dat toekomt aan de aandeelhouders).

(d) Overige reserves

De overige reserves bestaan uit de reserve afdekkingstransacties, de reserve overige financiële belangen en de reserve omrekeningsverschillen.

Aan de reserve overige financiële belangen worden, via het totaalresultaat, toegevoegd of onttrokken de wijzigingen in de reële waarde van de overige financiële belangen van Schiphol Group. Bij vervreemding van een overig financieel belang worden de cumulatieve wijzigingen in de reële waarde verantwoord in de winst- en verliesrekening als onderdeel van het resultaat uit hoofde van de vervreemding.

De grondslagen voor de reserve afdekkingstransacties worden besproken in de paragraaf over derivaten. De grondslagen voor de reserve omrekeningsverschillen worden besproken onder letter (c) in de paragraaf vreemde valuta.

Leningen

Deze post betreft obligaties en onderhandse leningen evenals schulden aan kredietinstellingen. Leningen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de opgenomen lening. Transactiekosten worden op dit bedrag in mindering gebracht. Vervolgens worden de schulden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs.

Het verschil tussen de aflossingswaarde en de kostprijs wordt daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rente methodiek.

Leningen worden verantwoord onder de kortlopende schulden voorzover wordt verwacht dat aflossing binnen 12 maanden na balansdatum zal plaatsvinden.

Personeelsbeloningen

Inzake personeelsbeloningen is sprake van de volgende indeling:

- a) korte termijn personeelsbeloningen;
- b) vergoedingen na uitdiensttreding;
- c) andere lange termijn personeelsbeloningen;
- d) ontslagvergoedingen.

Hieronder wordt kort aangegeven wat deze categorieën inhouden en welke personeelsbeloningen van Schiphol onder de verschillende categorieën worden ingedeeld.

(a) Korte termijn personeelsbeloningen

Korte termijn personeelsbeloningen zijn personeelsbeloningen die betaalbaar zijn binnen 12 maanden na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties heeft verricht. Binnen Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit salarissen (inclusief vakantiegeld) en alle vaste en variabele toeslagen, bijdragen voor werknemersverzekeringen, doorbetaling loon bij ziekte, winstdeling, variabele beloning (korte termijn). De kosten uit hoofde van deze personeelsbeloningen worden in de winst- en verliesrekening verantwoord op het moment dat de prestaties zijn verricht of rechten op beloningen zijn ontstaan (bijvoorbeeld vakantiegeld).

(b) Vergoedingen na uitdiensttreding

Deze categorie vergoedingen betreft personeelsbeloningen die verschuldigd kunnen zijn na beëindiging van het dienstverband. Onder deze categorie vallen onder meer zaken als pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag, vergoeding ziektekostenverzekering voor gepensioneerden en de aanvullende uitkering bij arbeidsongeschiktheid.

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. De pensioenregeling wordt aangemerkt als een collectieve regeling van meerdere werkgevers. Op basis van de bepalingen in de pensioenregeling kwalificeert de regeling als een

toegezegd-pensioenregeling. Schiphol Group beschikt echter over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen. Het ABP is op dit moment niet in staat de gegevens aan te leveren die noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegd-pensioenregeling. Dientengevolge wordt de regeling vooralsnog verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen.

Als gevolg hiervan is bij de berekening van de verplichtingen voortvloeiend uit de pensioenregeling volstaan met het in aanmerking nemen in de winst- en verliesrekening van de verschuldigde premie terzake van de pensioenen.

Voor de toegezegd-pensioenregelingen van enkele dochterondernemingen en joint ventures is wel de informatie beschikbaar die noodzakelijk is voor de verantwoording als toegezegd-pensioenregeling. In dat geval wordt in de balans een netto vordering of verplichting opgenomen die het totaal is van de volgende bedragen:

1. de contante waarde van de brutoverplichting uit hoofde van de toegezegd-pensioenregeling op de balansdatum. Deze verplichtingen worden berekend in overeenstemming met de projected unit credit method. Volgens deze methode wordt de contante waarde van de pensioenverplichtingen bepaald op basis van het aantal actieve dienstjaren tot aan de balansdatum, het geraamde salarisniveau per de verwachte pensioneringsdatum en de markttrente.
2. vermeerderd met enige actuariële winsten (vermindert met enige actuariële verliezen) die nog niet zijn opgenomen in de winst- en verliesrekening. Actuariële winsten en verliezen worden niet in de winst- en verliesrekening verantwoord, tenzij het totaal van deze cumulatieve verschillen en wijzigingen buiten een bandbreedte van 10% van de grootte van de verplichtingen uit hoofde van de regeling of de reële waarde van de bijbehorende beleggingen valt. Het deel dat buiten de bandbreedte valt, wordt ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht over de resterende arbeidsjaren van de deelnemers (corridor methode).

3. verminderd met enige nog niet opgenomen pensioenkosten van verstreken diensttijd. Indien als gevolg van de herziening van pensioenregelingen de verwachte verplichtingen op basis van toekomstige salarisniveaus ten aanzien van reeds verstreken dienstjaren (backservicekosten) toenemen, wordt deze toename niet volledig verantwoord in de periode waarin de rechten verleend worden, maar gespreid over de resterende dienstjaren ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.
4. verminderd met de reële waarde van eventuele fondsbeleggingen op de balansdatum waaruit de verplichtingen direct moeten worden afgewikkeld.

De overige voorzieningen binnen deze categorie van personeelsbeloningen (functioneel leeftijdsontslag, vergoeding ziektekostenverzekering voor gepensioneerden en de aanvullende uitkering bij arbeidsongeschiktheid) worden eveneens berekend volgens actuariële grondslagen en verantwoord in overeenstemming met de methode zoals hiervoor onder 1 tot en met 4 is beschreven.

(c) Andere lange termijn personeelsbeloningen

Bij andere lange termijn personeelsbeloningen gaat het om personeelsbeloningen die niet volledig betaalbaar zijn binnen 12 maanden na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties verrichtte. Bij Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit lange termijn variabele beloningen voor het directieteam en staf- en BA directeuren, loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid, jubilea-uitkeringen en sabbatical leave.

De lange termijn variabele beloningen zijn een voorwaardelijke bezoldigingscomponent, waarbij de opschortende voorwaarde bij de toekenning is, dat de betrokkenen na een periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode) de vooraf vastgestelde prestatiecriteria (economic profit) cumulatief hebben gerealiseerd. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de betrokkene na de periode van drie jaar nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de driejarige periode te betalen variabele beloning. Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord.

De te verwachten kosten van loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid worden volledig in de winst- en verliesrekening tot uitdrukking gebracht op het moment dat een personeelslid gedeeltelijk arbeidsongeschikt wordt verklaard. In de balans wordt een voorziening verantwoord voor de verlofrechten die door het personeel zijn gereserveerd ten behoeve van sabbatical leave. De kosten komen tot uitdrukking in het boekjaar waarin de betreffende verlofrechten zijn toegekend.

De verplichtingen met betrekking tot jubilea-uitkeringen worden gewaardeerd tegen contante waarde, de verplichtingen uit hoofde van de andere lange termijn personeelsbeloningen niet.

(d) Ontslagvergoedingen

Ontslagvergoedingen zijn personeelsbeloningen die zijn verschuldigd als gevolg van de beslissing van Schiphol Group om het dienstverband van een werknemer te beëindigen vóór de normale pensioendatum of de beslissing van een werknemer om in ruil voor een aangeboden vergoeding vrijwillig ontslag te nemen. De regeling bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid is een voorbeeld van een ontslagvergoeding. De kosten worden volledig in de winst- en verliesrekening tot uitdrukking gebracht bij het nemen van een dergelijke beslissing.

De verplichtingen met betrekking tot de ontslagvergoedingen worden gewaardeerd tegen contante waarde.

Overige voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. De overige voorzieningen zijn opgenomen tegen de contante waarde van de verplichting, indien het effect van de tijdswaarde van geld materieel is en betrouwbaar kan worden berekend.

Overige langlopende verplichtingen

Bij afgekochte erfpacht wordt het bedrag van de afkoop als lease verplichting opgenomen in de balans en lineair als bate in de winst- en verliesrekening verantwoord over de termijn van het leasecontract.

Handels- en overige schulden

De handels- en overige schulden worden opgenomen tegen reële waarde, gewoonlijk het nominale bedrag.

Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen

Hiervoor is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling die door Schiphol Group worden toegepast. In bepaalde situaties zal de oordeelsvorming van het management doorslaggevend zijn in de wijze waarop de grondslagen van consolidatie, waardering en resultaatbepaling dienen te worden toegepast.

Vorenstaande is vooral van toepassing op de volgende onderwerpen.

Zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap en invloed van betekenis

Zeggenschap is de macht om het financiële en operationele beleid van een entiteit te sturen teneinde voordelen te krijgen uit haar activiteiten. Zeggenschap wordt verondersteld te bestaan indien de moedermaatschappij direct, of indirect via dochterondernemingen, houder is van meer dan de helft van de stemrechten van een entiteit, tenzij, in uitzonderlijke omstandigheden, duidelijk kan worden aangetoond dat deze gehouden stemrechten geen zeggenschap inhouden.

Gezamenlijke zeggenschap is het contractueel afgesproken delen van de zeggenschap over een economische activiteit en bestaat slechts wanneer strategische, financiële en operationele beslissingen met betrekking tot de activiteit unanieme instemming vereisen van de partijen die de zeggenschap delen. Het bestaan van een contractuele afspraak maakt een onderscheid tussen enerzijds belangen die gezamenlijke zeggenschap inhouden, en anderzijds investeringen in geassocieerde deelnemingen waarbij de investeerder invloed van betekenis heeft. Bedrijfsactiviteiten zonder een contractuele afspraak waaruit gezamenlijke zeggenschap blijkt, zijn geen joint ventures. Uit de contractuele afspraak blijkt de gezamenlijke zeggenschap over de joint venture. Een dergelijk vereiste zorgt ervoor dat geen enkele deelnemer in een joint venture zich in een positie bevindt, waardoor hij eenzijdig de zeggenschap heeft

over de activiteit. Invloed van betekenis is de macht om deel te nemen aan de financiële en operationele beleidsbeslissingen van de entiteit, maar houdt geen zeggenschap in over het betreffende beleid. Als een investeerder direct of indirect (bijvoorbeeld via dochterondernemingen) 20 procent of meer van de stemrechten van de deelneming in handen heeft, wordt verondersteld dat de investeerder invloed van betekenis heeft, tenzij het tegendeel duidelijk kan worden aangetoond. Als een investeerder direct of indirect (bijvoorbeeld via dochterondernemingen) minder dan 20 procent van de stemrechten van de deelneming in handen heeft, wordt verondersteld dat de investeerder geen invloed van betekenis heeft, tenzij een dergelijke invloed duidelijk kan worden aangetoond. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval bij vertegenwoordiging in de raad van bestuur, raad van commissarissen of een equivalent bestuurlijk orgaan en betrokkenheid bij het besluitvormingsproces. Indien een andere investeerder een aanzienlijk belang of meerderheidsbelang heeft, sluit dit niet noodzakelijkerwijs uit dat een andere investeerder invloed van betekenis kan uitoefenen.

Het bestaan en effect van potentiële stemrechten die op dat moment uitoefenbaar of converteerbaar zijn, met inbegrip van potentiële stemrechten die door een andere entiteit worden gehouden, worden in overweging genomen bij de beoordeling of een entiteit de macht heeft om het financiële en operationele beleid van een andere entiteit te sturen of dat een entiteit invloed van betekenis heeft. Potentiële stemrechten zijn niet actueel uitoefenbaar of converteerbaar indien ze bijvoorbeeld pas uitgeoefend of geconverteerd kunnen worden op een toekomstige datum of bij het plaatsvinden van een toekomstige gebeurtenis. Bij de beoordeling of potentiële stemrechten zeggenschap inhouden, onderzoekt Schiphol Group alle feiten en omstandigheden (met inbegrip van de voorwaarden voor uitoefening van de potentiële stemrechten en eventuele andere contractuele overeenkomsten, ongeacht of deze afzonderlijk dan wel samen onderzocht worden) die de potentiële stemrechten beïnvloeden, behalve de intentie van het management en de financiële mogelijkheid om ze uit te oefenen of te converteren.

Onderscheid tussen activa voor operationele activiteiten en vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen onderscheiden zich van operationeel onroerend goed op basis van de volgende criteria:

- vastgoedbeleggingen worden aangehouden om huuropbrengsten te genereren en/of waardestijging te realiseren;
- vastgoedbeleggingen genereren kasstromen die grotendeels onafhankelijk zijn van de andere activa van de onderneming.

Vorenstaande beoordeling wordt uitgevoerd voor ieder afzonderlijk object.

Het is mogelijk dat objecten deels voor operationele activiteiten worden gebruikt en deels als vastgoedbeleggingen. Indien en voorzover de delen zelfstandig kunnen worden verkocht of verhuurd worden de delen afzonderlijk aangemerkt en behandeld als activa voor operationele activiteiten of als vastgoedbeleggingen. Indien zelfstandige verkoop of verhuur van de delen niet mogelijk is, wordt het gehele object als vastgoedbelegging aangemerkt en behandeld indien het deel dat wordt gebruikt voor operationele activiteiten slechts gering is.

Tot de vastgoedbeleggingen behoren niet vastgoed voor (toekomstig) eigen gebruik of vastgoed in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van het toekomstige gebruik als vastgoedbelegging.

Kritische veronderstellingen en schattingen

In de toepassing van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling is het onvermijdelijk dat de directie in bepaalde gevallen gebruik maakt van schattingen en veronderstellingen die van invloed kunnen zijn op de bedragen, de toelichtingen en andere informatie die in de jaarrekening zijn opgenomen. De feitelijke resultaten kunnen van deze schattingen en veronderstellingen afwijken.

Vorenstaande is vooral van toepassing op de volgende onderwerpen.

Bijzondere waardeverminderingen van goodwill en andere vaste activa

De boekwaarde van vaste activa wordt getoetst aan de realiseerbare waarde indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering. Voor vaste activa, met uitzondering van grond, die niet worden afgeschreven (goodwill) wordt deze toets minimaal één keer per jaar uitgevoerd. Een bijzondere waardevermindering kan aan de orde zijn indien naar de inschatting van de directie sprake is van bijvoorbeeld een snellere daling van de marktwaarde van een actief dan uit verloop van de tijd of normaal gebruik zou voortvloeien, een belangrijke wijziging in de toepassing van de activa of in de bedrijfsstrategie, ten opzichte van verwachtingen sterk achterblijvende prestaties, een significante verslechtering in de bedrijfstak of economie, veroudering of beschadiging van het actief. Daarnaast kunnen omstandigheden, naar de inschatting van de directie, duiden op de noodzaak tot het terugnemen van een eerder toe-gepaste bijzondere waardevermindering. Terugnemen van waardeverminderingen op goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures is evenwel niet toegestaan.

Teneinde in voornoemde gevallen te kunnen bepalen of daadwerkelijk sprake is van bijzondere waardeverminderingen of de noodzaak tot terugnemen daarvan, wordt de realiseerbare waarde bepaald. Daarbij maakt de directie gebruik van inschattingen en veronderstellingen ten aanzien van de bepaling van kasstroomgenererende eenheden, de toekomstige kasstromen en de disconteringsvoet. De beoordelingen die hieraan ten grondslag liggen, kunnen van jaar tot jaar verschillen door economische of marktomstandigheden, veranderingen in de bedrijfsomgeving of in de wet- en regelgeving en door andere factoren waar de vennootschap geen invloed op kan uitoefenen. Indien de prognoses voor de realiseerbare waarde moeten worden bijgesteld dan kan dit leiden tot bijzondere waardeverminderingen of (met uitsluiting van waardeverminderingen op goodwill gerelateerd aan dochterondernemingen en joint ventures) terugnemingen daarvan.

Gebruiksduur en restwaarde van activa voor operationele activiteiten

De activa voor operationele activiteiten maken een belangrijk deel uit van de totale activa van de vennootschap, de kosten van lineaire afschrijvingen vormen een belangrijk deel van de jaarlijkse bedrijfslasten. De op basis van haar inschattingen en veronderstellingen door de directie vastgestelde gebruiksduur en restwaarden hebben een belangrijke invloed op de waardering en resultaatbepaling van activa voor operationele activiteiten. De gebruiksduur van activa voor operationele activiteiten wordt mede geschat aan de hand van de technische levensduur, ervaringen ten aanzien van soortgelijke activa, de onderhoudshistorie en de periode gedurende welke economische voordelen uit hoofde van exploitatie van het actief zullen toevloeien aan Schiphol Group. Elk jaareinde wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in inschattingen en veronderstellingen dat een aanpassing van de gebruiksduur en/of restwaarde noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing wordt prospectief doorgevoerd.

Waardering van vastgoed tegen reële waarde

Zoals eerder beschreven wordt de jaarlijkse bepaling van de reële waarde van de grond, verantwoord onder de post vastgoedbeleggingen, uitgevoerd door externe en interne taxateurs. In dat kader zijn de volgende veronderstellingen en schattingen van belang. De beste aanwijzingen voor de reële waarde zijn de gangbare prijzen op een actieve markt voor soortgelijke vastgoedbeleggingen en andere contracten. Bij het ontbreken van dergelijke informatie wordt de reële waarde zelfstandig vastgesteld binnen een bandbreedte van redelijke schattingen van de reële waarde.

Deze schattingen van de reële waarde worden ontleend aan:

- gangbare prijzen op een actieve markt voor onroerende zaken met een afwijkende aard, staat of locatie (of onderworpen aan afwijkende leaseovereenkomsten of andere contracten), met aanpassingen voor die afwijkingen;
- recente prijzen van soortgelijk vastgoed op minder actieve markten, met aanpassingen die de veranderingen in de economische omstandigheden weergeven sinds de datum van de transacties die plaatsvonden tegen deze prijzen; en

- ramingen van de contante waarde van de kasstromen, gebaseerd op betrouwbare schattingen van de toekomstige kasstromen, die afgeleid zijn uit de bepalingen van eventuele bestaande leaseovereenkomsten en andere contracten en (waar mogelijk) onderbouwd zijn door externe bewijzen, zoals actuele marktconforme huurprijzen voor soortgelijk vastgoed op dezelfde locatie en in dezelfde staat, en waarbij gebruik wordt gemaakt van een disconteringsvoet die de onzekerheden, zoals ingeschat door de markt, ten aanzien van de omvang en het tijdstip van de kasstromen weerspiegelt.

De voornaamste veronderstellingen voor de inschatting van de reële waarde door de directie hangen samen met: huurontvangsten uit hoofde van een contract, verwachte toekomstige huurprijzen, perioden van leegstand, onderhoudsvereisten en van toepassing zijnde kortingen. Deze waarderingen worden regelmatig vergeleken met feitelijke marktrendementen, de feitelijke transacties door Schiphol Group en in de markt gepubliceerde transacties.

Latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen, met inbegrip van die voortvloeiend uit voorwaartse verliescompensatie, worden gewaardeerd, indien het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee verliezen kunnen worden gecompenseerd en verrekeningsmogelijkheden kunnen worden benut. In de beoordeling daarvan maakt de directie gebruik van inschattingen en veronderstellingen die tevens van invloed zijn op de waardering van de vordering.

Actuariële assumpties voorzieningen personeelsbeloningen

Voorzieningen uit hoofde van personele regelingen evenals netto vorderingen of verplichtingen uit hoofde van pensioenregelingen van deelnemingen worden actuariëel bepaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van veronderstellingen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen in salaris, sterfte, personeelsverloop, rendement van beleggingen en andere uitgangspunten. Wijzigingen in deze inschattingen en veronderstellingen kunnen leiden tot zogenoemde actuariële winsten en verliezen die, voorzover een bandbreedte van 10% van de grootste van de verplichtingen uit hoofde van de regeling of de reële waarde van de bijbehorende beleggingen wordt overschreden, ten gunste of ten laste van de winst- en

verliesrekening worden gebracht door middel van afschrijving over de gemiddelde resterende arbeidsduur van de werknemers die deelnemen aan de betreffende regeling.

Vorderingen en verplichtingen uit hoofde van claims en geschillen

Met een vordering betreffende een claim of geschil wordt rekening gehouden in de balans indien het vrijwel zeker is geworden dat een instroom van economische voordelen zal ontstaan. Indien een dergelijke instroom waarschijnlijk is wordt de vordering toegelicht als een voorwaardelijk actief. Een voorziening dient te worden opgenomen voor bestaande verplichtingen voorzover het tevens waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen zal plaatsvinden om de verplichting in te lossen en een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van het bedrag van de verplichting. Een voorwaardelijke verplichting wordt toegelicht in de paragraaf Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

Periodiek wordt door de directie een beoordeling uitgevoerd op alle claims en geschillen. Aan de hand van de uitkomst van deze beoordeling wordt bepaald voor welke claims en geschillen een voorziening zal worden getroffen of vordering wordt opgenomen. In het geval van voorwaardelijke verplichtingen en vorderingen wordt alleen een toelichting opgenomen. Indien een voorziening dient te worden getroffen of vordering wordt opgenomen vraagt ook de inschatting van de kans en omvang van de uitstroom respectievelijk instroom van middelen een aanzienlijke mate van beoordeling. In deze beoordeling maakt de directie mede gebruik van juridisch advies.

Management van financiële en belastingrisico's

Financiële risicofactoren

Door de aard van de activiteiten heeft Schiphol Group te maken met een verscheidenheid aan risico's: markt-risico, tegenpartijrisico en liquiditeitsrisico. In het beheerprogramma voor financiële risico's (dat deel uitmaakt van het totale risicobeheerprogramma van Schiphol Group) ligt de nadruk op de onvoorspelbaarheid van de financiële markten en op het minimaliseren van de eventuele nadelige effecten daarvan op de financiële resultaten van Schiphol Group. Schiphol

Group maakt gebruik van derivaten voor de afdekking van bepaalde risicoposities. Het financiële risicobeheer wordt verzorgd door een centrale treasury-afdeling (Corporate Treasury) en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. De directie stelt schriftelijke richtlijnen op voor het financiële risicobeheer, en stelt daarnaast ook het beleid vast voor specifieke aandachtsgebieden als valutarisico, renterisico, tegenpartijrisico, gebruik van afgeleide en niet-afgeleide financiële instrumenten (derivaten), en de investering van een tijdelijk surplus aan liquiditeiten.

Marktrisico

Marktrisico omvat drie soorten risico's: valutarisico, prijsrisico en renterisico.

(a) Valutarisico

Valutarisico treedt op als toekomstige zakelijke transacties, verantwoorde activa en passiva en netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone worden uitgedrukt in een valuta die niet de functionele valuta van de entiteit is (de euro in het geval van Schiphol Group). Schiphol Group is internationaal actief en heeft te maken met valutarisico's via diverse valutaposities, vooral de Japanse yen (leningen), de Amerikaanse dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone) en de Australische dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone).

Bij de beheersing van het valutarisico met betrekking tot leningen maakt Schiphol Group gebruik van termijncontracten. Het beleid voor de beheersing van het financiële risico is dat vrijwel 100% van de verwachte kasstromen wordt afgedekt. Per 31 december 2010 was van de groepsfinanciering 10,7% in vreemde valuta opgenomen (één lening met een boekwaarde van EUR 185,3 miljoen, Japanse Yen 20 miljard nominaal). Een jaar eerder betrof dit 7,9% van de groepsfinanciering (één lening met een boekwaarde van EUR 150 miljoen, Japanse Yen 20 miljard nominaal). Deze positie is in overeenstemming met voornoemd beleid volledig afgedekt met behulp van een valutaswap. Een wijziging in de koers van de betreffende vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze groepsfinanciering. Het effect op het eigen vermogen is tijdelijk (immers slechts voor de duur van de afdekkingstransactie) en gaat van EUR 4,7 miljoen negatief per 31 december 2009 naar EUR 9,1 miljoen positief per 31 december 2010.

Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de euro zone, waarvan de netto-investeringen, verantwoord in de balans onder de regels deelnemingen en vorderingen op deelnemingen, te maken hebben met een omrekeningsrisico. De valutapositie die samenhangt met de netto-investeringen van de activiteiten buiten de euro zone van Schiphol Group van in totaal EUR 171,2 miljoen per 31 december 2010 (EUR 102,6 miljoen per 31 december 2009) wordt in overeenstemming met het beleid niet afgedekt, met uitzondering van de hierin begrepen Redeemable Preference Shares die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Het valutarisico op deze vordering inclusief te vorderen rente, met een boekwaarde per 31 december 2010 van EUR 88,2 miljoen (EUR 66,5 miljoen per 31 december 2009), wordt afgedekt met valutatermijntransacties. Een wijziging in de koers van de afgedekte vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze vordering. Omrekeningverschillen op de niet afgedekte positie in relatie tot de post deelnemingen worden verantwoord in de reserve omrekeningsverschillen en hebben ook geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen bedraagt EUR 9,7 miljoen en daardoor neemt voornoemde reserve toe van EUR 8,5 miljoen per 31 december 2009 naar EUR 18,2 miljoen per 31 december 2010.

Corporate Treasury is verantwoordelijk voor het beheer van de netto positie in de afzonderlijke vreemde valuta's.

(b) Prijsrisico

Prijsrisico betreft het risico dat de waarde van activa en passiva zal schommelen als gevolg van veranderingen in marktprijzen. Schiphol Group heeft vooral te maken met het prijsrisico van terreinen en gebouwen die door Schiphol Group tegen reële waarde worden verantwoord onder 'vastgoedbeleggingen'. Deze reële waarde staat onder invloed van ontwikkelingen in vraag en aanbod en veranderingen in de rentestand en inflatie. Een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvangsrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 1 procentpunt zal leiden tot een daling van de waarde van onze kantoren en bedrijfsruimten van in totaal circa EUR 95,0 miljoen. Gezien voornoemde grondslag van waardering en resultaatbepaling is onze winstgevendheid voor belasting in die situatie tot eenzelfde bedrag lager.

Voorts bezit Schiphol Group aandelen waar eveneens sprake is van prijsrisico. Deze aandelen worden tegen reële waarde, ontleend aan de beurskoers van deze aandelen, verantwoord onder de 'overige financiële belangen'. Mutaties in de reële waarde worden verantwoord in de reserve overige financiële belangen, welke onderdeel is van het eigen vermogen. Deze mutaties hebben derhalve geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen is relatief klein gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve overige financiële belangen van EUR 0,3 miljoen per 31 december 2009 naar EUR 3,7 miljoen per 31 december 2010.

Schiphol Group koopt elektriciteit en gas in en sluit daartoe voor wat betreft het eigen gebruik lange termijn contracten af. De per 31 december 2010 respectievelijk 31 december 2009 resterende looptijd van de verplichtingen uit hoofde van de lange termijn contracten voor elektriciteit en gas zijn als volgt:

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
	2010				
Verplichtingen uit hoofde van gas	4.015	2.887	1.128	1.128	-
Verplichtingen uit hoofde van elektriciteit	22.603	9.621	12.982	12.982	-
	26.618	12.508	14.110	14.110	-

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
	2009				
Verplichtingen uit hoofde van gas	3.800	3.800	-	-	-
Verplichtingen uit hoofde van elektriciteit	32.319	11.614	20.705	20.705	-
	36.119	15.414	20.705	20.705	-

(c) Renterisico

Het renterisico is onderverdeeld in een reële waarde-renterisico en een kasstroom-renterisico.

Reële waarde-renterisico

Het reële waarde-renterisico betreft het risico dat de waarde van een financieel instrument zal schommelen als gevolg van schommelingen in de marktrente. Schiphol Group heeft geen omvangrijke financiële activa die reële waarde-renterisico lopen. Schiphol Group heeft via leningen tegen een vaste rente te maken met het reële waarde-renterisico. Het beleid van Schiphol Group is om ten minste 75% van de geleende gelden op te nemen met een vaste rente, zonodig met gebruikmaking van derivaten. Voor Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB C.V.) geldt een minimum van 60% voor leningen met een vaste of gemaximeerde rente. Per 31 december 2010 bedroeg voor Schiphol Group het percentage leningen met een vaste rente 100% (per 31 december 2009 98,3%, exclusief dochters en deelnemingen). Voor AREB C.V. bedroeg dit percentage 65,4% per 31 december 2010 (per 31 december 2009 65,4%). Het is de intentie van het management om leningen aan te houden tot het einde van de looptijd. Waardering

vindt dientengevolge plaats tegen geamortiseerde kostprijs. De financiële positie en het resultaat onderzinken zodoende weinig invloed van tussentijdse schommelingen in de reële waarde van leningen.

Kasstroom-renterisico

Het kasstroom-renterisico betreft het risico dat de toekomstige kasstromen van een financieel instrument zullen schommelen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Schiphol Group heeft behalve liquide middelen geen omvangrijke financiële activa die een kasstroom-renterisico lopen. Indien de rente die wordt vergoed op deposito's gedurende het jaar 2010 gemiddeld 1% lager zou zijn geweest was de rentebate uit hoofde van deposito's EUR 1,5 miljoen lager uitgevallen (2009 EUR 3 miljoen).

Daarnaast bestaat bij de groepsfinanciering een kasstroom-renterisico op langlopende leningen tegen een variabele rente. Deze positie wordt beperkt door het beleid van Schiphol Group om, zonodig met gebruikmaking van derivaten, maximaal 25% van de geleende gelden tegen een variabele rente op te nemen. Voor AREB C.V. geldt een maximum van 40%. Per 31 december 2010 bedroeg het percentage

leningen met een variabele rente met betrekking tot de groepsfinanciering 0% en voor AREB C.V. 34,6% (per 31 december 2009 1,7% respectievelijk 34,6%). Het kasstroom-renterisico wordt beheerst door het gebruik van renteswaps, waarmee van een variabele rente kan worden overgestapt op een vaste rente, en rentecaps waarmee een eventuele stijging van de rente wordt gemaximeerd. Als onderdeel van een renteswap komt Schiphol Group met een tegenpartij overeen om op vooraf vastgestelde momenten een ruil aan te gaan van het verschil tussen een vast contract-tarief en een variabele rente. Dit verschil wordt berekend op basis van de overeengekomen onderliggende hoofdsom. Bij een rentecap wordt de stijging van de variabele rente boven een vooraf afgesproken maximum vergoed door de tegenpartij. Indien de variabele rente gedurende het jaar 2010 gemiddeld 1% hoger zou hebben gelegen, zou dit geen effect hebben gehad op de rentelast uit hoofde van leningen voor de groepsfinanciering (2009 EUR 1 miljoen).

