

Schiphol Group
Jaarverslag
2011

Schiphol Group Jaarverslag 2011

Schiphol Group

Jaarverslag

2011



Inhoudsopgave

Feiten en cijfers	4
2011 Highlights	7
Voorwoord	8
Verslag van de Raad van Commissarissen	10
Directieverslag	16
Ondernemen in een complexe omgeving	18
SWOT	32
Strategische doelstellingen	34
Onze prestaties in 2011	38
Vooruitzichten	79
Corporate Governance & Compliance	88
Corporate Governance	90
Toezicht, Bestuur en Management	92
Remuneratierapport	96
Risicomanagement	100
Aandeelhoudersinformatie	106
Organisatie van Corporate Responsibility	107
Operationele en maatschappelijke jaarrekening	108
Financiële jaarrekening	134

p. 18 Ondernemen in een complexe omgeving

p. 32 SWOT

p. 34 Strategische doelstellingen

p. 38 Onze prestaties in 2011

p. 38 Financiële gang van zaken

p. 44 Concurrentiepositie

p. 49 Operationele capaciteit

p. 56 Maatschappelijke capaciteit

p. 57 Commerciële ontwikkeling

p. 65 Milieu

p. 71 Bereikbaarheid

p. 71 Veiligheid en beveiliging

p. 74 Medewerkers

p. 80 Aviation

p. 82 Consumer Products & Services

p. 84 Real Estate

p. 86 Alliances & Participations

Feiten en cijfers

Vervoerscijfers

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

2011 **53.522** 2011 **1.523.806** 2011 **453.613**

Passagiersvervoer x 1.000	2010	48.324	Vrachtvolume in tonnen	2010	1.512.256	Vliegtuigbewegingen	2010	415.883
	2009	46.246		2009	1.286.372		2009	418.742
	2008	50.074		2008	1.567.727		2008	457.074
	2007	50.432		2007	1.610.282		2007	465.686

Kerncijfers

EUR miljoen tenzij anders vermeld

Resultaten

	2011	2010	%
Netto-omzet	1.278	1.180	8,3
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	1	-	
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 1	22	
Bedrijfslasten	- 974	- 906	7,5
Exploitatieresultaat	304	297	2,5
Resultaat voor belastingen	249	239	4,3
Netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)	194	169	15,1
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	208	186	11,4
EBITDA ¹⁾	512	483	6,0
Investerings in vaste activa	263	248	6,2
Operationele kasstroom	387	351	10,5
Voorgesteld dividend	97	76	27,9

Kernratio's

	2011	2010
RONA na belastingen ²⁾	5,7%	5,9%
Rendement gemiddeld eigen vermogen (ROE) ³⁾	6,2%	5,6%
Leverage ⁴⁾	37,9%	37,2%
FFO/totale schuld ⁵⁾	18,5%	17,0%
FFO interest dekkingsratio ⁶⁾	4,5	3,8
Winst per aandeel ⁷⁾	1.045	908

Bedrijfsomvang (in aantallen)

	2011	2010	%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer ⁸⁾	453.613	415.883	9,1
Passagiersbewegingen (x 1.000) ⁸⁾	53.522	48.324	10,8
Vrachtvolume (x 1.000 ton) ⁸⁾	1.524	1.512	0,8
Personeelsbestand op basis van gemiddeld aantal FTE's	2.115	2.328	- 9,1

1) Exploitatieresultaat plus afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen
 2) Exploitatieresultaat na belasting plus resultaat deelnemingen en rentebaten/
 (Gemiddeld vaste activa – actieve belastinglatentie)
 3) Netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)/Gemiddeld eigen vermogen
 4) Boekwaarde rentedragende schulden/(Eigen vermogen plus boekwaarde
 rentedragende schulden)

5) Funds From Operations (operationele kasstroom gecorrigeerd
 voor werkkapitaal)/Boekwaarde rentedragende schulden
 6) Funds From Operations plus bruto rentelasten/bruto rentelasten
 7) Op basis van het netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)
 8) Betreft Schiphol Group: Amsterdam Airport Schiphol,
 Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport

Financiële gegevens

Netto-omzet EUR miljoen



Exploitatieresultaat EUR miljoen



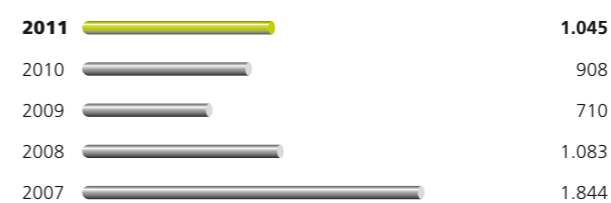
EBITDA EUR miljoen



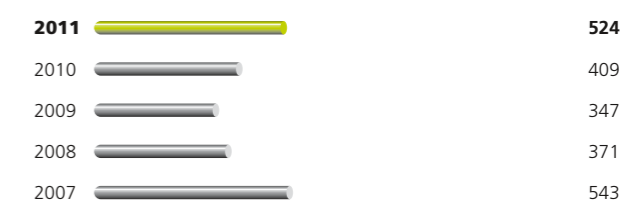
RONA na belasting (in %)



Winst per aandeel in EUR

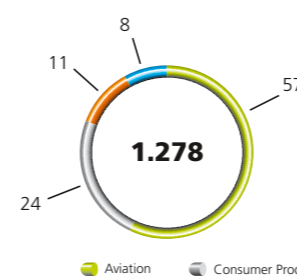


Dividend per aandeel in EUR

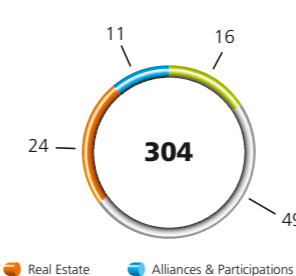


Business area informatie

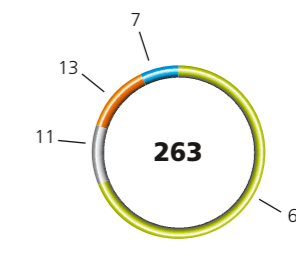
Netto-omzet EUR miljoen (in %)



Exploitatieresultaat EUR miljoen (in %)



Investerings EUR miljoen (in %)



Aviation

RONA na belasting (in %)



Consumer Products & Services

RONA na belasting (in %)



Real Estate

RONA na belasting (in %)



Alliances & Participations

RONA na belasting (in %)





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 734 miljoen
(+7,2% vs '10)

Exploitatieresultaat



EUR 49 miljoen
(+9,1% vs '10)



Consumer Products & Services

De activiteiten van de business area Consumer Products & Services 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: Winkelverkoop, concessie-inkomsten, autoparkeergelden, verhuringen, reclame- & media-inkomsten en overige inkomsten en managementfees.

Totale omzet



EUR 340 miljoen
(+13,6% vs '10)

Exploitatieresultaat



EUR 148 miljoen
(+11,3% vs '10)



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 172 miljoen
(-1,0% vs '10)

Exploitatieresultaat



EUR 72 miljoen
(-25,2% vs '10)



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.

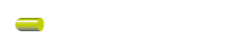
Omzetbronnen: De buitenlandse luchthavens dragen bij aan de omzet door middel van management, performance en intellectual property fees. Voorts dragen zij bij aan het netto resultaat met een aandeel in het resultaat uit deelneming, dividend en rentebaten. De binnenlandse luchthavens leveren hoofdzakelijk 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 164 miljoen
(+11,6% vs '10)

Exploitatieresultaat



EUR 35 miljoen
(+55,8% vs '10)

2011 Highlights

Het aantal passagiers op Amsterdam Airport Schiphol groeide in 2011 met 10% naar een record van bijna 50 miljoen terwijl het aantal bestemmingen toenam van 301 naar 313. Omdat we hierdoor aanlopen tegen de capaciteitsgrenzen in de terminal, op de pieren en opstelplaatsen, hebben we het afgelopen jaar intensieve gesprekken gevoerd met de luchtvaartmaatschappijen en de overheid over de noodzakelijke aanpassingen en uitbreidingen van de Mainport Schiphol zodat haar internationale positie gewaarborgd blijft. In lijn hiermee wordt samen het Masterplan 2025 opgesteld, een investeringsprogramma dat extra operationele capaciteit creëert die nodig is om huidige knelpunten op te lossen en de kwaliteit van de luchthavens en haar processen verder verbetert.

Ondanks het onzekere economische klimaat en het alsmear afnemende consumentenvertrouwen in 2011, hebben de commerciële activiteiten sterk bijgedragen aan ons totale resultaat.

Waar de Nederlandse vastgoedsector kampt met dalende inkomsten en groter wordende leegstand, zijn onze huurniveaus stabiel gebleven en is de bezettingsgraad van onze portefeuille toegenomen tot bijna 90%.

Onze regionale luchthavens hebben alle drie goed gepresteerd evenals onze internationale deelnemingen.

Robuuste financiële prestaties hebben ons wederom in staat gesteld in onze financieringsbehoefte voor de komende 18 maanden te voorzien en herfinancieringsrisico's aanmerkelijk te reduceren.

Voorwoord



2011 was een goed jaar voor Schiphol. We mochten dankzij de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen bijna 50 miljoen passagiers verwelkomen. Nooit eerder in ons 95-jarig bestaan waren dat er zoveel. De passagiersgroei bedroeg 10 procent. Daarmee verstevigde Schiphol haar marktpositie in Europa.

Het netwerk van bestemmingen groeide, vooral door de inspanningen van Air France-KLM en haar SkyTeam-partners. Met 313 rechtstreekse verbindingen (in 2010 nog 301) behoort Schiphol tot de Europese top.

Amsterdam is nu direct verbonden met acht passagiersbestemmingen in China en Taiwan. Ook met andere snel groeiende economiën zoals Brazilië is Nederland direct verbonden via de lucht. Dat geeft ons land extra economische slagkracht. Rechtstreekse verbindingen met belangrijke economische centra genereren tot twintig keer meer handel in vergelijking met indirecte verbindingen. Onder de bestemmingen die er in 2011 bijkwamen, zijn Xiamen, Rio de Janeiro en Buenos Aires, allen aangevlogen door SkyTeam.

Mede dankzij transavia.com en easyJet groeide ook het Europese netwerk van 162 naar 169 bestemmingen.

In aantallen passagiers is Schiphol de vierde luchthaven van Europa; in hoeveelheid vracht de derde. Onze ambitie is echter niet om de grootste luchthaven te zijn, maar om Europe's preferred airport te zijn en blijven. Passagiers, luchtvaartmaatschappijen en ondernemers moeten bij voorkeur voor Schiphol kiezen. Dat vereist een goede samenwerking, niet alleen in eigen huis, maar ook met onze partners. Een sterke Mainport maken we samen. Schiphol werkt daar intensief aan, samen met de luchtvaartmaatschappijen en de luchtverkeersleiding, onder meer via Collaborative Decision Making. Daarbij delen we operationele informatie en zoeken we voortdurend naar de optimale afhandeling van vliegtuigen.

Meer efficiëntie en het blijven leveren van toegevoegde waarde voor de sector, waarborgen een goede concurrentiepositie. Daarbij horen concurrerende tarieven. Na de wettelijk voorgeschreven consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, is voor 2012 een verhoging van de tarieven vastgesteld die de concurrentiepositie van Schiphol op peil houdt. Deze verhoging hangt vooral samen met de ingebruikname van het 70 MB bagagesysteem. In 2011 zijn de tarieven met 0,6% gestegen.

Een duurzame bedrijfsvoering staat bij Schiphol hoog in het vaandel. De belangen van people, planet and profit zijn nauw verweven. Schiphol staat voor geïntegreerd management waarin die belangen in samenhang met elkaar worden behartigd. Daarbij hoort een geïntegreerde manier van rapporteren, zoals die in dit jaarverslag gestalte krijgt.

Efficiënt gebruik van energie, zuinig watergebruik, recycling van afval en duurzaam bouwen zijn verankerd in onze bedrijfsvoering. Met TransPort hebben we een van de meest duurzame kantoorgebouwen van Nederland.

Na het succesvolle 2011, zal 2012 worden gekenmerkt door grote uitdagingen. De economische vooruitzichten zijn ongunstig. Dat raakt onze klanten en dus ook ons. Het vrachtvolume nam na een redelijke groei in de eerste maanden van 2011 in het laatste halfjaar af, vooral van en naar Azië. Dat is een belangrijke graadmeter voor wat ons te wachten staat.

Groei cijfers als in 2011 zijn in 2012 niet aan de orde. Voor vracht verwachten we een krimp. Het aantal passagiers zal gering stijgen.

Toch wordt 2012 geen jaar van stilstand. Schiphol staat voor een belangrijke afweging. Capaciteit en kwaliteit van onze luchthaven moeten ook op langere termijn gewaarborgd zijn. Dat is nodig om toekomstige groei te faciliteren en de luchtvaartmaatschappijen ook de komende tien tot vijftien jaar met optimale efficiency te kunnen bedienen. Nu al lopen we op piekdagen tegen capaciteitsgrenzen aan. Als Schiphol niets doet, nemen andere hubs in Europa en de Golfstaten een deel van de markt over en raakt Nederland verbindingen kwijt. Schiphol wil klaar zijn voor de toekomst. Met een investeringsprogramma willen we, in overleg met onze partners, de capaciteit en kwaliteit van terminals en pieren verder versterken.

De financiering van de benodigde investeringen vraagt grote zorgvuldigheid. Investeringen moeten voor onze klanten betaalbaar zijn. Tegelijkertijd willen we waarborgen dat we een financieel robuust bedrijf blijven met een A rating.

Voor ons staat vast dat de groei op termijn weer zal aantrekken en dat Schiphol dan klaar moet zijn om meer passagiers te verwelkomen en meer vracht te verwerken. Schiphol staat voor een sterke luchtvaartsector, zowel in kwaliteit als capaciteit. Nu en in de toekomst. Daar willen we samen met de luchtvaartmaatschappijen en andere partners invulling aan geven.

Jos Nijhuis
President-directeur

Verslag van de Raad van Commissarissen

Gebeurtenissen in 2011

In 2011 heeft voor de Raad van Commissarissen onder meer de positie van Schiphol Group op lange termijn een centrale rol gespeeld. 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.

Strategische agenda en tarievenstelling

Tezamen met KLM heeft Schiphol Group in 2010 en 2011 een onderzoek laten uitvoeren naar onder meer de marktomstandigheden waarin beide partijen opereren. De uitkomsten van deze survey lieten zien dat Schiphol onveranderd gebaat blijft bij een goede samenwerking met haar grootste en belangrijkste klant Air France-KLM en haar partners, maar ook bij een concurrerend bestemmingsnetwerk. De Raad van Commissarissen heeft zich uitgebreid laten informeren over de uitkomsten van de survey. Ook was een afvaardiging van de Raad van Commissarissen betrokken bij discussies hierover met KLM in een monitoring committee. De Raad van Commissarissen juicht toe dat de directie naar aanleiding

van de survey in samenwerking met KLM tot een strategische agenda voor de lange termijn is gekomen.

In het licht van haar financiële gezondheid is de tarievenstelling een belangrijk onderdeel. Net als in vorige jaren, hadden de havengelden de volle aandacht van de Raad van Commissarissen. De twee consultatie-procedures die in 2011 zijn doorlopen, zijn door de directie grondig voorbereid en over de voorstellen is uitvoerig met de Raad van Commissarissen gesproken. Onder meer is daarbij aan bod gekomen de ingebruikname van een groot deel van 70 MB, zijnde het bagage-systeem dat onontbeerlijk is voor de transferoperatie.

Masterplanning

Schiphol heeft in 2011 de komst van haar miljardste passagier gevierd. Ook brak zij dit jaar een record in het totaal aantal passagiers op jaarbasis. Om ook in de toekomst de concurrentiepositie van Schiphol – en daarmee van de B.V. Nederland – mede veilig te stellen, werkt de directie aan een investeringsprogramma, het Masterplan 2025. Dit programma moet niet alleen extra capaciteit creëren, maar het zal ook de kwaliteit van de luchthaven en haar processen verbeteren.

Jaarverslag

Hierbij biedt de Raad van Commissarissen het jaarverslag aan waarin de jaarrekening over 2011 is opgenomen. De directie heeft het jaarverslag opgesteld. PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 247-248 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 97 miljoen over het uitstaande aandelenkapitaal uit te keren. Na dotaties aan de herwaarderingsreserve van EUR 1,8 miljoen en een onttrekking uit de overige wettelijke reserves van EUR 2,9 miljoen wordt het resterende deel van EUR 98,1 miljoen toegevoegd aan de ingehouden winst. Op 18 april 2012 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.

De Raad van Commissarissen heeft zich tijdens meerdere bijeenkomsten in 2011 uitgebreid laten informeren over concepten van het Masterplan 2025, en het onderwerp zal in 2012 des te meer aandacht krijgen. De Raad van Commissarissen ondersteunt het principe van capaciteitsuitbreiding en is positief gestemd over de wijze waarop de directie haar stakeholders consulteert bij het opstellen van het investeringsprogramma inclusief de financiële consequenties daarvan.

Evaluatie van de Wet luchtvaart

Om de verschillende onderdelen van het voorgenomen investeringsprogramma te kunnen realiseren, is een onafhankelijke en robuuste financiële positie van Schiphol Group onontbeerlijk. Niet alleen dient Schiphol Group in staat te zijn lange termijn investeringen te doen, maar ook is financiering van die investeringen enkel mogelijk indien zij een voldoende renderende bedrijfsvoering heeft. De opbouw en inhoud van de Wet luchtvaart en het daarmee samenhangende gereguleerde kader voor de havengelden vormt de sleutel voor het behoud van deze positie. Deze wet wordt momenteel geëvalueerd en de directie houdt de Raad van Commissarissen op de hoogte van de discussies met stakeholders over eventuele aanpassingen in de wet. De Raad van Commissarissen onderschrijft het standpunt van de directie dat eventuele wijzigingen in de wet niet ten koste mogen gaan van de gezonde en zelfstandige positie van Schiphol Group.

Overige onderwerpen

- In 2011 heeft de Raad van Commissarissen het budget 2012 besproken en goedgekeurd, en het businessplan 2012-2016 besproken.
- In april en oktober hebben strategiedagen plaatsgevonden, waar de Raad van Commissarissen met de directie heeft gesproken over Schiphol Group in bredere context en over ontwikkelingen op de lange termijn. Tijdens een driedaags bezoek aan New York en Atlanta in april heeft de Raad van Commissarissen zich praktisch laten informeren over de ontwikkelingen op JFK IAT en over de huboperatie op Atlanta International Airport. In 2011 zijn naast de voorbereiding van het Masterplan 2025 de volgende strategische onderwerpen aan de orde gekomen: de lange termijn strategie voor Retail Airside op Amsterdam Airport Schiphol, talent & leadership development en de evaluatie van de samenwerking met Aéroports de Paris (HubLink).
- Ook is de herijkte internationale strategie van Schiphol Group door de Raad van Commissarissen besproken en goedgekeurd. De Raad van Commissarissen ondersteunt de directie in haar streven om samenwerking aan te gaan met andere luchthavens. Een goed voorbeeld daarvan is onder meer de samenwerking met Aéroports de Paris en

JFK IAT. Ook moedigt de Raad van Commissarissen samenwerking aan met luchthavens in groeiemarkten, zoals die met Incheon Airport (Zuid-Korea). Ook is uitgebreid gesproken over de mogelijkheid om in Brazilië te investeren. Daarbij is uitgangspunt geweest dat een eventuele business case op middellange termijn vruchten moet afwerpen voor Schiphol Group. Deze mogelijkheden zijn door de directie ook met de aandeelhouders besproken.

- Verder heeft de Raad van Commissarissen via zijn Auditcommissie de (interne) risico management systemen en de belangrijkste risico's waar Schiphol Group mee wordt geconfronteerd, besproken. De Raad van Commissarissen onderschrijft en steunt het interne risicobeheersingssysteem zoals beschreven op pagina 101 van dit verslag.
- Verantwoord ondernemen is een integraal onderdeel van de strategie van Schiphol. Corporate Responsibility was daarom in 2011 wederom een belangrijk onderwerp op de agenda van de Raad van Commissarissen. Veel aandacht is geschonken aan de concrete doelstellingen en de rapportage over relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen. De Raad van Commissarissen is zeer te spreken over de wijze waarop Schiphol Group zich als een lerende organisatie opstelt waar het Corporate Responsibility betreft. Dat is zichtbaar in de samenwerking met PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. bij de verificatie van de Corporate Responsibility gegevens in het jaarverslag, maar ook bij het realiseren van een maatschappelijk bewuste organisatiecultuur.
- 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 directie en het deelnemingenbeleid van het ministerie van Financiën.

Financiële rapportage

Maandelijks heeft de Raad van Commissarissen van de directie rapportages ontvangen, waarin de actuele resultaten werden vergeleken met het Corporate Budget 2011, de jaarverwachting 2011 en de cijfers in 2010. 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 sterk groeiende verkeer- en vervoercijfers en de impact daarvan op het budget, de rendementsontwikkeling alsmede de financiering en liquiditeitspositie van de onderneming.

In 2011 is op basis van een funding plan de financiering van de onderneming voor nu en de toekomst veilig gesteld, waarbij vroegtijdig en gespreide herfinanciering een belangrijk aandachtspunt was. Zo is in 2011 een



Met 313 directe bestemmingen aangevlogen door 103 airlines, heeft Schiphol in 2011 haar marktaandeel versterkt.

nieuwe obligatielening uitgegeven waarmee een deel van twee bestaande leningen is teruggekocht, door middel waarvan de looptijd van de schuld is verlengd tegen betere voorwaarden. Verder is in 2011 onder meer het EMTN-programma (Euro Medium Term Note) verlengd en heeft de Raad van Commissarissen zijn goedkeuring gegeven aan de vernieuwing en uitbreiding van de bestaande revolving credit facility voor de duur van vijf jaar.

In 2011 is nauwlettend gekeken naar het effect van de resultaatontwikkeling, de balansverhoudingen en vermogenspositie op de kredietwaardigheid van de onderneming. De Raad van Commissarissen stelt met tevredenheid vast dat ook in 2011 de credit ratings van Standard & Poor's en Moody's 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 (COR) hebben in 2011 onder meer gesproken over de organisatieaanpassing die in 2009 is gestart. Leden van de Raad van Commissarissen zijn bij alle overlegvergaderingen van de bestuurder met de COR 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 bestond ultimo 2010 tijdelijk uit zeven personen. Per de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 18 april 2011 is de heer Brouwer toegetreden tot de Raad van Commissarissen voor een benoemingstermijn van vier jaar. De Raad van Commissarissen heeft bij de selectie van de heer Brouwer rekening gehouden met de behoefte aan expertise op het gebied van retail en marketing,

zoals dat bleek uit de expertisematrix van de Raad van Commissarissen. Tijdens dezelfde vergadering is de heer Cremers herbenoemd voor een tweede termijn van vier jaar. De Raad van Commissarissen heeft de voordracht van de heer Cremers gebaseerd op diens waardevolle bijdrage aan de Raad in het algemeen en aan de Auditcommissie in het bijzonder. Bij beide besluiten heeft de COR vooraf gelegenheid gekregen en gebruik gemaakt van zijn rechten zoals die voortvloeien uit de Wet Spreekrecht Ondernemingsraden. Na diens benoeming heeft de heer Brouwer een introductieprogramma gevolgd, dat standaard wordt aangeboden aan nieuwe commissarissen. Dit programma bestaat onder meer uit een veelvoud aan informerende gesprekken met diverse personen binnen Schiphol. Ook heeft de heer Brouwer een rondleiding gekregen in de verschillende operationele onderdelen van Amsterdam Airport Schiphol waaronder de terminal, airside en de Schipholbrandweer. Aan permanente educatie van de gehele Raad van Commissarissen is in 2011 vorm gegeven door onder meer een werkbezoek aan de operatie van JFK IAT en Atlanta International Airport en door middel van een presentatie van de heer Riemens (LVNL) inzake de ontwikkelingen in regulering van de Nederlandse en Europese luchtverkeersleiding.

Met uitzondering van de heer Graff (die tevens CEO van Aéroports de Paris is) 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 92 en 93 van dit verslag wordt nadere persoonlijke informatie over elk lid van de Raad van Commissarissen verschaft.

Evaluatie

In 2010 heeft de Raad van Commissarissen met behulp van externe adviseurs een uitgebreide evaluatie van de Raad en zijn individuele leden uitgevoerd. Naar aanleiding van die evaluatie is een actielijst opgesteld om de uitkomsten van de evaluatie te implementeren. Deze actielijst heeft in 2011 zowel in de centrale vergaderingen van de Raad van Commissarissen als in de commissievergaderingen aandacht gekregen en de diverse actiepunten zijn behandeld. Door het bespreken van de verschillende acties heeft de Raad van Commissarissen ook in 2011 zijn eigen functioneren geëvalueerd, alsook dat van de commissies. Hiervoor is onder meer een besloten vergadering van de Raad van Commissarissen georganiseerd. In 2011 heeft de Raad van Commissarissen derhalve de constructieve dialoog uit 2010 voortgezet en heeft kwaliteitsverbetering in de vergaderprocessen wederom veel aandacht gekregen. Eén van de punten op de actielijst was het verkorten van de maximale benoemingstermijn voor de leden van de Raad van Commissarissen. Tijdens de Algemene

Vergadering van Aandeelhouders op 18 april 2011 is besloten tot verkorting van die termijn, van twaalf naar acht jaar.

Vergaderingen

De Raad van Commissarissen kwam in 2011 zes maal bijeen. Eén van die bijeenkomsten bestond uit een driedaagse strategiebijeenkomst in New York en Atlanta. De vergaderingen van de Raad van Commissarissen werden steeds in aanwezigheid van de directie gehouden. Zowel voorafgaand als na afloop van de vergaderingen hield de Raad van Commissarissen besloten overleg. Daarnaast vonden zestien vergaderingen van de respectievelijke subcommissies plaats.

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, waar van het hiervoor genoemde monitoring committee een belangrijk voorbeeld is.

De Raad van Commissarissen bedankt de directie en de medewerkers van Schiphol Group van harte voor hun uitgesproken inzet in 2011, zowel in de operatie als daarbuiten.

Schiphol, 16 februari 2012

De Raad van Commissarissen
 Anthony Ruys (president-commissaris)
 Trude Maas - de Brouwer (vice president-commissaris)
 Jan Brouwer
 Frans Cremers
 Pierre Graff
 Herman Hazewinkel
 Margot Scheltema
 Willem Stevens

Vergaderingen van de commissies van de Raad van Commissarissen

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2011 vier keer vergaderd. De commissie heeft met de directie en de externe accountant uitvoerig de jaarrekening 2010, het jaarverslag 2010, de halfjaarcijfers 2011, de persberichten hierover en het interne en externe auditplan 2011 besproken. Het funding plan 2010 en 2011 is besproken en door de Raad van Commissarissen goedgekeurd. De Auditcommissie heeft aandacht gegeven aan de opvolging van de aanbevelingen van accountantskantoor Ernst & Young LLP in haar rapport naar

aanleiding van de brief van Stichting Sobi. Ook is het beleid met betrekking tot verzekeringen en belastingen aan de orde geweest. Tot slot heeft de Auditcommissie bijzondere aandacht gehad voor risk management en pensioenen. De Auditcommissie heeft in februari en december 2011 buiten aanwezigheid van directieleden en/of interne accountants met de externe accountant (PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.) gesproken.

Selectie- en Benoemingscommissie

Per mei 2012 zal de heer Verboom zijn functie als CFO op 62-jarige leeftijd neerleggen. In 2011 heeft de Selectie- en Benoemingscommissie (inclusief de voorzitter van de Auditcommissie) tijdens vijf vergaderingen de selectie van een opvolgende CFO voorbereid. Een profiel is opgesteld en met diverse kandidaten is gesproken. De Raad van Commissarissen is voornemens in zijn vergadering van april 2012 de dan geselecteerde kandidaat te benoemen met ingang van 1 mei 2012. Ook heeft de Selectie- en Benoemingscommissie de procedure gestart voor de vervulling van de vacature naar aanleiding van het vertrek van de heer Stevens per de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 18 april 2012.

Aangaande beide posities onderhoudt de commissie contact met de COR. Tot slot heeft de Selectie- en Benoemingscommissie in 2011 stilgestaan bij 'succession planning' binnen de directie en het Management Team Schiphol Group.

Remuneratiecommissie

De Remuneratiecommissie heeft in 2011 vier keer vergaderd. Een uitgebreid verslag van de bezigheden van de Remuneratiecommissie, alsook een uiteenzetting van het remuneratiebeleid zijn opgenomen in het Remuneratierapport op pagina 96 van dit Jaarverslag.

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft in 2011 drie maal vergaderd. De introductie van verificatie van de Corporate Responsibility verslaggeving in het jaarverslag door een externe accountant is geëvalueerd. Ook is de cultuurverandering binnen Schiphol besproken die Corporate Responsibility in alle bedrijfssonderdelen stevig moet verankeren. In dat verband hebben de leden van de commissie ieder deelgenomen aan de CR workshops voor medewerkers van Schiphol Group. Daarnaast heeft de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie aandacht besteed aan effectieve communicatie met stakeholders en aan de relatie met het ministerie van Financiën en met andere staatsdeelnemingen.

Samenstelling

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. Op de pagina hiernaast staat in het schema vermeld welke commissaris welk kennisgebied vertegenwoordigt. Bij het vervullen van nieuwe vacatures wordt rekening gehouden met onderstaande verdeling van kennisgebieden.

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

(v) = voorzitter

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. Corporate Responsibility	7. Marketing / Sales	8. Human resource management	9. Politiek en sociaal klimaat Schiphol	10. Corporate Governance / vennootschapsrecht	11. Expertise Amsterdam en regio
A. Ruys (voorzitter)	1947 Nederlands	2006	•			•			•			•	
T. Maas - de Brouwer (vice-voorzitter)	1946 Nederlands	2001						•		•	•	•	
J. Brouwer	1955 Nederlands	2011				•		•	•	•			
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	6
Auditcommissie	4
Remuneratiecommissie	4
Selectie- & Benoemingscommissie	5
Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie	3

Totaal

22

Aanwezigheid commissarissen tijdens vergaderingen in 2011

	A. Ruys	T. Maas - de Brouwer	J. Brouwer	F. Cremers	P. Graff	H. Hazewinkel	M. Scheltema	W. Stevens
Raad van Commissarissen	6	6	3 (van 4)	4	4	6	6	5
Auditcommissie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4	1	4	n.v.t.	4
Remuneratiecommissie	n.v.t.	3	n.v.t.	3	n.v.t.	3	n.v.t.	n.v.t.
Selectie- & Benoemingscommissie	5	5	n.v.t.	5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5
Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie	n.v.t.	3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3	3

Totaal

11 17 3 16 5 13 9 17

Schiphol Group Directieverslag 2011

Ondernemen in een complexe omgeving

Schiphol Group is een luchthavenonderneming met Amsterdam Airport Schiphol als belangrijkste asset. Wij willen duurzame waarde creëren voor onze stakeholders, die verschillende belangen hebben. In ons handelen staan onze kernwaarden centraal: betrouwbaar, efficiënt, gastvrij, inspirerend en duurzaam.



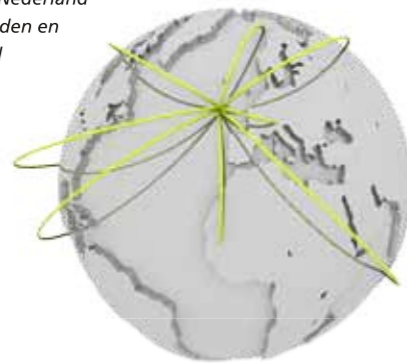
say cheese

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 vierde luchthaven en naar vracht de derde.

Onze missie is Nederland via de Mainport Schiphol te verbinden met belangrijke steden en regio's in de wereld. Amsterdam Airport Schiphol wil Europe's preferred airport zijn en blijven, de luchthaven die waardering oogst met zijn kwaliteit, capaciteit en zijn uitgebreide netwerk van bestemmingen. Wij willen luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, passagiers en ondernemers optimaal bedienen met een goed geoutilleerde luchthaven en moderne faciliteiten.

Missie

Het verbinden van Nederland met belangrijke steden en regio's in de wereld



De manier waarop we dit doen maakt Schiphol tot een succesvolle hub met inmiddels 313 directe bestemmingen en bijna 50 miljoen passagiers.

Wij exploiteren Schiphol als een AirportCity, een dynamische omgeving die 24 uur per dag zijn gebruikers alle diensten biedt die zij nodig hebben. Vanuit drie business area's wordt invulling gegeven aan de AirportCity-formule, met de business area Aviation als spil van activiteiten. De business area Aviation levert diensten aan en faciliteert luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. De business area Consumer Products & Services (voorheen business area Consumers) biedt passagiers een uitgebreid aanbod van producten en diensten voor zorgeloos en comfortabel reizen. De business area Real Estate is medeverantwoordelijk voor de ruimtelijke invulling op en rond Schiphol. Zij geeft grond in erfpacht uit en ontwikkelt kantoren, nieuwe bedrijfsterreinen en vrachtgebouwen. De aviation activiteiten zorgen in eerste instantie voor de stroom passagiers en vracht en dat bedrijven zich vestigen op Schiphol. De non-aviation activiteiten van Consumer Products & Services en Real Estate versterken de binding met passagiers, vrachtafhandeling en bedrijven. Aviation en non-aviation activiteiten liggen

in elkaars verlengde, vullen elkaar aan en versterken elkaar. De één kan niet zonder de ander en omgekeerd.

In Nederland beschikken wij ook over drie regionale luchthavens; Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport. Alle drie hebben een eigen marktstrategie. Daarnaast zorgen zij ervoor dat wij kunnen groeien door niet-Mainport gebonden vluchten te faciliteren.

Onze internationale focus is gericht op het nog beter faciliteren van de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen door samenwerking te zoeken met voor hen belangrijke buitenlandse luchthavens. Hierdoor wordt hun concurrentiepositie en daardoor ook die van ons versterkt. Wij werken nauw samen met Aéroports de Paris waarin wij met 8% participeren en met Terminal 4 op JFK International Airport in New York, waarin wij inmiddels een belang hebben van 100%. Ook hebben wij belangen in Australië, Italië, Hong Kong, Oostenrijk, Aruba en Zweden.

Voor onze bedrijfsvoering zijn wij afhankelijk van de luchtvaartmaatschappijen en in het bijzonder van onze hubcarrier Air France-KLM en het SkyTeam als het gaat

om bestemmingen. Daarnaast zijn we ook afhankelijk van de luchtverkeersleiding, de slotcoördinator, de landelijke overheid, provincie en gemeenten, afhandelaren, securitybedrijven, Douane en Koninklijke Marechaussee.

In onze operatie en bij het doen van investeringen kijken we naar de toegevoegde waarde in de hele keten. Voortdurend maken we daarbij de afweging tussen kosten en kwaliteit. Zo hebben onze investeringen in het bagagesysteem geleid tot een hogere betrouwbaarheid en capaciteit van het afhandelingsproces. Ook de arbeidsomstandigheden zijn hierbij gebaat: dankzij de inzet van robots kunnen afhandelaren het werk anders organiseren, zodat aan de strengere ARBO-wetgeving kan blijven worden voldaan.

De introductie van de Self-Service Drop-Off Points zorgt voor kostenbesparingen en vergroot binnen de huidige infrastructuur de check-in capaciteit.

Ook bij beveiliging streven we naar de optimale balans tussen kwaliteit en efficiëntie. Daarbij gaat het om de vraag hoeveel personeel moet worden ingehuurd om proces- en wachttijden te verkorten en om vertragingen en het missen van aansluitingen te voorkomen.

Op Schiphol vervullen wij meerdere rollen

Als luchthavenexploitant zijn wij verantwoordelijk voor een veilige en betrouwbare infrastructuur (start- en landingsbanen, terminalcomplex, wegensysteem, eigen gebouwen).

Als eigenaar van het luchthaventerrein moeten wij zorgen voor het milieu op het gehele luchthaventerrein (lokale luchtkwaliteit, energievoorziening, waterkwaliteit en afval).

Als concessieverlener aan afhandelaren en winkeliers en verhuurder van gebouwen geven wij, binnen de door ons opgestelde richtlijnen, andere partijen de mogelijkheid op de luchthaven activiteiten uit te voeren die de Mainportfunctie versterken en ondersteunen.

Als grondeigenaar geven wij grond uit waarop derden kunnen bouwen.

Wij hebben regelmatig te maken met langdurige en grootschalige (bouw)projecten op het luchthaventerrein. Veelal zijn wij, al dan niet met een derde partij, opdrachtgever.

Stakeholderoverleg

Via stakeholderoverleg voeren wij regelmatig overleg met onze stakeholders. 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. Dit doen we met de sector, de overheid en de omgeving. Voorbeelden zijn:

- Tafel van Alders
- Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)
- Veiligheidsplatform Schiphol
- Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol
- Arbo-platform Aannemers
- Knowledge and Development Centre
- Platform Kennis- en Innovatieagenda
- Nationaal Programma Kennis voor Klimaat
- theGROUNDS
- Health & Safety overleg
- Stichting Leefomgeving
- Stichting Mainport en Groen
- Bestuursforum
- Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

Stakeholderdialogen

Om ervoor te zorgen dat de doelstellingen en activiteiten op het gebied van Corporate Responsibility goed aansluiten bij de verwachtingen van onze stakeholders en om uit te leggen waarom we bepaalde keuzes maken, organiseren wij regelmatig dialogen met diverse groepen stakeholders. In 2011 hebben wij drie stakeholderdialogen georganiseerd, waarvan twee samen met KLM. De dialogen hebben veel interessante informatie opgeleverd en bieden goede aanknopingspunten om de samenwerking met hen te intensiveren.

Onze business

Wij ondernemen via vier met elkaar verbonden business areas: Aviation, Consumer Products & Services, Real Estate en Alliances & Participations. Onze omzet bestaat grotendeels uit havengelden, winkelverkoop, concessies, verhuringen, vastgoedontwikkeling, autoparkeergelden en inkomsten uit internationale activiteiten.

Onze aviation activiteiten kennen geregleerde tarieven en een gemaximeerd rendement. Onze non-aviation activiteiten zijn niet geregleerd; het resultaat van deze activiteiten ligt hoger en biedt mogelijkheden economic profit te realiseren. Dit wordt het dual till systeem genoemd.

Voor elke landing en elk vertrek betalen de luchtvaartmaatschappijen start- en landingsgelden en voor iedere vertrekkende passagier betalen zij een passenger service charge en een security service charge. Deze luchthaventarieven dienen ter dekking van de kosten van de

primaire luchthavenoperatie en infrastructuur, inclusief de omvangrijke beveiligingsactiviteiten. De luchthaventarieven zijn geregleerd, vastgelegd in de Wet luchtvaart en beogen een kostengerelateerde en transparante tarifiering. De kosten die mogen worden doorbelast aan de gebruikers van de luchthaven zijn uitsluitend die kosten die direct samenhangen met de primaire luchthavenoperatie en -infrastructuur, waarbij het rendement is gemaximeerd op het niveau van de gemiddelde vermogenskosten van de luchthavenactiviteiten. Op basis hiervan en na uitvoerige consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, stelt Schiphol, onder toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) de tarieven vast. Blijkt achteraf de opbrengst hoger of lager dan het toegestane niveau, omdat met name het volume afweek van de ramingen, dan wordt dit verrekend in de tarieven van een volgende periode.

Naast deze geregleerde activiteiten verrichten wij commerciële activiteiten op het gebied van concessies, winkels, horeca, verhuringen, parkeren, media en vastgoedexploitatie. Deze leveren een substantiële bijdrage aan ons financiële resultaat en zorgen mede voor een gezonde financiële positie van de gehele onderneming.

Kostenbeheersing is een integraal onderdeel van ons business model. Voortdurend houden wij hier de vinger aan de pols. Dat heeft resultaat. Benchmarkonderzoek leert dat de operationele kosten per passagier op Schiphol de laagste zijn van de vier grote Europese hubs, terwijl de kwaliteit door zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen als hoog wordt ervaren.

Het winkel-, horeca- en dienstenaanbod blijkt een belangrijke keuzefactor voor passagiers om via Schiphol

Business model**Amsterdam Airport Schiphol****Regionale velden****Internationaal**

te reizen. Hierop spelen we in met het ontwikkelen van specifieke winkel- en horecaconcepten die aansluiten bij de behoeften van de klanten en met aangename ruimten om te verblijven of te werken.

Schiphol is een aantrekkelijke vestigingsplaats. We hebben een grote variëteit aan hoogwaardig vastgoed ontwikkeld in de vorm van kantoor- en bedrijfspanden en logistieke gebouwen. Op het luchthaventerrein zijn 500 bedrijven gevestigd met 62.000 medewerkers. Voor de regio is er een positief effect van 170.000 arbeidsplaatsen.

Amsterdam Airport Schiphol

	313	bestemmingen rechtstreeks bereikbaar
	49,8 miljoen	passagiers, 1,5 miljoen ton vracht
	420.250	vliegtuigbewegingen
	170.000	banen in de regio, 62.000 mensen werkzaam op de locatie Schiphol
	650.000 m²	terminal oppervlak, 5 hoofd start- en landingsbanen op 2.787 ha
	3,9 miljard euro	totale waarde vaste activa
	500	bedrijven gevestigd op Schiphol
	26 miljard euro	bijdrage luchtvaartsector aan Bruto Nationaal Product Nederland



EUR 400 miljoen voor de luchtvaartsector

In de periode 2007-2011 zijn de operationele en kapitaalkosten van de business area Aviation gemiddeld met 4,4% per jaar gestegen; van EUR 696 miljoen naar EUR 829 miljoen. Binnen dit percentage stegen de securitykosten jaarlijks met gemiddeld 5,8%, met name vanwege de kosten als gevolg van extra veiligheidsmaatregelen.

Deze kostentoename is in lijn met het gemiddelde van andere Europese hubs, terwijl het absolute kostenniveau per passagier op Schiphol vergeleken met deze luchthavens het laagste is.

Schiphol heeft de afgelopen vijf jaar de kostenstijging van gemiddeld 4,4% niet volledig in de tarieven doorgevoerd, waar dit volgens de wettelijke regulering wel is toegestaan. Gegeven de uitdagende marktomstandigheden voor de luchtvaartsector hebben wij besloten om de stijging van deze kosten niet volledig door te berekenen en te kiezen voor een geleidelijke tariefontwikkeling. In totaal komt dit neer op een derving van havengelden van circa EUR 150 miljoen over de periode 2007-2011.

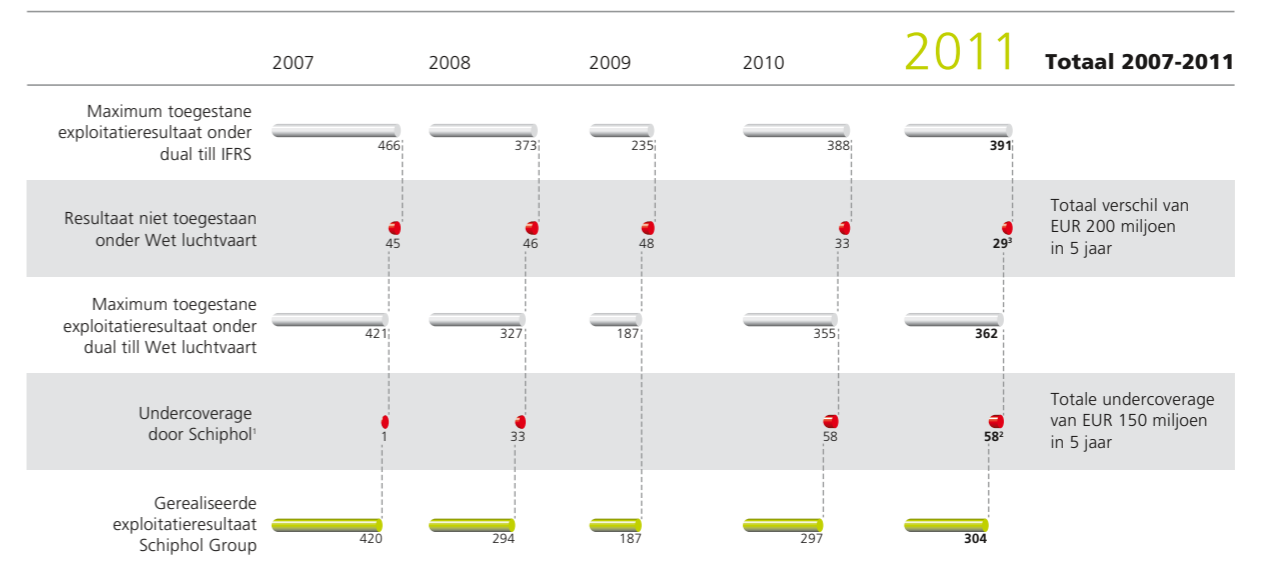
Omdat de grondslagen voor resultaatbepaling in de Wet luchtvaart afwijken van IFRS en de gereguleerde kapitaalkosten niet marktconform zijn, kunnen niet al onze kosten worden doorbelast in de havengelden. Hierdoor werd in de periode 2007 tot 2011, bovenop die EUR 150 miljoen, zo'n EUR 200 miljoen aan Aviation kosten (exclusief de kapitaalkosten) niet gedekt.

Ter versterking van de Mainport en het uitbreiden van bestemmingen is de afgelopen jaren het zogenoemde Airline Reward Programme uitgevoerd met een totale waarde van EUR 50 miljoen.

In totaal is dit een bedrag van EUR 400 miljoen dat ten goede is gekomen aan de luchtvaartsector.

Exploitatieresultaat onder dual till regulering

Cumulatief verschil in resultaat sinds 2007 is EUR 200 miljoen lager door niet toepassen IFRS en EUR 150 miljoen lager door lagere tarieven dan toegestaan (EUR miljoen)



1) Bedragen zijn exclusief Airline Reward Programma's (EUR 50 miljoen over gehele periode).

2) Inclusief verrekening over 2009 welke niet in de tarieven is opgenomen.

3) Geconsulteerd bedrag, werkelijke correctie Wet luchtvaart wordt formeel vastgesteld in de Regulatory Accounts 2011, welke uiterlijk 31 mei 2012 wordt gepubliceerd.

Schiphol Group investeert op jaarbasis tussen de 20% en 30% van haar omzet – gemiddeld zo'n EUR 250 tot 300 miljoen per jaar – waarvan het merendeel in de verdere ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur. In onze totale financieringsbehoefte hebben wij nimmer een beroep hoeven doen op onze aandeelhouders. Wij zijn selfsupporting en doen waar nodig een beroep op de kapitaalmarkt ter financiering van onze lange termijn investeringen.

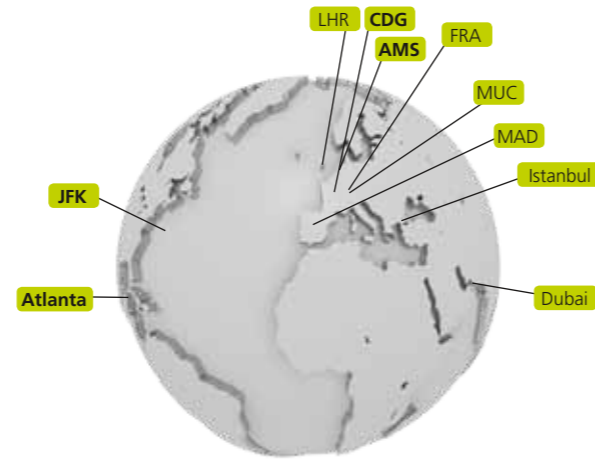
Een robuuste financiële positie, een gedegen trackrecord in termen van financiële resultaten en een consistent en goed uitgebalanceerd financieringsbeleid zijn hierbij onontbeerlijk. Wij zien er nauwlettend op toe dat herfinancierings- en renterisico's zoveel mogelijk worden beperkt en valutarisico's worden geminimaliseerd door waar mogelijk leningen in euro's aan te trekken. Ook hebben wij er sinds 2008 naar gestreefd onze financieringsbehoefte steeds 12 tot 18 maanden vooruit te adresseren om niet onverwachts te worden blootgesteld aan de grilligheid van de financiële markten.

Onze robuuste financiële positie komt ook tot uitdrukking in de A rating van Standard & Poor's en een A1 rating van Moody's. Dit vergroot onze toegang tot de kapitaalmarkt en maakt het mogelijk tegen aantrekkelijke condities leningen aan te trekken, ook in tijden van mondiale financieel-economische crises en grote onrust op de financiële markten. Wij beschikken daarnaast over een aantal financieringsarrangementen zoals de langetermijnleningsfaciliteiten van de Europese Investeringsbank en back-up faciliteiten van andere belangrijke banken.

In totaal hebben wij een vreemd vermogen van EUR 1.934 miljoen, 33,8% van ons balanstotaal, met een gemiddeld rentekostenniveau van 5,6%. De looptijden van de bestaande leningen zijn zoveel mogelijk gespreid over de tijd.

Concurrentiepositie

Veruit het grootste deel van ons dagelijks doen en laten speelt zich af op en rondom Amsterdam Airport Schiphol. Ons doel is het handhaven en versterken van de Mainport- en concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol. De stuwende kracht achter de financiële resultaten van een luchthaven vormen passagiers, vracht en het netwerk van bestemmingen. De luchtvaartmaatschappijen zelf hebben de meest directe invloed op deze drie parameters. Als luchthaven bieden wij een efficiënte operatie en een goede kwaliteit van dienstverlening tegen concurrerende tarieven.



Wereldwijd speelveld met concurrenten en belangrijke SkyTeam hubs

De thuismarkt van Schiphol is relatief klein. Onze homecarrier is aangewezen op transferverkeer. Ruim 40% van het aantal passagiers dat Schiphol aandoet is op doorreis. Dit betekent dat onze visit costs – alle kosten die een luchtvaartmaatschappij maakt tijdens een verblijf op een luchthaven – concurrerend moeten zijn met die van onze belangrijkste Europese hubconcurrenten Heathrow, Parijs-Charles de Gaulle en Frankfurt en die van opkomende hubs als Dubai en Istanbul. Ook op het gebied van punctualiteit, bagageafhandeling en comfort op de luchthaven moeten wij ons met hen kunnen meten. Ook de concurrentie met zogenaamde secundaire airports neemt toe en we zien dat luchthavens zoals die van München, Düsseldorf, Kopenhagen en Brussel hierin een steeds grotere rol gaan spelen. Investerings in onze infrastructuur zijn van essentieel belang om onze hubfunctie te behouden en te versterken. Wij moeten er continu voor zorgen dat luchtvaartmaatschappijen en hun (transfer)passagiers optimaal worden gefaciliteerd op onze luchthaven. Zo'n 30% van de passagiers heeft nauwelijks een andere keuze dan via of vanaf Schiphol te reizen; 70% heeft die keuze wel. Vandaar onze voortdurende aandacht voor concurrerende tarieven, kwaliteitsverbeteringen en toegevoegde waarde in de keten die er aan moeten bijdragen dat luchtvaartmaatschappijen meer vanaf Schiphol gaan vliegen waardoor de luchthaven nog aantrekkelijker wordt voor passagiers. Voor een optimale uitoefening van onze hubfunctie en ter verbetering van onze concurrentiepositie wordt veel overleg gevoerd met de luchtvaartmaatschappijen over het verbeteren en ontwikkelen van nieuwe producten en diensten.



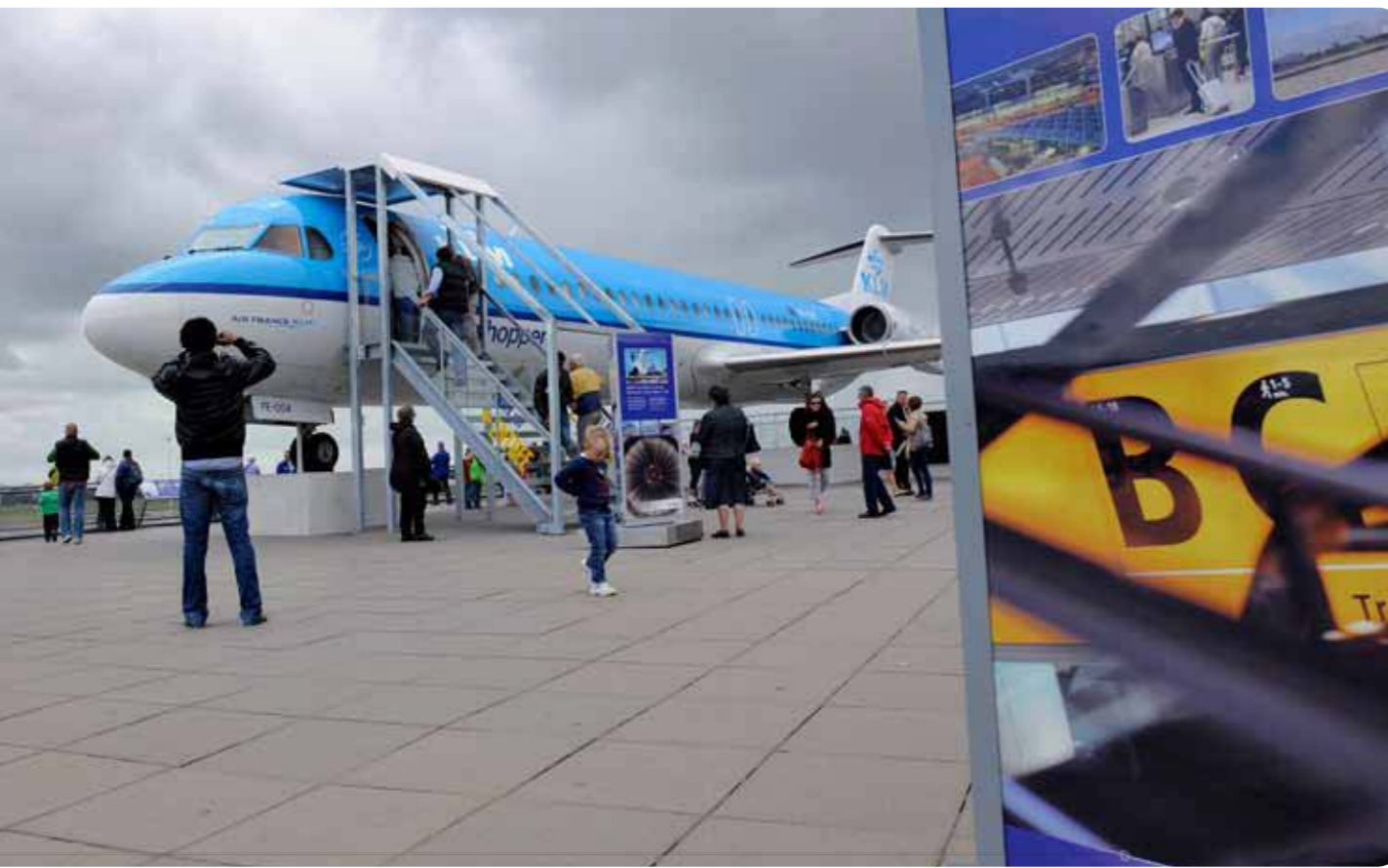
De vernieuwde Lounge 3 biedt passagiers een inspirerende mix van internationale merken, typisch Nederlandse producten, een grote variëteit aan horeca gelegenheden en centraal gelegen het 'house of tulips'.

Daarnaast worden regelmatig concurrentieanalyses uitgevoerd op de verschillende activiteiten. Tevens kennen wij het incentiveprogramma 'Airline Reward Programme' dat luchtvaartmaatschappijen stimuleert op bestaande routes te groeien of nieuwe routes aan te boren.

We willen onze klanten nog beter faciliteren door samenwerking te zoeken met voor hen belangrijke buitenlandse luchthavens. Het uitgebreide mondiale netwerk van Air France-KLM en het SkyTeam vormt hierbij een belangrijk uitgangspunt. Deze alliantie is de grootste trans-Atlantische joint venture binnen de luchtvaartsector, met Amsterdam Airport Schiphol, Parijs-Charles de Gaulle, JFK International Airport en de thuisbasis van Delta Airlines – Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport – als belangrijke grote knooppunten. Tegelijkertijd worden op deze manier de concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens en de Mainportpositie van Schiphol verder versterkt. Luchtvaartmaatschappijen en hun allianties op andere Europese hubs, nieuwe terminals van hoge kwaliteit, de ontwikkeling van hubs buiten Europa,

netwerkuitbreiding en vlootmodernisering van de aan deze hubs verbonden homecarriers zetten de concurrentiepositie van Schiphol onder druk. De invoering van een 'Emissions Trading System' in Europa maakt de kans groter dat verkeersstromen zich verplaatsen naar buiten Europa.

Ook in haar retailactiviteiten staat Schiphol voor belangrijke uitdagingen. Zo zullen wij een antwoord moeten vinden op de snelle groei van online winkelen. Belangrijk voor onze concurrentiepositie is de perceptie van de reiziger van de prijs-kwaliteitverhouding van onze producten en diensten. Naast scherpe aanbiedingen en communicatie daarover proberen we steeds meer differentiatie in ons aanbod aan te brengen. Dit betekent dat we niet meer alles onder het See Buy Fly label positioneren, maar dat we ook toonaangevende merkwinkels en andere onderscheidende winkelformules toevoegen aan ons aanbod. Op het gebied van parkeren ondervinden wij veel concurrentie van aanbieders van parkeerproducten in de directe omgeving van de luchthaven.



De Fokker 100 op het panoramaterras biedt bezoekers een kijkje in de historie van de luchtvaart.

De locatie Schiphol vormt met de Zuidas nog steeds de top van het Amsterdamse kantorensegment. Om deze positie vast te houden en te verstevigen moet de kwaliteit van de algemene voorzieningen op de locatie Schiphol worden verbeterd.

Operationele capaciteit

Het huidige banenstelsel van de luchthaven heeft een fysieke capaciteit van circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Deze capaciteit is op basis van huidige prognoses ruim voldoende om aan de vervoersvraag te voldoen tot 2020/2025. Momenteel bedraagt het aantal vliegtuigbewegingen ruim 420.000 en daarmee verwelkomen we inmiddels bijna 50 miljoen passagiers.

De capaciteit van de terminal en de pieren moet worden uitgebreid als we willen groeien naar 70 miljoen passagiers. Groei is een belangrijke voorwaarde om concurrerend te blijven, het uitgebreide netwerk van verbindingen te kunnen blijven faciliteren en een belangrijke rol te kunnen blijven spelen in de

wereldwijde luchtvaart. Samen met de luchtvaartmaatschappijen wordt onderzocht hoe we de luchthaveninfrastructuur hiertoe moeten aanpassen en uitbreiden opdat de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol behouden blijft.

Een belangrijke eerste stap is de aanpassing van de beveiliging in het niet-Schengen deel van de terminal. We willen de securitycontroles zoveel mogelijk centraal uit laten voeren, voordat passagiers en personeelsleden de lounges en pieren betreden. Dit kan alleen als we de vertrekkende en aankomende passagiers van elkaar scheiden. Zonder deze scheiding zullen de kosten drastisch toenemen als gevolg van toekomstige regelgeving en beveiligingseisen. Door extra looppassages en verdiepingen op bepaalde pieren ontstaat ook meer ruimte in de bestaande terminal om de verwachte groei van het aantal passagiers op te vangen. Bovendien wordt hiermee one-stop security mogelijk, waardoor transferpassagiers niet meerdere keren hoeven te worden gescreend. Dit is prettiger voor de passagiers en verbetert de doorstroom en daarmee de capaciteit van de terminal.

De afgelopen jaren is voor EUR 710 miljoen geïnvesteerd in een nieuw bagagesysteem. Hierdoor kunnen we meer bagage verwerken en is de kwaliteit en betrouwbaarheid van de afhandeling verbeterd. De additionele bagagecapaciteit op Schiphol is eind 2012 volledig beschikbaar. Dan zijn alle bagagehallen met een nieuw, bijna volledig geautomatiseerd, bagagesysteem onderling verbonden.

