

Schiphol Group Jaarverslag 2006



Belangrijkste gebeurtenissen

Het jaar 2006 staat in het teken van de viering van 90 jaar Schiphol. Amsterdam Airport Schiphol is hiermee de oudste, internationale luchthaven ter wereld die nog steeds gelegen is op dezelfde plaats waar het eerste vliegtuig op 19 september 1916 landde.

April

De ambitie van Amsterdam Airport Schiphol om stapsgewijs te kunnen doorgroeien naar eerst circa 500.000 en dan circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar, waarbij het bedrijf zich zal inspannen om de overlast zo effectief mogelijk te beperken, wordt door het kabinet gesteund. In 2007 zullen in overleg met het Rijk en de regio de voorwaarden hiervoor worden uitgewerkt.

Schiphol Real Estate start met de bouw van vrachtgebouw 9 op Schiphol-Zuidoost. De vrachtafhandelaren Menzies Aviation en Skylink zullen 75% van dit nieuwe gebouw huren.

Juni

KLM en Schiphol Group openen de eerste volledige self service vertrekhal van Europa. De incheckcapaciteit van Vertrekhal 2 neemt hierdoor met 66 procent toe.

De Eerste Kamer gaat akkoord met de Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Het toezicht op de tarieven en rendementen van de Business Area Aviation wordt daarmee bij de NMa gelegd. De vervreemding van aandelen van Schiphol Group komt hiermee dichterbij bereik.

Juli

Onder de naam Fuel for Travel starten Amsterdam Airport Schiphol, Talpa Digital en Samsung een proef, waarbij reizigers in Lounge 1 en 2 reisinformatie, muziek en films kunnen downloaden.

Schiphol Telematics, een joint venture van Schiphol Group en KPN, wordt gesplitst in een netwerk- en een dienstenbedrijf. Het netwerkbedrijf wordt met terugwerkende kracht tot 1 januari 2006 als 100% dochter van Schiphol Group voortgezet; het dienstenbedrijf wordt onderdeel van KPN.

Augustus

Na een vrijdelde aanslag in Londen mogen passagiers met bestemming Verenigde Staten geen drank, parfum en gels meer in hun handbagage meenemen. Vanaf eind augustus mag men deze producten weer kopen en mee aan boord nemen, als de aankopen worden verzegeld en overhandigd bij de gate. Op 6 november worden nieuwe Europese regels van kracht die het meenemen van vloeistoffen en gels in de handbagage beperken naar alle luchthavens ter wereld.

September

Schiphol Real Estate BV verkoopt een bedrijfsgebouw op Schiphol-Zuidoost aan Credit Suisse Asset Management Immobilien Kapitalanlage GmbH.

Op de buitengewone aandeelhoudersvergadering kan een wijziging van de statuten, noodzakelijk voor de voorgenomen privatisering, niet op de vereiste versterkte meerderheid van 80% rekenen. Alleen de gemeente Amsterdam (21,8%) besluit geen steun te verlenen aan de statutenwijziging. Omdat deze beslissing het Rijksbeleid doorkruist, vernietigt de Kroon dit besluit in november. Hiertegen heeft Amsterdam vervolgens beroep aangetekend bij de Raad van State, waardoor de plannen voor vervreemding van aandelen voorlopig stilliggen. Tevens heeft de gemeente aan de Ondernemingskamer verzocht een enquête in te stellen naar de gang van zaken rond de voorgenomen aandelenvervreemding.

Oktober

De Aalsmeerbaan op Amsterdam Airport Schiphol, in september van een nieuwe toplaag voorzien, wordt buiten gebruik gesteld, nadat een vliegtuig na de landing beschadigd bleek door grit. In november mag de baan weer voor starts worden gebruikt en vanaf begin december ook weer voor landingen.

Schiphol Real Estate neemt de belangen van Grontmij over in de bedrijvenparken Avioport en Villa Carmen bij Malpensa Airport.

Rotterdam Airport viert zijn vijftigjarig bestaan.

November

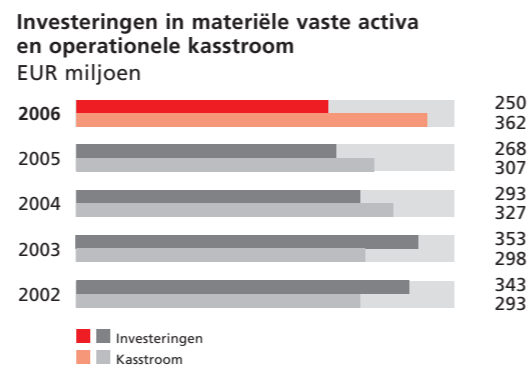
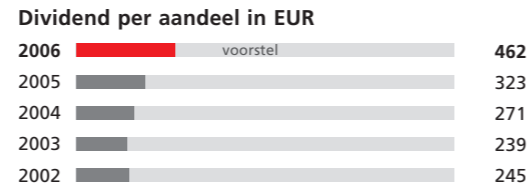
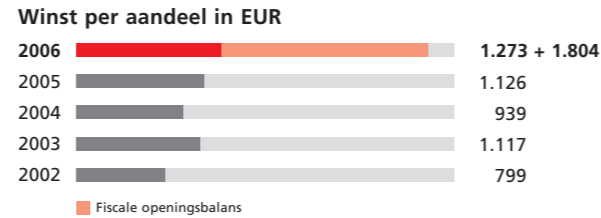
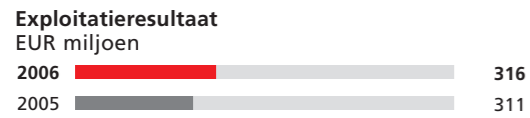
Schiphol Group en KLM Tax Free Services komen overeen dat Amsterdam Airport Schiphol met ingang van 3 januari 2007 de concessie voor de drank- en tabakverkoop in het See Buy Fly gebied overneemt van KLM Tax Free Services. De concessie wordt voortgezet door Schiphol Airport Retail BV.

Schiphol Group bereikt overeenstemming met de Belastingdienst over de fiscale openningsbalans per 1 januari 2002. Dit leidt tot een eenmalig positief resultaat en een latente belastingvordering van EUR 309 miljoen.

December

Schiphol Group kondigt aan financieel bij te zullen dragen aan een project om personen in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol te helpen die veel last van het vliegverkeer hebben, maar buiten alle bestaande compensatieregelingen vallen. Schiphol Group gaat ook bijdragen aan het Mainport & Groen project rond de luchthaven.

Financiële gegevens



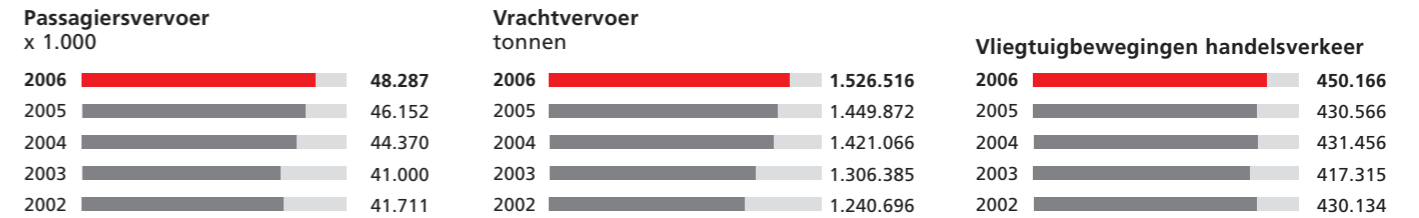
Kerncijfers

EUR miljoen tenzij anders vermeld	2006	2005	
Resultaten			
Netto omzet	1.037	948	9,4%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	29	12	130,8%
Bedrijfslasten	759	659	15,2%
Exploitatieresultaat	316	311	1,7%
Resultaat voor belastingen	291	279	4,6%
Netto resultaat excl. waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en excl. effect fiscale openingsbalans	198	184	7,2%
Netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)	527	193	173,2%
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	162	167	- 3,0%
Operationele kasstroom	362	307	17,9%
Balansgegevens			
Totaal activa	4.165	3.681	12,9%
Eigen vermogen	2.722	2.245	21,2%
Gemiddelde vaste activa (exclusief actieve belastinglatentie)	3.324	3.203	3,8%
Kernratio's			
Rendement gemiddeld eigen vermogen	21,2%	8,9%	
Rentedragend vreemd vermogen / Rentedragend vreemd vermogen + eigen vermogen	24,8%	29,4%	
FFO / totale schuld	35,9%	28,7%	
FFO / interest dekkingsratio	8,1x	6,8x	
Personeel			
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van FTE's	2.293	2.179	5,2%

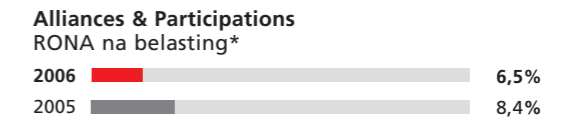
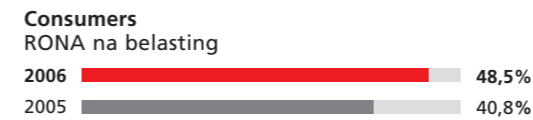
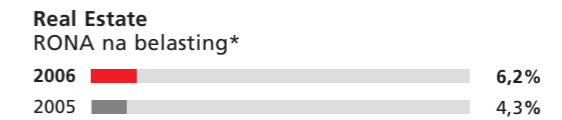
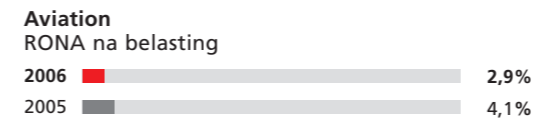
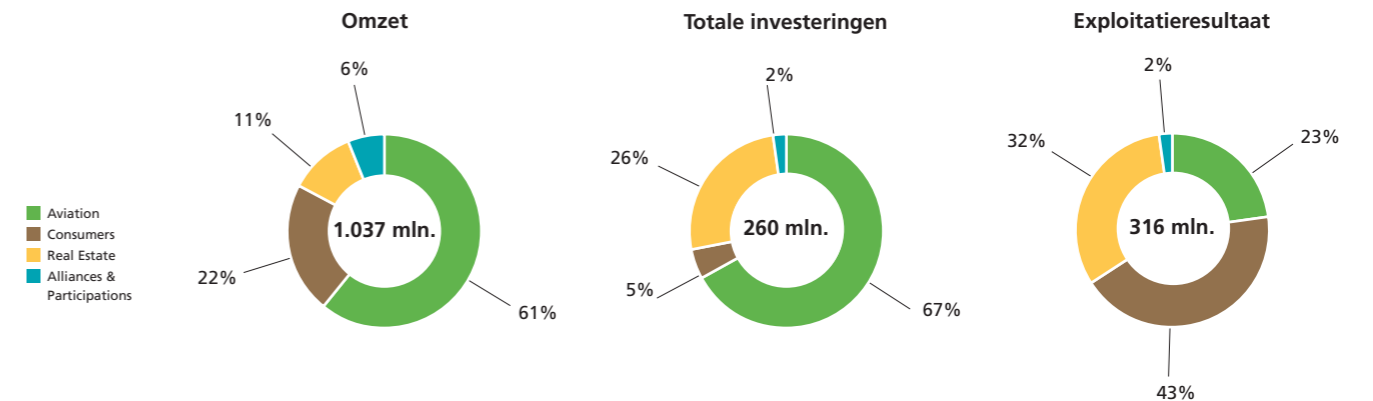
Cijfers 2002 en 2003 zijn niet aangepast voor stelselwijziging IFRS.

Vervoerscijfers

Totaal Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport & Eindhoven Airport



Business Area informatie



* incl. waardeveranderingen en resultaat deelnemingen/rentebaten

Schiphol Group locaties



- 1 Aandeelhouder - Brisbane Airport
- 2 Aandeelhouder - JFK International Terminal 4
- 3 Joint Venture - Angkasa Pura Schiphol Jakarta Indonesië
- 4 "Sapphire" programma, Indonesië
- 5 Real Estate - Tradeport Hong Kong
- 6 Management contract - Aruba Airport

- 1 Amsterdam Airport Schiphol
- 2 Rotterdam Airport
- 3 Eindhoven Airport
- 4 Luchthaven Lelystad

- 1 Retail Joint Venture - Arlanda Stockholm
- 2 Aandeelhouder - Vienna International Airport
- 3 Real Estate - Avioport Milan Malpensa
- 4 Real Estate - Villa Carmen Milan Malpensa

Schiphol Group Jaarverslag 2006



Inhoud

■ Schiphol Group in het kort	4
■ Voorwoord	6
■ Aandeelhoudersinformatie	8
■ Doelstellingen en strategie	11
■ Directieverslag	15
- Financiële gang van zaken	15
- Business Area Aviation	20
- Business Area Consumers	34
- Business Area Real Estate	42
- Business Area Alliances & Participations	52
- De risico's van ondernemen	63
- Medewerkers en organisatie	68
- Vooruitzichten	70
■ Verslag van de Raad van Commissarissen	72
■ Corporate Governance	76
■ Remuneratierapport	79
■ Gebeurtenissen na balansdatum	83
■ Bestuur en Management	84
■ Jaarrekening	88
■ Bijlagen	190
■ Begrippen	194

Schiphol Group in het kort

Missie

Wij hebben de ambitie één van de meest toonaangevende luchthavens te zijn van de wereld. Wij willen duurzame waarde voor onze stakeholders creëren door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als het meest toonaangevende en efficiënte vervoersknooppunt van lucht-, rail- en wegverbindingen die haar bezoekers en de daar gevestigde ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week alle diensten biedt die zij nodig hebben.

Profiel

Schiphol Group* is exploitant van luchthavens en in het bijzonder van AirportCities. Lichtend voorbeeld van wat een AirportCity is, is Amsterdam Airport Schiphol. Gemeten naar aantal passagiers is Amsterdam Airport Schiphol in Europa de vierde luchthaven en in vracht de derde. Behalve in Nederland (Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport) zijn wij actief in de Verenigde Staten, Australië, Italië, Indonesië, Aruba en Zweden. Wij zijn niet beursgenoteerd, maar hebben een duidelijke voorkeur daartoe uitgesproken.

Een beursnotering verhoogt de professionaliteit en het ondernemerschap die nodig zijn om in de competitieve luchtvaartsector succesvol te kunnen blijven opereren. Het vergroot de toegang tot de kapitaalmarkt, zorgt voor een *level playing field* met onze concurrenten en voor 'tucht van de markt', en maakt het eenvoudiger om talentvolle medewerkers aan te trekken en te behouden.

In 2006 bedroeg de netto-omzet EUR 1.037 miljoen en het resultaat na belastingen EUR 527 miljoen. Ons eigen vermogen bedroeg ultimo 2006 EUR 2.722 miljoen.

Activiteiten

Het exploiteren van luchthavens en het ontwikkelen van AirportCities gebeurt via drie onlosmakelijk met elkaar verbonden business areas: Aviation, Consumers en Real Estate. De geïntegreerde activiteiten van Aviation, Consumers en Real Estate leveren de AirportCity formule op. Deze formule wordt geheel of gedeeltelijk op andere locaties toegepast via de Business Area Alliances & Participations.

Wij willen duurzame waarde voor onze stakeholders creëren door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren

van Amsterdam Airport Schiphol als de meest toonaangevende AirportCity. Amsterdam Airport Schiphol is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is een van de thuishavens van Air France-KLM en haar partners in de SkyTeam alliantie, van waaruit deze maatschappijen hun (inter)continentale bestemmingen aandoen. Amsterdam Airport Schiphol beschikt over een kwalitatief hoogwaardig netwerk met 269 verbindingen. Onze omzet bestaat voor het merendeel uit havengelden, concessies, verhuringen en autoparkeergelden.

Stakeholders

Schiphol Group heeft te maken met veel stakeholders die soms verschillende belangen hebben. De overheid als aandeelhouder, regelgever en toezichthouder, luchtvaartmaatschappijen, passagiers en andere gebruikers van de luchthavens, omwonenden van en gemeenten rond deze luchthavens, werknemers en investeerders. Rekening houden met al hun belangen maakt ons werk zowel uitdagend als complex.



Aviation

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

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

Netto-omzet

EUR 631 miljoen
(+10% vs '05)

Exploitatieresultaat

EUR 73 miljoen
(-26% vs '05)



Consumers

De activiteiten van de Business Area Consumers bestaan uit het uitgeven van concessies voor winkels en horecagelegenheden, het zelf exploiteren van autoparkeerterreinen en het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol. De business area is ook actief op luchthavens buiten Nederland met het exploiteren van winkels via managementcontracten.