Tegenpartijrisico

Tegenpartijrisico betreft het risico dat de ene partij bij een financieel instrument haar verplichting niet

zal nakomen, waardoor de andere partij een financieel verlies krijgt te verwerken.

Tegenpartijen van Schiphol Group bij derivaten- en liquiditeiten transacties zijn beperkt tot financiële instellingen met een hoge kredietwaardigheid (minimaal een S&P credit rating in de A categorie) waarbij de netto positie per tegenpartij niet groter mag zijn dan EUR 200,0 miljoen. De netto positie per 31 december 2010 was maximaal EUR 131 miljoen (per 31 december 2009 maximaal EUR 375 miljoen).

Per 31 december 2010 bedraagt de post debiteuren EUR 71,5 miljoen (per 31 december 2009 EUR 72,8 miljoen). Dit bedrag is inclusief een voorziening voor oninbaarheid van EUR 5,4 miljoen (per 31 december 2009 EUR 5,8 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,2 miljoen (per 31 december 2009 EUR 2,3 miljoen). Vorderingen op debiteuren die failliet zijn of surseance van betaling hebben aangevraagd worden voor 100% voorzien. Dit geldt eveneens voor vorderingen ouder dan 1 jaar en grotere vorderingen jonger dan 1 jaar waarvan wordt verwacht dat deze oninbaar zijn.

Het verloop van de voorziening voor oninbaarheid is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2010	2009
Boekwaarde 1 januari	5,8	4,2
Onttrekking in het jaar	- 0,6	- 0,7
Dotatie in het jaar	0,2	2,3
Boekwaarde 31 december	5,4	5,8

De ouderdomsanalyse van debiteuren is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2010	2009
Jonger dan 60 dagen	74,8	75,5
Ouder dan 60 dagen	1,4	2,4
Ouder dan 360 dagen	1,6	1,5
Faillissementen	1,3	1,5
	79,1	80,9
Voorziening oninbaarheid	- 5,4	- 5,8
Ontvangen waarborgsommen	- 2,2	- 2,3
Totaal debiteuren	71,5	72,8

Van de post debiteuren van EUR 79,1 miljoen (vóór aftrek van voorziening oninbaarheid van EUR 5,4 miljoen en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,2 miljoen) is een bedrag van EUR 5,6 miljoen vervallen, maar niet voorzien. Deze debiteuren hebben geen historie van wanbetaling, de verwachting is dat zij zullen betalen. De ouderdomsanalyse van deze debiteuren is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2010	2009
Jonger dan 30 dagen	3,2	7,4
Jonger dan 60 dagen	1,3	2,1
Ouder dan 60 dagen	1,1	1,6
Totaal vervallen, niet voorzien	5,6	11,1

Partijen die diensten afnemen van Schiphol Group worden vooraf beoordeeld op kredietwaardigheid. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan kunnen van de afnemer bepaalde zekerheden worden verlangd (in de vorm van bankgarantie of waarborgsom) ter beperking van het risico van oninbaarheid. Schiphol Group beschikt per 31 december 2010 over een bedrag van EUR 29,6 miljoen aan bankgaranties en waarborgsommen (per 31 december 2009 EUR 20,8 miljoen). Onder de debiteuren bevinden zich 4 ondernemingen met een individueel saldo groter dan EUR 2,0 miljoen. Eén onderneming, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) heeft een individueel saldo groter dan EUR 10 miljoen.

Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico betreft het risico dat Schiphol Group problemen zal hebben om de financiële middelen bijeen te brengen die nodig zijn om te voldoen aan haar korte termijn verbintenissen. Zorgvuldig beheer van het liquiditeitsrisico brengt met zich mee dat Schiphol Group voldoende liquide middelen aanhoudt en dat voldoende financieringsruimte voorhanden is, in de vorm van toegezegde (bij voorkeur gecommiteerde) kredietfaciliteiten en het EMTN programma. In ons financieringsbeleid streven wij voorts naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. Korthedshalve wordt verwezen naar toelichting 33 inzake leningen waarin vorenstaande ruimte en faciliteiten nader worden toegelicht.

De per 31 december 2010 respectievelijk 31 december 2009 resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van financiële instrumenten is als volgt:

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
	2010				
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.732.073	122.756	1.609.317	1.001.340	607.977
Financiële lease verplichtingen	113.648	55.731	57.917	10.093	47.824
Derivaten verplichtingen	17.877	16.413	1.464	1.464	-
Schulden aan leveranciers	76.556	76.556	-	-	-
Passiva	1.940.154	271.456	1.668.698	1.012.897	655.801
Vorderingen op deelnemingen	- 88.221	-	- 88.221	- 88.221	-
Overige financiële belangen	- 10.758	-	- 10.758	-	- 10.758
Financiële lease vorderingen	- 5.523	- 2.223	- 3.300	- 3.300	-
Leningen	- 4.344	- 84	- 4.260	- 4.260	-
Derivaten vorderingen	- 89.415	-	- 89.415	-	- 89.415
Debiteuren	- 71.546	- 71.546	-	-	-
Liquide middelen	- 304.202	- 304.202	-	-	-
Activa	- 574.009	- 378.055	- 195.954	- 95.781	- 100.173
Totaal	1.366.145	- 106.599	1.472.744	917.116	555.628
	2009				
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.907.864	60.750	1.847.114	1.272.800	574.314
Financiële lease verplichtingen	117.777	4.368	113.409	16.375	97.034
Derivaten verplichtingen	14.303	10.477	3.826	2.923	903
Schulden aan leveranciers	77.707	77.707	-	-	-
Passiva	2.117.651	153.302	1.964.349	1.292.098	672.251
Vorderingen op deelnemingen	- 66.541	-	- 66.541	- 66.541	-
Overige financiële belangen	- 7.309	-	- 7.309	-	- 7.309
Financiële lease vorderingen	- 7.489	- 1.967	- 5.522	- 5.522	-
Leningen	- 4.170	- 83	- 4.087	- 4.087	-
Derivaten vorderingen	- 37.907	-	- 37.907	718	- 38.625
Debiteuren	- 72.848	- 72.848	-	-	-
Liquide middelen	- 524.403	- 524.403	-	-	-
Activa	- 720.667	- 599.301	- 121.366	- 75.432	- 45.934
Totaal	1.396.984	- 445.999	1.842.983	1.216.666	626.317

Alle posten in voorgaand overzicht zijn opgenomen tegen de bedragen waartegen zij ook in de balans worden verantwoord en met het jaartal van aflossing of afwikkeling zoals per post is overeengekomen met de wederpartij. Het beleid van Schiphol Group stelt dat maximaal 25% van de verplichtingen een looptijd korter dan één jaar mag hebben. Per 31 december 2010 bedroeg dit percentage 14,0% (per 31 december 2009 7,2%).

De financiële instrumenten kunnen op basis van hun grondslagen van waardering en resultaatbepaling als volgt worden ingedeeld:

(in EUR 1.000)	Totaal 2010	Geamortiseerde kostprijs	Reële waarde, waardemutaties in het eigen vermogen	Reële waarde, waardemutaties in de winst- en verliesrekening
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.732.073	1.732.073	-	-
Financiële lease verplichtingen	113.648	113.648	-	-
Derivaten verplichtingen	17.877	-	17.877	-
Schulden aan leveranciers	76.556	-	-	76.556
Passiva	1.940.154	1.845.721	17.877	76.556
Vorderingen op deelnemingen	- 88.221	- 88.221	-	-
Overige financiële belangen	- 10.758	-	- 10.758	-
Financiële lease vorderingen	- 5.523	- 5.523	-	-
Leningen	- 4.344	- 4.344	-	-
Derivaten vorderingen	- 89.415	-	- 89.415	-
Debiteuren	- 71.546	-	-	- 71.546
Liquide middelen	- 304.202	-	-	- 304.202
Activa	- 574.009	- 98.088	- 100.173	- 375.748
Totaal	1.366.145	1.747.633	- 82.296	- 299.192

(in EUR 1.000)	Totaal 2009	Geamortiseerde kostprijs	Reële waarde, waardemutaties in het eigen vermogen	Reële waarde, waardemutaties in de winst- en verliesrekening
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.907.864	1.907.864	-	-
Financiële lease verplichtingen	117.777	117.777	-	-
Derivaten verplichtingen	14.303	-	14.303	-
Schulden aan leveranciers	77.707	-	-	77.707
Passiva	2.117.651	2.025.641	14.303	77.707
Vorderingen op deelnemingen	- 66.541	- 66.541	-	-
Overige financiële belangen	- 7.309	-	- 7.309	-
Financiële lease vorderingen	- 7.489	- 7.489	-	-
Leningen	- 4.170	- 4.170	-	-
Derivaten vorderingen	- 37.907	-	- 37.907	-
Debiteuren	- 72.848	-	-	- 72.848
Liquide middelen	- 524.403	-	-	- 524.403
Activa	- 720.667	- 78.200	- 45.216	- 597.251
Totaal	1.396.984	1.947.441	- 30.913	- 519.544

Schatting van de reële waarde

De reële waarde van financiële instrumenten die worden verhandeld op actieve markten zijn gebaseerd op beurskoersen per balansdatum (level 1). Bij Schiphol Group betreft dit uitsluitend het 1% belang in Flughafen Wien AG welke tegen reële waarde wordt verantwoord onder de overige financiële belangen.

De reële waarde van financiële instrumenten die niet worden verhandeld op actieve markten wordt bepaald met behulp van waarderingstechnieken. Hiervoor worden verschillende methoden en veronderstellingen gehanteerd gebaseerd op de marktomstandigheden per balansdatum (level 2). De reële waarde van deze financiële instrumenten wordt bepaald op basis van de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen omgerekend naar Euro's, op basis van de relevante koersen en op dat moment voor Schiphol Group gangbare marktrente per balansdatum (voor vergelijkbare financiële instrumenten). Bij Schiphol Group betreft dit leningen, vorderingen op deelnemingen en derivaten, waarbij alleen de derivaten tegen reële waarde in de balans worden verantwoord. Voor de overige posten wordt de reële waarde slechts vermeld in de toelichtingen.

Verondersteld wordt dat de nominale waarde na aftrek van de geschatte aanpassingen voor debiteuren en schulden aan leveranciers de reële waarde benadert.

Voor de informatieverschaffing wordt de reële waarde van de financiële activa en passiva geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor Schiphol Group voor vergelijkbare financiële instrumenten geldt.

Kapitaalbeheer

De kapitaalstrategie en het dividendbeleid van Schiphol Group voor de lange termijn zijn gericht op verbetering van de aandelhouderswaarde, bevordering van duurzame groei en behoud van een passende financiële structuur en gedegen kredietwaardigheid. Met de huidige aandeelhouders (met name publieke aandeelhouders) heeft Schiphol Group in de kapitaalmarkt uitsluitend toegang tot schuld papier. Hierbij handhaaft Schiphol Group de focus op verdere optimalisatie van haar kapitaalstructuur en kosten van kapitaal.

Schiphol Group hanteert enkele financieringsratio's, waaronder kasstroomcijfers, om inzicht te houden in de dynamiek van kapitaalstructuur, dividendbeleid en kasstroomgeneratie en om bij het toezicht op de kapitaalstructuur aan te sluiten bij ratinginstituten en vergelijkbare best practices. De belangrijke financieringsratio's zijn in dit verband onder meer:

- Funds From Operations (FFO) interest dekkingsratio, dit betreft de FFO plus rentelasten gedeeld door de rentelasten.
- Leverage, dit betreft rentedragend vreemd vermogen gedeeld door het eigen vermogen plus het rentedragend vreemd vermogen.
- Funds From Operations (FFO) / Totale schuld, dit betreft FFO gedeeld door de Totale schuld.

Funds from operations is als volgt opgebouwd:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Exploitatieresultaat	296.708	187.069
Afschrijvingen	185.829	182.863
Bijzondere waardeveranderingen	467	13.235
Resultaat uit verkoop materiele vaste activa	- 26	- 112
Overige resultaten uit vastgoed	- 22.029	40.040
Niet kasmutaties langlopende vorderingen	- 5.607	- 190
Niet kasmutaties langlopende verplichtingen	- 3.030	- 4.705
Mutatie voorzieningen	- 1.927	18.652
Betaalde winstbelasting	- 35.595	- 34.611
Betaalde interest	- 114.651	- 49.386
Ontvangen interest	2.544	2.974
Ontvangen dividend	11.753	19.410
Funds From Operations	314.436	375.239

Bovenstaande Funds From Operations wordt berekend specifiek ten behoeve van de financieringsratio's en wijkt af van de kasstroom uit operationele activiteiten zoals berekend, in overeenstemming met onze grondslagen voor verslaggeving, in het geconsolideerde kasstroomoverzicht.

De daling in de FFO houdt vooral verband met hogere betaalde rentelasten in 2010 (een stijging van EUR 65 miljoen). Deze stijging is vooral het gevolg van een timing effect in de betaling van rente. In januari 2010 is voor de eerste maal rente betaald op EMTN leningen van EUR 800 miljoen die in het najaar van 2008 werden opgenomen. Deze rentebetaling betrof daarom een periode van 14 maanden.

De totale schuld is als volgt opgebouwd:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Langlopende verplichtingen		
Leningen	1.609.317	1.847.114
Leaseverplichtingen	57.917	113.409
Kortlopende verplichtingen		
Leningen	122.756	60.750
Leaseverplichtingen	55.731	4.368
Totale schuld	1.845.721	2.025.641

Vreemd vermogen bestaat, in het kader van kapitaalbeheer, uit de langlopende en kortlopende verplichtingen zoals opgenomen in de totale schuld.

Eigen vermogen is, in het kader van kapitaalbeheer, gelijk aan het eigen vermogen in de geconsolideerde balans. Per 31 december 2010 bedroeg het eigen vermogen EUR 3.109,4 miljoen (per 31 december 2009 EUR 2.975,4 miljoen).

De FFO / Totale schuld en leverage bedroegen per 31 december:

	2010	2009
FFO / Totale schuld	17,0%	18,5%
Leverage	37,2%	40,5%

De afname van de FFO / Totale schuld wordt vooral veroorzaakt doordat de totale schuld minder sterk is gedaald dan de FFO. De afname van de leverage is het gevolg van een afname van de rentedragende leningen bij een toename van het eigen vermogen.

De FFO interest dekkingsratio wordt berekend door de FFO vermeerderd met de rentelasten uit hoofde van leningen en leaseverplichtingen van EUR 112,7 miljoen in 2010 (EUR 111,8 miljoen in 2009) te delen door die rentelasten. Zodoende bedroeg de FFO interest dekkingsratio over 2010 3,8x (over 2009 4,4x).

De ratio's per 31 december 2010 passen in het beleid van Schiphol Group om een single A credit rating (S&P's) te handhaven.

Fiscale risicofactoren

Door de combinatie van uiteenlopende activiteiten heeft Schiphol Group te maken met veel verschillende belastingen. Het beheerprogramma voor de hieraan gerelateerde fiscale risico's (ook wel genoemd het tax control framework) maakt deel uit van het totale risico-beheerprogramma van Schiphol Group. In dat kader zijn fiscale risico's in kaart gebracht en wordt de interne beheersing bewaakt. Het fiscale risicobeheer wordt gefaciliteerd door de centrale control-afdeling (Corporate Control) en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. Dit beleid heeft voorts als uitgangspunt dat Schiphol Group een betrouwbare belastingbetaler wil zijn op basis van een professioneel uitgevoerde tax compliance. Daarnaast wil Schiphol Group een berede-nerde tax planning ontwikkelen en implementeren.

Algemeen fiscaal risico voor Schiphol Group is het tijdig en volledig indienen van belastingaangiften en afdragen van betreffende belastingen, het voldoen aan alle fiscale wet- en regelgeving en verslaggevingsregels specifiek met betrekking tot winstbelasting. Activiteiten in het buitenland geven aanleiding tot een verhoogd risico gezien afwijkende lokale fiscale wetgeving.

Segmentinformatie

Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportage doeleinden worden samengevoegd tot negen reporting segmenten.

De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein en levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingmaatschappijen. De business area Aviation is onderverdeeld in de reporting segmenten Aviation en Security. Omzetbronnen voor Aviation zijn voornamelijk havengelden (vliegtuig- en passagiersgerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten (van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof). Omzetbron voor Security betreft havengelden (beveiligingsgerelateerde vergoedingen). De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven.

De activiteiten van de business area Consumers bestaan uit het uitgeven en managen van concessies voor winkels en horecagelegenheden (reporting segment concessies met omzet uit concessies en verhuur van winkelruimten), het exploiteren van autoparkeerterreinen (reporting segment parkeren met omzet uit parkeergelden) en het exploiteren van winkels, het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol en managementcontracten op luchthavens buiten Nederland (reporting segment Consumers Overige met omzet uit respectievelijk winkerverkopen, verhuur van reclameruimte en management fees).

De business area Real Estate, tevens reporting segment, ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het grootste deel van de portefeuille met zowel operationeel als commercieel vastgoed bevindt zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol. Omzetbronnen zijn: inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area in belangrijke mate bij aan het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (verkoopresultaat, waardeveranderingen van terreinen en gebouwen en uitgifte van erfpachten).

Onder de business area Alliances & Participations vallen de reporting segmenten Binnenlandse luchthavens, Buitenlandse luchthavens en Overige dochters.

Omzet van de binnenlandse luchthavens bestaat voornamelijk uit havengelden en parkeergelden van de regionale luchthavens Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. De participaties in buitenlandse luchthavens dragen bij aan het groepsresultaat door middel van resultaat, performance fees en dividenden via resultaat deelnemingen, rentebaten en via intellectual property fees. Hieronder vallen onder meer de participaties in Aéroports de Paris S.A., Brisbane Airport Corporation Ltd en JFK IAT Member LLC. Tot de overige dochters behoren onder meer Schiphol Telematics en Utilities. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven op en rond de luchthaven. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water.

Samenwerkingsverbanden die eenduidig onder één business area vallen, zijn toegerekend aan de reporting segmenten van die business area. Alle overige samenwerkingsverbanden vallen onder de reporting segmenten van de business area Alliances & Participations. Kosten van concern overhead worden aan de bedrijfssegmenten grotendeels toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de directe kosten van Schiphol Group.

De verplichtingen en de financiële baten en lasten worden door de directie en de centrale treasury-afdeling op groepsniveau beoordeeld en niet op het niveau van reporting segmenten. Transacties tussen de reporting segmenten vinden plaats *at arm's length*.

Aangezien een zeer belangrijk deel van de huidige activiteiten van Schiphol Group zich concentreert in Nederland (circa 99% van de geconsolideerde omzet in 2010, evenals in 2009) wordt geen geografische informatie over onze bedrijfsactiviteiten weergegeven. Circa 35% van de omzet (in 2009 34%) heeft betrekking op één externe klant waarbij deze omzet voornamelijk gegenereerd wordt in de business area Aviation.

Segmentinformatie (vervolg)

2010 (in EUR 1.000)						Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation		Consumers				Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige					
Totale omzet	455.791	241.232	134.635	79.177	85.187	173.266	6.130	53.891	86.702	1.316.010
Intercompany omzet	- 9.824	- 4.806	- 20.991	- 1.137	35	- 36.347	- 247	- 213	- 62.334	- 135.862
Netto omzet	445.967	236.426	113.644	78.040	85.222	136.920	5.883	53.678	24.368	1.180.148
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-	21.071	-	1.109	-	22.180
Afschrijvingen	- 108.044	- 27.500	- 11.900	- 6.877	- 3.174	- 16.069	- 5	- 4.295	- 7.965	- 185.829
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	-	-	-	-	- 153	- 314	- 467
Kosten organisatieaanpassing	- 3.596	- 2.055	- 359	- 454	- 719	- 884	- 22	- 410	- 637	- 9.135
Exploitatie resultaat	45.246	- 306	96.584	31.837	4.575	96.366	3.179	10.568	8.660	296.708
Resultaat deelnemingen*	532	-	-	-	-	1.480	62.847	-	- 224	64.636
Totaal activa	2.168.008	230.680	131.877	132.096	15.796	1.802.834	878.486	87.172	59.228	5.506.178
Totaal vaste activa (excl. winstbelasting)	1.878.844	199.912	114.287	114.478	13.689	1.562.376	761.315	75.546	51.328	4.771.776
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.941	-	-	-	-	32.955	658.875	-	5.400	700.171
Investerings	154.967	8.727	7.225	13.624	5.418	51.589	-	2.365	4.030	247.944

2009 (in EUR 1.000)						Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation		Consumers				Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige					
Totale omzet	441.183	246.433	126.428	79.402	78.608	171.817	4.922	49.346	88.301	1.286.440
Intercompany omzet	- 8.835	- 4.615	- 18.948	- 1.551	- 418	- 36.930	- 1.921	- 259	- 59.116	- 132.594
Netto omzet	432.348	241.818	107.480	77.851	78.189	134.887	3.001	49.087	29.185	1.153.846
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-	- 39.391	-	- 744	-	- 40.135
Afschrijvingen	- 104.502	- 23.643	- 15.123	- 5.905	- 2.654	- 18.283	- 9	- 4.552	- 8.192	- 182.863
Bijzondere waardeveranderingen	- 2.388	-	- 6.250	- 1.005	-	- 3.502	-	- 90	-	- 13.235
Kosten organisatieaanpassing	- 11.973	- 7.881	- 1.532	- 1.578	- 1.305	- 3.124	- 174	- 1.471	- 2.240	- 31.278
Exploitatie resultaat	40.311	4.837	72.251	29.939	1.315	29.049	- 769	3.988	6.148	187.069
Resultaat deelnemingen*	778	-	-	-	-	2.295	31.117	-	- 574	33.616
Totaal activa	2.193.209	265.911	144.394	127.001	12.602	1.813.405	810.922	92.198	68.170	5.527.812
Totaal vaste activa (excl. winstbelasting)	1.801.400	218.407	118.599	104.313	10.351	1.489.447	666.054	75.876	56.911	4.541.358
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.988	-	-	-	-	32.470	593.807	-	7.859	637.124
Investerings	105.190	38.165	9.272	5.456	1.021	43.133	-	4.319	8.182	214.738

*) Resultaat deelnemingen is de som van het resultaat op deelnemingen zoals vermeld in de winst- en verliesrekening inclusief de aan deelnemingen, leasevorderingen en overige financiële belangen gerelateerde rentebaten en dividendbaten, zoals verantwoord onder de financiële baten en lasten.

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

1. Netto-omzet

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

2010 (in EUR 1.000)	Aviation					Consumers					Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen							
Havengelden	420.542	234.943	-	-	-	-	-	33.620	-	689.106					
Concessies	11.521	-	119.478	3.043	1.894	1.248	-	3.174	-	140.358					
Verhuringen	-	-	14.791	222	-	156.143	-	2.923	-	174.080					
Autoparkeergelden	-	-	28	70.915	2	2.832	-	10.276	-	84.053					
Winkelverkopen	-	-	-	-	58.259	-	-	-	-	58.259					
Overige activiteiten	23.728	6.288	338	4.997	25.031	13.043	6.130	3.896	86.702	170.154					
Totale omzet	455.791	241.232	134.635	79.177	85.187	173.266	6.130	53.891	86.702	1.316.010					
Intercompany omzet	- 9.824	- 4.806	- 20.991	- 1.137	35	- 36.347	- 247	- 213	- 62.334	- 135.862					
Netto omzet	445.967	236.426	113.644	78.040	85.222	136.920	5.883	53.678	24.368	1.180.148					

2009 (in EUR 1.000)	Aviation					Consumers					Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen							
Havengelden	405.857	240.100	-	-	-	-	-	30.904	-	676.861					
Concessies	11.149	-	110.878	3.335	1.356	1.005	-	2.387	-	130.110					
Verhuringen	-	-	14.987	189	-	158.508	-	3.040	-	176.723					
Autoparkeergelden	-	-	-	70.537	-	2.059	-	8.939	-	81.536					
Winkelverkopen	-	-	-	-	53.376	-	-	-	-	53.376					
Overige activiteiten	24.176	6.334	564	5.341	23.875	10.245	4.922	4.076	88.301	167.834					
Totale omzet	441.183	246.433	126.428	79.402	78.608	171.817	4.922	49.346	88.301	1.286.440					
Intercompany omzet	- 8.835	- 4.615	- 18.948	- 1.551	- 418	- 36.930	- 1.921	- 259	- 59.116	- 132.594					
Netto omzet	432.348	241.818	107.480	77.851	78.189	134.887	3.001	49.087	29.185	1.153.846					

Havengelden

De activiteiten van de business area Aviation (de exploitatie van Amsterdam Airport Schiphol) zijn onderworpen aan economische regulering. Dit betekent onder meer dat het jaarlijkse proces van vaststelling van de havengeldtarieven valt onder het toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) en dat de luchtvaartsector tijdens dit proces dient te worden geconsulteerd. Voorts is het rendement van de business area Aviation gemaximeerd bij vaststelling van tarieven tot een gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet over gereguleerde activa die beide aan de hand van in de Wet luchtvaart vastgelegde voorschriften dienen te worden bepaald. Op grond van de Wet luchtvaart is Schiphol Group verplicht tot verrekening met de sector van overschotten ten opzichte

van voornoemd rendement. Tekorten ten opzichte van voornoemd rendement mogen worden verrekend. Verrekeningen dienen plaats te vinden na afloop van een boekjaar en na opstelling van de financiële verantwoording Aviation & Security in de eerstvolgende nieuwe havengeldtarieven. Overschotten en tekorten die voor verrekening in de havengeldtarieven in aanmerking komen worden, in overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling, niet als vorderingen en verplichtingen in de balans tot uitdrukking gebracht. Vorenstaande is niet van toepassing op de havengelden van Rotterdam, Eindhoven en Lelystad die worden verantwoord in het reporting segment Binnenlandse luchthavens.

Voor het boekjaar 2008 heeft verrekening plaatsgevonden in de tarieven die van toepassing waren vanaf 1 april 2010. Voor het reporting segment Aviation betrof dit een vordering van havengelden van EUR 0,8 miljoen. Voor het reporting segment Security betrof dit een teruggave van havengelden van EUR 4,2 miljoen. Over het boekjaar 2009 was sprake van een aanzienlijk tekort (voor het reporting segment Aviation EUR 31,7 miljoen en voor het reporting segment Security EUR 17,3 miljoen). Schiphol Group heeft besloten om geen verrekening hiervan door te voeren vanwege de economische omstandigheden in de markt.

De opbrengsten uit havengelden bestaan uit de volgende vergoedingen:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Vliegtuigerelateerde vergoedingen	179.562	178.187
Passagiersgerelateerde vergoedingen	250.554	236.338
Beveiligingsheffing	251.031	254.026
Vliegtuigparkeergelden	7.959	8.310
	689.106	676.861

Concessies

Schiphol Group heeft binnen het reporting segment Consumers in totaal 99 lopende concessiecontracten (2009: 94 concessiecontracten) met betrekking tot de uitoefening van diverse commerciële activiteiten op de luchthaven Schiphol.

Een concessieovereenkomst houdt in dat het niet-exclusieve recht wordt verleend aan een concessionaris op de daartoe door Schiphol Group aangewezen locatie tot exploitatie en beheer van een commerciële activiteit (outlet). De concessievergoeding wordt conform een vastgestelde staffel berekend als percentage van de omzet van de concessionaris. In een afzonderlijke overeenkomst wordt aan de concessionaris een ruimte ter beschikking gesteld. De concessionaris betaalt hiervoor een vaste huur. De looptijd van de concessiecontracten is gemiddeld 3 tot 5 jaar. Per balansdatum is circa 55% van de concessiecontracten voor een resterende looptijd van korter dan 3 jaar vastgelegd (2009 circa 60%), circa 28% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar (2009 circa 24%) en circa 17% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar (2009 circa 16%).

De omzet uit concessies in het reporting segment Aviation van EUR 11,5 miljoen (in 2009 EUR 11,1 miljoen) en het reporting segment Parkeren van EUR 3,0 miljoen (in 2009 EUR 3,3 miljoen) betreft concessiecontracten met betrekking tot de levering door derden van brandstof aan luchtvaartmaatschappijen en het gebruik van voorrijwegen door taxidiensten respectievelijk autoverhuur.

Verhuringen

De samenstelling van de verhuringen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Vastgoedbeleggingen gebouwen, inclusief servicekosten	57.303	58.735
Vastgoedbeleggingen terreinen	24.620	23.893
Operationeel onroerend goed, inclusief servicekosten	61.057	60.946
Intercompany omzet	31.100	33.149
	174.080	176.723

De bezettingsgraad per 31 december 2010 bedraagt voor het reporting segment Real Estate 86,5% (89,4% per 31 december 2009).

Het percentage van alle verhuurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt circa 10% (2009 circa 7%), tussen 1 jaar en 5 jaar circa 41% (2009 circa 45%) en na 5 jaar circa 49% (2009 circa 48%).

Exploitatiekosten met betrekking tot enerzijds gebouwen die werden verhuurd en anderzijds gebouwen die niet werden verhuurd bedroegen:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Verhuurde gebouwen	36.574	37.889
Leegstaande gebouwen	6.033	5.218
	42.607	43.107

Bij gedeeltelijk verhuurde gebouwen zijn de exploitatiekosten verdeeld naar verhouding van vierkante meters.