In onze bedrijfsvoering moeten we rekening houden met natuurverschijnselen die de operatie kunnen hinderen. Om ons hiertegen te wapenen hebben we bedrijfsnoodplannen en trainen we onze medewerkers in de operatie voortdurend om adequaat te handelen in dergelijke situaties.

Maatschappelijke capaciteit

Onze complexe omgeving waarin uiteenlopende belangen spelen én de veelheid aan wetten en regels bepalen de grenzen waarbinnen onze luchthaven kan groeien. Onze 'Licence to grow' weet zich gebonden aan afspraken die onder meer aan de Tafel van Alders worden gemaakt. De luchthaven Schiphol mag groeien naar 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Hiervan zouden 70.000 niet-Mainport gebonden vluchten, zoals vakantievluchten, moeten gaan plaatsvinden op Eindhoven Airport en Lelystad Airport, die hiermee een belangrijke strategische capaciteitsreserve vormen. De regering heeft de Tweede Kamer hierover geïnformeerd via de Luchtvaartnota. Onze luchthavens Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport hebben een eigen marktgebied.

Onze complexe omgeving vraagt om nauwe samenwerking met veel partijen op allerlei niveaus binnen de luchtvaartsector, met overheden en met (lokale) belanghebbenden. Wij participeren in verschillende overlegorganen zoals de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS), het Bestuursforum Schiphol (BFS) en de Tafel van Alders. Speciaal voor de omwonenden van Schiphol hebben wij samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas) opgericht, dat omwonenden informeert over de impact van het vliegverkeer op Schiphol. Omwonenden kunnen hier ook terecht met vragen en klachten.

Amsterdam Airport Schiphol is medeverantwoordelijk voor de beschikbaarheid van voldoende capaciteit in de lucht. De luchtvaartmaatschappijen vragen slots aan en de onafhankelijke slotcoördinator bepaalt vervolgens de invulling van de capaciteit. De capaciteit in het luchtruim is ingeperkt door ruimtereserveringen, vaste aanvliegeroutes en een strak handhavingstelsel voor geluid. LVNL regelt het luchtverkeer door het geven van klaringen en

aanwijzingen aan piloten van vliegtuigen, waarbij rekening wordt gehouden met zowel de capaciteit in de lucht als de fysieke capaciteit van Schiphol.

Voor het vliegtuiggeluid dat op Schiphol wordt geproduceerd gelden strenge grenzen. Het gaat hier om complexe, nationale en internationale regelgeving waarvan de totstandkoming vaak buiten onze beïnvloedingsfeer ligt. Deze regelgeving beperkt de vrijheid in bedrijfsuitvoering. Overschrijding van normen kan aanleiding zijn ons maatregelen op te leggen met negatieve financiële en operationele consequenties. Schiphol maakt zich sterk voor het inzetten van stillere vliegtuigen en het beperkt gebruiken van de nacht om zo de beschikbare geluidsruimte zo goed mogelijk te kunnen benutten.

Commerciële ontwikkeling

Comfortabel en zorgeloos reizen begint op de luchthaven zelf. Dit betekent dat wij continu bezig zijn het de vertrekkende en overstappende passagier naar de zin te maken. Dit begint met het parkeren op Schiphol met voor iedere reiziger een geschikt parkeeraanbod. De terminal zelf kent een ruim assortiment winkels en horeca. Voor menig transferpassagier, maar ook voor hen die vanaf Schiphol hun reis beginnen, blijkt de luchthaven een winkel- en verblijfsparadijs. Dit gevoel proberen we jaar op jaar te versterken door de inrichting van de terminal aan te passen aan de wensen van de reizigers.

Mede hierdoor zijn we steeds in staat gebleken goed in te spelen op de veranderende behoeften van de klanten en onze omzet per passagier redelijk goed op peil te houden.

We zijn ons sterk bewust van de uitdagingen waarop we een antwoord moeten geven. Deze betreffen niet alleen de groei in online winkelen, maar ook nieuwe regelgeving die specifiek de luchthaven retail activiteiten kan treffen, zoals de mogelijke 'one bag rule' die bepaalt dat reizigers inclusief hun aankopen slechts één tas handbagage mogen meenemen. Ook een mogelijk verbod op de verkoop van tabak en strengere eisen voor drankverkoop kunnen onze resultaten in de toekomst negatief beïnvloeden.

Schiphol is een van de meest aansprekende vestigingslocaties van ons land. Veel internationaal opererende bedrijven zijn er gevestigd. Wij volgen de ontwikkelingen in de vastgoedmarkt op de voet. Hierdoor slagen we erin een aantrekkelijke vestigingslocatie te blijven voor verschillende groepen van klanten met een relatief hoge bezettingsgraad als gevolg.

De grond op en rond de luchthaven hebben wij in eigendom, de gebouwen bezitten we voor een belangrijk deel. De grond beheren wij zelf waardoor we flexibel zijn en altijd kunnen voldoen aan de behoefte van onze aviation activiteiten. De gebouwen in ons eigendom (kantoren, bedrijfsruimten, delen van de terminal) worden verhuurd, maar er zijn ook partijen die in eigen beheer gebouwen ontwikkelen. Schiphol Real Estate geeft aan hen grond in erfpacht uit.

Schiphol is de derde luchthaven van Europa op het gebied van vracht (1,5 miljoen ton in 2011). Schiphol is verbonden met alle belangrijke economische centra in de wereld door middel van een optimale combinatie van directe full freighter vluchten en combivluchten van passagiers en vracht.

De luchthaven biedt op het gebied van vrachtvervoer uitstekende faciliteiten zoals vier centra voor bederfelijke goederen, een dierenhotel en een groot netwerk van Europa's beste logistieke dienstverleners. Meer dan 150 logistieke dienstverleners gebruiken Schiphol als basis voor hun activiteiten. Bovendien zijn meer dan de helft van alle Aziatische, Amerikaanse en Europese distributiecentra gevestigd in Nederland.

Milieu

We willen tot de koplopers behoren met milieu-innovaties. Speciaal hiertoe hebben we in 2010 samen met TU Delft, Universiteit Wageningen, Imtech en TNO het innovatieplatform theGROUNDS opgericht. Wij streven naar een verantwoorde energie- en waterhuishouding en verbetering van de luchtkwaliteit. De verschillende afvalstromen op de locatie Schiphol worden steeds vaker en beter gerecycled. Wij verzorgen het drinkwater en streven tegelijkertijd naar een zuinig waterverbruik.

CO₂

De ambitie van Schiphol met betrekking tot CO₂-uitstoot is tweeledig. In de eerste plaats willen wij in 2012 voor onze activiteiten op Schiphol CO₂-neutraal zijn. Vervolgens moet de CO₂-uitstoot van alle activiteiten op de locatie Schiphol in 2020 zijn gereduceerd tot 70% van de CO₂-uitstoot van 1990.

De grootste bronnen van CO₂ op Schiphol zijn energieverbruik (verwarming, koeling, verlichting) en mobiliteit (wagenpark, woon-werkverkeer). Wij werken mee aan de reductie van het broeikas effect door het verminderen van ons energie- en brandstofverbruik, door een efficiënter gebruik van energie en door het toepassen van duurzame energie en brandstoffen. Belangrijk hierbij is het verminderen van autokilometers van en naar de luchthaven. Vier op de tien passagiers komen met de trein naar Schiphol. Wegbrengen en afhalen van

passagiers per auto wordt zoveel mogelijk ontmoedigd en het gebruik van het openbaar vervoer en eigen vervoer wordt 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. Gezien de verwachting dat de groei van elektrisch vervoer door zal zetten tot een miljoen elektrische auto's in 2025 heeft beleidsontwikkeling ten aanzien van laadpalen prioriteit.

Duurzame energie opwekken

Op verschillende manieren zullen we de komende jaren onze energiebehoefte verduurzamen.

- 8-10% door winterkoude in grondwaterlagen in de bodem op te slaan om klimaatsystemen in gebouwen en rekencentra van koeling te kunnen voorzien;
- 7-8% door een combinatie van elektrische energie en bruikbare warmte te produceren vanuit biomassa, die in biomassacentrales wordt omgezet in biogas;
- 4-5% door toepassing van zonnepanelen op daken van kantoorgebouwen, terminal en vrachtlodsen;
- in het landingsterrein kunnen zonnepanelen worden geplaatst om onze duurzame energieproductie nog verder te verhogen.

Oppervlaktewater

In 2015 moet de kwaliteit van het oppervlaktewater op en rondom het luchthaventerrein duurzaam zijn verbeterd. Het ijsvrij houden van de vliegtuigen en het sneeuw- en ijsvrij houden van taxi-, start- en landingsbanen en platforms, beïnvloedt de kwaliteit van het oppervlaktewater. De gebruikte bestrijdingsmiddelen zijn biologisch afbreekbaar en onttrekken daarmee zuurstof aan het water. Dit kan leiden tot vissterfte. In 2007 zijn we begonnen met een intensief programma gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlaktewater.

Luchtkwaliteit

Om de luchtkwaliteit te verbeteren in het gebied rondom de luchthaven, krijgen steeds meer vliegtuig-opstelplaatsen een aansluiting voor walstroom en preconditioned air die worden gebruikt voor de klimaatregeling van de vliegtuigcabines. Hierdoor hoeft geen gebruik meer te worden gemaakt van diesellaggregaten.

Bereikbaarheid

Na het netwerk van bestemmingen en de prijs van een vliegticket is de bereikbaarheid van een luchthaven een belangrijk keuzecriterium voor passagiers. Ook voor bedrijven, leveranciers en werknemers is bereikbaarheid cruciaal.

Op de bereikbaarheid van de luchthaven hebben wij zelf geen directe invloed. Ook hier zijn wij aangewezen op andere partijen. ProRail en de NS zijn in samenspraak met de overheid verantwoordelijk voor de aanleg en het gebruik van spoorverbindingen in Nederland en beheren het NS-station van Schiphol en de vele spoorverbindingen van en naar de luchthaven. Schiphol is het vijfde NS-station van Nederland met directe verbindingen naar alle grote steden in ons land en de ons omringende landen. Tevens is de luchthaven aangesloten op hogesnelheidstreinen Thalys en Fyra. Op en rond het luchthaventerrein functioneert het busvervoersysteem Schiphol Sternet met een hoogfrequente inzet van bussen en een dicht netwerk van routes en haltes. Daarnaast is het regionale streekvervoer goed aangesloten op de luchthaven.

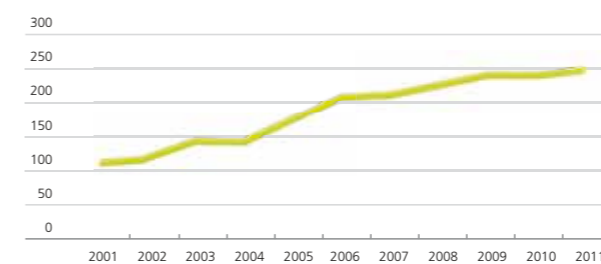
Voor het wegennet tot aan de luchthaven is de overheid verantwoordelijk; voor de wegen op de eigen locatie dragen we zelf zorg. We moedigen de overheid voortdurend aan te blijven investeren in de uitbreiding van snelle verbindingen van en naar Schiphol en zijn zeer gebaat bij de daadkrachtige politieke besluitvorming op dit gebied in de afgelopen jaren.

Veiligheid en beveiliging

Veiligheid en beveiliging hebben topprioriteit op Schiphol. Wij werken nauw samen met diverse overheden aan de implementatie van snel veranderende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging. De Europese Unie stelt wetten en regels op waaraan Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zich moeten houden. Preventie van ongelukken en andere calamiteiten staat voorop. Schiphol staat 24 uur per dag paraat om in geval van nood adequaat in actie te komen. Medewerkers in specifieke functies ontvangen operationele veiligheids-trainingen op het gebied van brand, milieu, calamiteiten en beveiliging.

Security kosten

EUR miljoen



Security heeft een belangrijk aandeel in de stijging van de aviation-kosten en de daarmee samenhangende havengelden. De grafiek schetst de kostentoe-namen als gevolg van nieuwe en strengere beveiligingsmaatregelen.

Safety

Speciale aandachtsgebieden zijn:

- veiligheid op start- en landingsbanen;
- het voorkomen van vogelaanvaringen;
- verkeersveiligheid op het luchthaventerrein;
- (brand)veiligheid in de terminal;
- externe veiligheid (veiligheid voor de omgeving van Schiphol);
- veilige arbeidsomstandigheden;
- voorkomen van infectieziektes.

Security is verdeeld in zeven activiteiten



Passagiers & Handbaggage Schengen
Gecentraliseerde controle (lanes) van passagiers en handbaggage voor Schengenbestemmingen



Passagiers & Handbaggage non-Schengen
Gedecentraliseerde controle bij de gate van passagiers en handbaggage voor non-Schengen bestemmingen



Hold Baggage Screening (HBS)
Screening van ruimbagage voordat deze geladen wordt in de bagageruimen van vliegtuigen



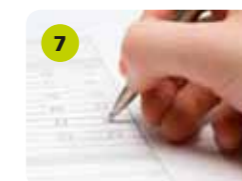
Controle & Gebiedsbeveiliging
Controle van personeel, meegebrachte voorwerpen en voertuigen op Schiphol



Crew & Surveillances
Flight crew screening & airside surveillance



Publieke & Bedrijfsbeveiliging
Surveillance op landside (bijv. Schiphol Plaza)



High Risk Flights (HRF)
Profiling van passagiers op high risk flights, extra bewakings- en controleactiviteiten (o.a. ruimbagage) en supervisie bij de uitvoering van high risk flights



Security

Bij het beveiligen van een luchthaven (voorkomen van het overtreden van de regels, het moedwillig toebrengen van schade en het ontplooiën van criminele activiteiten en terreurdaden) gaat het vooral om het nemen van anticiperende maatregelen. De steeds toenemende beveiligingseisen kunnen leiden tot ingrijpende operationele aanpassingen (zoals het scheiden van passagiersstromen), additionele investeringen (bijvoorbeeld in security scans) en tot een opeenstapeling van kosten.

Bij de uitvoering van beveiligingstaken werken wij samen met ingehuurd beveiligingsbedrijven. Steekproefsgewijs toetsen Schiphol Group en diverse overheidsinstanties de uitvoering van die taken.

Medewerkers

Bij Schiphol Group werken ruim 2.100 mensen. Belangrijke speerpunten in ons personeelsbeleid zijn het ontwikkelen van talenten, diversiteit, opvolgingsplanning en een actieve opstelling op de arbeidsmarkt. In 2009 is een organisatieaanpassing gestart die heeft geleid tot een personeelsvermindering en het uitbesteden van niet-kernactiviteiten. Wij willen een effectieve en flexibele organisatie zijn met een resultaatgerichte cultuur. Sinds 2010 wordt 'Het Nieuwe Werken' ingevoerd, met als doel een bedrijfscultuur waarin werknemers waar mogelijk tijd- en plaatsonafhankelijk kunnen werken op basis van resultaatafspraken. Waar mogelijk – veel werk is locatie gebonden en wij kennen ook volcontinu diensten – kunnen onze medewerkers in overleg het aantal werkuren per week zelf vaststellen en ook de uren waarop zij werken en waar dit gebeurt. Onze werknemers kunnen elk jaar een aantal verlofdagen aan- of verkopen en sparen voor een sabbatical van maximaal vier maanden.

Met het Schiphol Traineeship hopen wij een volgende generatie flexibele, jonge en veranderingsgerichte managers op te leiden. Ook willen wij meer vrouwen in de bovenste managementlagen van de onderneming. Daarom hebben wij het landelijk charter 'Talent naar de Top' ondertekend, waarmee wij beloven ervoor te zorgen dat eind 2014 30% van het senior management uit vrouwen zal bestaan.

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 additionele faciliteiten zoals opleidingen.

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. De uitwerking van dit beleid is opgenomen in het Veiligheids- en Arbobeleidsplan 2009-2012.

Maatschappelijke betrokkenheid

Via verschillende activiteiten geven wij invulling aan onze maatschappelijke betrokkenheid. Centraal hierbij staan werkgelegenheid voor jonge mensen en projecten in de omgeving.

Schipholfonds

Het Schipholfonds is in 1994 opgericht met als doel de maatschappelijke betrokkenheid van de luchthaven met de omgeving tot uiting te brengen. Het fonds ontvangt van ons jaarlijks een schenking. Het fonds kende vier maal per jaar donaties toe aan algemeen nut beogende instellingen, zonder winstoogmerk, die werkzaam zijn op het gebied van welzijn, cultuur of sport. Met ingang van 2012 richt het fonds zich op het stimuleren van fysieke beweging.

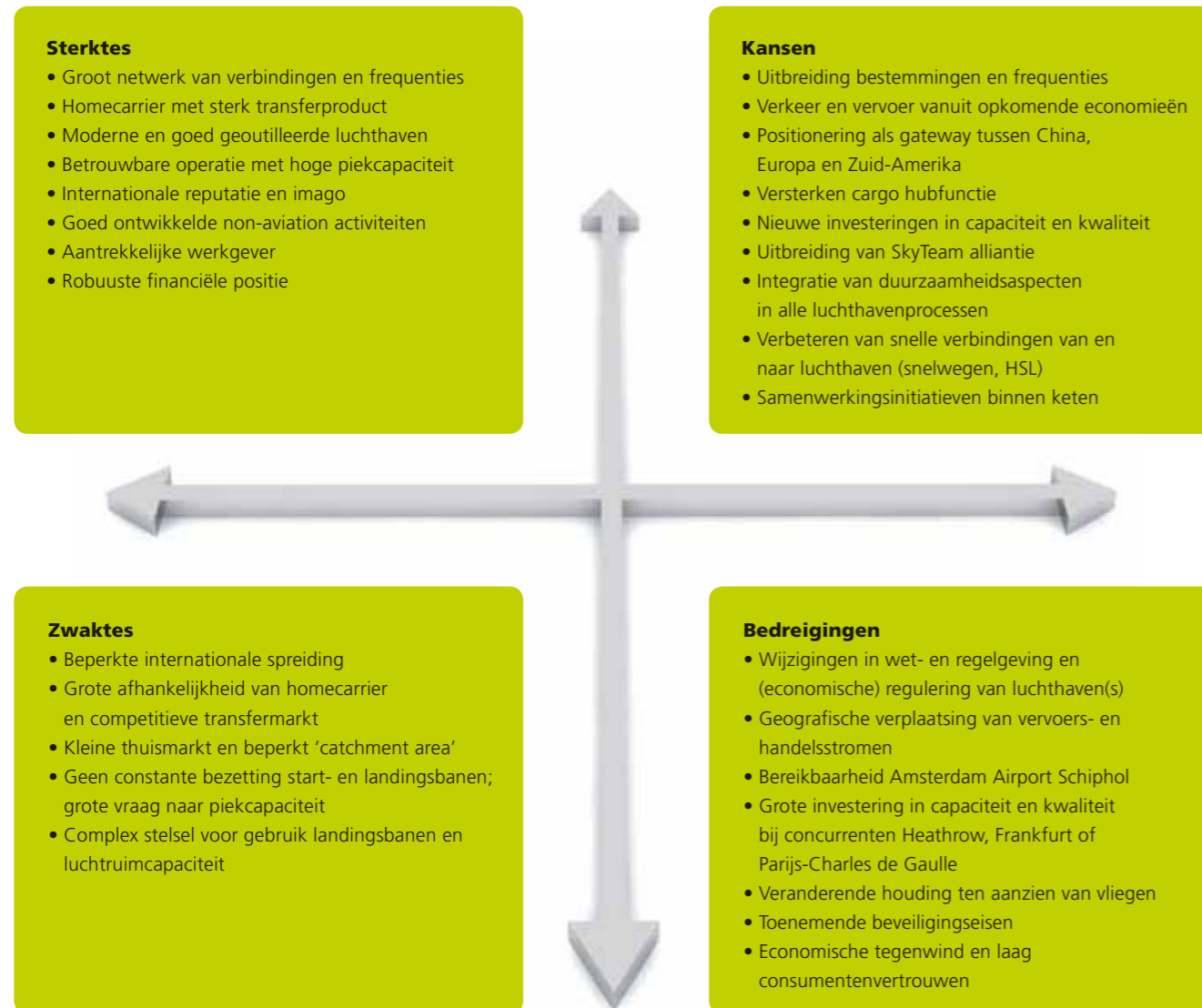
Schiphol College

Stichting Schiphol College, een samenwerking met het ROC van Amsterdam, 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, vooral op het gebied van logistiek, beveiliging- en facilitaire dienstverlening.

Partnership met goede doelen

Schiphol Group gaat steeds voor een periode van drie jaar een samenwerking aan met een goed doel dat zich inzet voor kinderen en internationaal actief is. Onze medewerkers zetten zelf inzamelingsacties op. Daarnaast komen ook de opbrengst van de collectezuilen in de terminal ten goede aan deze organisatie. Tot en met 31 december 2011 werkten wij samen met SOS Kinderdorpen. Vanaf 1 januari 2012 zijn wij een driejarig partnership aangegaan met UNICEF.

SWOT



Sterktes

De luchthaven Schiphol faciliteert een relatief groot netwerk van verbindingen en is de thuisbasis van Air France-KLM dat een sterk transferproduct heeft. De grote mate van betrouwbaarheid van de operatie en de beschikbare piekcapaciteit in combinatie met moderne luchthavenfaciliteiten, een innovatieve en tegelijkertijd pragmatische aanpak en een inspirerende omgeving voor passagiers, bezorgen Schiphol een goede internationale reputatie.

De goed ontwikkelde non-aviation activiteiten maken Schiphol aantrekkelijker voor passagiers en dragen bij aan een dynamische AirportCity. Ook de financiële resultaten van Schiphol Group en de toekomstbestendigheid van onze onderneming zijn hierbij gebaat. De uiteenlopende non-aviation activiteiten resulteren ook in spreiding van het ondernemingsrisico.

Schiphol Group staat te boek als aantrekkelijke werkgever. Dit is van groot belang om hoog gekwalificeerde, talentvolle en goed gemotiveerde werknemers te werven en te behouden.

Zwaktes

Schiphol Group's activiteiten vinden met name plaats binnen de eigen landsgrenzen en bovendien vrijwel allemaal op één locatie. Daarbij is de luchthaven Schiphol in belangrijke mate afhankelijk van haar homecarrier en een competitieve transfermarkt, bij een relatief kleine thuismarkt en een beperkt 'catchment area' met 33 miljoen mensen binnen een straal van 200 kilometer van de luchthaven.

Schiphol heeft een piekcapaciteit van maximaal 110 starts en landingen per uur, maar omdat de vraag naar capaciteit geconcentreerd is rond zeven pieken op een dag, is sprake van grote schommelingen in het gebruik. Door een toenemende vraag naar de beschikbare piekcapaciteit moet Schiphol meer investeren en verder uitbreiden.

Schiphol heeft in vergelijking met andere luchthavens een relatief duur, uitgebreid en complex banenstelsel, met vijf hoofd start- en landingsbanen, waarvan slechts een aantal tegelijkertijd inzetbaar is. Dit zorgt overigens wel voor een hoge mate van betrouwbaarheid en continuïteit. Vooral bij slechte weersomstandigheden of sterk veranderlijke windrichtingen. Daarbij moet echter worden bedacht dat de ruimte in de lucht is ingeperkt door ruimtereserveringen, vaste aanvlieg-routes en een rigide handhavingstelsel voor geluid.

Kansen

Verdere uitbreiding van netwerk en frequenties biedt goede groeikansen. Vooral het toenemende verkeer en vervoer vanuit opkomende economieën en positionering van Amsterdam Airport Schiphol als de gateway tussen China, Europa en Zuid-Amerika leiden tot verdergaande groei van bestemmingen. Een verdere uitbreiding van SkyTeam leidt tot groeimogelijkheden, omdat nieuwe alliantiepartners nieuwe bestemmingen kunnen toevoegen aan het netwerk van de Mainport Schiphol, maar ook voor groei kunnen zorgen op andere luchthavens waarin Schiphol Group belangen heeft. Het vergroten van de gastvrijheid en gebruiksvriendelijkheid, mede ten aanzien van nieuwe groepen van gebruikers van de luchthaven, kan onze internationale positie verder verbeteren. Ook het versterken van de cargo hubfunctie draagt bij aan de groei en de Mainportfunctie. Schiphol is en blijft aanjager van innovaties en duurzame vernieuwingen binnen de luchtvaart. Dit helpt ons Corporate Responsibility nog sterker te verankeren in alle luchthavenprocessen. Daarnaast versterken snelle verbindingen via het spoor (HSL) ook het multimodale knooppunt Schiphol op duurzame wijze.

Bedreigingen

Wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen van grote invloed zijn op Schiphol. Een aanpassing van bijvoorbeeld de economische regulering van de luchthaven zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart, zou kunnen leiden tot structurele verslechtering van het rendement op de gereguleerde luchthavenactiviteiten, met een negatieve investeringsprikkel als gevolg. Een andere bedreiging is de geografische verplaatsing van vervoers- en handelsstromen. Dit kan mede het gevolg zijn van grote investeringen in capaciteit en kwaliteit bij concurrerende Europese hub luchthavens (Heathrow, Frankfurt, Parijs-Charles de Gaulle) of van investeringen in landen in het Midden-Oosten (Emirates – Dubai Airport) en Turkije (Turkish Airlines – Istanbul Airport). Andere belangrijke bedreigingen voor Schiphol zijn langdurige economische tegenwind met een laag consumentenvertrouwen en consumentenbestedingen die verder onder druk komen te staan. Ook kunnen demografische ontwikkelingen en een veranderende houding jegens reizen met het vliegtuig een negatieve invloed hebben op de vraag. Milieubelastingen en heffingen, zoals een vliegbelasting of het Emissions Trading System in Europa, kunnen leiden tot verstoring van het mondiale level playing field. Tot slot kan terroristische dreiging leiden tot meer beveiligingseisen en daarmee tot hogere kosten voor de luchthaven en haar gebruikers.

Strategische doelstellingen

De strategische doelstellingen van Schiphol Group zijn er op gericht de maatschappelijke functie van de luchthaven Schiphol nog beter in te vullen, haar concurrentiepositie verder te versterken en tegelijkertijd de onderneming een financieel robuust en toekomstbestendig beleid te laten uitvoeren dat resulteert in duurzame waardecreatie voor al haar stakeholders.



Amsterdam Airport Schiphol is, als internationale luchthaven met een sterke hubcarrier, de pionier van de succesvolle AirportCity-formule.

Strategische doelstellingen voor 2011

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.

Gerealiseerd?

- / ✓

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.

✓

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

✓

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.

- / ✓

Afronding van de in 2009 ingezette organisatieaanpassing en outsourcingprojecten.

- / ✓

Continueren programma "Ik...Schiphol!" om de ingezette cultuur- en gedragsverandering verder te stimuleren.

- / ✓

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

✓

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

✓

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.

✓

Strategische doelstellingen voor 2011 gerealiseerd

De tabel hiernaast geeft een overzicht van de doelstellingen in 2011 en de mate waarin deze zijn gerealiseerd.

Voor wat betreft het veiligstellen van toekomstige capaciteit voor ontwikkeling van de Mainport heeft Schiphol Group in 2011 veel bereikt. Maar we zijn zeker nog niet klaar. Wij voeren een voortdurende dialoog met onze klanten en andere stakeholders, waarbij drie zaken essentieel zijn: draagvlak, concurrerende tarieven en de financierbaarheid van de noodzakelijke investeringen in toekomstige capaciteit en kwaliteit.

Op het gebied van de organisatieaanpassing zijn, op de outsourcing van het Badge Center en Airport Medical Services na, alle trajecten afgerond. De twee hiervoor genoemde bedrijfsonderdelen waren in 2011 onderwerp van gesprek met de medezeggenschapsorganen.

Het cultuurprogramma "Ik...Schiphol!" heeft in 2011 veel aandacht gekregen. Zo is 'Het Nieuwe Werken' succesvol uitgerold. Ook is hard gewerkt aan het programma 'professioneel opdrachtgeverschap'

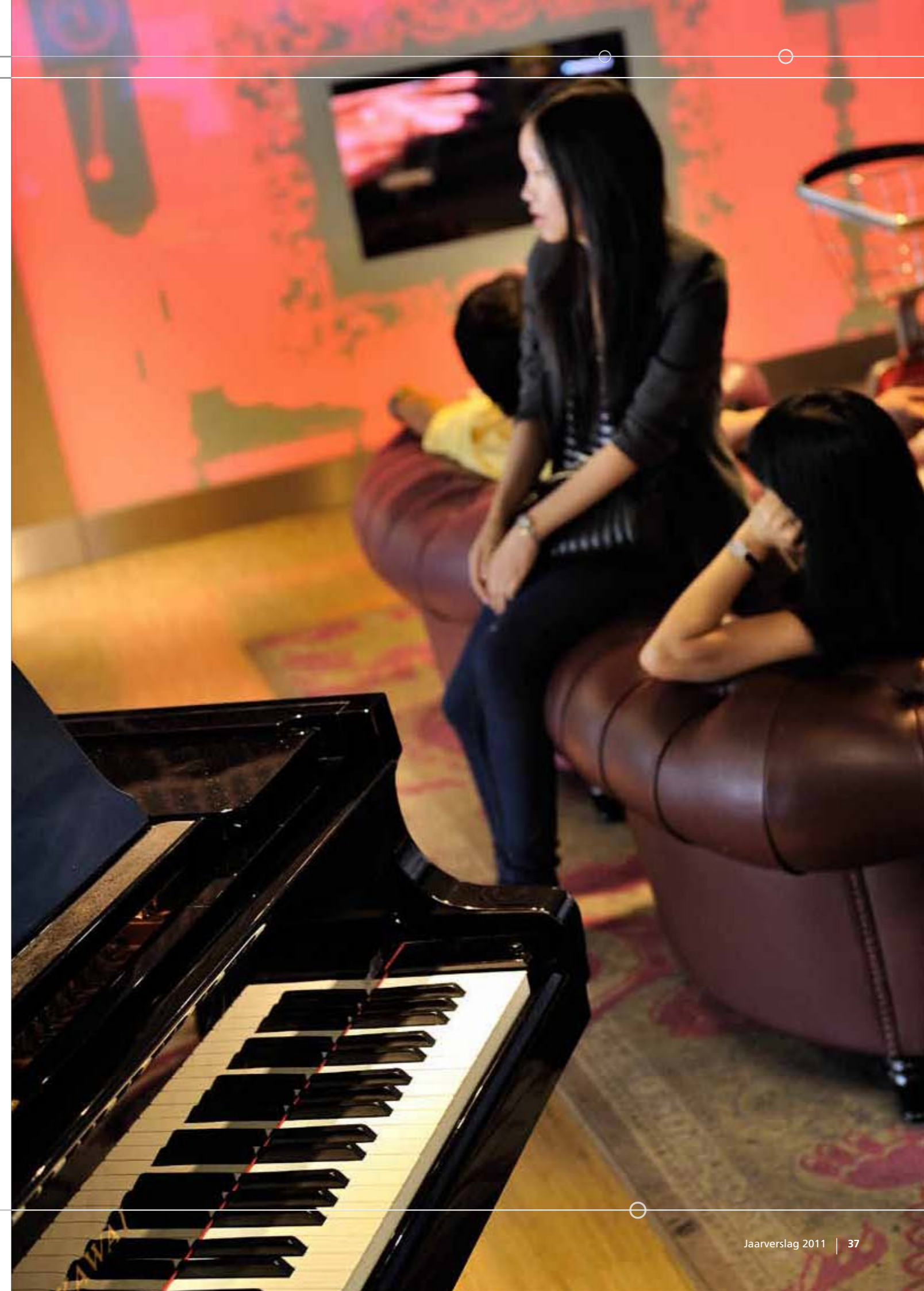
en aan het terugdringen van bureaucratische aspecten binnen de organisatie. Dat laatste onderwerp blijft onze aandacht vergen.

Strategische doelstellingen voor 2012

Schiphol Group heeft voor 2012 de volgende strategische doelstellingen:

- Voorbereiden geïntegreerd Masterplan waarin Corporate Responsibility verankerd is en dat is afgestemd met de belangrijkste stakeholders. Uitwerken van een financieringsplan en uitwerken financiële consequenties voor Schiphol Group en luchtvaartmaatschappijen;
- Evaluatie Wet luchtvaart: Inzetten op een reguleringssysteem dat beter aansluit bij meerjarige investeringsprogramma's en een geleidelijke tariefontwikkeling mogelijk maakt. Deze regulering zou het huidige dual till systeem moeten verstevigen en een mogelijkheid moeten bieden voor een (retail) incentive systeem voor luchtvaartmaatschappijen;
- Concurrerende prijs/kwaliteitsverhouding door verdere kostenbeheersing en beter inzicht in kostenbepalende factoren;

- Realiseren van omzetgroei voor retail en horeca door het aanbod en de presentatie van producten beter te laten aansluiten bij de veranderende behoeften van passagiers;
- Anticiperen op veranderende omstandigheden in de vastgoedmarkt door de vastgoedportefeuille te optimaliseren, en de service aan huurders verder te verbeteren;
- Versterken van de marktpositie voor cargo door onder meer uitbreiding van het netwerk van vrachtbestemmingen;
- Stakeholder management: veiligstellen van 'Licence to operate' en 'Licence to grow' door het verder invullen van onze maatschappelijke functie en een effectievere communicatie hierover;
- Continueren organisatieverandering door binnen een tijdsframe van drie tot vijf jaar de gewenste organisatie neer te zetten in termen van omvang en competenties. Ook zullen er gestructureerde acties worden ondernomen in vervolg op de uitkomsten van het laatste onderzoek naar de betrokkenheid van medewerkers;
- Verder integreren van Corporate Responsibility en risicomanagement in de planning & control cyclus, in de dagelijkse bedrijfsvoering door het vereenvoudigen van processen en verhoging van het bewustzijn van medewerkers.



Onze prestaties in 2011

Samen met de luchtvaartmaatschappijen verwelkomden we een recordaantal passagiers. Het netwerk van internationale verbindingen breidde uit en ons marktaandeel in Europa groeide. De punctualiteit ging omhoog. En 93% van onze passagiers vindt Schiphol een goede tot uitstekende luchthaven. Onze financiële resultaten reflecteren deze goede gang van zaken.



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.

Financiële gang van zaken

Netto-omzet

Onze netto-omzet is gestegen met EUR 98 miljoen van EUR 1.180 miljoen in 2010 naar EUR 1.278 miljoen in 2011.

De netto-omzet uit havengelden is met EUR 56 miljoen (8,1%) toegenomen van EUR 689 miljoen in 2010 tot EUR 745 miljoen in 2011. De stijging komt met EUR

50 miljoen voor rekening van Amsterdam Airport Schiphol en is het gevolg van meer vliegtuigbewegingen (+8,8%) en meer passagiers (+10,0%). Havengelden op Schiphol leverden met EUR 705 miljoen (2010: EUR 655 miljoen) de belangrijkste bijdrage aan de totale omzet. Van deze havengelden had ruim een derde, EUR 247 miljoen (2010: EUR 235 miljoen) betrekking op Security. De drie regionale luchthavens realiseerden ieder eveneens een stijging in de netto-omzet uit havengelden, gezamenlijk met EUR 6 miljoen. Met name de stijging in zowel

passagiers als vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport hebben hieraan bijgedragen.

Voornamelijk ten gevolge van een hoger aantal passagiers dan waarvan ten tijde van de consultatie van de tarieven is uitgegaan, is het Aviation-resultaat naar schatting EUR 15,1 miljoen hoger dan verwacht. Vanwege de huidige economische omstandigheden heeft Schiphol besloten om dit bedrag direct uit te keren aan de luchtvaartmaatschappijen, op basis van hun aandeel in de over 2011 gerealiseerde opbrengsten uit havengelden.

De stijging van de netto-omzet uit concessies met EUR 7 miljoen (5,8%) van EUR 120 miljoen naar EUR 127 miljoen is voor een belangrijk deel gerealiseerd binnen de business area Consumer Products & Services. Als gevolg van de verbouwing van Lounge 3 in de eerste helft van 2011 is de gemiddelde besteding per passagier in die periode zoals verwacht gedaald. In de tweede helft van 2011 heeft dit zich weer grotendeels hersteld. Ook de concessie-inkomsten uit horeca zijn in de tweede helft van 2011 beter geweest dan in 2010. De concessie-vergoedingen van brandstofleveringen, verantwoord

binnen de business area Aviation, bedroegen in 2011 EUR 12 miljoen (2010: EUR 12 miljoen).

De netto-omzet uit verhuringen is licht gestegen met EUR 2 miljoen (1,4%) van EUR 143 miljoen naar EUR 145 miljoen, welke stijging vooral kan worden toegeschreven aan verhuur van ruimten in de terminal van Amsterdam Airport Schiphol door zowel de business areas Consumer Products & Services als de business area Real Estate.

Dankzij de stijging in het aantal passagiers op Amsterdam Airport Schiphol en de per 1 november 2010 overgenomen chocoladeverkoop is de netto-omzet uit winkerverkopen in 2011 sterk gestegen met EUR 20 miljoen (34,5%) van EUR 58 miljoen naar EUR 78 miljoen.

De netto-omzet uit parkeren is toegenomen met EUR 9 miljoen (10,8%) van EUR 83 miljoen in 2010 tot EUR 92 miljoen in 2011. De stijging komt met EUR 6 miljoen voor rekening van Amsterdam Airport Schiphol en voor EUR 2 miljoen voor rekening van de regionale luchthavens. De stijging op Amsterdam Airport Schiphol van 9,4% bleef iets achter bij de stijging in het aantal

EUR miljoen	2011	2010	%
Havengelden	745	689	8,1
Concessies	127	120	5,8
Verhuringen	145	143	1,4
Winkerverkopen	78	58	34,5
Autoparkeergelden	92	83	10,8
Reclame	19	16	18,8
Diensten en werkzaamheden derden	18	23	-21,7
Overige opbrengsten	54	48	12,5
Netto-omzet	1.278	1.180	8,3

passagiers door toenemende concurrentie en daarmee een gemiddeld lagere besteding per passagier.

De netto-omzet uit reclame is gestegen met EUR 3 miljoen (18,8%). Voor de reclameopbrengsten was 2011 een uitstekend jaar. De netto-omzet uit diensten en werkzaamheden voor derden is gedaald met EUR 5 miljoen (21,7%). In 2011 werden minder diensten geleverd aan huurders.

Overige resultaten uit vastgoed

De waarde van onze vastgoedbeleggingen (vastgoed en grond) is gedaald met EUR 1 miljoen in 2011 (+ EUR 22 miljoen in 2010). Het bedrag in 2010 was inclusief een eenmalige toename van EUR 26 miljoen op de grondenportefeuille, veroorzaakt door een verfijning van de waarderingmethodiek waardoor aansluiting werd gerealiseerd bij de meer gangbare methoden van onafhankelijke externe taxateurs. Ondanks de slechte marktomstandigheden is op de bestaande gebouwenportefeuille slechts een zeer geringe afwaardering gerealiseerd. Dit is te danken aan een hogere bezettingsgraad en stabiele huurniveaus op de locatie Schiphol. De waarde van de gronden is nagenoeg gelijk gebleven. Wel zijn afwaarderingen gedaan op grondposities, als gevolg van veranderde opbrengstpotentie en extra infrastructurele kosten.

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn gestegen met 7,5% (-2,3% in 2010) van EUR 906 miljoen in 2010

naar EUR 974 miljoen in 2011. De stijging van EUR 68 miljoen (7,5%) valt uiteen in:

- EUR 18 miljoen (2,0%) is direct gerelateerd aan de stijging in opbrengsten: een stijging van de kostprijs van winkelvekopen (EUR 9 miljoen) en van commerciële kosten (EUR 9 miljoen) onder meer ter ondersteuning van de uitbreiding van bestemmingen en frequenties (via het Airline Reward Programme);
- EUR 20 miljoen (2,2%) is capaciteit en kwaliteit gerelateerd: hogere afschrijvingen (70 MB, Lounge 3);
- EUR 13 miljoen (1,4%) is gerelateerd aan beveiliging (bij een passagierstoename van 10%);
- EUR 6 miljoen daling (-0,7%) uit hoofde van personeelsbeloningen. Door het reduceren van FTE's dalen de personeelsbeloningen met EUR 19 miljoen. Dit wordt gedeeltelijk teniet gedaan door een CAO-indexering, individuele salarisverhogingen, ruimere winstdeling en een stijging van pensioenkosten voor de werkgever (EUR 13 miljoen);
- EUR 19 miljoen (2,1%) betreft de toename van het aantal uitbestedingscontracten als onderdeel van de reorganisatie die in 2009 is ingezet, en die tevens heeft geleid tot een daling in FTE;
- EUR 2 miljoen (0,3%) is besteed aan diverse onderzoeken, waaronder een onderzoek in het kader van de evaluatie Wet luchtvaart en een onderzoek door internationale strategie consultants naar de effecten van een eerder voorgestelde tariefstructuurwijziging op de Mainport;
- EUR 2 miljoen (0,3%) betreft kleinere eenmalige posten.

EUR miljoen	2011	2010	%
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	580	522	11,1
Personeelsbeloningen	177	184	- 3,4
Afschrijvingen	206	186	10,9
Bijzondere waardeveranderingen	1	1	194,4
Organisatieaanpassing	-	9	- 100,0
Overige bedrijfskosten	9	4	107,9

Bedrijfslasten 974 906 7,5

EUR miljoen	2011	2010	%
Aviation	49	45	9,1
Consumer Products & Services	148	133	11,3
Real Estate	72	96	- 25,1
Alliances & Participations	35	22	55,8

Exploitatieresultaat 304 297 2,5



Exploitatieresultaat

Het exploitatieresultaat is gestegen met 2,5% (58,6% in 2010) van EUR 297 miljoen in 2010 naar EUR 304 miljoen in 2011. Exclusief waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen is het exploitatieresultaat toegenomen met 10,9% (20,8% in 2010) van EUR 275 miljoen in 2010 naar EUR 305 miljoen in 2011. De aswolk en het extreme winterweer hadden in 2010 een negatief effect op het exploitatieresultaat van EUR 20 miljoen.

Financiële baten en lasten

Het negatieve saldo van financiële baten en lasten is in 2011 gedaald met EUR 24 miljoen naar EUR 91 miljoen. Deze daling wordt vooral veroorzaakt door een eenmalige financiële last van EUR 19 miljoen die in 2010 werd genomen op de terugkoop van Euro Medium Term Note (EMTN) obligaties voor nominaal EUR 150 miljoen. Zonder dit effect was sprake van een daling van EUR 5 miljoen.

Resultaat deelnemingen

Het resultaat deelnemingen bedroeg in 2011 EUR 36 miljoen tegen EUR 57 miljoen in 2010. In 2010 is een eenmalige bate opgenomen van EUR 28 miljoen,

zijn de de winst voor belasting, verkregen dankzij het vergroten van ons belang in JFK IAT LLC. Hiervoor gecorrigeerd is het resultaat deelnemingen in 2011 gestegen met EUR 7 miljoen. Deze stijging is vooral toe te schrijven aan het resultaat uit onze deelneming in Aéroports de Paris S.A. (ADP) met EUR 5 miljoen. Daarnaast is ons aandeel in het resultaat van Brisbane Airport Corporation Holdings Limited (BACH) gestegen met EUR 3 miljoen.

Winstbelasting

De winstbelasting bedroeg EUR 51 miljoen in 2011 (tegen EUR 67 miljoen in 2010). De effectieve belastingdruk over 2011 was 21% en was daarmee lager dan de effectieve belastingdruk in 2010 (28%) en het nominale tarief voor de vennootschapsbelasting (25%). De lagere effectieve belastingdruk was onder meer een gevolg van een relatief laag effectief belastingtarief op het resultaat deelnemingen ten opzichte van 2010. Zo was de effectieve belastingdruk op het eenmalige resultaat van ons belang in JFK IAT LLC in 2010 bijna 46%. Daarnaast was in 2010 sprake van een belastinglast van EUR 5 miljoen door afwaardering van onze latente

belastingvorderingen in verband met de aanpassing van het nominale belastingtarief van 25,5% naar 25% per 1 januari 2011. In 2011 zijn tenslotte nog eenmalige belastingbaten begrepen van in totaal EUR 2 miljoen, onder meer door gebruik te maken van compensabele verliezen, waarvoor nog geen latente belastingvorderingen waren opgenomen en in verband met de mogelijkheid tot verrekening van bronbelasting.

Netto resultaat

Het netto resultaat over 2011 (toekomend aan de aandeelhouders) bedroeg EUR 194 miljoen (EUR 169 miljoen in 2010). Het netto resultaat aangepast ten behoeve van het dividend, exclusief waardeveranderingen van onze vastgoedbeleggingen bedroeg EUR 195 miljoen (EUR 152 miljoen in 2010). Het rendement op het eigen vermogen (ROE) is in 2011 uitgekomen op 6,2% (5,6% in 2010) en de RONA na belasting op 5,7% (5,9% in 2010). Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen bedroeg de RONA na belasting dit verslagjaar 5,7% (5,3% in 2010).

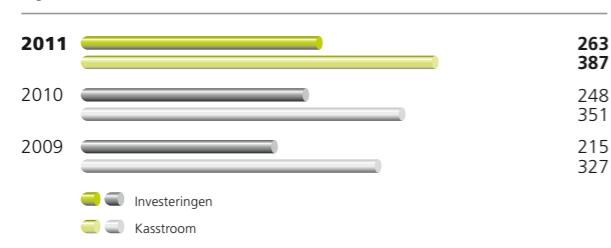
Ontwikkeling van de kasstromen

De operationele kasstroom is in 2011 gestegen met EUR 36 miljoen van EUR 351 miljoen naar EUR 387 miljoen. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn een stijging in de kasstroom uit bedrijfsoperaties met EUR 40 miljoen en een daling in de per saldo betaalde interest van EUR 20 miljoen. Er werd EUR 24 miljoen meer vennootschapsbelasting betaald en het werkkapitaal nam met EUR 7 miljoen minder af dan in 2010.

De kasstroom uit investeringsactiviteiten was in 2011 (EUR 251 miljoen) nagenoeg gelijk aan 2010 (EUR 250 miljoen). In 2011 is voor EUR 263 miljoen geïnvesteerd in vaste activa (2010: EUR 248 miljoen). De belangrijkste investeringen in 2011 waren:

- EUR 69 miljoen voor het 70 MB bagageprogramma;
- EUR 45 miljoen voor groot onderhoud;
- EUR 23 miljoen voor ICT;
- EUR 10 miljoen voor bedrijfscontinuïteit en brandveiligheid;
- EUR 9 miljoen voor herinrichting van Lounges 3 en 4;

Investerings in vaste activa en operationele kasstroom EUR miljoen



- EUR 9 miljoen voor ontwikkeling kantoorruimte op Rotterdam The Hague Airport;
- EUR 5 miljoen voor de GA Terminal Schiphol-Oost;
- EUR 5 miljoen voor de vrachtlods D op Malpensa, Italië.

De business area Aviation had met EUR 182 miljoen (EUR 164 miljoen in 2010) het grootste aandeel in de totale investeringen in vaste activa. De business area Real Estate volgde met EUR 35 miljoen (EUR 52 miljoen in 2010). Daarna kwamen de business area Consumer Products & Services met EUR 29 miljoen (EUR 26 miljoen in 2010) en de business area Alliances & Participations met EUR 17 miljoen (EUR 6 miljoen in 2010). Het saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten – de zogenoemde free cash flow – bedroeg in 2011 EUR 137 miljoen tegen EUR 101 miljoen in 2010.

De kasstroom uit financieringsactiviteiten was in 2011 EUR 28 miljoen negatief tegen EUR 321 miljoen negatief in 2010. Voorgaand jaar was er sprake van een terugkoop van EMTN-obligaties van nominaal EUR 150 miljoen voor een totaalbedrag van EUR 169 miljoen, terwijl geen nieuwe langlopende leningen werden opgenomen. In 2011 werd EUR 76 miljoen aan dividend uitgekeerd (EUR 65 miljoen in 2010).

De netto kasstroom bedroeg in 2011 EUR 109 miljoen (EUR 220 miljoen negatief in 2010). Het saldo van de liquide middelen is gestegen van EUR 304 miljoen eind 2010 naar EUR 413 miljoen eind 2011.

Ratio's

Wij hanteren enkele financieringsratio's als onderdeel van ons financieringsbeleid. Vooral de 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 deze ratio's berekenen verschilt van de berekeningswijze van de credit rating agencies, waardoor de uitkomsten niet exact gelijk zijn. In de jaarrekening op pagina 167 hebben wij onze eigen berekening van deze ratio's uiteengezet.

Funds From Operations (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor het werkkapitaal. De FFO is in 2011 gestegen van EUR 314 miljoen naar EUR 359 miljoen. De stijging van de FFO hield vooral verband met een stijging in het exploitatieresultaat, gecorrigeerd voor onder meer afschrijvingen en mutaties in de voorzieningen (EUR 48 miljoen) en een daling van de per saldo betaalde interest van EUR 20 miljoen. In 2011 werd EUR 24 miljoen meer vennootschapsbelasting betaald.

De FFO/ totale schuld bedroeg in 2011 18,5%; een stijging ten opzichte van de 17,0% in 2010. De totale schuld is de ultimo stand van alle rentedragende schulden. Deze bedroeg EUR 1.934 miljoen per 31 december 2011 (EUR 1.846 miljoen per 31 december 2010). De FFO interest dekkingsratio bedroeg in 2011 4,5x, een verbetering ten opzichte van de 3,8x in 2010.

Naast deze twee ratio's hanteren wij de leverage 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 37,9% (37,2% in 2010).

Rating

De lange-termijn rating van Standard & Poor's is 'A flat' met een 'stable outlook' en is ongewijzigd ten opzichte van 2010. De lange-termijn rating van Moody's is ook onveranderd (A1 met een 'stable outlook'). Een goede en stabiele rating maakt het mogelijk om, ook onder lastige marktomstandigheden, tegen aantrekkelijke condities leningen aan te trekken.

Ontwikkeling van de balans

Het balanstotaal van Schiphol Group is met 3,9% toegenomen tot EUR 5.723 miljoen ultimo 2011 (EUR 5.506 miljoen ultimo 2010). De vaste activa zijn met 2,0% toegenomen tot EUR 5.102 miljoen vooral door een stijging van materiële vaste activa, vastgoedbeleggingen en deelnemingen.

Het eigen vermogen is met EUR 65 miljoen toegenomen tot EUR 3.175 miljoen vooral als gevolg van toevoeging van het netto resultaat van EUR 194 miljoen aan ingehouden winst, waar negatieve mutaties in de overige reserves van EUR 56 miljoen en de uitkering in 2011 van EUR 76 miljoen aan dividend tegenover stonden.

Financiering

Het totale bedrag aan uitstaande leningen en leaseverplichtingen is in 2011 met EUR 89 miljoen gestegen van EUR 1.846 miljoen naar EUR 1.934 miljoen.

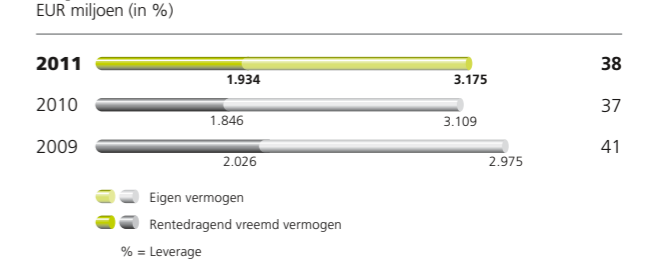
Op 28 april 2011 heeft Schiphol Nederland B.V. een nieuwe obligatielening van EUR 438 miljoen geplaatst met een looptijd van 10 jaar. De obligaties hebben een coupon van 4,43% en zijn geplaatst bij een brede groep institutionele beleggers binnen Europa. De opbrengst van deze obligatie-uitgifte is gebruikt

om de inkoop van EUR 403 miljoen aan bestaande obligatieleningen te financieren. Door een deel van twee bestaande obligatieleningen met looptijden tot 2013 en 2014 terug te kopen, is effectief de looptijd van de schuld van Schiphol Group verlengd. Tegelijkertijd is gebruik gemaakt van gunstige marktcondities. Met het terugkopen in 2010 en in het eerste halfjaar van 2011 zijn de aflossingsverplichtingen van de twee obligatieleningen in 2013 en 2014 teruggebracht tot ongeveer EUR 545 miljoen. Voor ongeveer hetzelfde bedrag zijn in april en mei 2011 drie financieringsinstrumenten (twee forward-starting interest rate swaps en één Namensschuldverschreibung) verworven. Hiermee zijn voornamelijk de renteniveaus vastgelegd waartegen in 2013 en 2014 de nog uitstaande leningen kunnen worden geherfinancierd.

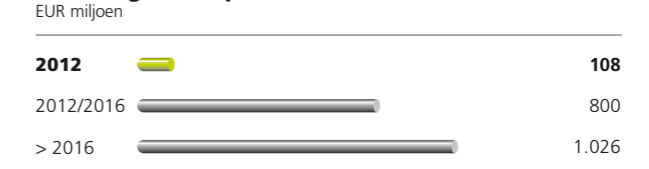
Daarnaast heeft Schiphol Group een aantal trekkingen gedaan onder de 20-jaars EIB faciliteit van EUR 350 miljoen. Het gaat om trekkingen voor een totaal bedrag van EUR 180 miljoen. Ook heeft zij een kredietfaciliteit van EUR 175 miljoen met haar kerngroep van banken verlengd tot 2016. Onder deze faciliteit is tot op heden niet getrokken. Airport Real Estate Basisfonds C.V. (voor 61,15% in eigendom) heeft daarnaast haar leningen geherfinancierd door het aantrekken van een nieuwe lening van EUR 195 miljoen voor een periode van 4,5 jaar.

Een 40-jarige leaseovereenkomst betreffende parkeer- garage P1 en bijbehorende traverse is vervroegd afgelost voor EUR 54 miljoen en er heeft een aflossing van overige leningen en leaseverplichtingen van EUR 63 miljoen plaatsgevonden.

Kapitaalstructuur



Aflossingsverloop



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 van anderhalf tot 26 jaar. In ons renterisicobeleid kiezen wij vooral voor het aantrekken van vastrentende leningen, hetzij met een vast interestpercentage, hetzij door gebruik te maken van standaard rentederivaten.

De gemiddelde interestkosten bedroegen in 2011 5,6%. Deze zijn daarmee iets lager dan de 5,8% in 2010.

Concurrentiepositie

Ontwikkeling passagiers, vracht en netwerk

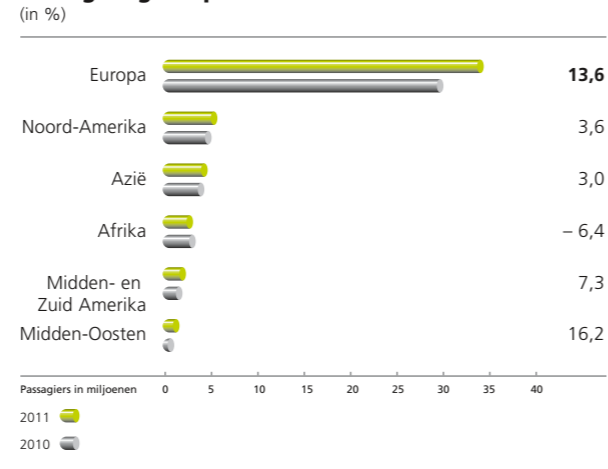
Record aantal passagiers op Schiphol

Het totaal aantal passagiers (inclusief transitopassagiers) nam in 2011 toe met 10,0% (3,8% in 2010) naar 49,8 miljoen. Het aantal OD-passagiers (passagiers met Schiphol als vertrek- of aankomstpunt) steeg met 11,8% (7% in 2010) naar bijna 29,5 miljoen. Het aantal transferpassagiers nam toe met 7,7% (-0,6% in 2010) naar bijna 20,2 miljoen.

Op enkele mistige dagen in november na, die zorgden voor omleiding van transferpassagiers en annulering van vluchten, kwamen er in 2011 geen noemenswaardige verstoringen van de operatie door weeromstandigheden voor.

Europa, het continent met het grootste passagiersvolume, liet ook veruit de grootste groei zien. Het aantal passagiers van en naar Groot-Brittannië groeide het

Passagiersgroei per continent



hardst. easyJet, British Airways en KLM breidden hun frequenties fors uit op meerdere Britse luchthavens. Ook het aantal vluchten op Spanje vertoonde een opvallende groei mede door Vueling.

Vluchten op Atlanta en op de nieuwe bestemming Miami zorgden grotendeels voor de groei van het passagiersvolume op Noord-Amerika.

Het Midden-Oosten, het kleinste continent wat passagiersvolume betreft, liet voor het tweede jaar op rij de grootste relatieve groei zien. De grootste absolute toename (bijna 100.000 passagiers) werd gerealiseerd op Tel Aviv.

Van en naar Midden- en Zuid-Amerika kwamen er nieuwe bestemmingen bij waaronder Rio de Janeiro en Buenos Aires.

De gemiddelde bezettingsgraad van een passagiers-toestel brak in 2011 met een niveau van 79,3% het record van 77,1% uit 2010.

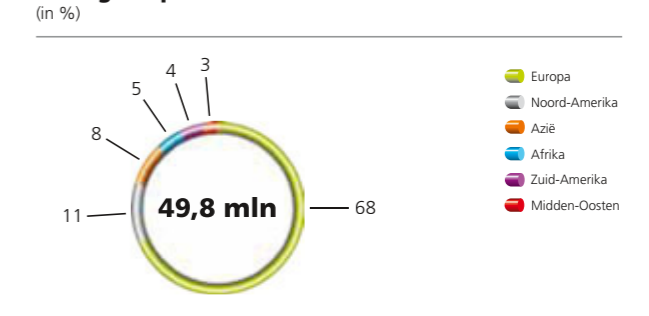
Op 19 oktober 2011 werd de miljardste passagier verwelkomd; een mijlpaal in de geschiedenis van Schiphol.

Binnen de top tien van Europese luchthavens, steeg het marktaandeel van Schiphol met 0,3 procentpunt naar 10,9%. Daarmee zijn wij Madrid weer voorbij en qua grootte de vierde passagiersluchthaven van Europa. Londen Heathrow staat nog altijd bovenaan, gevolgd door Parijs-Charles de Gaulle en Frankfurt. In haar catchment area vergrootte Schiphol haar marktaandeel tot 30%. Het aantal zakelijke reizigers is bijna weer op het niveau van topjaar 2007.

Het hubcarrier segment dat voornamelijk bestaat uit Air France-KLM en haar partners liet de grootste absolute groei zien. In dit segment werden in 2011 ruim 31,3 miljoen passagiers vervoerd; een toename van bijna 2,5 miljoen. Vergeleken met 2010 is dit een groei van 8,5% (2,0% in 2010). Mede door herinvoering van de zevende wave (piekmoment) van KLM steeg het aantal aangeboden stoelen met bijna 5%. Naast deze toename in capaciteit steeg de gemiddelde bezettingsgraad van een hubcarrier-toestel met 2,4 procentpunt naar 81,1%.