Omzetbronnen: concessie-inkomsten, autoparkeergelden, reclame-inkomsten en management fees.

Netto-omzet

EUR 231 miljoen
(+11% vs '05)

Exploitatieresultaat

EUR 136 miljoen
(+10% vs '05)



Real Estate

De Business Area Real Estate 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: verhuurinkomsten uit terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area in belangrijke mate bij tot het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (de verkoop, uitgifte en waardeveranderingen van terreinen en gebouwen).

Netto-omzet

EUR 109 miljoen
(+5% vs '05)

Exploitatieresultaat

EUR 101 miljoen
(+29% vs '05)



Alliances & Participations

Vanuit de Business Area Alliances & Participations wordt de AirportCity-formule internationaal vermarkt. Onder Alliances & Participations vallen de regionale binnenlandse luchthavens, participaties in buitenlandse luchthavens en Utilities.

Omzetbronnen: hoofdzakelijk havengelden. Daarnaast dragen de deelnemingen door middel van 'performance fees' en dividenden bij aan het groepsresultaat via resultaat deelnemingen en rentebaten. Tevens wordt omzet gegenereerd uit 'intellectual property fees'. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water aan derden. Gegeven de waarderingmethodiek van deelnemingen (equity methode) vormen veranderingen in de reële waarde van deelnemingen geen onderdeel van het resultaat.

Netto-omzet

EUR 66 miljoen
(+4% vs '05)

Exploitatieresultaat

EUR 6 miljoen
(-34% vs '05)

* NV Luchthaven Schiphol voert als handelsnaam Schiphol Group. In de verwijzingen in dit verslag wordt Schiphol Group geacht steeds haar dochterondernemingen en joint ventures te omvatten, tenzij expliciet of uit de context het tegendeel blijkt.

■ Voorwoord

We kunnen tevreden terugkijken op 2006; een jaar waarin we de gecommuniceerde financiële verwachtingen voor 2006 hebben overtroffen. Amsterdam Airport Schiphol, het werkterrein van de Business Area Aviation, zag het aantal passagiers toenemen tot 46,1 miljoen, het aantal vliegtuigbewegingen tot ruim 423.000 en het vrachtvolume tot meer dan 1,5 miljoen ton. Van de vier belangrijkste luchthavens van Europa groeide Amsterdam Airport Schiphol daarmee harder dan Londen Heathrow en Frankfurt en overtrof alleen Parijs Charles de Gaulle het passagiersgroeipercentage van 4,3%. Op het gebied van bagageafhandeling en punctualiteit deden we het beter dan deze belangrijke concurrenten.

Omdat de activiteiten van de Business Area Aviation gereguleerd zijn met een gemaximeerd rendement, zijn we voor het behalen van een redelijk Schiphol Group rendement mede afhankelijk van de activiteiten van de andere business areas. De door ons ontwikkelde AirportCity-formule bewees in het verslagjaar in dit opzicht opnieuw zijn grote waarde. Het lage rendement van Business Area Aviation in 2006 (2,9%) werd door de overige activiteiten gecompenseerd waardoor Schiphol Group als bedrijf toch een rendement van 6,7% heeft behaald. De Business Areas Consumers en Real Estate droegen samen 75% bij aan het exploitatieresultaat van de onderneming. Door Consumers werd effectief ingespeeld op de invoering van de zogenoemde *liquids & gels*-maatregel, waardoor de negatieve invloed van deze security-maatregel op de concessie-inkomsten tot een minimum beperkt bleef. En door een succesvolle marketing van het nieuwe product *Smart Parking* namen de parkeerinkomsten verder toe.

De Business Area Real Estate sloot diverse nieuwe huurcontracten af, waardoor de bezettingsgraad steeg tot bijna 93%. Ook werd op de vastgoedbeleggingen opnieuw een indirecte waardestijging behaald.

Vooraf onze deelname in Brisbane Airport in Australië bewees dat de AirportCity-formule ook internationaal een sterke formule is. De bijdrage van deze Australische luchthaven aan het groepsresultaat liet een verdere stijging zien. Op nationaal niveau onderscheidde Eindhoven Airport zich met een groei van 20,9% naar ruim 1,1 miljoen passagiers.

De stijging van het netto resultaat van EUR 193 miljoen in 2005 tot EUR 527 miljoen in 2006 is voor een belangrijk deel het gevolg van de in 2006 met de Belastingdienst gesloten overeenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002. Maar ook

zonder deze eenmalige bate van EUR 309 miljoen ligt het resultaat, door de goede resultaten van onze business areas, boven dat van 2005. Wij hadden ons een resultaat in dezelfde orde van grootte als dat over 2005 ten doel gesteld.

Behoud mainportpositie

Onze belangrijkste doelstelling is het behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport. In april 2006 publiceerde het kabinet als standpunt dat Amsterdam Airport Schiphol onder voorwaarden in stappen zou mogen doorgroeien naar eerst circa 500.000 en uiteindelijk circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Een van die voorwaarden is dat de luchtvaartsector met het Rijk een convenant afsluit over vermindering van de hinder in de verder van de luchthaven gelegen gebieden, en met de regio over een verhoging van de leefbaarheid in de omgeving. Een andere voorwaarde is dat wij samen met Luchtverkeersleiding Nederland in een milieu-effect rapportage een aantal mogelijkheden voor verdere groei op korte en middellange termijn in combinatie met hinderbeperkende maatregelen onderzoeken. Wij werken daar samen met de andere sectorpartijen hard aan, in een overlegplatform met de regio en het Rijk onder leiding van Commissaris van de Koningin van Groningen, Alders.

Wij hebben alle vertrouwen in een succesvolle afloop van dit overleg en gaan er vanuit dat ook het nieuwe kabinet het grote belang dat Amsterdam Airport Schiphol met zijn vele verbindingen als mainport voor de nationale en regionale economie heeft onderschrijft, en daarom de toezeggingen van het kabinet van vorig jaar gestand zal doen. De voor het behoud van het netwerk en de positie van Amsterdam Airport Schiphol noodzakelijke groei willen wij enerzijds bereiken door selectiviteitsmaatregelen te nemen - dat wil zeggen: door bepaald verkeer uit te plaatsen naar bijvoorbeeld Lelystad Airport en via een actief prijsbeleid het gebruik van de meest lawaaiige vliegtuigen en van het vliegen in de nacht te ontmoedigen. Anderzijds willen wij dit realiseren door gericht te werken aan verbetering van de leefbaarheid in de regio. Daartoe hebben wij in het verslagjaar ook financiële middelen ter beschikking gesteld (EUR 18,5 miljoen) en werken wij nauw samen met de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) aan een aantal proeven voor een minder hinderlijk baan- en routegebruik.

Ten aanzien van onze partners en klanten werken wij intensief aan het verder verhogen van de klant-

gerichtheid en de efficiency van onze organisatie. Concurrerende *visit costs*, voldoende betrouwbare capaciteit en het verbeteren van de *connectivity* zijn daarbij de belangrijkste aspecten. Het van kracht worden van de wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol geeft een belangrijke verbetering voor de transparantie van onze tariefstructuur. De Nederlandse Mededingsautoriteit (NMa) ziet sinds medio 2006 toe op de vaststelling van tarieven en borgt daarmee ook de belangen van onze gebruikers.

Vergroten non-aviation inkomsten

Behalve naar behoud en versterking van de mainportpositie van Amsterdam Airport Schiphol streven wij naar verdere verhoging van onze non-aviation activiteiten en risicospreiding. In dit verband is van belang om te melden dat de Business Area Consumers op 3 januari 2007 van KLM de concessie voor de verkoop van drank en tabak in het See Buy Fly gebied van Amsterdam Airport Schiphol heeft overgenomen en hiermee haar activiteiten verbreedt.

Dat doet ook de Business Area Real Estate door niet alleen vastgoed te ontwikkelen op en rondom de luchthaven Schiphol, maar in toenemende mate ook op andere locaties.

Mede om onze commerciële activiteiten verder te ontwikkelen hebben de Raad van Commissarissen en de directie eind 2006 besloten om in 2007 een commercieel directeur aan te stellen als vierde lid van ons directieteam.

Leefbare omgeving

In 2006 hebben wij besloten een veel pro-actiever beleid te gaan voeren op het gebied van duurzaam-

heid. Dit zal in 2007 uitmonden in een 5-jaars-programma om van Amsterdam Airport Schiphol uiteindelijk een meer broeikasgasneutrale luchthaven te maken. Dit is alleen mogelijk met medewerking van de andere betrokken partijen op de luchthaven. Daarnaast zijn er naar de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering op onze luchthavenprocessen samen met kennisinstellingen meerdere onderzoeken gestart. De uitkomsten van deze onderzoeken moeten aangeven welke maatregelen wij voor de lange termijn moeten treffen.

In het verslagjaar hebben wij verder het Schiphol College opgericht, dat vooral op vmbo niveau in de arbeidsmarkt kansen moet bieden voor jongeren met slechte startkwalificaties. De sterke groei van de werkgelegenheid op de locatie Schiphol in 2006 (6,4%) moet gebruikt kunnen worden om een aanzienlijke bijdrage te leveren aan het beperken van de jeugdwerkloosheid in de regio.

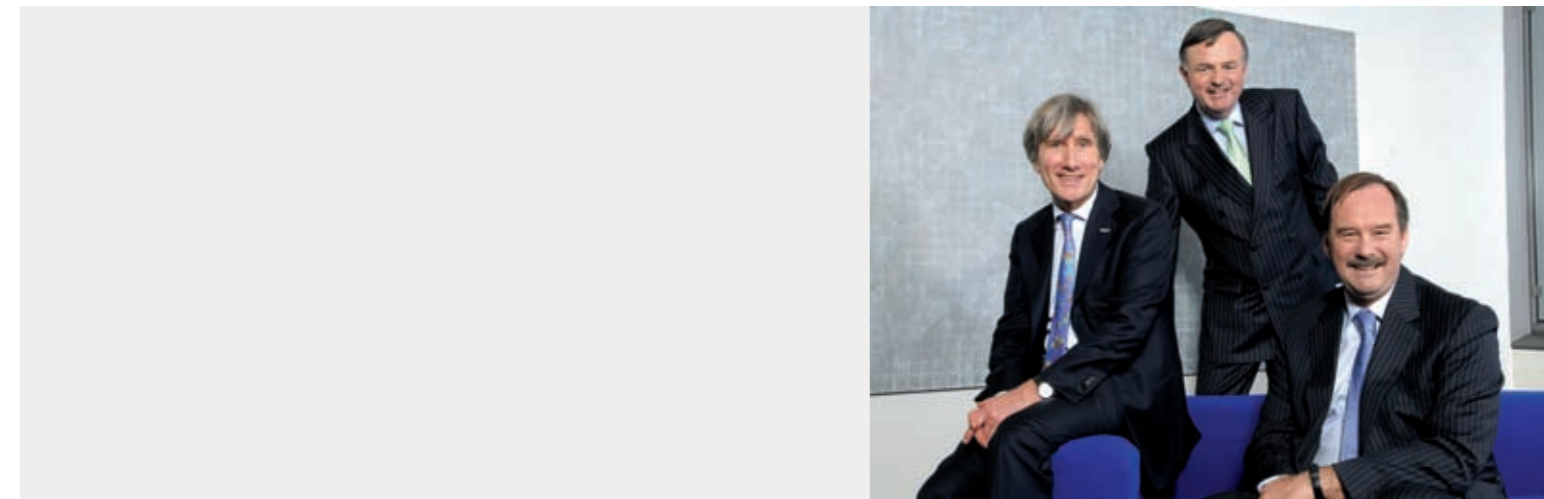
Privatisering

Tijdens de kabinetsperiode van het nieuwe kabinet Balkenende komt er geen beursgang. We gaan nu met het kabinet en de gemeente Amsterdam overleggen en samen met de gemeente bezien hoe Amsterdam eraan kan bijdragen dat Amsterdam Airport Schiphol haar internationale toppositie kan behouden en hoe Schiphol Group 'Amsterdam Topstad' kan ondersteunen.

Namens de directie wil ik onze medewerkers hartelijk danken voor hun inzet bij het realiseren van onze doelstellingen in 2006.

Gerlach Cerfontaine
President-directeur

V.l.n.r. Gerlach Cerfontaine, Pieter Verboom, Ad Rutten





Belangrijke data

Algemene Vergadering van Aandeelhouders	12 april 2007
Publicatie halfjaarresultaten 2007	23 augustus 2007
Publicatie jaarcijfers 2007	14 februari 2008*
Algemene Vergadering van Aandeelhouders	17 april 2008*

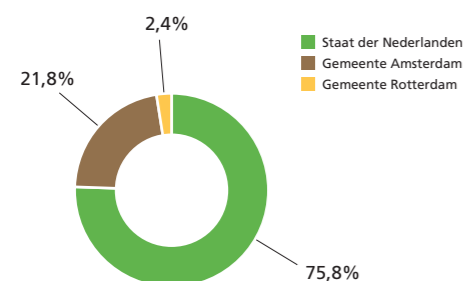
* Deze data kunnen nog gewijzigd worden

■ Aandeelhoudersinformatie

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van Schiphol Group (NV Luchthaven Schiphol) bedraagt EUR 136,1 miljoen, verdeeld in aandelen met een nominale waarde van EUR 453,78. Hiervan zijn 171.255 aandelen geplaatst.

Aandeelhouders Schiphol Group



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

Dividendbeleid

Met ingang van 2006 is in overleg met de aandeelhouders het dividend bepaald op 40% (was sinds 2003 30%) van het resultaat (toekomend aan aandeelhouders), exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen en exclusief het eenmalig positieve resultaat als gevolg van de vaststelling van de fiscale openingsbalans. Het resultaat van EUR 527 miljoen resulteert in een winst per aandeel van EUR 3.077 (2005: EUR 1.126). Het aangepaste resultaat ten behoeve van het dividend bedraagt EUR 198 miljoen en het voorstel is om een dividend per aandeel uit te keren van EUR 462 (2005: EUR 323).

Credit rating

Schiphol Nederland BV heeft onder een EMTN-programma (Euro Medium Term Note) schuld papier uitgegeven. In 2006 bleef de *credit rating* ongewijzigd bij zowel Standard & Poor's (AA-) als Moody's Investor Service (Aa3). Vooruitlopend op de voorgenomen privatisering plaatste Standard & Poor's echter de *credit rating* op 29 juni op Negative Outlook. Dit gebeurde omdat de aandeelhouders hadden gesuggereerd een substantieel eenmalig dividend uit te laten keren aan de huidige aandeelhouders ten tijde van de privatisering.

Privatisering

Op 27 juni 2006 heeft de Eerste Kamer een wijziging van de Wet luchtvaart goedgekeurd. Met het van kracht worden van deze nieuwe wetgeving op 19 juli 2006 zijn de luchtvaartactiviteiten op de locatie Schiphol onderworpen aan een nieuwe economische regulering. De Tweede Kamer stemde reeds op 30 juni 2005 in met het wetsvoorstel, dat tevens de weg opent voor vervreemding van een minderheidsbelang ('privatiseren'). Voor de voorgenomen privatisering van de NV Luchthaven Schiphol is een wijziging van de statuten noodzakelijk. Op de op 30 september 2006 bijeen-geroepen Buitengewone Algemene Vergadering van Aandeelhouders werd het voorstel tot het aanvragen van een notering van (gewone) aandelen aan de Euronext Amsterdam, met meerderheid van stemmen aangenomen. Dit voorstel werd gesteund door zowel de Staat der Nederlanden als de gemeente Rotterdam, samen vertegenwoordigend 78,2% van de aandelen. De noodzakelijke statutenwijziging kon ondanks de steun van 78,2% van de aandeelhouders geen doorgang vinden omdat hiervoor tenminste vier/vijfde (80%) van de aandeelhouders het voorstel moet steunen en de gemeente Amsterdam (die 21,8% van de aandelen houdt) zich daarmee niet kon verenigen.

De Rijksoverheid heeft zich na de aandeelhoudersvergadering op het standpunt gesteld dat de beslissing van de gemeente Amsterdam tot het niet instemmen met de voorgestelde statutenwijzigingen het rijksbeleid doorkruist. Om die reden heeft de Kroon eind november de beslissing vernietigd.