Autoparkeergelden

De opbrengsten uit hoofde van autoparkeergelden kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Parkeren op de locatie Schiphol:		
Kort parkeren	34.297	34.728
Lang parkeren	20.743	20.337
Overig publieksparkeren	4.214	4.017
Gevestigde bedrijven	13.716	13.002
	72.970	72.084
Parkeren op andere locaties	10.276	8.939
Intercompany omzet	807	513
	84.053	81.536

De opbrengsten uit parkeren op andere locaties betreffen Rotterdam, Eindhoven en Lelystad en worden verantwoord in het reporting segment Binnenlandse luchthavens.

Winkelverkopen

De omzet uit winkelverkopen in 2010 ad EUR 58,3 miljoen (2009 EUR 53,4 miljoen) betreft de opbrengsten uit verkoopactiviteiten drank, tabak en chocolade. De aan deze omzet gerelateerde inkoopwaarde ad EUR 30,2 miljoen (2009 EUR 27,8 miljoen) wordt verantwoord op de regel 'Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten' onder de bedrijfslasten.

Overige activiteiten

De opbrengsten uit overige activiteiten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Reclame	15.847	16.193
Diensten en werkzaamheden derden	22.740	24.887
Electriciteit, gas en water	6.455	6.464
Andere bedrijfsbaten	26.612	26.483
Diversen	14.626	12.698
Intercompany omzet	83.874	81.109
	170.154	167.834

2. Resultaat uit verkoop vastgoed

De verkoopopbrengst van vastgoed van EUR 2,7 miljoen betreft de verkoop van een woning inclusief twee schuren, onteigening van gronden van Schiphol Group ten behoeve van de omlegging van de N201 en de verkoop van gronden in het kader van project Beech Avenue.

De kostprijs verkoop vastgoed van EUR 2,9 miljoen betreft de kostprijs van voornoemde verkopen en een aanpassing van de kostprijs van een gebouw in Italië dat in het verleden direct na oplevering is verkocht.

3. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

De samenstelling van de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	- 2.932	216
Aankoop en oplevering gebouwen	3.826	2.580
Marktwaardeaanpassing gronden	35.982	- 984
Marktwaardeaanpassing gebouwen	- 14.696	- 41.947
	22.180	- 40.135

De waardeverandering uit hoofde van uitgifte van nieuwe erfpachtcontracten hangt samen met de wijziging in waardering van kostprijs naar marktwaarde bij uitgifte van de grond in erfpacht. De marktwaarde wordt berekend door discontering van de jaarlijkse canons van de betreffende contracten (DCF methode).

De disconteringsvoet is gebaseerd op de rente op Staatsleningen verhoogd met een risico opslag.

Met betrekking tot de gronden behorende tot de vastgoedbeleggingen is in 2010 de disconteringsvoet die wordt toegepast in de bepaling van de reële waarde opnieuw beoordeeld inclusief de daarbij gehanteerde risico opslagen. Dit is gedaan om aan te sluiten bij de meer gangbare methoden die gebruikt worden door onafhankelijke externe taxateurs. De uitkomsten van de beoordeling resulteren in een verlaging van de disconteringsvoet. Voorts wordt met ingang van 2010 voor alle erfpachtcontracten een eindwaarde bepaald, ook indien het contract pas expireert na 20 jaar. Voorheen werd de eindwaarde van contracten die na 20 jaar expireren op nihil gewaardeerd in verband met onzekerheid over aanwending van de gronden na afloop van deze contracten. Voornoemde wijzigingen in de gehanteerde disconteringsvoet en bepaling van de eindwaarde heeft geleid tot een eenmalige positieve waardeverandering vastgoed van EUR 26 miljoen in 2010 en is onderdeel van de totale marktwaardeaanpassing gronden.

Vastgoed in ontwikkeling wordt verantwoord tegen reële waarde, mits deze op betrouwbare wijze kan worden bepaald. Een verandering van de waarde wordt verantwoord op deze regel onder de waardeveranderingen vastgoed, evenals waardeveranderingen die het gevolg zijn van verbouwingen van bestaande objecten (welke recent kunnen zijn aangekocht) waardoor deze onder betere condities kunnen worden verhuurd wat een stijging van de reële waarde tot gevolg heeft.

De reële waarde van alle vastgoedobjecten wordt jaarlijks getoetst en zonodig bijgesteld aan de hand van interne en externe taxaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de verstrekking van huurincentives. Bijstellingen van de reële waarde uit dien hoofde zijn verantwoord op de regel marktwaardeaanpassing.

4. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

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

(in EUR 1.000)	2010	2009
Schoonmaken	26.722	28.056
Beveiligingsactiviteiten	165.025	167.989
Overige uitbestedingen	75.482	69.963
Onderhoud	79.527	67.854
Energie en water	26.100	28.453
Inkoopwaarde winkelverkopen	30.215	27.822
Inhuur extern personeel	24.067	21.707
Assurantiën	19.551	22.705
Commerciële en relationele kosten	23.802	23.754
Andere externe kosten	51.581	50.754
	522.072	509.057

De andere externe kosten betreffen onder meer algemene kosten, lease en huurkosten, kosten in samenhang met investeringen en advieskosten.

Per 31 december 2010 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor beveiliging, onderhoud, schoonmaken en dergelijke tot een totaalbedrag van EUR 417,7 miljoen (per 31 december 2009 EUR 544,6 miljoen). De omvang van deze verplichtingen wordt vooral veroorzaakt door contracten voor 5 of 6 jaar (2008 tot en met 2013) in het kader van beveiliging met een waarde van EUR 256,4 miljoen. Tevens zijn in voornoemd totaalbedrag begrepen verplichtingen met betrekking tot onderhoud (EUR 73,3 miljoen), schoonmaken (EUR 38,6 miljoen) en aankoop van gas en electra (EUR 26,1 miljoen). Daarnaast zijn met betrekking tot onderhoud contracten afgesloten waarbij geen sprake is van een afname verplichting.

Voor operating leases waarbij Schiphol Group als huurder optreedt, is sprake van de volgende (niet in de balans opgenomen) in de toekomst te betalen huurtermijnen:

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar en	
Verplichtingen uit hoofde van huur en lease contracten	49.582	7.424	42.159	20.208	21.950

Accountants honoraria

Onder de andere externe kosten zijn de volgende bedragen aan accountants honoraria opgenomen.

(in EUR 1.000)	2010	2009
Controle van de jaarrekening	625	649
Overige controle werkzaamheden	764	775
Fiscale advisering	131	50
Andere niet-controlediensten	206	262
	1.726	1.736

Bovenstaande honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door de accountantsorganisatie zoals bedoeld in art. 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe de accountantsorganisatie behoort. De honoraria van PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. betreffen EUR 1,4 miljoen (in 2009: EUR 1,5 miljoen) en de werkzaamheden verricht door andere onderdelen van het PwC netwerk bedragen EUR 0,3 miljoen (in 2009 EUR 0,2 miljoen).

De andere niet controle-diensten hebben in 2010 voornamelijk betrekking op onderzoek naar de kostenstructuur binnen Schiphol Group. In 2009 betroffen dit voornamelijk werkzaamheden inzake de IT organisatie en projecten organisatie.

5. Personeelsbeloningen

De samenstelling van de personeelsbeloningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Korte termijn personeelsbeloningen		
Salarissen	146.585	150.527
Sociale lasten	12.547	12.431
Activering interne uren	- 11.055	- 13.371
	148.077	149.587
Vergoedingen na uitdiensttreding		
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	18.184	18.710
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	2.153	1.226
Vervroegde uitdiensttreding	1.634	1.676
	21.971	21.612
Andere lange termijn personeelsbeloningen		
Jubileumuitkeringen	558	1.299
Variabele beloning (lange termijn)	1.036	685
Overige personeelsbeloningen	- 199	98
	1.395	2.082
Ontslagvergoedingen	630	1.306
Overige personeelskosten	11.664	11.914
Totaal personeelsbeloningen	183.737	186.501

Het gemiddelde aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen was in 2010 2.328 (2009: 2.496).

De activering voor interne uren betreft geactiveerde productie voor het eigen bedrijf in de vorm van interne uren van medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten.

Voor een nadere toelichting bij de kosten uit hoofde van vergoedingen na uitdiensttreding, andere langere termijn personeelsbeloningen en ontslagvergoedingen wordt verwezen naar toelichting 35 inzake personeelsbeloningen.

Voor een uiteenzetting van de bezoldigingen van commissarissen en directie ingevolge art 2:383c BW wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen.

6. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Immateriële activa		
Contract gerelateerde activa	4.241	5.492
Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	4.523	3.001
Software licenties	2.126	1.509
	10.890	10.002
Activa ten behoeve van operationele activiteiten		
Banen, rijbanen en platformen	20.499	21.524
Terreinen en wegen	11.373	11.004
Gebouwen	31.878	31.380
Installaties	84.490	81.010
Overige vaste bedrijfsmiddelen	25.971	25.894
	174.211	170.812
Afschrijvingen inzake desinvesteringen	728	2.049
Totaal afschrijvingen	185.829	182.863

7. Bijzondere waardeveranderingen

De samenstelling van de bijzondere waardeveranderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Immateriële activa		
Contract gerelateerde activa	-	6.250
Software in ontwikkeling	314	-
Activa ten behoeve van operationele activiteiten		
Overige vaste bedrijfsmiddelen	153	88
Activa in aanbouw of ontwikkeling		
Activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten	-	6.897
Totaal bijzondere waardeverminderingen	467	13.235

In verband met de op korte en middellange termijn geprognosticeerde verliezen en negatieve operationele kasstromen is in 2010 EUR 0,5 miljoen afgewaardeerd (in 2009 EUR 0,1 miljoen) op de activa van enkele dochtermaatschappijen.

Naar aanleiding van een verslechterde verkoopprognose drank en tabak door ondermeer een afname in passagiersaantallen en -bestedingen is in 2009 een bijzondere waardevermindering toegepast op de contract gerelateerde activa die wij begin 2007 hebben overgenomen van KLM Tax Free Services. De boekwaarde is daarbij met EUR 6,3 miljoen verlaagd.

De bijzondere waardedaling in 2009 van activa in aanbouw voor operationele activiteiten van EUR 6,9 miljoen betreffen verschillende projecten die geen doorgang meer vinden.

8. Organisatieaanpassing

In 2010 is verdere invulling gegeven aan de uit de herijking van de strategie voortvloeiende organisatieaanpassing. De uitbesteding van niet kernactiviteiten en afvloeiing van boventallig personeel heeft geresulteerd in een daling van het aantal personeelsleden van circa 5% in 2009 en circa 13% in 2010. De gezamenlijke kosten hiervoor bedragen in 2010 EUR 9,1 miljoen (in 2009 EUR 31,3 miljoen). Het merendeel van de boventallige medewerkers heeft middels het mobiliteitscentrum een andere baan gevonden of heeft gebruik gemaakt van de regelingen in het Sociaal Plan.

9. Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2010 zijn, net als in 2009, geen bijzondere posten opgenomen.

10. Financiële baten en -lasten

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

(in EUR 1.000)

	2010	2009
Interestlasten		
Leningen	- 103.141	- 102.057
Renteverschil bij terugkoop EMTN obligaties	- 19.328	-
Lease verplichtingen	- 9.515	- 9.705
	- 131.984	- 111.762
Interestbaten		
Liquide middelen	2.951	3.365
Vorderingen op deelnemingen	6.127	5.025
Leasevorderingen	1.059	1.242
Geactiveerde bouwrente	8.115	8.243
Heffingsrente	521	847
Overige	448	405
	19.221	19.127
Overige financiële resultaten		
Koersverschillen vorderingen op deelnemingen	764	635
Koersverschillen liquide middelen	26	326
Koersverschillen overige activa en passiva	- 159	- 726
Derivaten	- 2.660	1.473
Dividend overige financiële belangen	375	410
Overige	- 764	- 711
	- 2.418	1.407
Totaal financiële baten en lasten	- 115.181	- 91.228

De geactiveerde bouwrente betreft gemaakte rentekosten tijdens de uitvoeringsfase van grote investeringsprojecten.

De koersverschillen vorderingen op deelnemingen betreffen de redeemable preference shares (RPS) die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. Deze vordering wordt, gezien onder meer de bepalingen over terugbetaling van de nominale waarde aan de aandeelhouders binnen een termijn van tien jaar, niet gezien als een onderdeel van de netto-investering in de deelneming. Als gevolg hiervan zouden de omrekeningsverschillen verantwoord moeten worden in de winst- en verliesrekening in plaats van in de reserve omrekeningsverschillen. Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt echter voor wat betreft de nominale waarde en bijgeboekte rente afgedekt gebruik makend van jaarlijkse termijntransacties. Met de aangegane transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over het verschil tussen enerzijds de boekwaarde tegen geamortiseerde kostprijs en anderzijds de nominale waarde en bijgeboekte rente worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. De overige koersverschillen worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties.

11. Resultaat deelnemingen

Onder resultaat deelneming wordt het aandeel in de resultaten van niet in de consolidatie betrokken deelnemingen verantwoord, waaronder Aéroports de Paris S.A. (ADP), Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (BACH) en JFK IAT Member LLC.

Het resultaat deelnemingen over 2010 is inclusief een eenmalig resultaat van EUR 28,1 miljoen welke is toe te schrijven aan de uitbreiding van ons belang in JFK IAT LLC. Voor een nadere toelichting bij deze acquisitie wordt korthedshalve verwezen naar toelichting 42 inzake acquisities.

De bijdrage van ADP aan het resultaat van Schiphol Group over 2010 betreft een bate van EUR 26,4 miljoen (in 2009 een bate van EUR 23,6 miljoen), inclusief aanpassingen in verband met verschillen in grondslagen van waardering en resultaatbepaling met betrekking tot voornamelijk vastgoed. De resultaten van ADP zijn door het management van Schiphol Group bepaald op basis van publiek bekende informatie.

12. Winstbelasting

De last uit hoofde van winstbelasting in de winst en verliesrekening kan als volgt worden geanalyseerd:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Resultaat voor belastingen	238.603	122.780
Resultaat deelnemingen *	- 56.865	- 25.386
	181.738	97.394
Nominale tarief voor de winstbelasting	25,5%	25,5%
Winstbelasting berekend tegen het nominale tarief	46.343	24.835
Afwijkend tarief buitenlandse deelnemingen	12.466	1.472
Winstbelasting vóór eenmalige effecten	58.809	26.307
Effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten	24,6%	21,4%
Aanpassing belastinglatenties in verband met verlaging van het tarief vennootschapsbelasting	5.075	-
Bijstellen initiële verwerking vaststellingsovereenkomst fiscale openingsbalans	-	- 32.912
Overige mutaties kortlopende verplichting vennootschapsbelasting	2.896	- 3.090
Overige mutaties in actieve en passieve belastinglatenties	109	- 234
Winstbelasting in de winst- en verliesrekening	66.889	- 9.929
Effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten	28,0%	- 8,1%

*) In de berekening van de af te dragen winstbelasting wordt het resultaat deelnemingen in mindering gebracht omdat deze fiscaal vallen onder de deelnemingsvrijstelling. Dit geldt niet voor het resultaat afkomstig van deelnemingen in commanditaire vennootschappen die niet zelfstandig belastingplichtig zijn en waarvan het resultaat wordt bijgeteld bij de fiscale eenheid N.V. Luchthaven Schiphol.

De effectieve belastingdruk over 2010 bedroeg 28,0% en was hoger dan het nominale tarief voor de vennootschapsbelasting van 25,5% vooral als gevolg van een relatief hoge belastingdruk op het eenmalige resultaat op deelnemingen vanwege de uitbreiding van ons belang in JFK IAT LLC en een afwaardering van latente belastingvorderingen in verband met de aanpassing van het belastingtarief naar 25% per 1 januari 2011. Over 2009 bedroeg de effectieve belastingdruk -8,1%, als gevolg van de eenmalige belastingbate in dat jaar van EUR 33 miljoen. Deze eenmalige bate hield verband met een bijstelling van de initieel in 2006 verwerkte effecten van de met de belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002.

De belasting effecten van de mutaties in het eigen vermogen, via het totaalresultaat, zijn als volgt:

(in EUR 1.000)	Voor belasting	Belasting	Na belasting
Omrekeningsverschillen	9.697	-	9.697
Waardemutaties afdekkingstransacties	18.019	- 4.229	13.790
Waardemutaties overige belangen	3.450	-	3.450
Totaal niet gerealiseerd resultaat 2010	31.166	- 4.229	26.937
Omrekeningsverschillen	9.487	-	9.487
Waardemutaties afdekkingstransacties	16.946	- 1.763	15.183
Waardemutaties overige belangen	641	-	641
Totaal niet gerealiseerd resultaat 2009	27.074	- 1.763	25.311

13. Resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders

Onder resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders is opgenomen het aandeel van derden in het resultaat van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. en Avioport Spa.

14. Winst per aandeel

De winst per aandeel wordt als volgt berekend:

	2010	2009
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat x EUR 1)	168.960.000	132.123.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	186.147	186.147
Winst per aandeel (x EUR 1)	908	710

Momenteel is geen sprake van, uit hoofde van opties of converteerbare vermogensinstrumenten, potentieel uit te geven aandelen die tot verwatering van de winst per aandeel zouden kunnen leiden.

Toelichting op de geconsolideerde balans

15. Immateriële activa

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

(in EUR 1.000)	Goodwill	Contract gerelateerde activa	Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	Software licenties	Software in ontwikkeling	Totaal
Samenstelling 31 december 2008						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	23.317	10.151	15.833	84.776
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.350	- 9.600	- 15.941	- 6.890	-	- 37.781
Boekwaarde	2.241	18.284	7.376	3.261	15.833	46.995
Specificatie van mutaties in 2009						
Investerings	-	-	-	11	11.387	11.398
Opleveringen	-	-	7.330	3.973	- 11.303	-
Afschrijvingen	-	- 5.492	- 3.001	- 1.509	-	- 10.002
Bijzondere waardeverminderingen	-	- 6.250	-	-	-	- 6.250
Desinvesteringen	-	-	- 11	- 9	-	- 20
Totaal mutaties in het boekjaar	-	- 11.742	4.318	2.466	84	- 4.874
Samenstelling 31 december 2009						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	30.636	14.126	15.917	96.154
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.350	- 21.342	- 18.942	- 8.399	-	- 54.033
Boekwaarde	2.241	6.542	11.694	5.727	15.917	42.121
Specificatie van mutaties in 2010						
Investerings	-	-	-	-	11.628	11.628
Opleveringen	-	-	9.522	2.314	- 11.836	-
Afschrijvingen	-	- 4.241	- 4.523	- 2.126	-	- 10.890
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	- 314	- 314
Reclassificaties	-	-	-	-	655	655
Totaal mutaties in het boekjaar	-	- 4.241	4.999	188	133	1.079
Samenstelling 31 december 2010						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	40.158	16.440	16.364	108.437
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.350	- 25.583	- 23.465	- 10.525	- 314	- 65.237
Boekwaarde	2.241	2.301	16.693	5.915	16.050	43.200

De per 31 december 2010 onder immateriële activa aanwezige goodwill heeft betrekking op Schiphol Telematics B.V. (EUR 0,8 miljoen) en Villa Carmen B.V. (EUR 1,4 miljoen).

Schiphol Group heeft in 2001 een additioneel belang verworven van 16,66% in Schiphol Telematics B.V. De boekwaarde van de aan Schiphol Telematics B.V. gerelateerde goodwill is ultimo 2010 getoetst op bijzondere waardevermindering. De bedrijfswaarde van de betreffende kasstroomgenererende eenheid is berekend op basis van gegevens uit haar businessplan 2011-2015 en een disconteringsvoet van 6%. De toets gaf geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardevermindering.

In 2005 is door Malpensa Real Estate II B.V. (MRE II B.V., een dochteronderneming van Schiphol Group) een belang van 47,44% verworven in Villa Carmen B.V. De goodwill die hieruit is ontstaan komt voort uit de meerwaarde van de door MRE II B.V. bij verwerving van haar aandeel ingebrachte grond. In 2008 is een kantoorgebouw verkocht. De boekwaarde van de resterende goodwill voorzover gerelateerd aan de grond onder dit kantoorgebouw tot een bedrag van EUR 0,3 miljoen is in 2008 afgeboekt. In 2010 is, evenals in 2009, geen sprake geweest van ontwikkelingen die aanleiding geven tot een bijzondere waardevermindering.

Uit de terzake van de overname begin 2007 van verkoopactiviteiten van drank en tabak overeengekomen vergoeding is EUR 24,0 miljoen toegerekend aan de concessiecontracten die van KLM Tax Free Services werden overgenomen. Naar aanleiding van een verslechterde verkoopprognose drank en tabak door ondermeer een afname in passagiersaantallen en -bestedingen is in 2009 een bijzondere waardevermindering toegepast op de concessiecontracten van KLM Tax Free Services van EUR 6,3 miljoen. In 2010 is geen sprake geweest van ontwikkelingen die aanleiding geven tot een bijzondere waardevermindering.

Eind 2008 heeft Schiphol Telematics B.V. een aantal contracten overgenomen van KPN N.V. Aan deze contracten is een waarde toegekend van EUR 3,9 miljoen welke is verantwoord als contractgerelateerde immateriële activa. Deze activa zijn lineair over een termijn van 2 jaar afgeschreven ten laste van de post afschrijvingen in de winst- en verliesrekening.

De ontwikkeling van geautomatiseerde toepassingen heeft betrekking op interne en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van ICT projecten. De software heeft betrekking op verkregen licenties. Voor een toelichting bij de bijzondere waardeverminderingen wordt verwezen naar toelichting 7.

16. Activa ten behoeve van operationele activiteiten

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

(in EUR 1.000)	Banen,		Gebouwen	Installaties	Andere vaste	Totaal
	rijbanen en platformen	Terreinen en wegen			bedrijfs-middelen	
Samenstelling 31 december 2008						
Aanschaffingswaarde	639.784	566.389	1.064.583	1.283.713	307.201	3.861.670
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 251.452	- 134.373	- 418.860	- 748.397	- 215.631	- 1.768.713
Boekwaarde	388.332	432.016	645.723	535.316	91.570	2.092.957
Specificatie van mutaties in 2009						
Opleveringen	7.639	10.767	98.939	124.831	36.320	278.496
Afschrijvingen	- 21.524	- 11.004	- 31.380	- 81.010	- 25.894	- 170.812
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	- 88	- 88
Verkopen	-	-	-	-	- 13	- 13
Desinvesteringen	- 169	- 123	- 396	- 832	- 510	- 2.030
Reclassificaties	-	-	-	51	- 51	-
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	58	58
Totaal mutaties in het boekjaar	- 14.054	- 360	67.163	43.040	9.822	105.611
Samenstelling 31 december 2009						
Aanschaffingswaarde	647.423	577.156	1.163.522	1.408.595	343.470	4.140.166
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 273.145	- 145.500	- 450.636	- 830.239	- 242.078	- 1.941.598
Boekwaarde	374.278	431.656	712.886	578.356	101.392	2.198.568
Specificatie van mutaties in 2010						
Opleveringen	7.144	4.667	104.136	211.536	25.734	353.217
Afschrijvingen	- 20.499	- 11.373	- 31.878	- 84.490	- 25.971	- 174.211
Bijzondere waardeverminderingen	-	- 67	-	-	- 86	- 153
Verkopen	-	-	-	- 2	- 14	- 16
(De)consolidatie	-	-	-	-	- 17	- 17
Desinvesteringen	- 446	-	-	- 125	- 156	- 727
Reclassificaties	-	-	- 2.977	2.977	- 656	- 656
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	26	26
Totaal mutaties in het boekjaar	- 13.801	- 6.773	69.281	129.896	- 1.140	177.463
Samenstelling 31 december 2010						
Aanschaffingswaarde	654.567	581.823	1.264.681	1.623.108	368.548	4.492.727
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 294.090	- 156.940	- 482.514	- 914.856	- 268.296	- 2.116.696
Boekwaarde	360.477	424.883	782.167	708.252	100.252	2.376.031

In de activa ten behoeve van operationele activiteiten, categorie Gebouwen, is een bedrag van EUR 37,8 miljoen (per 31 december 2009 EUR 39,3 miljoen) begrepen betreffende de boekwaarde van activa (P1 / traverse) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). De verplichtingen uit dien hoofde zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen.

Voor een toelichting bij de bijzondere waardeverminderingen wordt verwezen naar toelichting 7.

17. Activa in aanbouw of ontwikkeling

De samenstelling en het verloop van de activa in aanbouw of ontwikkeling is als volgt:

(in EUR 1.000)	Activa in	Activa in	Totaal
	aanbouw tbv operationele activiteiten	aanbouw tbv vastgoedbeleggingen	
Boekwaarde 31 december 2008			
	506.982	170.981	677.963
Specificatie van mutaties in 2009			
Investeringsuitgaven	174.349	28.991	203.340
Activering van bouwrente	7.781	462	8.243
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 278.496	- 37.659	- 316.155
Waardeveranderingen	-	2.561	2.561
Bijzondere waardeverminderingen	- 6.897	-	- 6.897
Reclassificaties	- 10.387	- 10.387	- 20.774
Totaal mutaties in het boekjaar	- 113.650	- 16.032	- 129.682
Boekwaarde 31 december 2009	393.332	154.949	548.281
Specificatie van mutaties in 2010			
Investeringsuitgaven	196.464	39.852	236.316
Activering van bouwrente	7.615	500	8.115
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 353.217	- 48.694	- 401.911
Waardeveranderingen	-	- 106	- 106
Totaal mutaties in het boekjaar	- 149.138	- 8.448	- 157.586
Boekwaarde 31 december 2010	244.194	146.501	390.695

De activering van bouwrente vindt plaats aan de hand van een percentage dat per kwartaal wordt vastgesteld, op basis van de dan geldende verhouding tussen eigen en vreemd vermogen. Gedurende 2010 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 2,59% tot 2,61% op jaarbasis.

De activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen in 2009 zijn inclusief twee gebouwen in aanbouw die worden gewaardeerd tegen reële waarde (met een waardeverandering in 2009 van EUR 2,6 miljoen). Eind 2010 is geen sprake van activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen die worden gewaardeerd tegen reële waarde.

Per 31 december 2010 was er sprake van verplichtingen tot investeringen in activa in aanbouw of ontwikkeling tot een bedrag van EUR 136,4 miljoen waarvan EUR 26,0 miljoen in vastgoed (per 31 december 2009 EUR 203 miljoen waarvan EUR 21,4 miljoen in vastgoed).

18. Vastgoedbeleggingen

De samenstelling en het verloop van de vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Gebouwen	Terreinen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2008	710.962	277.362	988.324
Specificatie van mutaties in 2009			
Opleveringen	35.711	1.948	37.659
Waardeveranderingen	- 39.811	- 2.884	- 42.695
Verkopen	- 849	-	- 849
Totaal mutaties in het boekjaar	- 4.949	- 936	- 5.885
Boekwaarde 31 december 2009	706.013	276.426	982.439
Specificatie van mutaties in 2010			
Opleveringen	44.388	4.306	48.694
Waardeveranderingen	- 14.593	36.773	22.180
Totaal mutaties in het boekjaar	29.795	41.079	70.874
Boekwaarde 31 december 2010	735.808	317.505	1.053.313

Het Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB C.V.) heeft 15 vastgoedobjecten in onderpand gegeven aan de ING Bank N.V. en ABN AMRO N.V. voor een bedrag van EUR 176 miljoen. In verband met de proportionele consolidatie van AREB C.V. komt 60,25% van dit bedrag aan vastgoedobjecten tot uitdrukking in de balans per 31 december 2010 van Schiphol Group.

In de categorie gebouwen is een bedrag van EUR 93,1 miljoen (per 31 december 2009 EUR 94,5 miljoen) begrepen inzake de reële waarde van activa (Triport) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). Onder terreinen zijn gronden begrepen die in erfpacht zijn uitgegeven.

In de vaststelling van de kasstromen, die mede bepalend zijn voor de reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd, wordt rekening gehouden met het bestaan van huurincentives. Voor een uiteenzetting van de verkopen en waardeveranderingen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening, respectievelijk paragraaf 2 en 3.

Bij alle afgesloten erfpachtcontracten, grondhuurcontracten en huurcontracten ten aanzien van (delen van) gebouwen is een clausule opgenomen met betrekking tot de aanwendbaarheid van de grond en/of het gebouw. Schiphol Group kan te allen tijde deze contracten ontbinden indien deze grond en/of (delen van) deze gebouwen benodigd zijn voor luchthavenactiviteiten.

Het beleid van Schiphol Group is om alle terreinen uitsluitend in erfpacht respectievelijk grondhuur uit te geven, met uitzondering van de terreinen ten aanzien waarvan de directie de intentie heeft uitgesproken deze te willen

verkopen. Het betreft hier terreinen die buiten de Schiphol locatie liggen en in de balans worden verantwoord onder de Activa beschikbaar voor verkoop.

19. Latente belastingen

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan winstbelasting. Op 8 september 2006 is de vaststellingsovereenkomst door Schiphol Group en de Belastingdienst ondertekend. Daarin is ondermeer de definitieve fiscale openingsbalans vastgelegd evenals enkele nadere afspraken over de bepaling van de fiscale winst van Schiphol Group.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten en activa in aanbouw worden commercieel en fiscaal gewaardeerd tegen kostprijs. Voornoemde vaststellingsovereenkomst heeft echter geresulteerd in verschillen tussen de fiscale en commerciële kostprijs van activa die per 1 januari 2002 aanwezig waren. In de fiscale balans is de kostprijs gelijk aan de waarde in het economische verkeer per 1 januari 2002 en in de commerciële balans is de kostprijs gelijk aan de (lagere) historische kostprijs. Daarnaast worden vastgoedbeleggingen, derivaten en langlopende leningen in vreemde valuta commercieel gewaardeerd tegen reële waarde en fiscaal tegen kostprijs. Bovendien wordt op de beleggingen in vastgoed fiscaal gezien afgeschreven, commercieel is geen sprake van afschrijving op dit vastgoed. Tenslotte bestaan verschillen in waardering van personeelsvoorzieningen door een afwijking in de gehanteerde actuariële veronderstellingen. Terzake van al deze waarderingsverschillen worden latente belastingvorderingen en verplichtingen verantwoord, alsook voor de latente belastingverplichting die is ontstaan uit de uitbreiding van ons belang in JFK IAT LLC.