De grootste procentuele groei lieten de low cost maatschappijen zien. Na Air France-KLM en haar partners vormen zij het grootste segment luchtvaartmaatschappijen op Schiphol. Het aantal passagiers dat low cost maatschappijen vervoerden, nam in 2011 toe met ruim 1,3 miljoen tot ruim 6,6 miljoen

Passagiers per continent



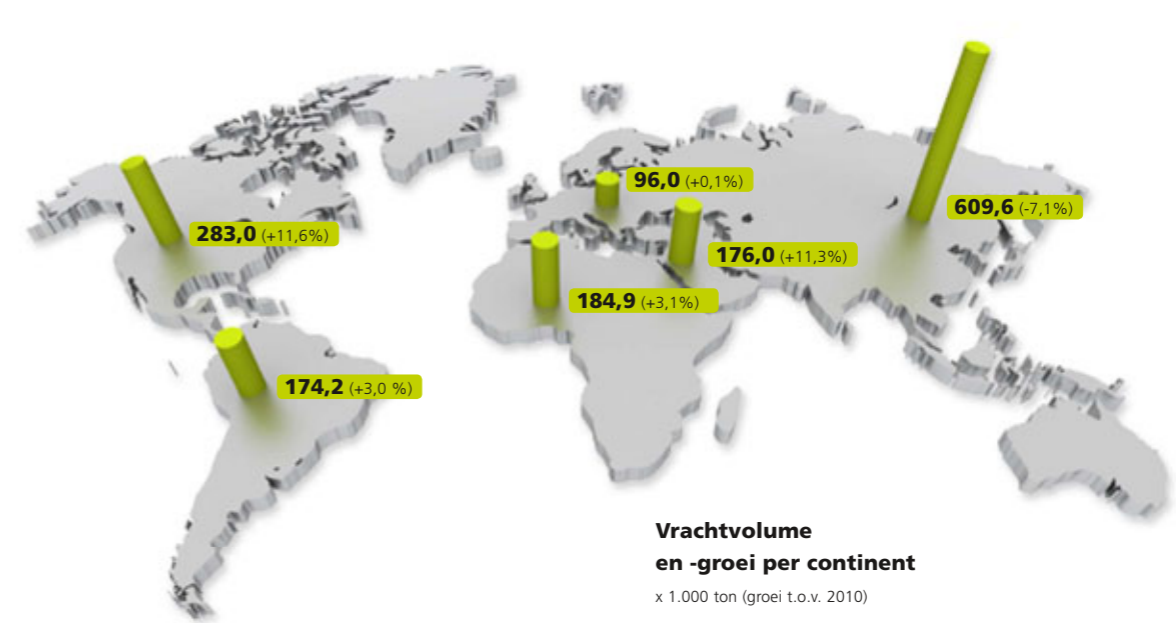
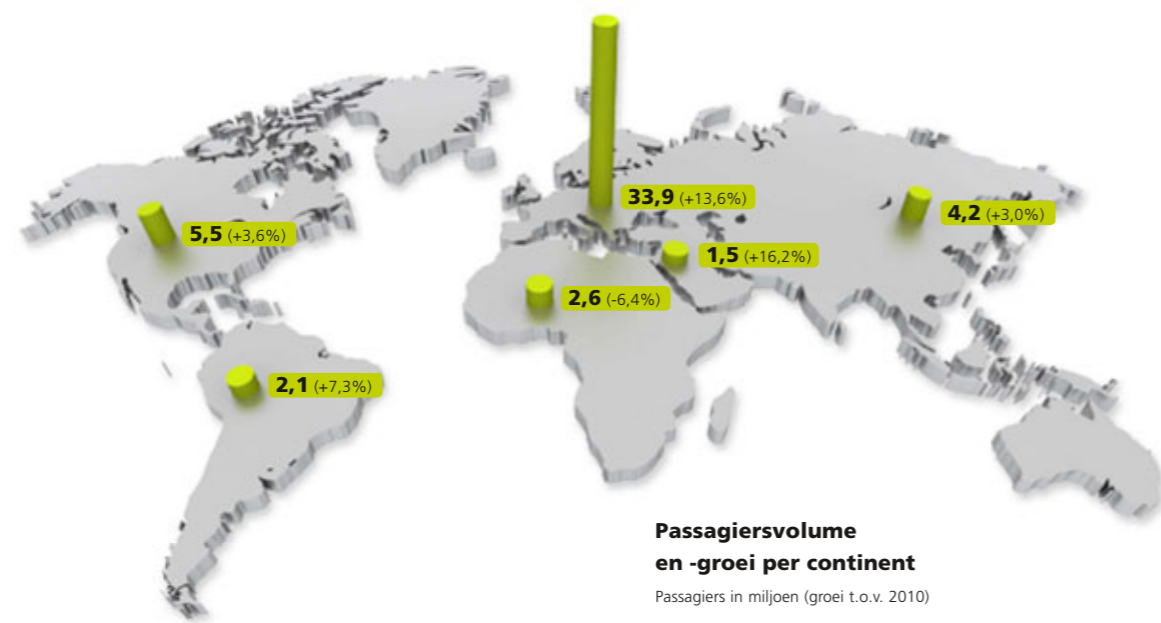
passagiers; een groei van 24,7% (16,3% in 2010). De low cost maatschappijen boden 19,5% meer stoelen aan dan in 2010. De gemiddelde bezettingsgraad van een low cost carrier-stoel steeg met 3,3 procentpunt naar 80,3%.

Regionale velden

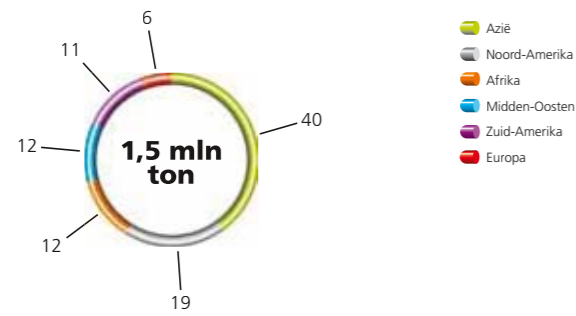
Het passagiersvervoer op Eindhoven Airport groeide in 2011 met 23,3% (25,2% in 2010) van 2,14 miljoen naar 2,64 miljoen. Dit kwam met name door een sterke stijging bij de low cost maatschappijen. Ook Rotterdam The Hague Airport zag het aantal passagiers stijgen en realiseerde een groei van 15,9% (+0,5% in 2010); van 0,97 miljoen naar 1,12 miljoen passagiers in 2011.

Vracht voelt afkoeling economie

De groei van het vrachtvervoer liep de eerste helft van 2011 redelijk door. Halverwege 2011 kwam de groei tot stilstand en kreeg ook vracht te maken met de haperende economie en dalend volume. Over geheel 2011 liet het vrachtvervoer een bescheiden groei zien



Vracht per continent
(in %)



van 0,8% (17,6% in 2010), waarmee het is uitgekomen op 1.523.800 ton. Deze groei is geheel gerealiseerd door de inzet van full freighters. Het vervoer met deze toestellen die uitsluitend vracht vervoeren nam toe met 2,3% (23,8% in 2010), van 862.200 ton in 2010 naar 882.400 ton in 2011. Het vrachtvervoer met toestellen die passagiers en vracht vervoeren, nam in 2011 af met 1,3% (+10,2% in 2010), van 650.000 ton naar 641.400 ton.

Het vrachtvervoer op Azië daalde met -7,1% (+17,1% in 2010) naar 610.000 ton. Niet alleen nam de Europese vraag naar Aziatische goederen af. Ook ondervonden we de nasleep van de aardbeving in Japan van begin 2011. Het gestegen vrachtvolume op Noord-Amerika – met 11,6% (20,9% in 2010) naar 283.000 ton – is mede te danken aan de nieuwe vluchten van onder meer Airbridge, Qatar en Centurion. Het Midden-Oosten liet een stijging zien van 11,3% (33,1% in 2010) naar 176.000 ton en was daarmee ook de grootste absolute groeier. Dit goede resultaat is grotendeels te danken aan de nieuwkomers Saudi Arabian Airlines en Etihad Airways. De ontwikkeling van het vrachtvolume van en naar Afrika haperde door de Arabische lente. Op Midden en Zuid-Amerika, de kleinste intercontinentale vrachtregio van Schiphol steeg het vrachtvervoer nauwelijks.

Met een gelijkblijvend marktaandeel van 13,9% zijn wij in 2011 de derde vrachtluchthaven van Europa gebleven. De twee koplopers Frankfurt (-0,7%) en Parijs-Charles de Gaulle (-1,0%) verloren marktaandeel.

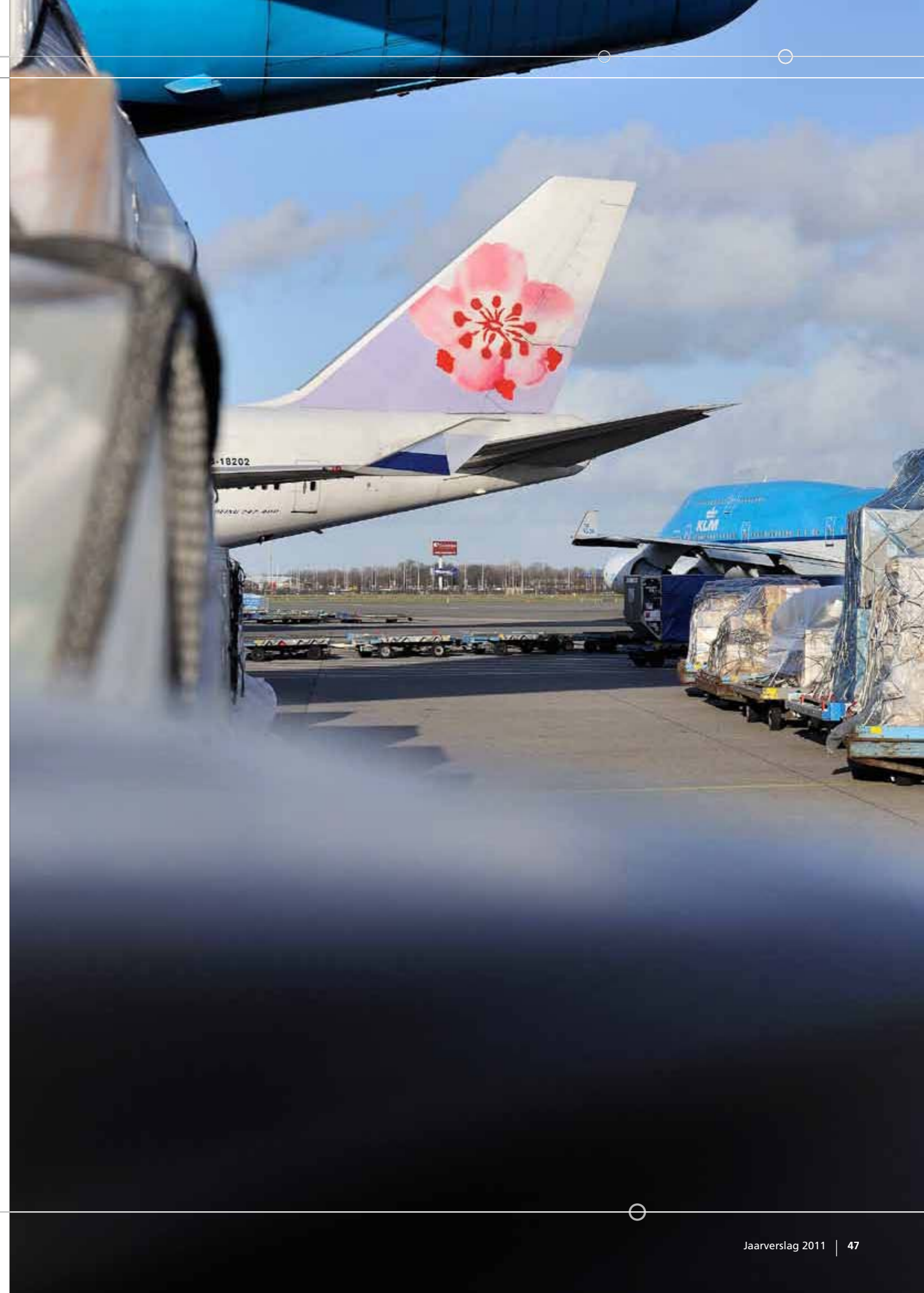
Uitgebreider netwerk en meer luchtvaartmaatschappijen
In 2011 verbonden 103 luchtvaartmaatschappijen Schiphol met 313 lijndienstbestemmingen. Passagiers konden kiezen uit 285 bestemmingen – elf meer dan vorig jaar – aangeboden door 80 maatschappijen. Het aantal bestemmingen aangedaan door alleen full freighters steeg met één naar 28. In 2011 verwelkomden we zes nieuwe airlines waaronder één full freighter maatschappij.

Vliegtuigbewegingen 2011

Positie 2011	Positie 2010	Airline	Totaal	Vergeleken met 2010 in %
1	(1)	KLM	208.232	9,6
2	(2)	transavia.com	26.803	2,4
3	(3)	easyJet	23.514	25,9
4	(4)	Air France	14.772	31,2
5	(5)	Lufthansa	11.091	7,9
6	(5)	Delta Airlines	10.926	6,3
7	(7)	British Airways	10.540	17,5
8	(9)	Arke Fly	7.147	36,3
9	(13)	Alitalia	5.771	50,5
10	(10)	SAS	5.206	14,5
11	(8)	Martinair	5.003	- 14,2
12	(11)	Aer Lingus	4.936	10,1
13	(14)	Vueling	4.869	38,9
14	(16)	Swiss	2.913	- 6,0
15	(19)	Austrian	2.740	1,9
16	(15)	THY	2.712	- 13,4
17	(17)	Iberia	2.710	- 5,0
18	(21)	Flybe	2.684	5,3
19	(18)	BMI baby	2.678	- 1,7
20	(22)	TAP Portugal	2.428	0,2
21	(24)	Czech Airlines	2.342	9,4
22	(23)	Corendon	1.969	- 9,9
23	(25)	Singapore	1.864	- 3,3
24	(26)	LOT	1.848	4,2
25	(31)	China Southern	1.808	30,3
26	(27)	Continental	1.754	- 0,3
27	(28)	RAM	1.693	2,9
28	(30)	Aeroflot	1.455	2,0
29	(38)	Cathay	1.404	20,2
30	(20)	Malev	1.400	- 45,4
Overige airlines			45.037	- 9,3
Totaal			420.249	8,8

Het aantal intercontinentale bestemmingen nam toe met vijf en kwam uit op 121. Onze hubcarrier Air France-KLM startte op onder andere Xiamen, Buenos Aires en Rio de Janeiro. Arkefly startte op Puerto Vallarta. China Southern Airlines is rechtstreeks gaan vliegen op Guangzhou. Het aantal Europese lijndienstbestemmingen steeg met zes naar 164. Sky Work Airlines voegde Bern toe, Flybe begon op Inverness, BMI baby startte vluchten op Belfast City en KLM is op Aalborg gaan vliegen. Daarnaast heeft Alitalia uitgebreid op Turijn, Balavia en Minsk.

Na 53 jaar is Martinair gestopt met passagiersdiensten. Vanaf november 2011 zet zij haar activiteiten als vrachtmaatschappij voort onder de naam van KLM.



Passagiersvervoer (excl. transitopassagiers)*
x 1.000**2011** **Vergeleken met 2010 in %**

			2011	Vergeleken met 2010 in %	
	1	London Heathrow	LHR	69.391	+ 5,5
	2	Parijs-Charles de Gaulle	CDG	60.908	+ 4,9
	3	Frankfurt	FRA	56.293	+ 6,8
	4	Amsterdam	AMS	49.681	+ 10,1
	5	Madrid	MAD	49.547	- 0,5
	6	München	MUC	37.604	+ 8,8
	7	Rome Fiumicino	FCO	37.405	+ 4,0
	8	Barcelona	BCN	34.333	+ 17,7
	9	London Gatwick	LGW	33.630	+ 7,3
	10	Parijs Orly	ORY	27.137	+ 7,7

*) Top-10 luchthavens in aantallen passagiers in Europa

Vrachtvervoer*
x 1.000 tonnen**2011** **Vergeleken met 2010 in %**

			2011	Vergeleken met 2010 in %	
	1	Frankfurt	FRA	2.133	- 3,0
	2	Parijs-Charles de Gaulle	CDG	2.088	- 4,1
	3	Amsterdam	AMS	1.524	+ 0,8
	4	London Heathrow	LHR	1.484	+ 0,8
	5	Leipzig	LEJ	760	+ 14,7
	6	Keulen	CGN	726	+ 12,8
	7	Luik	LGG	674	+ 5,5
	8	Luxemburg	LUX	657	- 6,9
	9	Brussel	BRU	475	- 0,2
	10	Milaan Malpensa	MPX	440	+ 4,2

*) Top-10 luchthavens in vrachtvolume in Europa

Vliegtuigbewegingen*
x 1.000**2011** **Vergeleken met 2010 in %**

			2011	Vergeleken met 2010 in %	
	1	Parijs-Charles de Gaulle	CDG	507	+ 3,0
	2	Frankfurt	FRA	481	+ 5,0
	3	London Heathrow	LHR	476	+ 6,0
	4	Madrid	MAD	429	- 1,0
	5	Amsterdam	AMS	420	+ 8,8
	6	München	MUC	388	+ 5,5
	7	Rome Fiumicino	FCO	324	+ 0,2
	8	Barcelona	BCN	303	+ 9,1
	9	Zurich	ZRH	258	+ 4,7
	10	Kopenhagen	CPH	254	+ 3,3

*) Top-10 luchthavens in aantallen vliegtuigbewegingen in Europa

In 2011 zijn onder meer zijn de volgende nieuwe airlines vanaf Schiphol gaan vliegen: Air Europa, Sky Work en Corendon Dutch Airlines.

Vliegtuigbewegingen**Schiphol**

In 2011 steeg het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer met 8,8% (-1,3% in 2010) van 386.316 naar 420.249. Het aantal bewegingen met passagiers-toestellen nam toe met 9,1% (-1,8% in 2010) van 370.711 naar 404.321. Deze toename is vooral het gevolg van (her)invoering van de zevende wave (piekmoment) van KLM.

Het totaal aantal aangeboden stoelen steeg met 6,9% naar bijna 63 miljoen. Deze lagere toename vergeleken met de stijging van het aantal vliegtuigbewegingen, wordt veroorzaakt doordat met gemiddeld kleinere toestellen werd gevlogen. Hierdoor nam de gemiddelde stoelcapaciteit af van ruim 158 naar bijna 153 in 2011 en daalde het gemiddeld maximale startgewicht (MTOW) van 94,2 ton naar 92,8 ton.

Het aantal vliegtuigbewegingen van vrachttoestellen nam in 2011 toe met 2,1% (14,9% in 2010) en kwam uit op 15.928 bewegingen. Het gemiddeld maximale startgewicht van deze toestellen nam af van 331,0 ton in 2010 naar 328,3 ton in 2011. Ook hier werden gemiddeld kleinere toestellen ingezet.

Regionale velden

Het aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport steeg met 21,5% van 16.650 naar 20.227. Het aantal bestemmingen nam in 2011 toe van 32 naar 36. Op Rotterdam The Hague Airport nam het aantal vliegtuigbewegingen toe van 12.917 naar 13.137, een stijging van 1,7%, en konden reizigers kiezen uit 35 bestemmingen, acht meer dan in 2010.

Het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport daalde met 2,1% van 125.675 in naar 123.035. Ruim 68% van het vliegverkeer betreft lesvluchten en zo'n 1% is zakenverkeer.

Havengeldtarieven

In 2010 ontvingen wij uiteindelijk meer havengeld dan waarmee tijdens de tariefconsultaties rekening werd gehouden. Deze plus van EUR 45 miljoen is met de luchtvaartmaatschappijen verrekend in de tarieven over 2011.

Vanaf 1 april 2012 worden de havengeldtarieven met gemiddeld 4% verhoogd. In 2010 werden de havengelden niet verhoogd en in 2011 bedroeg de verhoging gemiddeld 0,6%.

Tariefstructuur

In 2010 en 2011 zijn uitvoerige gesprekken gevoerd met de luchtvaartsector over een mogelijke aanpassing van de tariefstructuur. In opdracht van KLM en Schiphol hebben internationale strategieconsultants de effecten van een aanpassing van de tariefstructuur op de Mainport en op het netwerk van bestemmingen onderzocht. Op grond van de uitkomsten van het onderzoek is in het belang van de Mainport besloten de huidige tariefstructuur grotendeels te handhaven. Wel is op grond van de geluidswaarden een groter verschil tussen de start- en landingsgelden doorgevoerd evenals een verhoging van het tarief voor les- en terreinvluchten.

Evaluatie Wet luchtvaart

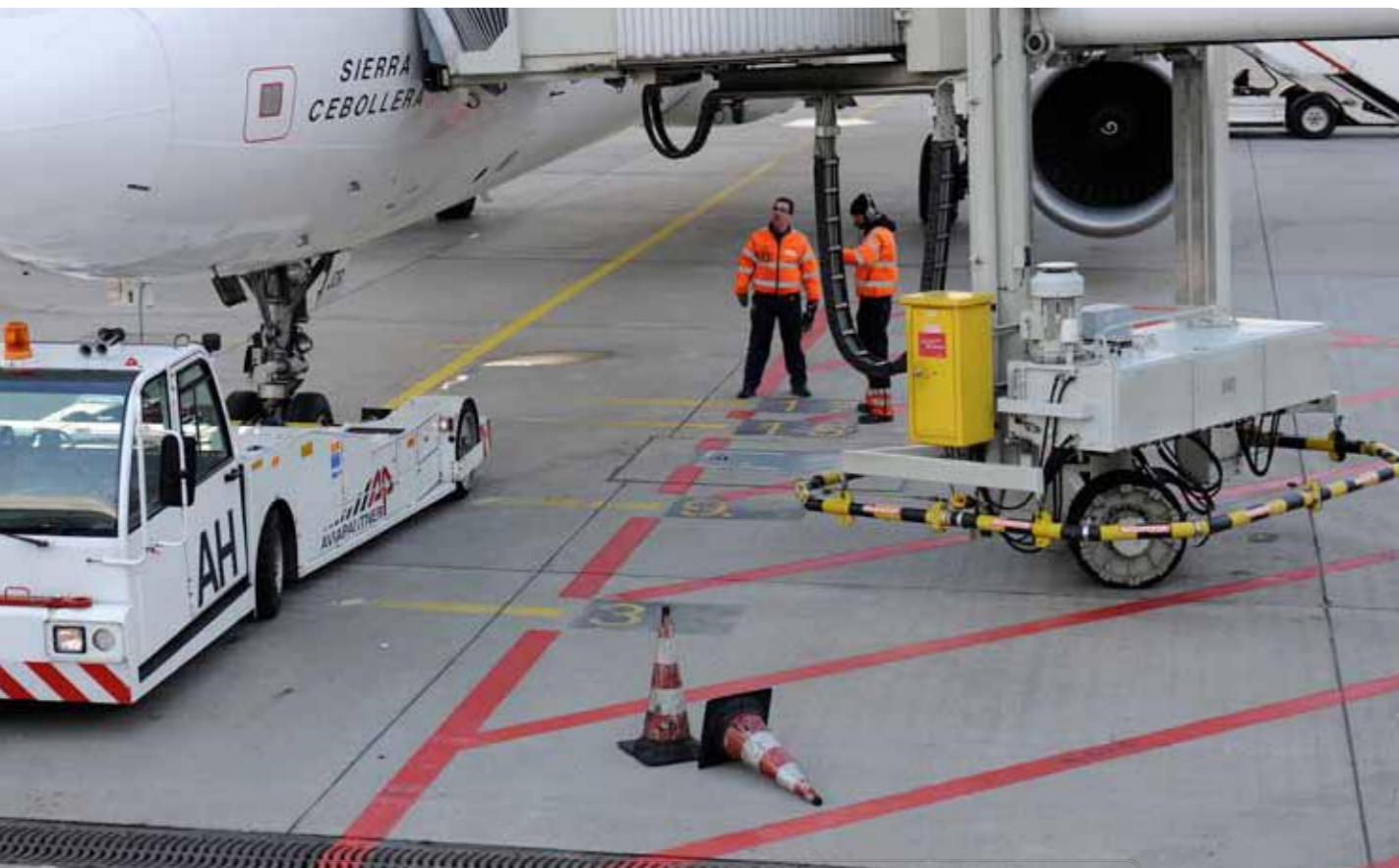
De Wet luchtvaart bepaalt dat de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie binnen vier jaar na inwerking-treding het parlement verslag moeten doen van de doeltreffendheid en de effecten van de economische regulering van de luchtvaartactiviteiten op Schiphol. In 2009 is dan ook een uitgebreide wetsevaluatie gestart onder leiding van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Wij hebben in 2011 op verzoek van dit ministerie een analyse gemaakt van de effecten en mogelijke risico's van verschillende reguleringsvarianten. De conclusie van deze analyse is dat de continuïteit van de Mainport het meest gebaat is bij het huidige dual till systeem aangevuld met een zogenoemde 'retail incentive'. Deze incentive voor de luchtvaartmaatschappijen – betaald uit de winsten van onze non-aviation activiteiten – mag onze huidige credit rating (A rating) niet aantasten en moet ons nog steeds in staat stellen om aan de rendementseis van minimaal 8% op ons eigen vermogen te voldoen zoals de Nederlandse Staat als meerderheidsaandeelhouder die hanteert.

Operationele capaciteit**Onze operatie in 2011****Onderscheidende kwaliteit van de dienstverlening**

Onze gezamenlijke inspanningen met luchtvaartmaatschappijen en overheidspartijen om knelpunten in de dagelijkse operatie aan te pakken en de wachttijden te verkorten, hebben in 2011 effect gesorteerd: de tevredenheid onder passagiers over de wachttijd voor de paspoort- en securitycontroles is toegenomen.

Schiphol behoort al jaren tot de Europese top als het gaat om kwaliteit voor de passagier. In 2011 is opnieuw een aantal belangrijke prijzen gewonnen. Britse zakenreizigers kozen Schiphol voor de 22e keer tot winnaar



Er zijn op Schiphol 5 gespecialiseerde bedrijven voor grondafhandeling: KLM Ground Services, Aviapartner The Netherlands, Servisair Amsterdam, Menzies Aviation en Blue Handling.

van de Business Traveller Award in de categorie 'Best Airport in Europe' en in de categorie 'meer dan 25 miljoen passagiers' won Schiphol de titel 'ACI Europe Best Airport Award 2011'. Op de Passenger Terminal Expo werden wij verkozen tot 'beste luchthaven van West Europa'.

Op Routes Europe krijgt Schiphol de 'Airport Marketing Award Western Europe'. Vervolgens ontvingen wij begin 2012 tijdens World Routes de 'Highly Commended Award Europe'. Ook op het gebied van luchtvracht vielen we in de prijzen. De lezers van Air Cargo World (ACW) gaven Amsterdam Airport Schiphol een 'Air Cargo Excellence Award'.

Op dit moment zien veel andere luchthavens Schiphol nog altijd als 'best in class' op het gebied van kwaliteit en beleving. Internationale benchmarks laten echter zien dat de concurrentie steeds dichterbij komt, vooral dankzij forse investeringen in capaciteit en kwaliteitsverbeteringen. Extra inspanningen en investeringen zijn dus noodzakelijk om Europe's preferred airport te blijven.

Zomeroperatie

Het aantal passagiers dat per dag via Schiphol vliegt, wordt grotendeels bepaald door de seizoenen en vakantieperiodes. Traditioneel zijn tijdens de meivakantie de hoogste piekdagen en kenmerkt de zomervakantie zich door een aanhoudende hoge belasting. De laatste jaren zien we dat de herfstvakantie ook steeds drukker wordt en zich kan meten met de zomerperiode.

Hoewel onze terminal is ontworpen op het kunnen verwerken van piekcapaciteit, is tijdens de drukke dagen minder marge voor verstoringen, zoals weersomstandigheden, annuleringen of vertragingen, die een extra piekbelasting kunnen veroorzaken. Om hierop voorbereid te zijn, worden bijvoorbeeld tijdens vakantieperiodes verbouwingen met impact op het passagiersproces niet toegestaan. Daarnaast wordt elk jaar samen met de verschillende operationele afdelingen en KLM Ground Services een speciaal plan opgesteld waarin beschreven staat welke acute maatregelen moeten worden genomen bij het ontstaan van operationele verstoringen.

In 2011 zijn we verrast met een grotere groei van passagiers dan verwacht. Juli was net als in voorgaande jaren de drukste maand. We telden bijna 5,2 miljoen passagiers; 8,9% meer dan in juli 2010. Een record. Nog nooit waren zoveel passagiers in één maand van, naar of via Schiphol gereisd. Op 29 juli 2011 beleefden we met 178.000 passagiers de drukste dag ooit; 8,8% meer passagiers dan op de drukste dag in 2010.

Om deze grote aantallen goed te kunnen accommoderen, is onder andere de capaciteit van de security voor Lounge 1 met spoed uitgebreid en zijn extra operationele maatregelen genomen om de drukte over de vertrekhallen te verdelen.

Winteroperatie

De winter van 2011 is relatief mild geweest. De sneeuwval inclusief vorst van december 2010, zette zich niet door in de eerste maanden van 2011 en daarbij waren de laatste maanden van 2011 mild. Hoewel er in 2011 geen relevante sneeuwdagen waren, werd er nog wel 35.000 ton sneeuw afgevoerd.

Al tijdens de strenge winter van 2010 is een aantal operationele verbetermaatregelen doorgevoerd, om op winterse dagen de afstemming tussen de verschillende betrokken partijen te verbeteren. In vervolg daarop is in 2011, met de betrokken sectorpartijen een plan opgesteld voor de besturing en uitvoering van de winteroperatie. Daarnaast zijn er in 2011 investeringen gedaan in infrastructuur en materieel voor sneeuw- en gladheidsbestrijding, zoals bezemcombinaties, klein materieel en strooi- en sproeimachines.

Punctualiteit

Het aantal passagiersvluchten is in 2011 met 9,1% gestegen. Dit is niet ten koste gegaan van de punctualiteit. De aankomstpunctualiteit steeg in 2011 van 81,7% naar 85,1%. Het aantal op tijd vertrekkende passagiersvliegtuigen nam toe van 72,8% in 2010 tot 78,8% in 2011.

'Gideonsbende' voor verbetering samenwerking met Air France-KLM

Om het operationele proces zo optimaal mogelijk te laten verlopen, is een goede samenwerking met onze homecarrier Air France-KLM van groot belang. Speciaal hiertoe is in 2011 een 'Gideonsbende' ingesteld die gemeenschappelijke doelstellingen, prioriteiten en kostenbesparingen onderzoekt. Onze gezamenlijke inspanningen en aansturing moeten resulteren in een betere stroomlijning van het passagiersproces. Deze samenwerking in alle lagen van beide organisaties, heeft veel bruikbare initiatieven opgeleverd waardoor we samen op een nog efficiëntere manier kunnen werken en die tevens leiden tot kostenbesparing.

Collaborative Decision Making

Het Collaborative Decision Making (CDM) programma is in 2011 op Schiphol in een stroomversnelling gekomen. CDM zorgt in Europees verband voor het gestandaardiseerd verwerken en benoemen van (geplande) vluchttijden. Hierdoor worden luchthavens en het grondproces een integraal onderdeel van het Europese Air Traffic Management netwerk. Dankzij CDM beschikken alle partijen tegelijkertijd over dezelfde operationele informatie waardoor materieel, mensen en infrastructuur zoals vliegtuigen, afhandeling en gates, optimaal kunnen worden gebruikt. Daarnaast is CDM nodig om de netwerkcapaciteit van vluchtroutes in Europa beter te kunnen gebruiken.

Amsterdam Airport Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Air France-KLM hebben in 2011 de lokale invoering van CDM gerealiseerd. De overige luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren op de luchthaven zijn via het Centraal Informatie Systeem Schiphol (CISS) op de CDM Portal aangesloten.

Schiphol-Oost

Op Schiphol-Oost worden jaarlijks ongeveer 4.500 businessjets afgehandeld. De afgelopen decennia was de terminal voor dit segment zogenoemd 'general aviation' gehuisvest in Gebouw 106, dat dringend aan vervanging toe was. Om aan de markt- en kwaliteitsvraag van de zakelijke jet-passagiers te blijven voldoen, is in de zomer van 2011 een nieuwe terminal in gebruik genomen. Het gebouw is 6.000 m² groot en multifunctioneel: het heeft een terminal, afhandelingsruimte, kantoren en een parkeergarage.

Maincontracting

Om onze bedrijfsmiddelen op Schiphol zo efficiënt mogelijk te beheren en onderhouden, hebben wij gekozen om als regie-organisatie te functioneren en zaken zoals nieuwbouw, beheer en onderhoud uit te besteden. Hierdoor zijn we flexibeler en kunnen we ons meer richten op onze klanten. De Europese aanbesteding van deze activiteiten heeft ons zes 'maincontractors' opgeleverd. De voordelen van werken met een klein aantal partijen zijn evident. Een selecte groep van vaste partijen beschikt uiteindelijk over meer kennis van de luchthaven en haar complexe processen, waardoor sneller en efficiënter aan de wensen van onze klanten kan worden voldaan. Tevens wordt hiermee een hoger veiligheidsniveau gewaarborgd. Door het combineren van de nieuwbouwactiviteiten met beheer en onderhoud, kunnen wij een integrale afweging maken tussen prestaties, risico's en kosten bezien over de gehele levensduur van de bedrijfsmiddelen.

Efficiency maatstaf

De belangrijkste efficiency maatstaf zijn de kosten per Work Load Unit (WLU). Eén WLU is gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht. De kosten per WLU voor Amsterdam Airport Schiphol zijn in 2011 met EUR 10,54 vrijwel gelijk gebleven aan de EUR 10,55 in 2010.

Knelpunten in capaciteit en kwaliteit aangepakt

Uitbreiding self service bij check-in en bagageafgifte

We werken continu aan de verbetering van de kwaliteit en beleving van de luchthaven voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Via ons programma Redesign Passenger Process werken we voortdurend aan het innoveren en optimaliseren van het integrale passagiersproces, zoals sneller inchecken, kortere wachttijden en efficiëntere manieren van bagageafhandeling.

Algemene check-in kiosken

Na een succesvolle pilot in het WTC en op Plaza met check-in kiosken voor passagiers van de meeste luchtvaartmaatschappijen is besloten tot het plaatsen van 90 van dergelijke check-in kiosken voor algemeen gebruik in de terminal.

Self-Service Drop-Off Points

In de afgelopen jaren is in samenwerking met Air France-KLM en Bagdrop B.V. gewerkt aan de verdere ontwikkeling van Self-Service Drop-Off Points (SSDOP). In augustus zijn zes van de nieuwste SSDOP's geplaatst in Vertrek 2. In januari 2012 vond oplevering plaats van nog eens zes 'bagage drop-offs', waarvan alleen passagiers van Air France-KLM en haar SkyTeam-partners gebruik kunnen maken. Schiphol en Air France-KLM zijn één van de eersten die op grotere schaal SSDOP's implementeren.

Inmiddels zijn ook andere luchtvaartmaatschappijen geïnteresseerd. In maart 2012 zullen ArkeFly en easyJet respectievelijk drie en twee SSDOP's in gebruik nemen in Vertrekhal 3.

Naast kostenbesparing voor de luchtvaartmaatschappijen verhogen de SSDOP's de totale capaciteit van de vertrekhallen, waardoor we een meer passagiersvriendelijke en efficiënte infrastructuur kunnen bieden. Het is de bedoeling om de SSDOP's, die verschillende luchtvaartmaatschappijen (in clusters) tegelijk kunnen gebruiken, in overleg met de luchtvaartmaatschappijen verder uit te breiden.

Realisatie 70 MB voor geavanceerde bagageafhandeling

Al jaren investeren we honderden miljoenen euro's via het zogenoemde 70 MB-programma (70 Million Bags) in de uitbreiding en vernieuwing van het bagageafhandelsysteem. Het jaar 2011 stond in het teken

Kostenefficiëntie: kosten per WLU



van de oplevering van Bagagehal Zuid en de bouw van de Backbone. Bagagehal Zuid is met een nieuw en uniek bagageafhandelingconcept de meest moderne bagagehal ter wereld waar volledig geautomatiseerde robots de bagage afhandelen en de karren en containers beladen. Samen met onze leveranciers wonnen we hiervoor een aantal spraakmakende 'innovation awards'. De Backbone is een geavanceerd bagagetransportsysteem dat de vier bagageafhandelgebieden met elkaar verbindt. Zo ontstaat een integraal, flexibel en betrouwbaar afhandelsysteem. De Backbone vormt het sluitstuk van het eerste deel van het 70 MB-programma en wordt naar verwachting in het laatste kwartaal van 2012 in gebruik genomen.

De vele 70 MB-bouwwerkzaamheden vormen een complexe operatie binnen het bestaande proces van dagelijkse bagageafhandeling dat gewoon doorgaat, 24 uur per dag en 7 dagen per week. Dankzij intensieve voorbereidingen en goede samenwerking met alle betrokken partijen zijn geplande faseringen en opleveringen zonder noemenswaardige operationele verstoringen het afgelopen jaar gehaald.

De IR-rate, het percentage koffers dat niet gelijk met de passagiers op zijn bestemming aankomt, is van 2,5% in 2010 gedaald naar 2,0% in 2011.

Uitbreiding securitycapaciteit

Omdat in 2011 het aantal vertrekkende passagiers naar Schengen-bestemmingen fors is toegenomen, is de securitycontrole voor hen uitgebreid met twee extra rijen. In 2012 komen daar nog eens drie rijen bij, zodat we op piekmomenten extra capaciteit kunnen bieden waardoor passagiers met minder wachttijd naar de lounge kunnen gaan. Passagiers die reizen naar niet-Schengen bestemmingen krijgen hun securitycontrole aan de gate.



In totaal ligt er in de bagagekelders 21 kilometer aan transportband en 5 kilometer railsysteem. Schiphol heeft het modernste bagagesysteem ter wereld.

Op een deel van de D-pier is in 2011 begonnen met het plaatsen van een securityfilter waarmee de 'gate security' van zeven gates worden geconcentreerd op één punt. Hierdoor worden passagiers meer wacht- en zitcomfort geboden en kan de inzet van securitypersoneel op een securityfilter efficiënter worden gepland waardoor kosten worden bespaard. Deze securitycontrolepost is sinds januari 2012 in gebruik.

Aanpassingen aan gates

Vliegtuigen worden groter en vragen meer ruimte waardoor de vraag naar opstelplaatscapaciteit verandert. Ook neemt het aantal passagiers per vliegtuig toe waardoor meer ruimte en voorzieningen worden gevraagd op de pier bij de gates.

In 2011 is begonnen met het geschikt maken van een groot aantal gates aan de D-pier voor grotere typen middellange afstandsvliegtuigen. Dit vraagt om ingrijpende aanpassingen aan onder andere de platformen, kerosinevoorzieningen, passagiersbruggen en faciliteiten aan de gates. De werkzaamheden vinden

gefaseerd plaats om de capaciteit zoveel mogelijk op peil te houden en kunnen naar verwachting worden afgerond in 2014.

Daarnaast maken we ons op voor de ontvangst van de Airbus A380, het grootste passagiersvliegtuig ter wereld. Naast aanpassingen in het landingsterrein, worden twee gates uitgerust met meer stoelen en securityvoorzieningen. Tevens worden twee carroussels voor aankomende bagage gekoppeld tot één carrousel, zodat het grote aantal passagiers bij aankomst snel hun bagage heeft.

Gate comfort

Ons Masterplan Gates is gericht op verbetering van de gates naar een niveau dat nog beter aansluit bij onze ambitie Europe's preferred airport te zijn. Pieren en gates worden heringericht om het wachtcomfort te vergroten. Op de C-pier en een deel van de B-pier is het Masterplan Gates inmiddels gerealiseerd.



Renovatie platformen C-pier

In augustus 2011 is gestart met de renovatie van de oudste pier, de C-pier, omdat de platformen rondom de pier aan het eind van hun technische levensduur waren. De C-pier wordt evenals onze overige pieren voorzien van een modern hydrantsysteem, waarbij de kerosine via leidingen wordt aangevoerd.

Onderhoud start- en landingsbanen

In 2011 is groot onderhoud uitgevoerd aan de Oostbaan en de Kaagbaan. De werkzaamheden hebben zonder noemenswaardige verstoring van de operatie plaatsgevonden.

Masterplan voor structurele oplossingen

Om onze Mainportfunctie ook in de toekomst te blijven vervullen en een belangrijke rol te blijven spelen in de wereldwijde luchtvaart, zullen we onze capaciteit moeten uitbreiden. Nu al merken we op piekdagen dat we aanlopen tegen de capaciteitsgrenzen van de terminal, pieren en opstelplaatsen. Bij verdere groei in de komende jaren zal dit steeds vaker voorkomen. Hierdoor zal ook de kwaliteitsperceptie van de passagiers steeds meer onder druk komen te staan. Tegelijkertijd profileren andere, concurrerende hubs in Europa en in de Golfstaten zich steeds nadrukkelijker. Zij investeren grote bedragen in capaciteit en kwaliteit en vormen in toenemende mate een bedreiging voor de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol. Wij kunnen daarom niet achter blijven en werken op dit moment samen met onze partners aan een Masterplan voor uitbreiding van de capaciteit en structurele verbetering van de kwaliteit van terminals en pieren. Dat is nodig om huidige knelpunten op te lossen, om aan de groeiende vraag naar capaciteit te kunnen voldoen en om in te spelen op de toekomstige behoeften van onze klanten. Maar ook om opgewassen te zijn tegen de toenemende buitenlandse concurrentie.

Medio 2012 zal dit Masterplan 2025 naar verwachting gereed zijn en kan met de verdere voorbereidingen worden gestart ten behoeve van de uitvoering.

Prioriteiten in middellange termijn ontwikkelingen

Ook voor de middellange termijn, is het van belang dat de juiste prioriteiten worden gesteld. Het gaat hierbij in de eerste plaats om het oplossen van kwaliteitsknelpunten. Het verbeteren van zaken die een belangrijke invloed hebben op de algehele tevredenheid van de passagiers en waarop wij laag scoren vergeleken met referentieluchthavens. Hierbij gaat het vooral om wachttijden voor security- en paspoortcontrole, het wachtcomfort aan de gates en de loopafstanden. Dit betekent dat we de komende jaren onze securitycapaciteit verder zullen uitbreiden. Op korte termijn betreft dit de controle van Schengen-passagiers in Vertrekhal 1. Op middellange termijn willen we de kwaliteit van het securityproces in het niet-Schengen deel verbeteren, door het te centraliseren in de vertrekhallen en niet meer aan de gates uit te voeren. Dit draagt niet alleen bij aan kostenbesparing en efficiencyverbetering, maar tevens wordt voldaan aan toekomstige wet- en regelgeving.

Hiervoor zijn grootschalige verbouwingen nodig die ervoor zorgen dat de gecontroleerde vertrekkende passagier niet meer in aanraking komt met de nog te controleren aankomende passagier.

Waar mogelijk worden grenspassages geautomatiseerd. Dit leidt tot grotere en altijd beschikbare capaciteit, met minder personeel. In het project No-Q werken wij samen met de overheid en de Koninklijke Marechaussee aan een automatische grenspassage met automatische grenspoorten en elektronische paspoorten door middel van gezichtsherkenning.

Vliegtuig opstelplaatsen

Connected	93
Disconnected	102

Totaal 195

Landingsbanen

Naam	Locatie	Lengte	Breedte
1 Polderbaan	18R - 36L	3.800 meter	60 meter
2 Zwanenburgbaan	18C - 36C	3.300 meter	45 meter
3 Kaagbaan	06 - 24	3.500 meter	45 meter
4 Aalsmeerbaan	18L - 36R	3.400 meter	45 meter
5 Buitenveldertbaan	09 - 27	3.453 meter	45 meter
6 Schiphol Oostbaan	04 - 22	2.014 meter	45 meter

Maatschappelijke capaciteit

Experiment nieuwe geluidsstelsel

In augustus 2010 heeft de Tafel van Alders een advies over een nieuw geluidsstelsel aan het kabinet aangeboden. Kabinet en Tweede Kamer hebben dit advies overgenomen, waarna per 1 november 2010 voor de duur van twee jaar een experiment is gestart. Kern van dit nieuwe geluidsstelsel is dat start- en landingsbanen die de minste hinder in de omgeving veroorzaken zo vaak als mogelijk worden ingezet waarbij de bescherming voor de omgeving minimaal gelijk is aan die binnen het huidige stelsel. Begin 2012 zal het eerste jaar van het experiment tussentijds worden geëvalueerd om te bepalen of de opzet van dit nieuwe stelsel voldoet aan de verwachtingen.

Geluidscapaciteit

Gedurende het experiment met het nieuwe geluidsstelsel blijft het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingspunten van kracht. De geluidsbelasting in de omgeving van Schiphol wordt in het huidige handhavingsstelsel berekend in handhavingspunten. Een handhavingspunt is een punt waarop een door de overheid vastgestelde maximaal toegestane geluidsbelasting van toepassing is. Er zijn 35 handhavingspunten voor het etmaal en aanvullend 25 voor de nacht (23:00 uur - 7:00 uur). Het operationeel jaar (1 november 2010 tot 1 november 2011) is afgesloten zonder overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor vliegtuiggeluid in de handhavingspunten.

In het operationeel jaar 2011 is groot onderhoud uitgevoerd aan de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan. Hierdoor zijn beide banen enkele weken niet beschikbaar geweest, waardoor het vliegverkeer op andere banen moest worden afgewikkeld. Dit ging gepaard met een gewijzigde verdeling van de geluidsbelasting in de omgeving. Zonder voorziening zou een overschrijding mogelijk zijn geweest op één of meerdere handhavingspunten. Schiphol heeft daarom het ministerie van Infrastructuur en Milieu verzocht vervangende grenswaarden vast te stellen. Hieraan is gehoor gegeven. Ook is aan Schiphol ontheffing verleend voor het nachtelijk gebruik van de Buitenveldertbaan, als alternatieve startbaan gedurende het groot onderhoud aan de Kaagbaan.

Regionale luchthavens

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. Het Alders-advies is in februari 2011 met grote meerderheid aangenomen door de Tweede Kamer. Daarmee is er politiek akkoord voor een gefaseerde groei tot uiteindelijk 10,8 km² geluidsruimte vanaf 2016. Dit maakt 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.

Informatievoorziening

In het operationeel jaar 2011 hebben 5.419 personen hinder ondervonden van vliegverkeer en hierover een klacht ingediend bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas). Dit waren er 0,6% meer dan in 2010. Om de aard van de meldingen te kunnen analyseren, maakt Bas onderscheid tussen specifieke, periode- en overige meldingen. De totale groep melders heeft in 2011 88.768 specifieke, 40.843 periode- en 3.255 overige meldingen ingediend. 0,5% van de melders behoort tot de zogenoemde 'veelmelders' en is verantwoordelijk voor 57,3% van alle meldingen. Daarom besteedt Bas vooral aandacht aan de overige groep melders, de zogenoemde 'focusgroep'. De 5.394 personen uit deze focusgroep dienden 32,4% meer specifieke en 26,6% meer periode-meldingen in. Klachten zijn onder meer veroorzaakt door het groot onderhoud aan de Kaagbaan in september en een deel van oktober, en de experimenten met nieuwe vertrekprocedures. Als gevolg van het groot onderhoud en van bijzondere weersomstandigheden zijn de minder preferente start- en landingsbanen, zoals de Buitenveldertbaan, vaker ingezet.

In 2011 zijn aan de website van Bas twee modules toegevoegd. In de module 'Vliegverkeer InZicht' kunnen bezoekers zien waar, hoe snel en hoe hoog de vliegtuigen rond Schiphol vliegen en waar ze naartoe gaan of vandaan komen. Deze informatie is gebaseerd op radar- en vliegplangegevens van LVNL en is daarmee vollediger en nauwkeuriger dan andere websites die vliegtuigbewegingen rond de luchthaven Schiphol tonen. In de module 'Wonen bij Schiphol' kan een ieder die plannen heeft om in de omgeving van Schiphol te gaan wonen of daar al woont, informatie vinden over het gebruik van de luchthaven. Zo kan men zien hoe vaak en hoe hoog er gemiddeld genomen in de afgelopen jaren door startend en landend verkeer over een specifieke locatie in de omgeving is gevlogen.

Hinderbeperkende maatregelen

In 2011 zijn rondom Schiphol stappen gezet op het gebied van hinderbeperking. De mogelijkheid tot het verlengen van het nachtrecht is vastgelegd in de Wet luchtvaart. Zo lang het verkeersaanbod het



toelaat wordt het nachtrecht verlengd van 6:00 tot 6:30 uur. Tevens is de maatregel opgenomen dat vliegtuigen vanaf 21:30 uur, net als in de nacht, zo min mogelijk op de motor remmen als de veiligheid dit toelaat.

In 2011 zijn twee hinderbeperkende experimenten uit 2010 gecontinueerd. Het eerste betreft een uitbreiding van het gebruik van de zogenoemde vaste bochtstraal door het merendeel van de vliegtuigtypen van KLM en de overige maatschappijen. Hierover heeft de CROS inmiddels een positief advies gegeven en de vaste bochtstraaltechniek zal in 2012 definitief worden ingevoerd. Het tweede experiment is de gewijzigde vertrekroutes van de Zwanenburgbaan waardoor vliegtuigen op gelijke afstand tussen Zwanenburg en Badhoevedorp vliegen.

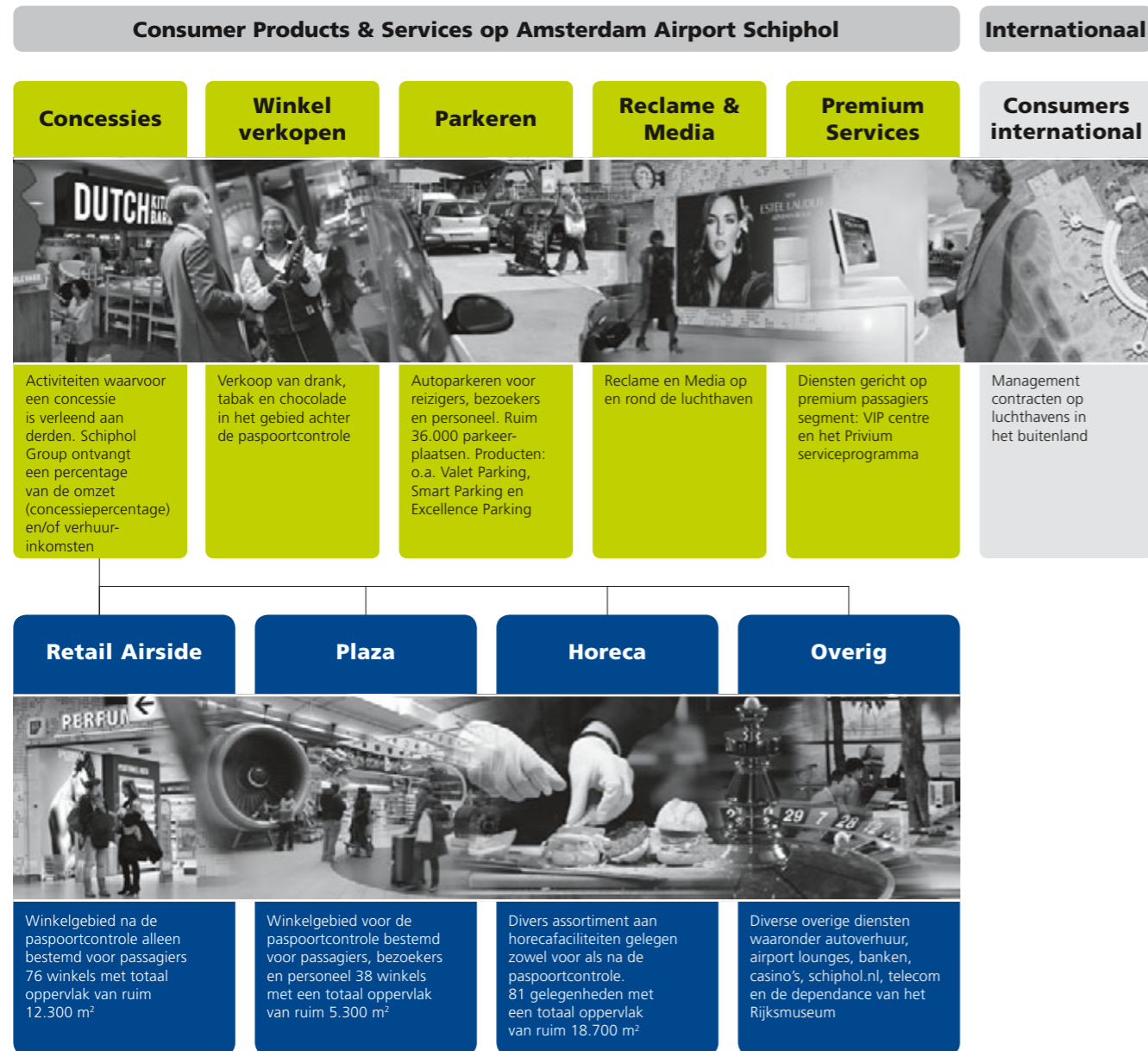
Wat betreft het grondgeluid in Hoofddorp-Noord zijn vorderingen gemaakt met de aanleg van grondribbels die het geluid kunnen verminderen. Wij verwachten dat dankzij deze ribbels het grondgeluid met 10 decibel zal verminderen.

Lawaaïge vliegtuigen verdwijnen steeds meer van Schiphol als gevolg van het ontmoedigingsbeleid. Het aantal vluchten met de meest lawaaiige vliegtuigen bedroeg circa 0,2% van het totaal aantal vluchten op Schiphol.

Commerciële ontwikkeling

Retailvisie

Schiphol heeft te maken met kansen en bedreigingen in de retailmarkt zoals de snelle groei van online winkelen. Daarnaast zijn er specifieke kansen en bedreigingen zoals de mogelijke invoering van de zogenoemde 'one bag rule' die bepaalt dat passagiers inclusief hun aankopen op een luchthaven, slechts één tas handbagage mogen meenemen. Als antwoord hierop hebben we in 2011 een nieuwe Retailvisie ontwikkeld. De implementatie ervan begon in juli met de ingebruikname van de volledige verbouwde Lounge 3. De twee belangrijkste pijlers zijn enerzijds verbeteren van gemakconcepten, en anderzijds differentiatie van ons aanbod met meer ruimte voor beleving, unieke



concepten en merk winkels. Naast de See Buy Fly winkels komen er meer speciaalzaken en merk winkels. Onze eigen winkels voor drank, tabak en chocolade krijgen een gevarieerder aanbod. In Lounge 3 komen we tegemoet aan de groeiende behoefte aan een meer luxe assortiment, vooral bij onze (transfer)passagiers uit Azië en Rusland. Voorbeelden zijn de nieuwe 'Finest Spirits & Cigars' winkel en een chocolade speciaalzaken.

Lounge 3

De eind 2010 gestarte verbouwing van Lounge 3 is in juli 2011 afgerond. Door de slimme bouwfaserings, de korte doorlooptijd en de inzet van tijdelijke winkels zijn de uitgaven per passagier tijdens de bouw slechts beperkt teruggelopen. Lounge 3 is nu 'state of the art',

met licht, ruimte en een hoogwaardig en gevarieerd aanbod aan winkels en andere voorzieningen. Centraal in de lounge is ruimte gemaakt voor winkels en horeca in het thema Holland.

Met de verbouwing van Lounge 3 is een eerste stap gezet in de implementatie van onze nieuwe Retailvisie. Een belangrijk onderdeel hiervan is het ontwikkelen van speciaalzaken en merk winkels naast onze See Buy Fly winkels. In de categorie Mode & Accessoires heeft dit geleid tot een verrijking van het aanbod met belangrijke merk winkels van Hermès, Burberry en Victoria's Secret. Bij onze eigen winkels voor drank, tabak en chocolade is ook gekozen voor meer differentiatie in het aanbod.

De verbouwing van Lounge 3 heeft ook gezorgd voor een beter en meer divers horeca-aanbod. Belangrijke toevoegingen zijn Starbucks Coffee, East Bar & Bites speciaal gericht op Aziatische passagiers, Bread! met biologisch brood en het Italiaanse restaurant PizzaPastaPannini. Het succesvolle Café Amsterdam is verbouwd tot een groter Grand Café Amsterdam met een vernieuwd aanbod op het gebied van champagnes en premium wijnen. Wellness is ook een groeicategorie op Schiphol. Om deze reden is in Lounge 3 de derde vestiging van XpresSpa op de luchthaven geopend.

Airport Park

In 2011 is op Schiphol het eerste Airport Park ter wereld geopend. Dit is een wachtgebied waar passagiers zowel binnen als buiten kunnen verblijven in een rustige, groene, parkachtige omgeving. Het parkgevoel komt tot leven door projecties van vlinders en geluiden van bijvoorbeeld dieren en fietsers. Geïntegreerd in het park is een aantal kleine winkels en het Park-Café met onder meer biologische producten. Met het Airport Park beogen we de passagiers een prettige ervaring te bieden, zodat zij de wachttijd beoordelen als 'quality time'. Ook op het gebied van duurzaamheid biedt het Airport Park een aantal mooie voorbeelden. Zo genereert de draaideur naar het buitenterras energie, is er een energiezuinig lichtconcept toegepast en wordt daglicht via light tubes naar binnen gebracht.

BC-Corridor

Lounge 1 is uitgebreid met een verblijfsgebied in de BC-Corridor, een verbindingsgang tussen de B- en C-pier. Hier is een eerste Rituals Spa winkel geopend en JuicyDetails voor gezonde hapjes en drankjes. Een aparte plek is gereserveerd voor een zogenoemde pop-up store, een tijdelijke winkel of een winkel rondom een bepaald, tijdelijk thema. Ook dit sluit aan bij onze nieuwe Retailvisie, waarin we sneller willen kunnen inspelen op retailtrends.

Retail Airside

Schiphol wil de perceptie bij de reiziger van de prijs-kwaliteitverhouding van de producten die achter de paspoortcontrole worden verkocht verbeteren. In 2011 beoordeelde 57% van de reizigers deze als 'goed tot uitstekend' (in 2010 was dat 56%). Uit een benchmarkonderzoek blijkt dat Schiphol hiermee beter scoort dan andere Europese luchthavens. In 2011 is gestart met de verbouwing van Lounge 4. Onderzoek onder passagiers wijst uit dat onze kleinste lounge niet voldoet aan de verwachtingen.

De gemiddelde besteding per passagier Retail Airside is met 1,8% gedaald van EUR 15,84 in 2010 naar EUR 15,55 in 2011. Dit is voor een belangrijk deel te

wijten aan de verbouwing van Lounge 3. Nadat deze in de tweede helft van het jaar weer in gebruik was genomen, stegen de gemiddelde bestedingen. De ontwikkeling in besteding per passagier laat grote verschillen zien. De grootste daling was in de categorieën Electronica en Boeken & Tijdschriften. Tegen de trend in heeft de besteding per passagier aan tabak het relatief goed gedaan. We blijven echter rekening houden met een krimp van deze categorie in de toekomst. In de categorieën Chocolade en Mode zien we nog steeds groeikansen.

Als onderdeel van onze Retailvisie hebben we in 2011 ook onze gemakconcepten verbeterd. Zo is in 2011 het online aanbod uitgebreid en is de service om een bestelling bij terugkomst op Schiphol op te halen opnieuw in de markt gezet.

De winkelverkoop van Schiphol Airport Retail (SAR) namen in 2011 met 34,5% toe. Naast de groei van het aantal passagiers is dit ook veroorzaakt door de per 1 november 2010 overgenomen chocoladeverkoop van The Nuance Group. Passagiers gaven in 2011 4,9% meer uit aan drank. De tabakverkoop deden het ook beter dan verwacht.

Retail Schiphol Plaza

Voor de retail op Plaza was 2011 een beter jaar dan 2010. De ontstane leegstand werd grotendeels weer ingevuld. Zo zijn Saint Tropez, Vila & Pieces en WE kids aan het assortiment toegevoegd. Een absolute publiekstrekker is de Fokker 100 die op het Panoramaterras is geplaatst. Deze oud-KLM Fokker is vrij toegankelijk en biedt een kijkje in de wereld van het vliegen. Tegelijkertijd is hierbij een winkel geopend en is een buitenterras toegevoegd aan Dakota's Restaurant, Café & Bar met uitzicht op de Fokker 100.

Horeca

De gemiddelde besteding per passagier daalde van EUR 5,52 in 2010 naar EUR 5,44 in 2011 en de verbouwing van Lounge 3 is de belangrijkste reden hiervan.

Ook in de horeca is veel aandacht besteed aan het verbeteren van de verhouding tussen prijs en kwaliteit. Met succes, deze is sterk verbeterd in 2011. In de Europese airport benchmarks behoort Schiphol sinds 2010 weer tot best in class op het gebied van kwaliteit van de horeca. De stijgende lijn uit 2010 op het gebied van gastvrijheid is in 2011 doorgezet.