De gemeente Amsterdam heeft vervolgens eind december bij de Raad van State beroep hiertegen aangetekend. De Staat en Schiphol Group hebben aangegeven dat de uitkomst van deze procedure zal worden afgewacht alvorens eventueel weer opnieuw wijziging van statuten te agenderen. Tevens heeft de gemeente eind december aan de Ondernemingskamer van het Amsterdamse Gerechtshof verzocht een enquête in te stellen naar de gang van zaken rond de voorgenomen vervreemding van een deel van de aandelen die de Nederlandse Staat houdt in NV Luchthaven Schiphol.

Na balansdatum hebben zich nieuwe ontwikkelingen voorgedaan. Zie hiervoor het hoofdstuk Gebeurtenissen na balansdatum.



■ Doelstellingen en strategie

De belangrijkste doelstellingen die Schiphol Group zich heeft gesteld, zijn het creëren van duurzame waarde voor haar stakeholders, het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als de meest toonaangevende AirportCity en het zijn van één van de meest toonaangevende luchthaven-ondernemingen van de wereld.

De strategie om dit te bereiken bestaat uit drie hoofdonderdelen:

- Het behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport;
- Het verhogen van de inkomsten uit non-aviation activiteiten;
- Het spreiden van risico's door op selectieve basis activiteiten op andere (inter)nationale luchthavenlocaties te ontwikkelen.

Bij de uitvoering van deze strategie, die gericht is op een integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten, speelt ons businessmodel een centrale rol. Dit bestaat uit vier business areas die elkaar versterken in het creëren van groei en waarde, zowel op de locatie Schiphol als elders.

Behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport

Amsterdam Airport Schiphol is onze belangrijkste asset. Het handhaven en versterken van haar concurrentiepositie als mainport is onze belangrijkste doelstelling. Passagiers en vracht zijn de *driver* in de financiële resultaten van de luchthaven. Voor de luchtvaartmaatschappijen en met name voor de *hub carrier* is het van essentieel belang dat Amsterdam Airport Schiphol verder kan groeien. Voor de ondersteuning en accommodatie van het netwerk van verbindingen is daarom een goed geoutilleerde luchthaven nodig met voldoende capaciteit.

- **Operationele capaciteit van de luchthaven:** *Start- en landingsbanen, platformen en terminalruimte*
Door continu te investeren zorgen wij zelf voor het beschikbaar zijn van voldoende operationele capaciteit. Het huidige banenstelsel van Amsterdam Airport Schiphol heeft een capaciteit van circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Deze capaciteit is ruimschoots voldoende om aan de vervoersvraag te voldoen. Wettelijke milieugrenzen beperken echter de te gebruiken capaciteit.

De huidige terminalruimte is geschikt voor ruim 60 miljoen passagiers per jaar. Ook deze capaciteit is ruimschoots voldoende om aan de vervoersvraag te voldoen. Met operationele verbeteringen kan de huidige terminal circa 65 miljoen passagiers afhandelen. Door uitbreiding van het luchthavenareaal kunnen wij doorgroeien tot circa 85 miljoen passagiers.

■ Luchtruim- en milieucapaciteit: de bereikbaarheid vanuit de lucht en de milieugrenzen

Voor voldoende en een betrouwbare capaciteit in de lucht zijn wij mede afhankelijk van de overheid en van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Om optimaal gebruik te kunnen maken van de schaarse milieucapaciteit stimuleren wij dat de luchtvaartmaatschappijen stillere vliegtuigen inzetten en selectief gebruik maken van de nachtcapaciteit. Dit gebeurt onder andere door differentiatie van de start- en landingsgelden en operationele maatregelen.

De beschikbare baancapaciteit is via wet- en regelgeving aan banden gelegd. Voor het realiseren van voldoende milieucapaciteit zijn wij daarom sterk afhankelijk van de overheid en overleg met de omgeving. Binnen het huidige wettelijke stelsel ligt de grens van de milieucapaciteit op circa 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Onze ambitie stapsgewijs te kunnen doorgroeien naar circa 600.000 in 2020, betekent dat bestaande wet- en regelgeving moet worden aangepast.

Behalve door het beschikbaar stellen van voldoende capaciteit en de daarmee samenhangende investeringen, zetten wij op de volgende manier in om de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol te versterken:

- **Efficiënte Operatie:** Wij streven continu naar verbetering van de operationele efficiency, de veiligheid en beveiliging en de kwaliteit van de producten en diensten voor de luchtvaartmaatschappijen, passagiers en verladers die gebruik maken van de luchthaven.
- **Concurrerende tarieven:** bij het vaststellen van de havengeldtarieven wordt uit concurrentieoverwegingen rekening gehouden met de ontwikkeling van de tarieven op vergelijkbare, omliggende luchthavens. Op grond van de in 2006 van kracht geworden Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol zijn deze tarieven gereguleerd en is het rendement dat wij hierop mogen maken gemaximeerd tot het niveau van



de gemiddelde vermogenskosten (WACC) van de luchtvaartactiviteiten. De ambitieuze kosten-beheersingsdoelstelling die wij onszelf hebben opgelegd, moet het mogelijk maken de komende jaren het maximaal toegestane rendement te halen en gelijktijdig de concurrentiepositie van de luchthaven te verbeteren.

- **Kostenefficiëntie:** Wij streven naar concurrerende *visit costs*. Voor het deel dat wij kunnen beïnvloeden hanteren wij de kosten per WLU als maatstaf. In 2006 is gestart met de toepassing van Six Sigma als methodiek om de aviation kosten te reduceren.

Voor het succesvol ontwikkelen van de mainport Schiphol is een aantal randvoorwaarden te onderscheiden, waarvoor wij in belangrijke mate afhankelijk zijn van andere partijen.

- **Netwerk:** het complex van (overstap-)verbindingen dat Amsterdam Airport Schiphol in Europa tot toonaangevend mondiaal knooppunt maakt voor zowel passagiers als vracht. Air France-KLM en haar SkyTeam partners vormen voor een belangrijk deel dit netwerk als onderdeel van de *dual-hub* strategie van deze alliantie. De overige luchtvaartmaatschappijen en *low cost* maatschappijen die zich hebben toegelegd op Europees *point-to-point* verkeer, dragen ook bij aan het sterke netwerk. Luchtvracht vormt een onlosmakelijk deel met passagiersvervoer, omdat het wereldwijde netwerk van verbindingen voor het overgrote deel alleen rendabel is in de combinatie passagiers- en vrachtvervoer. Hierdoor is Amsterdam Airport Schiphol tevens een interessante marktplaats geworden voor logistieke activiteiten. Door gerichte marktwerking proberen wij het netwerk verder uit te breiden, maar wij zijn daarbij sterk afhankelijk van marktontwikkelingen en beslissingen van luchtvaartmaatschappijen.

- **Bereikbaarheid van de luchthaven via spoor en wegennetwerk:** Voor het optimaal kunnen benutten van de luchthavencapaciteit is een goede bereikbaarheid noodzakelijk vanuit de Randstad en de *catchment area*. Het wegennetwerk op het luchthaventerrein valt onder onze verantwoordelijkheid en kan zelf worden ontwikkeld. De verantwoordelijkheid voor de aanleg van spoorverbindingen en het hoofd- en onderliggende wegennet, ligt echter bij andere partijen. In specifieke gevallen doen wij op een bescheiden schaal mee aan investeringen die de bereikbaarheid van de luchthaven helpen verbeteren.

- **Concurrerende regio:** Netwerk en Amsterdam Airport Schiphol maken onlosmakelijk deel uit van de regio Amsterdam en de Randstad die hiervan duidelijk profiteren. Dat geldt voor internationale bedrijven die zich er vestigen, de jaarlijkse stroom van toeristen en de arbeidsmarkt die mede afhankelijk is van onze aanwezigheid. Omgekeerd draagt de internationaal georiënteerde regio Amsterdam bij aan de voor de luchtvaartmaatschappijen belangrijke stroom bestemmingsreizigers. De mainport Schiphol is met haar succesvolle AirportCity formule van essentieel belang voor de Randstad die alle zeilen moet bijzetten om haar positie als succesvolle, concurrerende economische regio te kunnen handhaven. Tegelijkertijd is het succes van de regio sterk afhankelijk van de bestuurs- en uitvoeringskracht van het Rijk en decentrale overheden. Daarbij gaat het vooral om het verbeteren van de infrastructuur, de vestigingslocaties, het woon- en leefklimaat en de kennis- en opleidingsmogelijkheden.

Het behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport moet worden gerealiseerd in een complexe omgeving met veel stakeholders. Wij werken derhalve in allerlei gremia en op allerlei niveaus nauw samen met andere

partijen in de luchtvaartsector, met de overheid en andere (locale) stakeholders. Ook houden wij rekening met de omgeving en met de aan ons gestelde eisen op het gebied van veiligheid en milieu.

Het verhogen van de inkomsten uit non-aviation activiteiten

In onze strategie richten wij ons verder op het vergroten van de inkomsten uit non-aviation activiteiten. Om voldoende rendement te realiseren en om de afhankelijkheid van de gereguleerde luchtvaartopbrengsten te verminderen hebben wij een brede portefeuille aan non-aviation activiteiten ontwikkeld. Deze ontwikkeling heeft ook een positief effect op de aviation activiteiten. Enerzijds neemt dankzij de ontwikkeling van logistieke centra de vraag naar vrachtvervoer toe. Anderzijds neemt dankzij de ontwikkeling van kantoren, business parks en congres- en vergaderfaciliteiten het passagiersvolume toe. De activiteiten van de Business Areas Aviation, Consumers en Real Estate versterken elkaar onderling en vormen onlosmakelijk met elkaar de AirportCity.

Aan dit onderdeel van de strategie wordt invulling gegeven door:

- Het maximaliseren van de opbrengst uit de passagiers- en consumentenstromen. Dit gebeurt ondermeer door het aanbieden van een aantrekkelijke winkelomgeving, optimalisatie van de beschikbare parkeerplaatsen met behulp van *yield management* en door het creëren van additionele advertentiemogelijkheden.
- Het ontwikkelen, exploiteren, beheren en incidenteel verkopen van vastgoed. Naast de huurinkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van kantoor- en vrachtgebouwen op en rond Amsterdam Airport Schiphol en andere lucht-

havens, dragen de vastgoedactiviteiten sterk bij aan ons resultaat door het uitgeven van land, het verkopen van gebouwen en de waardeveranderingen van de huidige portefeuille.

Het spreiden van risico's door op selectieve basis activiteiten op andere (inter)nationale luchthavenlocaties te ontwikkelen

In de derde pijler van onze strategie wordt het succes van het integraal ontwikkelen van Aviation, Consumers en Real Estate via het AirportCity concept op andere locaties toegepast. Daarnaast vervullen de regionale luchthavens een ondersteunende functie voor Amsterdam Airport Schiphol.

Aan dit onderdeel van de strategie wordt invulling gegeven door:

- Regionale luchthavenontwikkeling – complementair aan de AirportCity Schiphol. De regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven functioneren als op zichzelf staande luchthavens met een eigen markt bereik. Ze kunnen daarnaast Amsterdam Airport Schiphol ontlasten door deels als uitwijkmogelijkheid te fungeren voor zakelijke bestemmingen, vakantievluchten en *low cost* maatschappijen. Lelystad Airport zal mogelijkerwijs in de nabije toekomst een vergelijkbare functie vervullen voor Amsterdam Airport Schiphol.
- "Schiphol" als merknaam en de AirportCity *know-how* te exporteren. Door middel van participaties, samenwerkingsverbanden en managementcontracten is Schiphol Internationaal actief. De belangrijkste waarde komt daarbij uit dividenden en fees en daarnaast via een indirect rendement uit de waardeontwikkeling van de participaties. In Brisbane (Australië) is dit de afgelopen jaren zeer succesvol doorgevoerd.



■ Directieverslag

We zijn aan de ene kant tevreden over het behaalde netto resultaat over 2006, dat afgezien van bijzondere posten hoger is uitgekomen dan we aan het begin van het verslagjaar hadden verwacht. Aan de andere kant moeten wij constateren dat het rendement op onze Aviation activiteiten beduidend is gedaald door hogere kosten en eenmalige bijdragen aan projecten in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol. Daarentegen presteerden de Business Areas Consumers en Real Estate uitstekend, wat eens te meer de kracht aangeeft van onze AirportCity-formule.

■ Financiële gang van zaken

De netto-omzet van Schiphol Group in 2006 bedraagt EUR 1.037 miljoen. Dit is vergeleken met de EUR 948 miljoen uit 2005 een stijging van 9,4%.

De waardevermeerdering van de beleggingen in vastgoed kwam in 2006 uit op EUR 29 miljoen (2005: EUR 12 miljoen).

De bedrijfslasten stegen met 15,2% naar EUR 759 miljoen (2005: EUR 659 miljoen).

Het exploitatieresultaat over 2006 bedraagt EUR 316 miljoen. Dit is vergeleken met de EUR 311 miljoen over 2005 een stijging van 1,7%.

Het netto resultaat (toekomend aan de aandeelhouders) over 2006 bedraagt EUR 527 miljoen, tegenover EUR 193 miljoen in 2005. De verwerking van een eenmalige bate van EUR 309 miljoen, de resultante van de met de Belastingdienst gesloten vaststellingsovereenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002, veroorzaakt voor het overgrote deel deze stijging. Zonder deze eenmalige bate en zonder waardevermeerdering van ons vastgoed bedraagt het netto resultaat EUR 198 miljoen; een stijging van 7,2%.

Het rendement op het eigen vermogen (ROE) kwam, mede als gevolg van de verwerking van de hierboven beschreven eenmalige bate, uit op 21,2% (2005: 8,9%). De eenmalige bate en de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen niet meegerekend bedroeg de ROE in 2006 8,0% (2005: 8,5%).

Netto-omzet

De Business Area Aviation levert met EUR 630,9 miljoen (2005: EUR 572,5 miljoen) de hoogste bijdrage aan onze netto-omzet van EUR 1.037 miljoen. De netto-omzet van Aviation steeg in 2006 met 10,2% (9,0% in 2005). De netto-omzet van Consumers bedroeg EUR 230,5 miljoen (2005: EUR 207,3 miljoen), een stijging van 11,2%

(7,1% in 2005); van Real Estate EUR 109,1 miljoen (2005: EUR 104,3 miljoen), een stijging van 4,6% (8,5% in 2005), en van Alliances & Participations EUR 66,2 miljoen (2005: EUR 63,5 miljoen), een stijging van 4,3% (2,6% in 2005). Voor een uitvoerige toelichting van de omzetontwikkeling per business area wordt verwezen naar de Business Area hoofdstukken.

Bedrijfslasten

EUR miljoen	2006	2005	%
Kosten uitbesteding werk en andere externe kosten	412,7	352,0	17,2%
Personeelsbeloningen	152,8	133,5	14,5%
Afschrijvingen	160,8	161,8	-0,6%
Bijzondere waardeveranderingen	1,0	4,9	-80,0%
Overige bedrijfskosten	32,0	6,9	361,6%
Totaal	759,3	659,1	15,2%

De bedrijfslasten stegen met 15,2% (EUR 100 miljoen) van EUR 659 miljoen naar EUR 759 miljoen. De stijging moet voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan:

- de stijging van de beveiligingskosten op Amsterdam Airport Schiphol met EUR 32 miljoen;
- een stijging van de kosten voor energie met EUR 10 miljoen;
- een stijging in de advieskosten met EUR 7 miljoen die voor het merendeel te maken hebben met de kosten voor privatisering en het Six Sigma project;
- bijdragen van EUR 10 miljoen voor het oplossen van schrijnende situaties van omwonenden van Amsterdam Airport Schiphol en EUR 8,5 miljoen aan de Stichting Mainport en Groen;
- een stijging van de personeelskosten met EUR 19 miljoen als gevolg van het in 2005 laten vrijvallen van enkele personeelsvoorzieningen van per saldo EUR 15 miljoen;

- eenmalige milieukosten van EUR 5 miljoen, uitgegeven aan het beluchten van sloten die als gevolg van *de-icing*-vloeistoffen een te laag zuurstofgehalte hadden gekregen;
- gestegen kosten voor schoonmaak (EUR 2 miljoen), busvervoer (EUR 2 miljoen), onderhoud (EUR 2 miljoen) en huur en leasing (EUR 2 miljoen).