De samenstelling van de latente belasting vorderingen en verplichtingen per balansdatum is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Latente belastingvorderingen		
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	190.184	193.988
Activa in aanbouw	78.987	80.567
Personeelsvoorzieningen	2.890	4.134
Latente belastingverplichtingen		
Vastgoedbeleggingen	- 25.198	- 20.888
Derivaten en leningen	- 7.209	- 811
Deelnemingen	- 11.007	-
	228.647	256.990
Langlopend (realisatie ligt niet in de lijn der verwachting)	83.574	84.939
Langlopend (realisatie te verwachten na 12 maanden)	145.449	172.139
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 12 maanden)	- 376	- 88
	228.647	256.990

IAS 12 Income Taxes verplicht tot het opnemen van een latente belastingvordering in zoverre het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee het verrekenbare verschil kan worden verrekend. Daadwerkelijke realisatie van de latente belastingvorderingen in relatie tot een deel van de operationele activa (EUR 83,6 miljoen) ligt echter niet in de lijn der verwachting. Het verschil tussen de commerciële en fiscale waarde wordt uitsluitend gerealiseerd bij verkoop (leidt tot fiscaal lagere winst en lagere afdracht van winstbelasting), bij bijzondere afwaardering (leidt tot fiscaal hogere kosten en lagere afdracht van winstbelasting) of bij

beëindiging van de luchtvaartactiviteiten (leidt tot fiscaal hogere kosten doordat slechts een vergoeding wordt verkregen tot de commerciële boekwaarde). Schiphol Group is niet gemachtigd de grond voor operationele activiteiten te verkopen. De verwachtingen ten aanzien van toekomstige kasstromen duiden niet op de noodzaak tot het doorvoeren van een afwaardering. Tenslotte ligt een beëindiging van de activiteiten evenmin voor de hand.

De latente belastingvorderingen en verplichtingen worden gesaldeerd aangezien de vorderingen en verplichtingen onderdeel uitmaken van dezelfde fiscale eenheid en de vennootschap aan het hoofd van deze fiscale eenheid een in rechte afdwingbaar recht hiertoe heeft.

Het verloop van de latente belastingvorderingen en latente belastingverplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)

	Operationele activa	Activa in aanbouw	Vastgoed beleggingen	Derivaten en Leningen	Personeels voorzieningen	Deelnemingen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2008	158.709	76.201	- 16.508	- 8.026	-	-	210.376
Specificatie van mutaties in 2009							
Bijstellen initiële verwerking vaststellingsovereenkomst fiscale openingsbalans	35.279	4.366	- 12.045	8.978	4.508	-	41.086
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 1.213	-	-	-	- 1.213
Latente belasting over herinvesteringsreserve	-	-	- 662	-	-	-	- 662
Latente belasting verantwoord in de winst- en verliesrekening	-	-	9.534	-	- 374	-	9.160
Latente belasting verantwoord in het eigen vermogen	-	-	-	- 1.763	-	-	- 1.763
Overige mutaties	-	-	6	-	-	-	6
Totaal mutaties in het boekjaar	35.279	4.366	- 4.380	7.215	4.134	-	46.614
Boekwaarde 31 december 2009	193.988	80.567	- 20.888	- 811	4.134	-	256.990
Specificatie van mutaties in 2010							
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 2.442	-	-	-	- 2.442
Latente belasting verantwoord in de winst- en verliesrekening	-	-	- 2.235	- 2.293	- 718	- 10.834	- 16.080
Latente belasting verantwoord in het eigen vermogen	-	-	-	- 4.229	-	-	- 4.229
Aanpassing door verlaging van het belastingpercentage	- 3.804	- 1.580	367	124	- 58	-	- 4.951
Overige mutaties	-	-	-	-	- 468	- 173	- 641
Totaal mutaties in het boekjaar	- 3.804	- 1.580	- 4.310	- 6.398	- 1.244	- 11.007	- 28.343
Boekwaarde 31 december 2010	190.184	78.987	- 25.198	- 7.209	2.890	- 11.007	228.647

In 2006 heeft Schiphol Group actieve belastinglatenties gevormd en passieve belastinglatenties laten vrijvallen met een gezamenlijk effect van EUR 309 miljoen in verband met de in dat jaar met de belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002. In 2009 heeft een bijstelling plaatsgevonden van deze initiële verwerking die aanleiding geeft tot de vorming van aanvullende, per saldo actieve belastinglatenties van EUR 41,1 miljoen, ten gunste van de winst en verliesrekening (EUR 32,9 miljoen) en de reserve afdekkingstransacties (EUR 8,9 miljoen) en ten laste van de nog te betalen winstbelasting (EUR 0,7 miljoen).

De waardering van vastgoed is bij het ontstaan van belastingplicht per 1 januari 2002 commercieel en fiscaal gelijk aan de reële waarde per die datum. Doordat op vastgoed vervolgens fiscaal wordt afgeschreven (waarbij overigens rekening dient te worden gehouden met een restwaarde van 25%) en commercieel niet, ontstaat een waarderingsverschil. Met ingang van het boekjaar 2007 is de Wet Werken aan Winst in werking getreden. Deze wet kent een beperking op de afschrijving van zowel commerciële gebouwen als operationele gebouwen tot de zogenoemde bodemwaarde. De bodemwaarde betreft 50% van de WOZ-waarde van operationele gebouwen en 100% van de WOZ-waarde voor commerciële gebouwen. Ook deze beperking in afschrijving geeft aanleiding tot een waarderingsverschil. Voor deze verschillen wordt een overboeking doorgevoerd van kortlopende belastingverplichtingen naar de latente belastingverplichtingen in 2010 van EUR 2,4 miljoen (in 2009 van EUR 1,2 miljoen).

Daarnaast ontstaat een waarderingsverschil door commerciële herwaardering van het vastgoed. Fiscaal wordt vastgoed niet geherwaardeerd. Betreffende dit verschil is in 2010 EUR 2,2 miljoen negatief (in 2009 9,5 EUR miljoen positief) gemuteerd in de latente belastingen in verband met vastgoedbeleggingen. Dit betreft onder meer het belaste deel van de waardeveranderingen vastgoed van positief EUR 22,2 miljoen (in 2009 negatief EUR 39,0 miljoen) zoals verantwoord in de winst- en verliesrekening.

In 2010 heeft de ontwikkeling in de reële waarde van derivaten aanleiding gegeven tot een mutatie in de latente belastingen van negatief EUR 15,1 miljoen. De ontwikkeling in de reële waarde van de lening in vreemde valuta gaf aanleiding tot een mutatie in de latente belastingen van positief EUR 8,7 miljoen.

Tenslotte is in 2010 een latente belastingverplichting verantwoord terzake van het eenmalige resultaat van EUR 28,1 miljoen in verband met de uitbreiding van ons belang in JFK IAT LLC. Voor een nadere toelichting bij deze acquisitie wordt korthedshalve verwezen naar toelichting 42 inzake acquisities.

20. Deelnemingen

Het verloop van de post deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Boekwaarde 1 januari	629.815	615.193
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Resultaat	57.076	26.939
Dividend	- 13.183	- 19.000
Acquisities	9.708	-
Verkopen	- 2.157	-
Kapitaaluitbreiding in/ terugstorting door deelnemingen	-	- 750
Omrekeningsverschillen	8.154	7.433
Totaal mutaties in het boekjaar	59.598	14.622
Boekwaarde 31 december	689.413	629.815

De acquisities in 2010 van in totaal EUR 9,7 miljoen betreft de uitbreiding van ons belang in JFK IAT LLC. Korthedshalve wordt verwezen naar toelichting 42.

Voor een nadere toelichting op de deelnemingen, inclusief de gedeeltelijke verkoop in 2010 van ons belang in SADC N.V., wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen. Voor een nadere toelichting op het resultaat van de deelnemingen wordt verwezen naar toelichting 11.

21. Vorderingen op deelnemingen

Het verloop van de vorderingen op deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Boekwaarde 1 januari	66.541	46.053
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijbeschrijving	6.990	8.382
Omrekeningsverschillen afdekkingstransactie	13.926	11.471
Overige omrekeningsverschillen	764	635
Totaal mutaties in het boekjaar	21.680	20.488
Boekwaarde 31 december	88.221	66.541

De vorderingen op deelnemingen betreft uitsluitend de door Schiphol Group gehouden redeemable preference shares in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd (BACH).

Terzake van de redeemable preference shares is sprake van een cumulatief recht op dividend. Voorts zal de nominale waarde van deze aandelen uiterlijk in 2014 worden terugbetaald aan de aandeelhouders. Op basis van deze kenmerken worden de redeemable preference shares ad AUD 115,5 miljoen (EUR 88,2 miljoen, inclusief geaccumuleerde rente) als langlopende vordering op deelneming geclassificeerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbate.

De rentebijbeschrijving betreft de waardering van de redeemable preference shares tegen geamortiseerde kostprijs. De rentebijbeschrijving in 2009 en 2010 is inclusief de rente over het afgelopen twee en een half jaar waaromtrent door het management van BACH medio 2009 is besloten om deze vooralsnog niet uit te keren. Gezien het cumulatief preferente karakter wordt deze rente wel als vordering en als bate verantwoord. Waardering tegen de hogere geamortiseerde kostprijs heeft tot gevolg dat, indien BACH besluit gebruik te maken van haar mogelijkheid tot vervroegde aflossing, Schiphol Group op dat moment een verlies moet verantwoorden ter grootte van het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en de nominale waarde. Per 31 december 2010 bedroeg dit verschil EUR 2,7 miljoen.

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt voor wat betreft de nominale waarde afgedekt gebruik makend van jaarlijkse termijntransacties. Met de aangegane transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en nominale waarde en de periode tussen de opeenvolgende jaarlijkse termijntransacties worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. De overige koersverschillen worden, via het totaalresultaat, verantwoord in de reserve afdekkingstransacties.

De reële waarde van de vorderingen op deelnemingen bedraagt per 31 december 2010 EUR 83,7 miljoen (AUD 109,6 miljoen), de effectieve rente bedraagt 11%. De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

22. Overige financiële belangen

Overige financiële belangen betreft het 1% belang in Flughafen Wien AG. Waardering vindt plaats tegen reële waarde, welke wordt ontleend aan de beurskoers van het aandeel. In 2010 is de reële waarde gestegen met EUR 3,5 miljoen van EUR 7,3 miljoen tot EUR 10,8 miljoen. De waardeverhoging is, via het totaalresultaat, verantwoord in de reserve overige financiële belangen.

23. Leasevorderingen

Het verloop van de leasevorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Boekwaarde 1 januari	7.489	9.230
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijdragen op leasevorderingen	1.059	1.242
Ontvangen leasetermijnen	- 3.025	- 2.983
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.966	- 1.741
Boekwaarde 31 december	5.523	7.489

Van de leasevorderingen is per 31 december 2010 het kortlopende deel ad EUR 2,2 miljoen (per 31 december 2009 ad EUR 2,0 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

Met ingang van 1992 huurt Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V. (een 100% dochteronderneming van Schiphol Group, hierna Balnag) gedurende een totale huurtermijn van 20 jaar de verkeerstoren op het centrum van de luchthaven van een financieringsmaatschappij, Abinton B.V. Gedurende dezelfde periode wordt de verkeerstoren door Balnag verhuurd aan Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL). Beide contracten betreffen een financiële lease. De vordering uit financiële lease betreft de verhuur aan LVNL. De verplichtingen aan Abinton B.V. zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen. LVNL heeft aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeerstoren van Balnag B.V. voor een bedrag van EUR 6,8 miljoen. De effectieve rente van het verhuurcontract tussen Balnag en de LVNL bedraagt 13,0%.

De resterende looptijd van de leasevorderingen is per 31 december 2010 als volgt. Het deel van de leasevorderingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de vlottende activa.

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	6.227	2.737	3.490	3.490	-
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 704	- 514	- 190	- 190	-
Boekwaarde van de vorderingen uit financiële lease	5.523	2.223	3.300	3.300	-

24. Leningen

Het verloop van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Boekwaarde 1 januari	4.170	4.099
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijdragen	195	183
Aflossing	- 85	- 112
Overige mutaties	64	-
Totaal mutaties in het boekjaar	174	71
Boekwaarde 31 december	4.344	4.170

Van de leningen is per 31 december 2010 het kortlopende deel ad EUR 0,1 miljoen (per 31 december 2009 ad EUR 0,1 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

Inbegrepen zijn ondermeer twee leningen aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met een gezamenlijke aflossingswaarde van EUR 2,7 miljoen, rentepercentage van 0% en een resterende looptijd van 2 jaar. De boekwaarde van de leningen bedraagt per 31 december 2010 EUR 2,3 miljoen, de reële waarde bedraagt EUR 2,7 miljoen, de effectieve rente is 9,3%.

Voorts is onder de leningen opgenomen een lening aan het Aviodrome met een geamortiseerde kostprijs van EUR 1,6 miljoen. In verband met de financiële situatie van het Aviodrome is in 2007 besloten de lening volledig te voorzien.

25. Overige langlopende vorderingen

De samenstelling van de overige langlopende vorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Afgekochte erfpacht	3.500	3.589
Huurincentives	19.670	15.179
Totaal overige langlopende vorderingen	23.170	18.768

De post afgekochte erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitbetaalde huurtermijnen op grond die zij in erfpacht heeft verkregen.

Huurincentives betreft de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Beide posten worden over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.

In de vaststelling van de kasstromen die ten grondslag liggen aan de bepaling van de reële waarde van vastgoed wordt rekening gehouden met het bestaan van huurincentives.

26. Activa beschikbaar voor verkoop

De grond waarvan de intentie bestaat dat deze zal worden vervreemd, wordt gepresenteerd als voor verkoop beschikbare activa. Het betreft hier de A4 zone West, een uitgebreid logistiek terrein direct aan de rijksweg A4 ten zuiden van de vrachtarealen van Amsterdam Airport Schiphol, en Badhoevedorp Zuid, een terrein voor kantoren en bedrijfsruimten ten noorden van de rijksweg A4.

De gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group en de provincie Noord-Holland hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) opgericht als publiekprivaat samenwerkingsverband. In december 2005 en november 2009 hebben de aandeelhouders in samenwerkingsovereenkomsten (respectievelijk SADC II en SADC III) besloten de gronden in voornoemde gebieden die in hun bezit zijn in te brengen in een nog op te richten grondbank en deze grondbank gronden in voornoemde gebieden te laten verwerven die nog niet in hun bezit zijn om vervolgens dit gebied samen tot ontwikkeling te kunnen brengen. Op het moment van ontwikkeling zal SRE B.V. de A4 zone West en Badhoevedorp Zuid inbrengen in een nog op te richten grondbank, waarin SRE B.V. vervolgens voor een bepaald percentage zal deelnemen.

In 2008 is in het kader van voornoemde samenwerkingsovereenkomsten besloten tot verwerving door de Gemeente Haarlemmermeer namens de partners van een tweetal kavels die nog niet bij hen in bezit waren. Voor de financiering van beide kavels heeft de Gemeente Haarlemmermeer een lening aangetrokken van de Bank Nederlandse Gemeenten. De hieraan verbonden kosten zullen bij inbreng in de nog op te richten grondbank gelijkmatig over de drie partners worden verdeeld. Het belang van SRE B.V. hierin zal EUR 8,0 miljoen bedragen te vermeerderen met financierings- en verwervingskosten.

27. Handels- en overige vorderingen

De samenstelling van de handels- en overige vorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Debiteuren	71.546	72.848
Te ontvangen baten	18.941	18.542
Omzetbelasting	12.793	12.046
Vooruitbetaalde kosten	13.059	15.344
Voorraden	6.196	7.777
Huurincentives	3.731	2.552
Participanten en deelnemingen	915	29
Afgekochte erfpacht	90	89
Overige vorderingen	33.733	37.159
	161.004	166.386

De handels- en overige vorderingen worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde, onder aftrek van een voorziening wegens oninbaarheid.

Per 31 december 2010 is de post debiteuren inclusief een voorziening voor oninbaarheid ad EUR 5,4 miljoen (per 31 december 2009: EUR 5,8 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,2 miljoen (in 2009 EUR 2,3 miljoen). In 2010 is EUR 0,6 miljoen (in 2009 EUR 0,7 miljoen) onttrokken in verband met oninbaarheid van vorderingen en EUR 0,2 miljoen (in 2009 EUR 2,3 miljoen) gedoteerd ten laste van de winst- en verliesrekening. Onder de overige vorderingen is (evenals voorgaand jaar) een bedrag begrepen van EUR 19,0 miljoen welke Schiphol Group heeft betaald aan Chipshol. Voor een nadere toelichting bij deze post wordt verwezen naar paragraaf 36 inzake overige voorzieningen.

28. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan per 31 december 2010 voor EUR 186,6 miljoen (per 31 december 2009: EUR 425,1 miljoen) uit deposito's met een oorspronkelijke looptijd variërend van 3 maand tot 6 maanden (gemiddeld 4,8 maanden). De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt per 31 december 2010 1,1% (per 31 december 2009 0,5%). De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

De liquide middelen worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

29. Geplaatst kapitaal

Het maatschappelijk aandelenkapitaal bedraagt per 31 december 2010 EUR 142.960.968. Dit kapitaal is verdeeld in 300.000 aandelen A en 14.892 aandelen B, elk EUR 454 in nominale waarde. Hiervan zijn 171.255 aandelen A en 14.892 aandelen B geplaatst. De verdeling over de aandeelhouders is als volgt:

Geplaatst kapitaal	(in aantallen)	(in procenten)	(in EUR 1.000)
Aandeelhouder:			
Staat der Nederlanden	129.880	69,77%	58.966
Gemeente Amsterdam	37.276	20,03%	16.923
Aéroports de Paris	14.892	8,00%	6.761
Gemeente Rotterdam	4.099	2,20%	1.861
	186.147	100%	84.511

In 2010 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het geplaatst kapitaal.

30. Ingehouden winst

Op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten tot uitkering van een dividend over 2009 van EUR 64,6 miljoen. Dit bedrag is bij uitkering in 2010 onttrokken aan de ingehouden winst. Het dividend over 2008 bedroeg EUR 69,1 miljoen en is in 2009 uitgekeerd en onttrokken aan de ingehouden winst.

Het netto resultaat over 2010 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2010 nog begrepen het voorstel voor het over 2010 uit te keren dividend, zoals nader toegelicht onder de Overige gegevens.

31. Overige reserves

Het verloop van de overige reserves is als volgt:

(in EUR 1.000)	Reserve			Totaal
	Reserve omrekenings verschillen	Reserve overige financiële belangen	Reserve afdekking transacties	
Stand per 31 december 2008	- 1.009	- 390	- 20.005	- 21.404
Specificatie van mutaties in 2009				
Omrekeningsverschillen	9.487	-	-	9.487
Mutaties in de reële waarde	-	641	-	641
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	4.888	4.888
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	11.471	11.471
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 14.822	- 14.822
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	1.207	1.207
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	- 599	- 599
Latente winstbelasting over waardemutaties leningen	-	-	- 1.164	- 1.164
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	5.371	5.371
Bijstellen initiele verwerking vaststellingsovereenkomst fiscale openingsbalans	-	-	8.978	8.978
Totaal mutaties in het boekjaar	9.487	641	15.330	25.458
Stand per 31 december 2009	8.478	251	- 4.675	4.054
Specificatie van mutaties in 2010				
Omrekeningsverschillen	9.697	-	-	9.697
Mutaties in de reële waarde	-	3.450	-	3.450
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	- 34.302	- 34.302
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	13.926	13.926
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	47.934	47.934
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	2.042	2.042
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	- 12.976	- 12.976
Latente winstbelasting over waardemutaties leningen	-	-	8.747	8.747
Aanpassing latente winstbelasting door tariefswijziging	-	-	124	124
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 11.723	- 11.723
Totaal mutaties in het boekjaar	9.697	3.450	13.772	26.919
Stand per 31 december 2010	18.175	3.701	9.097	30.973

Reserve omrekeningsverschillen

Onder de reserve omrekeningsverschillen worden de koersverschillen verantwoord die zijn ontstaan bij de omrekening van de netto investeringen in de dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen buiten de euro zone.

Reserve overige financiële belangen

Dit betreft de mutaties in reële waarde van de overige financiële belangen, deelnemingen waarin Schiphol Group geen invloed van betekenis kan uitoefenen.

Reserve afdekkingstransacties

In de reserve afdekkingstransacties worden de mutaties in de reële waarde van derivaten en leningen die worden gebruikt voor kasstroom afdekking verantwoord, nadat rekening is gehouden met latente belastingvorderingen en verplichtingen. Voorts worden in de reserve afdekkingstransacties de waarderingsverschillen verantwoord die optreden bij de omrekening van leningen tegen de slotkoers. Voor beide geldt dat verantwoording in de reserve afdekkingstransacties plaatsvindt, voorzover sprake is van een effectieve afdekking.

Voor een nadere toelichting over beperkingen aan de uitkeerbaarheid van reserves wordt verwezen naar paragraaf 45 over het eigen vermogen in de enkelvoudige balans.

32. Minderheidsaandeelhouders

Onder minderheidsaandeelhouders is per 31 december 2010 het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. en Avioport Spa opgenomen.

33. Leningen

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2010	2009
XS0168641610	2010	Euribor + opslag	EUR	30.000		-	30.000
XS0171966269	2013	4,38%	EUR	300.000		299.593	299.430
XS0399674216	2014	6,63%	EUR	649.999		646.959	696.805
XS0399674216	2014	6,63%	EUR	100.000		-	100.412
XS0495479555	2016	4,46%	EUR	50.000		49.911	49.896
XS0459479472	2016	4,46%	EUR	15.000		14.927	14.914
XS0167622454	2018	5,16%	EUR	30.000		29.947	29.939
XS0459479399	2019	4,94%	EUR	50.000		49.821	49.801
XS0459442710	2019	4,97%	EUR	85.000		84.851	84.887
XS0378569247	2038	3,16%	JPY	20.000.000	A	185.252	150.007
EMTN programma						1.361.261	1.506.091
XF0000NS4ET7	2016	5,38%	EUR	84.000		83.652	83.583
XF0000NS4FH9	2016	5,45%	EUR	40.000		39.912	39.895
XF0000NS4FX6	2016	5,12%	EUR	10.000		9.978	9.974
XF0000NS4DN2	2019	5,75%	EUR	50.000		48.972	48.845
XF0000NS4PP1	2019	5,50%	EUR	11.000		10.754	10.725
Schuldschein						193.268	193.022
ING RA Finance	2011	Euribor + opslag	EUR	26.168	B,C,D	26.168	26.168
ABN AMRO	2011	Euribor + opslag	EUR	12.608	E	12.608	12.608
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	5.696		5.696	5.696
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	14.373		14.373	14.373
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	15.000	F	15.000	15.000
ABN AMRO	2011	Euribor + opslag	EUR	18.239	G	18.239	18.239
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	8.917	H	8.917	8.917
ABN AMRO	2011	Euribor + opslag	EUR	2.742	I	2.742	2.742
ABN AMRO	2011	Euribor + opslag	EUR	2.259	J	2.259	2.259
Leningen AREB C.V.						106.002	106.002
Europese Investeringsbank	2006-2011	3,75%	EUR	150.000		16.285	47.960
Villa Carmen fase 1	2011	Euribor + opslag	EUR	14.100	K	2.160	2.125
Avioport fase 2	2012	Euribor + opslag	EUR	21.750	L	15.926	15.926
Avioport fase 1	2013	Euribor + opslag	EUR	28.000	M	28.000	28.000
Overige						9.171	8.738
Overige leningen						55.257	54.789
Totaal leningen						1.732.073	1.907.864

Van de leningen is per 31 december 2010 het kortlopende deel ad EUR 122,8 miljoen (per 31 december 2009 ad EUR 60,8 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In 1999 is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gestart, waarmee naar behoefte financiële middelen ter beschikking staan tot een maximum van EUR 2 miljard, mits het prospectus jaarlijks wordt geactualiseerd. Het prospectus is in 2010 geactualiseerd. Ultimo 2010 is voor een totaal van EUR 1.361,3 miljoen (per 31 december 2009 EUR 1.506,1 miljoen) opgenomen. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt. Gedurende 2010 is van dergelijke omstandigheden geen sprake geweest.

In juni 2008 heeft Schiphol Group, naast het bestaande EMTN programma, een Euro-Commercial Paper (ECP) programma gestart met een limiet van EUR 750 miljoen. Op 31 december 2010 staan geen kortlopende leningen uit onder het ECP programma.

Schiphol Group heeft voor een nominaal bedrag van EUR 195 miljoen aan zogenoemd Schuldschein-papier uitgegeven (vastrentende leningen met looptijden van 7 en 10 jaar). De Schuldschein documentatie bevat in beginsel dezelfde covenanten als het EMTN programma met daarbij een "change of control" in combinatie met een "downgrade below investment grade" voor vervroegde aflossing.

In juni 2010 heeft Schiphol Group haar gesyndiceerde en gecommitteerde faciliteit van EUR 200 miljoen verlaagd naar EUR 175 miljoen.

In 2002 is een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 150,0 miljoen. Dit bedrag is in 2003 opgenomen. Aflossing vindt plaats met ingang van augustus 2006 door middel van tien halfjaarlijkse annuïteiten. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing van de lening indien (naast de in dat kader gebruikelijke omstandigheden) andere leningen vervroegd worden afgelost of indien het eigen vermogen minder dan 30% van de activa bedraagt. Hiervan is in 2010 geen sprake geweest. Additionele zekerheden kunnen worden verlangd indien de credit rating beneden "A" (S&P's) of "A2" (Moody's) komt. De credit rating van N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland B.V. is in 2010 vastgesteld door S&P's op A en door Moody's op A1.

In 2010 heeft Schiphol Group een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 350 miljoen. Per 31 december 2010 was deze lening nog niet opgenomen. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing van de lening indien (naast de in dat kader gebruikelijke omstandigheden) andere leningen vervroegd worden afgelost of indien het eigen vermogen minder dan 30% van de activa bedraagt. Additionele zekerheden worden verlangd indien de credit rating BBB of lager is (S&P's) of Baa2 of lager (Moody's). De lening kent daarnaast een "change of control" clause.

Voor zowel de opgenomen leningen onder het EMTN programma, het ECP programma als de faciliteit met de Europese Investeringsbank geldt geen achterstelling ten opzichte van andere verplichtingen en dat vrijwillige vervroegde aflossing mogelijk is.

Alle leningen van AREB C.V. betreffen hypothecaire leningen. Voor al deze leningen geldt een verplichting tot vervroegde aflossing van 0,5% per kwartaal indien het financieringspercentage meer dan 55% bedraagt van de taxatiewaarde van de per lening gefinancierde objecten. Voor de hypothecaire leningen van ABN AMRO geldt daarnaast een verplichting tot vervroegde aflossing van 0,5%, 0,75% en 1% per kwartaal indien het financieringspercentage meer dan 60%, 65% respectievelijk 75% bedraagt van de taxatiewaarde. Als de jaarlijkse huurinkomsten van de leningen afgesloten bij de ABN AMRO lager zijn dan € 8,5 miljoen (exclusief omzetbelasting en servicekosten) (ons deel EUR 5,1 miljoen), dan geldt een verplichting tot vervroegde aflossing van 1% per kwartaal.

Tot meerdere zekerheid van de aflossing heeft AREB C.V. aan de banken het pandrecht verleend op de vorderingen betreffende de titel van verhuur en huur, welke het fonds heeft op de huurders van de in bezit zijnde objecten per balansdatum. AREB C.V. heeft tevens alle bestaande en toekomstige huurvorderingen met betrekking tot het object verpand, die reeds voor verpanding vatbaar zijn.

Door Villa Carmen Srl (een dochteronderneming van de joint venture Villa Carmen B.V. waarin Schiphol Group een aandeel heeft van 47,44%) is een project-lening overeengekomen met een drietal banken (Efibanca, Banca Popolare Italiana en Unicredit) tot een totaalbedrag van EUR 33,1 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 15,7 miljoen). In 2009 is met de opbrengst van de verkoop van kantoorgebouw Office 2 een deel van deze lening afgelost. Per 31 december 2010 resteert een opgenomen bedrag van EUR 4,6 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 2,2 miljoen).

Door Avioport Spa (een 70% dochteronderneming van Schiphol Group) is een hypothecaire lening overeengekomen met een tweetal banken (Efibanca en Banca Popolare Italiana) tot een totaalbedrag van EUR 49,8 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 21,8 miljoen voor fase 2). Per 31 december 2010 was hiervan opgenomen EUR 43,9 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 15,9 miljoen voor fase 2). Als onderpand voor fase 1 gelden de gebouwen, de aandelen en de huurinkomsten, voor fase 2 het gehele project. De aandeelhouders hebben zich daarnaast verplicht tot de inbreng van financiële middelen om, in aanvulling op voornoemde lening, zorg te dragen voor de financiering van het totale project.

Van het totale bedrag aan leningen is EUR 185,3 miljoen opgenomen in Japanse Yen (JPY 20 miljard). In lijn met het beleid Financieel Risico Management zijn ter afdekking van de door variabele rente en vreemde valuta aanwezige risico's renteswaps, rentecaps, valutaswaps en in enkele gevallen gecombineerde valuta rente swaps afgesloten op de leningen. De aangegane transacties komen in beginsel op relevante kenmerken zoals looptijd, omvang en dergelijke volledig overeen met de onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en of vaste dan wel gemaximeerde rente. Alle afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde kasstroomafdekkingen.

De derivaten betreffen de volgende contracten, waarbij de referenties verwijzen naar de gerelateerde leningen in het voorgaande overzicht.