Een aantal bekende formules doet het goed op Schiphol. Van alle Burger King vestigingen ter wereld heeft die op Schiphol Plaza de grootste omzet, terwijl gemeten naar omzet per vierkante meter de Starbucks op Schiphol Plaza de grootste is binnen Europa.

In de terminal worden steeds meer biologische en fair trade producten verkocht, zoals in het in maart geopende Fair Taste Café (Lounge 1), La Place Express (Aankomst 1) en Bread! (Lounge 3). Het aanbod van koffie, thee en chocolade in de horeca is vanaf 2012 100% fair trade.

Services

Er is in 2011 een aantal innovaties en verbeteringen doorgevoerd. Op de BC-corridor is een Rituals Spa geopend, in Lounge 3 een XpresSpa en op de Holland Boulevard een Fish Spa Back2Life. Rederij Lovers is gestart met de Floating Dutchman, een hybride bus-boot die rijdt tussen Schiphol en Amsterdam en met dezelfde bus een rondvaart maakt door de Amsterdamse grachten. ABN AMRO heeft op Schiphol Plaza een Financial Centre geopend dat zeven dagen per week is geopend.

Buitenlandse passagiers willen steeds vaker op Schiphol hun tax refund kunnen regelen. Om aan deze vraag te kunnen voldoen, is in Vertrek 2 een nieuw kantoor van Global Blue Tax Free geopend.

De lancering van de eerste spandoekautomaat ter wereld – de BannerExpress – haalde alle nieuwsmedia, inclusief CNN.

Parkeren

Voor Parkeren was 2011 een redelijk goed jaar. Vooral ten aanzien van Lang Parkeren zijn we beter in staat geweest om de concurrentie van andere parkeeraanbieders in de omgeving van de luchthaven het hoofd te bieden. Uiteindelijk steeg de omzet uit parkeren met 9,4%.

Ook bij Parkeren is veel aandacht besteed aan de prijs-kwaliteitperceptie van de reiziger. De mogelijkheid van gereserveerd parkeren en zeker die van Smart Parking, heeft er voor gezorgd dat de perceptie voor Lang Parkeren in de eerste helft van 2011 is verbeterd. In de tweede helft van 2011 zagen we een afvlakking van deze groei. De perceptie bij Kort Parkeren is redelijk stabiel gebleven. De renovatie van de parkeergarage P1, waarmee in 2011 is gestart, moet zorgen voor een stijging vanaf 2012.

Het aantal langparkeerders nam met 15,5% toe. Dit is te danken aan toename van reserveren via www.schiphol.nl (57,6% ten opzichte van 50,5% in 2010) en via partners. Door een iets lagere gemiddelde opbrengst steeg de omzet met 11,6%.

Bij de Kort Parkeerproducten was de groei in het aantal parkeringen beperkter (+5,0%). Vanaf het vierde kwartaal 2010 kunnen ook de Kort Parkeerproducten

via internet worden gereserveerd (Visitors Parking & Excellence Parking). Excellence Parking heeft in 2011 minder bijgedragen aan de groei van onze parkeerproducten dan verwacht. Wel heeft een groot aantal acties in de tweede helft van 2011 gezorgd voor een betere bezetting en bekendheid van deze nieuwe parkeergarage.

Reclame & Media

Voor Media was 2011 een heel succesvol jaar. De inkomsten uit reclame zijn, geheel tegen alle markttrends in, met 16,4% gestegen. Dit succes is onder meer te danken aan onze 'less is more' strategie waarbij kleine reclamevlakken zijn vervangen door een aantal grotere digitale vlakken of grotere objecten. Met Rabobank is een nieuw tweejarig contract overeengekomen voor reclame op de passagiersbruggen. Met Interbest is een 15-jarige overeenkomst afgesloten voor de exploitatie van vijf reclamemasten langs de A4. Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) hebben we als nieuwe, grote adverteerder mogen begroeten.

Schiphol Online

In 2011 zijn diverse online initiatieven gestart. Zo is op www.schiphol.nl een start gemaakt om het netwerk van Schiphol met al haar luchtvaartmaatschappijen beter in kaart te brengen waardoor de passagier een goed beeld krijgt van het complete netwerk. Binnen Facebook is een aparte omgeving opgezet waar enerzijds algemene informatie over Schiphol wordt verstrekt en anderzijds directe interactie met klanten plaatsvindt (www.facebook.com/schiphol). Voor smart phones zijn nieuwe versies van de Schiphol Apps gelanceerd waarmee passagiers nog beter worden geïnformeerd en van online producten worden voorzien. Een voorbeeld hiervan is het online reserveren van een parkeerplaats. Via www.schiphol.mobi is onze website beschikbaar op Android, Apple, Microsoft en alle andere mobiele platformen. In 2011 heeft Schiphol Group met de Schiphol App de Travelation Award gewonnen.

Premium Services

Privium

In 2011 hebben we samen met onze leden het 10-jarig bestaan van Privium gevierd. Deze viering was tevens de start van de zondagopening. Privium Plus leden kunnen nu ook op zondag gebruik maken van de Privium Lounge. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan een belangrijke wens.

Vanaf oktober loopt het lidmaatschap van Privium niet meer van kalenderjaar tot kalenderjaar. Men kan elke maand lid worden en ook, met een opzegtermijn van één maand, maandelijks opzeggen. Het aantal Privium leden steeg in 2011 van 45.690 naar 46.043.



Het Privium programma richt zich op frequente reizigers. Privium Plus leden kunnen gebruik maken van een speciale lounge.

In 2009 is FLUX geïntroduceerd, een samenwerking tussen de Nederlandse en Amerikaanse overheid op het gebied van snelle grenspassage. Eind 2011 waren er 2.930 Privium leden die ook lid zijn van FLUX (2.143 eind 2010).

VIP centre

In 2011 is het aantal commerciële events in het VIP centre uitgebreid, evenals de doelgroep. Tevens wordt er intensiever samengewerkt met andere VIP centra in Europa. Dit leverde een toename van 280 VIP-behandelingen op (ten opzichte van 4.030 VIP-behandelingen eind 2010).

Ontwikkelingen vastgoedportefeuille

In 2011 stonden de huurprijzen op Schiphol enigszins onder druk. De business area Real Estate ondervond last van sommige eigenaren van omliggende bedrijventerreinen waar potentiële huurders met forse kortingen werden verleid. Ook wij hebben daarom meer incentives gegeven. Centrale, multifunctionele locaties in binnensteden en op multimodale knooppunten, zoals de locatie Schiphol, blijven echter hun aantrekkingskracht houden. Multifunctionaliteit en een goede

bereikbaarheid zijn de belangrijkste aspecten bij de locatiekeuze van kantoorgebruikers. Hierop scoren de Schiphol-locaties hoog. De lat komt wel steeds hoger te liggen. Men wil goede winkelvoorzieningen, gericht op comfort en gemak, aantrekkelijke horeca, sportmogelijkheden en kinderopvang in zijn directe kantooromgeving. Deze ontwikkelingen vragen een andere aanpak. Wij hebben in 2011 onze strategie om 'the preferred location' te worden aangescherpt met de introductie van nieuwe huurconcepten en de ontwikkeling van innovatieve diensten. Voorbeelden hiervan zijn het nieuwe (tijdelijke) bedrijfsrestaurant in Triport en de verhuur, onder flexibele condities, van gemeubileerde kantoren op Schiphol-Oost.

Ondanks een terugval in het vervoerde tonnage vracht in de tweede helft van het jaar bleef de bezettingsgraad van onze logistieke portefeuille ongekend hoog. Dankzij het afsluiten van een aantal grote huurovereenkomsten daalde de leegstand in dit segment tot 5%.



Op Schiphol-Oost zijn gemeubileerde kantoorruimten te huur onder flexibele condities. Schiphol Real Estate speelt hiermee in op de veranderende markt.

Amsterdam Airport Schiphol

Op Schiphol is de vastgoedportefeuille uitgebreid met de General Aviation Terminal op Aerospace Exchange (Schiphol-Oost). Een deel van dit gebouw (452 m² vvo) wordt gebruikt voor het afhandelen van passagiers van kleine zakenvliegtuigen en een deel (3.800 m² vvo) bestaat uit kantoorruimte, waaronder de lounges van de diverse afhandelaren. Het gebouw was ultimo 2011 voor 45% verhuurd.

Op Aerospace Exchange is gestart met de sloop van de hallen en kantoren. Deze gebouwen zijn verouderd en moeten wijken voor nieuwbouw. In dit gebied is in gebouw 144 succesvol gestart met het concept Aerospace Flex Offices. Dit betreft de verhuur van gemeubileerde ruimten voor korte perioden.

In 2011 is begonnen met het ontwikkelen van een nieuwe gebiedsvisie voor de ruimte tussen de terminal en de vrachtgebouwen op Schiphol-Centrum. Als belangrijk onderdeel van deze nieuwe gebiedsvisie is ook de renovatie van het gebouwencomplex Triport op Schiphol-Centrum gestart. Dit complex dat een

centrale rol vervult in het zuidelijk deel van Schiphol-Centrum, dateert uit 1994 en bestaat uit drie gebouwen van in totaal 36.630 m² vvo en een parkeergarage. Door de renovatie zullen de drie gebouwen beter met elkaar worden verbonden en ontstaan er ruimten voor nieuwe activiteiten zoals hoogwaardige horeca, kinderdagopvang, fitness en wellicht winkels.

In 2011 is verder gewerkt aan het ontwerp van een nieuw 5-sterren hotel op Schiphol-Centrum. Het ontwerp is van internationale allure en er worden hoogwaardige en duurzame materialen toegepast. Het hotel met 433 kamers gaat beschikken over voldoende vergaderfaciliteiten met een grote zaal voor 600 personen. De onderhandelingen met een internationale hotelketen over de exploitatie zijn inmiddels in een afrondende fase beland. We verwachten dat de bouwwerkzaamheden in 2012 zullen starten. De opening van het hotel staat gepland voor 2015.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft haar optie uitgeoefend om de verkeerstoren op Schiphol-Centrum in 2012 in zijn geheel te verwerven.

Onze kavels op de bouwlocatie Badhoevedorp-Zuid zijn in 2011 verkocht aan een samenwerkingsverband tussen Schiphol Area Development Company (SADC) en Schiphol Real Estate waarin Schiphol Real Estate een 19% belang houdt.

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft op 24 november 2011 het bestemmingsplan Schiphol vastgesteld. Het plan biedt alle ruimte voor vastgoedontwikkelingen. Voor de vestiging van bedrijven op Schiphol-Centrum is als voorwaarde gesteld dat zich uitsluitend bedrijven mogen vestigen met een internationale oriëntatie. Dit betekent dat de directe nabijheid van de luchthaven voor hen van strategisch belang moet zijn.

Het Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB), waarin Schiphol Real Estate een belang heeft van 61,15%, heeft in 2011 het object Reykjavikweg 2 op Schiphol-Zuidoost verworven. Ultimo 2011 had de beleggingsportefeuille van AREB een waarde van EUR 331 miljoen.

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. Dit Masterplan heeft betrekking op een ontwikkeling van dit gebied op de langere termijn. Het plangebied omvat circa 350 hectare, waarvan circa 170 hectare commercieel uitgifbare grond. Op basis van een integraal ontwikkelingsplan is in 2011 een begin gemaakt met de ruimtelijke, programmatische en civieltechnische uitwerking van de eerste fase.

Vastgoed op Rotterdam The Hague Airport

Het luchthaventerrein van Rotterdam The Hague Airport kent een ontwikkelingspotentieel van ongeveer 200.000 m² bvo commercieel onroerend goed. Voor de ontwikkeling van het luchthaventerrein en het aangrenzende business park is het Masterplan 'Rotterdam The Hague Airport 2010-2025' opgesteld.

In april 2011 is de Koninklijke Aannemingsmaatschappij Van Waning in opdracht van ons gestart met de realisatie van kantoorgebouw 'Parterre' (1.950 m² vvo). Oplevering is begin 2012 voorzien. De bouw van het gebouw 'Cornerstone' (12.100 m² vvo) door de Dura Vermeer Groep ligt op schema; oplevering medio 2013. Met de bouw van het nieuwe Freightcentre – een vrachtverzamelgebouw van circa 6.000 m² vvo dat met name is bestemd voor herhuisvesting van bestaande expediteuren op het luchthaventerrein – is in december 2011 begonnen. De oplevering staat medio 2012 gepland. Momenteel wordt ook met een derde partij gewerkt aan de ontwikkeling van een hotel. We hopen de bouw medio 2012 te kunnen starten.

Bezettingsgraad (in %)	2011	2010
Kantoren	78,6	76,3
Bedrijfsruimten	94,6	92,0
Operationeel vastgoed	90,0	95,6
Operationeel vastgoed Terminal	91,5	88,6
Totale bezettingsgraad	88,5	86,5

Bezettingsgraad

De bezettingsgraad van onze vastgoedportefeuille bedroeg ultimo 2011 88,5% en is daarmee 2,0 procentpunt hoger dan ultimo 2010.

Deze stijging is te danken aan een toename van de bezettingsgraad in de terminal, het WTC, enkele vrachtgebouwen en de sloop van gebouw 72.

In 2012 zal 7% van de huurcontracten expireren (10% in 2011).

Activa in aanbouw of ontwikkeling

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden aangehouden voor toekomstige vastgoedbeleggingen. Zij zorgen gedurende de bouw voor een negatieve bijdrage aan het resultaat vanwege kapitaalbeslag en niet-activeerbare kosten. Vanaf het moment van oplevering van het object volgen bijdragen aan de RONA in de vorm van huuropbrengsten en waardeveranderingen.

Eind 2011 bedroeg de totale boekwaarde van de activa in aanbouw of ontwikkeling circa EUR 158 miljoen (EUR 162 miljoen in 2010). De gemiddelde boekwaarde bedroeg EUR 160 miljoen (EUR 158 miljoen in 2010). In de tabel op de volgende pagina zijn de ultimo 2011 reeds (deels) goedgekeurde en lopende projecten weergegeven.

Locatie	Categorie	Totaal verhuurbaar oppervlakte in m ² vvo	Totaal verhuurbaar oppervlakte in m ² naar rato van ons belang	Voorverhuurd %	Verwachte opleverdatum
Schiphol Centrum	Kantoorruimte (herontwikkeling)	36.600	36.600	80	Q4-2013
Schiphol Centrum	Hotel	39.000	39.000	n.v.t.	Q4-2014
Rotterdam The Hague Airport	Kantoorruimte	1.950	1.950	100	Q2-2012
Rotterdam The Hague Airport	Kinderopvang	370	370	100	Q3-2012
Rotterdam The Hague Airport	Bedrijfsruimte	6.000	6000	50	Q3-2012
Rotterdam The Hague Airport	Collectief Warmte Koude Opslag	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Q4-2012
Rotterdam The Hague Airport	Kantoorruimte	12.000	12.000	50	Q2-2013
Malpensa, Italië	Bedrijfsruimte	12.900	9.030	0	Q3-2012

108.820 **104.950**

Belangrijkste ontwikkelingen van onze binnenlandse luchthavens

Op Rotterdam The Hague Airport vond een uitbreiding plaats met 8 lijndienstbestemmingen waarmee het totaal op 35 bestemmingen komt. Tevens werd de vertrekhal heringericht en werd een nieuwe airport shop geopend. Het aantal bestemmingen vanaf Eindhoven Airport is in 2011 eveneens toegenomen; het totaal komt uit op 36 eind 2011, 4 meer dan eind 2010. Lelystad Airport heeft een aantal canonprijsaanpassingen doorgevoerd wat leidt tot een aanzienlijk hoger resultaat uit vastgoedexploitatie. Voorjaar 2011 werd de bouw van een hangar afgerond voor een vliegtuigonderhoudsbedrijf dat zich richt op aircraft painting services voor vliegtuigtypes tot maximaal de grootte van een Fokker 100. De activiteiten van het op Lelystad Airport gevestigde Nationaal Luchtvaartthemapark Aviodrome ontwikkelden zich ongunstig. In november werd door de directie surseance van betaling aangevraagd die uiteindelijk in december 2011 werd omgezet in een faillissement. Er zijn verschillende partijen die kijken naar een mogelijke doorstart.

Belangrijkste ontwikkelingen van onze buitenlandse deelnemingen

In 2011 heeft Aéroports de Paris goede resultaten geboekt mede dankzij de uitbreiding van de retail-activiteiten. De uitbreidingsprojecten van met name Parijs-Charles de Gaulle liggen goed op schema. In het kader van de HubLink-alliantie is een groot aantal projecten uitgevoerd met meerdere concrete resultaten. Zo hebben we gezamenlijk een App ontwikkeld voor Chinese passagiers en zijn er op vastgoedgebied concrete stappen gezet tot wederzijdse participatie in vastgoedontwikkeling.

De uitbreiding van Terminal 4 op JFK International Airport in New York met negen internationale gates, faciliteiten voor bagage, Douane en grensbewaking ligt goed op schema.

De luchthaven van Brisbane ontwikkelt zich tot een AirportCity met bedrijvenparken, hotels en goede openbaar vervoerverbindingen. De domestic terminal is in 2011 uitgebreid en een daarmee verbonden nieuwe parkeergarage met 5.300 plaatsen zal in 2012 gereed zijn.

	2011	2010	2011	2010	Groei
Belang (in %)					
Resultaat (in miljoen EUR*)					
Passagiers (in miljoenen)					
					(in %)

Binnenlandse luchthavens

Rotterdam The Hague Airport	100	6,2	5,4	1,12	0,97	15,9
Eindhoven Airport	51	10,0	8,0	2,64	2,14	23,3
Lelystad Airport	100	0,3	0,1			

Buitenlandse luchthavens

ADP S.A.	8	31,4	26,4	88,1	83,4	5,7
Terminal 4 JFK NY	100	6,0	31,1	10,2	9,8	3,9
BACH	18,7	12,1	8,1	20,4	19,8	3,4

*) betreft door Schiphol Group geboekte resultaat

Milieu

CO₂

De netto CO₂-uitstoot van onze activiteiten op Schiphol daalde in het operationele jaar 2011 van 6.804 ton naar 6.684 ton. We doen 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. In 2011 is de luchthaven gecertificeerd voor level 3 over de CO₂-uitstoot in het jaar 2009.

Om in 2015 volledig CO₂-neutraal te kunnen zijn, is Eindhoven Airport in 2010 begonnen met het klimaatneutraal maken van de terminal, kantoren en hangaars via compensatie van de CO₂-uitstoot. In 2011 is in de Airport Carbon Accreditation benchmark 'Level 2' behaald.

Energie

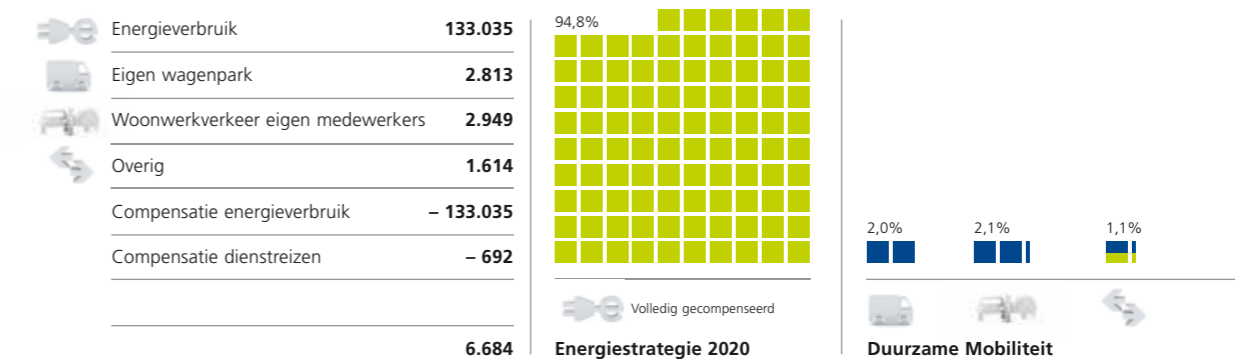
Met een daling van 3,7% in 2011 is de met de overheid afgesproken energie efficiency doelstelling (2% besparing per jaar tot 2020) gehaald. Ook is hiermee de in 2009 opgelopen achterstand geheel ingelopen. In totaal is nu 7% van de geplande 8% besparing gerealiseerd. Wij verwachten dat hier in 2012 nog eens 4% bijkomt.

CO₂-uitstoot voor eigen bedrijfsactiviteiten Amsterdam Airport Schiphol* (tonnen)



In totaal zijn 92 nieuwe efficiencymaatregelen doorgevoerd met een totale besparing van ruim 77 terajoules. Dit is inclusief de energie die duurzaam wordt opgewekt. Deze besparing is vergelijkbaar met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik van circa 2.450 huishoudens en het totale energieverbruik (incl. gasverbruik) van ruim 850 huishoudens. De besparingen zijn gerealiseerd door slim schakelen en terug- of volledig uitschakelen van verlichting of ventilatie. Verder passen we bij vervanging en renovatie zuinige motoren toe in onze ventilatiesysteem en koelmachines. Ook in het bagagesysteem wordt energie bespaard door het terugbrengen van de tijd dat de band blijft lopen nadat de laatste koffer is gesignaleerd, van 30 naar 5 seconden. Dit heeft in de testopstelling een besparing opgeleverd van circa

CO₂-uitstoot voor eigen bedrijfsactiviteiten Amsterdam Airport Schiphol in 2011 (tonnen)

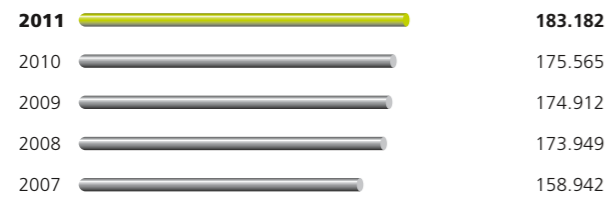


CO₂-uitstoot 2010* (tonnen)

Nederland	105.500.000**
Luchtvaart	60.000.000**
Locatie Schiphol	1.003.985
Eigen activiteiten Schiphol - ongecompenseerd	139.222
Eigen activiteiten Schiphol - gecompenseerd	132.418
Eigen activiteiten Schiphol - netto uitstoot	6.804

* 2011 nog niet beschikbaar
** www.compendiumvoordeleefomgeving.nl

Elektriciteitsverbruik Amsterdam Airport Schiphol
(x1.000 kWh / operationeel jaar)



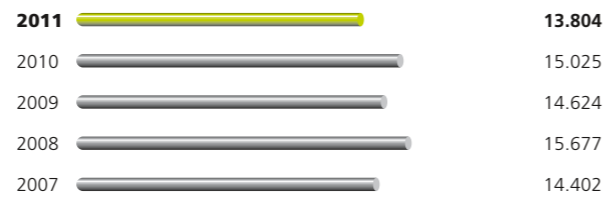
15 tot 20%. Tevens hebben wij als eerste luchthaven een energiezuinige bagageband van 100% herbruikbare materialen. Indien de testresultaten positief zijn, plaatsen we meer bagagebanden van dit type.

Daarnaast kiezen we zoveel mogelijk voor energiezuinige verlichting. In 2011 is een aantal openbare gebieden in de terminal en enkele gebouwen van LED voorzien. Uit metingen blijkt dat hiermee ongeveer 40 tot 50% minder energie wordt verbruikt. In het VIP centre is duurzame verlichting aangebracht, waarmee jaarlijks het energieverbruik van twaalf huishoudens wordt bespaard. Alle nieuwe producten van Reclame & Media worden met energiezuinige schermen of LED-verlichting gerealiseerd. Ultimo 2011 had 74,2% van het verhuurbare kantooroppervlak van onze vastgoedportefeuille (inclusief de deelnemingen naar rato van ons belang) op de locatie Schiphol een A, B of C energielabel van het Energy Performance of Buildings Directive (EPBD label). Behalve het verduurzamen van de gebouwen wordt onderzocht in hoeverre gebruik kan worden gemaakt van zogenoemde 'groene huurovereenkomsten' waarin verhuurder en huurder met elkaar overeenkomen samen verduurzaming te realiseren.

Op Rotterdam The Hague Airport is LED-verlichting aangebracht in de taxibaan en is de TL-verlichting vervangen door de nieuwste LED-buizen. Tevens is gestart met een gebouwbeheersysteem waarmee elektriciteit kan worden bespaard.

Op Lelystad Airport zijn energiescans gemaakt van de grootste energieverbruikers op het luchthaven-terrein. In 2012 zal de terminal op basis van de resultaten van de scans worden aangepast.

Gasverbruik Amsterdam Airport Schiphol
(x1.000 m³ / operationeel jaar)



Zelf duurzame energie opwekken

De luchthaven Schiphol heeft zich ten doel gesteld om in 2020 20% van het eigen energieverbruik op duurzame wijze zelf op te wekken. In de afgelopen jaren hebben we een aantal technologieën voor duurzame energieopwekking onderzocht en toegepast. Warmte- en koudeopslag in de bodem en zonnepanelen op daken zijn al kleinschalig toegepast. Het gerealiseerde percentage in 2011 bedroeg 1,25% (1,2% in 2010). Alles is in gereedheid gebracht voor de groot-schalige commerciële toepassing van zonnepanelen in 2012. Hiervoor is energyGROUNDS B.V. opgericht, een joint venture met Imtech Nederland B.V. In 2012 maken we een integraal energieplan voor de luchthaven. Dit gebruiken we bij het ontwerpen van duurzame energiecentrales.

Eindhoven Airport heeft een actieplan ontwikkeld om in 2015 5% en in 2020 20% van de eigen energie-behoefte duurzaam op te wekken. Ook Rotterdam The Hague Airport heeft onderzocht hoe de terminal kan worden aangesloten op een centraal aan te leggen systeem van warmte- en koudeopslag. Lelystad Airport onderzoekt mogelijkheden van duurzame energie-opwekking uit vergisting en via zonnecellen.

Programma Duurzame Mobiliteit

Schiphol werkt op kleinere schaal aan verbetering van de luchtkwaliteit door de inzet van elektrische auto's en scooters voor het personeel. Tevens wordt bij de verlening van concessies aan taxi's en bussen de voorwaarde gesteld dat deze voertuigen voldoen aan de Euronorm 5.

Belangrijkste milieu-indicatoren regionale luchthavens 2011	Rotterdam	Eindhoven	Lelystad
Waterverbruik (liter/pax)	10	7,4	n.v.t.
Elektriciteitsverbruik (kWh)	3.597.814	4.256.667	203.000
Gasverbruik (m³)	157.187	93.664	28.000
Afval (tonnen)	128	217	4
% gerecycled afval	25%	17%	15%

In 2011 zijn we een samenwerking aangegaan met PON Services N.V. voor het beheer en onderhoud van een groot deel van ons wagenpark. PON ondersteunt ons bij het realiseren van onze ambitie om in 2012 CO₂-neutraal te zijn voor de eigen bedrijfsactiviteiten. Daarnaast zijn in 2011 twee elektrische auto's aangeschaft (Nissan Leafs) zodat onze medewerkers deze nieuwe vorm van aandrijving kunnen ervaren. Bij het Energieplein is grond uitgegeven aan het elektrische vervoersbedrijf Better Place voor een accuwisselstation. In het voorjaar 2012 start dit bedrijf. Securitas, Microsoft, KLM en onze dochterdeelneming Schiphol Telematics zijn voor een deel elektrisch gaan rijden. Het aanleggen van de benodigde infrastructuur op de luchthaven voor elektrisch laden is mede hierdoor in een stroomversnelling gekomen. Zo hebben de op Schiphol actieve taxibedrijven aangekondigd vanaf medio 2012 enkele tientallen elektrische taxi's in gebruik te zullen nemen.

Om de komst en groei van elektrische taxi's mogelijk te maken zullen wij moeten zorgen voor snellaadstations die een accu binnen een half uur tot maximaal 80% opladen. In januari 2012 is een snellaadstation in gebruik genomen bij het Total tankstation op Schiphol-Centrum. Ook de introductie van taxi's op aardgas wordt in 2012 verwacht.

In de periode augustus tot en met december 2011 is samen met KLM en KLM Equipment Services uitvoerig de toepassing van 100% biodiesel in voertuigen en werktuigen getest. Het betreft een tweede generatie biodiesel vervaardigd uit afgewerkte oliën en vetten. Bij positieve resultaten gaan we deze brandstof bij voertuigen gebruiken die niet in duurzame uitvoering beschikbaar zijn. Zijn de resultaten niet positief dan wordt overgeschakeld op een B30 brandstof die uit 30% biodiesel en 70% gewone brandstof bestaat en een reductie oplevert van zo'n 23% CO₂-uitstoot. De deelname aan het Dutch Consortium Tender for Electric Cars initiatief is in 2011 stilgelegd omdat enkele grote fleetowners zich hebben teruggetrokken.

Kwaliteit oppervlaktewater

Saneringsplannen

Schiphol streeft er naar de kwaliteit van het oppervlaktewater duurzaam te verbeteren, vooral door de schadelijke effecten van de-icing en gladheidsbestrijding terug te dringen. Daarbij gaat het om zuiniger sproeien en om de inzet van duurzame alternatieven. Hierbij wordt gewerkt met Saneringsplan 1 (bron reducerende maatregelen) en Saneringsplan 4 (infrastructurele maatregelen). Bij bron reducerende maatregelen gaat het vooral om het zuiniger sproeien van zowel vliegtuig

de-icing als sneeuw- en gladheidsbestrijding. De afhandelaars de-icen de vliegtuigen met glycol, wij gebruiken kaliumformiaat voor de gladheidsbestrijding op het asfalt. De infrastructuur maatregelen betreffen het intensief reinigen van de verhardingen op airside met mobiele veeg- en zuigmachines en het toepassen van zand als sneeuw- en gladheidsbestrijdingsmiddel. Het gebruik van mobiele reinigingsvoertuigen heeft als voordeel dat deze flexibeler en dus ook voor andere activiteiten zoals het verwijderen van rubber kunnen worden ingezet. Het gebruik van zand heeft als voordeel dat dit nauwelijks effecten heeft op de kwaliteit van het oppervlaktewater. Zand kan echter niet onder alle omstandigheden worden toegepast, waardoor we ook kaliumformiaat gebruiken.

Samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland werken we aan een verdere ontwikkeling van Saneringsplan 4 in het winterseizoen 2011/2012.

Gebruik gladheidsbestrijdingsmiddelen

De winter in 2011 was mild waardoor er relatief weinig kaliumformiaat is gebruikt. We besproeien start- en landingsbanen, rijbanen en platformen hiermee ter voorkoming van gladheid. In 2011 is 224.741 liter verbruikt. Het gemiddelde ligt rond 1 miljoen liter per winter. Tussen 28 december 2010 en 6 januari 2011 bleven de gemiddelde zuurstofgehalten onder de norm. De gevolgen zijn beperkt gebleven door het goed werkende waterkwaliteitsherstelplan, de vervanging van kaliumacetaat door kaliumformiaat en het verwijderen en afvoeren van glycol en kaliumformiaat houdende sneeuw, waardoor dit niet in het oppervlaktewater terecht is gekomen.

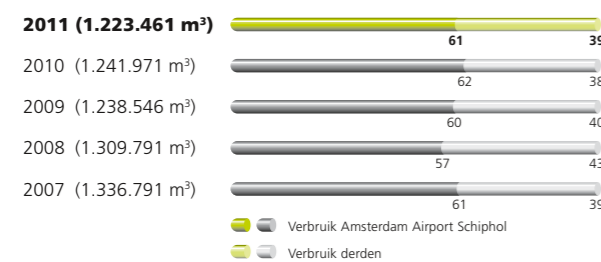
Voor de bestrijding van gladheid op wegen, fietspaden en parkeerterreinen is in 2011 190.000 kilogram zout gebruikt. Gemiddeld ligt het verbruik rond de 500.000 kilogram per jaar.

TRUST

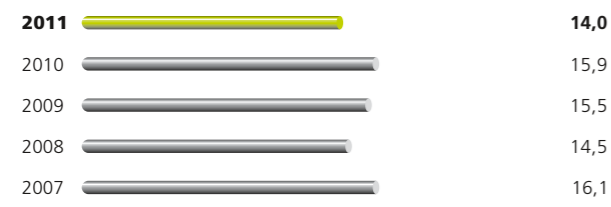
TRUST – Transitions to the Urban Water Services of Tomorrow – is een project van de Europese Commissie waarin 30 partners vanuit elf landen de komende vier jaar onderzoeken hoe een meer duurzame waterketen kan worden ontwikkeld. Hieraan doen onder meer negen steden mee, waaronder Amsterdam samen met Schiphol. Het verslagjaar stond voornamelijk in het teken van het ontwikkelen van een gezamenlijk aanpak. Schiphol was gastheer van de eerste bijeenkomst.



Drinkwaterverbruik op locatie Schiphol
(in % / operationeel jaar)



Drinkwaterverbruik per passagier
(in liters)



Drink- en afvalwater

Op Schiphol verzorgen wij 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 2011 is 1.223.461 m³ drinkwater verbruikt (1.241.971 m³ in 2010). Het waterverbruik per passagier nam af van 15,9 liter in 2010 naar 14,0 liter in 2011. Schiphol streeft naar besparing van drinkwaterverbruik. De doelstelling hierbij is het drinkwater per passagier verder terug te dringen. In 2010 zijn onthardingsinstallaties geplaatst op het dak van terminal 2 en 3. Deze zorgen voor het indikken van het koelwater. Deze maatregel heeft in 2011 een reductie van het waterverbruik opgeleverd van ongeveer 20%.

Luchtkwaliteit

De overheid stelt normen aan de emissies van vliegtuigen. Over het operationeel jaar 2011 is aan de gestelde normen voldaan. Daarnaast gelden voor de lokale luchtkwaliteit wettelijke grenswaarden voor concentraties van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀). Op alle locaties op en rondom de luchthaven is ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden die vanaf 2015 zullen gelden. Om de luchtkwaliteit te verbeteren krijgen al onze vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) een

aansluiting voor walstroom en preconditioned air. Hierdoor wordt het gebruik van kerosine en diesel overbodig. In 2011 hebben 30 opstelplaatsen een dergelijke aansluiting gekregen. In 2012 komen hier nog eens 15 bij.

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), CV- en stoomketels en noodstroomaggregaten die onder het beheer van Schiphol vallen.

Sinds 2006 neemt Amsterdam Airport Schiphol deel aan het Emission Trading Scheme programma (ETS). Dit heeft als doel emissies (CO₂ en NO_x) te verlagen door toepassing van marktmechanismen. De Nederlandse overheid zet met de handel in emissierechten in op het kosteneffectief verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en de Kyoto-protocol doelstellingen te halen. In 2013 gaat de derde fase van ETS van start (ETSIII). Voor de implementatie van de derde fase

hebben wij een allocatieplan en een bijbehorende methodologierapport opgesteld en ingediend bij de Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA). Deze kent ons op basis van de verwachte emissie over de periode 2013-2020 nieuwe emissierechten toe. Onder de derde fase van ETS worden minder rechten toegekend dan de verwachte emissies. In 2012 wordt gewerkt aan de definitieve invulling en implementatie. Een externe auditor verifieert jaarlijks de totale emissie waarna deze aan de NEA wordt gerapporteerd. In 2011 is 14.435 kg NO_x en 23.578 ton CO₂ geëmitteerd. De plafondwaarde bedroeg 7.370 kg NO_x en 28.524 ton CO₂. Het tekort aan emissierechten voor NO_x wordt in het voorjaar van 2012 ingekocht op de emissiebeurs. Het overschot aan emissierechten voor CO₂ is aan de reserve toegevoegd. De daling van NO_x-emissie is vooral te danken aan het lagere gasverbruik door de WKK's. De daling van de CO₂-emissie is te danken aan een verminderd energieverbruik als gevolg van hogere buitentemperaturen.

Op verzoek van de NEA en de externe auditor is in 2011 een aantal administratieve wijzigingen in het huidige monitoringsprotocol doorgevoerd. Ook zijn enkele meetopstellingen gewijzigd om de integriteit van de CO₂- en NO_x-waarden te optimaliseren.



Met de campagne 'check into sustainability' wordt de aandacht van passagiers voor afvalscheiding en recycling verhoogd.

Afvalscheiding

Passagiers, gebruikers en wijzelf produceren jaarlijks een grote hoeveelheid afval. In 2011 is 13.864 ton afval ingezameld en extern verwerkt. Dat is 1,3% minder dan in 2010. Er is minder gemaaid gras afgevoerd (-700 ton). Het percentage hergebruik over het operationeel jaar 2011 (zonder bouw- en sloopafval en glycolhoudend water) is uitgekomen op 30,2%. Onze ambitie is het percentage recyclebare afvalstromen te vergroten door onder andere het verbeteren van de faciliteiten om afval bij de bron te scheiden en het verbeteren van de dienstverlening aan klanten. Gedurende 2011 zijn verschillende afvalstromen gescheiden afgevoerd waaronder etensresten, liquids & gels en tissues. De gescheiden inzameling van etensresten in de terminal is in 2011 geïntensiveerd in samenwerking met verschillende cateringbedrijven en onze partner Van Gansewinkel. In 2011 is bijna 400 ton bij verschillende horecalocaties ingezameld. Dit is een ruime verdubbeling ten opzichte van 2010 (186 ton). Dit afval wordt op een externe locatie vergist tot biogas. Op deze voet gaan we door in 2012. Vanaf september 2011 wordt de afvalstroom liquid & gels, die ontstaat bij het securityproces, gescheiden

ingezameld, nagesorteerd en extern verwerkt. Gemiddeld betreft dit 15 ton per maand. In deze stroom zit vooral plastic dat na scheiding wordt ingezet als secundaire grondstof. In 2012 wordt onderzocht hoe deze recyclebare stroom verder kan worden vergroot.

Na een geslaagde proef worden vanaf juni 2011 tissues apart ingezameld. Per maand wordt gemiddeld 2,5 ton van dit gescheiden afval afgevoerd naar een speciale vergister die het afval omzet in biogas.

Schiphol SmartGate Cargo is een gezamenlijk project met de luchtvrachtindustrie voor het monitoren van goederen die via Schiphol de EU verlaten. Hierin is e-freight, oftewel papierloos werken, de standaard. Volgens IATA zijn jaarlijks tachtig 747 full freighter vliegtuigen nodig om alle vrachtdocumenten te vervoeren die wereldwijd worden gebruikt voor het goederentransport via de lucht.

Afval afkomstig uit vliegtuigen wordt naar een aparte locatie op Schiphol afgevoerd en gescheiden in papier- en restafval. Omdat het scheidingspercentage in 2011 daalde, is in oktober 2011 een traject gestart om dit structureel te verbeteren.

Om de scheiding van afval binnen de eigen kantooromgeving te vergroten is bij de introductie van 'Het Nieuwe Werken' medio 2011 een nieuw afvalscheidingsconcept in het Schipholhoofdkantoor geïntroduceerd. De individuele afvalbakken per werkplek met twee afvalfracties (papier en restafval) zijn vervangen door collectieve afvalinzamelpunten met zeven fracties waardoor GFT, plastic en karton nu ook gescheiden worden ingezameld. Op de locaties waar dit werd ingevoerd werden scheidingspercentages van meer dan 90% behaald. Daarom is besloten dit concept grootschalig te gaan toepassen op meer locaties dan alleen het hoofdgebouw.

Bereikbaarheid

Het opheffen van verkeersknelpunten en het verbeteren van openbaar vervoer voorzieningen is cruciaal om de bereikbaarheid van Schiphol ook op termijn te garanderen. In specifieke gevallen investeren wij mee in infrastructuur buiten het luchthaventerrein. Voor Schiphol waren in 2011 belangrijke projecten:

1. Vergroten capaciteit spoor tussen Duivendrecht en Schiphol tunnel;
2. Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol-Oost;
3. Het omleggen van de N201;
4. Besluit tot omleggen A9;
5. Spitsstroken A9 geopend.

In de toonaangevende Airport Service Quality-Survey ranking van Europese luchthavens staat Schiphol op de tweede plaats wat betreft bereikbaarheid.

Passagiers

De tevredenheid onder passagiers over de bereikbaarheid van Schiphol over de weg is met 4 procentpunt gestegen naar 78,0%. De oplevering van nieuwe spitsstroken en rijbanen op snelwegen heeft geleid tot vermindering van files richting de luchthaven. Ook de doorstroming van het verkeer op het luchthaventerrein zelf was in 2011 goed te noemen. Gedurende de vakantieperiodes zijn extra verkeersregelaars ingezet. Het aantal autokilometers is meegegroeid met de groei in passagiers. In 2011 werd 26,6% (2010: 28,5%) van de passagiers gebracht en opgehaald en 12,4% (2010: 10,6%) kwam zelf parkeren. Dit kan worden verklaard door de verbeterde bereikbaarheid van Schiphol over de weg, in combinatie met veel media- en marketingaandacht voor budgetparkeren op en rond Schiphol.

Het aandeel gebruikers van openbaar vervoer is gedaald van 41,0% in 2010 naar 40,5% in 2011.

De passagierstevredenheid over de frequentie van het aantal treinen naar Schiphol bedraagt 88% (90% in 2010) en van Schiphol 81% (80% in 2010). De tevredenheid over de punctualiteit van het treinverkeer blijft met 90% stabiel.

Het trein-nachtnet vanuit de regio's Enschede en Brabant heeft de NS om bedrijfseconomische redenen grotendeels verminderd. In 2011 is de hogesnelheidstrein Fyra frequenter gaan rijden op het traject Amsterdam, Schiphol, Rotterdam en Breda waardoor er nu meer snelle verbindingen zijn van en naar Schiphol.

Schipholwerkers

Bereikbaarheid van Schiphol is ook van essentieel belang voor bedrijven, leveranciers en werknemers. 80% van deze groep beoordeelt de bereikbaarheid van Schiphol als hoog. Het autogebruik onder deze groep is gestegen naar 64%. Ook dit kan worden toegeschreven aan de sterk verbeterde doorstroom op de wegen in de regio.

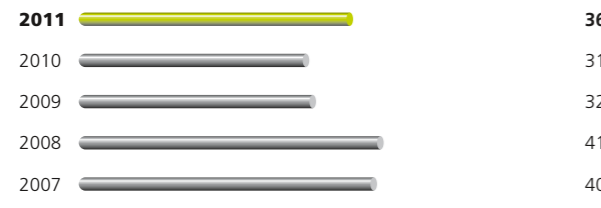
Het percentage openbaar vervoergebruik is met 28% stabiel gebleven; 20% kiest de trein en 8% de (snel)bus. De snelbus is een groot succes en speelt ook in de toekomstige OV-ontwikkelingen een grote rol.

Veiligheid en beveiliging

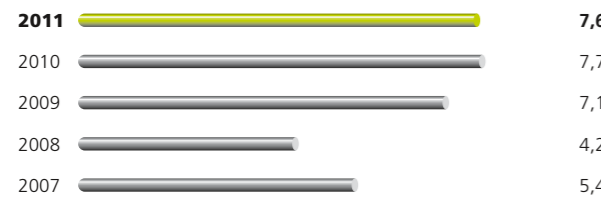
Runway safety

Het voorkomen van incidenten op en rond de start- en landingsbanen heeft onze voortdurende aandacht. Deze runway safety wordt gemeten aan de hand van het aantal voorvallen op een start- of landingsbaan met een luchtvaartuig, voertuig of mens die zich zonder de hiervoor benodigde toestemming op de start- en landingsbaan begeeft, de 'runway incursions'. In 2011 hebben er 36 van deze voorvallen plaatsgevonden (31 in 2010), het betreffen voorvallen zonder ernstig gevaar. In het Runway Safety Team monitoren en analyseren de partijen uit de luchtvaartsector de runway incursions. Op basis van de analyse worden passende maatregelen genomen. Met het plaatsen van waarschuwingslichten bij de kruising op de Kaagbaan is in 2011 begonnen met het uitvoeren van het in 2010 opgestelde Baan Beveiligings Beleid. In 2012 krijgen de overige start- en landingsbanen dit soort lichten. In 2011 is er tijdens het groot onderhoud op de Oostbaan een uitgebreide campagne gehouden onder de gebruikers. Door het verspreiden van informatiefolders werden gebruikers tijdig geïnformeerd over

Aantal runway incursions op Schiphol
(per jaar)



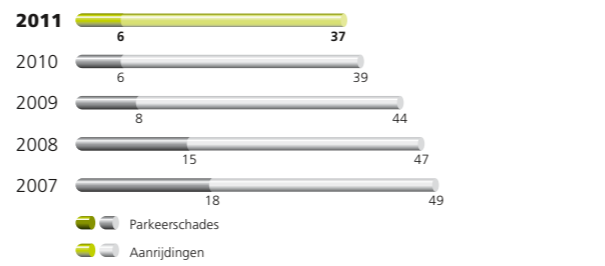
Aantal vogelaanvaringen op Schiphol
(per 10.000 vliegtuigbewegingen)



Gemiddeld aantal aanrijdingen airside
(per maand)



Gemiddeld aantal aanrijdingen landside
(per maand)



de actuele situatie tijdens de werkzaamheden en konden mogelijke onveilige situaties worden voorkomen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft in december 2011 een onderzoeksrapport uitgebracht over het incident 'start vanaf taxibaan'. Dit incident vond plaats in februari 2010. Het valt niet onder de definitie van een runway incursion. We nemen de aanbeveling van de OVV over om samen met LVNL een risicoanalyse uit te voeren voor taxiënd verkeer nabij start- en landingsbanen. De aanbeveling om alleen rijbanen te gebruiken die zijn voorzien van groene hartlijnverlichting zal worden onderzocht op de operationele effecten.

Vogelaanvaringen

Vogels en vooral ganzen vormen een steeds groter risico voor de vliegveiligheid. Binnen onze mogelijkheden doen wij er alles aan om de vogelproblematiek zoveel mogelijk terug te dringen. Wat het ganzenprobleem betreft oordeelde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu de regie moet nemen in de aanpak ervan om het risico voor de vliegveiligheid substantieel te verlagen. De raad kwam tot deze aanbeveling na zijn onderzoek naar de noodlanding van een toestel van Royal Air Maroc na een aanvaring met ganzen op 6 juni 2010. Het ministerie is voorzitter van de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV), waar wij samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en KLM lid van zijn. De NRV heeft het afgelopen jaar haar aanpak uitgewerkt in vier sporen; populatiebeheer, teeltaanpassing, aanpassing (natte) natuur en inzet

van techniek. Voor de ontwikkeling van dit laatste zijn LVNL, KLM en wij verantwoordelijk. Speciaal hiertoe hebben we in 2011 een risicomodel voor vogelsoorten opgesteld en gedefinieerd volgens de standaarden van het International Birdstrike Committee. Vervolgens zijn aan de hand hiervan voor de verschillende groepen vogels specifieke beheersmaatregelen ontwikkeld.

In 2011 bedroeg het aantal vogelaanvaringen op luchthaven Schiphol 7,6 per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,7 in 2010). Het Schiphol Birdstrike Committee heeft in 2011 een campagne gelanceerd om piloten vaker en beter te laten rapporteren over (vermeende) vogelaanvaringen. De campagne is succesvol: de piloten rapporteren niet alleen vollediger over het aantal vogelaanvaringen op Schiphol maar er is ook een stijging van het aantal meldingen op andere luchthavens.

In de zomermaanden zetten wij dagelijks een valkenier in om vogels te verjagen, ook op Schiphol gronden buiten het landingsterrein waar veel ganzen, kieviten of duiven aanwezig zijn. De pilot met een stationaire groene laser op de Aalsmeerbaan is afgerond; helaas heeft de proef geen significante daling van vogelactiviteit of vogelaanvaringen op de Aalsmeerbaan laten zien. De handheld groene lasers zijn daarentegen zeer effectief bij het verjagen van watervogels uit de watergangen. Dit is inmiddels een van de standaard middelen om vogels te verjagen.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op het voor publiek toegankelijke deel van de luchthaven is in 2011 verder toegenomen. Het aantal geregistreerde verkeersongevallen per

maand is afgenomen van 39 in 2010 naar 37 in 2011. Dodelijke of ernstige letselongevallen deden zich in 2011 niet voor. Het aantal verkeersongevallen met licht letsel is gedaald van gemiddeld 3,5 per maand naar 2,4 en het aantal met iets zwaarder letsel is gedaald naar gemiddeld 0,4 per maand. Vergeleken met landelijke gemiddelden zijn dit lage ongevals cijfers. Het landelijk gemiddelde ligt een factor 9 hoger. Op de platformen en de niet voor publiek toegankelijke randwegen is in 2011 het gemiddeld aantal aanrijdingen en andere incidenten gestegen naar gemiddeld 15 per maand (gemiddeld 14 per maand in 2010).

Veiligheid in de terminal

Het Convenant Brandweezorg Schiphol, een afspraak tussen de luchthaven en de Gemeente Haarlemmermeer is in 2011 herzien op basis van een evaluatie van de samenwerking in 2010. De uitgangspunten van het nieuwe convenant zijn per 1 november 2011 van kracht geworden.

Wij werken ook structureel samen met partners uit de Veiligheidsregio Kennemerland op het gebied van crisismanagement, onder meer door gezamenlijke planvorming en oefeningen. Als gevolg van de invoering van de Wet Veiligheidsregio's op 1 oktober 2010 zijn tevens enkele bestuurlijke afspraken herzien en enkele operationele afspraken herijkt.

Externe veiligheid

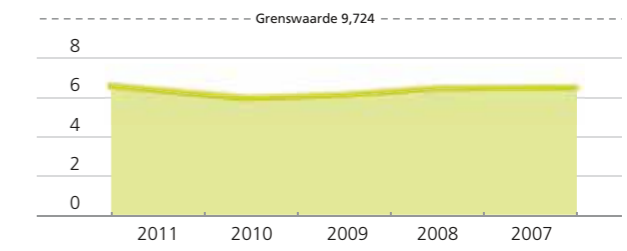
In de Wet luchtvaart is een veiligheidsnorm opgenomen voor de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol. Het gaat hierbij om de veiligheid van personen die zich in de directe omgeving van de luchthaven bevinden en het risico dat zij lopen slachtoffer te worden van een vliegtuigongeval. De gestelde norm – 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 6,466 ton blijft Amsterdam Airport Schiphol binnen de toegestane grenswaarde.

Security

Securityscans Europees goedgekeurd

In november 2011 heeft de Europese Commissie het gebruik van de securityscan als officieel controlemiddel voor veiligheid op Europese luchthavens in de Europese regelgeving opgenomen. Het Europees Parlement stemde hier al eerder mee in. De verwachting is dat het gebruik van de scans op Europese luchthavens groot-schalig zal worden toegepast. Op Schiphol worden al ruim 70 securityscans gebruikt. Met de ontwikkeling en implementatie van deze scans sinds 2005, hebben we

Totaal risicogewicht
(tonnen)



wereldwijd een voortrekkersrol gespeeld. De security-scan is veilig, betrouwbaar en klantvriendelijk.

Security Innovation Days

Samen met partners nemen wij nieuwe initiatieven op het gebied van beveiliging. In oktober 2011 hebben wij de Security Innovation Days georganiseerd. Nationale en internationale kennisinstututen en marktpartijen konden tijdens deze dagen laten zien welke bijdrage zij kunnen leveren aan het beveiligingsbeleid op Schiphol. Uit meer dan dertig presentaties zijn vier partijen geselecteerd met wie we in 2012 een 'operational field lab' op Schiphol zullen inrichten waar hun innovatieve oplossingen kunnen worden getest in een realistische omgeving.

FLUX

In oktober 2011 heeft het FLUX programma – Fast Low Risk Universal Crossing – een permanente status gekregen in de Verenigde Staten. FLUX is in 2009 als pilot van een jaar gestart tussen de VS en Nederland en beoogt het creëren van een internationaal netwerk van 'trusted traveler' programma's. Eind 2011 waren alle technische en operationele verbeteringen die na de pilot door de overheden zijn overeengekomen, doorgevoerd. FLUX is nu klaar voor uitbreiding naar meer landen. In 2011 zijn samen met de Nederlandse overheid relaties aangeknoopt met Japan en Zuid-Korea om het FLUX-netwerk uit te breiden naar Azië. Deelnemers in de Aziatische programma's kunnen lid worden van het Nederlandse en Amerikaanse programma en omgekeerd.

Snelle grenspassages

In 2010 is in samenwerking met de overheid gestart met de ontwikkeling van een snelle grenspassage voor geregistreerde reizigers (priority automatische grenspassage). De verdere innovatie van de huidige geautomatiseerde grenscontroles en faciliteiten geeft de frequente reiziger in 2012 een hoogwaardig en sneller alternatief voor grenspassage dan de self service paspoort control (No-Q) die vanaf medio 2012 voor alle EU-onderdanen met een ePaspoort beschikbaar komt.



Als onderdeel van 'Het Nieuwe Werken' biedt Schiphol Group op haar hoofdkantoor een prettige werkomgeving met flexibele werkplekken.

Medewerkers

In 2011 hebben onze medewerkers een uitstekende prestatie neergezet in een afgeslankte organisatie.

Personeelontwikkeling

In 2011 was de gemiddelde omvang van het personeelsbestand van Schiphol Group 2.115 FTE (Full Time Equivalent) en ultimo 2011 telden we 2.145 medewerkers (gelijk aan 2.088 FTE). Het aantal FTE is daarmee 11% lager dan in 2010. De totale personeelskosten daalden met 4%. Het volume (uitgedrukt in kosten) aan inhuur van derden (wegens tijdelijke vervanging, seizoenswerkzaamheden of specifieke deskundigheid) lag ongeveer op hetzelfde niveau als in 2010. In het licht van de gestegen verkeersvolumes mag dit als een goede prestatie worden getypeerd.

Career Plaza Schiphol

Met het afronden van de organisatieaanpassing, zijn per 1 juli 2011 het mobiliteitscentrum Schiphol en het Sociaal Plan 2009-2011 gesloten. Het mobiliteitscentrum is effectief gebleken in zowel interne herplaatsing van mede-

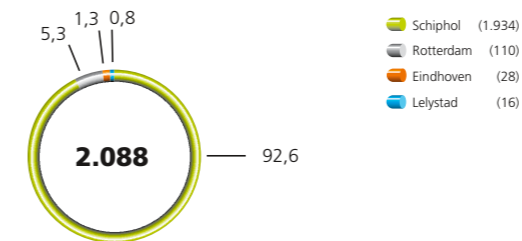
werkers, begeleiding naar een baan elders of voorbereiding op een ontslagregeling. Het succes van het mobiliteitscentrum heeft zich vertaald in Career Plaza Schiphol waarin Schiphol College, Randstad HR Solutions en FOCUS career counseling samenwerken. Het biedt diensten aan op het gebied van in-, door- en uitstroom van personeel. Van deze diensten kunnen alle op de locatie Schiphol gevestigde bedrijven en hun medewerkers gebruikmaken. Wij ondersteunen dit initiatief omdat de luchthaven een (arbeids)marktplaats is die wij faciliteren en waarover wij de regie voeren. Career Plaza Schiphol past bij andere genomen initiatieven zoals het Schiphol College uit 2007 en het Sectorfonds voor de Luchtvaart.

Betrokkenheid van de medewerkers

Onze medewerkers zijn sterk betrokken bij hun werk en de Schiphol organisatie. Dit blijkt onder meer uit de Schiphol Monitor waarin onze medewerkers eens in 18 maanden vragen beantwoorden over strategie, organisatie en werkomstandigheden. De betrokkenheid van onze medewerkers steeg van 7,3 naar 7,9 op een 10-punts schaal. Dit is gemeten naar landelijke maatstaven een hoge score.

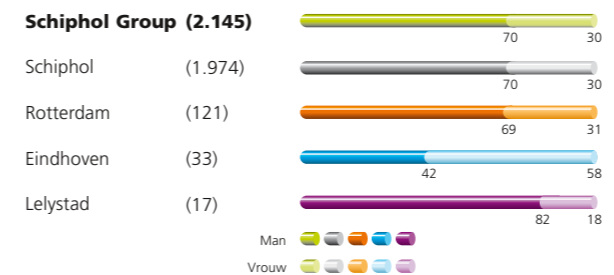
FTE's Schiphol Group per 31/12/2011

(in % per locatie)



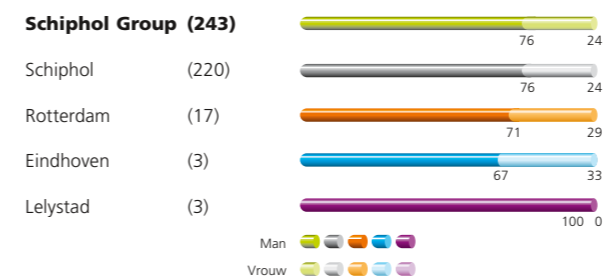
Man-vrouw verhouding Schiphol Group

(% van aantal medewerkers per locatie)



Man-vrouw verhouding leidinggevenden Schiphol Group

(% van aantal leidinggevenden per locatie)



Gemiddelde leeftijd medewerkers Schiphol Group

(jaren per locatie)



Leeftijdsopbouw medewerkers Schiphol Group

(aantallen per locatie)

	<30	30-40	40-50	50-60	60>
Schiphol Group (2.145)	153	584	680	574	154
Schiphol (1.974)	115	538	627	551	143
Rotterdam (121)	34	26	39	14	8
Eindhoven (33)	1	13	12	6	1
Lelystad (17)	3	7	2	3	2

Toch blijft er ruimte voor verbetering. Onze medewerkers blijken in hetzelfde onderzoek uitermate kritisch over Schiphol als efficiënte organisatie. 2012 is daarom het 'Jaar van de Efficiency' geworden.

Aantrekkingskracht en talent ontwikkeling

'Het Nieuwe Werken' is in 2011 voor alle medewerkers in de kantooromgeving ingevoerd. Behalve het gebruik van flexibele werkplekken en het op afstand kunnen werken, is een belangrijke verandering dat onze medewerkers zelf meer verantwoordelijkheden hebben gekregen. Zij bepalen in belangrijke mate waar, wanneer en hoe zij hun werk indelen. Dit levert een positieve bijdrage aan het beter kunnen managen van de balans tussen werk en privé. Bovendien verbetert het de bereikbaarheid van Schiphol omdat niet alle werkzaamheden per se in een kantooromgeving hoeven te worden uitgevoerd. 'Het Nieuwe Werken' versterkt ons imago en aantrekkelijkheid als werkgever. Uit twee landelijke onderzoeken blijkt dat wij worden gezien als een aantrekkelijke werkgever. In het Intermediair werkgevers onderzoek eindigden we in de top 25. In de Randstad Award die is gericht op nieuwe werknemers bekleden we de tweede plaats.

Onze organisatie investeert voortdurend in het aantrekken en ontwikkelen van talent in uiteenlopende beroepen. Voor de in 2010 gestarte trainees is samen met Nyenrode Business Universiteit een aantal masterclasses rondom actuele thema's georganiseerd. Ook ons hoger management was hiervoor uitgenodigd. In 2012 zullen opnieuw tien getalenteerde trainees worden geworven.

Een ander voorbeeld van onze investering in medewerkers is de deelname van enkele senior managers aan een intensief managementontwikkelingsprogramma bij business school IMD in Lausanne. Ook collega's van Aéroports de Paris volgden deze training, wat de onderlinge samenwerking versterkt.