Uitbestedingen en overige externe kosten

De uitbestedingen en overige externe kosten stegen in 2006 met 17,2% naar EUR 413 miljoen (2005: EUR 352 miljoen); een stijging van EUR 61 miljoen, die voor meer dan de helft (EUR 32 miljoen) het gevolg is van een toename van de kosten voor security op Amsterdam Airport Schiphol. We hebben meer beveiligingsmedewerkers moeten inhuren vanwege de overgang van centrale naar de centrale beveiliging. Op Amsterdam Airport Schiphol bedragen de kosten voor security nu EUR 203 miljoen; dit is 26,7% (25,6% in 2005) van de totale bedrijfslasten. De beveiligingskosten worden in diverse categorieën van de bedrijfslasten verantwoord, waaronder uitbestedingen en andere externe kosten, personeelsbeloningen en afschrijvingen de belangrijkste zijn.

Naast de kosten voor beveiliging worden in de uitbestedingen en overige externe kosten onder andere ook de kosten verantwoord voor energie van EUR 24 miljoen (2005: EUR 14 miljoen), onderhoud van EUR 54 miljoen (2005: EUR 52 miljoen), advieskosten van EUR 17 miljoen (2005: EUR 10 miljoen) en de EUR 5 miljoen milieukosten voor het beluchten van sloten.

Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen stegen in 2006 met 14,5% (-11,9% in 2005) naar EUR 152,8 miljoen (2005: 133,5 miljoen). Deze stijging van EUR 19 miljoen is mede een gevolg van eenmalige gebeurtenissen in 2005. In dat jaar was sprake van een eenmalige vrijval van een groot deel van de voorziening tegemoetkoming ziektekostenverzekering gepensioneerden, als gevolg van de herziening van het zorgstelsel, en van een deel van de voorziening die voorziet in een uitkering bij jubileum (samen EUR 22 miljoen). Hiertegenover stond een extra dotatie in 2005 van EUR 7 miljoen aan de voorziening voor functioneel leeftijdontslag als gevolg van belastingmaatregelen van de overheid die vervroegde uitkering minder aantrekkelijk moeten maken voor de werkgever. Exclusief deze bijzondere posten in 2005 stegen de personeelskosten met 2,9%. In 2006 nam het aantal FTE's met 114 toe, van 2.179 naar 2.293. Twee belangrijke oorzaken van deze stijging zijn een toename van de bedrijfsactiviteiten bij de Business Area Aviation (plus 60 FTE's) en de vergroting van ons belang in Schiphol Telematics (plus 28 FTE's). Met ingang van dit boekjaar maakt het netwerkbedrijf volledig deel uit

van Schiphol Group. Het relatief kleinere dienstenbedrijf is overgegaan naar KPN. De contractloonsstijging per 1 januari bedroeg 2,3%. De stijging van het aantal medewerkers en van de lonen zorgden voor een toename van de personeelskosten met EUR 6 miljoen. De pensioenlasten daalden in 2006 met 14,3% tot 16 miljoen (2005: EUR 19 miljoen).

Afschrijvingen

De afschrijvingen namen in 2006 af met EUR 1 miljoen tot 161 miljoen (2005: EUR 162 miljoen), een daling van 0,6%. Eenmalige desinvesteringen van per saldo EUR 5 miljoen in 2005 verklaren deze afname. Worden deze kosten voor desinvesteringen niet meegerekend, dan stijgen de afschrijvingskosten met 2,3% in 2006.

Bijzondere waardeveranderingen

De bijzondere waardeveranderingen bedroegen in 2006 EUR 1 miljoen (2005: EUR 5 miljoen). In verband met de geprognoseerde verliezen en negatieve operationele kasstromen van Lelystad Airport is EUR 0,2 miljoen op de materiële vaste activa van Lelystad Airport afgewaardeerd. Als gevolg van de splitsing van Schiphol Telematics per 1 januari 2006 in een netwerkbedrijf en een dienstenbedrijf, zijn de activa verdeeld over beide bedrijven. De in het netwerkbedrijf achtergebleven materiële vaste activa van in totaal EUR 17 miljoen zijn met EUR 0,8 miljoen afgewaardeerd vanwege technologische veroudering.

Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen

EUR miljoen	2006	2005	2004
	162	167	160

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten bedroegen EUR 32 miljoen (EUR 7 miljoen in 2005). De stijging van EUR 25 miljoen is hoofdzakelijk het gevolg van een bijdrage van EUR 10 miljoen voor omwonenden van Amsterdam Airport Schiphol die zich in een zogenoemde schrijnende situatie bevinden. Wij hebben ook EUR 8,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de Stichting Mainport en Groen die zich bezighoudt met het realiseren van groenprojecten rondom de luchthaven Schiphol.

Winstbelasting

Schiphol Group is sinds 1 januari 2002 onderworpen aan winstbelasting. Als gevolg daarvan is in overleg met de Belastingdienst in 2006 een fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 vastgesteld. Het eigen

vermogen in de vastgestelde fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 is EUR 1,3 miljard hoger dan het eigen vermogen in de commerciële balans op die datum. Een hogere waardering van de gronden is de belangrijkste oorzaak van het verschil tussen het eigen en het fiscale vermogen. Deze gronden worden in de fiscale openingsbalans gewaardeerd tegen reële waarde en in de commerciële jaarrekening op basis van de historische kostprijs. Bij een winstbelastingpercentage vanaf 1 januari 2007 van 25,5% levert deze hogere fiscale waardering een eenmalige belastingbate van EUR 309 miljoen op in de winst en verliesrekening. Deze eenmalige bate bestaat grotendeels uit een latente vordering op de Belastingdienst en heeft geen direct kasstroomeffect.

Resultaat

Het exploitatieresultaat over 2006 bedraagt EUR 316 miljoen (2005: EUR 311 miljoen); een toename van 1,7% vergeleken met 2005.

Het resultaat voor aftrek van rente, belastingen, afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen (EBITDA) bedroeg EUR 478 miljoen nagenoeg gelijk aan dat over 2005.

Het negatieve saldo van financiële baten en lasten steeg met EUR 2 miljoen, van EUR 34 miljoen naar EUR 36 miljoen. Dit moet mede worden toegeschreven aan het ten laste van 2006 brengen van de verschuldigde heffingsrente over de nog te betalen winstbelasting 2002 tot en met 2004 van EUR 4,3 miljoen.

Het resultaat deelnemingen over 2006 bedroeg EUR 10,7 miljoen, tegenover EUR 1,8 miljoen in 2005. Dit hogere positieve resultaat vloeit voort uit zowel onze buitenlandse als onze binnenlandse deelnemingen. Onze buitenlandse deelnemingen leverden in 2006 EUR 5,8 miljoen op (2005: EUR 2,4 miljoen), waarvan Brisbane EUR 4,6 miljoen en JFKIAT (New York) EUR 1,2 miljoen. Bij onze binnenlandse deelnemingen komt de sterke resultaatverbetering op het bedrijventerrein van Flight Forum bij Eindhoven Airport door de verkoop van gronden voor de ontwikkeling van kantoorruimten en bedrijfsruimten. In totaal droegen de binnenlandse deelnemingen EUR 4,9 miljoen bij aan onze winst, tegenover een verlies van EUR 0,6 miljoen in 2005.

Voor het jaar 2006 is het tarief voor vennootschapsbelasting gedaald van 31,5% naar 29,6%. Hierdoor nam de belastinglast met EUR 5 miljoen af.

De return on net assets na belastingen (RONA) kwam uit op 6,7%, gelijk aan 2005. Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen bedroeg de RONA dit verslagjaar 6,1% (2005: 6,4%).

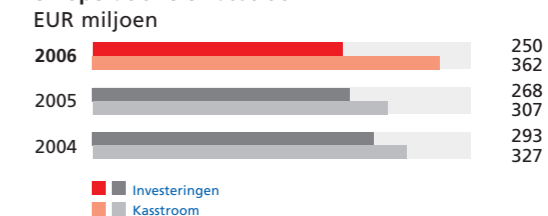
Investerings- en financiering

De operationele kasstroom verbeterde van EUR 307 miljoen in 2005 naar EUR 362 miljoen in 2006. De belangrijkste oorzaak hiervoor is dat in 2006 minder winstbelasting is betaald; EUR 63 miljoen in 2006 tegenover EUR 114 miljoen in 2005.

Het positieve saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten (de zogenoemde *free cash flow*) van EUR 119 miljoen en de aanwezige liquide middelen, waren toereikend om de aflossing op leningen en leasetermijnen van EUR 35 miljoen en de betaling van dividenden van EUR 55 miljoen te financieren. Het saldo van de liquide middelen en schulden aan kredietinstellingen steeg met EUR 37 miljoen van EUR 262 miljoen naar EUR 299 miljoen.

De investeringen in vaste activa bedroegen dit verslagjaar EUR 250 miljoen tegenover EUR 268 miljoen in 2005.

Investerings- en operationele kasstroom



De belangrijkste investeringsprojecten waren: het 70MB bagageprogramma (EUR 33 miljoen), de uitbreiding van de bagage D-hal (EUR 16 miljoen) en het J-platform (EUR 17 miljoen) en de bouw van de BC corridor (EUR 11 miljoen), de kantoorontwikkeling P22 1e en 2e fase (EUR 13,9 miljoen) en van vrachtgebouw 9 (EUR 12 miljoen). Hier stond een desinvestering tegenover van EUR 40 miljoen, voornamelijk als gevolg van de verkoop van vastgoed aan derden. De investeringen per business area verschillen sterk. De Business Area Aviation heeft met EUR 173 miljoen het grootste aandeel in de totale investeringen. De Business Area Real Estate volgt met EUR 69 miljoen, de Business Area Consumers met EUR 12 miljoen en de Business Area Alliances & Participations met EUR 6 miljoen.

Ratio's

Wij introduceren twee nieuwe cash flow gerelateerde ratio's waarmee beter sturing kan worden gegeven aan het financieringsbeleid. Vooral de schuldmarkt en *credit rating agencies* kijken naar de mate waarin een bedrijf in staat is om cash te genereren in relatie tot de liquiditeitsbehoefte. Dit wordt goed in kaart gebracht door de ratio's "FFO/Totale schuld" en "FFO interest dekkingsratio". *Funds From Operations* (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor werkkapitaal. De FFO/Totale schuld bedroeg in 2006 35,9%,



een verbetering ten opzichte van de 28,7% in 2005. De totale schuld is de ultimo stand van alle schulden.

De FFO interest dekkingsratio bedroeg in 2006 8,1 x, een verbetering ten opzichte van de 6,8 x in 2005. Deze ratio wordt berekend door de FFO plus bruto rentelasten te delen door de bruto rentelasten. Deze ratio vervangt de oude interest dekkingsratio. De verbetering van deze twee ratio's draagt naar verwachting positief bij aan de *credit rating* van Schiphol Group bij Standard & Poor's (AA-) en Moody's (Aa3).

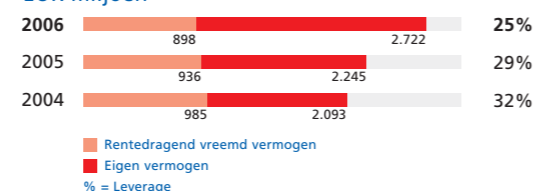
Naast deze twee ratio's blijft Schiphol Group de *leverage* rapporteren (verhouding rentedragend vreemd vermogen ten opzichte van het totaal van het eigen vermogen en het rentedragend vreemd vermogen). Deze ratio is een resultante van het gevoerde financieringsbeleid. De *leverage* ratio blijft van groot belang aangezien de Wet luchtvaart een veronderstelde *leverage* gebruikt om de vermogenskosten (*WACC*) voor de gereguleerde aviation activiteiten te berekenen. Aan het einde van het verslagjaar bedroeg de *leverage* van Schiphol Group 25%; 4 procentpunt lager dan een jaar eerder (2005: 29%). Deze daling wordt verklaard door enerzijds een afname van de rentedragende leningen en anderzijds een toename van het eigen vermogen.

Financieringsbeleid

Het totaalbedrag aan leningen en leaseverplichtingen (kortlopend en langlopend) per 31 december 2006 bedraagt EUR 951 miljoen (2005: EUR 993 miljoen). Voor de berekening van de leverage wordt het totaalbedrag aan leningen en leaseverplichtingen verminderd met niet rentedragende afgekochte erfpachten en huurincentives van gezamenlijk

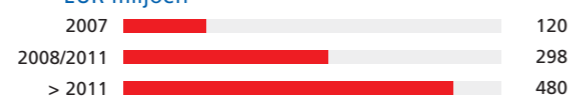
EUR 53 miljoen (2005: EUR 57 miljoen). Het totale bedrag aan uitstaande rentedragende leningen en leaseverplichtingen bedroeg ultimo 2006 EUR 898 miljoen (EUR 936 miljoen in 2005). In 2006 werd EUR 9 miljoen aan nieuwe leningen en leaseverplichtingen opgenomen en EUR 24,7 miljoen afgelost. Er zijn in 2006 geen nieuwe leningen onder het Euro Medium Term Note programma (EMTN) aangetrokken.

Kapitaalstructuur EUR miljoen



In ons financieringsbeleid streven wij onder andere naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. De resterende looptijden van de onder het EMTN programma uitstaande leningen variëren tussen de 0 en 11 jaar.

Loan maturity profile EUR miljoen



De gemiddelde interestkosten zijn in 2006 gedaald van 5,05% in 2005 naar 4,98%.

In ons renterisicobeleid opteren wij in belangrijke mate voor het aantrekken van vastrentende leningen, hetzij met een vast interestpercentage, hetzij door gebruik te maken van standaard rentederivaten.

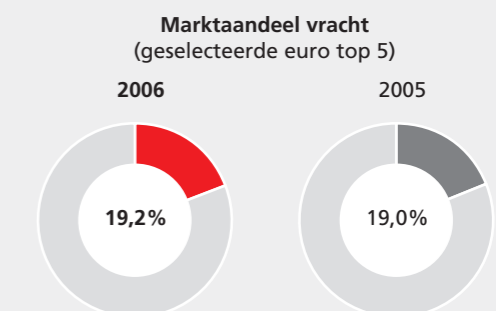
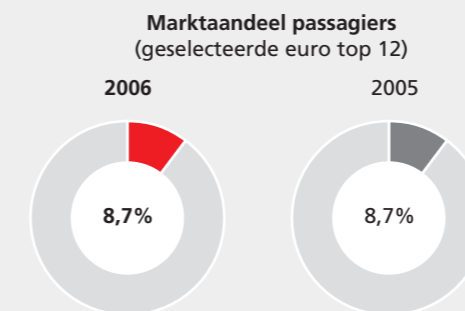
Aviation

De Business Area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein. Aviation levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingmaatschappijen. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven en rendementen.

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



Business Area Aviation	2006	2005	
EUR miljoen			
Netto omzet	631	573	10,2%
Bedrijfslasten	558	473	17,8%
EBITDA	190	214	-11,3%
Exploitatieresultaat	73	100	-26,2%
Gemiddelde vaste activa	1.754	1.675	6,6%
RONA voor belastingen	4,2%	5,9%	
RONA na belastingen	2,9%	4,1%	
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	173	187	-7,3%



- Netto-omzet stijgt met ruim 10% naar EUR 631 miljoen
- Exploitatieresultaat daalt sterk naar EUR 73 miljoen door gestegen kosten mede vanwege eenmalige bijdragen aan projecten in de omgeving
- Groei passagiers en vracht zet door
- Kabinet onder voorwaarden akkoord met groei naar 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar
- Tevredenheid over Amsterdam Airport Schiphol onder luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars fors toegenomen
- Afhandeling bagage en punctualiteit beter dan concurrenten

Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de Business Area Aviation steeg met 10,2% (9,0% in 2005) naar EUR 631 miljoen. Havengelden op Amsterdam Airport Schiphol leveren veruit de belangrijkste bijdrage aan de netto-omzet. Concessievergoedingen van brandstofleveringen en overige activiteiten dragen minder dan 5% hieraan bij.