Referentie	Wederpartij	Type	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Looptijd	Reële waarde in EUR 1.000 per		
							31 december 2010	31 december 2009	
A	JP Morgan	Valuta- renteswap	3,16%	JPY	20.000.000	2038	- 89.415	- 38.528	
B	ING	Renteswap	4,84%	EUR	13.084	2011	385	619	
C	ING	Rentecap	4,25%	EUR	8.737	2011	-	- 10	
D	ING	Rentecap	4,12%	EUR	4.338	2011	-	- 5	
E	ING	Rentecap	4,12%	EUR	1.085	2011	-	- 1	
F	ING	Rentecap	3,50%	EUR	13.015	2011	-	- 24	
G	ING	Renteswap	4,12%	EUR	15.184	2011	452	730	
H	ING	Renteswap	5,11%	EUR	8.917	2011	359	615	
I	ABN AMRO	Renteswap	5,16%	EUR	2.742	2011	75	175	
J	ABN AMRO	Renteswap	5,16%	EUR	2.259	2011	62	142	
K	Efibanca	Renteswap	4,30%	EUR	12.041	2011	172	299	
L	Efibanca	Renteswap	3,75%-4,95%	EUR	15.331	2010	-	346	
M	Efibanca	Renteswap	4,32%	EUR	21.000	2013	1.464	1.563	
N	ABN AMRO	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	73.500	2010	-	8.741	
N	ABN AMRO	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	14.600	2010	-	1.736	
O	ING	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	51.300	2011	7.550	-	
O	ING	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	50.000	2011	7.358	-	
Totaal								- 71.538	- 23.604
Verantwoord in de balans onder:									
Vaste activa								- 89.415	- 37.907
Langlopende verplichtingen								1.464	3.826
Kortlopende verplichtingen								16.413	10.477
								- 71.538	- 23.604

Het risico dat Schiphol Group loopt op de valutarenteswap (referentie A) wordt gemitigeerd middels een "cash collateral" overeenkomst met JP Morgan, die voor beide partijen resulteert in een maximale netto positie, die afhankelijk is van de credit rating van beide partijen. Indien de credit rating van een van beide partijen verlaagd wordt, daalt tevens de maximale netto positie op die partij. Volgens de "cash collateral" overeenkomst wordt het verschil tussen de marktwaarde van de swap en de van toepassing zijnde maximale netto positie wekelijks per bank betaald.

Per 31 december 2010 bedroeg de maximale netto positie van beide partijen EUR 10 miljoen (per 31 december 2009 EUR 10 miljoen) en bedroeg de marktwaarde van de swap circa EUR 90 miljoen (per 31 december 2009 EUR 39 miljoen) in het voordeel van Schiphol Group. Per 31 december 2010 was EUR 79 miljoen (per 31 december 2009 EUR 33 miljoen) per bank door JPMorgan aan Schiphol Group betaald als onderpand.

Referentie K en L betreffen afdekkingen van de financiering van de vastgoed ontwikkeling in Avioport fase 2 respectievelijk Villa Carmen Srl. De veronderstellingen wat betreft het verloop van de leningen zijn niet uitgekomen en dit verloop wijkt nu af van die van de derivaten. Om deze reden kunnen deze afdekkingstransacties in 2010 (evenals in 2009) niet als effectief worden aangemerkt. De mutaties in de reële waarde van de derivaten worden verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

Referentie N en O betreffen de derivaten ter afdekking van omrekeningsverschillen op de redeemable preference shares zoals verantwoord onder de vorderingen op deelnemingen.

De rentepercentages vermeld bij de valutaswaps, renteswaps en de valutarenteswap betreffen de vaste rente die op de betreffende swaps aan de wederpartij dient te worden betaald, tegen ontvangst van de wederpartij van de variabele (of vaste) rente die Schiphol Group op haar beurt dient te betalen op de betreffende leningen. De rente percentages vermeld bij de rentecaps betreffen het met de wederpartij afgesproken rente plafond. De rente die Schiphol Group is verschuldigd boven dit plafond wordt door de wederpartij vergoed. De rentecaps zijn exclusief kredietopslag.

De resterende looptijd van de leningen per 31 december 2010 is als volgt. Het deel van de leningen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
EMTN programma	1.361.261	-	1.361.261	946.552	414.709
Schuldschein	193.268	-	193.268	-	193.268
Leningen AREB C.V.	106.002	106.002	-	-	-
Europese Investeringsbank	16.285	16.285	-	-	-
Overige leningen	55.257	469	54.788	54.788	-
Totaal leningen	1.732.073	122.756	1.609.317	1.001.340	607.977

De totale boekwaarde van de leningen (tegen geamortiseerde kostprijs) staat in de volgende verhouding tot de reële waarde:

(in EUR 1.000)	Boekwaarde 31 December 2010	Reële waarde 31 December 2010
EMTN programma	1.361.261	1.574.300
Schuldschein	193.268	234.500
Leningen AREB C.V.	106.002	106.002
Europese Investeringsbank	16.285	16.600
Overige leningen	55.257	55.258
Totaal leningen	1.732.073	1.986.660

(in EUR 1.000)	Boekwaarde 31 December 2009	Reële waarde 31 December 2009
EMTN programma	1.506.091	1.616.900
Schuldschein	193.022	213.500
Leningen AREB C.V.	106.002	106.002
Europese Investeringsbank	47.960	47.960
Overige leningen	54.789	54.789
Totaal leningen	1.907.864	2.039.151

De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare markttrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

Het verloop van de leningen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	Leningen > 1 jaar	Leningen ≤ 1 jaar	Totaal
Boekwaarde 31 december 2008	1.528.512	167.431	1.695.943
Specificatie van mutaties in 2009			
Nieuw opgenomen	394.193	-	394.193
Rentebijdriving	476	-	476
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 60.750	60.750	-
Aflossing	- 11.561	- 167.431	- 178.992
Omrekeningsverschillen	- 4.888	-	- 4.888
Overige mutaties	1.132	-	1.132
Totaal mutaties in het boekjaar	318.602	- 106.681	211.921
Boekwaarde 31 december 2009	1.847.114	60.750	1.907.864
Specificatie van mutaties in 2010			
Nieuw opgenomen	116	-	116
Rentebijdriving	514	-	514
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 122.756	122.756	-
Aflossing	- 151.192	- 60.750	- 211.942
Omrekeningsverschillen	34.302	-	34.302
Overige mutaties	1.219	-	1.219
Totaal mutaties in het boekjaar	- 237.797	62.006	- 175.791
Boekwaarde 31 december 2010	1.609.317	122.756	1.732.073

In december 2010 heeft Schiphol Group een bod gedaan op nominaal maximaal EUR 150 miljoen van de uitstaande obligatielening van EUR 800 miljoen met een looptijd tot 23 januari 2014. Op 17 december heeft Schiphol Group uiteindelijk het totale beoogde bedrag van nominaal EUR 150 miljoen teruggekocht voor EUR 169 miljoen. Het verschil van EUR 19 miljoen betreft een vergoeding voor het verschil tussen de markt- en couponrente over de resterende looptijd en is verantwoord ten laste van 2010. De terugkoop is ingegeven door de verwachting dat tegen een lagere rente kan worden geherfinancierd en reduceert de aflossingspiek in 2014.

De financiële instrumenten van Schiphol Group betreft de in deze paragraaf toegelichte leningen en derivaten alsook de vorderingen op deelnemingen (21), overige financiële belangen (22), leningen (24), handels- en overige vorderingen (27), liquide middelen (28), enkele posten onder de overige langlopende verplichtingen (37) en de handels- en overige schulden (39). Voor een nadere toelichting bij deze financiële instrumenten wordt verwezen naar de tussen haakjes vermelde paragrafen.

34. Lease verplichtingen

De samenstelling van de lease verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve rente	Einde looptijd		
				2010	2009
P1 / Traverse	ABP	6,7%	2035	52.394	53.289
Triport	ABP	7,0%	2034	53.666	54.618
Verkeerstoren	Abinton B.V.	7,7%	2012	6.121	7.885
Overige				1.467	1.985
Totaal leaseverplichtingen				113.648	117.777

Van de leaseverplichtingen is per 31 december 2010 het kortlopende deel ad EUR 55,7 miljoen (per 31 december 2009 ad EUR 4,4 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

Schiphol Group heeft een 40-jarige leaseovereenkomst afgesloten met het ABP voor de parkeergarage P1 en de bijbehorende traverse. In deze overeenkomst zijn twee momenten opgenomen om vervroegd af te lossen, en wel 15 respectievelijk 30 jaar na oplevering. De hoogte van de afkoopsommen zijn bepaald en vastgelegd in het huurcontract. Schiphol Group is voornemens om op 26 april 2011 gebruik te maken van het eerste moment waarop vervroegd kan worden afgelost.

Het Triport contract met ABP heeft een totale looptijd van 40 jaar met tussentijdse opties tot beëindiging van de huurovereenkomst na 25 en na 30 jaar. Bij voortijdige beëindiging is Schiphol Group een afkoopsom en boeterente verschuldigd, waarna de opstallen eigendom worden van Schiphol Group. De huur wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van prijsindexcijfers voor de gezinsconsumptie. De grond onder Triport is in erfpacht uitgegeven aan ABP gedurende de termijn van de lease.

Voorts huurt Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V. (een 100% dochteronderneming van Schiphol Group, hierna Balnag) met ingang van 1992 gedurende een totale huurtermijn van 20 jaar, de verkeerstoren op het centrum van de luchthaven van een financieringsmaatschappij, Abinton B.V. Gedurende dezelfde periode wordt de verkeerstoren door Balnag verhuurd aan Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL). Beide contracten betreffen een financiële lease. De vordering uit hoofde van de verhuur aan LVNL is opgenomen onder de leasevorderingen. Balnag heeft aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeerstoren van Abinton B.V. voor een bedrag van EUR 2,1 miljoen.

De resterende looptijd van de lease verplichtingen is per 31 december 2010 als volgt. Het deel van de lease verplichtingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	231.150	116.968	114.181	24.526	89.656
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 117.502	- 61.237	- 56.264	- 14.433	- 41.832
Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease	113.648	55.731	57.917	10.093	47.824

Het verloop van de leaseverplichtingen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Boekwaarde 1 januari	117.777	121.564
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijbeschrijving op leaseverplichtingen	9.515	9.706
Betaalde lease termijnen	- 13.644	- 13.493
Totaal mutaties in het boekjaar	- 4.129	- 3.787
Boekwaarde 31 december	113.648	117.777

35. Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen betreffen de volgende netto verplichtingen:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslag- vergoedingen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2009				
Waarde van de verplichtingen	43.228	10.656	2.647	56.531
Waarde van de beleggingen	14.645	-	-	14.645
	28.583	10.656	2.647	41.886
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 3.541	-	- 11	- 3.552
Verplichting in de balans	25.042	10.656	2.636	38.334
Boekwaarde 31 december 2010				
Waarde van de verplichtingen	34.370	10.558	2.556	47.484
Waarde van de beleggingen	9.253	-	-	9.253
	25.117	10.558	2.556	38.231
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 2.640	-	- 66	- 2.706
Verplichting in de balans	22.477	10.558	2.490	35.525

Vergoedingen na uitdiensttreding betreffen toegezegd-pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag en tegemoetkoming ziektekosten gepensioneerden.

Andere lange termijn personeelsbeloningen betreffen jubilea-uitkeringen, variabele beloning (lange termijn), sabbatical leave en loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid.

Ontslagvergoedingen betreffen wachtgeld, BUT en Loonsuppletie werkloosheid anders dan die zijn opgenomen in de voorziening organisatieaanpassing.

De toegezegd-pensioenregeling die Schiphol Group heeft ondergebracht bij ABP wordt verantwoord als toegezegde-bijdragenregeling. Een nadere toelichting hieromtrent is opgenomen in paragraaf 40. De pensioenregelingen van enkele dochtermaatschappijen die ook kwalificeren als toegezegd-pensioenregeling worden wel als zodanig verantwoord.

Ten aanzien van deze pensioenregelingen hebben de waarde van de verplichtingen, de waarde van de beleggingen en de niet in aanmerking genomen actuariële resultaten zich gedurende de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

(in EUR 1.000)	2010	2009	2008	2007	2006
Boekwaarde 31 december					
Waarde van de verplichtingen	10.780	18.904	15.440	16.585	14.420
Waarde van de beleggingen	9.253	14.645	12.036	13.631	12.047
	1.527	4.259	3.404	2.954	2.373
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 1.615	- 3.139	- 1.729	- 951	- 240
Verplichting in de balans	- 88	1.120	1.675	2.003	2.133

De verschillende personeelsbeloningen gaven aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	Totaal
Opbouw of toekenning van rechten	1.742	1.380	1.340	4.462
Toevoeging van interest	2.195	355	70	2.620
Actuariële winsten en verliezen in het boekjaar	23	648	- 50	621
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)	- 36	- 326	-	- 362
Verwachte baten uit beleggingen	- 699	-	-	- 699
Overige kosten	- 323	25	- 54	- 352
Totale kosten ten laste van 2009	2.902	2.082	1.306	6.290
Opbouw of toekenning van rechten	1.699	1.345	655	3.699
Toevoeging van interest	2.074	334	48	2.456
Actuariële winsten en verliezen in het boekjaar	76	- 240	-	- 164
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)	-	-	- 18	- 18
Verwachte baten uit beleggingen	63	-	-	63
Overige kosten	- 125	- 44	- 55	- 224
Totale kosten ten laste van 2010	3.787	1.395	630	5.812

Ten aanzien van de toegezegd-pensioenregelingen onder de vergoedingen na uitdiensttreding wordt in 2011 een totale last voor de werkgever verwacht van EUR 1,4 miljoen. De werkelijke lasten uit hoofde van deze regelingen bedroegen in 2010 EUR 2,2 miljoen, zoals toegelicht onder personeelsbeloningen in toelichting 5.

Het verloop van verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen was als volgt:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2008	27.544	9.979	2.951	40.474
Specificatie van mutaties in 2009				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	2.902	2.082	1.306	6.290
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.587	- 1.405	- 1.622	- 6.614
Betaling van premies	- 1.817	-	-	- 1.817
Overige mutaties	-	1	-	1
Totaal mutaties in het boekjaar	- 2.502	678	- 316	- 2.140
Boekwaarde 31 december 2009	25.042	10.657	2.635	38.334
Specificatie van mutaties in 2010				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	3.787	1.395	630	5.812
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 2.990	- 1.294	- 950	- 5.234
Betaling van premies	- 1.384	-	- 172	- 1.556
(De)consolidatie	- 1.996	- 198	-	- 2.194
Overige mutaties	18	- 1	346	363
Totaal mutaties in het boekjaar	- 2.565	- 98	- 146	- 2.809
Boekwaarde 31 december 2010	22.477	10.558	2.490	35.525

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen zijn berekend uitgaande van de volgende actuariële veronderstellingen en inschattingen van het management:

	31 december 2010	31 december 2009
Disconteringsvoet	4,75%	5,00%
Beleggingsrendement	4,75%	5,00%
Inflatie	2,00%	2,00%
Algemene salarisstijging	2,00%	2,00%
Overlevingskansen	Prognosetafel 2060 met correctiefactoren die zijn afgestemd op het gemiddelde salarisniveau van de onderneming	Prognosetafel 2050 met een terugstelling van 3 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)	4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)
Leeftijdsverschil	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote
Arbeidsongeschiktheid	UKV 2007-IV, gebaseerd op instroom 2006 en 2007	UKV 2007-IV, gebaseerd op instroom 2006 en 2007
Ontslagkansen, afhankelijk van leeftijd	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)
Blijfkansen (met betrekking tot FLO)	100%	100%

Voor een nadere toelichting bij de verplichtingen uit hoofde van de pensioenregeling bij ABP wordt verwezen naar de paragraaf Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

36. Overige voorzieningen

Onder toelichting 8 zijn de organisatieaanpassing en de daarmee gemoeide kosten nader uiteengezet. Terzake van deze organisatieaanpassing resteert per 31 december 2010 een voorziening van EUR 19,6 miljoen (per 31 december 2009 EUR 20,8 miljoen). De voorziening betreft onder meer de tijdelijke loondoorbetaling aan boventallige medewerkers en kosten van begeleiding naar ander werk, uitkeringen aan deelnemers van de FPU seniorenregeling tot aan hun pensioen, eenmalige transfervergoedingen aan medewerkers in uitbestedings-trajecten en overige individueel met medewerkers getroffen regelingen.

In 2004 is vast komen te staan dat Schiphol Group een verplichting heeft in het kader van enkele claims en geschillen. De terzake van deze claims en geschillen gezamenlijk ten laste van 2004 getroffen voorziening van EUR 10,0 miljoen is in 2010, evenals in 2009, ongewijzigd gebleven.

De voornaamste van voornoemde claims en geschillen betreft de gevolgen van het bouwverbod dat vanaf 19 februari 2003 tot 28 juni 2007 voor het Groenenbergterrein van kracht was. Bebouwing van het Groenenbergterrein zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan, naar de in 2003 beschikbare inzichten, ernstig kunnen verstoren. Door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is daarom in februari 2003 voor dit terrein een bouwverbod ex. artikel 38 van de Luchtvaartwet (Lvw) afgekondigd. De economische eigenaar van het terrein (Schiphol) heeft in juni 2003 een claim ingediend bij Schiphol Group voor de schade die de wet voorziet bij het treffen van dit bouwverbod (artikel 50 Llv).

Op basis van voortschrijdend inzicht en nieuwe gegevens is door de Minister van Infrastructuur en Milieu geoordeeld dat handhaving van het bouwverbod voor het terrein niet langer nodig was. Op 28 juni 2007 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu, naar aanleiding van een verzoek van Schiphol Group, het bouwverbod opgeheven. Zoals bij de schadeloosstelling bij het opleggen van het bouwverbod is ook in de wet voorzien in een regeling bij opheffing en waardevermeerdering (afzonderlijke terugbetalingprocedure ex artikel 55 Lvw). Deze procedure is door Schiphol Group tegen Chipshol aanhangig gemaakt bij de Rechtbank Haarlem. In 2007 heeft Schiphol Group een bedrag van EUR 19,0 miljoen (EUR 16,0 miljoen met rente) ter voldoening van een tussenvonnis bij wijze van voorschot aan Chipshol betaald. Chipshol heeft op last van de rechter ter afdekking van het restituerisico van dit bedrag een bankgarantie ten behoeve van Schiphol Group gesteld van EUR 21,5 miljoen.

In haar eindvonnis van 30 januari 2008 heeft de rechtbank de schadeloosstelling die Schiphol Group aan Chipshol moet betalen op basis van artikel 50 Lvw bepaald op EUR 16,0 miljoen (vermeerderd met wettelijke rente). De claim van Chipshol inzake belastingschade is afgewezen. Beide partijen zijn tegen de tussenvonnissen en het eindvonnis in cassatie gegaan. Er is – kort gezegd – door de luchthaven een procedure ex artikel 55 Lvw aanhangig gemaakt om vast te stellen welke waardevermeerdering van de grond van het Groenenbergterrein heeft plaats gevonden na opheffing van het bouwverbod om zodoende te komen tot vaststelling van het bedrag dat door Chipshol dient te worden betaald respectievelijk wat in mindering komt op het door Schiphol betaalde voorschot. De zekerstelling voor het restituerisico is door de rechter gehandhaafd, ook nadat de Rechtbank Haarlem in de art 55 Lvw- procedure de waardestijging van het Groenenbergterrein bij tussenvonnis d.d. 28 januari 2009, als gevolg van de opheffing van het bouwverbod, op nihil heeft gesteld.

De Hoge Raad heeft op 19 februari 2010 arrest gewezen in de Art 50 Lvw-procedure en oordeelt dat het eindvonnis van de Rechtbank Haarlem d.d. 30 januari 2008 niet in stand kan blijven. Geoordeeld is dat Chipshol recht op schadevergoeding toekomt door oplegging van het bouwverbod, maar tevens dat Schiphol Group recht heeft op vergoeding van waardevermeerdering door de opheffing daarvan. De hoogte van de vergoedingsplicht zal door het Hof Amsterdam worden vastgesteld, waarbij daarnaast aspecten als eigen schuld van Chipshol, dubbel-tellingen met schikkingen die Chipshol getroffen heeft met gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland enerzijds en niet opgenomen component belastingschade anderzijds, moeten worden mee gewogen.

Gelet op het voorgaande is de directie van mening dat op dit moment de schatting die zij heeft gemaakt van de verplichtingen die Schiphol Group per saldo jegens Chipshol zal hebben niet hoeft te worden herzien. Zij verwacht dat het uiteindelijke restbedrag aan schadeloosstelling dat Schiphol Group aan Chipshol verschuldigd blijkt inzake het Groenenbergterrein de voorziening die terzake is getroffen niet zal overschrijden.

37. Overige langlopende verplichtingen

De samenstelling van de overige langlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Vooruitontvangen erfpacht	86.396	86.940
Ongerealiseerde winst inbreng Schiphol Logistics Park C.V.	3.646	3.646
Verplichting Stichting Mainport en Groen	2.150	4.300
Huurincentives	152	415
Overige	1.442	1.611
	93.786	96.912

De post vooruitontvangen erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitontvangen huurtermijnen op grond die derden van haar in erfpacht hebben verkregen. Deze post wordt over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

In 2006 heeft SRE B.V. een terrein ingebracht in Schiphol Logistics Park C.V. en daarmee een belang verworven in deze vennootschap van ruim 38%. Het verschil tussen de reële waarde van het terrein bij inbreng van EUR 23,7 miljoen en de totale kostprijs van het terrein van EUR 11,7 miljoen bedraagt 12,0 miljoen. In overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling dient van deze winst het deel gelijk aan het belang van SRE B.V. in Schiphol Logistics Park C.V. van ruim 38% of wel EUR 4,6 miljoen als ongerealiseerd te worden beschouwd. In 2009 is de grond gedeeltelijk verkocht en is een deel van de winst gerealiseerd.

Schiphol Group heeft ten laste van het boekjaar 2006 EUR 8,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de Stichting Mainport en Groen. Dit bedrag is in 1996 toegezegd met de afspraak dat uitkering zou plaatsvinden op basis van nader uitgewerkte plannen. Per 31 december 2010 is de derde termijn van 25% verantwoord onder de kortlopende schulden en onder de overige langlopende verplichtingen de vierde termijn van 25%. De Stichting Mainport en Groen zet zich in voor een aantrekkelijk groen landschap om de luchthaven Schiphol.

Huurincentives betreft de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Deze worden over de termijn gedurende welke de huurincentives van toepassing zijn ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

38. Winstbelasting

De winstbelasting wordt berekend over de commerciële winst, rekening houdend met permanente verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. De winstbelasting over waardeveranderingen, voor zover deze in het binnenland zijn behaald, wordt tot het moment van realisatie verantwoord onder de latente belastingvorderingen en verplichtingen. De schuld uit hoofde van winstbelasting in de balans per 31 december 2010 van EUR 11,6 miljoen betreft de som van de over de jaren 2008 tot en met 2010 nog verschuldigde winstbelasting. Hierop zijn de reeds betaalde voorlopige aanslagen in mindering gebracht.

De aangifte vennootschapsbelasting over 2008 is met de inspecteur besproken en dienovereenkomstig verwerkt in deze jaarrekening. Over de jaren 2009 en 2010 moet de aangifte vennootschapsbelasting nog worden ingediend. Dit kan nog aanleiding geven tot reclassificatie van bestaande kortlopende verplichtingen vennootschapsbelasting naar latente belastingverplichtingen.

Versillen tussen de betaalde winstbelasting volgens het kasstroomoverzicht en de winstbelasting in de winst- en verliesrekening betreffen toevoegingen en onttrekkingen aan latente belastingvorderingen en verplichtingen, schattingsverschillen in belastbare bedragen in voorlopige aanslagen en definitieve aanslagen en afrekeningen over oude jaren.

39. Handels- en overige schulden

De samenstelling van de handels- en overige schulden is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Schulden aan leveranciers	76.556	77.707
Schulden aan participanten en deelnemingen	780	-
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	5.040	5.551
Schulden ter zake van pensioenen	2.130	4.327
Te betalen interest	63.423	73.505
Verplichting Stichting Mainport en Groen	2.150	2.100
Nog te betalen kosten	84.025	61.090
Verplichting Martinair	-	15.700
Vooruitontvangen baten	36.632	36.258
Vooruitontvangen erfpacht	1.838	1.619
Huurincentives	612	540
Overige schulden	89.511	64.494
	362.697	342.891

De schuld in 2009 aan Martinair Holland N.V. van EUR 15,7 miljoen vloeit voort uit een contract dat eind 2006 door SRE B.V. en Martinair Holland N.V. werd ondertekend voor de realisatie van een nieuw hoofdkantoor voor Martinair Holland N.V. van circa 13.000 m² op Schiphol-Oost. Inmiddels hebben Martinair Holland N.V. en Transavia B.V. gezamenlijk hun intrek genomen in TransPort, het kantoorpand dat Schiphol Real Estate heeft ontwikkeld. Met de voortijdige beëindiging van haar huidige erfpachtcontract, welke zou aflopen in 2042, en verhuizing van Schiphol-Centrum naar Schiphol-Oost maakt Martinair Holland N.V. plaats voor een mogelijke toekomstige uitbreiding van de terminal. De investering betreft de verkrijging door Schiphol Group van het economische eigendom van de betreffende grond. Deze grond is in 2010 door Martinair Holland N.V. als

bouwterrein (vrij van opstallen) aan Schiphol Group geleverd. Het bedrag van EUR 15,7 miljoen is toegevoegd aan de boekwaarde van het betreffende terrein onder de activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten. Betaling heeft plaatsgevonden bij oplevering van de grond in 2010.

Onder de overige schulden is per 31 december 2010 het onder de "cash collateral" overeenkomst met JPMorgan gestorte onderpand van circa EUR 79 miljoen verantwoord (per 31 december 2009 EUR 33 miljoen).

De handels- en overige schulden worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

40. Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Pensioenregeling

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Op basis van de bepalingen in de pensioenregeling kwalificeert de regeling als een toegezegd-pensioenregeling. Dit betekent dat Schiphol Group haar proportionele aandeel in de contante waarde van toegekende aanspraken, fondsbeleggingen en baten en lasten die voortvloeien uit de regeling dient weer te geven, inclusief bijbehorende informatie in de toelichting. Schiphol Group beschikt evenwel over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen. ABP is op dit moment niet in staat de gegevens aan te leveren die noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegd-pensioenregeling. Er is geen consistente en betrouwbare basis om de verplichting, fondsbeleggingen en kosten van de regeling van ABP toe te rekenen aan individuele aangesloten werkgevers die deelnemen aan het plan. Dit omdat de regeling de aangesloten werkgevers blootstelt aan actuariële risico's die verband houden met de huidige en voormalige werknemers van andere aangesloten werkgevers. Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen. Schiphol Group heeft de premie die verschuldigd is aan het ABP als last in de winst- en verliesrekening verantwoord. Voor zover de premie nog niet is betaald, is een verplichting opgenomen op de balans.

Terzake van het proportionele aandeel van Schiphol Group in overschotten of tekorten van het pensioenfonds kan nog het volgende worden opgemerkt. Het reglement voorziet in geen enkel opzicht in de mogelijkheid van bijstortingen en of onttrekkingen aan het fonds. Voor Schiphol Group zullen overschotten en tekorten daardoor uitsluitend kunnen leiden tot wijzigingen in de in de toekomst af te dragen premie. De hoogte van de premie is afhankelijk van de (verwachtingen ten aanzien van de) financiële positie van het pensioenfonds, welke positie wordt uitgedrukt in een dekkingsgraad. De dekkingsgraad van ABP is in de tweede helft van 2010 gestegen van 95% naar 105%. ABP doet periodiek onderzoek naar de ontwikkeling van de levensverwachting. Omdat hieruit gebleken is dat Nederlanders langer leven dan voorheen verwacht, heeft ABP deze gestegen levensverwachting doorberekend in de verplichtingen, de pensioenuitkeringen die het fonds nu en in de toekomst moet verrichten. Die verplichtingen nemen hierdoor fors toe. De financiële gevolgen van de gestegen levensverwachting zijn verwerkt in de genoemde dekkingsgraad van 105%.

Convenanten inzake de toekomstige ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol

De Alderstafel is opgericht in december 2006 en is een overlegtafel onder voorzitterschap van de heer Hans Alders. Het doel is om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de korte (tot en met 2010) en de middellange termijn (tot en met 2020). Aan de Alderstafel komen alle betrokken partijen samen: het Rijk (vertegenwoordigers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu), de luchtvaartpartijen (Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en KLM), een aantal regionale en lokale overheden (de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uitgeest en Amsterdam) verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol via de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven

Schiphol) en de VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms). Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel haar advies voor de middellange termijn (tot 2020) aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Dit advies is nader uitgewerkt in drie convenanten: *omgevingskwaliteit middellange termijn, hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn en behoud en versterking Mainport functie en netwerkwaliteit*. Per 1 november 2010 is gestart met een experiment voor een periode van twee jaar betreffende een nieuw geluidsstelsel voor Schiphol. Het doel van het nieuwe geluidsstelsel is de instandhouding van het netwerk van verbindingen op Schiphol met een voor bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardige of betere bescherming. Daarbij moet het niet ingewikkeld zijn, en goed uitlegbaar. Tijdens het experiment blijft het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten van kracht. Indien zou blijken dat grenswaarden binnen het huidige stelsel dreigen te worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het experiment, dan kan een 'experimenteerregeling' met vervangende grenswaarden worden opgesteld. De conclusie van de Alderstafel is dat het gebruik van het banenstelsel op Schiphol zo moet zijn dat het minste aantal gehinderden ontstaat. De uitvoering van de afspraken ligt sinds die tijd bij de betrokken partijen. Tenminste tweemaal per jaar wordt de voortgang hierover besproken aan de Alderstafel.

Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn.