Gemiddeld opleidingsbudget Schiphol Group
(EUR per locatie)



Gemiddelde lengte dienstverband Schiphol Group
(jaren per locatie)



Performance management

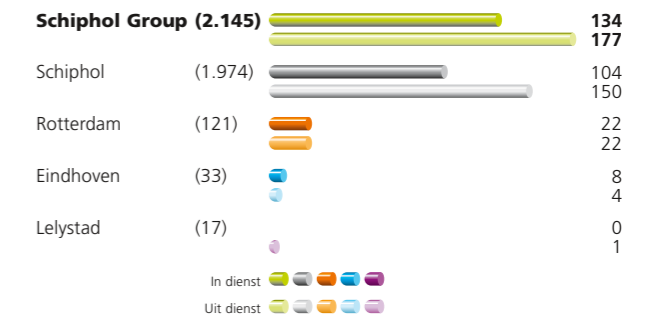
Over het verbeteren van het performance management systeem is overeenstemming bereikt met de Centrale Ondernemingsraad. Behalve een vereenvoudiging van het administratieve proces, is meer nadruk gelegd op het maken en realiseren van resultaatafspraken en de eigen verantwoordelijkheid van de werknemer voor de manier waarop die resultaten worden bereikt. Ook is overeengekomen dat 360 graden feedback geïntroduceerd wordt voor alle medewerkers. Hierbij vragen zij collega's te oordelen over hun capaciteiten: waarmee zou men – in de ogen van collega's – moeten stoppen of doorgaan en wat zou juist moeten worden opgepakt. De uitkomsten van deze feedback vormen mede de input voor het gesprek met de leidinggevende.

Voor leidinggevenden is 'people management' een expliciet onderdeel van de beoordeling van hun functioneren geworden. Niet alleen wordt gekeken naar wat hij of zij als leidinggevende heeft bereikt, maar ook wordt gekeken naar de manier waarop resultaten met het team van medewerkers zijn gerealiseerd. Het beste uit je medewerkers halen en hen tegelijkertijd maximaal stimuleren en ontwikkelen is belangrijker dan ooit geworden.

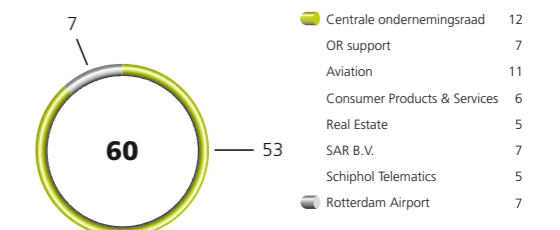
Met vakorganisaties en de Centrale Ondernemingsraad vindt overleg plaats over het aanpassen van de salarisontwikkeling die het gevolg kan zijn van de beoordeling van het functioneren. In het huidige beleid is sprake van een unieke koppeling tussen de beoordeling en de salarisverhoging die hieruit voortvloeit. Wij willen hierin nog meer flexibiliteit en maatwerk aanbrengen. Het overleg hierover met de vakorganisaties kan hopelijk worden afgerond bij het afsluiten van een nieuwe CAO voor de medewerkers van Schiphol Nederland B.V.

Een ander belangrijk thema voor de nieuwe CAO wordt gevormd door wijzigingen in het roosterbeleid zowel wat betreft de systematiek als de manier van beloning. Evenzeer van belang zijn afspraken over het verduurzamen van ons personeelsbeleid voor wat betreft het (nog) beter laten aansluiten van dat beleid bij de verschillende levensfasen van onze medewerkers.

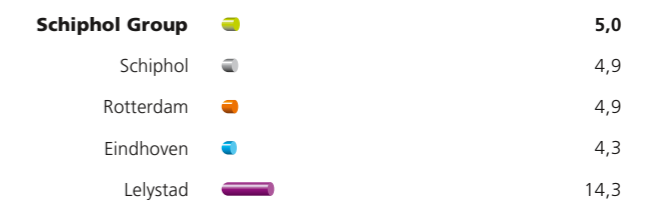
Personeelsverloop in aantal medewerkers
(per locatie)



Aantal zetels in medezeggenschap
Alle OR's binnen Schiphol Group



Verzuim medewerkers Schiphol Group
(in % per locatie)



Samenwerken

Wij vinden het belangrijk dat behalve onze medewerkers ook de medewerkers van de vele andere bedrijven op de luchthaven zich verbonden voelen met 'hun Schiphol'. Daarover voeren wij met onze partners op Schiphol overleg. We verzorgen gezamenlijke trainingen in het kader van 'Schiphol Gastvrij' en organiseren feestelijke bijeenkomsten – voor onder meer facilitaire medewerkers – om hen bij de luchthaven te betrekken en onze waardering voor hen tot uitdrukking te brengen.

In dat kader heeft Schiphol als één van de initiatiefnemers een belangrijke rol gespeeld bij het tot stand brengen van de 'Code voor verantwoord marktgedrag' in de schoonmaak- en glazenwassersbranche.

Op Schiphol alleen al zijn dagelijks circa 350 facilitair medewerkers in deze branche actief. De code werd in bijzijn van onze president-directeur begin juni 2011 aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid overhandigd.

Veilige arbeidsomstandigheden

Elke medewerker op de locatie Schiphol krijgt bij de aanvraag van de Schipholpas het zakboekje Safety & Security. In dit boekje is nu ook aandacht voor arbeidsveiligheid. Tevens is voor onze medewerkers de mogelijkheid om verzuimongevallen te melden verbeterd. Ondanks onze inspanningen, is het nog niet gelukt om een betrouwbaar cijfer te genereren voor de prestatie-indicator Lost Time Injury Frequency.

De blootstelling van onze medewerkers aan emissies van dieselmotoren is verder beperkt door het elektrificeren van vliegtuigopstelplaatsen en het aanpassen of vernieuwen van het wagenpark en afhandelingsmaterieel.

Maatschappelijke betrokkenheid

Schipholfonds

Het Schipholfonds heeft in 2011 bijna 400 verzoeken voor donaties op het gebied van sport, cultuur en welzijn ontvangen. Daarvan zijn 129 aanvragen gehonoreerd, met een totaal donatiebedrag van EUR 417.505.

Schiphol College

In 2011 is 75% van de examenkandidaten geslaagd voor het leerbaantraject. Bij de MBO opleidingen zijn 382 deelnemers gestart. Het Schiphol College heeft bij Schiphol Group 108 stagiaires geplaatst. Bovendien zijn 50 vakopleidingen gevolgd door 147 groepen.

SOS Kinderdorpen

SOS Kinderdorpen was in 2011 voor het derde jaar het goede doel voor de collectezuilen in de terminal en de medewerkers van Schiphol Group. De collectezuilen waren in 2011 goed voor ongeveer EUR 150.000. Met acties voor en door collega's werd nog eens EUR 70.000 opgehaald.

Amsterdamse Bos theater

In 2011 heeft Schiphol Group haar sponsoring van Theater Het Amsterdamse Bos voortgezet en EUR 45.000 ter beschikking gesteld voor openluchtvoorstellingen in de zomermaanden. In 2012 sponsort Schiphol dit theater onder de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan voor het vijftiende jaar.

Vooruitzichten

Gegeven de onzekere economische ontwikkeling, zal de groei in passagiersaantallen op Amsterdam Airport Schiphol in 2012 naar verwachting een geringe groei vertonen. Daarnaast verwachten we dat de vrachtvolumes zullen krimpen.

De bestedingen op de luchthaven in 2012 zullen naar verwachting blijven toenemen. We verwachten een stabilisatie in de waarde van ons vastgoed en een betere bezettingsgraad. Daarnaast verwachten we wederom een goede bijdrage aan het resultaat door onze regionale luchthavens en internationale activiteiten.

Behoudens onvoorziene omstandigheden, zal het netto resultaat in 2012 naar verwachting minimaal gelijk zijn aan het netto resultaat van EUR 194 miljoen in 2011.

Schiphol, 16 februari 2012
De Directie

Aviation

- De totale omzet is gestegen met 7,2%. Dit is vooral het gevolg van een stijging in passagiersaantallen (+10,0%), vliegtuigbewegingen (+8,8%), vrachtvolume (+0,8%) en een gemiddelde stijging van de havengeldtarieven met 0,6% per 1 april 2011. In de totale omzet in 2011 is ook een directe uitkering begrepen van EUR 15,1 miljoen.
- Het aantal bestemmingen is in 2011 gestegen met 12 naar 313, 285 voor passagiers en 28 voor vracht.
- De bedrijfslasten zijn gestegen met 7,1% (EUR 45,2 miljoen), wat werd veroorzaakt door gestegen uitbestedingskosten (EUR 22,2 miljoen) deels gecompenseerd door lagere personeelskosten (EUR -5,6 miljoen), gestegen kosten van beveiliging (EUR 9,1 miljoen), onderhoud (EUR 3,7 miljoen), commerciële kosten (EUR 5,8 miljoen, met name het Airline Reward Programme) en kosten capaciteitsuitbreiding (EUR 17,2 miljoen, afschrijvingen). De kosten van energie, water en materialen daalden gezamenlijk met EUR 7,1 miljoen.
- De totale kosten van het reporting segment security stegen met EUR 10 miljoen naar EUR 247 miljoen in 2011. Securitykosten vormden in 2011 36,0% van de bedrijfslasten van de business area Aviation (2010: 37,0%).

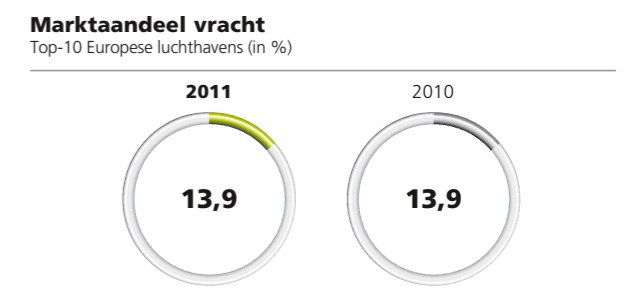
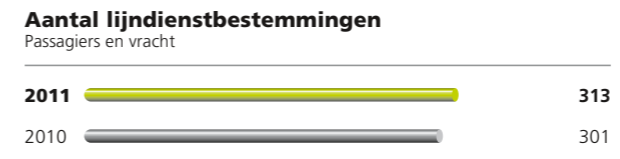


De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein. Zij levert dienst en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen.

EUR miljoen	2011	2010	%
Totale omzet	734	685	7,2
Bedrijfslasten	685	640	7,1
EBITDA	202	181	11,8
Exploitatieresultaat	49	45	9,1
Gemiddelde vaste activa	2.083	2.051	1,6
RONA na belastingen	1,8%	1,7%	-
Investerings in vaste activa	183	164	11,5

EUR miljoen	2011	2010	%	2011	2010	%
	Aviation			Security		
Totale omzet	487	448	8,7	248	237	4,4
Bedrijfslasten	439	403	8,8	247	237	4,0
EBITDA	173	153	13,0	29	27	5,0
Exploitatieresultaat	48	45	6,9	1	-0,3	-
Investerings in vaste activa	151	155	-2,7	32	9	264,6
RONA na belastingen	2,0%	1,9%	-	0,2%	-0,1%	-

Key Performance Indicators



Consumer Products & Services

- Sterke kwaliteitsverbetering en beter commercieel aanbod in verbouwde Lounge 3.
- Verblijf op Schiphol nog aantrekkelijker dankzij opening Airport Park.
- Perceptie over verhouding tussen prijs en kwaliteit Retail Airside verder verbeterd.
- Gemiddelde besteding per passagier in Retail Airside winkels daalt met 1,8% tot EUR 15,55, mede als gevolg van de verbouwing van Lounge 3.
- Omzet stijgt met 13,6% bij een passagiersstijging van 10,0%.
- De bedrijfslasten van Consumer Products & Services stegen, gecorrigeerd voor de kosten van de toegenomen winkelverkoop, met 6,4%. Een groot deel van deze stijging is het gevolg van de toename in afschrijvingen na oplevering van een aantal grote projecten zoals Excellence Parking en Lounge 3.

De activiteiten van Consumer Products & Services bestaan uit het managen van concessies voor winkels, horecagelegenheden, services en entertainment, het zelf exploiteren van winkels en autoparkeerterreinen en het aanbieden van advertentiemogelijkheden.

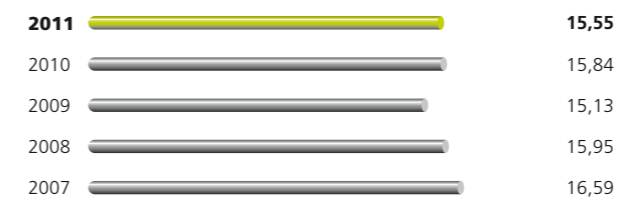
EUR miljoen	2011	2010	%
Totale omzet	340	299	13,6
Bedrijfslasten	192	166	15,4
EBITDA	174	155	12,1
Exploitatieresultaat	148	133	11,3
Gemiddelde vaste activa	247	239	3,5
RONA na belastingen	44,9%	41,5%	-
Investerings in vaste activa	29	26	8,7

EUR miljoen	2011	2010	%
Concessies	136	124	9,4
Parkeren	78	71	9,4
Winkelverkoop	78	58	34,5
Verhuringen	16	15	6,8
Reclame & Media	18	15	16,4
Overige activiteiten	14	15	- 7,8
Totale omzet	340	299	13,6

Key Performance Indicators

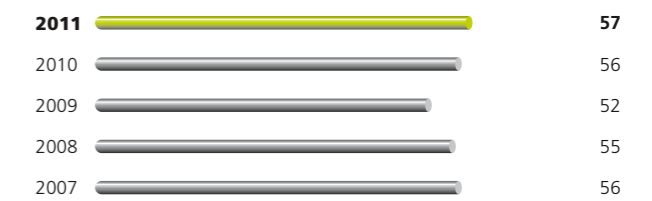
Bestedingen per passagier Retail Airside

EUR per vertrekkende passagier



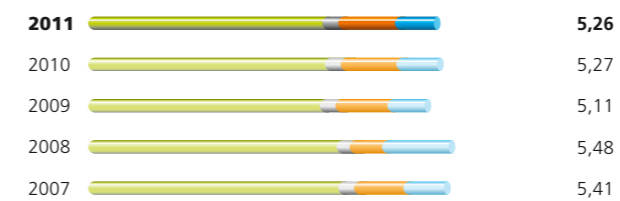
Prijs/kwaliteit Retail Airside - Goed of uitstekend

Tevredenheid passagiers (in %)



Concessie-inkomsten per vertrekkende passagier

EUR per vertrekkende passagier



Parkeeropbrengsten

EUR per vertrekkende NL passagier



■ Retail Airside ■ Food and Beverage
■ Retail Plaza ■ Overige concessies

Real Estate

- Bezettingsgraad toegenomen van 86,5% naar 88,5%.
- General Aviation Terminal opgeleverd op Amsterdam Airport Schiphol en projecten gestart op Rotterdam The Hague Airport.
- Real Estate zag haar omzet in 2011 licht dalen met 1,0%. De verhuuropbrengsten stegen van EUR 156,1 miljoen in 2010 naar EUR 156,5 miljoen in 2011, dankzij de hogere bezettingsgraad (2 procentpunten), de oplevering van de GA Terminal en de stabiele huurniveau's. De gezamenlijke inkomsten uit concessies, autoparkeergelden van huurders en overige bedrijfsopbrengsten daalden licht vooral door minder geleverde diensten aan huurders.
- De waarde van onze vastgoedbeleggingen (vastgoed en grond) is gedaald met EUR 1,7 miljoen in 2011 (+ EUR 21,1 miljoen in 2010). Het bedrag in 2010 was inclusief een eenmalige toename van EUR 26 miljoen op de grondportefeuille, veroorzaakt door een verdere verfijning van de waarderingmethodiek.
- Bij Real Estate daalden de onderhoudskosten voor de gebouwen, de kosten voor gas en elektra en de kosten gerelateerd aan diensten voor huurders, terwijl de kosten voor ingehuurde adviesdiensten hoger waren.



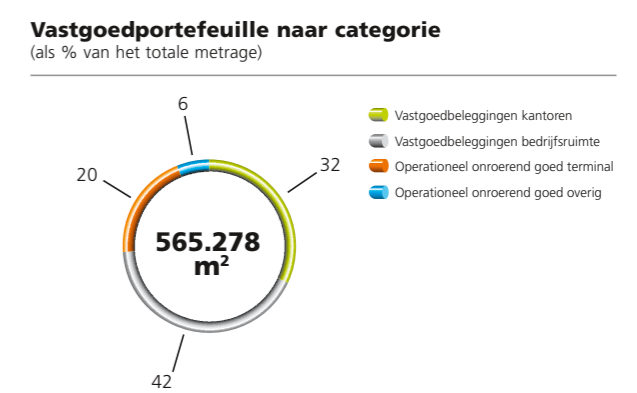
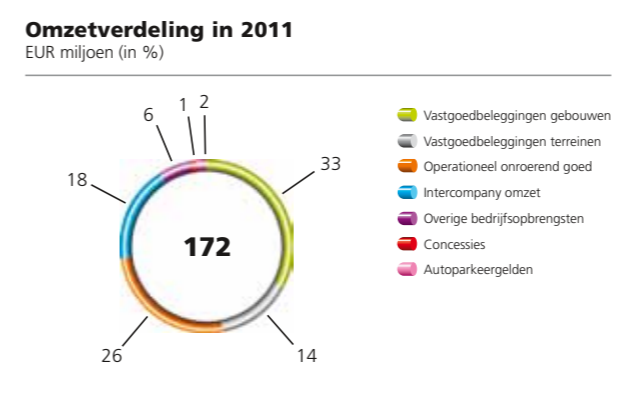
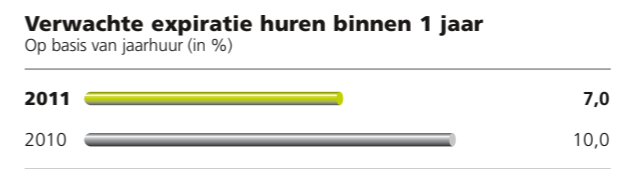
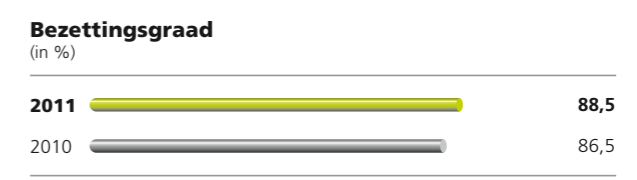
De business area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthaven in binnen- en buitenland. De portefeuille bestaat zowel uit operationeel als commercieel vastgoed. In 2012 werd de nieuwe GA Terminal op Schiphol-Oost geopend.

EUR miljoen	2011	2010	%
Totale omzet	172	173	- 1,0
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	1	0,0	
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 2	21	- 108,0
Bedrijfslasten	98	98	0,4
EBITDA	90	113	- 20,0
Exploitatieresultaat	72	97	- 25,2
Gemiddelde vaste activa	1.556	1.524	2,1
RONA na belastingen	3,5%	4,8%	-
Investeringen in vaste activa	35	52	- 31,8

	2011			2010		
	RONA	Direct rendement	Indirect rendement	RONA	Direct rendement	Indirect rendement
Vastgoedbeleggingen	6,1	6,3	- 0,2	8,7	6,6	2,1
Activa in aanbouw of ontwikkeling	- 1,3	- 1,3	0,0	- 0,2	- 0,2	0,0
Activa operationele activiteiten	14,3	14,0	0,3	12,9	12,9	0,0
Totale rendementen	6,6	6,7	- 0,1	8,5	7,0	1,5

* Rendementen op de gemiddelde vaste activa, voor belasting

Key Performance Indicators



Alliances & Participations

- De totale omzet van Alliances & Participations nam in 2011 toe met 11,6% (+2,9% in 2010) van EUR 147 miljoen naar EUR 164 miljoen. Met name Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en JFK IAT op New York realiseerden in 2011 een stijging in hun omzet ten opzichte van 2010. Bij beide regionale luchthavens was sprake van een stijging in het aantal passagiers: 23,3% in Eindhoven en 15,9% in Rotterdam. JFK IAT droeg bij aan de stijging in de totale omzet in de vorm van hogere management fees.
- Bij Alliances & Participations stegen de bedrijfslasten met 3,5%. Met name de bedrijfslasten van Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport stegen als gevolg van de toename in het aantal passagiers.
- Resultaat deelnemingen is gedaald van EUR 63 miljoen in 2010 naar EUR 42 miljoen in 2011. In 2010 is een eenmalig resultaat deelneming begrepen door uitbreiding van ons belang in JFK IAT (EUR 28,1 miljoen).

Schiphol Group heeft een 8% kruisparticipatie in Aéroports de Paris en een industriële samenwerking met deze exploitant van onder meer de luchthavens Charles de Gaulle en Orly in Parijs.

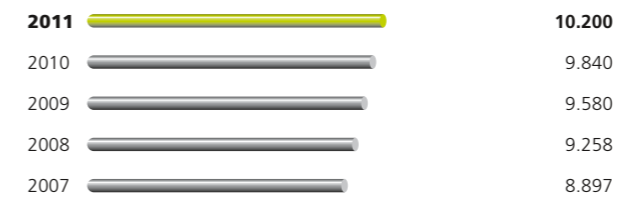
EUR miljoen	2011	2010	%
Totale omzet	164	147	11,6
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	1	1	- 7,2
Bedrijfslasten	130	125	3,5
EBITDA	46	35	31,6
Exploitatieresultaat	35	22	55,8
Resultaat deelnemingen incl. rentebaten en dividend	42	63	- 32,8
Gemiddelde vaste activa	861	844	2,0
RONA na belastingen	8,0%	8,0%	-
Investerings in vaste activa	17	6	166,0

EUR miljoen	Buitenlandse luchthavens		Binnenlandse luchthavens		Overige deelnemingen		Allocaties		Totaal	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Totale omzet	12,5	6,1	62,0	53,8	89,2	86,5	0,1	0,3	163,7	146,7
Exploitatieresultaat	9,1	3,2	16,5	13,4	12,1	11,2	- 2,8	- 5,4	34,9	22,4
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	41,5	62,8	-	-	0,5	- 0,2	0,0	0,0	42,1	62,6
Totaal resultaat	50,6	66,0	16,5	13,4	12,7	11,0	- 2,8	- 5,4	77,0	85,0
Gemiddelde asset base	726,1	713,7	73,7	71,5	48,2	53,6	12,8	4,8	860,8	843,6
RONA na belastingen	6,4%	7,5%	16,8%	14,0%	21,5%	15,2%			8,0%	8,0%

Key Performance Indicators

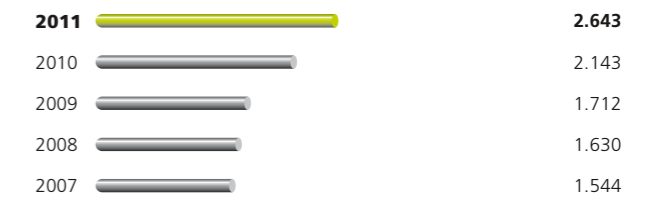
JFK IAT, New York (USA)

Passagiers x 1.000



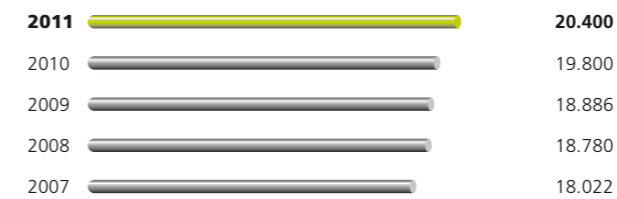
Eindhoven Airport

Passagiers x 1.000



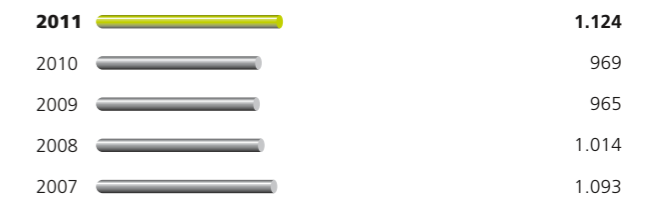
Brisbane Airport (Australië)

Passagiers x 1.000



Rotterdam The Hague Airport

Passagiers x 1.000



A black and white photograph of a landscape. In the foreground, there is a body of water with ripples, reflecting the light from the sky. To the left, there are tall reeds or grasses. In the middle ground, there is a dark, silhouetted area that appears to be a dike or embankment. On the dike, there are several trees and a small, white, cylindrical structure that looks like a lighthouse or a marker. The background is a sky filled with large, dramatic clouds. The sun is visible, creating a bright glow and a shimmering reflection on the water. The overall mood is serene and somewhat somber due to the monochrome palette.

Corporate Governance & Compliance

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 acht 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- en 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 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 de 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 deelreinen 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 Tabaksblat. 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, 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 besproken en goedgekeurd. Specifiek kwam hier aan de orde welke principes en best practice bepalingen voor Schiphol Group zinvol zijn en derhalve worden toegepast. De bepalingen over opties als beloningscomponent, een openbare reactie na een onderhands bod op bedrijfsonderdelen en certificering van aandelen worden niet toegepast. 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

arbeidsovereenkomsten 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 aan de interne reglementen die op Schiphol Group van toepassing zijn, zoals het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten, het Klokkenluidersreglement en de reglementen van de Raad van Commissarissen, zijn commissies en het bestuur.

Transacties in effecten

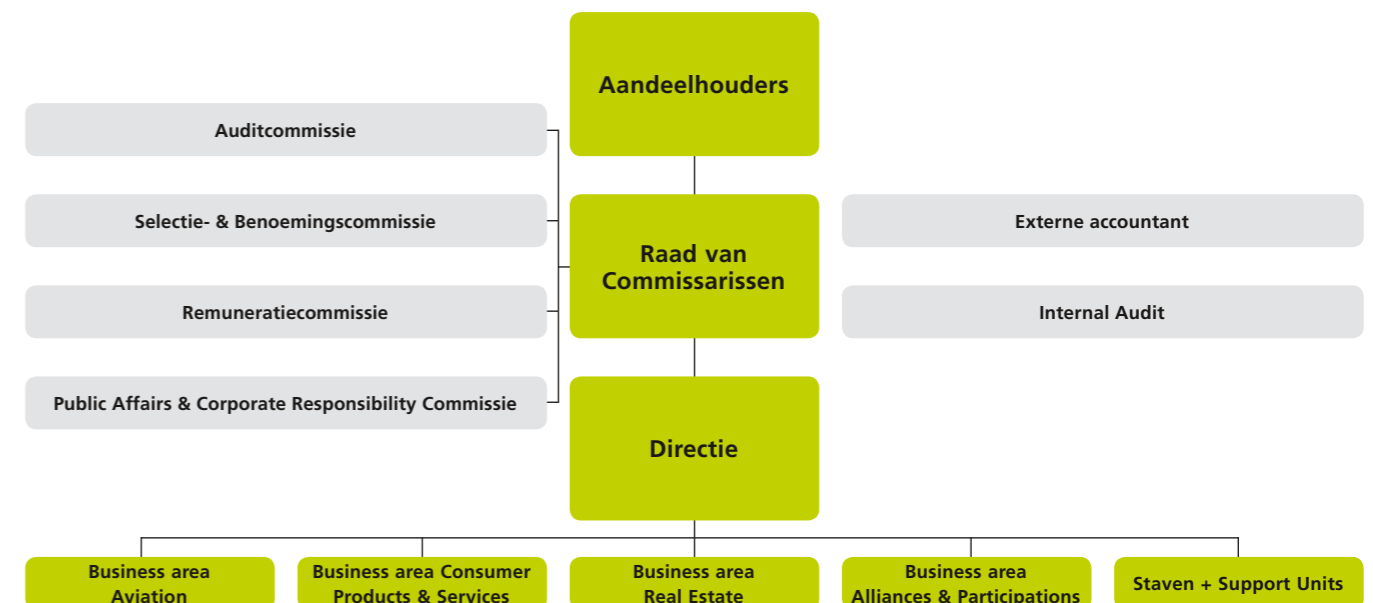
Ondanks het feit dat Schiphol Group geen beursvennootschap is, kent de vennootschap een (beperkt) Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten. In het kader van het EMTN-programma (Euro Medium Term Note) zijn obligaties uitgegeven. De directieleden en commissarissen onthouden 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 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 de centrale functionaris als bedoeld in het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten.

Schiphol, 16 februari 2012

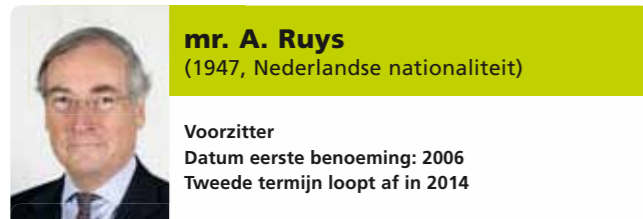
De Raad van Commissarissen

De Directie

Corporate Governance structuur Schiphol Group



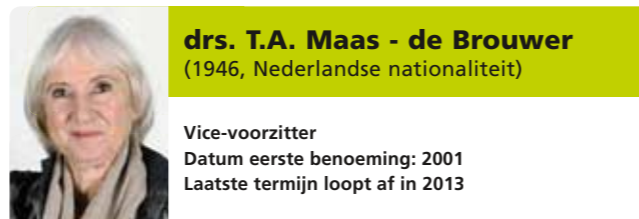
Raad van Commissarissen



mr. A. Ruys
(1947, Nederlandse nationaliteit)

Voorzitter
Datum eerste benoeming: 2006
Tweede termijn loopt af in 2014

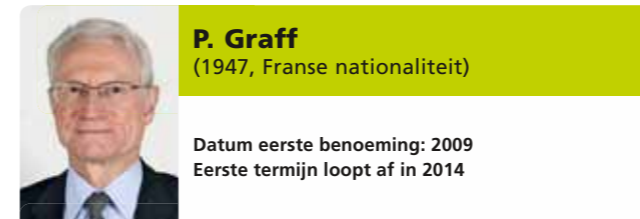
- Lid Raad van Commissarissen British American Tobacco PLC
- Lid Raad van Commissarissen ITC Ltd
- Commissaris Janivo Holding B.V.
- Voorzitter Raad van Toezicht Aidsfonds/Stop Aids Now Stichtingen
- Voorzitter Raad van Toezicht Rijksmuseum
- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Madurodam
- Voormalig 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 2013

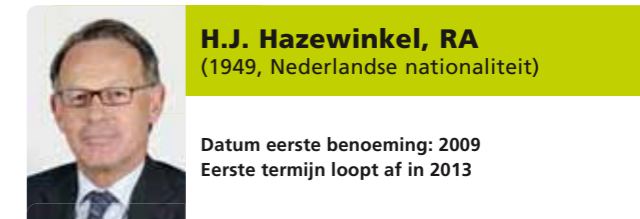
- Voorzitter Raad van Commissarissen Philips Electronics Nederland B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Arbo Unie
- Voorzitter Governing Council Van Leer Group Foundation
- Voorzitter Raad van Toezicht Van Gogh Museum
- Lid Curatorium VNO-NCW
- Voorzitter Utrecht Development Board
- Voormalig President HayVision Society
- Voormalig lid Eerste Kamer



P. Graff
(1947, Franse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2009
Eerste termijn loopt af in 2014

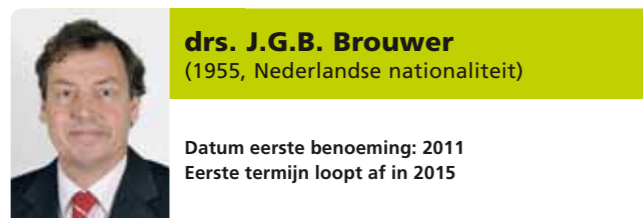
- President-directeur Aéroports de Paris S.A.
- Lid Bestuur GDF SUEZ
- Lid Bestuur RATP
- Lid Bestuur SOGEP
- Lid Bestuur SOGEADE Générance SAS
- Lid Economic and Social Council (Frankrijk)
- Voorzitter European and international affairs committee of the National Tourism Council
- Lid Bestuur MEDEF-Paris, Franse werkgeversorganisatie



H.J. Hazewinkel, RA
(1949, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2009
Eerste termijn loopt af in 2013

- Voorzitter Raad van Commissarissen Reggefiber B.V.
- Voorzitter Raad van Commissarissen TKH Goup N.V.
- Voorzitter Raad van Commissarissen Heisterkamp Beheer B.V.
- Commissaris Reggeborgh Groep (Afgetreden per eind 2011)
- Commissaris Koninklijke Boskalis Westminster 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 Nederlands Symphonie Orkest
- Voormalig voorzitter Raad van Bestuur VolkerWessels



drs. J.G.B. Brouwer
(1955, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2011
Eerste termijn loopt af in 2015

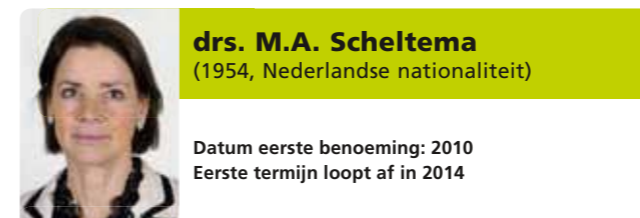
- Lid Raad van Commissarissen RFS Holding/Wehkamp.nl
- Lid Raad van Commissarissen Albron B.V.
- Lid Raad van Commissarissen DA Retailgroep B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Hoogvliet Supermarkten B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Kring-apotheek B.V.
- Lid Raad van Advies Stichting Retail Jaarprijs
- Bestuurslid VEDIS Detailhandelsplatform
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Super de Boer N.V.
- Voormalig Voorzitter Directie C1000 N.V.



dr. F.J.G.M. Cremers
(1952, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2006
Tweede termijn loopt af in 2015

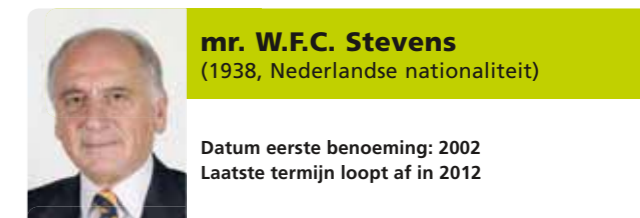
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen Fugro N.V.
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen N.V. Nederlandse Spoorwegen
- Lid Raad van Commissarissen Koninklijke Vopak N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Unibail-Rodamco SE
- Lid Raad van Commissarissen Parcom Capital B.V.
- Lid Raad van Commissarissen SBM Offshore N.V.
- Lid Commissie Kapitaalmarkt AFM
- Bestuurslid Stichting Preferente Aandelen Heijmans en Philips
- Voormalig CFO en lid van Raad van Bestuur van VNU N.V.



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.
- Vicevoorzitter Raad van Commissarissen Triodos Bank N.V.
- Lid Raad van Toezicht ECN
- Lid Raad van Commissarissen TNT Express N.V.
- Extern lid van de Audit Committee Stichting Pensioenfonds ABP
- Lid Raad van Toezicht Stichting Rijksmuseum
- Research Fellow Erasmus Universiteit Rotterdam
- Lid Raad van Advies Plan Nederland
- Lid Raad van Toezicht World Press Photo
- Penningmeester Institut Néerlandais, Paris
- Voormalig financieel directeur Shell Nederland B.V.



mr. W.F.C. Stevens
(1938, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2002
Laatste termijn loopt af in 2012

- Non-Executive Director Brit Insurance Holdings B.V.
- Vicevoorzitter van de Raad van Commissarissen Nederlandse Staatsloterij
- Lid Raad van Commissarissen Holland Casino
- Lid Raad van Commissarissen AZL N.V.
- Vicevoorzitter bestuur van Het Concertgebouw Fonds
- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Diabetes Onderzoek Nederland (DON)
- Voorzitter bestuur Stichting Preferente Aandelen WAVIN N.V.
- Voormalig senior partner Caron & Stevens/Baker & McKenzie
- Voormalig lid Eerste Kamer

Directie



J.A. Nijhuis RA
(1957, Nederlandse nationaliteit)

President-directeur sinds 1 januari 2009

- Lid Raad van Commissarissen SNS Reaal N.V.
- Commissaris Aéroports de Paris S.A.
- Voorzitter Raad van Toezicht Het Nationale Ballet
- Lid Raad van Toezicht van het Muziektheater Amsterdam
- Lid Amsterdam Economic Board, Voorzitter cluster Logistics



mr. A.P.J.M. Rutten

(1951, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/COO
sinds 1 september 2005

- Lid ACI Europe
- Lid Executive Committee ACI Europe
- Lid ACI World Governing Board
- Chairman ACI Fund for Developing Nation's Airports
- Lid Raad van Advies Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.
- Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol Group

Aviation



dr. P.M. Verboom

(1950, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CFO
sinds 1 september 1997

- Lid Raad van Commissarissen en Audit Commissie VastNed Retail N.V.
- Commissaris 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

Alliances & Participations



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

Consumer Products & Services

Real Estate

Key Management

Business areas

Otto Ambagtsheer	Business area Consumer Products & Services
André van den Berg	Business area Real Estate
Birgit Otto	Aviation; Airport Operations
Ron Louwerse	Aviation; Safety, Security and Environment
Floor Felten	Aviation; Asset Management

Regionale en Internationale activiteiten

Roland Wondolleck	Rotterdam The Hague Airport
Joost Meijs	Eindhoven Airport
Erik Lagerweij	Lelystad Airport
Julianne Alroe	Brisbane Airport Corporation
Alain Maca	JFK IAT, New York
Peter Steinmetz	Aruba Airport Authority

Staff & support

Peter van Laarhoven	Corporate Development
Paul Luijten	Corporate Affairs
Rob de Leeuw	Corporate Audit Services a.i.
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	Projectbureau Luchthaven Schiphol

Centrale Ondernemingsraad

Leden COR per 1 januari 2011:

Sandro Broeke	voorzitter
Willem Verwoerd	secretaris
Bart-Jan Wielinga	plv. bestuurslid

Arun Jairam
Marjo Loderus-Wijnen
Rob Schelvis
Frits Strasters

Jan van Duin	Schiphol Telematics
Arnold van Rennes (vacature OR Aviation) (vacature OR Support) (vacature OR SAR)	Rotterdam The Hague Airport

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.

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 Mainportontwikkeling) 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.

Het vigerende remuneratiebeleid is vastgesteld in de Vergadering van Aandeelhouders van 13 april 2006. In het najaar 2010 heeft een benchmarkonderzoek

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 staatsdeelnemingen 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 is – 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.

In de loop van het verslagjaar is in het bijzonder door de voorzitter van de Remuneratiecommissie veelvuldig overleg gevoerd met aandeelhouders vertegenwoordigd door het ministerie van Financiën over de gedetailleerde uitwerking van het nieuw geformuleerde beleid. In december 2011 heeft het ministerie haar instemming verleend aan dit beleid en wordt thans, op haar verzoek dit voorgestelde beleid ook aan de andere aandeelhouders ter goedkeuring voorgelegd. Deze procedure is geaccordeerd tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in april 2011 waar de uitgangspunten van het beleid reeds waren voorgelegd. Onderstaand volgt een korte toelichting op het huidige beloningsbeleid zoals dat derhalve ook van toepassing was in het verslagjaar 2011.

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.

Vast 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 laatstgenoemde component, de beoordeling van het algemeen functioneren is in tegenstelling tot de overige componenten niet specifiek uitgewerkt maar het oordelen daarover behoort tot de discretionaire bevoegdheid van de Raad van Commissarissen. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld de omgang met de diverse stakeholders en representatie van de Schipholorganisatie in het publieke domein.

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 2011 is er wederom voor gekozen om, gezien de aard van de doelstellingen, voor de directie gemeenschappelijke directietargets te hanteren. De Remuneratiecommissie heeft destijds bij de totstandkoming van het vigerende beleid 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 (STI) 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.

De Raad van Commissarissen heeft voorts in het tweede kwartaal van 2011 – gelet op de onverwacht sterk positieve ontwikkeling van verkeer- en vervoercijfers in het eerste kwartaal van 2011 – besloten de specifieke kwantitatieve target (inzake ROE) voor 2011 aan te scherpen.

Korte termijn variabele beloning als % van het vaste inkomen:

Target (in %)	President-directeur	Overige Directieleden
Bedrijfseconomisch Target	20	15
1. Persoonsgebonden Target	7,5	7,5
2. Persoonsgebonden Target		7,5
Algemeen functioneren	7,5	5
Totaal (exclusief swing)	35	35
Maximale swing percentage	12,5	10
Totaal (inclusief maximale swing)	47,5	45

Lange termijn variabele beloning

Schiphol Group is geen aan de effectenbeurs genoteerde vennootschap en daarom is het bijvoorbeeld niet mogelijk om als onderdeel van het beloningsbeleid aandelen en/of opties Schiphol Group toe te kennen. Toch acht de Raad van Commissarissen het van belang dat ook in de beloning van directieleden de mate waarin duurzame resultaten worden gerealiseerd tot uitdrukking wordt gebracht. Ter ondersteuning van de realisatie van deze lange termijn doelstellingen van Schiphol Group is een lange termijn variabele beloning regeling met een tijdschik van drie jaar vastgesteld. De lange termijn variabele beloning (LTI) is derhalve ook een voorwaardelijke, jaarlijkse beloningscomponent en kent een 'on target' uitkeringsniveau van 35% van het vaste inkomen.

Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief gerealiseerde Economic Profit (EP) over een periode van telkens drie boekjaren vergeleken met het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren businessplan en de daarin opgenomen Economic Profit doelstelling. In geval van zeer goede resultaten, waarbij de realisatie de vooraf afgesproken prestatiecriteria met meer dan 10% overschrijdt 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 meerjaren businessplan, zoals dat wordt gehanteerd als referentie voor de lange termijn variabele beloning, vervangen door het goedgekeurde budget 2009. Voor het jaar 2010 en 2011 geldt het businessplan zoals opgesteld in 2009.

De Raad van Commissarissen heeft overigens in het tweede kwartaal van 2011 de realisatietarget voor de LTI 2009 – 2011 als ook de LTI 2010 – 2012 ambitieuzer geformuleerd (in lijn met de overwegingen zoals die ook golden voor aanpassing van de STI doelstelling 2011 maar dan betrekking hebbende op het boekjaar 2010). Per saldo leidde dit er toe dat het ruime overschot aan gerealiseerde EP in het boekjaar 2010 voor de berekening van een eventuele aanspraak op een uitkering krachtens de LTI neerwaarts is aangepast.

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 gebracht 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 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).

Pensioenregeling

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.

Als (eerst mogelijke) ingangsdatum voor de pensioenen van de heer Verboom en de heer Rutten geldt het bereiken van de 62-jarige leeftijd. Beide hebben een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van hun laatstgenoten vaste salaris. Hiervoor vindt in aanvulling op de opbouw over het vaste salaris volgens de ABP-middelloonregeling jaarlijks, voor zover nodig, een dotatie plaats in het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). Indien de opgebouwde aanvullende

voorziening ultimo enig boekjaar in relatie tot de aangegane verplichting ontoereikend mocht blijken te zijn, zal – tijdsevenredig – een storting worden verricht ter nakoming van de gemaakte afspraak. Ten behoeve van de heer Rutten werd ten laste van het boekjaar 2011 een bedrag ad EUR 28.731 bijgestort. Voor de heer Verboom bleek een dergelijke bijstorting niet nodig.

De heren Nijhuis en De Groof nemen, op basis van het vaste salaris, 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 maken aanspraak op een jaarlijkse vaste bijdrage ter compensatie van de ontbrekende pensioenopbouw over de jaren gelegen tussen 62 en 65 jaar. De bijdrage wordt uitgedrukt in een percentage van het vaste inkomen en kan worden aangewend ten behoeve van een levensloopregeling.

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 ongevallenzekeringsverzekering 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 aangegaan.

Voor de heer Verboom geldt dat de afvloeiingsregeling (welke voorziet in een schadeloosstelling voor het geval de arbeidsovereenkomst voortijdig, dat wil zeggen voor de 65-jarige leeftijd om de persoon niet verwijtbare redenen door de vennootschap, zou worden beëindigd)

in zijn arbeidsovereenkomst in beginsel uitgaat van een schadeloosstelling van anderhalf maal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald. In augustus 2011 is met de heer Verboom overeenstemming bereikt dat hij per 1 mei 2012 op 62-jarige leeftijd zal terugtreden als statutair directeur. Hij heeft hierbij afgezien van enige aanspraak op vorenbedoelde afvloeiingsregeling. De heer Verboom zal vanaf 1 mei 2012 tot en met 31 december 2014 fungeren als adviseur van de directie van de vennootschap betreffende enkele nog lopende trajecten.

Remuneratie van de directie over 2011

De medewerkers van Schiphol die vallen onder de CAO van Schiphol Nederland B.V. hebben per 1 april 2011 een salarisverhoging gekregen van 1,55%. De vaste inkomens van de directieleden zijn in 2011 per afzonderlijk, discretionair besluit van de Raad van Commissarissen, eveneens per 1 april met 1,55% verhoogd.

De directieleden komen, gegeven de behaalde financiële resultaten ten opzichte van de ROE doelstelling over 2011, in aanmerking voor de maximale swing factor. Voor wat betreft de gezamenlijke niet-financiële operationele en publieke doelstellingen voor de directie voor 2011 heeft de Raad van Commissarissen geoordeeld, op advies van de Remuneratiecommissie, dat de directie deze doelstellingen grotendeels heeft gehaald.

Het algemeen functioneren van de directieleden is door de Raad van Commissarissen positief beoordeeld, waarbij in ogenschouw is genomen dat de directie zich in 2011 enorm heeft ingespannen om de strategische doelstelling te realiseren en dat er uitstekende financiële resultaten zijn behaald. 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 2009-2011 voor de heren Nijhuis, Verboom, Rutten en De Groof vastgesteld op 1,5.

Een nadere toelichting bij de remuneratie van de directie over 2011 staat op pagina 227 t/m 230 van dit jaarverslag.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen

Algemeen

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedroeg EUR 33.000 per jaar. Dit bedrag is door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders per 1 januari 2011 verhoogd tot EUR 36.500 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 2011

De remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2011 staat op pagina 226 van dit jaarverslag.

Schiphol, 16 februari 2012

De Raad van Commissarissen

Risicomanagement

De risico's waaraan Schiphol Group is blootgesteld, doen zich voor op strategisch, operationeel, financieel en compliance gebied. Voor het beheersen van deze risico's is een uniform beleid ontwikkeld. Risicomanagement is een integraal onderdeel van onze bedrijfsvoering.

De filosofie achter ons risicomanagementbeleid is dat:

- Directie en management verantwoordelijk zijn voor de opzet en het testen van de werking van systemen van risicobeheersing en interne 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 te waarborgen;
- Adequate systemen van risicobeheersing en interne 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 risico acceptatie).

Het management heeft de risico's die van invloed kunnen zijn op de realisatie van de doelstellingen van Schiphol Group zo volledig mogelijk geïdentificeerd. Op basis hiervan is een lijst van zeventien risico's samengesteld. Vergeleken met het jaarverslag 2010 is deze lijst niet veranderd.

De ontwikkelingen tijdens de mondiale financieel-economische crisis, hebben ons ervan bewust gemaakt dat risico's zich gelijktijdig kunnen voordoen en bovendien elkaar kunnen versterken. Schiphol Group is alert op dit multipliereffect en ons risicomanagementsysteem is er op gericht om de nadelige effecten van de individuele risico's in een vroeg stadium te verkleinen.

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 kennis in de risico's die binnen de keten kunnen worden overgedragen. Hierdoor zijn wij in staat om in een vroeg stadium op keteneffecten te anticiperen.

Risico acceptatie

Het belang dat wij hechten aan een optimale invulling van onze maatschappelijke functie in combinatie met een ondernemende bedrijfsvoering, bepaalt welke risico's wij wel en niet accepteren. Enerzijds moeten wij ons richten op een vlekkeloos draaiende operatie die dag in dag uit voldoet aan alle verwachtingen en wensen van de gebruikers en altijd maximale veiligheid en betrouwbaarheid biedt. Anderzijds moet ook voortdurend worden gekeken naar de noodzakelijke lange termijninvesteringen, de veranderingen in de vraag en het behoud van een solide financiële positie zodat het mogelijk blijft moeilijke jaren financieel te overbruggen.

Wij zijn niet bereid enigerlei risico's te nemen die de veiligheid van passagiers, medewerkers, bezoekers en omwonenden in gevaar brengt. Wat het nemen van financiële risico's betreft, zijn wij niet bereid risico's te lopen waardoor onze credit rating van tenminste A (Standard & Poor's) in gevaar komt.

Indeling risico's

Wij hebben onze risico's ingedeeld volgens de COSO-ERM richtlijnen. Hierbij wordt een directe relatie gelegd tussen onze doelstellingen 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 om een beeld te krijgen van het risicomanagement op verschillende niveaus; Schiphol Group in totaliteit, per categorie doelstellingen, per component, of per bedrijfs onderdeel of een deel hiervan.

De voornaamste risico's die door Schiphol Group zijn geïdentificeerd zijn opgenomen in de tabel op pagina 102. Onder B is in de tabel op pagina 103 het risico beschreven van grote veranderingen in de vraag. Dit betreft in ons geval primair minder vliegtuigbewegingen, passagiers- en vrachtvervoer. Een verandering in het passagiersvervoer met 1% op Amsterdam Airport Schiphol betekent voor ons een

verandering van de omzet van circa EUR 10 miljoen. Ook de winstgevendheid neemt in die situatie met nagenoeg eenzelfde bedrag toe of af.

Systeem van risicobeheersing en interne controle

Wij streven ernaar 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 niet te garanderen. Het is echter nooit uit te sluiten dat we blootstaan aan risico's die nog niet bekend zijn of die (nog) niet belangrijk worden geacht. Bovendien kan geen enkel systeem van risicobeheersing en interne controle absolute zekerheid bieden tegen het niet realiseren van ondernemingsdoelstellingen, of het volledig voorkomen van verlies, fraude en overtredingen van wetten en regels. Zo is Schiphol bijzonder gevoelig voor weer- en natuurverschijnselen. Deze kunnen wij niet voorkomen of beïnvloeden. Wel kunnen we zorgen dat de gevolgen ervan zoveel mogelijk beperkt blijven.

Voor een adequate risicobeheersing en interne controle gebruiken wij diverse op elkaar afgestemde instrumenten.

- Ons risicomanagementsysteem identificeert, analyseert en bewaakt strategische, operationele, financiële en compliance risico's;
- Het lijnmanagement, verantwoordelijk voor de uitvoering van het risicomanagement, legt hierover twee maal per jaar verantwoording af aan zijn directeur die op zijn beurt verantwoording aflegt aan het Risk Committee. Hiervan zijn lid de vier directieleden en de directeuren Corporate Audit en Corporate Control;
- Risicomanagement vormt een vast onderdeel van onze maandelijkse planning- en controlcyclus;
- Te volgen procedures en de grondslagen van waardering en resultaatbepaling staan gedetailleerd beschreven in handleidingen;
- Het gebruik van een tax control framework als beheersprogramma voor fiscale risico's;
- Meerdere kwaliteitsmanagementsystemen zoals een milieu- en veiligheidsmanagementsysteem;
- Voortdurende toetsing op het gebied van security door middel van audits en inspecties door de overheid, periodieke bespreking in het beleid- en handhavingsoverleg, een escalatieladder met beveiligingsbedrijven

om de beveiligingstaken te toetsen en inspectie over de hele linie door de Europese Unie;

- Het Management Team Schiphol Group bespreekt onder voorzitterschap van de president-directeur vier keer per jaar de integrale voortgang en resultaten van veiligheid, milieu, mens & maatschappij;
- We hanteren gedragscodes, hebben een klokkenluidersregeling en kennen een fraudereglement;
- Periodieke besprekingen over de auditbevindingen van externe en interne accountants tussen de Chief Financial Officer en de operationele en commerciële directeuren en hun controllers;
- De management teams van de business areas rapporteren minimaal een keer per maand aan de directie;
- Het opvolgen van de aanbevelingen uit de Managementletter van de externe accountant.

De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van risicobeheersing en interne controle aan de Raad van Commissarissen na een bespreking in zijn Auditcommissie.

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

- De directie verklaart dat, voor zover 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;
 - het jaarverslag een getrouw beeld geeft van de toestand op balansdatum en de gang van zaken gedurende het boekjaar; en
 - in het jaarverslag de voornaamste risico's waarmee Schiphol Group wordt geconfronteerd zijn beschreven.

Inherente risico's		Strategisch	Operationeel	Financieel	Compliance
A	Politieke onzekerheid over groei van de luchthaven	•			
B	Grote veranderingen in de vraag	•			
C	Langlopende contracten	•			
D	Internationaal ondernemen	•			
E	Concurrentie	•			
F	Reputatie- of imagoschade	•			
G	Veiligheid en beveiliging		•		
H	Onverwachte bedrijfsonderbrekingen		•		
I	Afhankelijkheid van derden		•		
J	Personeel en organisatie		•		
K	Informatiebeveiliging en informatiesystemen		•		
L	Leegstand in de vastgoedportefeuille		•		
M	Keten- en inleenaansprakelijkheid		•		
N	Marktrisico, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico			•	
O	Overschrijding van geluids- en milieunormen				•
P	Economische regulering				•
Q	Juridische risico's en mogelijke aansprakelijkheid				•

Strategische risico's

A > Politieke onzekerheid over groei van de luchthaven

Indien er onvoldoende (politiek) draagvlak aanwezig is om onze 'Licence to grow' te waarborgen, kan dit de Mainportdoelstelling en de concurrentiepositie van Schiphol in gevaar brengen. Lange termijnplannen kunnen worden doorkruist als gevolg van nieuw overheidsbeleid.

Beheersmaatregelen

- Participeren in verschillende overlegorganen en voortdurende dialoog met alle stakeholders.
- Monitoren en beïnvloeden van (wettelijke) besluitvormingstrajecten.

B > Grote veranderingen in de vraag

Door ontwikkelingen op het gebied van economie, wet- en regelgeving, luchtvaartpolitiek, milieumaatregelen, marktveranderingen, technologische ontwikkelingen of strategische ontwikkelingen bij luchtvaartmaatschappijen en andere business partners, kan een capaciteitstekort of -overschot ontstaan en kan de Mainportfunctie van Schiphol onder druk komen te staan. Hierdoor bestaat ook het gevaar dat onze lange termijninvesteringen niet voldoende aansluiten bij de toekomstige vraag.

Beheersmaatregelen

- Korte en lange termijn scenarioplanning en monitoren van externe trends en ontwikkelingen.
- Contact met de verschillende overheden over wetgeving.
- Overleg met luchtvaartmaatschappijen over hun toekomstplannen.

C > Langlopende contracten

De luchthaveninfrastructuur vergt grote investeringen die gepaard gaan met materiële, langlopende contracten. Wijzigingen in wet- en regelgeving, veranderingen in aanleg, technologische ontwikkelingen en uitbesteding van werkzaamheden kunnen consequenties hebben voor langlopende contracten.

Beheersmaatregelen

- Gestandaardiseerde en goed vastgelegde inkoop- en investeringsbeslissingen.
- Professioneel projectmanagement en opdrachtgeverschap.
- Training van medewerkers om regie- en contractbeheerfunctie te versterken.

D > Internationaal ondernemen

Internationaal zakendoen gaat gepaard met grote investeringen en met risico's die binnen de eigen landsgrenzen niet spelen.

Beheersmaatregelen

- Risico's beperken tot lokale dochtermaatschappijen.
- Competent lokaal management en gerenommeerde lokale adviseurs inschakelen.
- Onderhouden van goede relaties met lokale luchthavenautoriteiten.

E > Concurrentie

Het niet kunnen waarborgen van een gezonde concurrentiepositie door achterblijvende investeringen in kwaliteit en capaciteit. Met name op het gebied van transferverkeer op Schiphol is er een toename van de concurrentie met andere grote hubs in Europa en met nieuwe hubs in het Midden-Oosten die aanzienlijk meer investeren. Ook hebben we te maken met meer concurrentie in het OD-verkeer in ons catchment area. Onze non-aviation activiteiten zoals parkeren, retail en vastgoed ondervinden concurrentie uit de directe omgeving van Schiphol.

Beheersmaatregelen

- Tijdige investeringen in infrastructuur in goed overleg met luchtvaartmaatschappijen.
- Uitvoeren concurrentieanalyses.
- Airline Reward Programme.
- Aanbieden van verschillende parkeerproducten.
- Verbreding winkelaanbod, assortiment en faciliteiten.
- Marketingacties.

F > Reputatie- of imagoschade

Negatieve perceptie en negatieve of onjuiste publiciteit kunnen leiden tot een vermindering van de maatschappelijke acceptatie van de luchthavenactiviteiten. Ook een tekortschietende uitstraling en negatieve perceptie van de prijs/kwaliteitverhouding op Schiphol kunnen van invloed zijn op ons imago.

Beheersmaatregelen

- Effectieve communicatiestrategie.
- Actieve stakeholderdialoog met alle belanghebbenden.
- Aangaan van samenwerkingsverbanden gericht op ontwikkeling van de regio.
- Jaarlijks onderzoek naar reputatie en imago.

Operationele risico's

G > Veiligheid en beveiliging

Ontoereikende beveiliging of maatregelen ter waarborging van veiligheid vergroot de kans op een verstoorde operatie en op incidenten of ongevallen met grote gevolgen voor passagiers, omwonenden en medewerkers van bedrijven op Schiphol. Verandering van wet- en regelgeving op het gebied van beveiliging kan leiden tot ingrijpende operationele aanpassingen en oplopende beveiligingskosten.

Beheersmaatregelen

- Veiligheidsmanagementsystemen.
- Tijdige implementatie van (snel)veranderende wet- en regelgeving.
- Investeren in innovaties zoals de security scan.
- Op steekproefbasis testen van de uitvoering van beveiligingstaken.
- Aanbieden van operationele veiligheidstrainingen voor medewerkers.

H > Onverwachte bedrijfsonderbrekingen

Door extreme weersomstandigheden of natuurverschijnselen, brand, pandemieën, vliegtuigongevallen, technische storingen of onderbrekingen in de stroomvoorziening kunnen bedrijfsonderbrekingen optreden, die een groot effect kunnen hebben op bedrijfsvoering, resultaat en vooruitzichten.

Beheersmaatregelen

- Bedrijfsnoodplannen en -procedures.
- Noodvoorzieningen.
- Voorbereid en goed getraind personeel.
- Verzekeringen.

I > Afhankelijkheid van derden

Als luchthaven zijn we in hoge mate afhankelijk van de inzet en materieel van derden, overheden zoals gemeenten, overheidsinstanties zoals de Koninklijke Marechaussee en Douane tot en met sectorpartners zoals luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars. Stakingen, bedrijfsonderbrekingen of niet-integer handelen van deze externe partijen kunnen leiden tot reputatieschade en negatieve invloed hebben op het resultaat.

Beheersmaatregelen

- Actueel houden van convenanten en afspraken, goede onderlinge verhoudingen en contacten met externe partijen.
- Deelname aan publieke en private samenwerkingsverbanden.
- Screening externe partijen om integriteitsrisico te verkleinen.
- Adequate regievoering en contractbeheer.

J > Personeel en organisatie

Voorwaarden voor het behalen van onze doelstellingen zijn het kunnen beschikken over voldoende kwalitatief goede medewerkers en goede arbeidsverhoudingen die niet worden verstoord. Ongewenst gedrag of niet integer handelen van medewerkers kan naast juridische en financiële gevolgen, een negatieve impact hebben op het vertrouwen dat stakeholders in ons stellen.

Beheersmaatregelen

- Goede arbeidsverhoudingen en organisatiecultuur.
- Opvolgingsplanning en talentontwikkeling.
- Overleg met medezeggenschap en vakbonden.
- Regelmatig aandacht voor integriteit. In de CAO is tevens een gedragscode opgenomen.

K > Informatiebeveiliging en informatiesystemen

Zonder een adequate beveiliging van informatie – fysiek en ICT-systemen – kan financiële of concurrentiegevoelige informatie uitlekken. Niet optimaal werkende ICT-systemen kunnen leiden tot onderbrekingen van het bedrijfsproces.

Beheersmaatregelen

- Vulnerability scans worden periodiek uitgevoerd.
- Calamiteitenplan.
- Classificatie van informatiesystemen.
- Periodiek herijken en completeren van ICT-beleid.
- Standaard ICT governance framework (COBIT).

L > Leegstand in de bestaande vastgoedportefeuille

Veranderende marktomstandigheden en onvoldoende inzicht in regionale marktontwikkelingen kunnen er toe leiden dat de bezetting van de vastgoedportefeuille afneemt en dat de huurniveaus afnemen met waarde-dalingen tot gevolg.