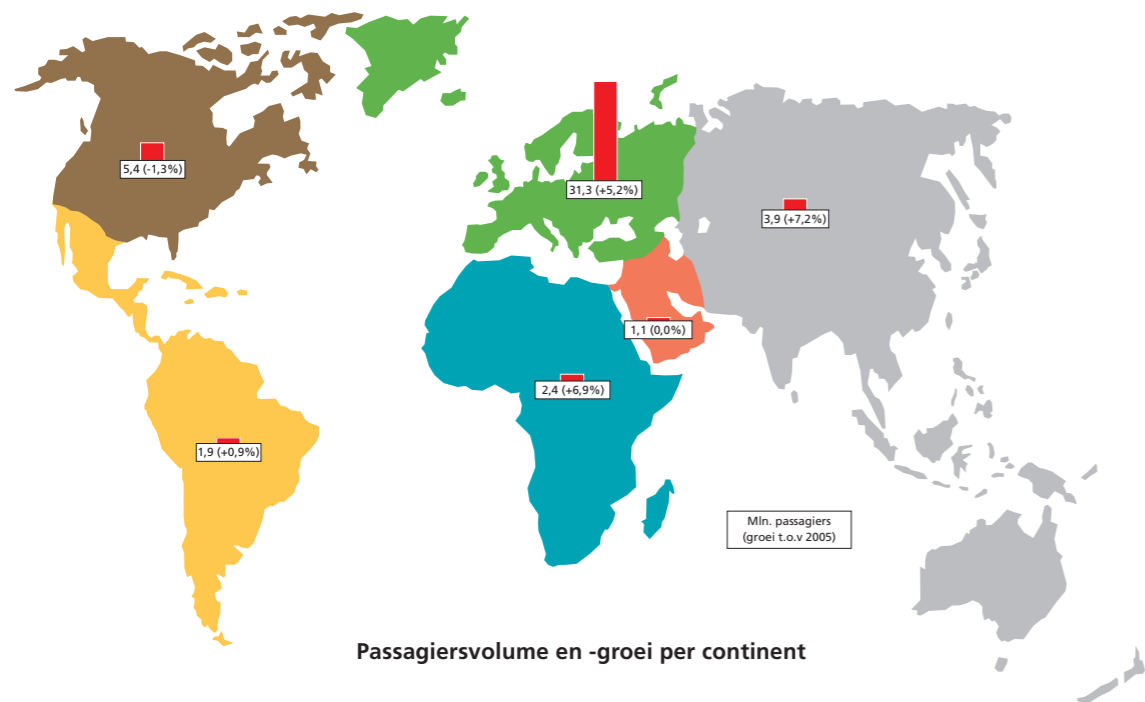
De toename van de havengelden met EUR 57,6 is een gevolg van:

- Hogere vliegtuigvergoedingen (EUR 5,0 miljoen) veroorzaakt door 4,6% meer vliegtuigbewegingen (EUR 7,5 miljoen), een gemiddelde stijging van de tarieven met 2% (EUR 4,2 miljoen) en een afname van het maximum startgewicht van vliegtuigen (EUR 4,4 miljoen). Overige effecten (met name de vlootmix en de verdeling *connected/disconnected* afhandeling) veroorzaakten een afname van EUR 2,3 miljoen.
- Hogere passagiersvergoedingen (EUR 52,6 miljoen) dankzij een 4,3% toename van het aantal passagiers (EUR 19,9 miljoen) en hogere tarieven (EUR 32,7 miljoen). De *Passenger Service Charge* ging op 1 april met 2% omhoog. De *Security Service Charge* met 7,4%.

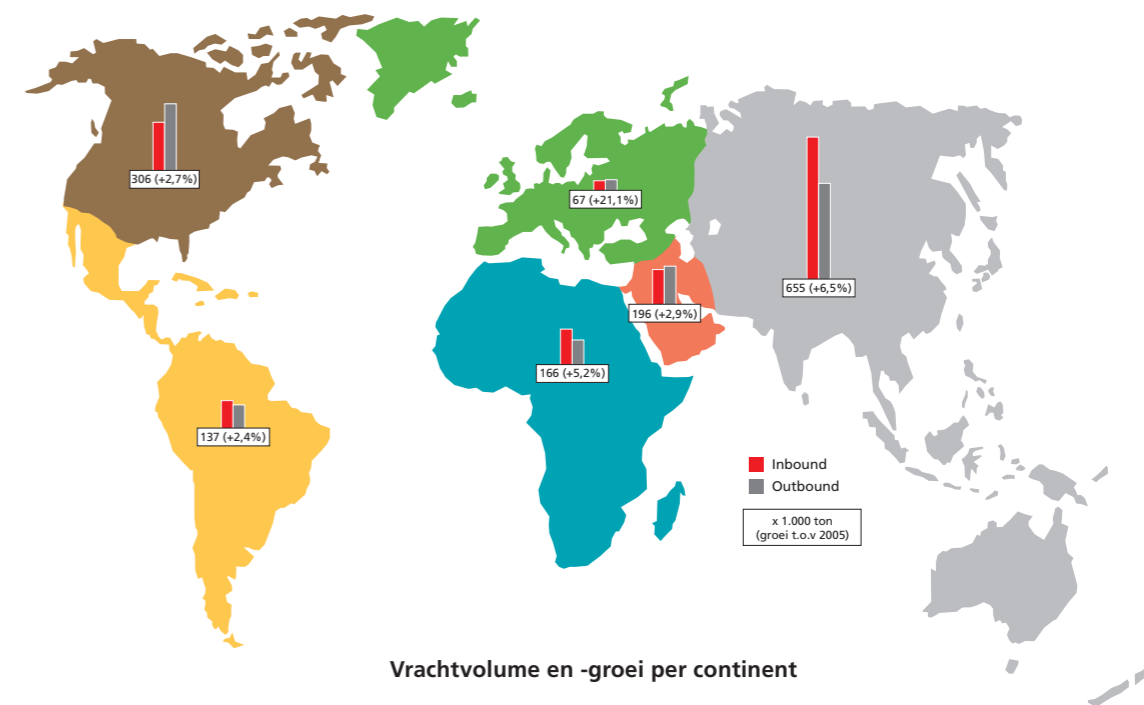
De daling van de concessie-inkomsten met EUR 2,3 miljoen komt omdat de cateringbedrijven per 1 januari geen concessies meer hoeven te betalen. De bedrijfslasten van de Business Area Aviation namen toe met 18,1% (10,7% in 2005) van EUR 473 miljoen tot EUR 558 miljoen. De sterk toegenomen kosten voor security (EUR 32,0 miljoen), vooral als gevolg van overgang naar decentrale security en voor de beveiliging van het beschermde gebied; hogere personeelskosten (EUR 23,5 miljoen), vooral door de vrijval van een voorziening in 2005, en milieukosten (EUR 4,7 miljoen) hebben voor het merendeel voor deze lastenstijging in 2006 gezorgd. De milieukosten betroffen het beluchten van sloten die als gevolg van verhoogde concentraties van *de-icing*-vloeistoffen een te laag zuurstofgehalte hadden gekregen. Tevens is een bijdrage gedaan voor het oplossen van zogenaamde schrijnende situaties van geluidsoverlast en aan de Stichting Mainport en Groen van bij elkaar EUR 18,5 miljoen.

De EBITDA over 2006 is met 11,3% afgenomen van EUR 214 miljoen tot EUR 190 miljoen (8,8% toename in 2005). Het exploitatieresultaat van de Business Area Aviation over 2006 is met 26,2% gedaald (+2,5% in 2005) van EUR 100 miljoen naar EUR 73 miljoen.

EUR miljoen	Aviation		Security		Business Area Aviation	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Netto omzet	423	404	208	169	631	573
Bedrijfslasten	355	303	203	170	558	473
Exploitatieresultaat	68	101	5	-1	73	100
Gemiddelde vaste activa	1.632	1.545	122	130	1.754	1.675
RONA na belasting	2,9%	4,4%	2,8%	- 0,5%	2,9%	4,1%



Passagiersvolume en -groei per continent



Vrachtvolume en -groei per continent

De investeringen zijn in 2006 verder afgenomen tot EUR 173 miljoen (EUR 187 miljoen in 2005). Ze zullen, na megaprojecten zoals de bouw van de Polderbaan en de uitbreiding van de terminal, geleidelijk dalen naar een voor de komende jaren gewenst niveau dat zal liggen tussen de EUR 150 miljoen en EUR 160 miljoen.

De RONA van de Aviation activiteiten is gedaald met 1,5 procentpunt ten opzichte van 2005. Voornaamste oorzaken zijn de hiervoor genoemde hogere milieu-kosten, bijdragen aan projecten in de omgeving en personeelskosten.

De RONA van Security activiteiten is toegenomen met 3,3 procentpunt ten opzichte van 2005. In 2005 werd nog verlies geleden op Security, hetgeen in 2006 is veranderd in een positief exploitatieresultaat. Desondanks is het rendement lager dan werd verwacht, met name door de sterk toegenomen kosten als gevolg van de overgang van centrale naar decentrale security.

Ontwikkeling passagiers en vracht

Het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport is onze belangrijkste doelstelling. Passagiers en vracht zijn onze belangrijkste drivers.

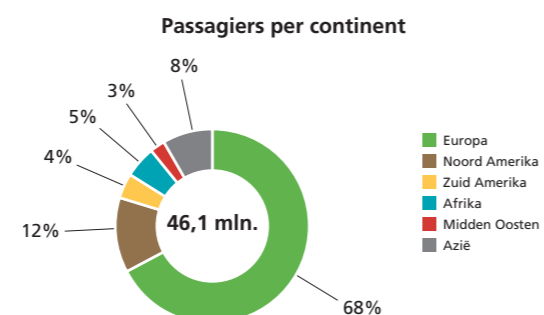
Aantal passagiers verder toegenomen

Amsterdam Airport Schiphol is in 2006 de vierde passagiersluchthaven van Europa gebleven. Aan de top-10 van geselecteerde Europese luchthavensteden waarmee wij ons vergelijken*, zijn in 2006 Madrid en Rome toegevoegd zodat er nu sprake is van een top-12. Het aantal passagiers op Amsterdam Airport Schiphol is in 2006 met 1,9 miljoen toegenomen tot

bijna 46,1 miljoen; een groei die met 4,3% iets hoger ligt dan de 3,8% uit 2005. Het passagiersvervoer bij onze *hub carrier* Air France-KLM en haar partners groeide met 3,7% (5,7% in 2005); een toename van 27,4 miljoen naar 28,4 miljoen. Voor een belangrijk deel is de groei van het aantal passagiers in 2006 te danken aan de *low cost carriers*. Het passagiersaantal groeide hier met 20,2% (7,5% in 2005); van 4,5 miljoen naar 5,4 miljoen. De overige maatschappijen lieten een fractionele daling zien van 0,1% (-1,4% in 2005), naar 12,2 miljoen.

In 2006 steeg het bestemmingsverkeer met 5,7% (3,9% in 2005) naar 26,9 miljoen; beduidend meer dan de 2,5% (3,9% in 2005) waarmee het transferverkeer toenam. De toename van het *low cost* vervoer is hiervan een belangrijke reden.

De hoogste groeicijfers van passagiersaantallen werden wederom geboekt op de regio's Azië met 7,2% (9,8% in 2005) en Afrika met 6,9% (11,7% in 2005). Op Azië kwam dit onder meer door de nieuwe bestemming Hyderabad en op Afrika door



* Amsterdam, Brussel, Frankfurt, Kopenhagen, Londen, Manchester, Milaan, München, Parijs en Zürich

de nieuwe bestemming Entebbe die beide met ingang van november 2005 door Air France-KLM worden aangevlogen. Binnen Europa, met 68% van de passagiers de grootste regio voor Schiphol, nam het passagiersvervoer met 5,2% toe door de hoge groei van het *low cost* segment.

Vrachtvervoer in de lift

Gemeten naar de hoeveelheid vracht die van en naar Amsterdam Airport Schiphol wordt vervoerd, heeft de luchthaven haar derde plaats binnen Europa versterkt. In 2006 groeide het vrachtvolume met 5,3% (2,0% in 2005) tot 1.526.501 ton. Van de vijf belangrijkste luchthavensteden* in Europa groeide Amsterdam Airport Schiphol bovengemiddeld in 2006.

De groei in 2006 was het grootste bij de *full freighters* – vliegtuigen die alleen vracht vervoeren. Zij vervoerden 6,8% meer dan in 2005, van 829.135 ton in 2005 naar 885.720 ton. Bij de vliegtuigen die zowel passagiers als vracht vervoeren nam het vrachtvolume toe met 3,2%, van 620.720 ton in 2005 naar 640.781 ton.

Het vrachtverkeer liet in 2006 van en naar alle regio's een stijging zien.

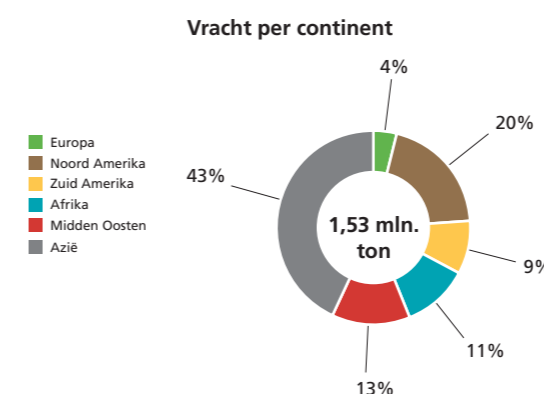
Vliegtuigbewegingen

Voor de economische ontwikkeling van de Randstad in het algemeen en van de concurrentiepositie van de luchthaven als mainport in het bijzonder, is het van essentieel belang dat Amsterdam Airport Schiphol verder kan groeien. Het is daarom verheugend dat het kabinet in april 2006 heeft besloten dat de luchthaven onder voorwaarden kan doorgroeien naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Een van de voorwaarden is dat er een milieu-effect rapportage wordt uitgevoerd naar verschillende opties om in eerste instantie een groei naar zo'n 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar mogelijk te maken. Daarnaast moet de luchtvaartsector met de regio een convenant sluiten over het vergroten van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven.

Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer op Amsterdam Airport Schiphol nam in 2006 met 4,6% toe (0,5% in 2005); van 404.594 naar 423.122. Het gemiddelde startgewicht (MTOW) daalde echter met 2,2 ton naar 98,2 ton, door de inzet van meer kleinere, en daarmee lichtere, toestellen in het passagiersvervoer en doordat de toename van het aantal vliegtuigbewegingen geheel binnen het passagiersvervoer plaatsvond.

Netwerk

Een mainport moet beschikken over een groot netwerk van verbindingen. Dat doet Amsterdam Airport Schiphol en het wordt met het jaar groter. Ook in 2006 steeg het aantal bestemmingen waarop passagiers- en vrachtvliegtuigen vanuit Amsterdam Airport Schiphol kunnen vliegen. Het totaal aantal bestem-



* Amsterdam, Brussel, Frankfurt, Londen en Parijs



mingen dat gedurende het zomerschema in lijndiensten werd aangevlogen, bedroeg 269; 155 binnen Europa en 114 intercontinentaal. In 2006 kwamen er 20 nieuwe bestemmingen bij – 13 in Europa en 7 intercontinentaal – en werden 12 lijndiensten geschrapt – 6 in Europa en 6 intercontinentaal. Per saldo steeg in 2006 het aantal Europese bestemmingen met 7 en het aantal intercontinentale met 1.

In onze in 2006 opnieuw gedefinieerde vrachtstrategie krijgt het intercontinentale netwerk van vrachtvervoer van en naar Amsterdam Airport Schiphol meer prioriteit, omdat wij onze positie als één van de belangrijke vrachthubs in Europa willen versterken. Met stillere vliegtuigen en door het zo selectief mogelijk accommoderen van nachtvluchten moet het ruimtelijk en logistiek concept op de luchthaven 'best in class' worden vergeleken met andere Europese luchthavens.

Operationele capaciteit

Door continu te investeren zorgen wij ervoor dat er op Amsterdam Airport Schiphol voldoende operationele capaciteit is. In 2006 is voor EUR 173 miljoen aan aviation voorzieningen op en rond de luchthaven geïnvesteerd.

In maart startte op Schiphol-Centrum de bouw van een nieuwe corridor tussen de C en B-pier. Hij vervangt in het voorjaar van 2007 de huidige verbindingsgang tussen de twee pieren.

Na een verbouwing van drie jaar openden wij in juni met KLM de eerste volledig selfservice vertrekhal (Vertrek 2) van Europa. KLM-passagiers kunnen hier zelf inchecken via één van de 60 zelfbedieningsautomaten, waarna zij alleen nog hun bagage hoeven af te geven bij een van de 56 afgiftepunten.

De incheckcapaciteit is hierdoor met 66 procent uitgebreid.

In juni werd de nieuwe Bagagereclaimruimte van Amsterdam Airport Schiphol in gebruik genomen. Deze vervangt voor een deel de huidige bagagekelder-Zuid. De nieuwe hal is aangesloten op Bagage-aankomsthal 1, waarvan alle banden in 2006 zijn vervangen.