De onder dit convenant te maken afspraken betreffen gebiedsgerichte projecten (verbetering van de omgevingskwaliteit in een bepaald gebied), individuele maatregelen (verbetering in individuele, schrijnende gevallen van overlast) en generieke afspraken. Schiphol Group heeft (ten laste van het boekjaar 2006) EUR 10 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode tot 2010, uitsluitend bestemd voor de financiering van individuele maatregelen voor schrijnende gevallen. Het Rijk en de provincie Noord-Holland hebben ieder eveneens EUR 10 miljoen ter beschikking gesteld, voor de financiering van alle genoemde maatregelen. De drie partijen hebben daarnaast de intentie, indien de gekozen aanpak succesvol is gemeten aan de inhoudelijke criteria uit het convenant, het proces en het beschikbaar komen van projecten waarvan de primaire financiering is geregeld, ieder een tweede bedrag van EUR 10 miljoen ter beschikking te stellen voor de middellange termijn (tot 2020).

Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn.

In dit convenant zijn onder meer afspraken opgenomen over verkeersvolume (een maximum verkeersvolume van 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot 2020, waarvan 70.000 elders), operationeel concept en baangebruik en een nieuw normen- en handhavingstelsel. Terzake van hinderbeperkende maatregelen verplicht Schiphol Group zich specifiek, al dan niet in samenwerking met andere partijen, tot het optimaliseren van een aantal vliegroutes, het ontwikkelen van glijvluchtnaderingen, tot maatregelen ter beperking van grondgeluid, ontmoediging van operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen (marginaal conforme vliegtuigen), objectivering van criteria voor de prioritering van de plaatsing van nieuwe NOMOS meetposten en inzichtelijk maken van de huidige kwaliteitsborging van het NOMOS systeem, ontwikkelingen van een milieusimulator die de beleving van grondgeluid inzichtelijk maakt en uitbreiding van de informatievoorziening via het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas).

Convenant behoud en versterking Mainport functie en netwerkwaliteit.

De wereldwijde economische crisis heeft geleid tot een forse terugval in aantal vliegtuigbewegingen. De verwachting is dat de luchtvaartmarkt zich – in lijn met de economische verwachtingen - in de komende jaren zal herstellen. Dit betekent dat de benodigde luchthavencapaciteit op Schiphol naar verwachting later, op enig moment tekort gaat schieten.

In dit convenant zijn hieromtrent een aantal zaken vastgelegd. Voor de realisatie van luchthavencapaciteit op de regionale velden zijn planologische procedures en andere voorbereidende activiteiten noodzakelijk voordat daadwerkelijk over deze extra capaciteit beschikt kan worden. De gemiddelde doorlooptijd hiervan en de betrokkenheid van belanghebbenden bij de totstandkoming en uitwerking van besluitvorming vergen een tijdig en zorgvuldig proces. Om die reden wordt vastgehouden aan de gemaakte afspraken in het convenant, effectivering daarvan vindt op een later moment plaats.

Partijen spannen zich ervoor in dat als de grens van 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen bereikt wordt, extra capaciteit op de regionale luchthavens van in totaal circa 35.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd kan worden. Schiphol Group zal een eigen visie opstellen over de ontwikkeling van de regionale luchthavens die onder haar verantwoordelijkheid vallen, inclusief de daarbij behorende benodigde investeringen. Schiphol Group ontwikkelt, in samenwerking met relevante partijen, maatregelen tot stimulering van de uitplaatsing van niet-Mainportgebonden verkeer naar de regionale luchthavens.

Omlegging van de A9

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de A9 te Badhoevedorp een overeenkomst gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de Provincie Noord-Holland, de Gemeente Haarlemmermeer, het Regionaal Orgaan Amsterdam, de Gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland B.V. Op voorwaarde dat de omlegging van de A9 tegemoet komt aan door Schiphol Nederland B.V. gestelde condities in het kader van onder meer een doelmatige besteding van middelen, doorstroming van het verkeer en ontsluiting van het luchthavenareaal is een geconditioneerde bijdrage in de kosten van de omlegging toegezegd van maximaal EUR 15,0 miljoen, welke volgens de huidige planning in 2011 betaalbaar zal worden. Het tot en met 2011 geïndexeerde bedrag bedraagt circa EUR 16,4 miljoen.

In het voorjaar van 2007 hebben Schiphol Group en de Gemeente Haarlemmermeer overeenstemming bereikt over een additionele bijdrage van EUR 14,8 miljoen uit de gebiedsontwikkeling Elzenhof ten behoeve van de omlegging van de A9. Dit bedrag wordt geïndexeerd. Aan deze bijdrage heeft Schiphol Group als voorwaarde gesteld dat onomkeerbare planologische medewerking wordt verleend aan de ontwikkeling van 100.000 m² van het gebied Elzenhof dat in eigendom is van Schiphol Group. Aan deze medewerking kan invulling worden gegeven in de vorm van een artikel 19 vrijstelling of in de vorm van bestemmingsplannen. Dit laatste is mede bepalend voor het tijdstip waarop en de termijnen waarin voornoemde bijdrage door Schiphol Group zal worden betaald. Het bestemmingsplan is eind 2010 nog niet onherroepelijk en daarom wordt niet verwacht dat dit bedrag in 2011 zal worden uitbetaald.

Omlegging van de N201

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de N201 tussen Uithoorn en Hoofddorp een overeenkomst gesloten tussen de Provincie Noord-Holland en Schiphol Nederland B.V. In deze overeenkomst heeft Schiphol Nederland B.V. een bijdrage toegezegd van maximaal EUR 5,0 miljoen in geld (betaalbaar achteraf in gelijke jaarlijkse termijnen) en maximaal EUR 7,0 miljoen in natura. Aan de bijdrage zijn voorwaarden verbonden in het kader van realisatie van de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project, waarborging van de (strategische) belangen en de Mainport positie van de luchthaven, doelmatige besteding van middelen en transparantie in de financiële verantwoording. Eén jaar nadat de vereiste ruimtelijke bestemmingswijzigingen met betrekking tot de voor de Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project onaantastbaar zijn geworden, wordt de eerste termijn van de bijdrage in geld opeisbaar. Volgens de huidige verwachtingen zal dit het geval zijn in 2012. Vooruitlopend op het onvoorwaardelijk worden van onze verplichting wordt aan de bijdrage in natura al met ingang van 2005 invulling gegeven door de detachering van medewerkers van Schiphol Group of derden, werkzaam op het gebied van projectmanagement en/of daaraan ondersteunende diensten.

Watersaneringsplan

Om de kwaliteit van het oppervlaktewater duurzaam te verbeteren, is in 2007 een saneringsplan opgesteld voor het terugdringen van de schadelijke effecten van de-icing. De saneringsplannen omvatten bronreducerende maatregelen (Saneringsplan 1) en infrastructurele maatregelen (Saneringsplan 2). Voor Saneringsplan 2 is inmiddels een alternatief gekomen, Saneringsplan 3. De kosten en investeringen voor Saneringsplan 3 zijn opgenomen in het Business Plan 2011-2015. Door verdergaande operationele maatregelen aan de bron en in het watersysteem zal getracht worden de investeringen in infrastructuur zoveel mogelijk te beperken en te vervangen door operationele kosten. Dit zal dan Saneringsplan 4 worden: de vervuiling opzuigen voordat het regent door de inzet van aangeschafte of gehuurde operationele machines. Daarnaast zal dan ingeval van calamiteiten (toch nog vervuiling tijdens extreem strenge winters) 'schoon' water worden ingekocht en worden ingebracht in het watersysteem. De haalbaarheid hiervan is afhankelijk van het draagvlak bij Rijnland en de leverancier van het water. Het is de bedoeling dat dezelfde doelen worden gerealiseerd maar tegen naar verwachting lagere investeringen. De uitvoering van het plan zal naar verwachting tot en met 2015 in beslag nemen. De directie van Schiphol Group kan nog geen betrouwbare inschatting maken van de investeringen en kosten die op grond van het saneringsplan in de komende jaren voor rekening zullen komen van Schiphol Group.

Compensatie stikstofdioxide

In 2010 is het gewijzigde 'Luchthavenverkeerbesluit Schiphol' ('LVB') in werking getreden. Het LVB is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer van Amsterdam Airport Schiphol. Er zijn o.a. maatregelen opgenomen die de verwachte toename van de concentratie van stikstofdioxide meer dan voldoende compenseren. In het gewijzigde besluit is bepaald dat Schiphol Group jaarlijks, vanaf 2010, op 15 vliegtuigafhandelingsplaatsen vaste stroomvoorzieningen en voorzieningen voor preconditioned air zal aanleggen. De huidige inschatting is dat er in de komende jaren voor in totaal EUR 18 miljoen aan investeringen voor rekening zullen komen van Schiphol Group. De 2010 investeringen door Schiphol Group zijn tijdig gereed gekomen.

Havengeldverrekeningen

In juni 2010 hebben de zittingen plaatsgevonden bij de rechtbank Rotterdam inzake de beroepszaken met betrekking tot de havengeldtarieven per 1 april 2009. In juli 2009 besloot de NMa dat de klacht van easyJet over de relatief hoge tarieven voor OD passagiers ongegrond was. easyJet heeft hiertegen beroep aangetekend. Schiphol Group zelf heeft beroep aangetekend tegen het oordeel van de NMa dat de kosten voor de voorziening bij de Polderbaan – aan te leggen voor vermindering van het grondgeluid van vliegtuigen – de kosten voor het werven en opleiden van bagageafhandelings-personeel en de onverwachte kosten voor controle werkzaamheden van de externe accountant met betrekking tot het toerekeningsysteem, niet in de tarieven mochten worden doorberekend.

De rechtbank Rotterdam heeft beide beroepszaken in haar uitspraak van eind november 2010 afgewezen. In beide zaken is hoger beroep aangetekend, door respectievelijk easyJet en door Schiphol Group.

Momenteel buigt de NMa zich over de klacht van easyJet over de tarieven per 1 april 2010. Deze klacht heeft dezelfde strekking als de klacht over de tarieven per 1 april 2009.

Vernieuwing Grensmanagement (No-Q)

Schiphol Group en de Immigratie- en Naturalisatiedienst (IND) van het Ministerie van Justitie hebben medio 2009 besloten, als onderdeel van hun doorlopende samenwerking op het gebied van veiligheid en beveiliging op Amsterdam Airport Schiphol, een gezamenlijk programma Vernieuwing Grensmanagement te starten. Het programma heeft als doelstelling om bij te dragen aan veiligheid en kwaliteit en snelheid van dienstverlening door een effectief en efficiënt grenstoezichtproces te creëren, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de inzet van zowel informatie gestuurd optreden op basis van vooraf ontvangen informatie over passagiers en hun bagage als het toepassen van nieuwe concepten voor automatische grens passage. Schiphol Group en de IND hebben eenmalige financiële bijdragen aan het programma toegezegd van maximaal EUR 16,5 miljoen respectievelijk maximaal EUR 10 miljoen voor het ontwikkelen en toepassen van een nieuw concept voor automatische grens passage zoals dat thans wordt onderzocht en uitgewerkt in het project No-Q. De bijdrage van Schiphol Group zal naar verwachting voor een bedrag ad EUR 6 miljoen beschikbaar worden gesteld in de periode 2011 tot en met 2013. Na 2013 zal mogelijk het restant (EUR 10,5 miljoen) beschikbaar worden gesteld.

Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Schiphol Group heeft voor 2010 een verplichting van EUR 0,5 miljoen inzake Het Schipholfonds en heeft garanties verstrekt ten behoeve van door personeel opgenomen leningen ter hoogte van EUR 0,8 miljoen. Aan de Provincie Noord Holland is een bankgarantie verstrekt tot een bedrag van EUR 2,3 miljoen met betrekking tot betalingsverplichtingen voortvloeiend uit het besluit 'Opslaan in ondergrondse tanks'.

Villa Carmen Srl heeft een bankgarantie verstrekt aan bouwondernemingen van EUR 4,4 miljoen, (het aandeel van Schiphol Group betreft EUR 2,1 miljoen).

Daarnaast zijn nog diverse andere claims tegen N.V. Luchthaven Schiphol (hierna de vennootschap) en/of haar groepsmaatschappijen ingediend en zijn geschillen aanhangig. Alle claims worden betwist. Over de claims en geschillen is door de vennootschap juridisch advies ingewonnen. De afloop van de onderhandelingen en/of procedures kan evenwel niet met zekerheid worden voorspeld. Dientengevolge is het op dit moment nog onvoldoende duidelijk of een en ander zal leiden tot daadwerkelijke verplichtingen voor de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen. Voor deze claims en geschillen is daarom per balansdatum geen voorziening opgenomen in de balans.

Voorts heeft de vennootschap claims ingediend respectievelijk geschillen aanhangig gemaakt bij derden. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk of de vennootschap wat betreft deze zaken in het gelijk zal worden gesteld. Dientengevolge zijn voornoemde vorderingen per balansdatum niet in de balans opgenomen.

Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht

41. Kasstroom uit bedrijfsoperaties

De kasstroom uit bedrijfsoperaties kan als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Resultaat	171.714	132.709
Winstbelasting	66.889	- 9.929
Resultaat deelnemingen	- 57.076	- 26.939
Financiële baten en lasten	115.181	91.228
	124.994	54.360
Exploitatieresultaat	296.708	187.069
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	185.829	182.863
Bijzondere waardeveranderingen	467	13.235
Resultaat uit verkoop vastgoed	151	- 95
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 22.180	40.135
Overige niet kas mutaties leasevorderingen en verplichtingen	- 8.637	- 4.895
Resultaat uit verkoop activa	- 26	- 112
Mutatie overige voorzieningen en personeelsbeloningen	- 1.927	18.652
	153.677	249.783
Exploitatieresultaat na aanpassingen	450.385	436.852
Veranderingen in werkkapitaal	36.153	- 48.310
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	486.538	388.542

42. Acquisities

In het eerste halfjaar van 2010 heeft Schiphol Group haar belang in JFK IAT LLC vergroot. JFK IAT Member LLC - een deelneming van Schiphol USA Inc. - heeft haar belang in JFK IAT LLC uitgebreid van 40% naar 100%. SUSA Inc houdt sindsdien in JFK IAT Member LLC alle aandelen A en Delta Airlines Inc. alle aandelen B. Schiphol Group heeft bij deze transactie 40% van de rechten die nu verbonden zijn aan de aandelen B ingeruild voor de resterende 60% van de rechten nu verbonden aan de aandelen A. Schiphol Group heeft daarbij EUR 9,7 miljoen bijbetaald.

Het 100% belang in aandelen A heeft een reële waarde van EUR 37,8 miljoen en wordt als deelneming verantwoord. Het verschil tussen deze reële waarde en de bijbetaling van EUR 9,7 miljoen is als eenmalige bate van EUR 28,1 miljoen verantwoord onder resultaat deelnemingen. Over dit resultaat is een passieve belasting latentie (tevens belastinglast) van EUR 10,9 miljoen verantwoord.

Op basis van de in de paragraaf Gerelateerde partijen beschreven governance-structuur wordt het belang in JFK IAT Member LLC verwerkt als deelneming en gewaardeerd volgens de equity methode.

Gebeurtenissen na balansdatum

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum.

Gerelateerde partijen

Aandeelhouders

De aandeelhouders zijn:

Staat der Nederlanden	69,77%
Gemeente Amsterdam	20,03%
Aéroports de Paris S.A.	8,00%
Gemeente Rotterdam	2,20%

Dividendbeleid

Het dividend bedraagt 50% van het netto resultaat exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen.

Exploitatie van de luchthaven

De overheid (Staat der Nederlanden) is als wetgever verantwoordelijk voor de wetgeving met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Deze exploitatie is voor onbepaalde tijd geregeld bij wet in onder meer Hoofdstuk 8 titel 4 van de Wet luchtvaart.

De Wet luchtvaart beschrijft in de artikelen 8.7 en 8.17 de randvoorwaarden voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol. In het luchthavenverkeerbesluit (LVB) zijn regels voor het gebruik en grenswaarden voor de geluidbelasting, de luchtverontreiniging en de externe risico's vastgelegd. Het luchthavenindelingbesluit (LIB) beschrijft het luchthavengebied en beperkingen voor het gebruik van de omgeving van de luchthaven.

De exploitant is op grond van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart gehouden de luchthaven beschikbaar te stellen in overeenstemming met de regels van het luchthavenverkeerbesluit. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is. Tevens is de exploitant van de luchthaven samen met de verlener van luchtverkeersdienstverlening en de luchtvaartmaatschappijen gehouden het goede verloop van het luchtverkeer in overeenstemming met het luchthavenverkeerbesluit te bevorderen.

Op grond van artikel 8.25a van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven Schiphol verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft met inachtneming van artikel 8.3 van de Wet luchtvaart – de doelstelling van een duurzame groei van de Mainport Schiphol – daartoe voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. Het gaat daarbij om belangrijke onderdelen voor luchthaven dienstverlening, zoals het banenstelsel, het bagagesysteem, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminal, de pieren, de gates en dergelijke.

De exploitatie gaat vergezeld met een zorgplicht voor de exploitant voor het registreren van de veiligheids- en milieubelasting vanwege het luchtverkeer. In dat kader is de exploitant gehouden metingen en berekeningen te verrichten die voor die registratie noodzakelijk zijn. In Afdeling 3A van de Wet luchtvaart zijn de verplichtingen van de exploitant opgenomen met betrekking tot de beveiliging van de luchthaven. In de artikelen 37b t/m 37e zijn deze verplichtingen nader gepreciseerd.

Op grond van hoofdstuk 6 van de Regeling Toezicht Luchtvaart is de exploitant verplicht bepaalde voorzieningen te treffen met betrekking tot de veiligheid van het luchtvaartterrein zoals het aanduiden van hindernissen, zorg dragen voor plaatsing van lichten op landingsterrein, zorg dragen voor brandbestrijding en zorg dragen voor onderhoud van het luchtvaartterrein. In dat kader is de exploitant verplicht maatregelen te nemen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en de goede orde op het luchtvaartterrein. Hiervoor heeft de exploitant een veiligheidsmanagementsysteem opgezet dat door de overheid is gecertificeerd.

Toezicht op de exploitatie

Op de exploitatie van de luchthaven Schiphol wordt langs twee lijnen toezicht gehouden.

- Het toezicht langs de ene lijn houdt verband met het voorkomen van misbruik van economische machtspositie door de exploitant. Met dit toezicht is de vervoerkamer van de NMa belast. Het toezicht langs deze lijn heeft betrekking op de tarieven en voorwaarden die de exploitant op grond van artikel 8.25d van de Wet luchtvaart vaststelt voor het eerst komende boekjaar en in rekening brengt aan de gebruikers. Het toezicht op deze tarieven vindt plaats aan de hand van de jaarlijks verplichte consultatie van gebruikers door de exploitant over zijn voorstel voor tarieven en voorwaarden voor het eerstvolgende tariefjaar. Bij dit voorstel verstrekt de exploitant aan de gebruikers een omschrijving van het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten aan de hand van de in het besluit exploitatie luchthaven Schiphol aangegeven indicatoren. Het toezicht door de vervoerkamer van de NMa vindt plaats op grond van klachten van gebruikers over de vraag of de tarieven in overeenstemming met de wettelijke eisen tot stand zijn gekomen. Op grond van de wet dienen de tarieven voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten transparant te zijn. Dit geldt ook voor de opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven die worden verdisconteerd in deze tarieven. Daartoe wordt door de exploitant een gescheiden administratie binnen de boekhouding voor de luchthavenactiviteiten bijgehouden, met daarin een afzonderlijke administratie van de kosten en opbrengsten van beveiliging van passagiers en hun bagage. Voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten heeft de exploitant een toerekeningssysteem vastgesteld dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. De vervoerkamer van de NMa heeft het toerekeningssysteem, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, in 2010 goedgekeurd.
- Het toezicht langs de andere lijn vindt plaats door de Minister van Infrastructuur en Milieu en heeft betrekking op de exploitatie van de luchthaven Schiphol waarvoor op grond van artikel 8.25 van de Wet luchtvaart een vergunning is verleend. De exploitant brengt ten minste eens per drie jaar verslag uit aan de minister over de exploitatie van de luchthaven, in het bijzonder met betrekking tot investeringen die van belang zijn voor de ontwikkeling van de luchthaven. Dit verslag werd voor de eerste maal uitgebracht in 2008. Het eerstvolgende verslag wordt medio 2011 uitgebracht. De minister kan aan de hand van de aan de exploitant gevraagde gegevens beoordelen of op de luchthaven een situatie dreigt van wanbeheer waardoor de continuïteit van de luchthaven in gevaar wordt gebracht. De behartiging van het Mainportbelang, voor zover de exploitant daarop invloed heeft, is met name afhankelijk van de ontwikkeling van de infrastructuur op de luchthaven op de middellange en lange termijn.

De Wet luchtvaart voorziet overigens in de mogelijkheid tot uitwisseling van informatie tussen beide toezicht-houders. Daarmee wordt voorkomen dat de exploitant dezelfde informatie meermalen moet verstrekken.

Raad van Commissarissen

De toelichting van de bezoldigingen van commissarissen ingevolge art 2:383c BW luidt als volgt.

(in EUR 1)	2010	2009
mr. A. Ruys	38.000	32.875
drs. T.A. Maas-de Brouwer	39.000	36.500
mr. H. van den Broek	14.500	29.000
dr. F.J.G.M. Cremers	35.000	35.000
P. Graff	-	-
H.J. Hazewinkel RA	35.000	24.792
mr. P.J. Kalff	-	12.625
drs. M.A. Scheltema	20.542	-
mr. W.F.C Stevens	40.000	37.500
T.H. Woltman	9.917	32.542
Totaal	231.959	240.834

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 33.000 per jaar. De overige leden ontvangen een remuneratie van EUR 24.000 per jaar. Naast deze remuneratie geeft lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van de Remuneratiecommissie ontvangt EUR 5.000 per jaar, een lid van de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie ontvangt EUR 5.000 per jaar en een lid van de Selectie- & Benoemingscommissie ontvangt een beloning van EUR 5.000 per jaar.

Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar, welke niet is begrepen in bovenstaande bezoldiging van commissarissen.

De heer Graff heeft aangegeven geen beloning en onkostenvergoeding te willen ontvangen terzake van zijn lidmaatschap van de Raad van Commissarissen en haar commissies.

De heer Hazewinkel houdt indirect obligaties in Schiphol Group welke ten tijde van zijn aanstelling als commissaris reeds in bezit waren. De intentie is deze obligaties aan te houden tot het einde van hun looptijd en hierin tussentijds niet te handelen.

Er zijn en worden geen aandelen, opties, leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de Raad van Commissarissen.

Bestuurders

De toelichting van de bezoldigingen van bestuurders ingevolge art 2:383c BW luidt als volgt.
De periodiek betaalde beloningen betreft het totaal van het bruto salaris en vakantiegeld.

Periodiek betaalde beloningen (in EUR 1)	2010	2009
J.A. Nijhuis RA	377.994	375.459
dr. P.M. Verboom	295.265	293.285
mr. A.P.J.M. Rutten	295.265	293.285
drs. M.M. de Groof	295.265	293.285
Totaal	1.263.789	1.255.314

De jaarlijks te behalen variabele beloning (korte termijn) is afhankelijk van een bedrijfseconomische doelstelling, van een aantal persoonsgebonden doelstellingen en van het oordeel van de Raad van Commissarissen over het algemeen functioneren. De bedrijfseconomische doelstelling betreft de Return on Equity (ROE) conform het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde budget voor dat jaar. De ROE wordt voor dit doel berekend door het netto resultaat, verminderd met overige resultaten uit vastgoed die niet het gevolg zijn van eigen handelen na vennootschapsbelasting (met name waardeveranderingen vastgoedbeleggingen), te delen op het gemiddelde eigen vermogen. De persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren. Het "on target" niveau van de variabele beloning (korte termijn) bedraagt 35% van het vaste inkomen. Overschrijding van het geformuleerde ambitieniveau voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden tot een realisatie van maximaal 1,625 maal het gedefinieerde "on target" niveau van dat onderdeel voor de President-directeur, voor de overige directieleden is dit maximaal 1,67. Hierdoor kan bij uitzonderlijke prestaties de variabele beloning (korte termijn) maximaal 47,5% van het vaste inkomen bedragen voor de President-directeur; voor de overige directieleden 45,1%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

Op basis van de uitkomsten van de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de mate waarin de doelstellingen zijn gerealiseerd is wat betreft de variabele beloning (korte termijn) over 2010, de onderstaande beloning ten laste van het resultaat over 2010 gebracht. De variabele beloning voor de President-directeur is vastgesteld op 42,5% van het vaste inkomen en voor de overige directieleden op 40,1% van het vaste inkomen.

Variabele beloning (korte termijn) (in EUR 1)	2010	2009
J.A. Nijhuis RA	160.648	178.343
dr. P.M. Verboom	118.401	132.271
mr. A.P.J.M. Rutten	118.401	132.271
drs. M.M. de Groof	118.401	132.271
Totaal	515.851	575.156

Schiphol Group is niet beursgenoteerd met aandelen en daarom is er geen mogelijkheid tot het toekennen van aandelen en/of opties Schiphol Group. Ter ondersteuning van de realisatie van de lange termijn doelstellingen van Schiphol Group is een variabele beloning (lange termijn) met een tijdshorizon van drie jaar vastgesteld. De variabele beloning (lange termijn) is een voorwaardelijke jaarlijkse beloningscomponent en kent een "on target" niveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen.

De variabele beloning (lange termijn) heeft steeds betrekking op de periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode):

- De prestatiecriteria voor de variabele beloning (lange termijn) 2008 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2008, 2009 en 2010. Eventuele betaling vindt plaats in 2011.
- De prestatiecriteria voor de variabele beloning (lange termijn) 2009 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2009, 2010 en 2011. Eventuele betaling vindt plaats in 2012.
- De prestatiecriteria voor de variabele beloning (lange termijn) 2010 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2010, 2011 en 2012. Eventuele betaling vindt plaats in 2013.

Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de referentieperiode te betalen variabele beloning (lange termijn). Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na de periode van drie jaren nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen.

Wat betreft de variabele beloning (lange termijn) geeft de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de ontwikkeling in de economic profit aanleiding tot verantwoording van een voorziening voor personeelsbeloningen per 31 december 2010 van

- de volledige variabele beloning (lange termijn) 2008 (referentieperiode 2008-2010) met een swing factor van 1,5.
- twee derde deel van de variabele beloning (lange termijn) 2009 (referentieperiode 2009-2011) met een swing factor van 1,0 en
- één derde deel van de variabele beloning (lange termijn) 2010 (referentieperiode 2010-2012) met een swing factor van 1,0.

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Variabele beloning (lange termijn)	2010	2009
(in EUR 1)		
J.A. Nijhuis RA	88.485	43.803
dr. P.M. Verboom	154.661	76.301
mr. A.P.J.M. Rutten	154.661	76.301
drs. M.M. de Groof	154.661	51.325
prof. drs. G.J. Cerfontaine	-	- 64.533
Totaal	552.468	183.197

De stijging in kosten ten laste van het boekjaar wordt onder meer veroorzaakt door een vrijval in de voorziening ten gunste van 2009 van EUR 165.808 welke vrijval ten laste van 2010 voor EUR 51.324 weer is teruggedraaid.

In 2010 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde variabele beloning (lange termijn) 2007. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2010 gekomen. In 2011 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde variabele beloning (lange termijn) 2008 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2008, 2009 en 2010.

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies en een eenmalige restitutie van onverschuldigd ingehouden premies.

Pensioenkosten	2010	2009
(in EUR 1)		
J.A. Nijhuis RA	92.658	93.484
dr. P.M. Verboom	202.120	65.176
mr. A.P.J.M. Rutten	111.502	65.176
drs. M.M. de Groof	71.834	72.488
Totaal	478.114	296.324

Het toegezegde pensioen volgt de sinds 1 januari 2004 geldende middelloonregeling, conform het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) reglement. De verschuldigde premie voor de pensioenregeling stelt het ABP jaarlijks vast, de premie wordt volledig betaald door de onderneming. De premie voor een eventueel vrijwillig af te sluiten partner plus-pensioen wordt door de directieleden zelf betaald.

In het verslagjaar is vastgesteld dat op het jaarlijks inkomen van de heren Verboom en Rutten een premie-inhouding heeft plaatsgevonden waarvan de opbrengst is aangewend voor de financiering van ouderdomspensioen toezegging en niet zoals was verondersteld door het ABP was aangewend voor een aanvullende pensioen dekking. Aangezien er sprake is van premievrije pensioentoezeggingen, zijn de onterecht ingehouden premies over de gehele duur van het dienstverband aan beide directieleden in 2010 gerestitueerd. Voor de heer Rutten (in dienst sedert 2005) betreft dit een bedrag van EUR 39.668,20 en voor de heer Verboom (in dienst sedert 1997) een bedrag van EUR 130.285,69.

De heren Verboom en Rutten kunnen op 62-jarige leeftijd met pensioen met een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van hun laatstgenoten vaste salaris. Hiervoor vindt in aanvulling op de opbouw volgens de standaard ABP regeling jaarlijks, voorzover nodig, een dotatie plaats in het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). Indien de opgebouwde aanvulling ontoereikend mocht blijken te zijn, zal een storting worden verricht ter nakoming van de gemaakte afspraak. Uit berekeningen van het ABP bleek dat in 2010 additionele stortingen noodzakelijk waren.

De heren Nijhuis en De Groof nemen eveneens deel aan de ABP middelloonregeling (uitgaande van een volledige pensioenopbouw op 65 jaar). Met hen is contractueel de beëindiging van de benoemingsperiode op 62-jarige leeftijd overeengekomen. Zij kunnen aanspraak maken op een jaarlijkse vaste bijdrage (uitgedrukt in een percentage van het vaste inkomen) ten behoeve van een levensloopregeling ter compensatie van de ontbrekende pensioenopbouw over de jaren gelegen tussen 62 en 65 jaar.