Beheersmaatregelen

- Monitoren van marktbeeld en lopende prospects.
- Uitvoeren halfjaarlijkse taxaties op vastgoedportefeuille.
- Aantrekkelijk houden van de locatie en van de portefeuille door tijdige renovaties en herontwikkeling.
- Klantgericht account- en sales management.

M > Keten- en inleenaansprakelijkheid

Schiphol Group werkt met veel externe bedrijven, en loopt een aansprakelijkheidsrisico als leveranciers of partners zich niet maatschappelijk verantwoord gedragen, onethisch handelen, wetten en regels overtreden of hun verplichtingen niet nakomen. Een voorbeeld zou kunnen zijn het niet afdragen van belastingen of sociale premies.

Beheersmaatregelen

- Tijdige en uitvoerige beoordeling van nieuwe leveranciers (ook op Corporate Responsibility aspecten).
- Betalingen naar geblokkeerde rekeningen van leveranciers.
- Professioneel opdrachtgeverschap.

Financiële risico's

N > Marktrisico, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico

Schiphol Group heeft te maken met een verscheidenheid aan financiële risico's, zoals valuta-, prijs- en renterisico's, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico.

Beheersmaatregelen

- Aanhouden ruime mate van liquiditeit.
- Proactieve herfinancieringsstrategie.
- Evenwichtige spreiding van leningen en aflossingen.
- Kredietwaardigheid bewaken (A rating van Standard & Poor's) en daarmee goede toegang tot de kapitaalmarkt.
- Valuta- en renterisico's beperken.
- Monitoren van tegenpartijrisico (minimaal Standard & Poor's).

Compliance risico's

O > Overschrijding van geluids- en milieunormen

We hebben te maken met complexe nationale en internationale regelgeving op het gebied van geluid en milieu. Op de totstandkoming van deze regelgeving hebben wij nauwelijks invloed, terwijl overschrijding van de gestelde normen negatieve financiële en operationele gevolgen kan hebben.

Beheersmaatregelen

- Voldoen aan wet- en regelgeving.
- Samenwerking met regulerende autoriteiten en uitvoerende instanties.
- Differentiatie van tarieven en operationele maatregelen om selectief gebruik te maken van nacht- en de schaarse milieucapaciteit.

P > Economische regulering

Onze aviation-activiteiten zijn economisch gereguleerd waardoor het rendement op onze investeringen is gemaximeerd. Indien, onder meer tijdens de evaluatie van de Wet Luchtvaart, de nadruk wordt gelegd op een absoluut lager kostenniveau voor onze activiteiten kan dat leiden tot onvoldoende investeringen in capaciteit en kwaliteit en daarmee tot aantasting van de concurrentiepositie en het serviceniveau van de Mainport Schiphol.

Beheersmaatregelen

- Transparante tarieven, vastgesteld na consultatie luchtvaartmaatschappijen.
- Separate administratie en toerekeningssysteem voor aviation-activiteiten.
- Afstemming NMa.
- Participeren in discussies met de overheid over regulering.

Q > Juridische risico's en mogelijke aansprakelijkheid

Het niet naleven van wet- en regelgeving, inadequate besluitvorming of onjuiste registratie van besluiten en contracten kunnen onze rechtspositie aantasten en leiden tot juridische claims en geschillen die het behalen van deze doelstellingen in gevaar brengen.

Beheersmaatregelen

- Actieve betrokkenheid van juridisch specialisten bij besluitvorming.
- Adequate registratie van besluiten en contracten.
- Verzekeringen.

Aandeelhoudersinformatie

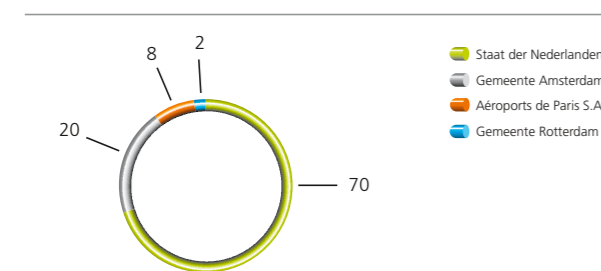
Aandelenkapitaal

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 met een nominale waarde van EUR 454. 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 2011 bedraagt het resultaat (toekomend aan aandeelhouders) EUR 194 miljoen. Dit resulteert in een winst per aandeel van EUR 1.045. Het resultaat aangepast ten behoeve van vaststelling van het dividend bedraagt EUR 195 miljoen. Voorgesteld wordt over 2011 een dividend per aandeel uit te keren van EUR 524, een pay-out van 50%.

Aandeelhouders Schiphol Group



Aandeelhouders Schiphol Group

Aandeelhouders Schiphol Group		(in %)	
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		100,00

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. Met beide rating informatie-leveranciers wordt een proactieve dialoog onderhouden. De lange-termijn rating van Standard & Poor's is 'A flat' met een 'stable outlook' en is daarmee in 2011 ongewijzigd gebleven. Dit geldt ook voor de lange-termijn rating van Moody's: A1 met een 'stable outlook'. De korte-termijn rating van Standard & Poor's is P-1 en van Moody's A-1.

Belangrijke data

Algemene Vergadering van Aandeelhouders
18 april 2012

Publicatie halfjaarresultaten
17 augustus 2012

Meer informatie kan worden verkregen via Investor Relations:
tel: +31 (0)20 601 2570
email: investor_relations@schiphol.nl
internet: www.schiphol.nl

Organisatie van Corporate Responsibility

Corporate Responsibility is een intrinsiek onderdeel van onze strategie. Dit houdt expliciet in dat het 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 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.

Medewerkers zijn gemotiveerd om uitvoering te geven aan Corporate Responsibility. Om Corporate Responsibility nog sterker ingebed te krijgen, zijn in 2010 verschillende tijdelijke functies en overleggen gevormd. In 2011 is de in 2010 gevormde Corporate Responsibility Board opgegaan in het maandelijkse overleg van het Management Team Schiphol Group. De coördinator, het kernteam (advies inzake visie en beleid) en het coördinatieteam (inbedding in de organisatie) zijn nog wel actief. Mede dankzij deze tijdelijke maatregelen raakt Corporate Responsibility sneller geworteld in al onze bedrijfsprocessen. De beoordeling door de externe accountant PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. van bepaalde Corporate Responsibility informatie zorgt voor een positieve invloed op de volledigheid en betrouwbaarheid van de meting, verzameling, vastlegging en rapportage van data.

Om de medewerkers bewuster te maken van, en actiever te betrekken bij Corporate Responsibility zijn eind 2010 twintig Corporate Responsibility Ambassadors aangesteld. Deze collega's hebben in 2011 bij de meeste afdelingen van Schiphol Group voor medewerkers in de dagdienst workshops gehouden. Voor de collega's die werken in continu diensten volgen soortgelijke workshops in 2012. Tijdens de workshop wordt besproken wat Corporate Responsibility is, waarom het belangrijk is voor Schiphol en wat wij doen op dit vlak. De workshop eindigt met het benoemen van Corporate Responsibility acties die de betreffende afdeling kan uitvoeren en wat medewerkers zelf kunnen doen, zowel op het werk als thuis. De Corporate Responsibility Ambassadors hebben bij sommige afdelingen geholpen vervolgvacatures te starten. In 2012 zullen de Corporate Responsibility Ambassadors het management ondersteunen bij het in gang zetten en stimuleren van het maken van een bewuste afweging tussen People, Planet en Profit in de dagelijkse werkzaamheden en bij besluitvorming.

De prijsvraag die is uitgeschreven in 2010 heeft niet de gewenste uitkomst gebracht. De vraag "Hoe ziet jouw werkdag eruit in 2025?" bleek te abstract. De actievere interne en externe communicatie over People, Planet en Profit heeft wel effect gehad. Intern werd bij de medewerkers via de Company Monitor een stijging in de bekendheid met Corporate Responsibility gemeten. In de Sustainable Image Index (index waarin consumenten aangeven in welke mate zij menen dat een organisatie een duurzaam merk is) was Schiphol in 2011 de snelste stijger van plaats 32 naar plaats 14.

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.

Operationele en
maatschappelijke

Jaarrekening 2011

Operationele en maatschappelijke jaarrekening

Legenda

Schiphol heeft direct invloed
Schiphol heeft indirect en/of gedeeltelijk invloed

Prestatie-indicatoren	Amsterdam Airport Schiphol		Rotterdam The Hague Airport		Eindhoven Airport		Lelystad Airport
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011

Concurrentiepositie

Aantal bestemmingen	313	301	35	27	36	32	
Totale passagiersvolume (incl. transitopassagiers)	49.755.252	45.211.749	1.124.000	969.480	2.643.000	2.143.832	
# vliegtuigbewegingen	420.249	386.316	13.137	12.917	20.227	16.650	123.035
Vrachtvolume	1.523.806 ton	1.512.256 ton	Nihil	80 ton			
Marktaandeel passagiers (Top-10 Europese luchthavens)	10,9%	10,6%					
Marktaandeel vracht (Top-10 Europese luchthavens)	13,9%	13,9%					
Aantal OD-passagiers	29,5 miljoen	26,4 miljoen					
Aantal transferpassagiers	20,2 miljoen	18,7 miljoen					

Prestatie-indicatoren (in %)	2011	2010
------------------------------	------	------

Operationele capaciteit

Irregularity rate	2,0	2,5
Punctualiteit aankomend verkeer	85,1	81,7
Punctualiteit vertrekkend verkeer	78,8	72,8
% vertrekkende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt	93	94
% aankomende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt	94	93

Prestatie-indicatoren	Toelichting	2011	2010
-----------------------	-------------	------	------

Maatschappelijke capaciteit

# overschrijdingen handhavingpunten	1	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen
# vluchten met meest lawaaige vliegtuigen op Schiphol (% van totaal # vluchten)		0,2%	0,4%
# personen dat hinder gemeld heeft bij Bas		5.419	5.387
Specifieke meldingen		88.768	212.335
Periodemeldingen		40.843	33.477
Overige meldingen		3.255	1.795
Focusgroep melders		5.394	5.272
% veelmelders en hun aandeel in totale % meldingen		0,5% veelmelders verantwoordelijk voor 57,3% meldingen	2,1% veelmelders verantwoordelijk voor 88,9% meldingen

Prestatie-indicatoren

Toelichting

2011

2010

Commerciële ontwikkeling

Prijs/kwaliteit Retail Airside (tevredenheid passagiers)		57%	56%
Bestedingen per vertrekkende passagier (Retail Airside) (EUR)		15,55	15,84
Parkeeropbrengsten per vertrekkende Nederlandse passagier (EUR)		7,67	7,82
Concessie-inkomsten per vertrekkende passagier (EUR)		5,26	5,27
# leden Privium		46.043	45.690
Inkopen bij verantwoorde leveranciers	2	66%	63%
Direct rendement op vastgoedbeleggingen (voor belasting)		6,3%	6,6%
Expiratie verhuurcontracten		7,0%	10,0%
Bezettingsgraad vastgoedportefeuille		88,5%	86,5%
Bezettingsgraad operationeel vastgoed terminal		91,5%	88,6%
Bezettingsgraad operationeel vastgoed overig		90,0%	95,6%
Omvang vastgoed portefeuille (m ²)		565.278	569.037

Prestatie-indicatoren

Toelichting

Amsterdam Airport Schiphol

Rotterdam The Hague Airport

Eindhoven Airport

Lelystad Airport

2011

2010

2011

2010

2011

2010

2011

2010

Milieu

Netto CO ₂ -uitstoot eigen activiteiten	3	6.684 ton	6.804 ton				
Elektriciteitsverbruik (kWh/operationeel jaar)		183.181.798	175.565.000	3.597.814	3.456.000	4.256.667	4.455.711
Gasverbruik (m ³ /operationeel jaar)		13.804.031	15.025.000	157.187	259.308	93.664	156.877
Energie efficiency		- 3,7%	- 2,2%				
Totale energiebesparingen		77 terajoules	44,6 terajoules				
EPBD labels bestaande gebouwen	4	74,2%	n.v.t.				
Zelf opgewekte energie (% van totale energiebehoefte)		1,25%	1,2%				
# jaarlijks aangesloten VOP's op walstroom	5	30	0				
Zuurstof oppervlaktewater	6	95,4%	n.v.t.				
Kaliumformiaat (liters)		224.741	1,9 miljoen				
Gemiddeld zoutverbruik (kg)		190.000	1,3 miljoen				
Drinkwater verbruik (m ³ /operationeel jaar)		1.223.461	1.241.971				
Drinkwaterverbruik per passagier in liters	7	14,0	15,9	10,0	10,0	7,4	6,8
Totaal opgehaald afval bedrijf		13.864 ton	13.998 ton	128	106	217	202
% hergebruik regulier afval	8	30%	34%	25%	25%	17%	15%
						15%	15%

Prestatie-indicatoren

Toelichting

2011

2010

Bereikbaarheid

Tevredenheid Schipholwerkers totale bereikbaarheid	80%	80%
Tevredenheid passagiers treinen van en naar Schiphol	88%, 81%	90%, 80%
Tevredenheid passagiers bereikbaarheid over de weg	78%	74%

Veiligheid

# runway incursions	9	36	31
Birdstrike rate	10	7,6	7,7
Uitvoeren integrale testen brandveiligheid	11	91%	n.v.t.
# aanrijdingen airside (gemiddeld per maand)		15	14
# aanrijdingen landside (gemiddeld per maand) waarvan parkeerschades		36,5 waarvan 6 parkeerschades	39 waarvan 6 parkeerschades
# dodelijke verkeersongevallen landside		0	0
# zeer ernstige letselongevallen landside		0	0
# verkeersongevallen met licht letsel landside (gemiddeld per maand)		2,4	3,5
# verkeersongevallen met zwaarder letsel landside (gemiddeld per maand)		0,4	0,5
Totaal Risico Gewicht (externe veiligheid) (tonnen)		6,466	6,118

Prestatie-indicatoren	Toelichting	Schiphol Group		Amsterdam Airport Schiphol		Rotterdam The Hague Airport		Eindhoven Airport		Lelystad Airport	
		2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010

Medewerkers

# FTE's	2.088	2.093	1.934	1.941	110	111	28	24	16	17
% FTE's	100	100	92,6	92,7	5,2	5,3	1,4	1,2	0,8	0,8
Gemiddelde leeftijd medewerkers	44,5	44,6	44,9	45,1	39,5	38,1	41,3	42,0	40,8	40,6
Gemiddelde lengte dienstverband	13,6	14,1	14,2	14,7	6,9	6,6	7,0	7,0	10,6	10,6
Medewerkersbetrokkenheid Schiphol Nederland B.V. en Schiphol Telematics	12		7,9	7,3						
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)	30	30	30	30	31	32	58	55	18	17
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)	24	23	24	22	29	31	33	33	0	0
Diversiteit toplagen management Schiphol Nederland B.V. (%)	13		23,4	22						
Ziekteverzuim medewerkers (%)	5,0	4,8	4,9	4,7	4,9	4,6	4,3	6,2	14,3	15,1
Ziekteverzuim Schiphol Nederland B.V. (%)	14		4,7	4,4						
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)	134	133	104	108	22	21	8	2	0	2
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)	177	313	150	283	22	27	4	1	1	2
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)	1.895	1.730	1.946	1.819	1.390	294	1.151	1.579	983	1.620
Schiphol College	15									
• opgeroepen geslaagde examenkandidaten			75%	44 nieuwe leerbanen						
• gestarte studenten			382	472						
• gestarte stagiaires			108	90						
• trainingen gevolgd door groepen			50 trainingen gevolgd door 147 groepen	42 trainingen gevolgd door 81 groepen						

Algemene informatie

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. Wereldwijd heeft geïntegreerde jaarverslaglegging de aandacht. Het International Integrated Reporting Committee (www.theIIRC.org) ontwikkelt hiervoor een raamwerk. Schiphol Group is één van de meer dan 50 internationale deelnemers aan het pilotprogramma. Het geïntegreerde denken ontwikkelt zich steeds meer. Dit komt duidelijk tot uitdrukking in de geheel vernieuwde opbouw van het jaarverslag over 2011.

In het directieverslag wordt ingegaan op de materiële onderwerpen en de gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden in 2011. Behalve in dit jaarverslag, is informatie beschikbaar op de website: www.schiphol.nl en www.schiphol.nl/cr.

Rapportage richtlijnen

Bij het samenstellen 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-referentietabel is opgenomen op pagina 122-130. 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 luchthavenondernemingen is medio 2011 gepubliceerd en deze hebben wij toegepast in dit jaarverslag.

Het ministerie van Financiën heeft bepaald dat vanaf 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 huidige ambitieniveau. Bovendien moeten de jaarverslagen van staatsdeelnemingen deel uitmaken van de onderzoeksgroep van de Transparantiebenchmark. Deze benchmark werd in 2011 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 voor het jaarverslag over 2010 deden 469 organisaties mee. Schiphol Group behaalde de 32ste plaats.

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 op pagina 131.

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. 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 vijftien prestatie-indicatoren waarvan de resultaten zijn beschreven in de toelichting. Deze prestatie-indicatoren hebben alleen betrekking op de luchthaven Schiphol en zijn:

1. Inkopen bij verantwoorde leveranciers
2. Aantal overschrijdingen handhavingspunten
3. CO₂-uitstoot eigen activiteiten
4. EPBD labels bestaande gebouwen
5. Aantal VOP's op walstroom
6. Zuurstof oppervlaktewater
7. Drinkwaterverbruik per passagier
8. Hergebruik regulier afval
9. Runway incursions
10. Birdstrike rate
11. Uitvoeren integrale testen brandveiligheid
12. Medewerkersbetrokkenheid
13. Diversiteit
14. Ziekteverzuim
15. Schiphol College

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 132.

Reikwijdte van de rapportage

De resultaten op financieel, operationeel en maatschappelijk gebied worden gepresenteerd in één jaarverslag. Meer dan 90% van onze activiteiten vindt plaats op de locatie Amsterdam Airport Schiphol. Veel van de operationele en maatschappelijke prestaties hebben daardoor alleen betrekking op deze locatie. 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 prestatie-indicatoren die beoordeeld zijn door de externe accountant hebben alleen betrekking op Amsterdam Airport Schiphol.

Binnen de processen van strategie en beleid, planning en control en verantwoording worden ook 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 wordt uitgedaagd haar prestaties te verbeteren.

De onderwerpen die voor de luchthaven zeer belangrijk zijn, worden besproken in het directieverslag. Het zijn onderwerpen met impact op financiën, veiligheid, milieu, mens en omgeving. Ze zijn van dagelijks belang voor uiteenlopende stakeholdergroepen, zoals aandeelhouders, reizigers, medewerkers en omwonenden (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 vijftien prestatie-indicatoren die zijn opgenomen in deze toelichting zijn geselecteerd omdat ze voor elk bedrijf relevant zijn (bijvoorbeeld CO₂-uitstoot eigen activiteiten en ziekteverzuim) of juist zeer specifiek zijn voor de sector (bijvoorbeeld birdstrike rate en geluid). Het betreft hier prestaties die de luchthaven direct zelf kan sturen op de locatie Schiphol, tenzij anders is vermeld.

Deze KPI's worden bij voorkeur als onderdeel van de bestaande periodieke managementinformatie gerapporteerd. Elf prestatie-indicatoren worden ten minste elk kwartaal gerapporteerd en de directie bespreekt deze met de betrokken senior managers. Vier prestatie-indicatoren worden tenminste jaarlijks gemeten en beoordeeld: CO₂-uitstoot eigen activiteiten, EPBD labeling, drinkwaterverbruik per passagier en verantwoord inkopen.

De informatie heeft betrekking op het kalenderjaar 2011 (1 januari – 31 december 2011). Op vier indicatoren is echter het operationele jaar (1 november 2010 – 31 oktober 2011) van toepassing: 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 drinkwaterverbruik en hergebruik afval is op pagina 116 een kaart opgenomen die laat zien welke locaties meetellen bij deze prestatie-

indicatoren. De basis vormen de gebouwen die vallen onder de omgevingsvergunning milieu van Schiphol Nederland B.V. De indicatoren hebben niet precies dezelfde reikwijdte als de omgevingsvergunning.

Prestatie-indicatoren – maatschappelijke capaciteit

1. KPI Aantal overschrijdingen handhavingspunten

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2011: geen overschrijdingen (geen overschrijdingen in 2010)

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

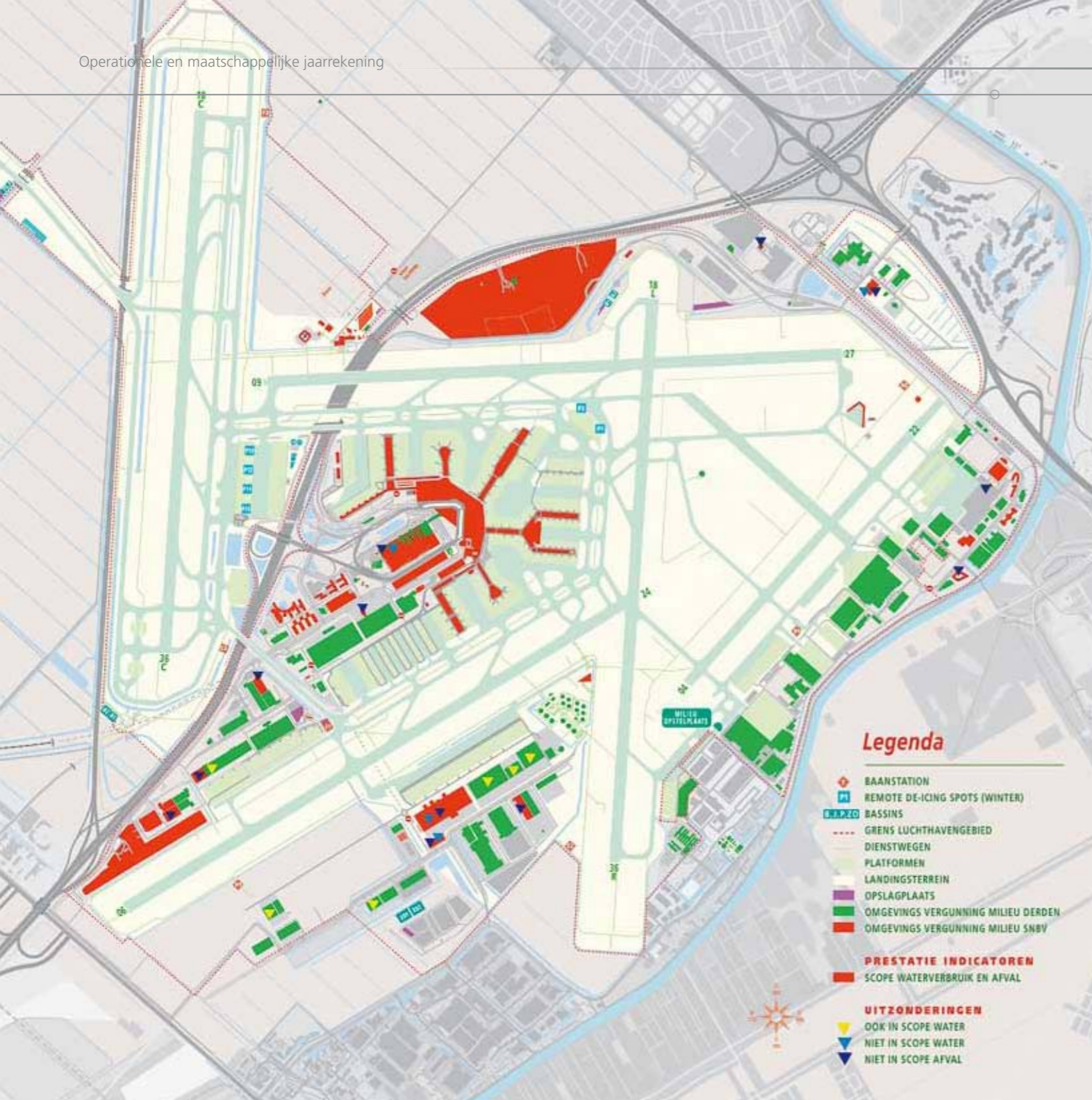
Het operationele jaar is afgesloten zonder overschrijdingen van de grenswaarden voor vliegtuiggeluid in alle handhavingspunten. Ook voor de lange termijn geldt dat de ambitie is om overschrijdingen te voorkomen. Een bijzonderheid is dat de geluidsbelasting in het etmaal handhavingspunt 33, welke gelegen is onder de uitvliegroutes van de Kaagbaan, door scherpe monitoring van de belasting precies gelijk is aan de wettelijke grenswaarde.

In het operationele jaar 2011 is groot onderhoud uitgevoerd nabij de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan. Hierdoor zijn beide banen enkele weken niet beschikbaar geweest, waardoor het vliegverkeer op andere banen is afgewikkeld. Hierdoor wijzigt de verdeling van de geluidsbelasting in de omgeving en zou zonder voorziening een mogelijke overschrijding kunnen ontstaan in één of meerdere handhavingspunten. Schiphol heeft daarom het ministerie van Infrastructuur en Milieu verzocht om vervangende grenswaarden vast te stellen. Het ministerie heeft vervangende grenswaarden vastgesteld en ontheffing verleend voor het nachtelijk gebruik van de Buitenveldertbaan, als alternatieve startbaan gedurende het groot onderhoud aan de Kaagbaan.

Prestatie-indicatoren – ketenmanagement

2. KPI Inkopen bij verantwoorde leveranciers

- Interne rapportage: één maal per jaar
- Rapportage periode: kalenderjaar



- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2011: 66% van totale inkoopvolume (63% van totale inkoopvolume in 2010)

De centrale inkoopafdeling van Amsterdam Airport Schiphol selecteert leveranciers waarvan de business areas producten en diensten kunnen afnemen. Corporate Responsibility wordt hierbij als selectie-criterium 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 afgenomen bij circa 60 leveranciers, de overige 20% bij ruim 1300 leveranciers. We meten de prestatie-indicator op basis van gegevens over de groep van circa 60 leveranciers die 80% van onze inkoop verzorgen. De score van de KPI kan derhalve maximaal 80% bedragen.

66% van het inkoopvolume is in 2011 geplaatst bij leveranciers waarvan wij hebben vastgesteld dat die bewust bezig zijn met Corporate Responsibility, dat wil zeggen dat zij minimaal een recent Corporate Responsibility beleidsdocument hebben. De ambitie is om de stijgende trend door te zetten.

Prestatie-indicatoren – Milieu

Beleid en managementsystemen

In het Milieubeleidsplan 2008-2011 staan doelen en maatregelen beschreven voor de milieucompartimenten geluid, lucht, 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 milieucompartimenten die de luchthaven kent.

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. Wet- en regelgeving kan ook een aanleiding vormen om programma's 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.

3. KPI CO₂-uitstoot eigen activiteiten

- Interne rapportage: één maal per jaar
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: Eigen activiteiten Amsterdam Airport Schiphol op locatie Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2011: 6.684 ton (6.804 ton 2010)

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

en brandstof, gebruikmaken van duurzame energie en brandstof en tot slot compensatie.

De niet gecompenseerde CO₂-uitstoot van onze eigen activiteiten betreft 140.411 ton CO₂. Amsterdam Airport Schiphol compenseert het grootste deel (133.727 ton) van haar CO₂-emissies door de inkoop van Garanties van Oorsprong (groene energiecertificaten). Voor 2011 is dit gegaan op basis van Noorse waterkracht. De netto CO₂-uitstoot bedraagt 6.684 ton.

De CO₂-uitstoot van zakenreizen gemaakt per vliegtuig wordt eveneens gecompenseerd. Dit 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.

4. KPI EPBD labels bestaande gebouwen

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: bestaande gebouwen uit de Schiphol Real Estate B.V. (SRE) portefeuille van commercieel vastgoed, uitsluitend op de locatie Schiphol.
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2011: 74,2% van het verhuurbaar vloeroppervlak heeft minimaal C label (n.v.t. in 2010)

Bestaande gebouwen uit de portefeuille van SRE worden verduurzaamd. Ultimo 2011 had 74,2% van het verhuurbaar vloeroppervlak van de relevante gebouwen minimaal een C label van het Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). De schaal loopt van G naar A waarbij A het beste is.

Het percentage wordt berekend op basis van het aantal verhuurbare vierkante meters (vvo). De ambitie is dat in 2013 90% van het verhuurbaar vloeroppervlak van de bestaande gebouwen minimaal een certificaat level C heeft.

Het gaat bij deze prestatie-indicator om commercieel vastgoed op de locatie Schiphol. Niet inbegrepen zijn operationeel vastgoed en commercieel vastgoed op andere locaties of vastgoed dat eigendom is van andere entiteiten dan SRE. Tevens zijn vastgoedbeleggingen met een sloopnominatie ook niet inbegrepen. Bedrijfsruimten zijn tevens uitgesloten omdat voor deze categorie vastgoedbeleggingen geen EPBD label beschikbaar is.

5. KPI Aantal VOP's op walstroom

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2011: 30 VOP's (0 VOP's in 2010)

Om de luchtkwaliteit te verbeteren in het gebied rondom de luchthaven leggen we aansluiting voor walstroom en preconditioned air (PCA units) aan bij de vliegtuigopstelplaatsen (VOP's). Dit is vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit. In de periode 2010 tot en met 2013 worden jaarlijks gemiddeld vijftien VOP's aangepast. De luchthaven zorgt voor benodigde infrastructuur en voor de 400Hz apparatuur. Deze apparatuur voorziet het vliegtuig van stroom tijdens de vliegtuigafhandeling. Verder zorgen wij voor een aansluiting voor PCA's die door de afhandelaren worden aangeschaft.

Deze voorzien het vliegtuig van warme en koude lucht. In 2011 zijn 30 VOP's aangepast. Sinds 1 januari 2011 is het gebruik van Auxiliary Power Units (APU) op de F-, G- en B-pier Zuid en Ground Power Units (GPU) verboden. Een GPU levert stroom en een APU zorgt voor zowel stroom als warme en koude lucht in het vliegtuig tijdens de afhandeling aan de gate. Beide veroorzaken onder andere NO_x-emissies en roet. Het verbod op het gebruik van APU's en GPU's wordt ieder jaar uitgebreid, en dit stimuleert het gebruik van walstroom en PCA.

6. KPI Zuurstof oppervlaktewater

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: oppervlaktewater terrein Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2011: 95,4% (n.v.t. in 2010)

Het ijsvrij houden van 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 gladheidsbestrijdingsmiddelen zijn biologisch afbreekbaar en onttrekken daarbij zuurstof aan het water. De kwaliteit van het water wordt afgeleid van het zuurstofgehalte in het water.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland voert metingen uit op drie overslagpunten. Dit doet zij met ISO- en NEN-genormeerde apparatuur. Hieruit vloeien 24-uursgemiddelden. De gegevens worden dagelijks gerapporteerd via de gezamenlijke online interface. Deze is ontwikkeld door een derde partij in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland en de luchthaven. Schiphol kan de data aflezen uit de online interface.

Het percentage van het aantal dagen waarop het gemiddelde zuurstofgehalte meer is dan 3 mg/l op de drie handhavingpunten, bedroeg in 2011 98,58%, 97,17% en 90,57%. Met name door het warme vierde kwartaal 2011, het winterse weer in 2010 en doordat in het eerste kwartaal van 2010 nog kaliumacetaat gebruikt is, zijn de percentages over 2011 hoger dan in 2010. De ambitie is dat in 2015 de drie handhavingpunten altijd aan de normen voldoen.

7. KPI Drinkwaterverbruik per passagier

- Interne rapportage: twee maal per jaar
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: eigen drinkwaterverbruik Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2011: 14,0 liter (15,9 liter in 2010)

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 116. Deze is niet precies gelijk aan de omgevingsvergunning milieu omdat onder meer een deel van het drinkwaterverbruik gefactureerd wordt aan Schiphol Real Estate die het vervolgens doorberekent in de huurprijs.

Het drinkwaterverbruik is in 2011 gedaald naar 14 liter per passagier. De daling is veroorzaakt doordat er steeds meer water wordt ingedikt waardoor minder suppletie (aanvulling) van de koeltorens nodig is.

8. KPI Hergebruik regulier afval

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: eigen regulier afval Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Van Gansewinkel
- 2011: 30,2% (34% in 2010)

Op Amsterdam Airport Schiphol wordt door Van Gansewinkel het afval bij verschillende locaties ingezameld. De luchthaven richt zich op het verhogen van het hergebruikpercentage van het eigen reguliere afval. Dit is een verzamelnaam voor hout, klein chemisch afval, glas, papier, GFT, restafval en overig afval. Van het eigen reguliere afval is in 2011 30,2% gescheiden verwerkt. Op de lange termijn moet dit percentage steeds meer toenemen. De scope van deze prestatie-indicator is ingetekend op de kaart op pagina 116. Deze is niet precies gelijk aan de omgevingsvergunning milieu omdat sommige huurders zelf een contract met

een afvalinzamelaar kunnen afsluiten waardoor onze afvalinzamelaar niet op alle locaties die onder de omgevingsvergunning milieu vallen, het afval ophaalt.

Prestatie-indicatoren – veiligheid

Beleid en managementsystemen

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 proces-eigenaren 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/letsels als gevolg van bouw- en onderhoudswerkzaamheden

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

- Runway incursions
- Birdstrikes
- Zwerfafval

9. KPI Runway incursions

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: airside Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: LVNL en Amsterdam Airport Schiphol registreren voorvallen
- 2011: 36 runway incursions (31 in 2010)

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 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 welke zich zonder de hiervoor benodigde toestemming op de start of landingsbaan bevindt. 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 2011 waren er 36 runway incursions, zonder ernstig gevaar. Voor deze prestatie-indicator is de ambitie om een dalende trend te realiseren.

10. KPI Birdstrike rate

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: grenzen luchthaventerrein
- Registratie: KLM en Amsterdam Airport Schiphol registreren aanvaringen
- 2011: 7,6 birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,7 in 2010)

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

Sinds 2005 hanteren homecarrier KLM en Amsterdam Airport Schiphol dezelfde registratie van birdstrikes. Deze incidenten stemt Amsterdam Airport Schiphol maandelijks af met KLM. De rapportages worden elk kwartaal in het Schiphol Birdstrike Committee (SBC) besproken waarbij behalve de registraties ook het beleid en de waaier aan verjaagmiddelen en hun effectiviteit worden besproken. Aan het SBC nemen tevens deel transavia.com, LVNL, Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL), DGB (Directoraat-generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu) en ad hoc de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV).

De birdstrike rate over 2010 is aangepast waardoor deze is bijgesteld naar 7,7 per 10.000 vliegtuigbewegingen in plaats van de vorig jaar gerapporteerde 7,2 per 10.000 vliegtuigbewegingen. Controle van de gegevens samen met KLM leverde nieuw inzicht op over de relevante vliegtuigbewegingen.

De birdstrike rate in 2011 op Schiphol bedraagt 7,6 per 10.000 vliegtuigbewegingen. Ten opzichte van 2010

betekent dat een daling van 0,1 birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen. Op de lange termijn is een dalende trend in de birdstrike rate onze ambitie.

Dit gemiddelde van birdstrikes is berekend door de birdstrikes gerapporteerd door KLM en die van Amsterdam Airport Schiphol die betrekking hebben op KLM toestellen 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 homecarrier 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.

11. KPI Uitvoeren integrale testen brandveiligheid

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2011: 91% van de integrale testen is uitgevoerd volgens planning (n.v.t. in 2010)

De luchthaven is verantwoordelijk voor de brandveiligheid in de terminal. Om de brandveiligheid te waarborgen en de actuele bedrijfszekerheid van de brandveiligheidssysteem overschrijdende stuuracties te verifiëren, worden integrale testen uitgevoerd. Brandmeldinstallaties, luchtbehandelingsinstallaties, bagagesystemen, liftsturing, rolluiken en evacuatiesystemen in de terminal worden onder operationele omstandigheden integraal getest. 91% van de integrale testen is volgens planning uitgevoerd. De doelstelling voor 2012 is dat een gelijk niveau gerealiseerd wordt.

Prestatie-indicatoren – medewerkers

Beleid en managementsystemen

Amsterdam Airport Schiphol heeft een fraude- en een klokkenluiderreglement 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 ingehuurde medewerkers, passagiers en bezoekers. Amsterdam Airport Schiphol maakt hierbij gebruik van een arbo managementsysteem, dat gebaseerd is op de internationale norm OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series).

12. KPI Medewerkersbetrokkenheid

- Interne rapportage: één maal per 18 maanden
- Rapportage periode: 18 maanden
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: MeyerMonitor
- 2011: 7,9 (7,3 in 2010)

De medewerkersbetrokkenheid wordt bepaald aan de hand van de uitkomsten van de Schiphol Monitor van het onderzoek- en dialoogbureau MeyerMonitor. Deze monitor brengt op zeven strategische thema's het verschil tussen gewenste en actuele situatie in kaart. Aan de hand van deze verschillen kan het management bepalen welke thema's aandacht behoeven met het oog op het realiseren van de strategie.

In de Schiphol 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: 7,9. In 2013 wordt de medewerkersbetrokkenheid weer gemeten en onze ambitie is dat het cijfer verder zal stijgen. De Schiphol Monitor is toegestuurd aan alle medewerkers van Schiphol Nederland B.V. en aan de medewerkers van Schiphol Telematics. 61% van deze groep heeft de vragenlijst ingevuld.

13. KPI Diversiteit

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2011: 23,4% (22% in 2010)

Schiphol Nederland B.V. richt zich op het vergroten van de diversiteit van de organisatie door 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. In scope zijn alle posities in Reporting Level I, II en III met een bepaalde mate van invloed op strategieontwikkeling, beleid en/of besluitvorming met betrekking tot onze kernactiviteiten.

Het directieteam N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland B.V. (bestaande uit CEO, CCO, COO en CFO) wordt aangeduid als Reporting Level I. Reporting Level II betreft de managementlaag direct rapportierend aan Reporting Level I. In navolging hiervan betreft Reporting Level III de managementlaag welke direct rapporteert aan Reporting Level II. Het percentage vrouwen met een positie in deze lagen is 23,4%. De ambitie is om het percentage ultimo 2014 verhoogd te hebben naar 30%.

14. KPI Ziekteverzuim

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2011: 4,7% (4,4% in 2010)

Schiphol Nederland B.V. wil dat haar medewerkers vitaal en duurzaam inzetbaar zijn. Dit is in de eerste plaats essentieel voor de medewerker zelf. De medewerker brengt immers geruime tijd van zijn leven door bij zijn werkgever. Bovendien is het belangrijk voor de continuïteit en de kwaliteit van de bedrijfsvoering. 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 2011 bedroeg het ziekteverzuimpercentage van Schiphol Nederland B.V. 4,7%. Dit percentage is berekend volgens de Verbaannorm. De stijging is veroorzaakt door een toename in het aantal en de duur van het middellang- en lang verzuim. Onze ambitie is om een dalende trend in te zetten bij ziekteverzuim.

15. KPI Schiphol College

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: locatie Schiphol
- Registratie: Schiphol College
- 2011: Leerbanen 75% van examenkandidaten geslaagd (2010: leerbanen 44 gestart) MBO 382 deelnemers gestart (2010: 472 deelnemers gestart) Stagiaires 108 geplaatst (2010: stagiaires 90 geplaatst) Vakopleidingen 50 opleidingen gevolgd door 147 groepen (2010: 81 opleidingen, 42 groepen)

Leerbanen

Een leerbaan is bedoeld voor mensen zonder voltooide opleiding of werk. Door middel van een werk/leertraject krijgen deze mensen een betere startkwalificatie voor de arbeidsmarkt. We meten aan de hand van het slagingspercentage of de deelnemers volgens verwachting presteren. In 2011 is 75% van de opgeroepen examenkandidaten geslaagd voor het examen om het leertraject af te ronden. Aangezien de prestatie-indicator gedurende 2011 is gewijzigd, wordt in 2012 dezelfde doelstelling aangehouden, namelijk minimaal 70% van de opgeroepen examenkandidaten slaagt voor het examen om het leertraject af te ronden. Ook kan er geen vergelijking gemaakt worden met 2010.

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 2011 zijn 382 mensen gestart aan een MBO opleiding. Er is geen duidelijke oorzaak voor het lagere aantal aanmeldingen. De ambitie is om in 2012 het aantal gestarte studenten naar 400 te brengen.

Stages

Schiphol College fungeert ook als stagebureau en biedt stages aan bij Schiphol Group. In 2011 zijn 108 stagiaires geplaatst bij Schiphol Group. Ten opzichte van 2010 is het aantal stages gestegen doordat steeds meer scholieren en docenten het Schiphol College kennen en tevreden zijn over de geleverde producten en diensten. Voor 2012 geldt dezelfde doelstelling als in 2011: Schiphol College plaatst minimaal 100 stagiaires bij Schiphol Group.

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 2011 hebben 50 groepen 147 verschillende vakopleidingen gevolgd. Steeds meer bedrijven weten Schiphol College te vinden en zijn tevreden over de geleverde producten en diensten. Dit heeft geleid tot een stijging ten opzichte van 2010. Voor 2012 wordt gezien de economische situatie dezelfde doelstelling aangehouden.

Global Reporting Initiative referentietabel

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
1 Profiel			
1.1 CEO statement	- Voorwoord	8, 9	
1.2 Belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden	- Strategische doelstellingen - Risicomanagement	34-36 100-105	
2 Organisatieprofiel			
2.1 Naam organisatie	- Ondernemen in een complexe omgeving	18-31	
2.2 Voornaamste producten en/of diensten	- Ondernemen in een complexe omgeving	18-31	
2.3 Operationele structuur	- Ondernemen in een complexe omgeving	18-31	
2.4 Locatie hoofdkantoor	+		Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol
2.5 Aantal landen waar actief	- Ondernemen in een complexe omgeving	18-31	
2.6 Eigendomsstructuur en rechtsvorm	- Corporate Governance - Aandeelhoudersinformatie	90, 91 106	
2.7 Ondernemen in een complexe omgeving	- Ondernemen in een complexe omgeving - Onze prestaties in 2011/ Concurrentiepositie	18-31 44-49	
2.8 Omvang van de organisatie	- Ondernemen in een complexe omgeving - Onze prestaties in 2011/ Financiële gang van zaken	18-31 38-44	Omvang terrein Amsterdam Airport Schiphol bedraagt 2.787 hectare en heeft 6 start- en landingsbanen
2.9 Significante operationele veranderingen tijdens verslagperiode	- Ondernemen in een complexe omgeving	18-31	Geen significante veranderingen
2.10 Toegekende onderscheidingen tijdens verslagperiode	- Onze prestaties in 2011/ Operationele capaciteit	49-55	
3 Verslagparameters			
3.1 Verslagperiode	+		01-01-2011 – 31-12-2011
3.2 Datum van het meest recente verslag	05-04-2011		www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/FinanciëleInformatie/Jaarverslagen.htm
3.3 Verslaggevingscyclus	+		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	- Operationele en maatschappelijke jaarrekening	114, 115	
3.6 Afbakening van het verslag	- Operationele en maatschappelijke jaarrekening	114, 115	
3.7 Vermelding beperkingen voor reikwijdte verslag	- Operationele en maatschappelijke jaarrekening	114, 115	
3.8 Basis voor verslaggeving	- Operationele en maatschappelijke jaarrekening	114, 115	
3.9 Technieken en berekeningsgrondslagen voor gegevensmetingen	- Operationele en maatschappelijke jaarrekening	114, 115	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 definitie van de CO ₂ -uitstoot van de eigen activiteiten en van leerbanen, onderdeel van de prestatie-indicator Schiphol College, is aangepast waardoor de data niet te vergelijken is met eerdere gepubliceerde gegevens. De birdstrike rate over 2010 is opnieuw berekend door verbeterd inzicht in het aantal relevante vliegtuigbewegingen.
3.11 Significante veranderingen t.o.v. vorige verslagperiode	+		
3.12 GRI inhoudsopgave	- Operationele en maatschappelijke jaarrekening	108- 133	
3.13 Verificatierapport	- Operationele en maatschappelijke jaarrekening	122- 130	

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
4 Indicatoren m.b.t. Bestuursstructuur			
4.1 Bestuursstructuur van de organisatie	- Verslag van de Raad van Commissarissen - Corporate Governance - Toezicht, bestuur en management	10-15 90, 91 92-95	
4.2 Relatie voorzitter hoogste bestuurslichaam en leidinggevende functie	- Toezicht, bestuur en management	92-95	
4.3 Aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuurslichaam	- Toezicht, bestuur en management	92-95	
4.4 Mechanismen voor aandeelhouders en medewerkers om aanbevelingen te doen of medezeggenschap uit te oefenen	- Corporate Governance - Aandeelhoudersinformatie	90, 91 106	
4.5 Koppeling tussen prestaties van de organisaties en vergoedingen voor leden hoogste bestuursorgaan, top managers en leidinggevend	- Remuneratierapport	96-99	
4.6 Processen waarmee hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden	- Corporate Governance	90, 91	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/CorporateGovernance.htm
4.7 Kennis over verantwoord ondernemen bij hoogste bestuurslichaam	- Remuneratierapport - Organisatie van Corporate Responsibility	96-99 107	
4.8 Intern ontwikkelde missie-, beginselverklaringen en gedragscodes	+		In de CAO zijn gedragscodes opgenomen over ongewenste omgangsvormen, e-mail gebruik en omgang met externe relaties. Daarnaast is er een fraude- en een klokkenluidersreglement. www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/CROpSchiphol/GedragscodesEnVerdragen.htm
4.9 Corporate Governance	- Corporate Governance	90, 91	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/CorporateGovernance.htm
4.10 Processen voor evalueren van eigen prestaties van het hoogste bestuurslichaam	- Remuneratierapport	96-99	
4.11 Voorzorgsprincipe	+		www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/CROpSchiphol/EuropesPreferredAirport.htm
4.12 Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven	+		Global Compact
4.13 Lidmaatschap van verenigingen (zoals brancheverenigingen) en/of nationale/internationale belangenorganisaties	- Toezicht, bestuur en management	92-95	Lid van brancheorganisatie Airports Council International
4.14 Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken	- Ondernemen in een complexe omgeving	18-31	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/OnzeStakeholders.htm
4.15 Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden die moeten worden betrokken	- Ondernemen in een complexe omgeving	18-31	Stakeholders hebben geen specifieke plek in directieverslag, maar komen verspreid in het Jaarverslag 2011 aan de orde.
4.16 Benadering van het betrekken van belanghebbenden	- Ondernemen in een complexe omgeving	18-31	Er wordt op regelmatige basis en in meerdere overlegorganen gesproken met stakeholders. Circa vier keer per jaar houden wij een stakeholderdialoog met de directie en een selectie van onze stakeholders om de ingeslagen weg te toetsen en bepaalde gemaakte keuzes uit te leggen.
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 maatschappelijke capaciteit, milieu, bereikbaarheid en veiligheid

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
5.1 Economische Prestatie-indicatoren			
Managementbenadering economische prestaties			<p>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 313 lijndienstbestemmingen gevlogen worden. Het markt-aandeel voor passagiersvervoer bedraagt 10,9% en voor vrachtovervoer 13,9%. Dit zijn belangrijke indicatoren voor bedrijven om zich te vestigen in Nederland en in het bijzonder in de nabijheid van luchthaven Schiphol.</p> <p>Amsterdam Airport Schiphol is de havenmeester van de luchthaven Schiphol. In deze rol exploiteert en ontwikkelt zij het terrein. We investeren op jaarbasis tussen de 250 en 300 miljoen euro. 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.</p> <p>Op de luchthaven zijn 500 bedrijven gevestigd die zorgen voor werkgelegenheid voor bijna 62.000 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 2011 2.145 medewerkers in dienst.</p> <p>Meer informatie over</p> <ul style="list-style-type: none"> - financiële ontwikkelingen: Onze prestaties in 2011/Financiële gang van zaken (38-44) - vervoer van passagiers en vracht, inclusief marktaanwezigheid: Onze prestaties in 2011/Concurrentiepositie (44-49) - investeringen: Onze prestaties in 2011/Financiële gang van zaken (42) - werkgelegenheid en Schiphol College: Onze prestaties in 2011/Medewerkers (74-78) en op www.schipholcollege.nl
EC1 Directe economische waarden	- Financiële jaarrekening	134	
EC2 Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65-71	theGROUNDS Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/MilieuEnGeluid/theGROUNDS1.htm
EC3 Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringsplan	- Financiële jaarrekening	134	
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	+		De salarissen zijn vastgelegd in de cao
EC6 Beleid, methoden en deel van uitgaven betreffende lokaal gevestigde leveranciers	-		Niet beschikbaar
EC7 Procedures voor lokale personeelswerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap	+		Voor buitenlandse activiteiten geldt dat slechts enkele managers vanuit Nederland gedetacheerd zijn.
EC8 Ontwikkeling en gevolgen van investeringen in infrastructuur en diensten die voornamelijk ten behoeve van het algemeen nut worden geboden	- Onze prestaties in 2011/ Financiële gang van zaken	38-44	We investeren op jaarbasis tussen de 250 en 300 miljoen euro. 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 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. Dit is tevens gebleken uit de Mainportstudie van McKinsey en the Boston Consultancy Group, gepubliceerd in maart 2011.
AO1 Aantal passagiers verwerkt gedurende een jaar, onderverdeeld naar internationale en binnenlandse vluchten, naar OD- en transferpassagiers inclusief transit	+		<p>Amsterdam Airport Schiphol</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passagiers (incl. transit) 49.755.252 - Binnenlands 419 - Europees 33.846.307 - Intercontinentaal 15.908.526 - OD-passagiers (totaal) 29.491.315 - OD Europees 22.433.362 - OD Intercontinentaal 7.057.953 - Transfer (totaal) 20.189.310 - Transfer Europees 11.391.948 - Transfer Intercontinentaal 8.797.362 - Transit's 74.627

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
AO2 Aantal vliegtuigbewegingen gedurende een jaar, onderverdeeld naar dag en nacht en in commerciële, niet-commerciële, vracht en militaire vluchten	+		<p>Amsterdam Airport Schiphol</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vliegtuigbewegingen totaal 437.083 - Vrachtvluchten (commercieel) 15.928 - Passagiersvluchten (commercieel) 404.321 - General aviation (niet-commercieel) 16.834 - Militaire vluchten (niet-commercieel) 152 - Overige GA vluchten (niet-commercieel) 16.682 - Nachtvluchten totaal 21.592 - Nachtvluchten (commercieel) 20.979 - Nachtvluchten (niet-commercieel) 613
AO3 Hoeveelheid vracht	+		Amsterdam Airport Schiphol: - 1.523.806 ton
5.2 Milieu Prestatie-indicatoren			
Managementbenadering milieu-indicatoren			<p>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. Voor energie en mobiliteit zetten we een stap extra en voeren we ambitieuze programma's uit: EnergieStrategie2020 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 bedrijfsdelen, 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, CO₂-uitstoot eigen activiteiten, BREEM 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.</p> <p>Meer informatie over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Energie, CO₂, water- en luchtkwaliteit, afval, mobiliteit: Ondernemen in een complexe omgeving/Milieu (28), Onze prestaties in 2011/Milieu (65-71) en Operationele en maatschappelijke jaarrekening (117-119) - Bereikbaarheid: Ondernemen in een complexe omgeving/Bereikbaarheid (28, 29) en Onze prestaties in 2011/ Bereikbaarheid (71) - op www.schiphol.nl/cr en op www.theGROUNDS.com.
EN1 Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume	+		Aangezien wij een dienstverlenend bedrijf zijn, is deze indicator niet materieel. Wij registreren alleen de aankoop van materialen en niet hoeveel materialen we gebruikt hebben.
EN2 Gebruik recycled materiaal	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	70, 71	
EN3 Direct energieverbruik door primaire energiebron	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65, 66	
EN4 Indirect energieverbruik door primaire bron	+		De opgegeven hoeveelheden energie betreffen het totale energie-verbruik in elektriciteit en gas. Er wordt geen indirecte energie separaat ingekocht. Schiphol zorgt indien nodig zelf voor de omzetting van direct energieverbruik naar indirect energieverbruik.
EN5 Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65, 66	
EN6 Initiatieven ten behoeve van energie-efficiënte en duurzame energie evenals verlagingen van de energie-eisen als resultaat van deze initiatieven	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65, 66	
EN7 Initiatieven ter verlaging van het indirecte energieverbruik	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65, 66	Het verlagen van het indirect energieverbruik maakt onderdeel uit van onze energiereductie en efficiencydoelstellingen voortkomend uit de MJA afspraak en onze klimaatdoelstellingen.
EN8 Wateronttrekking per bron	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	68	Wij onttrekken geen water om te zuiveren voor drinkwater, ook niet voor industriële toepassingen.
EN9 Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	68	
EN10 Percentage gerecycled en hergebruikt water	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	68	Wij recyclen of hergebruiken geen water.
AO4 Opvangen hemelwater dat terechtgekomen is op het luchthaventerrein. Hemelwater kan vervuild zijn door luchthaven processen (bijvoorbeeld gelekte kerosine)	-		Niet beschikbaar

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
EN11	+		De luchthaven heeft in 2011 geen nieuwe start- en landingsbaan aangelegd of een terminal gebouwd. Hierdoor hoefden er geen flora en fauna verhuisd te worden naar een nieuwe locatie.
EN12	+		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'.
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	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65-69	Alleen CO ₂ - en NO _x -emissies beschikbaar. Voor de omgevingsvergunningmilieu hoeven de overige emissies niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland. Derhalve is deze informatie niet beschikbaar.
EN17	+		De focus ligt op CO ₂ , dit is de belangrijkste broeikasgas. Zie ook EN16
EN18	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65-69	
EN19	+		Voor de omgevingsvergunning milieu hoeft het gebruik van koude-middelen niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland. Derhalve is deze informatie niet beschikbaar.
EN20	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65-69	Alleen CO ₂ - en NO _x -emissies beschikbaar. Voor de omgevingsvergunning milieu hoeven de overige emissies niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland. Derhalve is deze informatie niet beschikbaar.
AO5	+		De samenstelling van de luchtkwaliteit wordt gemonitord door de overheid via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Tevens berekent een externe partij in opdracht van Schiphol Group één maal per jaar de samenstelling van de lucht op de locatie Schiphol.
EN21	+		We voeren al het (sanitair) afvalwater uit de gebouwen naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie van Evides.
EN22	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	70, 71	
EN23	+		Significante lozingen op water vinden niet plaats.
EN24	+		Een afvalverwerkingsbedrijf verzorgt voor ons het transport en de verwerking van het afval, en daarmee ook van het gevaarlijk afval.
EN25	-		Niet beschikbaar
AO6	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	67	
EN26	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	65-71	
EN27	+		Schiphol Group verkoopt geen producten met verpakkingen.
EN28	+		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	- Onze prestaties in 2011/ Milieu	66, 76	
	- Onze prestaties in 2011/ Bereikbaarheid	71	
EN30	-		Niet beschikbaar
AO7	- Onze prestaties in 2011/ Maatschappelijke capaciteit	56, 57	Op www.bezoekbas.nl is inzichtelijk hoe de geluidsbelasting is verdeeld over de verschillende regio's.

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
5.3 Arbeidsomstandigheden 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' flexibeler 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 gemotiveerde 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. In wet- en regelgeving is bepaald wat verstaan wordt onder veilige werkomstandigheden. Dit betreft ook blootstelling aan geluid en emissies. Door middel van waarschuwingborden, nieuwsbrieven en het zakboek Safety & Security attenderen we onze medewerkers hoe zij veilig werken.		
			De CEO is verantwoordelijk voor het medewerkersbeleid. 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 en veilige werkomstandigheden: Ondernemen in een complexe omgeving/ Medewerkers (31) en Onze prestaties in 2011/Medewerkers (74-78) - Ziekteverzuim, diversiteit en medewerkersbetrokkenheid: Onze prestaties in 2011/Medewerkers (74-78) en Operationele en maatschappelijke jaarrekening (120, 121) - www.schiphol.nl/cr en www.schiphol.nl/WerkenVacatures
LA1	-	74-78	Gegevens over type werk zijn niet beschikbaar
LA2	-	74-78	Onze prestaties in 2011/ Medewerkers
LA3	+		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	+		93,7%
LA5	+		Er zijn geen specifieke afspraken gemaakt over opzegtermijnen die zouden gelden in geval van operationele veranderingen.
LA6	+		0,45%
LA7	-	74-78	In 2011 zijn er geen werkgerelateerde sterfgevallen geweest
LA8	-	74-78	Zie ook: www.schiphol.nl/WerkenVacatures/WerkenBijSchipholGroup/VerrassendeCarrières.htm
LA9	+		In de CAO zijn afspraken over arbo-onderwerpen vastgelegd, geen formele overeenkomsten met vakbonden.
LA10	+		Aantal trainingsuren niet bekend, wel gemiddeld opleidingsbudget. Zie ook: www.schiphol.nl/WerkenVacatures/WerkenBijSchipholGroup/VerrassendeCarrières/OpleidingEnGroei.htm
LA11	+		www.schiphol.nl/WerkenVacatures/WerkenBijSchipholGroup/VerrassendeCarrières.htm
LA12	+		100%
LA13	- Toezicht, bestuur en management	92-95	
LA14	+		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, Zweden, Italië, Hongkong 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 Schiphol Nederland B.V. zijn de volgende gedragscodes opgesteld: ongewenste omgangsvormen, e-mail en Internet gebruik en omgang met externe relaties. Tevens hebben we een fraudereglement en klokkenluidersreglement. Via het inkoopreglement worden eisen gesteld aan de leveranciers van onze producten en diensten. Schiphol Group is sinds 2010 ondertekenaar van de Global Compact. De CEO is verantwoordelijk voor het medewerkersbeleid.		
			De Koninklijke Marechaussee houdt zich bezig met de paspoortcontrole en de bewaking van de grens en is daarmee ook verantwoordelijk voor zaken als mensenhandel.
			Meer informatie: - Risicomanagement; Risico M: Keten- en inleenaansprakelijkheid (104) - Ondernemen in een complexe omgeving/Medewerkers (31) en Onze prestaties in 2011/Medewerkers (74-78)

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
HR1 Mensenrechten clauses in investerings- en inkoopbeleid	+		www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/CROpSchiphol/InkoopEnKetenbeheer.htm
HR2 Percentage belangrijke leveranciers en aannemers die getoetst zijn op naleving van de mensenrechten en op getroffen maatregelen	+		Schiphol Group heeft een inkoopbeleid. Leveranciers worden echter niet specifiek getoetst op naleving mensenrechten. Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility/CROpSchiphol/InkoopEnKetenbeheer.htm
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. Wij handelen in lijn met de Nederlandse wet en hebben niet te maken met kinderarbeid en verplichte arbeid.
HR7 Gedwongen of verplichte arbeid	+		Het grootste deel van onze activiteiten vindt plaats in Nederland. 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.
HR10 Percentage van de bedrijfsvoering dat is onderzocht op impact op de mensenrechten	+		Niet van toepassing
HR11 Aantal klachten met betrekking tot mensenrechten, ontvangen via officiële klachtenkanalen	+		Niet van toepassing

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 bijna 62.000 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, de passagiers voldoende keuzes kunnen maken en alle luchtvaartmaatschappijen hun diensten kunnen aanbieden op Amsterdam Airport Schiphol.		
	De maatschappelijke functie is uitvoerig ter sprake gekomen tijdens de stakeholderdialogen die uitgevoerd zijn in 2011. 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: maatschappelijke capaciteit en overschrijdingen in de geluidshandhavingpunten. Ook is Schiphol lid van CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol). De luchthaven participeert tevens in de Tafel van Alders. Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol is het informatiecentrum waar omwonenden informatie kunnen krijgen over vliegverkeer van en naar Schiphol.		
	Behalve dat luchthaven Schiphol zorgt voor economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in de metropool regio Amsterdam, zet Amsterdam Airport Schiphol zich ook maatschappelijk in. Het Schipholfonds bestaat sinds 1994. Verenigingen en stichtingen kunnen aanspraak maken op een donatie. Het Schiphol College is opgericht om mensen toe te leiden naar een baan of een stage op het luchthaventerrein. Na een driejarig partnership met SOS Kinderdorp is de luchthaven in 2012 een nieuwe overeenkomst met Unicef aangegaan. Ten slotte sponsort Schiphol al 15 jaar het Amsterdamse Bos theater.		
	De COO is verantwoordelijk voor Tafel van Alders en heeft deze verantwoordelijkheid gedelegeerd naar de director Airside Operations, die themaregisseur is voor het milieucompartment geluid. Het Schiphol College valt onder de verantwoordelijkheid van de directeur Human Resources.		
	Meer informatie over: - Stakeholderdialoog: Ondernemen in een complexe omgeving (20) - Tafel van Alders, overschrijdingen handhavingpunten en Bewoners Aanspreekpunt Schiphol: Ondernemen in een complexe omgeving/Maatschappelijke capaciteit (27), Onze prestaties in 2011/ Maatschappelijke capaciteit (56, 57) en Operationele en maatschappelijke jaarrekening (115) en www.bezoekbas.nl - Schiphol College: Ondernemen in een complexe omgeving/Medewerkers (31), Onze prestaties in 2011/Medewerkers (78), Operationele en maatschappelijke jaarrekening (121) en www.schipholcollege.nl - Schiphol fonds: Ondernemen in een complexe omgeving/Medewerkers (31), Onze prestaties in 2011/Medewerkers (78) en www.schipholfonds.nl - www.schiphol.nl/cr		
SO1 Effecten van de activiteiten op gemeenschappen	- Onze prestaties in 2011/ Maatschappelijke capaciteit	56, 57	

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
SO9 Bedrijfsactiviteiten met een significante (potentiële) negatieve impact op de lokale omgeving	- Onze prestaties in 2011/ Maatschappelijke capaciteit	56, 57	De omgeving kan met name geluidshinder ondervinden. Zie ook: www.bezoekbas.nl en GRI indicator PR1
SO10 Maatregelen om de (potentiële) negatieve effecten op de lokale omgeving te verminderen	- Onze prestaties in 2011/ Maatschappelijke capaciteit	56, 57	De omgeving kan met name geluidshinder ondervinden. Zie ook: www.bezoekbas.nl en GRI indicator PR1
SO2 Corruptie gerelateerde risico's	+		De interne audit afdeling onderzoekt eventuele meldingen van corruptie. Er zijn geen gevallen van corruptie gemeld.
SO3 Training in anticorruptiebeleid en -procedures	+		De top van het bedrijf heeft in 2011 de training Fraud Awareness Workshop gevolgd, waarin integriteit, fraude en fraudesignalen centraal stonden.
SO4 Maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van gevallen van corruptie	+		Niet van toepassing aangezien er geen gevallen van corruptie bekend zijn.
SO5 Standpunten betreffende publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen	+		Lid van brancheorganisatie Airports Council International
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.
SO7 Aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken	+		Schiphol Group heeft hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak van de rechtbank Rotterdam van 11/2010 inzake het oordeel van de NMa dat de kosten voor de voorziening bij de Polderbaan niet in de tarieven mochten worden doorberekend. easyJet heeft haar hoger beroep tegen het besluit van de NMa inzake de relatief hoge tarieven voor OD-passagiers ingetrokken. Zij heeft de zaak nu voorgelegd aan het Europese Hof. In 11/2011 publiceerde de NMa haar besluit op de aanvraag van de Vliegclub Schiphol. De NMa heeft geoordeeld dat de start- en landingsgelden en de Passenger Service Charge op Schiphol-Oost voor de vliegclub en gebruikers in een gelijke positie onredelijk zijn. Naar aanleiding van dit besluit hebben wij per 1/11/2011 haar tarieven voor vluchten en passagiers afgehandeld op Schiphol-Oost aangepast. Wij hebben tegen dit besluit van de NMa inmiddels beroep aangetekend. De Vliegclub Schiphol heeft ook een aanvraag ingediend bij de NMa inzake de tarieven per 1/4/2012.
SO8 Boetes en niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en regelgeving	+		Er zijn geen boetes opgelegd in 2011
AO8 (Geschatte) aantal mensen dat vrijwillig of onvrijwillig is verhuisd vanwege het ontwikkelen of uitbreiden van een luchthaven	+		De luchthaven is in 2011 niet dusdanig uitgebreid dat er mensen moesten verhuizen.