In augustus werd gestart met de uitbreiding van de Bagage D-hal. Medio 2007 moet de uitbreiding bouwkundig klaar zijn. Beide projecten maken deel uit van het 70MB programma dat bedoeld is om in 2012 70 miljoen koffers te kunnen verwerken, zo'n 20 miljoen meer dan nu, tegen minder kosten en met een lagere IR-rate (*Irregularity rate*).

In oktober werd op Amsterdam Airport Schiphol een project gestart om de belangrijkste weg voor het dienstverkeer aan *airside* uit te breiden tot een ringweg. Hiertoe moet onder meer een nieuw viaduct worden aangelegd over Rijksweg A4. Rond de terminal zal de weg worden verbreed van twee- naar vierbaans.

In november is de eerste fase van de uitbreiding en aanpassing van het J-platform op Amsterdam Airport Schiphol met zes nieuwe opstelplaatsen voor vliegtuigen (waarvan één voor de A380) en twee tijdelijke *de-icing* posities, gereed gekomen. De 2e fase zal in september 2007 klaar zijn. Uiteindelijk moet het platform, dat eerst vier opstelplaatsen telde, er elf krijgen, inclusief vier *de-icing* posities. Twee posities zullen geschikt zijn voor de A380.

Verder werd in 2006 groot onderhoud verricht aan de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan.

In 2006 is EUR 21,5 miljoen geïnvesteerd in beveiligingsmaatregelen en EUR 14,5 miljoen in brandveiligheid.

Luchtruim- en milieucapaciteit

Het ontwikkelen en goed laten functioneren van een luchthaven vraagt een continue en zorgvuldige afweging van economische en milieubelangen. Wij nemen hierin onze verantwoordelijkheid en willen de komende jaren de gevolgen van onze bedrijfsactiviteiten op het milieu tot een minimum terugbrengen. Ons verslag Verantwoord Ondernemen besteedt uitvoerig aandacht hoe Amsterdam Airport Schiphol op het vlak van duurzaamheid toonaangevend in Europa wil zijn. Op het gebied van de luchtkwaliteit – normen voor fijn stof en stikstofdioxide – is Amsterdam Airport Schiphol binnen de nationale normen en Europese richtlijnen gebleven. Het Milieu- en Natuurplanbureau verwacht dat de luchthaven ook in de toekomst deze normen niet zal overschrijden.

Voor voldoende en betrouwbare capaciteit in de lucht zijn wij mede afhankelijk van de overheid en van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Natuurlijk hebben wij onze eigen verantwoordelijkheid. Deze is onder meer zichtbaar in ons selectiviteitsbeleid dat is gericht op het nemen van maatregelen die het gebruik van stillere vliegtuigen moeten aanmoedigen op Amsterdam Airport Schiphol en het gebruik van 'lawaaige' toestellen en het vliegen in de nacht moeten ontmoedigen. Eén van de maatregelen hiervoor is differentiatie in havengelden op basis van geluid. Hoe lawaaiiger het vliegtuig hoe hoger de havengelden. Een andere maatregel die wij bepleiten, is het verlenen van voorrang aan aanvragen voor vertrek- en aankomsttijden (slots) voor de stilste vliegtuigtypes en aan maatschappijen met bestemmingen die onze positie als mainport versterken.

Al deze maatregelen ten spijt, zijn we in 2006 weer dichterbij de grenzen van de ons toegemeten geluidscapaciteit gekomen. In 2006 hebben we de grenswaarden van vier handhavingpunten van geluid gedurende het etmaal (L_{den}) overschreden. Eén van de oorzaken was het onderhoud aan twee start- en landingsbanen. Vooral het langdurig buiten gebruik zijn van de Aalsmeerbaan in oktober vanwege problemen met de toplaag, die de maand ervoor was vervangen, zorgde voor de overschrijding. Hierdoor moest de Buitenveldertbaan meer worden gebruikt dan gepland. Op de publicatiedatum van dit jaarverslag had de Inspectie Verkeer en Waterstaat nog geen standpunt bepaald over de vraag of deze overschrijdingen de luchthaven zijn aan te rekenen of niet.

Voldoen aan de ons opgelegde milieugrenzen én het in stand houden en zo mogelijk versterken van de positie van de mainport Schiphol zal steeds moeilijker worden. We verwachten voor 2007 geen overschrijdingen van de normen voor externe veiligheid en voor het totale geluidsvolume. Ook de kans op overschrijding van de grenswaarden voor de nachtelijke geluidbelasting is klein. Er bestaat echter een zeer grote kans op overschrijding van de grenswaarden voor geluid gedurende het etmaal (L_{den}). Dit komt met name omdat deze grenswaarden zijn gebaseerd op een scenario uit 2001 voor het verwachte gebruik in de periode 2005 en 2010. In de praktijk ontwikkelt de luchtvaart zich anders en hiermee houdt het stelsel van grenswaarden onvoldoende rekening. In sommige handhavingpunten is de grenswaarde bijna bereikt, terwijl in andere punten nog ruimte over is. Het geplande onderhoud van de Kaagbaan in 2007 maakt het de luchthaven niet gemakkelijker om binnen de grenswaarden van geluid gedurende het etmaal te blijven. Een adequate oplossing voor dit probleem is nog niet gevonden.

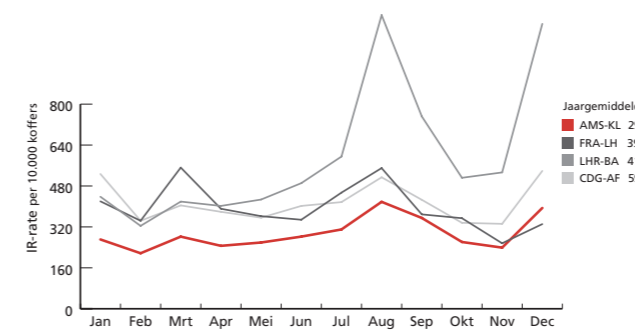


Efficiënte operatie

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

Afhandeling bagage

De positieve ontwikkeling van de *Irregularity rate* (IR-rate) die in 2005 begon, heeft zich in 2006 voortgezet. Hoe lager de IR-rate des te beter de afhandeling van de bagage. KLM-passagiers op Amsterdam Airport Schiphol waren in 2006 beter af dan de passagiers van BA op Londen Heathrow, van Air France op Parijs Charles de Gaulle en van Lufthansa op Frankfurt. Behalve in december – Frankfurt scoorde toen net iets beter – was onze IR-rate elke maand lager dan die van onze belangrijkste concurrenten. Het stringentere Europese beveiligingsbeleid, de sinds 6 november van kracht zijnde *liquids & gels*-maatregelen en een groter bagage-volume hebben weinig invloed gehad op de medio 2005 ingezette positieve ontwikkeling van de IR-rate.



Punctualiteit

De punctualiteit van het vliegverkeer verbeterde in 2006 wederom. De aankomstpunctualiteit steeg van 80,6% naar 81,5% en de vertrekpunctualiteit van 71,5% naar 73,3%.

Maatregelen die de verbetering van de punctualiteit ten goede kwamen, zijn de ingebruikneming van de H-pier en de invoering van het zeven blokken systeem door KLM. De H-pier werd eind 2005 in gebruik genomen door enkele *point-to-point* maatschappijen die hierdoor sneller kunnen 'omdraaien' – met een kortere tijd tussen aankomst en vertrek. Aan het begin van de zomerdienstregeling is KLM gaan werken met zeven blokken van kort op elkaar aansluitende aankomende en vertrekkende vluchten, in plaats van met zes. Hierdoor zijn de piekbelastingen beter over de dag verspreid.

Van de vier grote Europese luchthavens had Amsterdam Airport Schiphol de beste punctualiteit in 2006. Dit gold in 2005 al wat aankomstpunctualiteit betreft. In 2006 was Amsterdam Airport Schiphol ook de beste in vertrekpunctualiteit.

Veiligheid en milieu

Veiligheid is prioriteit nummer één op Amsterdam Airport Schiphol. Ook dit onderwerp komt uitvoerig aan de orde in ons verslag Verantwoord Ondernemen 2006. In dit jaarverslag wordt volstaan met een korte samenvatting. Veiligheid op een luchthaven omvat twee zaken. Veiligheid ter voorkoming van ongelukken (*safety*) waarbij het gaat om luchtvaart-, brand-, verkeers- en arboveiligheid. Daarnaast is er de beveiliging (*security*) van de luchthaven waarbij het gaat om het voorkomen van moedwillig aangericht letsel of schade aan passagiers, medewerkers, bezoekers en de luchthaven zelf.

Wat de **luchtvaartveiligheid** betreft hebben we ons in 2006 in nauwe samenwerking met LVNL en de luchtvaartmaatschappijen vooral gericht op het verder verhogen van de *runway safety*. Dit is het voorkomen van ongelukken op start- of landingsbanen veroorzaakt door vliegtuigen of voertuigen die op dat moment daar niet hadden mogen zijn. Uit een onderzoek van de Inspectie Verkeer & Waterstaat in 2006 blijkt de luchthaven grote vorderingen te hebben gemaakt met de veiligheid op start- en landingsbanen.

De locatie van Amsterdam Airport Schiphol in de Haarlemmermeer is zeer aantrekkelijk voor vogels waardoor elk jaar opnieuw maatregelen moeten worden genomen om de kans op **vogelaanvaringen** te minimaliseren. Ook in 2006 zijn we hierin geslaagd. Het aantal aanvaringen is gedaald van gemiddeld 2 per 10.000 vliegtuigbewegingen in 2005 naar gemiddeld 1,8 in 2006.

Bij brandveiligheid richten we ons op het voorkomen van brand en op het voorkomen van lichamelijk letsel en schade. Voor de (kantoor-)gebouwen gelden de brandveiligheidsvoorschriften uit het Bouwbesluit. Voor de brandveiligheid in de terminal moeten meer inspanningen worden geleverd en zijn er bijzondere voorzieningen getroffen. Het gaat onder meer om de installatie van een compleet nieuwe sprinklerinstallatie voor de gehele terminal.

Verkeersveiligheid op Amsterdam Airport Schiphol heeft betrekking op de wegen en parkeerfaciliteiten zowel aan *airside* als aan *landside*. Het aantal aanrijdingen aan *airside* is in 2006 gestegen naar gemiddeld 25 (18 in 2005) per maand. Het aangescherpte toezicht en de vele bouwprojecten die voor veranderende verkeerssituaties zorgen, zijn voor een belangrijk deel debet aan deze toename.

Aan *landside* heeft in 2006 een dodelijk ongeval plaatsgevonden op de kruising van het Elzenpad en de busbaan. Inmiddels is hier de maximaal toegestane snelheid teruggebracht en is op de kruising een stopgebod ingesteld.



Economische regulering

Op 19 juli is de nieuwe Wet Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol in werking getreden. Deze wet regelt onze exploitatievergunning en de manier waarop wij de luchtvaartgerelateerde tarieven mogen vaststellen alsmede de hoogte daarvan. Het gaat om vliegtuig-, passagiers- en beveiligingsgerelateerde vergoedingen. De wet kent ook bepalingen over het te behalen rendement. Dit mag niet groter zijn dan de gewogen gemiddelde vermogenskosten. Niet het ministerie van Verkeer en Waterstaat maar de Nederlandse Mededingsautoriteit (NMa) houdt voortaan toezicht op onze tarieven. Bij onenigheid over de tarieven onderzoekt de NMa of eventuele klachten van de luchtvaartmaatschappijen gerechtvaardigd zijn. Als dat het geval zou zijn, zijn wij verplicht nieuwe tarieven vast te stellen. Deze nieuwe economische regulering dwingt de Business Area Aviation een geheel eigen administratie te voeren voor de aviation en de security activiteiten. In een apart jaarverslag zal hierover in 2008 over het boekjaar 2007 verslag worden gedaan. Wij zijn tevens verplicht elke drie jaar een mainportverslag uit te brengen. Hiermee leggen wij verantwoording af over de doelmatigheid van onze exploitatie en over het in stand houden van de mainport.

Beveiliging

Amsterdam Airport Schiphol streeft naar een veilige luchthaven waar de doorstroom van passagiers, bagage en goederen zo goed en veilig mogelijk verloopt. Met een modern en innovatief beveiligingsbeleid slagen we erin voortdurend te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. We werken samen met diverse partijen om het veiligheidsproces continu en tegen acceptabele kosten te verbeteren. Behalve beveiligingspersoneel zetten we hiervoor waar mogelijk ook nieuwe technologie in.

In 2006 is uitvoerig geëxperimenteerd met het gebruik van een nieuwe *screening* techniek via de zogenoemde *security scan*. Verwacht wordt dat het gebruik van deze scan zal leiden tot minder fouilleringen en minder wachtrijen waardoor de veiligheidscontroles klantvriendelijker worden. De nieuwe scan zal niet alleen worden ingezet voor de passagiers, maar ook voor de werknemers die veelvuldig moeten worden gecontroleerd.

Voor het invoeren van de *liquids & gels*-maatregel vanaf 6 november (zie het verslag van onze Business Area Consumers op pagina 34), is nauw samengewerkt met overheidspartijen en KLM.

Ter ondersteuning van de passagiers-, vracht-, bagage-, grens- en beveiligingsprocessen wordt ook in 2007 gezocht naar mogelijkheden tot integratie van activiteiten. Een belangrijk project in dit verband is het gezamenlijke cameranetwerk van bedrijfsleven en overheid op de luchthaven. Op dit nieuwe, nog aan te leggen netwerk kunnen alle partijen hun beveiligingsprocessen via camera's volgen, registreren en reconstrueren.

Kwaliteit van onze dienstverlening

Wat betreft de tevredenheid onder de gebruikers van Amsterdam Airport Schiphol zijn in 2006 goede

resultaten geboekt. De klanttevredenheid onder luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren (passagiers- en vrachtvervoer) is met 18-procentpunt gestegen naar 60%. Punten waarop wij in 2005 nog onvoldoendes haalden, kwamen nu met duidelijk betere cijfers voor de dag. De bagageafhandeling, de hoogte van de havengelden, de klantgerichtheid, de prijs-kwaliteitsverhouding en het functioneren van de organisatie Amsterdam Airport Schiphol scoorden beter dan in voorgaande jaren. Overige zaken zoals onze incheck- en transferbalies, de korte tijd tussen aankomst en vertrek en onze overslagfaciliteiten voor vrachtvervoer wisten de aanzienlijke verbetering die in 2005 werd geboekt, vast te houden.

Ook onder vertrekkende en aankomende passagiers is de tevredenheid over het aankomst- en vertrekproces op Schiphol in 2006 gestegen. 93% van zowel de aankomende (91% in 2005) als de vertrekkende reizigers (92% in 2005) beantwoordde de vraag hoe het totale aankomst- en vertrekproces werd beoordeeld met "uitstekend" of "goed", vooral door de kortere wachttijd bij de paspoortcontrole.

Volgens het toonaangevende Britse blad voor zakenreizigers, *Business Traveller* was Amsterdam Airport Schiphol ook in 2006 de beste luchthaven van Europa. Het was voor de drieëntwintigste keer sinds 1980 dat wij deze belangrijke prijs in ontvangst mochten nemen.

De Air Transport Users Council (ATUC) van de Ierse Kamers van Koophandel kozen ons in april voor het vijfde opeenvolgende jaar tot Best International Airport.

Lezers van Cargonews Asia hebben Amsterdam Airport Schiphol in mei voor de zevende keer op rij verkozen tot *Best Airport in Europe* en *Best Air Cargo Terminal Operator in Europe*.

Milieu

In de winterperiode van 2005/2006 zijn we er niet in geslaagd het zuurstofgehalte in het oppervlaktewater op het luchthaventerrein op het streefpeil te houden. Bevroren sloten, droog weer en veel *de-icing* activiteiten zijn hieraan debet. Extra beluchting van de sloten zorgde ervoor dat in het voorjaar het zuurstofgehalte weer op het gewenste niveau kwam. Extra infrastructuur en operationele maatregelen moeten ervoor zorgen dat het zuurstofgehalte in de toekomst op peil blijft. Zo zijn twee extra *de-icing* locaties vervroegd aangelegd, wordt het aldaar gebruikte glycol opgevangen waardoor het niet in het oppervlaktewater terecht kan komen en is de capaciteit van de waterbassins vergroot waardoor meer vervuild water kan worden opgevangen.

Concurrerende tarieven

De start- en landingsgelden op Amsterdam Airport Schiphol werden op 1 april 2006 met gemiddeld 2,0% (3,2% in 2005) verhoogd.