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Pensioenkosten (aanvullende stortingen) (in EUR 1)	2010	2009
J.A. Nijhuis RA	32.129	39.893
dr. P.M. Verboom	58.385	19.601
mr. A.P.J.M. Rutten	18.509	4.842
drs. M.M. de Groof	35.432	45.394
prof. drs. G.J. Cerfontaine	-	- 39.954
Totaal	144.455	69.776

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten, het werkgeversdeel van de sociale lasten en enkele eenmalige uitkeringen.

Overige vergoedingen (in EUR 1)	2010	2009
J.A. Nijhuis RA	8.937	8.884
dr. P.M. Verboom	7.668	8.410
mr. A.P.J.M. Rutten	8.464	8.410
drs. M.M. de Groof	6.779	6.725
Totaal	31.848	32.429
Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat	2.986.525	2.412.196

Dochterondernemingen

De volgende dochterondernemingen worden integraal geconsolideerd:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Schiphol Nederland B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Australia Pty Ltd	Schiphol	100,00
Schiphol North American Holding Inc	Delaware	100,00
Schiphol Services Inc	Delaware	100,00
Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	51,00
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100,00
N.V. Luchthaven Lelystad ¹⁾	Lelystad	100,00
Schiphol USA Inc	New York	100,00
Rotterdam Airport B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Supplies and Services B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Holding B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Vastgoed B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	100,00
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Malpensa Real Estate II B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Caravelle B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol International B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Badhoevedorp B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Participaties A4 Zone West B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Logistics Park B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	100,00
HAFOK B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate World Trade Center B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
European Chinese Trade Center B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Airport Real Estate Management B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Airport Property Management B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Dartagnan B.V. ¹⁾	Amsterdam	100,00
Avioport Spa	Lonate Pozzolo	70,00
Schiphol Telematics B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Consumer Services Holding B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Airport Retail B.V. ¹⁾	Schiphol	100,00

¹⁾ Toegepast is artikel 2:403 BW.

In december 2010 heeft Schiphol Group haar aandelen in Schiphol Dienstverlening B.V., tot dat moment dochteronderneming van Schiphol Nederland B.V., ingebracht in een nieuwe entiteit Vebego Airport Services B.V. waarin Schiphol Group een belang heeft genomen van 25%.

Joint ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds C.V.	Schiphol	60,25
Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	50,00
Flight Square Beheer B.V.	Schiphol	50,00
Flight Square C.V.	Schiphol	50,00
Flight Forum Beheer Vennoot B.V.	Eindhoven	50,00
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50,00
VOF Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50,00
P.T. Angkasa Pura Schiphol	Jakarta	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50,00
Arlanda Schiphol Development Company AB	Stockholm	40,00
Villa Carmen B.V.	Amsterdam	47,44
Villa Carmen Srl	Milaan	47,44
GEM A4 zone west C.V.	Schiphol	33,00
GEM A4 zone west Beheer B.V.	Schiphol	33,00

De dochteronderneming Airport Real Estate Management B.V. en de joint ventures 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., Flight Forum C.V. en Flight Square C.V..

Schiphol Nederland B.V. heeft vergelijkbare aansprakelijkheid voor de schulden van VOF Proefdraaiplaats Holding 27.

Ondanks dat in het geval van de vennootschappen Airport Real Estate Basisfonds C.V., Arlanda Schiphol Development Company AB, Villa Carmen B.V. en Villa Carmen Srl sprake is van een belang groter of kleiner dan 50% is wel sprake van gezamenlijke zeggenschap en derhalve worden deze vennootschappen proportioneel geconsolideerd. In de aandeelhoudersovereenkomsten die aan deze joint ventures ten grondslag liggen is door de betrokken vennoten afgesproken dat op belangrijke strategische, financiële en operationele zaken unaniem wordt besloten.

Naast SRE Participaties A4 zone west B.V. heeft ook Schiphol Area Development Company N.V. een belang van 33% in GEM A4 zone west C.V. en GEM A4 zone west Beheer B.V.

Verkorte balans voor de vennootschappen die naar evenredigheid worden geconsolideerd, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(EUR 1.000)	2010	2009
Activa		
Vaste activa	216.429	215.013
Vlottende activa	14.029	12.327
	230.458	227.340
Passiva		
Eigen vermogen	103.625	100.570
Langlopende verplichtingen	114.426	115.344
Kortlopende verplichtingen	12.407	11.426
	230.458	227.340

Verkorte Winst & Verliesrekening voor deze vennootschappen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(EUR 1.000)	2010	2009
Netto-omzet	23.628	25.470
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	- 655	- 12.600
	22.973	12.870
Totaal bedrijfslasten	9.449	12.085
Exploitatieresultaat	13.524	785
Financiële baten en lasten	- 3.171	- 4.041
Resultaat deelnemingen	- 308	- 724
Resultaat voor belastingen	10.045	- 3.980
Winstbelasting	- 257	- 1
Resultaat	9.788	- 3.981

Deelnemingen

Deze post vertegenwoordigt per 31 december 2010 de volgende deelnemingen welke worden gewaardeerd volgens de equity methode:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Mainport Innovation Fund B.V.	Delft	25,00
Flight Forum C.V.	Eindhoven	49,00
Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd	Brisbane	18,72
JFK IAT Member LLC	Delaware	100,00 ^{*)}
Cargonaut B.V.	Schiphol	36,93
Vebego Airport Services B.V.	Schiphol	25,00
Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	25,00
Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	45,00
Schiphol Logistics Park C.V.	Schiphol	38,08
Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Airport Medical Services B.V.	Haarlemmermeer	20,00
Airport Medical Services C.V.	Haarlemmermeer	20,00
Aéroports de Paris S.A.	Parijs	8,00

^{*)} Schiphol Group is houdster van alle aandelen A en Delta Airlines van alle aandelen B. Het belang van Schiphol Group in JFK IAT Member LLC van 100% betreft de aandelen A.

Naast SRE B.V. hebben ook Schiphol Area Development Company N.V. en Schiphol Logistics Park B.V. een belang in Schiphol Logistics Park C.V. van 3,03% respectievelijk 0,04%. Deze belangen zijn niet begrepen in het hierboven genoemde belang van 38,08%.

In 2009 is Mainport Innovation Fund B.V. opgericht. Doelstelling is om te investeren in Nederlandse techstarters met producten en diensten gericht op de luchtvaartsector en die leiden tot een duurzame Mainport en luchtvaart. De vier participanten zijn Schiphol Group, KLM, Rabobank en de TU Delft en het gezamenlijke investeringsbudget bedraagt EUR 8 miljoen waarvan EUR 4 miljoen beschikbaar wordt gesteld door de Nederlandse overheid.

In het eerste halfjaar van 2010 heeft Schiphol Group haar belang in JFK IAT vergroot. JFK IAT Member LLC - een deelneming van Schiphol USA Inc. - heeft haar belang in JFK IAT uitgebreid van 40% naar 100%. SUSA Inc houdt sindsdien in JFK IAT Member LLC alle aandelen A en Delta Airlines Inc. alle aandelen B.

Schiphol Group houdt 100% van de aandelen A in JFK IAT Member LLC en heeft op basis daarvan invloed van betekenis. De governance-structuur wordt bepaald door de volgende overeenkomsten:

- Tussen Schiphol USA Inc en Delta Airlines is een operationele overeenkomst gesloten op basis waarvan Schiphol USA Inc houdster is van alle aandelen A en Delta Airlines houdster is van alle aandelen B in JFK IAT Member LLC. Voorts zijn hierin afspraken vastgelegd over de verdeling van het resultaat tussen de aandeelhouders, bevoegdheden van beide aandeelhouders terzake van strategische beslissingen, operationele bedrijfsvoering, verdere rechten/verplichtingen van aandeelhouders;
- Tussen JFK IAT LLC (dochteronderneming van JFK IAT Member LLC) en Delta Airlines is een anchor tenant overeenkomst gesloten waaronder JFK IAT LLC en Delta Airlines op basis van evenredige vertegenwoordiging deelnemen aan een Management Committee en een Operations Advisory Committee, welke committees beleid zullen bepalen op belangrijke financiële en operationele gebieden;
- Tussen JFK IAT LLC en de Port Authority New York en New Jersey is sprake van een leaseovereenkomst met betrekking tot Terminal 4 op basis waarvan de Port Authority New York en New Jersey verregaande inspraakmogelijkheden en blokkeringsrechten heeft op belangrijke strategische en operationele gebieden;
- De inkomsten van Schiphol USA Inc zijn voor het merendeel vaste inkomsten die voortvloeien uit management contracten en zijn beperkt afhankelijk van de resultaten van JFK IAT LLC.

Schiphol Group heeft een belang van 18,72% in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. Deze vennootschap heeft een 100,00% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd welke vennootschap een 100,00% belang heeft in Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL).

Ondanks dat het indirecte belang van Schiphol Group in BACL kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Schiphol Group heeft een blokkerende stem terzake van verschillende belangrijke besluiten die de aandeelhoudersvergadering slechts met een meerderheid groter dan 90% kan nemen;
- Schiphol Group heeft het recht drie van de negen leden van de Board of Directors te benoemen. Ieder lid heeft een gelijk stemrecht waardoor de door Schiphol Group benoemde leden 33,3% van de stemrechten vertegenwoordigen;
- Het bestaan van een Technical Services Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan Schiphol Group ondermeer het alleenrecht heeft de Managing Director, tevens de Chief Executive Officer, voor te dragen;
- Het bestaan van een Intellectual Property Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan BACL mag delen in kennis van Schiphol Group met betrekking tot de exploitatie en ontwikkeling van een luchthaven.

Schiphol Group heeft een belang van 8% in Aéroports de Paris S.A. (ADP). Ondanks dat het belang van Schiphol Group in ADP kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Er is sprake van een langdurige samenwerking en een wederzijds aandelenbelang;
- Een Industrial Cooperation Committee (ICC) is ingesteld welke de supervisie heeft over de samenwerking door beide partijen op acht onderkende werkgebieden. Hierin zijn beide ondernemingen met elk vier personen vertegenwoordigd. Het comité wordt afwisselend voorgezeten door de President-directeuren van ADP en Schiphol Group;
- De President-directeur (CEO) van Schiphol Group is lid van de strategiecommissie van ADP en oefent als zodanig invloed van betekenis uit op strategische beslissingen van de Board of Directors van ADP.
- De President-directeur (CEO) en financieel directeur (CFO) van Schiphol Group hebben een zetel in de Board of Directors van ADP.
- Er zullen gezamenlijke toekomstige internationale luchthaven projecten worden ontwikkeld waarbij onze focus zal liggen op het versterken van de dual-hub binnen het internationale netwerk van SkyTeam.

De reële waarde van Aéroports de Paris S.A. (ADP), ontleend aan de beurskoers van het aandeel per 31 december 2010, bedraagt EUR 5,8 miljard (per 31 december 2009 EUR 5,6 miljard). Ons aandeel hierin bedraagt EUR 468 miljoen (per 31 december 2009 EUR 446 miljoen).

De gemeente Amsterdam (24,3%), de gemeente Haarlemmermeer (24,3%), Schiphol Group (33,3%) en de provincie Noord-Holland (18,1%) hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) opgericht als publiekprivaat samenwerkingsverband. SADC wil de economische positie van de Amsterdamse luchthaven Schiphol en de omliggende gebieden veiligstellen en verbeteren door de voortdurende ontwikkeling van bedrijvenlocaties en ondersteunende infrastructurele projecten. Ter verwezenlijking van dit doel hebben de aandeelhouders in enkele samenwerkingsovereenkomsten besloten tot de gezamenlijke verwerving van gronden respectievelijk zich verplicht tot inbreng van gronden die reeds in hun bezit zijn in een nog op te richten grondbank om deze gronden vervolgens samen tot ontwikkeling te kunnen brengen. SADC zal ten behoeve van de verwerving van deze gronden van de aandeelhouders een maximale inbreng kunnen verlangen van EUR 20 miljoen.

In november 2009 hebben de aandeelhouders een nieuwe aandeelhoudersovereenkomst getekend (SADC III). Hierin is onder meer overeengekomen dat ieder van de aandeelhouders een gelijk (aandelen)belang in het kapitaal van SADC zal houden ("pariteit"). In 2010 heeft Schiphol Group hiertoe 8,3% van haar belang verkocht aan de gemeente Amsterdam (0,7%), de gemeente Haarlemmermeer (0,7%) en de provincie Noord-Holland (6,9%).

In december 2010 heeft Schiphol Group haar aandelen in Schiphol Dienstverlening B.V. ingebracht in een nieuwe entiteit Vebego Airport Services B.V. waarin Schiphol Group een belang heeft genomen van 25%.

Enige financiële informatie terzake van voornoemde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Totaal van de activa	1.181.949	1.038.104
Totaal eigen vermogen	271.640	295.503
Netto-omzet	417.891	309.904
Netto-resultaat	166.923	74.667

In bovenstaande financiële informatie over 2010 is het belang van JFK IAT Member LLC in JFK IAT LLC voor 100% verwerkt.

Schiphol Group kon ten tijde van het opmaken van deze jaarrekening nog niet beschikken over de volledige financiële informatie over 2010 (winst- en verliesrekening) of per 31 december 2010 (balans) voor alle genoemde deelnemingen. Dit houdt mede verband met het afwijkende boekjaar in het geval van enkele van deze deelnemingen. Voor de samenstelling van voorgaande financiële informatie is daarom voor bepaalde deelnemingen gebruik gemaakt van de meest recente financiële gegevens die Schiphol Group ter beschikking stonden. Deze informatie is in vrijwel geen geval ouder dan drie maanden.

Doordat voor voornoemde financiële gegevens van de deelnemingen in bepaalde gevallen gebruik is gemaakt van informatie over afwijkende boekjaren en het feit dat meerdere deelnemingen op dit moment worden gewaardeerd op nihil (in verband met een negatief eigen vermogen) sluiten voorgaande gegevens niet aan met gegevens elders in de jaarrekening.

Per 31 december 2010 heeft Tradeport Hong Kong een lening uitstaan van EUR 17,6 miljoen. Het deel van deze lening waar een garantstelling voor bestaat bedraagt EUR 1,9 miljoen. Gerelateerd aan het aandeel van Schiphol Group in Tradeport Hong Kong (18,75%) bedraagt de door Schiphol Group afgegeven maximale garantie EUR 0,4 miljoen. In verband met het negatieve eigen vermogen van Tradeport Hong Kong is de deelneming gewaardeerd op nihil. Voorts staat Schiphol Group garant tot een bedrag van maximaal EUR 4,0 miljoen voor de verplichtingen van Tradeport Hong Kong inzake de grond die zij in concessie heeft verkregen ten behoeve van de exploitatie van het logistieke centrum.

Per 30 juni 2010 heeft Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL) een voorwaardelijke verplichting van EUR 165,6 miljoen, gebaseerd op de vooruitzichten van passagier- en verkeersontwikkelingen, tot het doen van investeringen over meerdere jaren op de luchthaven van Brisbane. De komende jaren staan grote uitbreidingen gepland voor een nieuwe landingsbaan, uitbreiding van terminals en van de infrastructuur. Gerelateerd aan ons indirecte belang van 18,72% in BACL bedraagt de voorwaardelijke verplichting van BACL EUR 31 miljoen.

Schiphol, 16 februari 2011

Voor de geconsolideerde jaarrekening over 2010:

Raad van Commissarissen

mr. A. Ruys, voorzitter
Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer, vice-voorzitter
dr. F.J.G.M. Cremers
P. Graff
H.J. Hazewinkel RA
Mevrouw drs. M.A. Scheltema
mr. W.F.C. Stevens

Directie

J.A. Nijhuis RA, President-directeur
drs. M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer
mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer
dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2010

(in EUR 1.000)	2010	2009
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	24.248	22.352
Resultaat dochterondernemingen	144.712	109.771
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	168.960	132.123

Enkelvoudige balans per 31 december 2010

Voor verwerking van het voorstel winstbestemming

Activa	Toelichting	31 december 2010	31 december 2009
(in EUR 1.000)			
Vaste activa	43		
Dochterondernemingen		2.492.226	2.464.046
Deelnemingen		567.096	551.542
Overige financiële belangen		10.758	7.308
		3.070.080	3.022.896
Flottende activa	44		
Vorderingen		1.427	1.489
Liquide middelen		19.072	20.287
		3.090.579	3.044.672
Passiva	Toelichting	31 december 2010	31 december 2009
(in EUR 1.000)			
Geplaatsd kapitaal		84.511	84.511
Agio reserve		362.811	362.811
Ingehouden winst		2.003.067	1.900.853
Overige reserves Schiphol Group		30.973	4.054
Herwaarderingsreserve		401.885	431.629
Overige wettelijke reserves		35.915	40.818
Netto resultaat boekjaar		168.960	132.123
Eigen vermogen	45	3.088.122	2.956.799
Personeelsbeloningen	46	1.123	651
Kortlopende verplichtingen	47	1.334	87.222
		3.090.579	3.044.672

Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening wordt opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de door artikel 2:362 lid 8 BW geboden mogelijkheid om in de enkelvoudige jaarrekening de grondslagen van waardering en resultaatbepaling toe te passen die in de geconsolideerde jaarrekening worden gehanteerd.

Gebruik is gemaakt van de in artikel 2:402 BW geboden mogelijkheid tot opstelling van een verkorte enkelvoudige winst- en verliesrekening.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde jaarrekening. Indien geen nadere grondslagen zijn vermeld wordt verwezen naar de vermelde grondslagen in de geconsolideerde jaarrekening.

Dochterondernemingen

Dochterondernemingen waarin Schiphol Group overheersende zeggenschap kan uitoefenen of waarover Schiphol Group de centrale leiding heeft worden gewaardeerd op de nettovermogenswaarde. De netto-vermogenswaarde wordt bepaald door de activa, voorzieningen en schulden te waarderen en het resultaat te berekenen volgens de grondslagen die worden gehanteerd in de geconsolideerde jaarrekening.

Indien het aandeel van verliezen toerekenbaar aan Schiphol Group de boekwaarde van de dochteronderneming overschrijdt, worden de verdere verliezen niet meer verwerkt tenzij door Schiphol Group zekerheden zijn gesteld ten behoeve van de dochteronderneming dan wel verplichtingen zijn aangegaan of betalingen namens de dochteronderneming zijn verricht. In dat geval wordt een voorziening opgenomen voor dergelijke verplichtingen.

Resultaten op transacties met dochterondernemingen worden geëlimineerd naar rato van het belang in deze dochterondernemingen voor zover deze resultaten niet door transacties met derden zijn gerealiseerd. Verliezen worden niet geëlimineerd als de transactie met een dochteronderneming aantoont dat sprake is van een bijzondere waardevermindering van een actief.

Samenstelling van het eigen vermogen

In de enkelvoudige balans worden enkele wettelijke reserves aangehouden, die in de geconsolideerde balans onderdeel uitmaken van de ingehouden winst. Deze reserves beperken de uitkeerbaarheid van het eigen vermogen. Het betreft de Herwaarderingsreserve Vastgoed, de Reserve Immateriële activa en de Reserve Deelnemingen. De twee laatstgenoemde reserves zijn samengevoegd onder de overige wettelijke reserves. De herwaarderingsreserve (BW2 titel 9 artikel 390.1) wordt aangehouden voor positieve ongerealiseerde veranderingen in de reële waarde van individuele vastgoedbeleggingen (onroerend goed en terreinen) gehouden door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group. Dotaties aan deze reserve geschieden uit de winstbestemming, rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen vallen de in de herwaarderingsreserve besloten herwaarderings van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves.

De Reserve Immateriële activa (BW2 titel 9 artikel 365.2) wordt aangehouden in verband met de activering van kosten van onderzoek en ontwikkeling (software) door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group.

In de Reserve Deelnemingen (BW2 titel 9 artikel 389.6) wordt het aandeel in het positieve resultaat uit deelnemingen en in rechtstreekse vermogensvermeerderingen verantwoord. Deelnemingen waarvan het cumulatief resultaat niet positief is, worden daarbij niet in aanmerking genomen. De reserve wordt verminderd met de uitkeringen van dividend, rechtstreekse vermogensverminderingen en voorts uitkeringen die Schiphol Group zonder beperkingen zou kunnen bewerkstelligen.

Het eigen vermogen in de geconsolideerde balans omvat daarnaast een Reserve omrekeningsverschillen, een Reserve overige financiële belangen en een Reserve afdekkingstransacties. Deze reserves (in de enkelvoudige jaarrekening gezamenlijk aangeduid als "Overige reserves Schiphol Group") worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij de uitkeerbaarheid daarvan evenzeer beperken.

Toelichtingen bij de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening

Indien de toelichting op de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening niet materieel afwijkt van de toelichting op de geconsolideerde balans en winst en verliesrekening wordt deze hier niet gepresenteerd. In die gevallen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

43. Vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Dochter-		Overige financiële	Totaal
	ondernemingen	Deelnemingen	Belangen	
Boekwaarde 31 december 2008	2.329.457	538.867	6.668	2.874.992
Specificatie van mutaties in 2009				
Resultaat boekjaar	109.771	23.600	-	133.371
Dividend	-	- 10.925	-	- 10.925
Mutaties in de reële waarde	-	-	640	640
Omrekeningsverschillen	9.486	-	-	9.486
Mutaties reserve afdekkingtransacties	15.332	-	-	15.332
Totaal mutaties in het boekjaar	134.589	12.675	640	147.904
Boekwaarde 31 december 2009	2.464.046	551.542	7.308	3.022.896
Specificatie van mutaties in 2010				
Resultaat boekjaar	144.712	26.400	-	171.112
Dividend	- 140.000	- 10.846	-	- 150.846
Mutaties in de reële waarde	-	-	3.450	3.450
Omrekeningsverschillen	9.696	-	-	9.696
Mutaties reserve afdekkingtransacties	13.772	-	-	13.772
Totaal mutaties in het boekjaar	28.180	15.554	3.450	47.184
Boekwaarde 31 december 2010	2.492.226	567.096	10.758	3.070.080

De dochterondernemingen betreffen het 100,00% eigendom van Schiphol Nederland B.V. en Schiphol International B.V. Voor Schiphol Nederland B.V. is artikel 2:403 van toepassing.

De deelneming betreft het 8% belang van N.V. Luchthaven Schiphol in Aéroports de Paris S.A.

Overige financiële belangen betreft het 1% belang in Flughafen Wien AG.

44. Vlottende activa

De vorderingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Winstbelasting	1.393	1.406
Overige vorderingen	34	83
	1.427	1.489

De liquide middelen staan ter vrije beschikking. De vorderingen en liquide middelen worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

45. Eigen vermogen

De samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Overige reserves	Herwaarderings-reserve	Overige wettelijke reserves	Netto Resultaat	Totaal
				Schiphol Group		Boekjaar		
Stand per 31 december 2008	84.511	362.811	1.800.319	- 21.404	413.607	41.570	186.876	2.868.290
Specificatie van mutaties in 2009								
Bestemming resultaat								
voorgaand boekjaar	-	-	100.534	-	18.022	- 752	- 117.804	-
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	-	- 69.072	- 69.072
Omrekeningsverschillen	-	-	-	9.486	-	-	-	9.486
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-	15.332	-	-	-	15.332
Waardemutaties overige								
financiële belangen	-	-	-	640	-	-	-	640
Netto resultaat	-	-	-	-	-	-	132.123	132.123
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	100.534	25.458	18.022	- 752	- 54.753	88.509
Stand per 31 december 2009	84.511	362.811	1.900.853	4.054	431.629	40.818	132.123	2.956.799
Specificatie van mutaties in 2010								
Bestemming resultaat								
voorgaand boekjaar	-	-	99.499	-	- 27.029	- 4.903	- 67.567	-
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	-	- 64.556	- 64.556
Omrekeningsverschillen	-	-	-	9.697	-	-	-	9.697
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-	13.772	-	-	-	13.772
Waardemutaties overige								
financiële belangen	-	-	-	3.450	-	-	-	3.450
Tariefswijziging	-	-	-	-	- 2.715	-	-	-
vennootschapsbelasting	-	-	2.715	-	-	-	-	-
Netto resultaat	-	-	-	-	-	-	168.960	168.960
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	102.214	26.919	- 29.744	- 4.903	36.837	131.323
Stand per 31 december 2010	84.511	362.811	2.003.067	30.973	401.885	35.915	168.960	3.088.122

In de Overige wettelijke reserves zijn opgenomen de reserve immateriële activa en de reserve deelnemingen.

De Overige reserves Schiphol Group bestaan uit een Reserve omrekeningsverschillen, een Reserve overige financiële belangen en een Reserve afdekkingstransacties. Deze reserves maken onderdeel uit van het geconsolideerde eigen vermogen en worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij, evenals de Herwaarderingsreserve en de Overige wettelijke reserves, de uitkeerbaarheid daarvan beperken. De uitkeerbaarheid van het eigen vermogen is dientengevolge beperkt tot de ingehouden winst.

46. Personeelsbeloningen

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen hebben betrekking op de directie van N.V. Luchthaven Schiphol en betreffen de netto verplichtingen voor wat betreft de variabele beloning (lange termijn). Zie voor nadere details de toelichting bij de personeelsbeloningen in de geconsolideerde jaarrekening.

47. Kortlopende verplichtingen

De samenstelling van de kortlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2010	2009
Rekening courant groepsmaatschappijen	372	86.481
Nog te betalen overige kosten	788	620
Overige verplichtingen	174	121
	1.334	87.222

Schiphol, 16 februari 2011

Voor de enkelvoudige jaarrekening over 2010:

Raad van Commissarissen

mr. A. Ruys, voorzitter
 Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer, vice-voorzitter
 dr. F.J.G.M. Cremers
 P. Graff
 H.J. Hazewinkel RA
 Mevrouw drs. M.A. Scheltema
 mr. W.F.C. Stevens

Directie

J.A. Nijhuis RA, President-directeur
 drs. M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer
 mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer
 dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

Overige gegevens

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. Luchthaven Schiphol

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag op pagina 157 tot en met 268 opgenomen jaarrekening 2010 van N.V. Luchthaven Schiphol te Schiphol gecontroleerd. De jaarrekening omvat de geconsolideerde en de enkelvoudige jaarrekening. De geconsolideerde jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde balans per 31 december 2010, de geconsolideerde winst-en-verliesrekening, het geconsolideerde overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, mutatieoverzicht eigen vermogen en kasstroomoverzicht over 2010 en de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de belangrijke grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen. De enkelvoudige jaarrekening bestaat uit de enkelvoudige balans per 31 december 2010 en de enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2010 en de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek ('BW'), alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten. Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel betreffende de geconsolideerde jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de geconsolideerde jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2010 en van het resultaat en de kasstromen over 2010 in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 BW.

Oordeel betreffende de enkelvoudige jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de enkelvoudige jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2010 en van het resultaat over 2010 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Amsterdam, 16 februari 2011
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

J.A.M. Stael RA

Voorstel tot winstbestemming

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

1. Onverminderd het in artikel 2:105 BW bepaalde wordt de winst, ingevolge de door de directie opgemaakte jaarrekening, gereserveerd tenzij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen besluit de 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 instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen.

Voorstel tot winstbestemming

(in EUR 1.000)

Resultaat toekomend aan aandeelhouders	168.960
---	----------------

Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:

Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve	- 15.180
---	-----------------

(waardeveranderingen vastgoed volgens de winst- en verliesrekening, gecorrigeerd voor waardeveranderingen onder de kostprijs, na aftrek van vennootschapsbelasting)

Toe te voegen aan de overige wettelijke reserves	- 1.695
---	----------------

(de som van resultaat deelnemingen verminderd met dividend uitkeringen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)

Voorstel uit te keren dividend	- 76.163
---------------------------------------	-----------------

(50% van het netto resultaat exclusief waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting)

- 93.038

Toe te voegen aan de ingehouden winst	75.922
--	---------------

Gebeurtenissen na balansdatum

Voor een toelichting bij de gebeurtenissen na balansdatum wordt verwezen naar de toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening, pagina 245.

Historisch overzicht

Cijfers vanaf 2004 zijn in overeenstemming met IFRS, cijfers tot en met 2003 zijn op basis van voormalige grondslagen.