5.6 Productverantwoordelijkheid

Managementbenadering gezondheid en veiligheid consumenten	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.		
	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, 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 de birdstrike rate. Ook speelt het schoonhouden van de terminal en de platformen en rijbanen een belangrijke rol om onveilige situaties te voorkomen.		
	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.		
	Meer informatie over: - veiligheid: Ondernemen in een complexe omgeving/Veiligheid (29-31), Onze prestaties 2011/ Veiligheid en beveiliging (71-73) en Operationele en maatschappelijke jaarrekening (119, 120) - www.schiphol.nl/cr - www.schiphol.nl/reizigers/opschiphol		
PR1 Levensduurstadia waarin de gevolgen van producten en diensten voor gezondheid en veiligheid worden beoordeeld	+		Voor de medewerkers wordt gezorgd voor een gezonde en veilige werkplek. De medewerkers worden beschermd tegen hoge geluidsbelasting en tegen hoge concentraties emissies. Voor de omgeving is onder meer de geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt op www.bezoekbas.nl. Lees wat er nog meer gebeurt in Maatschappelijke Capaciteit, Milieu, Bereikbaarheid en Veiligheid.
PR2 Aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur	+		Geen gevallen bekend
PR3 Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures	+		De luchtvaartsector kent veel internationale en nationale wet- en regelgeving waar zij zich aan moet houden. Luchthaven levert diensten en verkoopt geen producten die langere tijd meegaan.

GRI - G3 richtlijnen	Hoofdstuk	Pagina	Toelichting, verwijzing naar overige informatiebronnen
Ref. Omschrijving richtlijn			
PR4 Aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten	+		Geen gevallen bekend
PR5 Beleid ten aanzien van klanttevredenheid en resultaten van onderzoeken naar de klanttevredenheid	-	80-87	Schiphol onderzoekt de tevredenheid van de reizigers, de concessio-narissen en de huurders. Ook doet Amsterdam Airport Schiphol mee aan de ACI Airport Service Quality Survey. In 2011 won Schiphol meerdere prijzen, waaronder de prestigieuze ACI Europe Best Airport Award.
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	+		Geen gegronde klachten bekend
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.
AO9 Aantal dieren dat in botsing is gekomen met vliegtuigen per 10.000 vliegtuigbewegingen (wildlife strikes)	-	72	Aanvaringen met vogels zijn materieel voor de luchthaven Schiphol.
		119, 120	

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
Arbeidsomstandigheden		
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 EnergieStrategie2020, programma Duurzame Mobiliteit, Waterplan - theGROUNDS, Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport (SIM), Knowledge and Development Center (KDC) - Inkoopreglement	EC2 EN18, EN26, EN30
8. Schiphol onderneemt initiatieven om de verantwoordelijkheid voor het milieu te vergroten	- Programma EnergieStrategie2020, programma Duurzame Mobiliteit, Waterplan - Stichting Leefomgeving - Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas) - Inkoopreglement	EN1-30
9. Schiphol moedigt de ontwikkeling en invoering van milieuvriendelijke technologieën aan	- Proeven met zonnecellen, duurzame nieuwbouw (bijvoorbeeld TransPort) - theGROUNDS, Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport (SIM), Knowledge and Development Center (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 2012

Assurance rapport

Aan de directie van N.V. Luchthaven Schiphol

Rapport betreffende bepaalde Corporate Responsibility informatie

Opdracht en verantwoordelijkheden

In het jaarverslag legt N.V. Luchthaven Schiphol (hierna 'Schiphol Group') verantwoording af over het beleid ten aanzien van Corporate Responsibility (hierna 'CR'), de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2011 (hierna de 'CR informatie'). Wij zijn gevraagd door de directie van Schiphol Group om bepaalde CR informatie in het jaarverslag 2011 van Schiphol Group te beoordelen.

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.

Onze opdracht is beperkt tot de beoordeling van bepaalde CR informatie zoals vermeld in paragraaf 'Rapportage Richtlijnen' op pagina 114 van het jaarverslag. Wij geven geen zekerheid af over andere in het jaarverslag opgenomen CR informatie aangezien die buiten de reikwijdte van ons onderzoek valt. Wij geven geen zekerheid bij de vooronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte CR informatie in het jaarverslag, zoals doelstellingen, verwachtingen en ambities.

De directie van Schiphol Group is verantwoordelijk voor het opstellen van de CR informatie in het jaarverslag. Wij zijn verantwoordelijk voor het verstrekken van een assurance rapport betreffende de CR informatie zoals vermeld in de paragraaf 'Rapportage Richtlijnen' op pagina 114 van het jaarverslag.

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 CR informatie kunnen beïnvloeden. Dit is adequaat toegelicht op pagina's 108 tot en met 131 van het jaarverslag.

De CR informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt bevat niet de informatie van alle entiteiten van Schiphol Group. Gedetailleerde informatie over de rapportage reikwijdte van Schiphol Group is vermeld in paragraaf 'Reikwijdte van de Rapportage' op pagina

114 en 115 van het jaarverslag. 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 verslaggevingbeleid en de consistente toepassing hiervan, waaronder het beoordelen van de uitkomsten van de stakeholderdialoog en de redelijkheid van schattingen gemaakt door de directie;
- het beoordelen van de systemen en processen voor informatieverzameling, maatregelen van interne beheersing en verwerking voor de CR informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt;
- het beoordelen van de interne en externe documentatie om te bepalen of de CR informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt adequaat is onderbouwd;
- het beoordelen van de algemene presentatie van de CR informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt, conform de verslaggevingcriteria van Schiphol Group;
- het toetsen van de consistentie van de CR informatie in het jaarverslag; 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 de CR informatie zoals vermeld in de paragraaf 'Rapportage Richtlijnen' op pagina 114 van het jaarverslag 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 verslaggevingcriteria van Schiphol Group.

Schiphol, 16 februari 2012

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

S. Barendregt-Roojers RA

Financiële
Jaarrekening
2011



Inhoudsopgave

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2011	138
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2011	139
Geconsolideerde balans per 31 december 2011	140
Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen	142
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2011	143
Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening	144
• Algemene informatie	144
• Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling	144
• Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen	155
• Kritische veronderstellingen en schattingen	156
• Management van financiële en belastingrisico's	158
• Segmentinformatie	168
• Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	172
• Toelichting op de geconsolideerde balans	186
• Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht	222
• Gebeurtenissen na balansdatum	223
• Gerelateerde partijen	224

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2011	240
Enkelvoudige balans per 31 december 2011	241
Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening	242
Overige gegevens	247

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2011

(in EUR 1.000)	Toelichting	2011	2010
Netto-omzet	1	1.278.300	1.180.148
Verkoopopbrengst vastgoed		23.336	2.715
Kostprijs verkoop vastgoed		22.760	2.866
Resultaat uit verkoop vastgoed	2	576	- 151
Waardeveranderingen vastgoed	3	- 664	22.180
Overige resultaten uit vastgoed		- 88	22.029
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	4	579.834	522.072
Personeelsbeloningen	5	177.470	183.737
Afschrijvingen	6	206.134	185.829
Bijzondere waardeveranderingen	7	1.473	467
Organisatieaanpassing	8	-	9.135
Overige bedrijfskosten	9	9.114	4.229
Totaal bedrijfslasten		- 974.025	- 905.469
Exploitatieresultaat		304.187	296.708
Financiële baten en lasten	10	- 91.252	- 115.181
Resultaat deelnemingen	11	35.889	57.076
Resultaat voor belastingen		248.824	238.603
Winstbelasting	12	- 51.314	- 66.889
Resultaat		197.510	171.714
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders	13	3.025	2.754
Aandeelhouders (netto resultaat)		194.485	168.960
Winst per aandeel (x EUR 1)	14	1.045	908
Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)	14	1.045	908

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2011

(in EUR 1.000)	Toelichting	2011	2010
Resultaat		197.510	171.714
Omrekeningsverschillen	31	3.795	9.697
Waardemutaties afdekkingstransacties	31	- 55.318	13.790
Waardemutaties overige belangen	31	- 4.617	3.450
Totaal niet gerealiseerd resultaat		- 56.140	26.937
Totaalresultaat		141.370	198.651
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders		3.150	2.773
Aandeelhouders		138.220	195.878

Geconsolideerde balans per 31 december 2011

Activa

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2011	31 december 2010
Vaste activa			
Immateriële activa	15	41.395	43.200
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	16	2.402.813	2.376.031
Activa in aanbouw of ontwikkeling	17	397.032	390.695
Vastgoedbeleggingen	18	1.068.872	1.053.313
Latente belastingen	19	243.352	228.647
Deelnemingen	20	725.048	689.413
Vorderingen op deelnemingen	21	92.141	88.221
Overige financiële belangen	22	6.141	10.758
Leasevorderingen	23	-	3.300
Leningen	24	1.561	4.260
Derivaten	33	89.565	89.415
Overige langlopende vorderingen	25	34.381	23.170
		5.102.301	5.000.423
Vlottende activa			
Leasevorderingen	23	3.299	2.223
Leningen	24	30	84
Activa beschikbaar voor verkoop	26	23.577	38.242
Handels- en overige vorderingen	27	177.881	161.004
Winstbelasting	38	3.116	-
Liquide middelen	28	413.287	304.202
		621.190	505.755
		5.723.491	5.506.178

Passiva

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2011	31 december 2010
Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders			
Geplaatst kapitaal	29	84.511	84.511
Agioreserve	29	362.811	362.811
Ingehouden winst	30	2.728.149	2.609.827
Overige reserves	31	- 25.292	30.973
		3.150.179	3.088.122
Minderheidsaandeelhouders	32	24.334	21.295
		3.174.513	3.109.417
Langlopende verplichtingen			
Leningen	33	1.773.877	1.609.317
Leaseverplichtingen	34	52.597	57.917
Personeelsbeloningen	35	33.227	35.525
Overige voorzieningen	36	17.927	29.573
Derivaten	33	63.000	1.464
Overige langlopende verplichtingen	37	89.834	93.786
		2.030.462	1.827.582
Kortlopende verplichtingen			
Leningen	33	101.834	122.756
Leaseverplichtingen	34	5.914	55.731
Derivaten	33	6.311	16.413
Winstbelasting	38	-	11.582
Handels- en overige schulden	39	404.457	362.697
		518.516	569.179
		5.723.491	5.506.178

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 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
Resultaat		-	-	194.485	-	3.025	197.510
Niet gerealiseerd resultaat	31, 32	-	-	-	- 56.265	125	- 56.140
Totaalresultaat		-	-	194.485	- 56.265	3.150	141.370
Uitbetaling van dividend	30	-	-	- 76.163	-	- 111	- 76.274
Stand per 31 december 2011		84.511	362.811	2.728.149	- 25.292	24.334	3.174.513

Het dividend dat per aandeel in 2011 en 2010 werd uitgekeerd kan als volgt worden berekend:

	dividend over 2010, betaald in 2011	dividend over 2009, betaald in 2010
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	76.163.000	64.556.000
Aantal uitstaande aandelen rechthebbende op dividend	186.147	186.147
Dividend per aandeel (x EUR 1)	409	347

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2011

(in EUR 1.000)	Toelichting	2011	2010
Kasstroom uit operationele activiteiten:			
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	41	526.670	486.538
Betaalde winstbelasting		- 60.164	- 35.595
Betaalde interest		- 103.481	- 114.651
Ontvangen interest		11.347	2.544
Ontvangen dividend		12.991	11.753
		- 139.307	- 135.949
Kasstroom uit operationele activiteiten		387.363	350.589
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:			
Investerings in immateriële activa	15	- 11.133	- 11.628
Investerings in vaste activa	17	- 252.148	- 236.316
Ontvangen uit desinvesteringen vastgoed	2	17.059	2.715
Ontvangen uit desinvesteringen operationele activa	16	558	41
Acquisities	42	- 3.550	- 9.708
Verkoop van dochteronderneming	20	362	2.157
Kapitaaluitbreiding in deelnemingen	20	- 9.419	-
Ontvangen aflossing leningen	24	2.808	85
Ontvangen termijnen financiële lease	23	3.079	3.025
Ontvangen op overige langlopende vorderingen	25	1.594	-
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		- 250.790	- 249.629
Vrije kasstroom		136.573	100.960
Kasstroom uit financieringsactiviteiten:			
Ontvangen uit opgenomen leningen	33	583.034	116
Betaalde aflossingen op leningen	33	- 460.770	- 211.942
Renteverschil bij terugkoop EMTN obligaties	33	-	- 19.328
Afwikkeling van derivaten	31	- 15.076	- 11.723
Betaald dividend	30	- 76.274	- 64.666
Financiële lease materiële vaste activa	34	689	-
Betaald op overige langlopende verplichtingen	37	2.136	-
Betaalde termijnen financiële lease	34	- 61.377	- 13.644
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		- 27.638	- 321.187
Nettokasstroom		108.935	- 220.227
Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	28	304.202	524.403
Nettokasstroom		108.935	- 220.227
Koers- en omrekeningsverschillen	10	150	26
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	28	413.287	304.202

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 is een luchthavenonderneming met Amsterdam Airport Schiphol als belangrijkste asset. Schiphol Group wil duurzame waarde creëren voor haar stakeholders, die verschillende belangen hebben. In haar handelen staan haar kernwaarden centraal: betrouwbaar, efficiënt, gastvrij, inspirerend en duurzaam. De missie van Schiphol Group is Nederland via de Mainport Schiphol te verbinden met belangrijke steden en regio's in de wereld. Amsterdam Airport Schiphol wil Europe's preferred airport zijn en blijven, de luchthaven die waardering oogst met zijn kwaliteit, capaciteit en zijn uitgebreide netwerk van bestemmingen. Wij willen luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, passagiers en ondernemers optimaal bedienen met een goed gepositioneerde luchthaven en moderne faciliteiten.

De Raad van Commissarissen heeft op 16 februari 2012 ingestemd met de jaarrekening zoals opgemaakt door de directie. De directie legt de jaarrekening ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, die wordt gehouden op 18 april 2012.

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 2011

Er zijn verscheidene nieuwe standaarden, interpretaties en wijzigingen van bestaande standaarden uitgevaardigd die verplicht zijn met ingang van 1 januari 2011 en die vanaf die datum zijn toegepast maar die geen of zeer beperkte invloed hebben op de toelichtingen en financiële gegevens in de jaarrekening 2011:

- Wijzigingen in het kader van het Annual Improvements Project 2010
- IFRS 1, First time adoption amendments
- IAS 24, Related Party Disclosures
- IAS 32, Classification of rights issues
- IFRIC 14, Prepayments of a minimum funding requirement amendment
- IFRIC 19, Extinguishing Financial liabilities with Equity Instruments

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2012 of later

Schiphol Group heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van bestaande standaarden of interpretaties vervroegd vrijwillig toegepast die pas met ingang van de jaarrekening over 2012 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 2012 of later indien vermeld:

- IFRS 7 Financial Instruments amendment
- IFRS 1 First time adoption amendment (nog niet endorsed)
- IAS 12 Income taxes amendment (nog niet endorsed)
- IAS 1 Financial Statement Presentation amendment (nog niet endorsed)
- IAS 19 Employee Benefits amendment (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2013)
- IFRS 10 Consolidated Financial Statements en aanpassingen in IAS 27 Consolidated and Separate Financial Statements (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2013),
- IFRS 11 Joint Arrangements en aanpassingen in IAS 28 Associates and Joint Ventures (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2013)

- IFRS 12 Disclosures of interests in other entities (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2013)
- IFRS 13 Fair Value Measurements (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2013)
- IFRS 9 Financial Instruments; Classification and Measurement (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2015)
- IFRIC 20 Stripping cost in the production phase of a surface mine (nog niet endorsed, verplicht met ingang van de jaarrekening over 2013)

Voorts wordt, voor zover 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 in 2010

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 N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen worden volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder dochterondernemingen worden verstaan de maatschappijen waarin door 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 toekomst 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 die 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 overnamedatum. 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

Er is gebruik 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 die regelmatig wordt beoordeeld door de directie ter beoordeling van de prestatie van het segment en om, als chieft operating decision maker, beslissingen te nemen over de aan het segment toe te kennen middelen. Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportagedoeleinden worden samengevoegd tot negen reporting segmenten.

Kosten van concernoverhead 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 waardeaanpassingen 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 eurozone worden rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord onder de reserve omrekeningsverschillen. Bij vervreemding van een dochteronderneming, joint venture of deelneming buiten de eurozone 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 voor zover het resultaat betrouwbaar kan worden

geschat. De omzet uit winkerverkopen 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 die 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 overname-methode bepaalde reële waarde van deze contracten is aangemerkt als kostprijs die 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 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 toegerekend 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 waarde-ering 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 kasstroomgenererende 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, voor zover 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. Brutohuuropbrengsten uit operationele huurovereenkomsten worden op tijdsevenredige basis over de periode van de huurovereenkomsten verantwoord. Huurvrije perioden, huurkortingen en andere huurincentives worden verwerkt als een integraal deel van de totale brutohuuropbrengsten. Servicekosten hebben betrekking op kosten voor energie, huismeesters, onderhoud en dergelijke, die op grond van de huurovereenkomst doorberekend kunnen worden aan de huurder. Het niet doorberekende deel van de servicekosten heeft voor een groot deel betrekking op niet verhuurde vastgoedbeleggingen en wordt opgenomen in de winst- en verliesrekening. De kosten en doorbelastingen worden niet afzonderlijk in de winst- en verliesrekening vermeld.

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 discontering 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 uit verkoop 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 waarderingsgrondslagen 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 leasecontracten 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 rentemethodiek.

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 waarderings-technieken. 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 marktrente en valutakoersen. De ter afdekking van deze risico's gebruikte afdekkingsinstrumenten betreffen renteswaps, rentecaps en valutaswaps. Gezien hun specifieke

aanwending is terzake van al deze afdekkings-instrumenten hedge accounting van toepassing. Daarbij kunnen alle afdekkingstransacties 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 afdekkingstransacties (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 afdekkingsinstrument 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 afdekkingsinstrument 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 afdekkingsinstrument blijven in de afdekkingsreserve 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 vaststaat 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) Agioreserve

De Agioreserve omvat de op uitgegeven aandelen gestorte bedragen, voor zover 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 afdekkings-transacties, 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 rentemethodiek.

Leningen worden verantwoord onder de kortlopende schulden voor zover 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 marktrente.
2. vermeerderd met enige actuariële winsten (verminderd 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 grootste 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 salarisoniveaus 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, jubileauitkeringen 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 jubileauitkeringen 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 leaseverplichting 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 waardevermeerdering 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 voor zover 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 toegepaste 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 marktomstandig-

heden, 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.

Resultaat deelnemingen

De schatting van de bijdrage van deelnemingen, waaronder Aéroports de Paris S.A. en Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd., aan het resultaat van Schiphol Group vindt plaats op basis van ons ten tijde van de jaarafsluiting bekende informatie en wordt bepaald door de directie van Schiphol Group. De bijdrage van Aéroports de Paris S.A. wordt bepaald op basis van publiek bekende informatie. Eventueel noodzakelijke aanpassingen van de door de directie van Schiphol Group geschatte bijdrage aan het resultaat worden in het navolgende boekjaar verwerkt.

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 lease-overeenkomsten 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 lease-overeenkomsten 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 voor zover 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 waaronder marktrisico, 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, kredietrisico, 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 eurozone 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 eurozone) en de Australische

dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de eurozone).

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 2011 was van de groepsfinanciering 10,7% in vreemde valuta opgenomen (één lening met een boekwaarde van EUR 200,6 miljoen, Japanse yen 20 miljard nominaal). Een jaar eerder betrof dit 10,7% van de groepsfinanciering (één lening met een boekwaarde van EUR 185,3 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 bedraagt in 2011 EUR 12,1 miljoen negatief (na aftrek van latente belastingen).

Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de eurozone, 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 eurozone van Schiphol Group van in totaal EUR 181,4 miljoen per 31 december 2011 (EUR 171,2 miljoen per 31 december 2010) 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 2011 van EUR 92,1 miljoen (EUR 88,2 miljoen per 31 december 2010), wordt voor een belangrijk deel afgedekt met valutatermijntransacties. Een wijziging in de koers van de afgedekte vreemde valuta heeft derhalve een gering 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 in 2011 bedraagt EUR 3,8 miljoen en daardoor neemt

voornoemde reserve toe van EUR 18,2 miljoen per 31 december 2010 naar EUR 22,0 miljoen per 31 december 2011.

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 90 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 3,7 miljoen per 31 december 2010 naar EUR 0,9 miljoen negatief per 31 december 2011.

Schiphol Group koopt elektriciteit en gas in en sluit daartoe voor wat betreft het eigen gebruik lange termijn contracten af. De per 31 december 2011 respectievelijk 31 december 2010 resterende looptijd van de (per saldo) 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
	2011				
Verplichtingen uit hoofde van gas	3.517	3.517	-	-	-
Verplichtingen uit hoofde van elektriciteit	16.761	9.133	7.628	7.628	-
	20.278	12.650	7.628	7.628	-
(in EUR 1.000)	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	-

(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, zolang 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 2011 bedroeg voor Schiphol Group het percentage leningen met een vaste rente 100% (per 31 december 2010 100%, exclusief dochters en deelnemingen). Voor AREB C.V. bedroeg dit percentage kort na balansdatum, op 4 januari 2012 na afronding van de herfinanciering, 66% (per 31 december 2010 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

ondervinden 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 2011 gemiddeld 1% lager zou zijn geweest was de rentebate uit hoofde van deposito's EUR 2,7 miljoen lager uitgevallen (2010 EUR 1,5 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, zolang 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 2011 bedroeg het percentage leningen met een variabele rente met betrekking tot de groepsfinanciering 0% en voor AREB C.V., kort na balansdatum op 4 januari 2012, 34% (per 31 december 2010 0% 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 contracttarief en een variabele rente. Dit verschil wordt berekend op basis van de overeengekomen onderliggende hoofdsom. Indien de variabele rente gedurende het jaar 2011 gemiddeld 1% hoger zou hebben gelegen, zou dit geen effect hebben gehad op de rentelast uit hoofde van leningen voor de groepsfinanciering (2010 geen effect).

Ter beperking van het kasstroom- en renterisico op langlopende leningen op middellange termijn zijn derivaten afgesloten waarmee de renteniveaus zijn vastgelegd waartegen in 2013 en 2014 aflopende leningen geherfinancierd kunnen worden. Het effect op het eigen vermogen van deze transacties is tijdelijk (immers slechts voor de duur tot herfinanciering in 2013 en 2014) en bedroeg EUR 42,4 miljoen negatief (na aftrek van latente belastingen) per 31 december 2011 (geen effect in 2010).

Het verloop van de voorziening voor oninbaarheid is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2011	2010
Boekwaarde 1 januari	5,4	5,8
Onttrekking in het jaar	- 2,8	- 0,6
Dotatie in het jaar	1,3	0,2
Boekwaarde 31 december	3,9	5,4
De ouderdomsanalyse van debiteuren is als volgt:		
(in EUR 1.000.000)	2011	2010
Jonger dan 60 dagen	76,2	74,8
Ouder dan 60 dagen	2,6	1,4
Ouder dan 360 dagen	1,0	1,6
Faillissementen	1,0	1,3
	80,8	79,1
Voorziening oninbaarheid	- 3,9	- 5,4
Ontvangen waarborgsommen	- 2,2	- 2,2
Totaal debiteuren	74,7	71,5

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 liquiditeitstransacties 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 2011 was maximaal EUR 130,0 miljoen (per 31 december 2010 maximaal EUR 131,0 miljoen).

Per 31 december 2011 bedraagt de post debiteuren EUR 74,7 miljoen (per 31 december 2010 EUR 71,5 miljoen). Dit bedrag is inclusief een voorziening voor oninbaarheid van EUR 3,9 miljoen (per 31 december 2010 EUR 5,4 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,2 miljoen (per 31 december 2010 EUR 2,2 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.

Van de post debiteuren van EUR 80,8 miljoen (vóór aftrek van voorziening oninbaarheid van EUR 3,9 miljoen en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,2 miljoen) is een bedrag van EUR 4,6 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)	2011	2010
Jonger dan 30 dagen	2,9	3,2
Jonger dan 60 dagen	0,5	1,3
Ouder dan 60 dagen	1,2	1,1
Totaal vervallen, niet voorzien	4,6	5,6

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 2011 over een bedrag van EUR 32,7 miljoen aan bankgaranties en waarborgsommen (per 31 december 2010 EUR 29,6 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. Korte termijn wordt verwezen naar toelichting 33 inzake leningen waarin vorenstaande ruimte en faciliteiten nader worden toegelicht.

De per 31 december 2011 respectievelijk 31 december 2010 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
	2011				
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.875.711	101.834	1.773.877	794.131	979.746
Financiële leaseverplichtingen	58.511	5.914	52.597	6.192	46.405
Derivatenvplichtingen	69.311	6.311	63.000	6.442	56.558
Schulden aan leveranciers	95.767	95.767	-	-	-
Passiva	2.099.300	209.826	1.889.474	806.765	1.082.709
Vorderingen op deelnemingen	- 92.141	-	- 92.141	- 92.141	-
Overige financiële belangen	- 6.141	-	- 6.141	-	- 6.141
Financiële leasevorderingen	- 3.299	- 3.299	-	-	-
Leningen	- 1.591	- 30	- 1.561	- 1.561	-
Derivatenvorderingen	- 89.565	-	- 89.565	-	- 89.565
Debiteuren	- 74.670	- 74.670	-	-	-
Liquide middelen	- 413.287	- 413.287	-	-	-
Activa	- 680.694	- 491.286	- 189.408	- 93.702	- 95.706
Totaal	1.418.606	- 281.460	1.700.066	713.063	987.003
	2010				
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.732.073	122.756	1.609.317	1.001.340	607.977
Financiële leaseverplichtingen	113.648	55.731	57.917	10.093	47.824
Derivatenvplichtingen	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 leasevorderingen	- 5.523	- 2.223	- 3.300	- 3.300	-
Leningen	- 4.344	- 84	- 4.260	- 4.260	-
Derivatenvorderingen	- 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

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 2011 bedroeg dit percentage 10,0% (per 31 december 2010 14,0%).

De financiële instrumenten kunnen op basis van hun grondslagen van waardering en resultaatbepaling als volgt worden ingedeeld:

(in EUR 1.000)	Totaal 2011	Geamortiseerde kostprijs	Reële waarde, waardemutaties in het eigen vermogen	Reële waarde, waardemutaties in de winst- en verliesrekening
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.875.711	1.875.711	-	-
Financiële leaseverplichtingen	58.511	58.511	-	-
Derivatenvplichtingen	69.311	-	69.311	-
Schulden aan leveranciers	95.767	-	-	95.767
Passiva	2.099.300	1.934.222	69.311	95.767
Vorderingen op deelnemingen	- 92.141	- 92.141	-	-
Overige financiële belangen	- 6.141	-	- 6.141	-
Financiële leasevorderingen	- 3.299	- 3.299	-	-
Leningen	- 1.591	- 1.591	-	-
Derivatenvorderingen	- 89.565	-	- 89.565	-
Debiteuren	- 74.670	-	-	- 74.670
Liquide middelen	- 413.287	-	-	- 413.287
Activa	- 680.694	- 97.031	- 95.706	- 487.957
Totaal	1.418.606	1.837.191	- 26.395	- 392.190

(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 leaseverplichtingen	113.648	113.648	-	-
Derivatenvplichtingen	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 leasevorderingen	- 5.523	- 5.523	-	-
Leningen	- 4.344	- 4.344	-	-
Derivatenvorderingen	- 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

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 aandeelhouderswaarde, 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)	2011	2010
Exploitatieresultaat	304.187	296.708
Afschrijvingen	206.134	185.829
Bijzondere waardeveranderingen	1.473	467
Resultaat uit verkoop materiële vaste activa	- 432	- 26
Overige resultaten uit vastgoed	88	- 22.029
Niet kasmutaties langlopende vorderingen	2.357	- 5.607
Niet kasmutaties langlopende verplichtingen	- 1.992	- 3.030
Mutatie voorzieningen	- 13.883	- 1.927
Betaalde winstbelasting	- 60.164	- 35.595
Betaalde interest	- 103.481	- 114.651
Ontvangen interest	11.347	2.544
Ontvangen dividend	12.991	11.753
Funds From Operations	358.625	314.436

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 stijging in de FFO houdt vooral verband met een hoger exploitatieresultaat, gecorrigeerd voor onder meer afschrijvingen en mutaties in de voorzieningen, van EUR 47,5 miljoen en een daling van de per saldo betaalde interest van EUR 20,0 miljoen. Daarentegen werd in 2011 EUR 24,6 miljoen meer vennootschapsbelasting betaald.

De totale schuld is als volgt opgebouwd:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Langlopende verplichtingen		
Leningen	1.773.877	1.609.317
Leaseverplichtingen	52.597	57.917
Kortlopende verplichtingen		
Leningen	101.834	122.756
Leaseverplichtingen	5.914	55.731
Totale schuld	1.934.222	1.845.721

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 2011 bedroeg het eigen vermogen EUR 3.174,5 miljoen (per 31 december 2010 EUR 3.109,4 miljoen).

De FFO/totale schuld en leverage bedroegen per 31 december:

	2011	2010
FFO/totale schuld	18,5%	17,0%
Leverage	37,9%	37,2%

De toename van de FFO/totale schuld wordt vooral veroorzaakt doordat de totale schuld minder sterk is gestegen dan de FFO. De toename van de leverage is het gevolg van een sterkere toename van de rentedragende leningen dan de 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 103,6 miljoen in 2011 (EUR 112,7 miljoen in 2010) te delen door die rentelasten. Zodoende bedroeg de FFO interest dekkingsratio over 2011 4,5x (over 2010 3,8x).

De ratio's per 31 december 2011 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 risicobeheerprogramma 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 beredeneerde 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 rapportagedoeleinden 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 afhandelingsmaatschappijen. De business area Aviation is onderverdeeld in de reporting segmenten Aviation en Security. Omzetbronnen voor Aviation zijn voornamelijk havengelden (vliegtuig- en passagier-gerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten (van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof). Omzetbron voor Security betreft havengelden (beveiliging gerelateerde vergoedingen). De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven en rendementen.

De activiteiten van de business area Consumer Products & Services 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 Overige met omzet uit respectievelijk winkelverkoop, 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 Aeroports 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 2011, evenals in 2010) wordt geen geografische informatie over onze bedrijfsactiviteiten weergegeven. Circa 42% van de omzet (in 2010 35%) heeft betrekking op één externe klant waarbij deze omzet voornamelijk gegenereerd wordt in de business area's Aviation en Security.

Segmentinformatie (vervolg)

2011 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services			Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige		Buitenlandse	Binnenlandse	Overige	
							luchthavens	luchthavens	deelnemingen	
Totale omzet	486.881	247.507	147.020	85.795	106.803	171.562	12.511	62.079	89.158	1.409.314
Intercompany omzet	- 368	- 87	- 28.599	- 898	75	- 35.427	- 574	- 156	- 64.982	- 131.014
Netto omzet	486.513	247.420	118.421	84.897	106.878	136.135	11.937	61.923	24.175	1.278.300
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-	- 1.692	-	1.028	-	- 664
Afschrijvingen	- 124.853	- 27.902	- 13.237	- 8.152	- 4.327	- 16.339	- 12	- 4.329	- 6.984	- 206.134
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	-	-	- 1.473	-	-	-	- 1.473
Kosten organisatieaanpassing	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitatieresultaat	48.370	663	105.148	37.465	5.418	72.212	9.089	14.212	11.611	304.188
Resultaat deelnemingen*	642	-	-	-	-	1.348	41.522	-	534	44.047
Totaal activa	2.227.651	257.848	138.168	136.549	19.886	1.850.955	926.078	93.079	73.278	5.723.492
Totaal vaste activa (excl. winstbelasting)	1.891.161	218.899	117.297	115.923	16.882	1.571.365	786.192	79.019	62.210	4.858.949
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.995	-	-	-	-	33.626	679.456	-	15.113	731.190
Investerings	150.742	31.818	13.721	10.392	4.428	35.170	43	8.977	7.987	263.279

2010 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services			Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige		Buitenlandse	Binnenlandse	Overige	
							luchthavens	luchthavens	deelnemingen	
Totale omzet**	448.105	236.964	134.635	79.177	85.187	173.266	6.130	53.891	86.702	1.304.057
Intercompany omzet**	- 2.137	- 539	- 20.991	- 1.137	35	- 36.347	- 247	- 213	- 62.334	- 123.908
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 waardeverminderingen	-	-	-	-	-	-	-	- 153	- 314	- 467
Kosten organisatieaanpassing	- 3.596	- 2.055	- 359	- 454	- 719	- 884	- 22	- 410	- 637	- 9.135
Exploitatieresultaat	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

*) 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.

***) Per 1 januari 2011 maakt Schiphol Dienstverlening B.V. geen onderdeel meer uit van de geconsolideerde cijfers. De vergelijkende cijfers van de business area Aviation en reporting segmenten Aviation en Security zijn aangepast voor wat betreft de omzet en de bedrijfslasten. De aanpassingen hebben geen invloed op het exploitatieresultaat.

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

1. Netto-omzet

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

2011 (in EUR 1.000)	Aviation					Consumer Products & Services					Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen							
Havengelden	458.933	246.514	-	-	-	-	-	39.123	-	744.569					
Concessies	12.207	-	130.585	3.429	2.064	1.401	-	3.649	-	153.334					
Verhuringen	28	-	15.649	381	-	156.488	-	2.816	-	175.363					
Autoparkeergelden	-	-	-	77.633	-	2.943	-	11.905	-	92.481					
Winkelverkopen	-	-	-	-	78.190	-	-	-	-	78.190					
Overige activiteiten	15.713	992	785	4.353	26.549	10.730	12.511	4.587	89.158	165.377					
Totale omzet	486.881	247.507	147.020	85.795	106.803	171.562	12.511	62.079	89.158	1.409.314					
Intercompany omzet	- 368	- 87	- 28.599	- 898	75	- 35.427	- 574	- 156	- 64.982	- 131.014					
Netto omzet	486.513	247.420	118.421	84.897	106.878	136.135	11.937	61.923	24.175	1.278.300					

2010 (in EUR 1.000)	Aviation					Consumer Products & Services					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	-	2.832	-	10.276	-	84.051					
Winkelverkopen	-	-	-	-	58.259	-	-	-	-	58.259					
Overige activiteiten*	16.042	2.021	338	4.997	25.033	13.043	6.130	3.896	86.702	158.203					
Totale omzet	448.105	236.964	134.635	79.177	85.187	173.266	6.130	53.891	86.702	1.304.057					
Intercompany omzet*	- 2.137	- 539	- 20.991	- 1.137	35	- 36.347	- 247	- 213	- 62.334	- 123.908					
Netto omzet	445.967	236.426	113.644	78.040	85.222	136.920	5.883	53.678	24.368	1.180.148					

*) De vergelijkende cijfers zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden (zie pagina 171, 2^e voetnoot).

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 beiden 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 in principe plaats te vinden na afloop van een boekjaar en na opstelling van de financiële verantwoording voor de reporting segmenten Aviation en 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.

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, vanwege de economische omstandigheden, besloten geen verrekening hiervan door te voeren in de tarieven van 2011.

Over het boekjaar 2010 was sprake van een overschot en heeft wel verrekening plaatsgevonden in de tarieven die van toepassing zijn vanaf 1 november 2011. Voor het reporting segment Aviation betrof dit een teruggave van havengelden van EUR 29,1 miljoen, voor het reporting segment Security betrof dit een teruggave van havengelden van EUR 16,2 miljoen.

Over het boekjaar 2011 is sprake van een hoger resultaat dan verwacht uit de normale bedrijfsvoering van naar schatting EUR 15,1 miljoen, voor het reporting segment Aviation EUR 5,6 miljoen en voor het reporting segment Security EUR 9,5 miljoen. Dit hogere resultaat komt vooral voort uit een hoger aantal passagiers dan waarvan ten tijde van de consultatie van de tarieven per 1 november 2011 is uitgegaan. Voorts zijn enkele kostenposten lager uitgevallen dan verwacht tijdens de tariefconsultatie. Gegeven de huidige economische omstandigheden heeft Schiphol besloten om dit bedrag op korte termijn uit te keren aan de luchtvaartmaatschappijen, op basis van hun aandeel in de over 2011 gerealiseerde opbrengsten uit havengelden.

De opbrengsten uit havengelden bestaan uit de volgende vergoedingen:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Vliegtuigerelateerde vergoedingen	193.051	179.562
Passagiersgerelateerde vergoedingen	283.004	250.554
Beveiligingsheffing	275.661	251.031
Vliegtuigparkeergelden	7.953	7.959
Verrekening havengelden	- 15.100	-
	744.569	689.106

Concessies

Schiphol Group heeft binnen het reporting segment Concessies binnen de business area Consumer Products & Services in totaal 107 lopende concessie contracten (2010: 99 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 66% van de concessiecontracten voor een resterende looptijd van korter dan 3 jaar vastgelegd (2010 circa 55%), circa 23% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar (2010 circa 28%) en circa 11% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar (2010 circa 17%).

De omzet uit Concessies in het reporting segment Aviation van EUR 12,2 miljoen (in 2010 EUR 11,5 miljoen) en het reporting segment Parkeren van EUR 3,4 miljoen (in 2010 EUR 3,0 miljoen) betreft concessie contracten 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)	2011	2010
Vastgoedbeleggingen gebouwen, inclusief servicekosten	71.083	57.303
Vastgoedbeleggingen terreinen	25.663	24.620
Operationeel onroerend goed, inclusief servicekosten	47.069	61.057
Intercompany omzet	31.548	31.100
	175.363	174.080

De bezettingsgraad per 31 december 2011 bedraagt voor het reporting segment Real Estate 88,5% (86,5% per 31 december 2010).

Het percentage van alle verhuurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt circa 7% (2010 circa 10%), tussen 1 jaar en 5 jaar circa 47% (2010 circa 41%) en na 5 jaar circa 46% (2010 circa 49%).

Exploitatiekosten met betrekking tot enerzijds gebouwen die werden verhuurd en anderzijds gebouwen die niet werden verhuurd bedroegen:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Verhuurde gebouwen	36.214	36.574
Leegstaande gebouwen	7.327	6.033
	43.541	42.607

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)	2011	2010
Parkeren op de locatie Schiphol:		
Kort parkeren	37.738	34.297
Lang parkeren	22.939	20.743
Overig publieksparkeren	4.509	4.214
Gevestigde bedrijven	14.626	13.716
	79.812	72.970
Parkeren op andere locaties	11.905	10.276
Intercompany omzet	764	805
	92.481	84.051

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 2011 ad EUR 78,2 miljoen (2010 EUR 58,3 miljoen) betreft de opbrengsten uit verkoopactiviteiten drank, tabak en chocolade. De aan deze omzet gerelateerde inkoopwaarde ad EUR 39,4 miljoen (2010 EUR 30,2 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)	2011	2010
Reclame	18.608	15.847
Diensten en werkzaamheden derden	18.459	22.740
Electriciteit, gas en water	6.788	6.455
Andere bedrijfsbaten	28.594	26.612
Diversen	19.415	14.626
Intercompany omzet*	73.513	71.921
	165.377	158.201

*) De vergelijkende cijfers zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden (zie pagina 171, 2^e voetnoot)

2. Resultaat uit verkoop vastgoed

De verkoopopbrengst van vastgoed van EUR 23,3 miljoen betreft de inbreng van gronden in GEM Badhoevedorp-Zuid C.V. ter waarde van EUR 21,3 miljoen en GEM A4 zone West C.V. ter waarde van EUR 2,0 miljoen. Bij deze inbreng heeft Schiphol Group EUR 17,1 miljoen ontvangen in liquide middelen en belangen verkregen in GEM Badhoevedorp-Zuid C.V. van 19% (waarde van EUR 4,2 miljoen) respectievelijk van 33% in GEM A4 zone west C.V. (waarde van EUR 2,0 miljoen).

3. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

De samenstelling van de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	-	- 2.932
Aankoop en oplevering gebouwen	1.497	3.826
Marktwaardeaanpassing gronden	- 4.017	35.982
Marktwaardeaanpassing gebouwen	1.856	- 14.696
	- 664	22.180

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 26,0 miljoen in 2010 en is onderdeel van de totale marktwaardeaanpassing van 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)	2011	2010
Schoonhouden	29.481	26.722
Beveiligingsactiviteiten	177.803	165.025
Onderhoud	79.052	79.527
Uitbestedingen	83.829	67.547
Energie en water	25.168	26.100
Inkoopwaarde winkelverkopen	39.444	30.215
Inhuur extern personeel	24.302	24.067
Commerciële en relationele kosten	33.069	23.802
Assurantiën	18.465	19.551
Advies- en accountantskosten	16.770	14.295
Kosten in samenhang met investeringen	10.638	6.706
Overige kosten	41.813	38.515
	579.834	522.072

De overige kosten betreffen onder meer algemene kosten en lease- en huurkosten.

Per 31 december 2011 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor beveiliging, onderhoud, schoonhouden en dergelijke tot een totaalbedrag van EUR 399,8 miljoen (per 31 december 2010 EUR 417,7 miljoen). De omvang van deze verplichtingen wordt vooral veroorzaakt door contracten in het kader van beveiliging met een waarde van EUR 171,3 miljoen. Tevens zijn in voornoemd totaalbedrag begrepen verplichtingen met betrekking tot uitbesteding van werk (EUR 110,0 miljoen),

onderhoud (EUR 51,7 miljoen), schoonhouden (EUR 29,9 miljoen) en aankoop van gas en electra (EUR 20,3 miljoen). Het totaal van de verplichtingen dat betrekking heeft op 2012 bedraagt EUR 201,0 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 en			
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van huur- en leasecontracten	36.700	5.046	31.654	17.331	14.323

Accountantshonoraria

Onder de advies- en accountantskosten zijn de volgende bedragen aan accountantshonoraria opgenomen.

(in EUR 1.000)	2011	2010
Controle van de jaarrekening	602	625
Overige controlewerkzaamheden	731	764
Fiscale advisering	310	131
Andere niet-controlediensten	10	206
	1.653	1.726

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 1,3 miljoen (in 2010: EUR 1,4 miljoen) en de werkzaamheden verricht door andere onderdelen van het PwC netwerk bedragen EUR 0,3 miljoen (in 2010 EUR 0,3 miljoen).

5. Personeelsbeloningen

De samenstelling van de personeelsbeloningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Korte termijn personeelsbeloningen		
Salarissen	140.551	146.585
Sociale lasten	11.511	12.547
Activering interne uren	- 12.167	- 11.055
	139.895	148.077
Vergoedingen na uitdiensttreding		
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	19.951	18.184
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	927	2.153
Vervroegde uitdiensttreding	1.595	1.634
	22.473	21.971
Andere lange termijn personeelsbeloningen		
Jubileumuitkeringen	246	558
Variabele beloning (lange termijn)	1.014	1.036
Overige personeelsbeloningen	44	- 199
	1.304	1.395
Ontslagvergoedingen	1.696	630
Overige personeelskosten	12.102	11.664
Totaal personeelsbeloningen	177.470	183.737

Het gemiddelde aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen in 2011 was 2.115 (2010 2.328).

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)

Immateriële activa

Contract gerelateerde activa	2.301	4.241
Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	6.710	4.523
Software licenties	3.195	2.126
	12.206	10.890

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Banen, rijbanen en platformen	21.153	20.499
Terreinen en wegen	11.235	11.373
Gebouwen	34.573	31.878
Installaties	95.792	84.490
Overige vaste bedrijfsmiddelen	27.320	25.971
	190.073	174.211

Afschrijvingen inzake desinvesteringen

3.855 728

Totaal afschrijvingen

206.134 185.829

7. Bijzondere waardeverminderingen

De samenstelling van de bijzondere waardeverminderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)

Immateriële activa

Software in ontwikkeling	-	314
--------------------------	---	-----

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Overige vaste bedrijfsmiddelen	-	153
--------------------------------	---	-----

Activa in aanbouw of ontwikkeling

Activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten	1.000	-
---	-------	---

Vlottende activa

Activa beschikbaar voor verkoop	473	-
---------------------------------	-----	---

Totaal bijzondere waardeveranderingen

1.473 467

In verband met actuele, minder positieve vooruitzichten wat betreft de ontwikkeling en exploitatie van gronden op en rond de locatie Amsterdam Airport Schiphol is de boekwaarde van deze gronden in 2011 met EUR 1,5 miljoen afgewaardeerd.

8. Organisatieaanpassing

In 2011 is verdere invulling gegeven aan de uit de herijking in 2009 van de strategie voortvloeiende organisatieaanpassing. Dit heeft geresulteerd in het uitbesteden van niet-kernactiviteiten in 2010 en 2011 en een daling van het gemiddeld aantal personeelsleden op de locatie Schiphol van circa 7% in 2010 en 9% in 2011. De ten laste van 2009 en 2010 getroffen voorzieningen zijn in 2011 afdoende gebleken waardoor de organisatieaanpassing in 2011 geen aanleiding heeft gegeven tot additionele kosten.

9. Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2011 zijn, net als in 2010, geen bijzondere posten opgenomen.

10. Financiële baten en -lasten

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

(in EUR 1.000)

Interestlasten

Leningen	- 98.053	- 103.141
Renteverschil bij terugkoop EMTN obligaties	-	- 19.328
Leaseverplichtingen	- 5.550	- 9.515
	- 103.603	- 131.984

Interestbaten

Liquide middelen	3.947	2.951
Vorderingen op deelnemingen	7.038	6.127
Leasevorderingen	855	1.059
Geactiveerde bouwrente	3.835	8.115
Heffingsrente	516	521
Overige	907	448
	17.098	19.221

Overige financiële resultaten

Koersverschillen vorderingen op deelnemingen	65	764
Koersverschillen liquide middelen	150	26
Koersverschillen overige activa en passiva	- 691	- 159
Derivaten	- 4.664	- 2.660
Dividend overige financiële belangen	370	375
Overige	23	- 764

- 4.747 - 2.418

Totaal financiële baten en lasten

- 91.252 - 115.181

De geactiveerde bouwrente betreft 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 een belangrijk deel afgedekt gebruik makend van jaarlijkse termijntransacties. Met de aangegeven transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking, de hieraan gerelateerde koersverschillen worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties. De overige koersverschillen worden verantwoord in de winst- en verliesrekening.

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 LLC.

Het resultaat deelnemingen in 2011 is inclusief een bijdrage van EUR 3,2 miljoen van Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (BACH). In 2010 en de jaren daarvoor kon nog geen aandeel in het resultaat van BACH worden getoond door een negatief eigen vermogen bij deze deelneming onder Schiphol Group grondslagen. In 2011 is dit eigen vermogen positief geworden.

De bijdrage van ADP aan het resultaat van Schiphol Group over 2011 betreft een bate van EUR 31,4 miljoen (in 2010 een bate van EUR 26,4 miljoen), inclusief aanpassingen in verband met verschillen in grondslagen van waardering en resultaatbepaling met betrekking tot voornamelijk vastgoed.

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 kortheidshalve verwezen naar toelichting 42 inzake acquisities.

12. Winstbelasting

De last uit hoofde van winstbelasting in de winst- en verliesrekening kan als volgt worden geanalyseerd:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Resultaat voor belastingen	248.824	238.603
Resultaat deelnemingen*	- 35.659	- 56.865
	213.165	181.738
Nominale tarief voor de winstbelasting	25,0%	25,5%
Winstbelasting berekend tegen het nominale tarief	53.291	46.343
Afwijkend tarief buitenlandse dochters	158	12.466
Winstbelasting vóór eenmalige effecten	53.449	58.809
Effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten	21,5%	24,6%
Aanpassing belastinglatenties in verband met verlaging van het tarief vennootschapsbelasting	-	5.075
Overige mutaties kortlopende verplichting vennootschapsbelasting	- 1.105	2.896
Overige mutaties in actieve en passieve belastinglatenties	- 1.030	109
Winstbelasting in de winst- en verliesrekening	51.314	66.889
Effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten	20,6%	28,0%

*) 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.

In 2011 was de effectieve belastingdruk van 20,6% lager dan het nominale tarief voor de vennootschapsbelasting van 25%. Voornaamste oorzaak hiervoor is het aandeel in het resultaat van deelnemingen waarover geen Nederlandse vennootschapsbelasting meer is verschuldigd. Daarnaast was in 2011 sprake van eenmalige belastingbaten als gevolg van de aanwending van compensabele verliezen die niet waren gewaardeerd middels een latente belastingvordering en de mogelijkheid tot verrekening van bronbelasting met betrekking tot voorgaande jaren.

Over 2010 bedroeg de effectieve belastingdruk 28,0% en was hoger dan het nominale tarief 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.

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. Een verkorte winst- en verliesrekening voor deze vennootschappen is opgenomen in het hoofdstuk Gerelateerde partijen, onder dochterondernemingen.

14. Winst per aandeel

De winst per aandeel wordt als volgt berekend:

	2011	2010
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat x EUR 1)	194.485.000	168.960.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	186.147	186.147
Winst per aandeel (x EUR 1)	1.045	908

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	Ontwikkeling	Software licenties	Software in	Totaal
		gerelateerde activa	geautomatiseerde toepassingen		ontwikkeling	
Samenstelling 31 december 2009						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	30.636	14.126	15.917	96.154
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 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						
Investeringen	-	-	-	-	11.628	11.628
Opleveringen	-	-	9.522	2.314	- 11.836	-
Afschrijvingen	-	- 4.241	- 4.523	- 2.126	-	- 10.890
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	-	- 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 waardeveranderingen	- 5.350	- 25.583	- 23.465	- 10.525	- 314	- 65.237
Boekwaarde	2.241	2.301	16.693	5.915	16.050	43.200
Specificatie van mutaties in 2011						
Investeringen	-	-	-	86	11.047	11.133
Opleveringen	-	-	9.666	8.384	- 18.050	-
Afschrijvingen	-	- 2.301	- 6.710	- 3.195	-	- 12.206
Desinvesteringen	-	-	- 577	- 155	-	- 732
Totaal mutaties in het boekjaar	-	- 2.301	2.379	5.120	- 7.003	- 1.805
Samenstelling 31 december 2011						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	49.247	24.755	9.361	118.838
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 5.350	- 27.884	- 30.175	- 13.720	- 314	- 77.443
Boekwaarde	2.241	-	19.072	11.035	9.047	41.395

De per 31 december 2011 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).

De boekwaarde van de aan Schiphol Telematics B.V. gerelateerde goodwill is ultimo 2011 getoetst op bijzondere waardevermindering. De bedrijfswaarde van de betreffende kasstroomgenererende eenheid is berekend op basis van gegevens uit haar businessplan 2012-2016 en een disconteringsvoet van 5,3%. 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 2011 is, evenals in 2010, geen sprake geweest van ontwikkelingen die aanleiding geven tot een bijzondere waardevermindering.

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 waardeveranderingen 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,		Andere vaste			Totaal
	rijbanen en platformen	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	bedrijfsmiddelen	
Samenstelling 31 december 2009						
Aanschaffingswaarde	647.423	577.156	1.163.522	1.408.595	343.470	4.140.166
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 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 waardeveranderingen	-	- 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 waardeveranderingen	- 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
Specificatie van mutaties in 2011						
Opleveringen	22.077	12.826	28.934	116.519	29.439	209.795
Afschrijvingen	- 21.153	- 11.235	- 34.573	- 95.792	- 27.320	- 190.073
Verkopen	-	- 125	-	-	-	- 125
(De)consolidatie	-	-	-	-	- 23	- 23
Desinvesteringen	-	- 26	- 343	- 2.314	- 440	- 3.123
Reclassificaties	60	2.450	1.202	6.125	497	10.334
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	- 3	- 3
Totaal mutaties in het boekjaar	984	3.890	- 4.780	24.538	2.150	26.782
Samenstelling 31 december 2011						
Aanschaffingswaarde	676.704	596.948	1.294.474	1.743.438	398.018	4.709.582
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 315.243	- 168.175	- 517.087	- 1.010.648	- 295.616	- 2.306.769
Boekwaarde	361.461	428.773	777.387	732.790	102.402	2.402.813

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 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
Specificatie van mutaties in 2011			
Investeringsuitgaven	220.326	31.822	252.148
Activering van bouwrente	3.564	271	3.835
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 209.795	- 16.749	- 226.544
Waardeveranderingen	-	438	438
Bijzondere waardeverminderingen	-	- 1.000	- 1.000
Reclassificaties	- 7.352	- 15.188	- 22.540
Totaal mutaties in het boekjaar	6.743	- 406	6.337
Boekwaarde 31 december 2011	250.937	146.095	397.032

De reclassificatie in de activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen heeft betrekking op kantoorgebouw Cornerstone te Rotterdam The Hague Airport voor EUR 15,2 miljoen die als vooruitbetaling op materiële vaste activa is opgenomen onder de overige langlopende vorderingen.

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 2011 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 2,47% tot 2,54% op jaarbasis, waarin rekening is gehouden met voornoemde verhouding.

Eind 2011 is sprake van activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen die worden gewaardeerd tegen reële waarde van EUR 3,2 miljoen (2010: nihil).

Per 31 december 2011 was er sprake van verplichtingen tot investeringen in activa in aanbouw of ontwikkeling tot een bedrag van EUR 106,5 miljoen waarvan EUR 21,6 miljoen in vastgoed (per 31 december 2010 EUR 136,4 miljoen waarvan EUR 26,0 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 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
Specificatie van mutaties in 2011			
Opleveringen	14.468	2.281	16.749
Acquisities	2.894	-	2.894
Waardeveranderingen	1.183	- 2.285	- 1.102
Reclassificaties	- 2.982	-	- 2.982
Totaal mutaties in het boekjaar	15.563	- 4	15.559
Boekwaarde 31 december 2011	751.371	317.501	1.068.872

Het Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB C.V.) heeft 16 vastgoedobjecten in onderpand gegeven aan de ING Bank N.V. en ABN AMRO N.V. voor een bedrag van EUR 330,0 miljoen. In verband met de proportionele consolidatie van AREB C.V. komt 61,15% van dit bedrag aan vastgoedobjecten tot uitdrukking in de balans per 31 december 2011 van Schiphol Group.

In de categorie gebouwen is een bedrag van EUR 89,6 miljoen (per 31 december 2010 EUR 93,1 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.

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 onder meer 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 (waarbij overigens rekening dient te worden gehouden met een restwaarde van 25%); commercieel is geen sprake van afschrijving op dit vastgoed. Met ingang van het boekjaar 2007 is bovendien de Wet Werken aan Winst in werking getreden. Deze wet kent een beperking op de fiscale 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 de fiscale afschrijving geeft aanleiding tot een waarderingsverschil. 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)	2011	2010
Latente belastingvorderingen		
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	185.930	190.184
Activa in aanbouw	78.878	78.987
Derivaten en leningen	13.236	-
Personeelsvoorzieningen	3.294	2.890
Latente belastingverplichtingen		
Vastgoedbeleggingen	- 26.187	- 25.198
Derivaten en leningen	-	- 7.209
Deelnemingen	- 11.799	- 11.007
	243.352	228.647
Langlopend (realisatie ligt niet in de lijn der verwachting)	83.574	83.574
Langlopend (realisatie te verwachten na 12 maanden)	158.200	145.449
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 12 maanden)	1.578	- 376
	243.352	228.647

IAS 12 Income Taxes verplicht tot het opnemen van een latente belastingvordering voorzover 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 in	Vastgoed	Derivaten	Personeels		Totaal
	activa	aanbouw	beleggingen	en leningen	voorzieningen	Deelnemingen	
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	-	-	- 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
Specificatie van mutaties in 2011							
Latente belasting over fiscale afschrijving	- 4.254	-	- 1.701	-	-	-	- 5.955
Latente belasting verantwoord in de winst- en verliesrekening	-	- 109	- 228	926	404	- 792	199
Latente belasting verantwoord in het eigen vermogen	-	-	-	19.519	-	-	19.521
Overige mutaties	-	-	940	-	-	-	940
Totaal mutaties in het boekjaar	- 4.254	- 109	- 989	20.445	404	- 792	14.705
Boekwaarde 31 december 2011	185.930	78.878	- 26.187	13.236	3.294	- 11.799	243.352

20. Deelnemingen

Het verloop van de post deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Boekwaarde 1 januari	689.413	629.815
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Resultaat	35.889	57.076
Dividend	- 12.621	- 13.183
Acquisities	-	9.708
Verkopen	-	- 2.157
Deconsolidatie	182	-
Waardeveranderingen	- 354	-
Kapitaaluitbreiding in deelnemingen	9.419	-
Omrekeningsverschillen	3.120	8.154
Totaal mutaties in het boekjaar	35.639	59.598
Boekwaarde 31 december	725.048	689.413

De kapitaaluitbreiding in 2011 van EUR 9,4 miljoen betreft de deelneming in Schiphol Area Development Company N.V. Doordat alle aandeelhouders naar evenredigheid additioneel kapitaal hebben gestort is het procentuele aandeel in deze deelneming onveranderd gebleven.