De start- en landingsgelden zullen per 1 november 2007 waarschijnlijk in totaliteit niet worden verhoogd, mede ten behoeve van de concurrentiepositie van de luchthaven. Wel zullen er per 1 november 2007 aanpassingen worden doorgevoerd in de tariefstructuur. Zo zullen de tarieven voor nachtvluchten en voor lawaaiige toestellen relatief duurder worden.

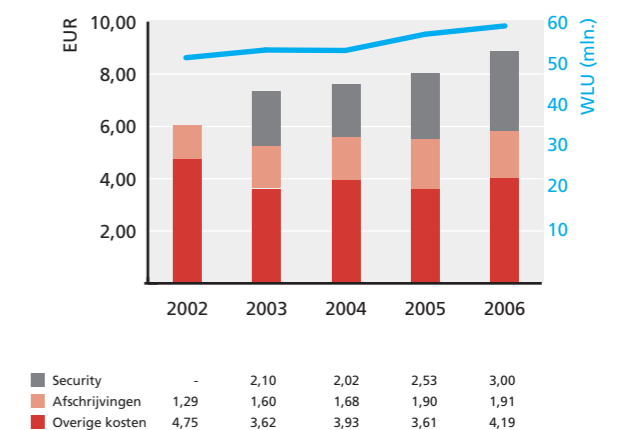
De *Passenger Service Charge* (voor het gebruik van de luchthavenvoorzieningen) werd op 1 april 2006 met gemiddeld 2,0% (3,2% in 2005) verhoogd en steeg voor lokaal vertrekkende passagiers van EUR 12,96 naar EUR 13,22 en voor transferreizigers van EUR 4,47 naar EUR 4,56.

De *Security Service Charge*, het beveiligingstarief, werd op 1 april 2006 met 7,4% verhoogd (4,2% op 1 april en 8,3% op 1 november 2005). Deze verhoging was noodzakelijk, omdat de door de overheid opgelegde securitymaatregelen tot hogere kosten leiden. Voor lokaal vertrekkende passagiers steeg hierdoor het tarief van EUR 11,90 naar EUR 12,78 en transferreizigers van EUR 3,83 naar EUR 4,11.

Uit een in augustus 2006 gepubliceerd onderzoek van SEO Economisch Onderzoek, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, blijkt Amsterdam Airport Schiphol van de vijf onderzochte grote luchthavens in Noordwest Europa na London Gatwick, de goedkoopste te zijn met zijn tarieven voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Wel boet de luchthaven aan concurrentiekracht in, aldus het onderzoek, door de sterk stijgende beveiligingskosten.

Kostenefficiency

Het deel van de *visits costs* dat wij kunnen beïnvloeden, is een belangrijke graadmeter waarmee we ons



kunnen vergelijken met andere luchthavens. Dit wordt uitgedrukt in kosten per *Work Load Unit* (WLU), waarbij één WLU gelijk is aan 1 passagier of 100 kg vracht. De kosten per WLU zijn in 2006 met 13% gestegen tot EUR 9,10, vergeleken met EUR 8,04 in 2005. De afschrijvingen en beveiligingskosten niet meegerekend, stegen de kosten per WLU, met EUR 0,58 naar EUR 4,19. Deze toename is voor het grootste deel het gevolg van toegenomen milieu-kosten (verontreinigd oppervlaktewater en bijdragen voor het oplossen van zogenaamde schrijnende situaties en aan de Stichting Mainport en Groen).

Randvoorwaarden

Het succesvol ontwikkelen van de mainport Schiphol kent een aantal randvoorwaarden waarvoor wij in belangrijke mate afhankelijk zijn van andere partijen.

Bereikbaarheid van de luchthaven

Goede bereikbaarheid van luchthaven en regio is erg belangrijk voor het efficiënt kunnen functioneren van Amsterdam Airport Schiphol. Dit geldt voor passagiers, voor onze werknemers en die van de bedrijven op en rond de luchthaven maar ook voor het (vracht)verkeer. Samen met andere partijen investeren wij in de bereikbaarheid van de regio door te werken aan een beter openbaar vervoersnetwerk van en naar de luchthaven en een beter wegennet op en rond het luchthaventerrein.

In 2006 zijn meer passagiers met het openbaar vervoer naar Amsterdam Airport Schiphol gereisd. Het aandeel passagiers dat per trein naar de lucht-

haven kwam, is toegenomen met 1,7% tot 36,7%. Het aantal passagiers dat met de auto wordt gebracht is gedaald van 32,3% naar 29,7%. De nieuwe 'Utrechtboog' – de snellere treinverbinding tussen Utrecht en Schiphol – die in maart in gebruik is genomen, heeft hiertoe zeker bijgedragen. Het aantal reizigers vanuit Brabant en Limburg dat per trein naar de luchthaven kwam, is hierdoor in 2006 gestegen. We verwachten dat deze stijging verder zal doorzetten: in de eind 2006 ingevoerde nieuwe dienstregeling van de NS zijn meer directe verbindingen naar Amsterdam Airport Schiphol opgenomen. Zo zijn grote steden op de lijn Berlijn - Hengelo nu direct verbonden met de luchthaven. Ook rijden in de avondspits meer treinen op het traject Schiphol-Almere.

Om onze *catchment area* te vergroten, onderzoeken wij samen met Air France - KLM en High Speed Alliance de mogelijkheid van een speciale wacht-lounge en incheckfaciliteit op station Antwerpen. Hierdoor wordt vliegen vanaf Amsterdam Airport Schiphol ook voor onze zuiderburen aantrekkelijk. De hogesnelheidslijn brengt hen in minder dan één uur van Antwerpen naar de luchthaven.

Bij de omlegging van de N201 zijn wij nauw bij het projectmanagement betrokken.

Dit geldt ook voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp naar een zuidelijker locatie. We verwachten hiervan dat de verkeershinder voor bewoners zal verminderen en de bereikbaarheid van de luchthaven zal verbeteren.





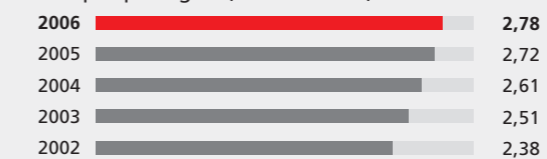
Consumers

De activiteiten van de Business Area Consumers bestaan uit het uitgeven van concessies voor winkels en horecagelegenheden, het zelf exploiteren van autoparkeerterreinen en het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol. De business area is ook actief op luchthavens buiten Nederland met het exploiteren van winkels via managementcontracten.

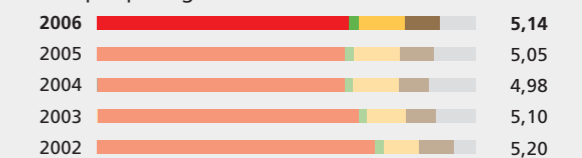
Omzetbronnen: concessie-inkomsten, autoparkeergelden, reclame-inkomsten en management fees.

Business Area Consumers	2006	2005	
EUR miljoen			
Netto omzet	231	207	11,2%
Bedrijfslasten	94	83	13,7%
EBITDA	151	139	8,1%
Exploitatieresultaat	136	125	9,5%
Gemiddelde vaste activa	198	209	-5,2%
RONA voor belastingen	68,8%	59,6%	
RONA na belastingen	48,5%	40,8%	
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	12	16	-24,8%

Parkeeropbrengsten
EUR per passagier (excl. transfer)



Concessie inkomsten per vertrekkende internationale passagier (IDP)
EUR per passagier



■ SBF EUR / IDP
■ Plaza EUR / IDP
■ Horeca EUR / IDP
■ Overige concessies EUR / IDP

Prijs/kwaliteit See Buy Fly (SBF)





- Netto-omzet stijgt met 11,2% naar EUR 231 miljoen en exploitatieresultaat met 9,5% naar EUR 136 miljoen
- Onderhandelingen met KLM over overname concessie voor verkoop van drank en tabak succesvol verlopen: vanaf 2007 verbreding retailactiviteiten
- Effectief ingespeeld op invoering *liquids & gels*-maatregelen: concessie-inkomsten gestegen
- *Smart Parking* geeft nieuwe dimensie aan parkeren op luchthaven: parkeerinkomsten gestegen

Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de Business Area Consumers steeg in 2006 met 11,2% (7,1% in 2005) naar EUR 230 miljoen. Concessie-inkomsten leveren de belangrijkste bijdrage aan onze omzet, gevolgd door autoparkeergelden.

Netto Omzet EUR miljoen	2006	2005	%
Concessies en verhuringen	133,4	123,6	7,9%
Autoparkeergelden	74,7	69,2	7,9%
Reclame	13,7	10,6	29,6%
Overige activiteiten	8,7	3,8	131,5%
Totaal	230,5	207,2	11,2%

De sterkste omzetgroei boekten de inkomsten uit reclame. Dankzij enkele nieuwe contracten en een paar grote campagnes van financiële instellingen stegen de reclame inkomsten met 29,6% naar EUR 13,7 miljoen. Groei van het aantal passagiers, die per persoon meer uitgaven dan in 2005, en een stijging van de gemiddelde concessievergoeding verklaren de toename van de concessie-inkomsten uit See Buy Fly en uit de horeca. Het aantrekkelijker maken van het tarief voor langparkeren op Amsterdam Airport Schiphol met de introductie van *Smart Parking* en tariefsverhogingen voor kort parkeren zorgden voor een hogere omzet van de autoparkeergelden.

De bedrijfslasten stegen met 13,7% (7,9% in 2005) van EUR 83 miljoen naar EUR 94 miljoen. Een eenmalige vrijval van enkele personeelsvoorzieningen in 2005, hogere kosten voor *Gate Delivery*, extra marketingcampagnes en acquisitiekosten voor de overname van de KLM-winkels (die niet in aanmerking komen om te worden geactiveerd) verklaren voor een belangrijk deel deze stijging.

De EBITDA steeg met 8,1% (15,7% in 2005) van EUR 139 miljoen naar EUR 151 miljoen. Het exploitatieresultaat over 2006 nam toe met 9,5% (17,9% in 2005) van EUR 125 miljoen naar EUR 136 miljoen.

De EUR 12 miljoen aan investeringen (EUR 16 miljoen in 2005) betroffen vooral de eerste aanschaf (vanaf maart) van nieuwe vluchtinformatieschermen. Deze kunnen niet alleen operationele informatie geven, maar ook commerciële boodschappen. Eind 2007 moeten alle ruim 2.000 oude schermen zijn vervangen door 1.850 nieuwe zogenoemde *Schiphol Dynamic Displays*.

De waarde van de gemiddelde vaste activa bedroeg in 2006 EUR 198 miljoen (EUR 209 miljoen in 2005). De RONA voor belasting is uitgekomen op 68,8% (59,6% in 2005). De RONA na belasting bedroeg 48,5% (40,8% in 2005).

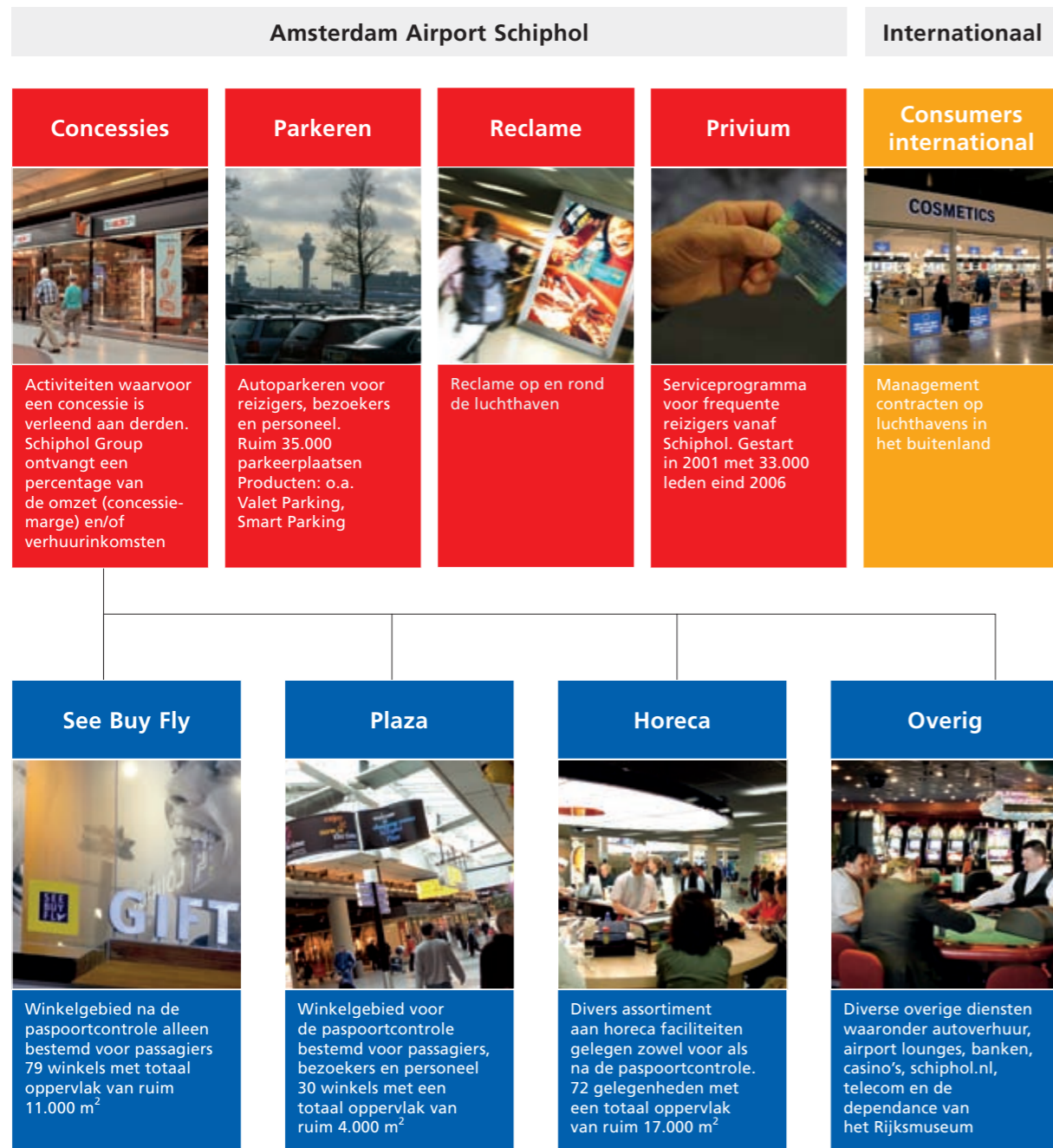
Concessies

Nieuwe winkels

In 2006 werden vier nieuwe merk winkels geopend in het gebied achter de paspoortcontrole. Swatch, Mont Blanc, Rolex en modeketen Accessorize openden in lounge 3 een eigen winkel. De Rolex boutique is de eerste die buiten Zwitserland op een luchthaven is gevestigd.

Liquids & gels-maatregelen

Na een vrijdelde aanslag in Londen op 10 augustus mogen passagiers met bestemming Verenigde Staten of reizend met Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen geen vloeistoffen zoals drank, parfum en gels meer in hun handbagage meenemen. Na drie weken mocht men deze bij de See Buy Fly winkels gekochte



Het verhogen van de inkomsten uit non-aviation activiteiten gebeurt door het maximaliseren van de opbrengst uit de passagiers- en consumentenstromen. Hiertoe bieden wij een aantrekkelijke winkelomgeving, goede parkeermogelijkheden en creëren we advertentiemogelijkheden voor het bedrijfsleven.



producten weer meenemen mits de aankopen werden verzegeld en vervolgens overhandigd bij de gate. Dit systeem wordt *Gate Delivery* genoemd.

Als uitvloeisel van de vrijdelde aanslagen bepaalde de Europese Commissie verder dat vanaf begin november passagiers uit EU-landen in hun handbagage alleen flessen of andere verpakkingen met vloeistoffen of gels mogen meenemen met een inhoud van minder dan 100 milliliter. Deze moeten bovendien zijn verpakt in een hersluitbare en doorzichtige plastic zak van 1 liter. Passagiers mogen wel flessen meenemen met een grotere inhoud aan vloeistoffen indien deze bij de See Buy Fly winkels zijn gekocht en zijn verpakt in een verzegelde, doorzichtige tas.

Het cumulatieve effect van de *liquids & gels*-maatregelen vanaf 10 augustus betekende voor onze concessiehouders een omzetzijwaarts effect van EUR 4,6 miljoen. Op de totale concessie-opbrengsten van de business area hadden de maatregelen een drukkend effect van EUR 1,5 miljoen.