(in EUR 1.000.000, tenzij anders aangegeven)

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Winst- en verliesrekening										
Netto-omzet	1.180	1.154	1.154	1.146	1.037	948	876	860	774	695
Waardeveranderingen vastgoed	22	- 40	19	111	29	13	5	83	15	74
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	-	-	-	-	-	-	-	13	16	11
Som der bedrijfsopbrengsten	-	-	-	-	-	-	-	956	805	780
Resultaat uit verkoop vastgoed	-	-	3	3	10	10	18	-	-	-
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 719	- 731	- 709	- 666	- 598	- 492	- 475	- 488	- 452	- 383
EBITDA	483	383	466	594	478	478	424	468	353	397
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 186	- 196	- 172	- 175	- 162	- 167	- 160	- 131	- 106	- 101
Exploitatieresultaat	297	187	294	420	316	311	265	338	247	296
Financiële baten en lasten	- 115	- 91	- 54	- 35	- 36	- 34	- 26	- 43	- 39	- 35
Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	- 10	37	- 54	- 68	246	- 84	- 78	- 104	- 71	3
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	172	133	187	316	527	193	161	191	137	263
Minderheidsaandeelhouders	- 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultaat toekomstend aan aandeelhouders (netto resultaat)	169	133	187	316	527	193	161	191	137	263
Balans										
Vaste activa	5.000	4.798	4.754	3.945	3.681	3.249	3.157	3.047	2.729	2.522
Vlottende activa	506	729	655	342	483	432	399	422	209	254
Totaal activa	5.506	5.527	5.409	4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775
Eigen vermogen (excl. aandeel derden)	-	-	-	-	-	-	-	2.024	1.871	1.783
Eigen vermogen (incl. aandeel derden)	3.109	2.975	2.887	2.957	2.722	2.245	2.093	-	-	-
Voorzieningen	65	69	50	54	63	84	115	64	41	38
Langlopende verplichtingen (incl. aandeel derden)	-	-	-	-	-	-	-	1.044	523	459
Langlopende verplichtingen (excl. aandeel derden)	1.762	2.061	1.747	914	865	1.006	958	-	-	-
Kortlopende verplichtingen	569	422	725	362	514	346	391	337	502	494
Totaal passiva	5.506	5.527	5.409	4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775
Operationele cashflow ¹⁾	351	327	421	313	362	307	327	298	293	216
Ratio's										
Exploitatieresultaat als % van de netto-omzet	25,1	16,2	25,5	36,6	30,5	32,8	30,2	39,3	31,9	42,6
Rendement gemiddeld eigen vermogen in % (ROE)	5,6	4,5	6,4	11,1	21,2	8,9	7,9	9,8	7,5	15,8
Return on Net Assets in % (RONA), ^{2) 3)}	7,9	4,9	7,5	12,3	10,1	9,7	8,6	11,7	9,4	12,5
Return on Average Capital Employed in % (ROCE) ⁴⁾ , (ROACE) ^{5) 6)}	7,3	4,5	7,3	11,7	9,8	9,9	8,7	11,5	9,4	12,8
FFO / totale schuld in % ^{7) 8)}	17,0	18,5	19,3	34,3	39,0	28,7	33,4	-	-	-
FFO interest dekkingsratio ^{8) 9)}	3,8	4,4	6,5	7,7	8,3	6,8	7,9	-	-	-
Leverage ^{10) 11)}	37,2	40,5	38,6	23,5	24,8	29,4	32,0	34,2	28,0	25,2
Gegevens per aandeel										
Winst per aandeel	908	710	1.083	1.844	3.077	1.126	939	1.117	799	1.536
Operationele cashflow per aandeel	1.780	1.756	2.439	1.830	2.114	1.754	1.912	1.738	1.710	1.258
Dividend per aandeel	409	347	371	543	462	323	271	239	245	263
Personeel										
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.328	2.496	2.506	2.459	2.293	2.179	2.216	2.231	2.134	2.038

¹⁾ Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht.

²⁾ Tot en met 2005: Exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties.

³⁾ Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties.

⁴⁾ Tot en met 2003: Exploitatieresultaat / gemiddelde van passiva -/ niet rentedragend kort vreemd vermogen.

⁵⁾ Met ingang van 2004: Exploitatieresultaat / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen.

⁶⁾ Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen.

⁷⁾ Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal / totale bruto schuld.

⁸⁾ Vanaf 2006: zie berekening FFO / totale schuld en FFO interest dekkingsratio in de paragraaf Financieel Risico Management.

⁹⁾ Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal plus rentelasten / rentelasten.

¹⁰⁾ Tot en met 2003: rentedragend vreemd vermogen / totaal eigen en vreemd vermogen.

¹¹⁾ Met ingang van 2004: Rentedragend vreemd vermogen / eigen vermogen plus rentedragend vreemd vermogen in %.

Bijlage 1

Overzicht Verkeer & Vervoer Binnenlandse luchthavens

Amsterdam Airport Schiphol	2010	2009	%
Passagiers (excl. Transitio)	45.136.967	43.523.110	3,7%
Transito passagiers	74.782	47.260	58,2%
Passagiers totaal	45.211.749	43.570.370	3,8%
Luchtvracht (in tonnen)	1.512.256	1.286.372	17,6%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	386.316	391.264	- 1,3%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	16.059	15.710	2,2%
Vliegtuigbewegingen totaal	402.375	406.974	- 1,1%
Rotterdam The Hague Airport	2010	2009	%
Passagiers (excl. Transitio)	938.102	937.694	0,0%
Transito passagiers	31.378	26.848	16,9%
Passagiers totaal	969.480	964.542	0,5%
Luchtvracht (in tonnen)	80	5	1500%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	12.917	13.963	- 7,5%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	39.727	38.942	2,0%
Vliegtuigbewegingen totaal	52.644	52.905	- 0,5%
Eindhoven Airport	2010	2009	%
Passagiers (excl. Transitio)	2.142.833	1.711.504	25,2%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	16.650	13.515	23,2%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	2.209	2.126	3,9%
Vliegtuigbewegingen totaal	18.859	15.641	20,6%
Lelystad Airport	2010	2009	%
Vliegtuigbewegingen totaal	125.675	133.755	- 6,0%

Overzicht Verkeer & Vervoer Buitenlandse luchthavens

Paris Charles de Gaulle	2010	2009	%
Passagiers (incl. Transitio)	58.164.612	57.906.866	0,4%
Vliegtuigbewegingen totaal	491.933	518.018	- 5,0%
Paris Orly	2010	2009	%
Passagiers (incl. Transitio)	25.203.969	25.107.693	0,4%
Vliegtuigbewegingen totaal	215.645	220.606	- 2,2%
Terminal 4 JFK International Airport	2010	2009	%
Passagiers (excl. Transitio)	9.839.750	9.580.092	2,7%
Vliegtuigbewegingen totaal	55.315	56.860	- 2,7%
Brisbane Airport	2010	2009	%
Passagiers (excl. Transitio)	19.800.000	18.886.000	4,8%
Vliegtuigbewegingen totaal	185.000	175.000	5,7%
Aruba Airport	2010	2009	%
Passagiers (excl. Transitio)	1.984.173	1.919.374	3,4%
Vliegtuigbewegingen totaal	38.404	38.355	0,1%

Bijlage 2

Vergelijkend overzicht van 10 grootste West-Europese luchthavens

Vliegtuigbewegingen (x 1.000)

	2010	2009	%
1 Parijs Charles de Gaulle	492	518	- 5,0%
2 Frankfurt	458	458	0,1%
3 Londen Heathrow	449	460	- 2,3%
4 Madrid	434	435	- 0,3%
5 Amsterdam	386	391	- 1,3%
6 München	368	377	- 2,4%
7 Rome Fiumicino	323	319	1,4%
8 Barcelona	278	279	- 0,4%
9 Zurich	246	241	2,5%
10 Wenen	246	243	1,1%

Passagiersvervoer (x 1.000) (excl. transitopassagiers)

	2010	2009	%
1 Londen Heathrow	65.747	65.908	- 0,2%
2 Parijs Charles de Gaulle	58.075	57.788	0,5%
3 Frankfurt	52.710	50.616	4,1%
4 Madrid	49.864	48.271	3,3%
5 Amsterdam	45.137	43.523	3,7%
6 Rome Fiumicino	35.954	33.464	7,4%
7 München	34.568	32.605	6,0%
8 Londen Gatwick	31.348	32.370	- 3,2%
9 Barcelona	29.210	27.312	6,9%
10 Parijs Orly	25.199	25.099	0,4%

Vrachtvervoer (x 1.000) (in tonnen)

	2010	2009	%
1 Frankfurt	2.199	1.808	21,6%
2 Parijs Charles de Gaulle	2.177	1.819	19,7%
3 Amsterdam	1.512	1.286	17,6%
4 Londen Heathrow	1.473	1.278	15,2%
5 Luxemburg	705	628	12,2%
6 Leipzig	663	524	26,5%
7 Keulen	644	550	17,2%
8 Luik	639	482	32,7%
9 Brussel	476	449	6,0%
10 Milaan Malpensa	422	334	26,6%

Bijlage 3

Lijndienstmaatschappijen op Schiphol in 2010

Adria Air	p	Georgian Airways	p	United Airlines	p
Aer Lingus Irish Airlines	p	Iberia	p	US Airways	p
Aeroflot Russian Airlines	p	Icelandair	p	Viking Hellas Airl. ¹⁾	p
Afriqiyah Airways	p	Iran Air	p	Vueling Airlines	p
Air Arabia Maroc	p	Jat Airways	p	Wind Jet	p
Air Astana	p	Jet2.com	p	Cathay Pacific Airways	p + v
Air Baltic	p	Kenya Airways	p	China Airlines	p + v
Air France	p	KLM	p	China Southern Airlines	p + v
Air Malta	p	Korean Air	p	Deutsche Lufthansa	p + v
Air Transat ³⁾	p	LOT Polish Airlines	p	Emirates	p + v
Airberlin	p	Malev Hungarian Airlines	p	Japan Airlines ²⁾	p + v
Alitalia Linee Aeree Italiane (inclusief Alitalia express)	p	Airlines	p	Malaysia Airlines	p + v
Amsterdam Airlines	p	Meridiana	p	Martinair	p + v
Arkefly	p	Norwegian Air Shuttle	p	Singapore Airlines	p + v
Arkia-Israeli Airlines ³⁾	p	Olympic Air	p	Air Contractors	v
Armavia	p	Onur Air ³⁾	p	AirBridgeCargo Airlines	v
Austrian Airlines	p	Pakistan International Airlines	p	Cargolux	v
Belavia-Belarusian Airlines	p	Pegasus Airlines	p	DHL International	v
BH Air ³⁾	p	Rossiya Airlines	p	Flightline ¹⁾	v
bmi british midland ²⁾	p	Royal Air Maroc	p	Great Wall Airlines	v
bmibaby	p	Royal Jordanian Airline	p	Jade Cargo International	v
British Airways	p	SAS Scandinavian Airlines	p	Jett8 Airlines Cargo	v
Bulgaria Air	p	Airlines	p	Kalitta Air	v
Cimber Sterling ¹⁾	p	SATA International ³⁾	p	LAN Cargo	v
Cityjet (voorheen VLM Airlines)	p	Sky Airlines ³⁾	p	Nippon Cargo	v
Continental Airlines	p	Smart Wings ¹⁾	p	Qatar Airways	v
Corendon Airlines	p	Sun d'Or International Airlines ³⁾	p	Southern Air INC. ¹⁾	v
Croatia Airlines	p	Sun Express	p	Sundt Atlanta Sky ²⁾	v
CSA Czech Airlines	p	Surinam Airways	p	Trans Mediterranean Airways ¹⁾	v
Cyprus Airways	p	Swiss International Air Lines	p		
Delta Airlines	p	Syrian Arab Airlines	p		
easyJet (inclusief easyJet CH)	p	TACV	p		
Egyptair	p	Tailwind Airlines ³⁾	p		
EL AL Israel Airlines	p	TAP Portugal	p		
Estonian Air	p	Tarom	p		
Eva Airways	p	transavia.com	p		
Finnair	p	Tunis Air	p		
FlyBE	p	Turkish Airlines	p		
Garuda Indonesia ¹⁾	p	Turkuaz Airlines ³⁾	p		
		Ukraine International Airlines	p		

P = passagiers (-combi) diensten
V = full freighter diensten

¹⁾ gestart in 2010

²⁾ gestopt in 2010

³⁾ seizoensoperatie

Begrippenlijst

70 MB

Investeringsprogramma in het bagagesysteem van Schiphol met als doel om 70 miljoen koffers te kunnen verwerken, met kortere connectietijden, meer flexibiliteit, meer mechanisatie (deels door robotten), meer beschikbaarheid en met een lagere IR-rate als gevolg

ACI

Airports Council International – internationale branche organisatie van luchthavens

ACRE Fund

Vastgoedfonds op de locatie Schiphol waarin Schiphol Real Estate een aandeel heeft van 60% en 40% is geplaatst bij institutionele beleggers

Aerospace Exchange

Business park op Schiphol-Oost waar Schiphol Real Estate vastgoed ontwikkelt voor bedrijven uit de vliegtuigindustrie

Airport Carbon Accreditation

Benchmark van brancheorganisatie ACI. Deze benchmark maakt inzichtelijk wat luchthavens doen om CO₂ te verminderen

AirportCity-formule

Een integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten waarbij bedrijven en gebruikers alle services en faciliteiten wordt geboden die ze nodig hebben. De AirportCity-formule omvat de activiteiten van de business areas Aviation, Consumers en Real Estate

Airside (luchtzijde)

Gebied waar vliegtuigen starten, landen, taxiën en worden afgehandeld

Arbo-incidenten

Incidenten waarbij de veiligheid van eigen werknemers of van gebruikers van onze infrastructuur in het geding is. De mate van ernst varieert van 'lichte' tot 'zeer ernstige' incidenten. Zeer ernstige arbo-incidenten zijn incidenten die de dood tot gevolg hebben of resulteren in blijvend letsel

Arboveiligheid

Arboveiligheid betreft de veiligheid in verband met het verrichten van arbeid door zowel eigen, als ingehuurde werknemers en gebruikers van onze infrastructuur

Bas

Bewoners Aanspreekpunt Schiphol is het informatie- en klachtencentrum waar omwonenden terecht kunnen met al hun vragen en klachten over het vliegverkeer op Schiphol. Bas is een gezamenlijk initiatief van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol

Birdstrike

Een birdstrike is een incident waarbij sporen van een vogel op een vliegtuig of (delen van) dode vogels op een start- of landingsbaan zijn aangetroffen en het aannemelijk is dat de birdstrike heeft plaatsgevonden binnen de grenzen van het luchthaventerrein

Business area

Functioneel cluster van activiteiten binnen de organisatie van Schiphol Group

Bvo

Bruto vloeroppervlakte gemeten in vierkante meters

Cargo World

Business park op Schiphol-Zuidoost, waar Schiphol Real Estate vastgoed ontwikkelt voor bedrijven in de luchtvracht en hieraan gerelateerde logistieke dienstverlening

Catchment area

Gebied waaruit passagiers met grondvervoer van en naar de luchthaven komen

CDM

Collaborative Decision Making is een onderdeel van het Single European Sky initiatief van de Europese Commissie. CDM stelt alle partijen die bij de operatie op de luchthaven betrokken zijn in staat hun relevante gegevens centraal te delen

Concessieopbrengsten

Inkomsten uit activiteiten waarvoor een concessie (= toestemming om bepaalde

activiteiten te mogen uitvoeren) verstrekt is, veelal in de vorm van een percentage van de omzet

Concessionaris

Bedrijf of persoon waarmee een concessie-overeenkomst (= niet-exclusieve recht om op door Schiphol aangewezen locatie een commerciële activiteit zoals de exploitatie van een winkel of horecagelegenheid uit te voeren) is gesloten

Corporate Governance Code

De Corporate Governance Code voor beursgenoteerde bedrijven die in 2003 is opgesteld door de Commissie Tabaksblat en vernieuwd door de Commissie Frijns

CROS

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol; overlegplatform tussen luchtvaartsector en omgeving

De-icing

Het voor vertrek van sneeuw en ijs ontdoen van vliegtuigrompen en vleugels

Dual hub systeem

Systeem waarbij door een wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen binnen een continent twee primaire hubs worden gebruikt; ook wel multi-hub systeem genoemd

Economic profit

RONA (na belastingen) minus WACC vermenigvuldigd met gemiddelde vaste activa

Euro Medium Term Note (EMTN)

Een overkoepelend programma waaronder investment grade instanties schuldbewijzen ('notes') zonder onderpand ('unsecured') uitgeven

Excellence Parking

Extra beveiligde en van beter comfort voorziene parkeergarage direct aan de terminal (naast Vertrek 3) voor de frequente en zakelijke reiziger

FFO

Funds From Operations is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor veranderingen in het werkkapitaal

FLUX Alliance

Samenwerking tussen de Amerikaanse en Nederlandse overheid op het gebied van snelle grenspassage. Deze samenwerking wordt in 2011 uitgebreid met Canada

FTE

Fulltime-equivalent; voltijds arbeidsplaats

Full freighter

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

Gebruiksjaar

Ook wel operationeel jaar genoemd. Tijdstip van 1 november tot en met 31 oktober

General aviation

Internationale benaming voor privé- en zakenvluchten met vliegtuigen voor maximaal 20 passagiers

Global Compact

Initiatief van de Verenigde Naties, waarbij de deelnemende bedrijven zich committeren aan tien principes van zakendoen op het gebied van ethiek en milieu

GRI

Global Reporting Initiative: wereldwijd gehanteerde richtlijnen voor Corporate Responsibility verslaglegging

Groenenbergterrein

Terrein bij de Aalsmeerbaan van projectontwikkelaar Schiphol, waarvoor een aantal jaren een bouwverbod gold. Schiphol claimt hiervoor schadevergoeding van o.a. Schiphol Group

Grondgeluid

Grondgeluid is laagfrequent geluid waarvan trillingen hinder kunnen veroorzaken. Laagfrequent is geluid dat op een andere manier wordt ervaren dan 'gewoon' geluid; laagfrequent geluid wordt vaker gevoeld dan gehoord. Dit geluid ontstaat bij startende vliegtuigen

Handelsverkeer

Commercieel vliegverkeer (niet zijnde militair, politie etc.)

Handhavingspunt

Een berekeningspunt waarop een door de overheid vastgestelde maximaal toegestane geluidsbelasting van toepassing is. Er zijn 35 handhavingspunten voor het etmaal en 25 voor de nacht (23:00 tot 07:00 uur)

Samen vormen de handhavingspunten het Handhavingsstelsel

Havengelden

Vliegtuig-, passagiers- en beveiligingsgerelateerde vergoedingen

Holland Boulevard

Gebied dat geheel vernieuwd is tussen E en F-pier in de terminal, waardoor Schiphol nu over een mooi en modern gebied beschikt dat Lounge 2 en Lounge 3 verbindt en een aangenaam verblijf biedt aan de transferpassagiers met een groot aanbod aan typische 'Hollandse' horeca en andere producten, de eerste Airport Library ter wereld, het Rijksmuseum Schiphol, de vernieuwde museumwinkel Dutch Masters en de Bols Experience

Hub

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

Hubcarrier

Belangrijkste netwerkmaatschappij op een hub luchthaven

IFRS

International Financial Reporting Standards: zijn de door Schiphol Group gehanteerde internationaal bepaalde en erkende boekhoudregels

Instrument Landing System

Luchtverkeersgeleidingsapparatuur die gebruikt wordt bij de nadering en landing van vliegtuigen

Irisscan

Apparaat dat identiteit vaststelt op basis van irisherkenning

IR-rate

Irregularity Rate: percentage koffers dat niet gelijktijdig met de passagier op diens bestemming is aangekomen

Key Performance Indicator (KPI)

Belangrijke indicator voor het meten van de prestaties van een bedrijf(sonderdeel)

Landside (landzijde)

Het landzijdige gedeelte van de luchthaven of het luchthaventerrein

Liquids & Gels regels

EU-regels die het meenemen van vloeistoffen en gels op vluchten beperkt

Lounge 1 en 4

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden vertrekkend van de A, B, C, D of M-pier

Lounge 2 en 3

Wachtgebied voor passagiers naar niet-Schengenlanden vertrekkend van de D, E, F, G en H-pier

Low cost carrier

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkopere tickets, meestal in combinatie met de mogelijkheid om voor bepaalde extra diensten bij te betalen

Luchtvaartnota

Visie van het kabinet op de ontwikkelingen en groei van het Nederlandse vliegverkeer

Luchtverkeersbesluit

LVB: onderdeel van Wet luchtvaart dat gebruik van Amsterdam Airport Schiphol bepaalt

Mainport

Knooppunt van lucht-, weg- en spoorverbindingen, met een grote betekenis voor en impact op de ontwikkeling van een regio en de nationale economie

MTOW

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

Nachtregime

Periode gedurende de nacht waarin een beperking geldt voor het gebruik van start- en landingsbanen en waarin geluidsarme naderingen en speciale nachtroutes voor startend verkeer worden uitgevoerd

NMa

Nederlandse Mededingingsautoriteit: houdt toezicht op vaststelling van Aviation tarieven en voorwaarden van Amsterdam Airport Schiphol

OD-passagier

Origin & Destination: passagier die zijn vliegreis begint of eindigt op Schiphol

Operationeel jaar

Ook wel gebruiksjaar genoemd. Tijdvak van 1 november tot en met 31 oktober

Passenger Service Charge

Tarief dat per vertrekkende passagier in rekening wordt gebracht voor het gebruik van de luchthavenvoorzieningen

Pax-combi vliegtuig

Vliegtuig waarin zowel passagiers als vracht op het bovendeck worden vervoerd

Polderbaan

Start- en landingsbaan die in 2003 in gebruik is genomen. De Polderbaan is de vijfde hoofdstart- en landingsbaan van Amsterdam Airport Schiphol

Preconditioned Air

Gekoelde of verwarmde lucht ten behoeve van klimaatregeling in het vliegtuig

Privium

Exclusief serviceprogramma voor Privium leden. Aan het Privium lidmaatschap is altijd een automatische grenspassage door middel van irisherkenning gekoppeld

PRM-heffing

Heffing voor kosten van uitvoering van EU-regels voor transport op luchthavens van People with Reduced Mobility

Randstad

Westelijk deel van Nederland dat de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht omvat

Registered Traveler Programme

Programma waarmee reizigers zich kunnen laten registreren, zodat zij vervolgens met behulp van bijvoorbeeld een biometrische pas snel de grens kunnen passeren

Rendement gemiddeld eigen vermogen

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

RFID

Radio Frequency Identification: systeem met identificatie en plaatsbepaling door middel van een radiosignaal via een chip met een antenne

ROE

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

RONA

Exploitatieresultaat gedeeld door het saldo van de gemiddelde vaste activa minus actieve belastinglatentie en derivatenvorderingen langer dan 1 jaar (Return on net assets)

Runway incursion

Een runway incursion is een voorval op een start- of landingsbaan met een luchtvaartuig, voertuig of persoon die op dat moment daar niet hoorde te zijn

Runway safety

Veiligheid op en rondom start- en landingsbanen

Schengenlanden

Landen in Europa waartussen vrij verkeer van personen en goederen bestaat (genoemd naar plaats in Luxemburg waar hierover een verdrag is gesloten)

Schipholwerker

Werknemer van een van de op Schiphol gevestigde bedrijven

Securityscan

De Securityscan maakt gebruik van millimeter wave technologie. Deze ongevaarlijke millimetergolven gaan niet door het lichaam heen, maar weerkaatsen op het lichaam en op voorwerpen. Met deze scan is daardoor te zien welke voorwerpen een persoon bij zich draagt

Security Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor beveiligingsmaatregelen

See Buy Fly

Samenwerkingsverband van winkeliers in het gebied dat alleen toegankelijk is voor passagiers van Amsterdam Airport Schiphol

Six Sigma

Methode voor het continu verbeteren van bedrijfsprocessen

SkyTeam

Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen rond Air France-KLM en Delta Airlines

Slotcoördinator

Door overheid benoemde persoon die volgens internationaal vastgelegde regels de beschikbare slots (vergunningen om op een bepaald tijdstip te mogen starten of landen) op luchthavens verdeelt

Smart Parking

Productnaam voor service waarbij vooraf, via www.schiphol.nl, met korting een parkeerplaats kan worden gereserveerd op langparkeerterrein P3

Sternet

Openbaar vervoer busnet dat omliggende dorpen en steden met Schiphol verbindt en op Schiphol alle parkeerterreinen en werkplekken verbindt

Tafel van Alders

Overlegorgaan over toekomst van Schiphol tussen luchtvaartsector en omgeving onder leiding van oud-commissaris van de Koningin, Hans Alders

Terminal

Luchthavenstationsgebouw (aankomst- en vertrekhallen)

Transferreiziger

Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig

Transitreiziger

Passagier die met hetzelfde vliegtuig doorvliegt als waarmee hij aangekomen is

Valet Parking

Productnaam voor service waarmee passagiers bij vertrek vanaf Schiphol hun auto voor de vertrekhal kunnen afgeven en terug laten bezorgen

Vaste bochtstraal

Een zeer nauwkeurige vooraf vastgelegde vliegroute, die de vorm van (een onderdeel) van een cirkel heeft

Visit costs

Het totaal aan kosten dat een luchtvaartmaatschappij kwijt is voor een bezoek aan de luchthaven

Vliegbelasting

Ook wel tickettax genoemd; belasting die Nederlandse overheid sinds 1 juli 2008

geheven heeft op vanaf Nederlandse luchthavens vertrekkende OD-reizigers. Bedroeg EUR 11,25 voor bestemmingen in de EU of binnen 2.500 km (of 3.500 km, indien het land wordt doorsneden door de 2.500 km grens) en EUR 45 voor andere bestemmingen.

Op 1 juli 2009 is de tickettax op nul gezet en per eind 2009 geheel afgeschaft

Vvo

Verhuurbaar vloeroppervlak gemeten in vierkante meters

WACC

Gemiddelde gewogen kosten van kapitaal (Weighted average cost of capital) volgens Capital asset pricing model (CAPM)

Walstroom

Energievoorziening voor vliegtuigboordsystemen op het platform aan luchtzijde

Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol

Wet waarin de exploitatievergunning en het sector-specifieke toezicht met betrekking tot de tarieven en voorwaarden voor het gebruik van Schiphol zijn vastgelegd; van kracht sinds juli 2006

Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol

Wet waarin normen voor geluid, luchtkwaliteit, geur en veiligheid voor Schiphol zijn vastgelegd; van kracht sinds februari 2003

Work Load Unit (WLU)

Begrip om productie te meten; staat gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht

WTC

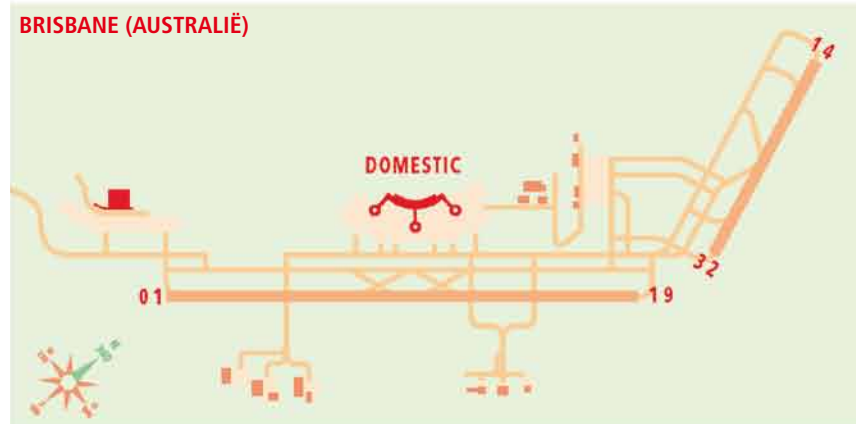
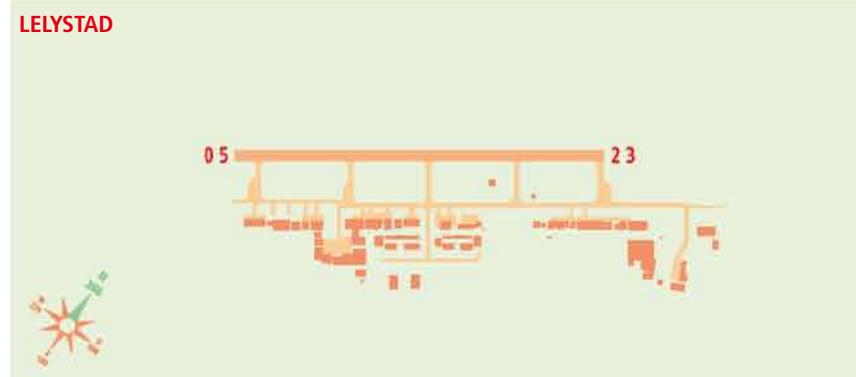
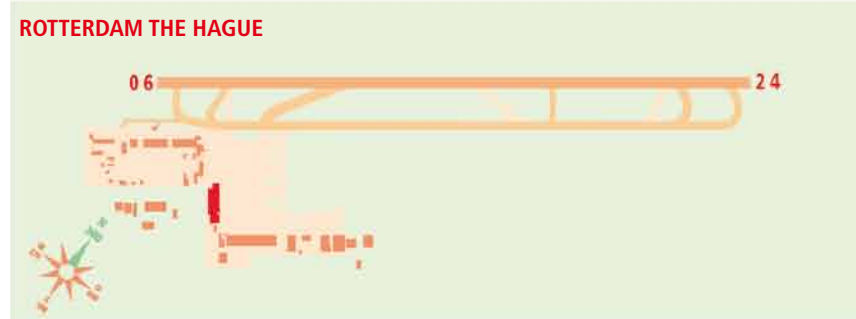
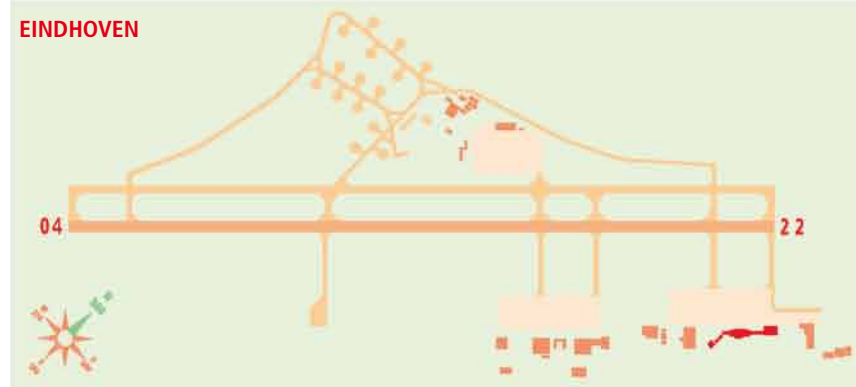
World Trade Center Schiphol Airport

X-ray

Een systeem waarmee beveiligingsmedewerkers (vol automatisch) bagagestukken kunnen controleren op (verboden) voorwerpen

Zuidtangent

Buslijn via grotendeels vrije busbanen tussen enerzijds Haarlem, Schiphol en Amsterdam-Zuidoost en anderzijds Nieuw Vennep, Schiphol en Amsterdam-Zuid



Uitgave

Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol
www.schiphol.nl

Voor aanvragen jaarverslagen:

Tel: 020 601 2570

Redactie

Van Luyken Communicatie Adviseurs, Haarlem
Schiphol Group, Schiphol

Productie

Graphic Invention, De Meern

Artdirection

Xander Richters, Abcoude

Fotografie

Xander Richters en anderen

Cartografie

Schiphol Group, Schiphol

Drukwerk

Drukkerij Brummelkamp, Hoofddorp