De acquisities in 2010 van in totaal EUR 9,7 miljoen betreft vooral de uitbreiding van ons belang in JFK IAT LLC. Korthedshalve wordt verwezen naar toelichting 42.

De boekwaarde van deelnemingen per 31 december 2011 is inclusief een goodwill van EUR 244 miljoen op Aéroports de Paris en van EUR 34 miljoen op Brisbane Airports Corporation Ltd. De jaarlijks uit te voeren toets van de goodwill begrepen in de boekwaarde gaf voor beide deelnemingen geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardevermindering.

Voor een nadere toelichting op de deelnemingen 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)	2011	2010
Boekwaarde 1 januari	88.221	66.541
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijdrage	838	6.990
Omrekeningsverschillen afdekkingstransactie	3.017	13.926
Overige omrekeningsverschillen	65	764
Totaal mutaties in het boekjaar	3.920	21.680
Boekwaarde 31 december	92.141	88.221

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 116,6 miljoen (EUR 92,1 miljoen, inclusief geaccumuleerde rente) als langlopende vordering op deelneming geassocieerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbate.

De rentebijdrage betreft de waardering van de redeemable preference shares tegen geamortiseerde kostprijs en een deel van de rente over de afgelopen twee en een half jaar waaromtrent door het management van BACH medio 2009 werd besloten om deze op dat moment niet uit te keren. Gezien het cumulatief preferente karakter wordt deze rente wel als vordering en als bate verantwoord.

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt voor wat betreft de nominale waarde en de te ontvangen rente afgedekt gebruik makend van jaarlijkse termijntransacties. Met de aangegeven transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over het niet afgedekte deel van de lening en te ontvangen rente 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 2011 EUR 91,8 miljoen (AUD 116,2 miljoen), de effectieve rente bedraagt 10%. 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.

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 2011 is de reële waarde gedaald met EUR 4,6 miljoen van EUR 10,8 miljoen tot EUR 6,2 miljoen. De waardedaling 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)	2011	2010
Boekwaarde 1 januari	5.523	7.489
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijdrage op leasevorderingen	855	1.059
Ontvangen leasetermijnen	- 3.079	- 3.025
Totaal mutaties in het boekjaar	- 2.224	- 1.966
Boekwaarde 31 december	3.299	5.523

De leasevorderingen zijn per 31 december 2011 geheel verantwoord onder de vlottende activa als kortlopend (per 31 december 2010 ad EUR 2,2 miljoen).

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 voor een bedrag van EUR 6,8 miljoen. De effectieve rente van het verhuurcontract tussen Balnag en de LVNL bedraagt 13,0%. LVNL en Balnag hebben beiden hun optie tot koop ingeroepen. Naar verwachting vindt in 2012 de aan- en verkoop plaats tegen de in de leasecontracten afgesproken bedragen.

24. Leningen

Het verloop van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Boekwaarde 1 januari	4.344	4.170
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijdrage	445	195
Aflossing	- 2.808	- 85
Overige mutaties	- 390	64
Totaal mutaties in het boekjaar	- 2.753	174
Boekwaarde 31 december	1.591	4.344

Van de leningen is per 31 december 2011 het kortlopende deel ad EUR 0,1 miljoen (per 31 december 2010 ad EUR 0,1 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

In 2011 zijn de twee leningen aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu vervroegd afgelost voor EUR 2,7 miljoen.

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)	2011	2010
Afgekochte erfpacht	3.410	3.500
Huurincentives	15.784	19.670
Vooruitbetaald op activa	15.187	-
Totaal overige langlopende vorderingen	34.381	23.170

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.

De vooruitbetaling op activa van EUR 15,2 miljoen betreft de ontwikkeling van kantoorgebouw Cornerstone te Rotterdam The Hague Airport voor rekening en risico van Dura Vermeer vastgoed, waarbij Schiphol Group de koopsom vooruit heeft betaald.

26. Activa beschikbaar voor verkoop

De grond waarvan de intentie bestaat dat deze zal worden vervreemd, wordt gepresenteerd als voor verkoop beschikbare activa. Eind 2010 betrof dit 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 voornoemd gebied Badhoevedorp Zuid in te brengen in een nog op te richten grondbank, om vervolgens dit gebied samen tot ontwikkeling te kunnen brengen. Inmiddels is hiertoe in 2011 GEM Badhoevedorp Zuid C.V. opgericht en zijn door Schiphol Group gronden ingebracht met een kostprijs van EUR 20,8 miljoen. Schiphol Group heeft daarbij een direct belang van 19% in deze entiteit verworven van EUR 4,3 miljoen.

In december 1999 en december 2009 hebben de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Real Estate B.V. en SADC in samenwerkingsovereenkomsten (respectievelijk SOK I en SOK II) besloten tot het gezamenlijk verwerven en uitgeven van kavels in het gebied A4 Zone West. De gronden in het gebied zijn in eerste instantie door de gemeente Haarlemmermeer verworven namens de drie grondbankpartners. Bij inbreng van deze gronden in de GEM A4 Zone West C.V., die in 2011 is opgericht en waarin Schiphol Real Estate een direct belang van 33% heeft, zullen de hieraan verbonden kosten tussen partijen verrekend worden. Dit geldt niet voor de gronden die in 1999 zijn verworven. Deze zijn door de drie partners voor een gelijk deel gefinancierd. In 2008 en in 2011 is besloten tot verwerving van een viertal kavels door de gemeente Haarlemmermeer. Voor de financiering van de kavels heeft de gemeente Haarlemmermeer een lening aangetrokken van de Bank Nederlandse Gemeenten. Het belang van Schiphol Real Estate B.V. hierin zal EUR 21,5 miljoen bedragen te vermeerderen met financierings- en verwervingskosten. De gronden moeten nog ingebracht worden.

Daarnaast heeft Schiphol Group in 2011, in het kader van de aanleg van de N201 in het gebied A4 zone West, een deel van reeds door haar gefinancierde gronden verkocht aan de provincie Noord-Holland met een boekwaarde van EUR 2,0 miljoen. Schiphol Real Estate heeft dit bedrag vervolgens gestort in de GEM A4 Zone West C.V. als commanditair kapitaal.

27. Handels- en overige vorderingen

De samenstelling van de handels- en overige vorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Debiteuren	74.670	71.546
Te ontvangen baten	29.327	18.941
Omzetbelasting	15.571	12.793
Vooruitbetaalde kosten	13.687	13.059
Voorraden	6.888	6.196
Huurincentives	3.949	3.731
Participanten en deelnemingen	16	915
Afgekochte erfpacht	-	90
Overige vorderingen	33.773	33.733
	177.881	161.004

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 2011 is de post debiteuren inclusief een voorziening voor oninbaarheid ad EUR 3,9 miljoen (per 31 december 2010: EUR 5,4 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 2,2 miljoen (in 2010 EUR 2,2 miljoen). In 2011 is EUR 2,8 miljoen (in 2010 EUR 0,6 miljoen) onttrokken in verband met oninbaarheid van vorderingen en EUR 1,3 miljoen (in 2010 EUR 0,2 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 van in totaal EUR 413,3 miljoen per 31 december 2011 (per 31 december 2010 EUR 304,2 miljoen) bestaan voor EUR 348,8 miljoen (per 31 december 2010: EUR 186,6 miljoen) uit deposito's met een oorspronkelijke looptijd variërend van 2,5 maanden tot 4 maanden (gemiddeld 3,3 maanden). De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt per 31 december 2011 1,4% (per 31 december 2010 1,1%).

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 2011 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:

	(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 2011 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 2010 van EUR 76,2 miljoen. Dit bedrag is bij uitkering in 2011 onttrokken aan de ingehouden winst. Het dividend over 2009 bedroeg EUR 64,6 miljoen en is in 2010 uitgekeerd en onttrokken aan de ingehouden winst.

Het netto resultaat over 2011 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2011 nog begrepen het voorstel voor het over 2011 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 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
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 11.723	- 11.723
Aanpassing latente winstbelasting door tariefswijziging	-	-	124	124
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
Specificatie van mutaties in 2011				
Omrekeningsverschillen	3.795	-	-	3.795
Mutaties in de reële waarde	-	- 4.617	-	- 4.617
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	- 16.283	- 16.283
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	3.017	3.017
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 51.284	- 51.284
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	4.664	4.664
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	15.679	15.679
Latente winstbelasting over waardemutaties leningen	-	-	3.840	3.840
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 15.076	- 15.076
Totaal mutaties in het boekjaar	3.795	- 4.617	- 55.443	- 56.265
Stand per 31 december 2011	21.970	- 916	- 46.346	- 25.292

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 eurozone.

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 die worden gebruikt voor kasstroomafdekking verantwoord, nadat rekening is gehouden met latente belastingvorderingen en verplichtingen. Voorts worden in de reserve afdekkingstransacties de waardingsverschillen verantwoord die optreden bij de omrekening van leningen tegen de slotkoers. Voor beide geldt dat verantwoording in de reserve afdekkingstransacties plaatsvindt, voor zover sprake is van een effectieve afdekking.

De belastingeffecten van de mutaties in het eigen vermogen, via het totaalresultaat, zijn als volgt:

(in EUR 1.000)	Voor belasting	Belasting	Na belasting
Omrekeningsverschillen	3.795	-	3.795
Waardemutaties afdekkingstransacties	- 74.837	19.519	- 55.318
Waardemutaties overige belangen	- 4.617	-	- 4.617
Totaal niet gerealiseerd 2011	- 75.659	19.519	- 56.140
Omrekeningsverschillen	9.697	-	9.697
Waardemutaties afdekkingstransacties	18.019	- 4.229	13.790
Waardemutaties overige belangen	3.450	-	3.450
Totaal niet gerealiseerd 2010	31.166	- 4.229	26.937

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 2011 het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. en Avioport Spa opgenomen. Een verkorte balans voor deze vennootschappen is opgenomen in het hoofdstuk Gerelateerde partijen, onder dochterondernemingen.

33. Leningen

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal	Referentie	2011	2010
				(in 1.000)	afdekking		
XS0171966269	2013	4,38%	EUR	175.929		175.685	299.593
XS0399674216	2014	6,63%	EUR	370.704		369.155	646.959
XS0495479555	2016	4,46%	EUR	50.000		49.927	49.911
XS0459479472	2016	4,46%	EUR	15.000		14.940	14.927
XS0167622454	2018	5,16%	EUR	30.000		29.954	29.947
XS0459479399	2019	4,94%	EUR	50.000		49.841	49.821
XS0459442710	2019	4,97%	EUR	85.000		84.868	84.851
XS0621167732	2021	4,43%	EUR	438.447		404.960	-
XS0378569247	2038	3,16%	JPY	20.000.000	A	200.614	185.252
EMTN programma						1.379.944	1.361.261
Namensschuldverschreibung (m.i.v. 2013)							
	2023	5,07%	EUR	25.000		- 100	-
XF0000NS4ET7	2016	5,38%	EUR	84.000		83.721	83.652
XF0000NS4FH9	2016	5,45%	EUR	40.000		39.929	39.912
XF0000NS4FX6	2016	5,12%	EUR	10.000		9.982	9.978
XF0000NS4DN2	2019	5,75%	EUR	50.000		49.099	48.972
XF0000NS4PP1	2019	5,50%	EUR	11.000		10.784	10.754
Schuldschein						193.515	193.268
Europese Investeringsbank						175.500	-
Europese Investeringsbank						-	16.285
ING RA Finance	2012	Euribor + opslag	EUR	26.559		26.559	26.168
ABN AMRO	2011	Euribor + opslag	EUR	12.796		-	12.608
ING Bank	2012	Euribor + opslag	EUR	5.781		5.781	5.696
ING Bank	2012	Euribor + opslag	EUR	14.586		14.586	14.373
ING Bank	2012	Euribor + opslag	EUR	15.224		15.224	15.000
ABN AMRO	2011	Euribor + opslag	EUR	18.511		-	18.239
ING Bank	2012	Euribor + opslag	EUR	9.051		9.051	8.917
ABN AMRO	2011	Euribor + opslag	EUR	2.782		-	2.742
ABN AMRO	2011	Euribor + opslag	EUR	2.293		-	2.259
Leningen AREB C.V.						71.201	106.002
Villa Carmen fase 1	2012	Euribor + opslag	EUR	14.100		1.864	2.160
Avioport fase 2	2012	Euribor + opslag	EUR	21.750		17.249	15.926
Avioport fase 1	2013	Euribor + opslag	EUR	28.000	G	28.000	28.000
Overige						8.538	9.171
Overige leningen						55.651	55.257
Totaal leningen						1.875.711	1.732.073

Van de leningen is per 31 december 2011 het kortlopende deel ad EUR 101,8 miljoen (per 31 december 2010 ad EUR 122,8 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 2011 geactualiseerd. Ultimo 2011 is voor een totaal van EUR 1.379,9 miljoen (per 31 december 2010 EUR 1.361,3 miljoen) opgenomen. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt. Gedurende 2011 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 2011 staan geen kortlopende leningen uit onder het ECP programma.

In april 2011 is een Namensschuldverschreibung aangetrokken waarmee Schiphol Group per 2013 een financiering van EUR 25 miljoen heeft zeker gesteld tegen een vast renteniveau (5,072%). De huidige boekwaarde betreft de reeds geactiveerde kosten.

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 2002 is een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 150 miljoen. Dit bedrag is in 2003 opgenomen. Aflossing heeft plaatsgevonden met ingang van augustus 2006 door middel van tien halfjaarlijkse annuïteiten. In februari 2011 is het laatste resterende deel van deze lening afgelost.

In 2010 heeft Schiphol Group een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 350 miljoen. Gedurende 2011 is middels diverse trekkingen in totaal EUR 180 miljoen onder deze faciliteit opgenomen (waarop inmiddels EUR 4,5 miljoen is afgelost). 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) of Baa2 of lager (Moody's). De lening kent daarnaast een 'change of control' clausule.

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.

In december 2011 is door AREB C.V. een faciliteit van EUR 195 miljoen van Svenska Handelsbanken aangetrokken. Deze faciliteit heeft een looptijd van 4 jaar en 6 maanden. Op 4 januari 2012 is EUR 181 miljoen getrokken op deze faciliteit (ons deel EUR 110 miljoen) waarmee de bestaande leningen van AREB C.V. zijn afgelost, deels al in december 2011 en voor het overige deel in januari 2012.

De nieuwe lening betreft een hypothecaire lening. Voor deze lening geldt een verplichting tot vervroegde aflossing indien het financieringspercentage meer dan 60% bedraagt van de taxatiewaarde van de gefinancierde objecten. Tot meerdere zekerheid van de aflossing heeft AREB C.V. aan Svenska Handelsbanken 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. Verder heeft AREB C.V. alle claims en alle rechten uit verzekeringen met betrekking tot de objecten verpand.

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 projectlening overeengekomen met een drietal banken (Banca Popolare di Lodi, Banca Popolare Italiana en Unicredit) tot een totaalbedrag van EUR 33,1 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 14,1 miljoen). Per 31 december 2011 resteert een opgenomen bedrag van EUR 3,9 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 1,9 miljoen).

Door Avioport Spa (een 70% dochteronderneming van Schiphol Group) is een hypothecaire lening overeengekomen met een tweetal banken (Banca Popolare di Lodi 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 2011 was hiervan opgenomen EUR 45,3 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 17,2 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.

In oktober 2011 heeft Schiphol Group haar gesyndiceerde en gecommiteerde 1-jaars faciliteit van EUR 175 miljoen geherfinancierd middels een gesyndiceerde en gecommiteerde 5-jaars faciliteit voor eveneens een bedrag van EUR 175 miljoen.

Van het totale bedrag aan leningen is EUR 200,6 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, valutaswaps en in enkele gevallen gecombineerde valuta rente swaps afgesloten op de leningen. De aangegeven 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 2011	31 december 2010	
A	JP Morgan	Valuta- renteswap	3,16%	JPY	20.000.000	2038	- 89.565	- 89.415	
B	RBS	Renteswap	4,03%	EUR	370.000	2024	39.968	-	
C	JP Morgan	Renteswap	3,93%	EUR	150.000	2023	16.590	-	
D	ING	Renteswap	2,95%	EUR	24.461	2016	1.704	-	
E	ING	Renteswap	2,83%	EUR	24.461	2016	1.550	-	
F	ABN AMRO	Renteswap	3,40%	EUR	24.461	2016	2.279	-	
G	BPL	Renteswap	4,32%	EUR	21.000	2013	909	1.464	
H	ING	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	113.000	2012	6.311	-	
H	ING	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	51.300	2011	-	7.550	
H	ING	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	50.000	2011	-	7.358	
	ING	Renteswap	4,84%	EUR	13.279	2011	-	385	
	ING	Renteswap	4,12%	EUR	15.411	2011	-	452	
	ING	Renteswap	5,11%	EUR	9.051	2011	-	359	
	ABN AMRO	Renteswap	5,16%	EUR	2.782	2011	-	75	
	ABN AMRO	Renteswap	5,16%	EUR	2.293	2011	-	62	
	BPL	Renteswap	4,30%	EUR	12.041	2011	-	172	
Totaal								- 20.254	- 71.538
Verantwoord in de balans onder:									
Vaste activa								- 89.565	- 89.415
Langlopende verplichtingen								63.000	1.464
Kortlopende verplichtingen								6.311	16.413
								- 20.254	- 71.538

Het risico dat Schiphol Group loopt op de valutarente swap (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 2011 bedroeg de maximale netto positie van beide partijen EUR 10 miljoen (per 31 december 2010 EUR 10 miljoen) en bedroeg de marktwaarde van de swap circa EUR 89,6 miljoen (per 31 december 2010 EUR 89,4 miljoen) in het voordeel van Schiphol Group. Per 31 december 2011 was EUR 77,6 miljoen (per 31 december 2010 EUR 79,0 miljoen) per bank door JPMorgan aan Schiphol Group betaald als onderpand.

Referentie B en C betreffen twee forward-starting interest rate swaps die in mei 2011 zijn verworven waarmee voornamelijk de renteniveau's zijn vastgelegd waartegen in 2013 en 2014 nog uitstaande EMTN leningen geherfinancierd kunnen worden.

Referentie D, E en F betreffen 3 forward-starting interest rate swaps die in april, mei en juni 2011 zijn afgesloten en waarmee de renteniveau's zijn vastgelegd waartegen AREB C.V. een deel van haar leningen in januari 2012 zal kunnen herfinancieren.

Referentie H betreft het derivaat 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 resterende looptijd van de leningen per 31 december 2011 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	1.379.944	- 4.563	1.384.507	596.154	788.353
Namenschuldverschreibung	- 100	-	- 100	-	- 100
Schuldschein	193.515	- 246	193.761	133.095	60.666
Europese Investeringsbank	175.500	9.000	166.500	36.000	130.500
Leningen AREB C.V.	71.201	71.201	-	-	-
Overige leningen	55.651	26.441	29.209	28.982	227
Totaal leningen	1.875.711	101.834	1.773.877	794.231	979.646

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 2011	Reële waarde 31 December 2011
EMTN programma	1.379.944	1.627.600
Namenschuldverschreibung	- 100	3.100
Schuldschein	193.515	239.100
Europese Investeringsbank	175.500	209.400
Leningen AREB C.V.	71.201	71.201
Overige leningen	55.651	55.651
Totaal leningen	1.875.711	2.206.052

(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
Europese Investeringsbank	16.285	16.600
Leningen AREB C.V.	106.002	106.002
Overige leningen	55.257	55.258
Totaal leningen	1.732.073	1.986.660

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 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
Specificatie van mutaties in 2011			
Nieuw opgenomen	583.034	-	583.034
Rentebijdriving	4.216	-	4.216
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 101.834	101.834	-
Aflossing	- 338.014	- 122.756	- 460.770
Deconsolidaties	- 425	-	- 425
Acquisities	1.584	-	1.584
Omrekeningsverschillen	16.283	-	16.283
Overige mutaties	- 284	-	- 284
Totaal mutaties in het boekjaar	164.560	- 20.922	143.638
Boekwaarde 31 december 2011	1.773.877	101.834	1.875.711

Op 28 april 2011 heeft Schiphol Group met succes een nieuwe obligatielening van EUR 438 miljoen geplaatst met een looptijd van 10 jaar. De netto opbrengst van deze obligatie uitgifte is gebruikt om de inkoop van nominaal EUR 403 miljoen aan bestaande obligatieleningen te financieren. Door een deel van twee bestaande obligatieleningen met looptijden tot 2013 en 2014 terug te kopen, is effectief de looptijd van de schuld van Schiphol Group verlengd en tegelijkertijd gebruik gemaakt van gunstige marktcondities. Door deze transactie en de eerdere terugkoop in 2010 zijn de aflossingsverplichtingen in 2013 en 2014 teruggebracht tot ongeveer EUR 545 miljoen.

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. Leaseverplichtingen

De samenstelling van de leaseverplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve rente	Einde looptijd		
				2011	2010
P1/Traverse	ABP	6,7%	2035	-	52.394
Triport	ABP	7,0%	2034	52.649	53.666
Verkeerstoren	Abinton B.V.	7,7%	2012	4.222	6.121
Overige				1.640	1.467
Totaal leaseverplichtingen				58.511	113.648

Van de leaseverplichtingen is per 31 december 2011 het kortlopende deel ad EUR 5,9 miljoen (per 31 december 2010 ad EUR 55,7 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In april 2011 heeft Schiphol Group de 40-jarige leaseovereenkomst betreffende parkeergarage P1 en bijbehorende traverse vervroegd afgelost voor EUR 53,5 miljoen.

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. LVNL en Balnag hebben beide hun optie tot koop ingeroepen. Naar verwachting vindt in 2012 de aan- en verkoop door Balnag plaats tegen de in de leasecontracten afgesproken bedragen.

De resterende looptijd van de leaseverplichtingen is per 31 december 2011 als volgt. Het deel van de leaseverplichtingen 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 leasecontracten	115.177	9.955	105.223	20.285	84.937
Rentebestanddeel in financiële leasetermijnen	- 56.666	- 4.041	- 52.626	- 14.093	- 38.532
Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease	58.511	5.914	52.597	6.192	46.405

Het verloop van de leaseverplichtingen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Boekwaarde 1 januari	113.648	117.777
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijbeschrijving op leaseverplichtingen	5.550	9.515
Betaalde leasetermijnen	- 61.377	- 13.644
Financiële lease-investeringen in materiële vaste activa	690	-
Totaal mutaties in het boekjaar	- 55.137	- 4.129
Boekwaarde 31 december	58.511	113.648

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 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
Boekwaarde 31 december 2011				
Waarde van de verplichtingen	34.167	10.229	1.981	46.377
Waarde van de beleggingen	10.475	-	-	10.475
	23.692	10.229	1.981	35.902
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 2.610	-	- 65	- 2.675
Verplichting in de balans	21.082	10.229	1.916	33.227

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)	2011	2010	2009	2008	2007
Boekwaarde 31 december					
Waarde van de verplichtingen	11.964	10.780	18.904	15.440	16.585
Waarde van de beleggingen	10.475	9.253	14.645	12.036	13.631
	1.489	1.527	4.259	3.404	2.954
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 1.527	- 1.615	- 3.139	- 1.729	- 951
Verplichting in de balans	- 38	- 88	1.120	1.675	2.003

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	1.699	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
Opbouw of toekenning van rechten	1.163	1.519	1.666	4.348
Toevoeging van interest	1.536	315	36	1.887
Actuariële winsten en verliezen in het boekjaar	42	- 509	-	- 467
Verwachte baten uit beleggingen	- 219	-	-	- 219
Overige kosten	-	- 21	- 6	- 27
Totale kosten ten laste van 2011	2.522	1.304	1.696	5.522

Ten aanzien van de toegezegd-pensioenregelingen onder de vergoedingen na uitdiensttreding wordt in 2012 een totale last voor de werkgever verwacht van EUR 1,7 miljoen. De werkelijke lasten uit hoofde van deze regelingen bedroegen in 2011 EUR 0,9 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 2009	25.042	10.656	2.636	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
Specificatie van mutaties in 2011				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	2.522	1.304	1.696	5.522
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.150	- 1.598	- 1.123	- 5.871
Betaling van premies	- 923	-	- 174	- 1.097
Overige mutaties	156	- 34	- 974	- 852
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.395	- 328	- 575	- 2.298
Boekwaarde 31 december 2011	21.082	10.230	1.915	33.227

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen zijn berekend uitgaande van de volgende actuariële veronderstellingen en inschattingen van het management:

	31 december 2011	31 december 2010
Disconteringsvoet	4,75%	4,75%
Beleggingsrendement	4,75%	4,75%
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 2060 met correctiefactoren die zijn afgestemd op het gemiddelde salarisniveau van de onderneming
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 2011 een voorziening van EUR 7,8 miljoen (per 31 december 2010 EUR 19,6 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.

Schiphol Group heeft een verplichting in het kader van enkele claims en geschillen. De terzake van deze claims en geschillen gezamenlijk getroffen voorziening van EUR 10,0 miljoen is in 2011, evenals in 2010, 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 (Chipshol) 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 tussenvonnissen bij wijze van voorschot aan Chipshol betaald. Chipshol heeft op last van de rechter ter afdekking van het restitutie risico 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 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 restitutie risico is door de rechter gehandhaafd.

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, dubbelstellingen met schikkingen die Chipshol getroffen heeft met de gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland enerzijds en niet opgenomen component belastingschade anderzijds, moeten worden mee gewogen.

De Rechtbank Haarlem heeft inmiddels eindvonnis gewezen in de zaak van de schadevergoeding (art 55 Luchtvaartwet) in verband met het bouwverbod op het Groenenbergterrein. Het vonnis is vooral van procedureel belang en gaat over welke rechterlijke instantie uiteindelijk beslist in deze zaak over de hoogte van enige schadevergoeding (dat zal het gerechtshof Amsterdam zijn). Chipshol heeft aangekondigd hiertegen in cassatie te gaan bij de Hoge Raad.

Het Hof te Amsterdam heeft op 27 december 2011 kort daarna tussenarrest gewezen waarin het de opdracht van de Hoge Raad om de belangrijkste openstaande punten verder te behandelen nauwkeuriger omschrijft en een aantal vragen alvast beantwoord. Een van de belangrijkste beslissingen van het gerechtshof is dat zij zich gebonden weet aan alle beslissingen die inmiddels vast staan. Hiermee besliste het hof dat alle pogingen van Chipshol worden afgewezen om de deskundigen (of rechters) van de Rechtbank Haarlem wederom in diskrediet te brengen, of om de zaak over de hoogte van de schadevergoeding weer bij het begin te beginnen of om nieuwe elementen in het geding te brengen. Het hof volgt het 'spoorboekje' dat de Hoge Raad heeft meegegeven en zal waarschijnlijk deskundigen gaan benoemen. Het volgende (tussen) arrest van het Hof is geagendeerd voor december 2012, omdat intussen eerst de cassatie van Chipshol bij de Hoge Raad dient.

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)	2011	2010
Vooruitontvangen erfpacht	84.895	86.396
Ongerealiseerde winst inbreng Schiphol Logistics Park C.V.	3.646	3.646
Verplichting Stichting Mainport en Groen	-	2.150
Huurincentives	209	152
Overige	1.084	1.442
	89.834	93.786

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 Schiphol Real Estate 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 Schiphol Real Estate 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 2011 is de laatste termijn van 25% verantwoord onder de kortlopende schulden. 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 vordering uit hoofde van winstbelasting in de balans per 31 december 2011 van EUR 3,1 miljoen betreft de over de jaren 2010 en 2011 betaalde voorlopige aanslagen minus de som van de over 2010 en 2011 verschuldigde vennootschapsbelasting.

De aangifte vennootschapsbelasting over 2009 is met de inspecteur besproken en dienovereenkomstig verwerkt in deze jaarrekening. Over de jaren 2010 en 2011 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)	2011	2010
Schulden aan leveranciers	95.767	76.556
Schulden aan participanten en deelnemingen	7	780
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	4.803	5.040
Schulden ter zake van pensioenen	2.186	2.130
Te betalen interest	58.735	63.423
Verplichting Stichting Mainport en Groen	2.150	2.150
Nog te betalen kosten	95.934	84.025
Verrekening havengeld	15.100	-
Vooruitontvangen baten	39.030	36.632
Vooruitontvangen erfpacht	1.643	1.838
Huurincentives	657	612
Overige schulden	88.445	89.511
	404.457	362.697

Over het boekjaar 2011 is, binnen de geregleerde reporting segmenten Aviation en Security, sprake van een hoger resultaat van naar schatting EUR 15,1 miljoen. Schiphol Group heeft ervoor gekozen versneld invulling te geven aan de verrekening van dit hoger resultaat door dit terug te betalen, op basis van creditnota's.

Onder de overige schulden is per 31 december 2011 het onder de 'cash collateral' overeenkomst met JPMorgan gestorte onderpand van circa EUR 77,6 miljoen verantwoord (per 31 december 2010 EUR 79,0 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, de fondsbeleggingen en de baten en lasten die voortvloeien uit de regeling dient weer te geven, inclusief bijbehorende informatie op te nemen 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.

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 tot 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, die positie wordt uitgedrukt in een dekkingsgraad. De dekkingsgraad van ABP bedraagt per 31 december 2011 94%. ABP dient maatregelen te nemen om te zorgen dat zijn financiële situatie weer gezond wordt. Deze maatregelen bestaan enerzijds uit een mogelijke verlaging van de pensioenen per 1 april 2013 (pensioenaanspraken voor werkenden en pensioenrechten voor gepensioneerden) indien per 31 december 2012 de dekkingsgraad nog onvoldoende is en anderzijds het verhogen van de tijdelijk ingestelde premie ten behoeve van herstel van de financiële positie van 1% naar 3% in 2012.

Convenanten inzake de toekomstige ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol

De Tafel van Alders 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 termijn en de middellange termijn (tot en met 2020). Aan de Tafel van Alders komen alle betrokken partijen samen: het Rijk (vertegenwoordigers van de ministeries van Infrastructuur & Milieu, de luchtvaartpartijen (Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), 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 Tafel van Alders haar advies voor de middellange termijn (tot 2020) aangeboden aan de minister van V&W en de minister van VROM. Dit advies is nader uitgewerkt in drie convenanten: 'omgevingskwaliteit middellange termijn', 'hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn' en 'behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit'.

De uitvoering van de afspraken ligt sinds 1 oktober 2008 bij de betrokken partijen. Tenminste twee maal per jaar wordt de voortgang hierover besproken aan de Tafel van Alders. In 2012 worden naar verwachting de eerder gemaakte afspraken tegen het licht gehouden onder andere t.a.v. timing en onderlinge consistentie met deelakkoorden regionale velden.

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 en het moet bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardig of beter beschermen. Daarbij moet het niet ingewikkeld zijn, en goed uitlegbaar. Tijdens het experiment blijft het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingspunten 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 Tafel van Alders is dat het gebruik van het banenstelsel op Schiphol zo moet zijn dat het minste aantal gehinderden ontstaat en dat consequent te doen.

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). In 2012 zal door de partijen op basis van een evaluatie bepaald worden of een tweede tranche opportuun is.

Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn

In dit convenant zijn onder meer afspraken opgenomen over verkeersvolume (een maximaal 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 geluid 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 netwerkkwaliteit

Conform de Aldersafspraken spannen partijen 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. De verwachting is dat de luchtvaartmarkt zich – in lijn met de economische verwachtingen – in de komende jaren zal herstellen, maar in een lager groeitempo. Dit betekent dat de benodigde luchthavencapaciteit op Schiphol naar verwachting later, op enig moment in de periode 2015-2020, tekort gaat schieten.

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, effectuering daarvan vindt op een later moment plaats.

Schiphol Group ontwikkelt, in samenwerking met het ministerie van I&M, 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 2012 betaalbaar zal worden. Het tot en met 2012 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 en bedraagt in 2011 totaal EUR 15,6 miljoen. 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 is invulling gegeven in de vorm van het nieuwe bestemmingsplan Schiphol dat op 24 november 2011 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het tijdstip waarop en de termijnen waarin voornoemde bijdrage door Schiphol Group zal worden betaald is afhankelijk van het moment waarop het bestemmingsplan onherroepelijk wordt.

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 mainportpositie 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. Aangezien het bestemmingsplan in 2011 onherroepelijk is geworden zal dit het geval zijn in 2012. Aan de bijdrage in natura wordt 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 saneringsplan omvat bronreducerende maatregelen en infrastructurele maatregelen zoals de inzet van zand op taxibanen en vliegtuigopstelplaatsen als middel voor sneeuw- en gladheidsbestrijding en machinaal opzuigen van de vervuiling voordat het regent. De haalbaarheid hiervan is afhankelijk van het draagvlak bij Hoogheemraadschap van Rijnland. Het Hoogheemraadschap heeft begin juni 2011 middels een directiebesluit kenbaar gemaakt dat er draagvlak is voor de maatregelen die Schiphol Group in dit saneringsplan gaat uitvoeren. 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 compenseren. In het gewijzigde besluit is bepaald dat Schiphol Group jaarlijks, vanaf 2010, op 15 vliegtuigopstelplaatsen vaste stroomvoorzieningen en voorzieningen voor preconditioned air aanlegt. In totaal zullen eind 2014 61 vliegtuigopstelplaatsen geëlektrificeerd zijn.

De huidige inschatting is dat er in de komende jaren voor EUR 8 miljoen aan investeringen voor rekening zullen komen van Schiphol Group voor het aanleggen van de benodigde infrastructuur. Daarnaast is begin 2011 in overleg met de sector besloten dat Schiphol Group ook de investeringen in de 400Hz omvormers voor haar rekening zal nemen. De huidige schatting is dat hiermee een investering van ruim EUR 4 miljoen gemoeid zal zijn voor de komende jaren.

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 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 personeel voor bagageafhandeling en de onverwachte kosten voor controlewerkzaamheden van de externe accountant met betrekking tot het toerekeningsstelsel, 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. De Rechtbank heeft nog geen datum afgegeven voor behandeling van dit Hoger Beroep.

easyJet heeft een klacht bij de NMa ingediend tegen de tarieven per 1 april 2009 met betrekking tot het verschil in de passagierstarieven tussen OD- en transferpassagiers. De NMa heeft deze klacht op 14 juli 2009 ongegrond verklaard. easyJet is tegen dit besluit bij de rechtbank in beroep gegaan. De Rechtbank Rotterdam heeft het beroep van easyJet ongegrond verklaard.

easyJet had op dezelfde gronden een klacht ingediend bij de NMa inzake de tarieven vanaf 1 april 2010. easyJet heeft deze klacht inmiddels ingetrokken en in willen dienen bij het Europese Hof. Volgens easyJet heeft het Europese Hof echter aangegeven deze klacht niet in behandeling te zullen nemen.

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 grenspassage. 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 grenspassage 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 8 miljoen beschikbaar worden gesteld in de periode tot en met 2013. Na 2013 zal mogelijk het restant (EUR 8,5 miljoen) beschikbaar worden gesteld.

Verontreiniging door bluswater

Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft in juli 2008 verontreinigd bluswater, dat bij een incident is vrijgekomen bij een KLM Hangar op Schiphol-Zuidoost, opgevangen en opgeslagen in door Schiphol beschikbaar gestelde bassins. Rijnland heeft daarvoor een vergunning van de provincie Noord-Holland gekregen. Ondanks verwijdering en zuivering van het verontreinigd bluswater in 2009, is later gebleken dat bodem en grondwater ter plaatse van de bassins verontreinigd zijn geraakt. Schiphol heeft als grondeigenaar van de bassins schade geleden door de verontreiniging. In 2011 heeft Rijnland het slib van de bassins verwijderd waardoor geen verdere verontreiniging via de grond plaatsvindt. Rijnland, KLM en Schiphol werken nu samen aan het treffen van beheersmaatregelen om verdere verspreiding van de verontreiniging (via grondwater) tegen te gaan. Uiteindelijk is sanering van de verontreinigde bassins van belang waarvoor in de loop van 2012 onderzoek wordt gedaan welke saneringsmethode daarvoor in aanmerking komt.

De watergangen van Schiphol, die bij hetzelfde incident verontreinigd zijn geraakt, worden in het kader van het reguliere baggerprogramma schoon gemaakt. De meest verontreinigde locaties (vlakbij de hangar) zullen met voorrang worden gereinigd. De meerkosten (voor afvoer en verwerking van het verontreinigde materiaal) ten opzichte van het reguliere baggerprogramma worden bij KLM in rekening gebracht. Het waterzuiveringsbedrijf Evides is, voor de door dit incident eveneens verontreinigde installaties, in overleg met de gemeente Haarlemmermeer bezig maatregelen te treffen voor de aanpak van deze verontreiniging.

Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Schiphol Group heeft voor 2011 een verplichting van EUR 0,5 miljoen inzake Stichting Het Schipholfonds en heeft garanties verstrekt ten behoeve van door personeel opgenomen leningen ter hoogte van EUR 0,3 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 en Avioport Spa hebben bankgaranties verstrekt aan bouwondernemingen van EUR 5,8 miljoen (het aandeel van Schiphol Group betreft EUR 3,4 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)	2011	2010
Resultaat	197.510	171.714
Winstbelasting	51.314	66.889
Resultaat deelnemingen	- 35.889	- 57.076
Financiële baten en lasten	91.252	115.181
	106.677	124.994
Exploitatieresultaat	304.187	296.708
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	206.134	185.829
Bijzondere waardeveranderingen	1.473	467
Resultaat uit verkoop vastgoed	- 576	151
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	664	- 22.180
Overige niet kas mutaties leasevorderingen en verplichtingen	365	- 8.637
Resultaat uit verkoop activa	- 432	- 26
Mutatie overige voorzieningen en personeelsbeloningen	- 13.883	- 1.927
	193.745	153.677
Exploitatieresultaat na aanpassingen	497.932	450.385
Veranderingen in werkkapitaal	28.738	36.153
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	526.670	486.538

42. Acquisities

Uitbreiding belang in Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB) in 2011

Op 29 april 2011 heeft Schiphol Group haar belang in AREB C.V. uitgebreid van 60,25% naar 61,15% door een meer dan evenredig aandeel in de aankoop van een vastgoedobject door AREB C.V. Ook na de uitbreiding houdt Schiphol Group, samen met de andere aandeelhouders, gezamenlijke zeggenschap in de vennootschap.

Uitbreiding belang in JFK IAT LLC in 2010

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 governancestructuur 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.

Overheidsgerelateerde verbonden partijen

Schiphol Group heeft een belangrijke bancaire relatie met ABN AMRO N.V. Daarbij is geen enkele sprake van zeggenschap.

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 geluidsbelasting, 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 luchtverkeer op de luchthaven 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 en daarna in 2011. 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)	2011	2010
mr. A. Ruys	41.500	38.000
drs. T.A. Maas-de Brouwer	39.000	39.000
mr. H. van den Broek	-	14.500
dr. F.J.G.M. Cremers	35.000	35.000
P. Graff	-	-
drs. J.G.B. Brouwer	18.000	-
H.J. Hazewinkel RA	35.000	35.000
drs. M.A. Scheltema	29.000	20.542
mr. W.F.C. Stevens	40.000	40.000
T.H. Woltman	-	9.917
Totaal	237.500	231.959

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 36.500 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- en 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 die 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)	2011	2010
J.A. Nijhuis RA	383.243	377.994
dr. P.M. Verboom	299.365	295.265
mr. A.P.J.M. Rutten	299.365	295.265
drs. M.M. de Groof	299.365	295.265
Totaal	1.281.338	1.263.789

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 2011, de onderstaande beloning ten laste van het resultaat over 2011 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)	2011	2010
J.A. Nijhuis RA	162.869	160.648
dr. P.M. Verboom	119.896	118.401
mr. A.P.J.M. Rutten	119.896	118.401
drs. M.M. de Groof	119.896	118.401
Totaal	522.556	515.851

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 businessplan. 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) 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.
- De prestatiecriteria voor de variabele beloning (lange termijn) 2011 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2011, 2012 en 2013. Eventuele betaling vindt plaats in 2014.

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 2011 van

- de volledige variabele beloning (lange termijn) 2009 (referentieperiode 2009-2011) met een swing factor van 1,5
- twee derde deel van de variabele beloning (lange termijn) 2010 (referentieperiode 2010-2012) met een swing factor van 1,0 en
- één derde deel van de variabele beloning (lange termijn) 2011 (referentieperiode 2011-2013) met een swing factor van 1,0.

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Variabele beloning (lange termijn)	2011	2010
(in EUR 1)		
J.A. Nijhuis RA	197.704	88.485
dr. P.M. Verboom	154.432	154.661
mr. A.P.J.M. Rutten	154.432	154.661
drs. M.M. de Groof	154.432	154.661
Totaal	661.000	552.468

De stijging in kosten ten laste van het boekjaar wordt onder meer veroorzaakt doordat de heer Nijhuis voor de eerste keer recht heeft op de gehele lange termijn variabele beloning over een periode van drie jaar.

In 2011 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde variabele beloning (lange termijn) 2008. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2011 gekomen. In 2012 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde variabele beloning (lange termijn) 2009 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2009, 2010 en 2011.

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies en restitutie van onverschuldigd ingehouden premies.

Pensioenkosten	2011	2010
(in EUR 1)		
J.A. Nijhuis RA	96.259	92.658
dr. P.M. Verboom	75.399	202.120
mr. A.P.J.M. Rutten	75.399	111.502
drs. M.M. de Groof	75.399	71.834
Totaal	322.456	478.114

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 heer Verboom gaat in 2012 op 62-jarige leeftijd met pensioen. De heer Rutten kan in 2013 op 62-jarige leeftijd met pensioen. Beide hebben 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 2011 een additionele storting noodzakelijk was voor de heer Rutten.

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)	2011	2010
J.A. Nijhuis RA	32.201	32.129
dr. P.M. Verboom	-	58.385
mr. A.P.J.M. Rutten	28.731	18.509
drs. M.M. de Groof	35.511	35.432
Totaal	96.443	144.455

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten, het werkgeversdeel van de sociale lasten en enkele eenmalige uitkeringen.

Overige vergoedingen (in EUR 1)	2011	2010
J.A. Nijhuis RA	7.656	8.937
dr. P.M. Verboom	7.656	7.668
mr. A.P.J.M. Rutten	7.656	8.464
drs. M.M. de Groof	7.656	6.779
Totaal	30.624	31.848
Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat	2.914.416	2.986.525

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 Socrates B.V.	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
Luchthaven Lelystad Vastgoed B.V.	Lelystad	100,00
Schiphol USA Inc.	New York	100,00
Rotterdam Airport B.V. ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Supplies 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. ¹⁾	Schiphol	100,00
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	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.

Onderstaand is een verkorte balans weergegeven voor de minderheidsbelangen in Eindhoven Airport N.V. en Avioport Spa, voorzover het niet het belang van Schiphol Group betreft:

(EUR 1.000)	2011	2010
Activa		
Vaste activa	42.742	39.476
Vlottende activa	13.515	10.557
	56.257	50.033
Passiva		
Eigen vermogen	24.334	21.295
Langlopende verplichtingen	25.205	24.798
Kortlopende verplichtingen	6.718	3.940
	56.257	50.033
De verkorte winst- en verliesrekening voor deze minderheidsbelangen is als volgt, voorzover het niet het belang van Schiphol Group betreft:		
(EUR 1.000)	2011	2010
Netto-omzet		
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	- 467	96
	15.449	13.642
Totaal bedrijfslasten		
	- 10.516	- 9.144
Exploitatieresultaat		
Financiële baten en lasten	- 953	- 845
	3.980	3.653
Resultaat voor belastingen		
	955	899
Winstbelasting		
	3.025	2.754
Resultaat		

Joint ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds C.V.	Schiphol	61,15
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 Venoot B.V.	Eindhoven	50,00
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50,00
VOF Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	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	33,33
GEM Beheer Badhoevedorp Zuid B.V.	Schiphol	50,00
EnergyGrounds B.V.	Schiphol	51,00

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 venoot 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 bepaalde vennootschappen 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.

Verkorte balans voor de vennootschappen die naar evenredigheid worden geconsolideerd, voorzover het belang van Schiphol Group betreft:

(EUR 1.000)	2011	2010
Activa		
Vaste activa	229.757	216.429
Vlottende activa	8.227	14.029
	237.984	230.458
Passiva		
Eigen vermogen	110.164	103.625
Langlopende verplichtingen	83.585	114.426
Kortlopende verplichtingen	44.235	12.407
	237.984	230.458

Verkorte winst- en verliesrekening voor deze vennootschappen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(EUR 1.000)	2011	2010
Netto-omzet	23.739	23.628
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	314	- 655
	24.053	22.973
Totaal bedrijfslasten	- 10.872	- 9.449
Exploitatieresultaat	13.181	13.524
Financiële baten en lasten	- 3.846	- 3.171
Resultaat deelnemingen	- 736	- 308
Resultaat voor belastingen	8.599	10.045
Winstbelasting	- 377	- 257
Resultaat	8.222	9.788

Deelnemingen

Deze post vertegenwoordigt per 31 december 2011 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
Vebege 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
GEM Badhoevedorp Zuid C.V.	Schiphol	19,00

*) Schiphol Group is houdster van alle aandelen A en Delta Airlines van alle aandelen B. Het belang van Schiphol Group in JFKIAT Member LLC van 100% betreft de aandelen A.

In het eerste halfjaar van 2010 heeft Schiphol Group haar belang in JFK IAT vergroot. JFKIAT Member LLC - een deelneming van Schiphol USA Inc. - heeft haar belang in JFKIAT uitgebreid van 40% naar 100%. SUSA Inc. houdt sindsdien in JFKIAT 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 governancestructuur 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 blokkeringrechten 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 JFKIAT 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 2011, bedraagt EUR 5,1 miljard (per 31 december 2010 EUR 5,8 miljard). Ons aandeel hierin bedraagt EUR 408 miljoen (per 31 december 2010 EUR 468 miljoen).

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. 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. Vanaf 2010 houden de vier voornoemde partijen ieder 25% van de aandelen in SADC.

Enige financiële informatie terzake van voornoemde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2011	2010
Totaal van de activa	1.286.742	1.181.949
Totaal eigen vermogen	275.268	271.640
Netto-omzet	414.582	417.891
Netto resultaat	178.251	166.923

In bovenstaande financiële informatie over 2010 is het belang van JFK IAT Member LLC in JFK IAT voor 100% verwerkt.

Schiphol Group kon ten tijde van het opmaken van deze jaarrekening nog niet beschikken over de volledige financiële informatie over 2011 (winst- en verliesrekening) of per 31 december 2011 (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 enkele 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 2011 heeft Tradeport Hong Kong een lening uitstaan van EUR 14,1 miljoen. Het deel van deze lening waar een garantstelling voor bestaat betreft 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. 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 197,6 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 36,9 miljoen.

Schiphol, 16 februari 2012

Voor de geconsolideerde jaarrekening over 2011:

Raad van Commissarissen

mr. A. Ruys, voorzitter
 Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer, vice-voorzitter
 drs. J.G.B. Brouwer
 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 2011

(in EUR 1.000)	2011	2010
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	29.467	24.248
Resultaat dochterondernemingen	165.018	144.712
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	194.485	168.960

Enkelvoudige balans per 31 december 2011

Voor verwerking van het voorstel winstbestemming

Activa	Toelichting	31 december 2011	31 december 2010
(in EUR 1.000)			
Vaste activa	43		
Dochterondernemingen		2.529.596	2.492.226
Deelnemingen		586.462	567.096
Overige financiële belangen		6.141	10.758
		3.122.199	3.070.080
Flottende activa	44		
Vorderingen		9.158	1.427
Liquide middelen		20.830	19.072
		3.152.187	3.090.579
Passiva	Toelichting	31 december 2011	31 december 2010
(in EUR 1.000)			
Geplaatsd kapitaal		84.511	84.511
Agio reserve		362.811	362.811
Ingehouden winst		2.078.989	2.003.067
Overige reserves		- 25.291	30.973
Herwaarderingsreserve		417.065	401.885
Overige wettelijke reserves		37.610	35.915
Netto resultaat boekjaar		194.485	168.960
Eigen vermogen	45	3.150.180	3.088.122
Personeelsbeloningen	46	1.102	1.123
Kortlopende verplichtingen	47	905	1.334
		3.152.187	3.090.579

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 nettovermogenswaarde 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 gereïaliseerd. 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 herwaarderingsobjecten 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		
Boekwaarde 31 december 2009	2.464.046	551.542	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
Omrekeningsverschillen	9.696	-	9.696
Mutaties reserve afdekkingstransacties	13.772	-	13.772
Totaal mutaties in het boekjaar	28.180	15.554	47.184
Boekwaarde 31 december 2010	2.492.226	567.096	3.070.080
Specificatie van mutaties in 2011			
Resultaat boekjaar	165.018	31.400	196.418
Dividend	- 76.000	- 12.034	- 88.034
Mutaties in de reële waarde	-	-	- 4.617
Omrekeningsverschillen	3.795	-	3.795
Mutaties reserve afdekkingstransacties	- 55.443	-	- 55.443
Totaal mutaties in het boekjaar	37.370	19.366	52.119
Boekwaarde 31 december 2011	2.529.596	586.462	3.122.199

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)	2011	2010
Winstbelasting	1.485	1.393
Rekening courant groepsmaatschappijen	7.631	-
Overige vorderingen	42	34
	9.158	1.427

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)	Geplaatsd kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Overige	Herwaarderingsreserve	Overige wettelijke reserves	Netto resultaat boekjaar	Totaal
				Schiphol Group				
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 vennootschapsbelasting	-	-	2.715	-	- 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
Specificatie van mutaties in 2011								
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-	75.922	-	15.180	1.695	- 92.797	-
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	-	- 76.163	- 76.163
Omrekeningsverschillen	-	-	-	3.796	-	-	-	3.796
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-	- 55.443	-	-	-	- 55.443
Waardemutaties overige financiële belangen	-	-	-	- 4.617	-	-	-	- 4.617
Netto resultaat	-	-	-	-	-	-	194.485	194.485
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	75.922	- 56.264	15.180	1.695	25.525	62.058
Stand per 31 december 2011	84.511	362.811	2.078.989	- 25.291	417.065	37.610	194.485	3.150.180

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)	2011	2010
Rekening courant groepsmaatschappijen	11	372
Nog te betalen overige kosten	852	788
Overige verplichtingen	42	174
	905	1.334

Schiphol, 16 februari 2012

Voor de enkelvoudige jaarrekening over 2011:

Raad van Commissarissen

mr. A. Ruys, voorzitter

Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer, vice-voorzitter

drs J.B.G. Brouwer

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 134 tot en met 246 opgenomen jaarrekening 2011 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 2011, de geconsolideerde winst- en verliesrekening, het geconsolideerde overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, mutatieoverzicht eigen vermogen en kasstroomoverzicht over 2011 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 2011 en de enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2011 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 2011 en van het resultaat en de kasstromen over 2011 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 2011 en van het resultaat over 2011 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 2012

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

S. Barendregt-Roojers 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	194.485
---	----------------

Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:

Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve	- 1.847
---	---------

(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	2.927
---	-------

(de som van resultaat deelnemingen verminderd met dividenduitkeringen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)

Vorstel uit te keren dividend	- 97.492
--------------------------------------	----------

(50% van het netto resultaat exclusief waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting)

- 96.412

Toe te voegen aan de ingehouden winst	98.074
--	---------------

Gebeurtenissen na balansdatum

Voor een toelichting bij de gebeurtenissen na balansdatum wordt verwezen naar de toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening, pagina 223.

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)

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Winst- en verliesrekening										
Netto-omzet	1.278	1.180	1.154	1.154	1.146	1.037	948	876	860	774
Waardeveranderingen vastgoed	- 1	22	- 40	19	111	29	13	5	83	15
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	-	-	-	-	-	-	-	-	13	16
Som der bedrijfsopbrengsten	-	-	-	-	-	-	-	-	956	805
Resultaat uit verkoop vastgoed	1	-	-	3	3	10	10	18	-	-
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 766	- 719	- 731	- 709	- 666	- 598	- 492	- 475	- 488	- 452
EBITDA	512	483	383	466	594	478	478	424	468	353
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 208	- 186	- 196	- 172	- 175	- 162	- 167	- 160	- 131	- 106
Exploitatieresultaat	304	297	187	294	420	316	311	265	338	247
Financiële baten en lasten	- 91	- 115	- 91	- 54	- 35	- 36	- 34	- 26	- 43	- 39
Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	- 15	- 10	37	- 54	- 68	246	- 84	- 78	- 104	- 71
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	198	172	133	187	316	527	193	161	191	137
Minderheidsaandeelhouders	- 3	- 3	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	194	169	133	187	316	527	193	161	191	137
Balans										
Vaste activa	5.102	5.000	4.798	4.754	3.945	3.681	3.249	3.157	3.047	2.729
Vlottende activa	621	506	729	655	342	483	432	399	422	209
Totaal activa	5.723	5.506	5.527	5.409	4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938
Eigen vermogen (excl. aandeel derden)	-	-	-	-	-	-	-	-	2.024	1.871
Eigen vermogen (incl. aandeel derden)	3.175	3.109	2.975	2.887	2.957	2.722	2.245	2.093	-	-
Voorzieningen	51	65	69	50	54	63	84	115	64	41
Langlopende verplichtingen (incl. aandeel derden)	-	-	-	-	-	-	-	-	1.044	523
Langlopende verplichtingen (excl. aandeel derden)	1.979	1.762	2.061	1.747	914	865	1.006	958	-	-
Kortlopende verplichtingen	519	569	422	725	362	514	346	391	337	502
Totaal passiva	5.723	5.506	5.527	5.409	4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938
Operationele cashflow ¹⁾	387	351	327	421	313	362	307	327	298	293
Ratio's										
Exploitatieresultaat als % van de netto-omzet	23,8	25,1	16,2	25,5	36,6	30,5	32,8	30,2	39,3	31,9
Rendement gemiddeld eigen vermogen in % (ROE)	6,2	5,6	4,5	6,4	11,1	21,2	8,9	7,9	9,8	7,5
Return on Net Assets in % (RONA), ^{2) 3)}	7,4	7,9	4,9	7,5	12,3	10,1	9,7	8,6	11,7	9,4
Return on Average Capital Employed in % (ROCE) ⁴⁾ , (ROACE) ^{5) 6)}	7,5	7,3	4,5	7,3	11,7	9,8	9,9	8,7	11,5	9,4
FFO/totale schuld in % ^{7) 8)}	18,5	17,0	18,5	19,3	34,3	39,0	28,7	33,4	-	-
FFO interest dekkingsratio ^{8) 9)}	4,5	3,8	4,4	6,5	7,7	8,3	6,8	7,9	-	-
Leverage ^{10) 11)}	37,9	37,2	40,5	38,6	23,5	24,8	29,4	32,0	34,2	28,0
Gegevens per aandeel										
Winst per aandeel	1.045	908	710	1.083	1.844	3.077	1.126	939	1.117	799
Operationele cashflow per aandeel	2.081	1.883	1.756	2.439	1.830	2.114	1.754	1.912	1.738	1.710
Dividend per aandeel	524	409	347	371	543	462	323	271	239	245
Personeel										
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.115	2.328	2.496	2.506	2.459	2.293	2.179	2.216	2.231	2.134

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 %

Begrippenlijst

70 MB

Investeringsprogramma in het bagagesysteem van Schiphol met als doel om 70 miljoen koffers te 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

AREB

Airport Real Estate Basisfonds C.V.: Vastgoedfonds op de locatie Schiphol waarin Schiphol Real Estate een aandeel heeft van 61,15% en 38,85% 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, Consumer Products & Services 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 van 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

Concessie-opbrengsten

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 concessieovereenkomst (= 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 Commissie Tabaksblat en vernieuwd door de Commissie Frijs

CROS

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol; overlegplatform tussen luchtvaartsector en omgeving

De-icing

Het voor vertrek van sneeuw en ijs ontdoen van vliegtuigromp en vleugels

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. Naar verwachting wordt deze samenwerking uitgebreid met Canada

FTE

Fulltime-equivalent; voltijds arbeidsplaats

Full freighter

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

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 Chipshol, waarvoor een aantal jaren een bouwverbod gold. Chipshol 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 Handhavingssysteem

Havengelden

Vliegtuig-, passagiers- en beveiligings-gerelateerde vergoedingen

Holland Boulevard

Gebied tussen de E- en F-pier in de terminal, dat een aangenaam verblijf biedt aan (transfer)passagiers met een groot aanbod aan typisch 'Hollandse' horeca en producten, de eerste Airport Library ter wereld, het Rijksmuseum Schiphol, wellness, een casino en de Bols Experience

Hub

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

Hubcarrier

Belangrijkste netwerkluftvaartmaatschappij op hub luchthaven

IFRS

International Financial Reporting Standards; 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 (publiek toegankelijke) gedeelte van de luchthaven of het luchthaventerrein

Liquids & Gels regels

EU-regels die het meenemen van vloeistoffen en gels op vluchten beperken

Lounge 1 en 4

Wachtgebied voor passagiers die vertrekken naar Schengenlanden van de A, B, C, D of M-pier

Lounge 2 en 3

Wachtgebied voor passagiers die vertrekken niet-Schengenlanden 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

Luchthavenverkeersbesluit

LVB; onderdeel van Wet luchtvaart dat het 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

Masterplan

Richtinggevend plan waarin, in lijn met onze Europe's preferred airport ambitie, de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven infrastructuur is vastgelegd en vertaald naar een investeringsprogramma, als antwoord op de vraag naar capaciteit en kwaliteit, maatschappelijke ontwikkelingen en trends in de luchtvaartmarkt

MTOW

Maximum Take-Off Weight; maximum start-gewicht 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

Tijdvak van 1 november tot en met 31 oktober

Passenger Journey

Visie op het toekomstige passagiersproduct, gericht op een soepel en efficiënt passagiersproces met een optimale kwaliteitsperceptie voor passagiers, gebruikmakend van de nieuwste technologische innovaties

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 hoofd start- en landingsbaan van Amsterdam Airport Schiphol

Preconditioned Air

Gekoelde of verwarmde lucht ten behoeve van klimaatregeling in het vliegtuig

Privium

Exclusief serviceprogramma voor leden. Aan het Privium lidmaatschap is altijd een automatische grenspassage door middel van irisherkenning gekoppeld

Randstad

Westelijk deel van Nederland dat de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht omvat

Rendement gemiddeld eigen vermogen

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

Retail Airside

De winkels in het gebied dat alleen toegankelijk is voor passagiers van Amsterdam Airport Schiphol

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 zich daar zonder de hiervoor benodigde toestemming bevindt

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

De winkels waar de traditionele tax-free artikelen zoals parfum, cosmetica, drank en tabak worden verkocht

SkyTeam

Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen rond Air France-KLM en Delta Airlines

Slotcoördinator

Door overheid benoemde organisatie 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

Transitoreiziger

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

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

Wave

Piekmoment in vluchtschema met groot aanbod van aankomende en vertrekkende vluchten

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

Uitgave

Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol
www.schiphol.nl
www.jaarverslagschiphol.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