Effectieve marketingsacties hebben ervoor gezorgd dat de daling van de concessie-inkomsten, als gevolg van bovengenoemde maatregelen, beperkt bleef en dat deze inkomsten gemeten over geheel 2006 zijn toegenomen.

Nieuw gezicht voor Schiphol Plaza
In 2006 zijn we een campagne gestart om Shopping Centre Schiphol Plaza meer bekend te maken als winkelcentrum voor iedereen die zich op de luchthaven bevindt: reizigers, ophalers, wegbrengers, Schiphol-medewerkers en recreanten. In augustus is in Plaza een *Communication Zone* geopend, een ruimte met werkplekken voor internet PC's en laptop of PDA. Het gebied achter de paspoortcontrole kent al meerdere van dit soort ruimten. Hennes & Mauritz en Suit Supply hebben in 2006 een winkel geopend op Plaza.

Fuel for travel
Sinds juli kunnen reizigers reisinformatie, muziek en films downloaden bij Fuel for Travel. Dit is een samenwerking met Talpa Digital en Samsung. Fuel for Travel bevindt zich achter de paspoortcontrole in Lounge 1 en Lounge 2. Reizigers kunnen hier digitale content downloaden met onder meer MP3 spelers, portable media devices en smart phones en de allernieuwste devices aanschaffen.

Airport Lounges
In de terminal van Amsterdam Airport Schiphol werden in mei twee Airport Lounges in gebruik genomen: een voor Preferred Banking-relaties van ABN Amro Bank en een voor belangrijke klanten van zakenreisbureau BCD Travel. De Airport Lounges vormen een aanvulling op de business en first class lounges van de luchtvaartmaatschappijen.

Parkeren
Sinds januari 2006 maakt parkeren integraal onderdeel uit van de Business Area Consumers. Een van de belangrijkste doelstellingen is om klanten op het moment dat zij hun reis plannen ook een besluit te laten nemen over parkeren op Schiphol. Daarvoor worden de formules *Smart Parking* en *Gereserveerd Parkeren* via advertenties in de media onder de aandacht gebracht. Beide vormen van parkeren beginnen met een boeking via internet. Zo'n 61.000 reizigers hebben in 2006 vooraf via www.schiphol.nl hun parkeerplaats geboekt; een stijging van ruim 600% vergeleken met 2005.

Reclame
De reclame-inkomsten zijn in 2006 met zo'n 29% gestegen, van EUR 10,6 miljoen naar EUR 13,7 miljoen. Het toegenomen vertrouwen in de economie



is mede debet aan deze toename. De stijging van de reclame-inkomsten moet echter vooral worden toegeschreven aan onze verkoopinspanningen, het contracteren van veel meer campagnes en een scherper prijs- en kortingenbeleid.

Privium

Ons serviceprogramma Privium voor frequente reizigers vanaf Amsterdam Airport Schiphol, bestond in oktober 2006 vijf jaar. Met eind 2006 33.814 leden – een groei van 29% ten opzichte van 2005 – heeft dit door ons ontwikkelde product zijn bestaansrecht bewezen. Priviumleden kunnen snel inchecken, komen dankzij irisherkenning snel en veilig langs de douane en hebben privileges wat parkeren betreft.

Nieuwe Activiteiten: Retail Operations

Eind 2006 werd met KLM overeengekomen dat wij met ingang van 3 januari 2007 de exploitatie voor de drank- en tabakverkoop in het See Buy Fly gebied, van KLM overnemen. De overname is een wezenlijke verbreding van ons business-model. Aan de vier hoofdactiviteiten van de Business Area Consumers op Amsterdam Airport Schiphol is vanaf 2007 *retail operations* – het exploiteren van eigen winkels onder het nieuw opgerichte Schiphol Airport Retail BV – toegevoegd. Dit past volledig in de strategie om onze non aviation activiteiten verder te versterken. De overname bestaat uit zes winkels en biedt werkgelegenheid aan ongeveer honderdvijftig medewerkers. Met KLM is overeengekomen dat het personeel in dienst komt van Schiphol Group.

Consumers International

Op de luchthaven van Jakarta is in juni het serviceprogramma voor *frequent flyers* Saphire gestart. Het biedt zijn leden net als Privium op Amsterdam Airport Schiphol onder meer een snelle, geautomatiseerde grenspassage door middel van irisherkenning. Het programma is ontwikkeld door Angkasa Pura Schiphol (APS), een joint venture met Angkasa Pura II, de exploitant van het vliegveld van Jakarta. Onze dochter Dartagnan heeft de technologie ontwikkeld. De joint-venture APS was tot begin 2006 onderdeel van onze Business Area Alliances & Participations.

In de eerste helft van 2006 hebben wij een zogenoemde MoU – Memorandum of Understanding – getekend met Guangdong Airport in Guangzhou in China. Doel ervan is om na te gaan hoe de commerciële activiteiten op deze luchthaven kunnen worden geïntensiveerd en verbeterd. De luchthaven van Guangzhou in het zuiden van China telt momenteel 25 miljoen passagiers.

Op het Zweedse vliegveld Arlanda heeft Arlanda Schiphol Development Company AB – onze joint venture met het Zweedse Luftfartsverket – nieuwe winkels en horecagelegenheden geopend. De gemiddelde bestedingen op Arlanda stonden in 2006 onder druk door de nieuwe Europese beveiligingsmaatregelen en de concurrentie van de *Duty Free arrivals shop* in Oslo.



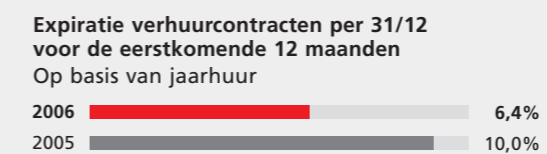
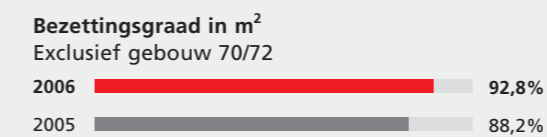


Real Estate

De Business Area Real Estate 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: verhuurinkomsten uit terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area in belangrijke mate bij tot het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (de verkoop, uitgifte en waardeveranderingen van terreinen en gebouwen).

Business Area Real Estate	2006	2005	
EUR miljoen			
Netto omzet	109	104	4,6%
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	10	10	
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	28	11	148,8%
Bedrijfslasten	47	47	
EBITDA	120	102	17,8%
Exploitatieresultaat	101	78	28,6%
Gemiddelde vaste activa	1.186	1.157	2,5%
RONA voor belastingen	8,5%	6,8%	
RONA na belastingen	6,0%	4,6%	
RONA na belastingen excl. waardeveranderingen, incl. resultaat deelnemingen/rentebaten	4,6%	3,7%	
RONA na belastingen incl. waardeveranderingen, incl. resultaat deelnemingen/rentebaten	6,2%	4,3%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	69	50	37,9%





- Netto omzet verbetert ondanks verkoop van vastgoedobjecten
- Exploitatieresultaat sterk gestegen
- RONA (na belastingen, incl. waardeveranderingen en resultaat deelnemingen/rentebaten) gestegen naar 6,2%
- Bezettingsgraad vastgoedportefeuille gestegen naar 93%

Financiële gang van zaken

De netto omzet van de Business Area Real Estate is in 2006 gestegen met 4,6% van EUR 104 miljoen naar EUR 109 miljoen.

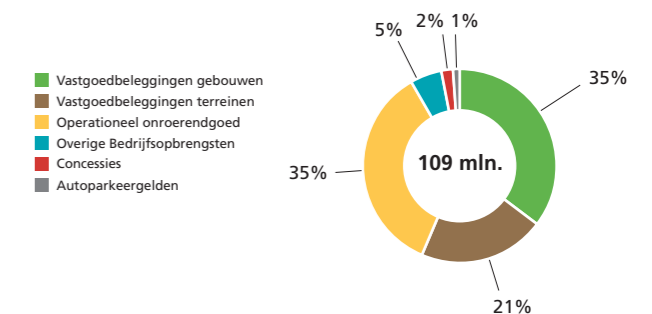
Netto Omzet			
EUR miljoen	2006	2005	%
Verhuringen			
Vastgoedbeleggingen gebouwen	38,2	38,1	0,3%
Vastgoedbeleggingen terreinen	23,4	23,1	1,5%
Operationeel onroerendgoed*	38,6	35,4	9,1%
subtotaal	100,2	96,6	3,7%
Overige opbrengsten			
Overige bedrijfsopbrengsten	5,8	4,9	17,5%
Concessies	2,0	1,8	12,9%
Autoparkeergelden	1,1	1,0	7,7%
subtotaal	8,9	7,7	15,1%
Totaal	109,1	104,3	4,6%

* Cijfers 2005 zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

De belangrijkste inkomsten komen uit de verhuur van vastgoed. De verhuuropbrengsten zijn met EUR 3,6 miljoen gestegen naar EUR 100,2 miljoen. Hogere verhuuropbrengsten uit operationeel onroerend goed (EUR 3,2 miljoen), waarvan EUR 2 miljoen in het terminalcomplex, veroorzaken voor een belangrijk deel deze stijging. De inkomsten uit vastgoedbeleggingen (kantoren & bedrijfsruimten) stegen in 2006 licht met EUR 0,3 miljoen naar EUR 38,2 miljoen. Deze opbrengsten bleven nagenoeg gelijk ondanks omzetzakkingen door verkopen aan het ACRE Fund eind 2005 (EUR 3 miljoen) en lagere huurinkomsten als gevolg van verkoop van vastgoedobjecten aan derden

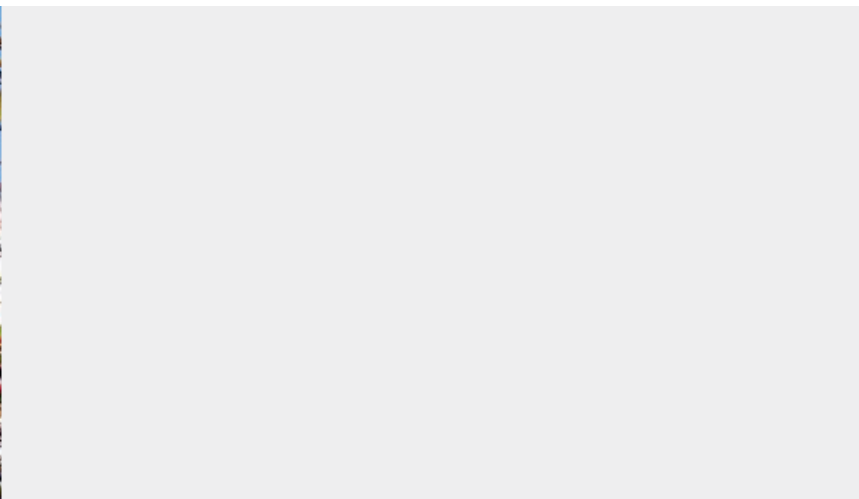
(EUR 1 miljoen). Een verbetering van de bezettingsgraad van onze vastgoedportefeuille (EUR 1 miljoen), verhoging van de doorberekende servicekosten (EUR 1 miljoen) en de oplevering van nieuwe vastgoedobjecten (EUR 2 miljoen) compenseerden de lagere huuropbrengst.

De post overige bedrijfsopbrengsten bestaat voor het overgrote deel uit geleverde diensten aan huurders. In 2006 werd relatief veel werk verricht voor derden in de terminal waardoor de omzet met EUR 0,9 miljoen toenam. Concessie-inkomsten betreffen opbrengsten op omzetgerelateerde activiteiten van huurders van onze gebouwen. Autoparkeergelden zijn gekoppeld aan de parkeerfaciliteiten die onderdeel uitmaken van gebouwen die wij verhuren.



Op de locatie Schiphol wordt 97% van de netto omzet gerealiseerd. De overige 3% wordt gegeneerd op onze regionale en internationale locaties.

De verkoop van vastgoed heeft een resultaat opgeleverd van EUR 10 miljoen (EUR 10 miljoen in 2005). Verkocht zijn twee bedrijfsruimten – Eagle Global Logistics (EGL) en een bedrijfsruimte aan de Prestwickweg. Daarnaast is een positief resultaat



geboekt op de inbreng van gronden in Schiphol Logistics Park CV. Hiermee hebben wij een belang in deze CV verworven van bijna 40%. In tegenstelling tot voorgaande jaren is er in 2006 geen vastgoed aan ACRE Fund verkocht.

Overige resultaten uit vastgoed

EUR miljoen	2006	2005	%
Resultaat uit verkoop vastgoed	10	10	2,4%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	28	11	148,8%
Totaal	38	21	85,7%

De waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen bedroegen in 2006 EUR 28 miljoen (EUR 11 miljoen in 2005). De oplevering van nieuwe objecten, de uitgifte van nieuwe erfpachten in combinatie met per saldo een positieve herwaardering van bestaande projecten zorgden voor de waardeverandering van ons vastgoed.

Door kostenbeheersing zijn in 2006 de totale bedrijfskosten (EUR 47 miljoen) gelijk gebleven aan het niveau van vorig jaar, bij een stijging van de netto omzet.

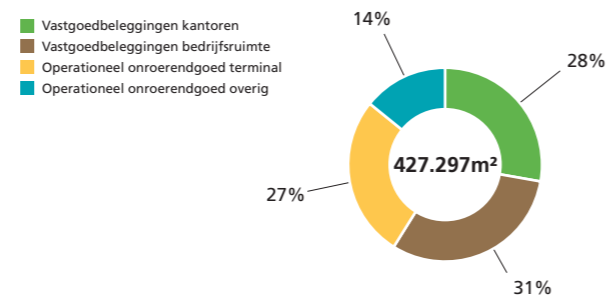
Het exploitatieresultaat over 2006 is met EUR 23 miljoen gestegen van EUR 78 miljoen naar EUR 101 miljoen; een stijging van 28,6% (20,6% in 2005). Deze stijging kan voor EUR 17 miljoen worden toegeschreven aan de waardeveranderingen en resultaat uit verkoop van vastgoedbeleggingen. Exclusief deze resultaten uit hoofde van vastgoed stijgt het exploitatieresultaat in 2006 met 8% van EUR 68 miljoen naar EUR 73 miljoen.

De RONA na belastingen, inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen, is gestegen van 4,3% naar 6,2% ultimo 2006. Dit is het gevolg van hogere waardeveranderingen in combinatie met een hogere netto omzet en adequate kostenbeheersing.

Het totaal aan investeringen in vaste activa bedroeg EUR 69 miljoen in 2006; EUR 19 miljoen meer dan de EUR 50 miljoen in 2005. De belangrijkste investeringen in 2006 zijn de bouw van een kantoor- en een bedrijfsgebouw op Amsterdam Airport Schiphol (EUR 23 miljoen), de bouw van een bedrijfsruimte in Italië (EUR 6 miljoen) en de verwerving van erfpachten voor gronden in Rotterdam (EUR 6,5 miljoen).

Omvang vastgoedportefeuille

De totale omvang van onze vastgoedportefeuille is per ultimo 2006 met 427.297 m² nagenoeg gelijk aan de omvang per ultimo 2005 van 431.911 m² (beide getallen zijn inclusief de deelnemingen naar rato van ons belang). Van de totale portefeuille bevindt 90% zich op de locatie Schiphol, 6% op en rond de regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven en 4% in Italië.



Bezettingsgraad

Ultimo	2006	2005	% punt verschil
Vastgoedbeleggingen kantoren	86,8%	77,9%	+8,9
Vastgoedbeleggingen bedrijfsruimten	96,7%	95,6%	+1,1
Operationeel onroerendgoed	99,1%	97,9%	+1,2
Operationeel onroerendgoed terminal	93,2%	89,0%	+4,2
Business Area Totaal	92,8%	88,2%	+4,6
Inclusief gebouwen 70/72	86,9%	85,6%	+1,4

De bezettingsgraad op de locatie Schiphol was ultimo 2006 met 87% gelijk aan 2005. Exclusief de gebouwen 70 en 72 (twee gedateerde te amoveren objecten met huurders waarvoor een nieuwe bestemming wordt gezocht) is de bezettingsgraad op locatie Amsterdam Airport Schiphol gestegen met 4,2 procentpunt van 88,2% naar 92,4%. Gedurende 2006 zijn in het WTC-complex diverse nieuwe huurcontracten afgesloten (circa 7.000m² verhuurbaar vloeroppervlak- vvo).

In vergelijking met 2005 is in Italië 2.300 m² vvo en in Eindhoven 655 m² vvo meer verhuurd.

In 2007 zullen de contracten die ten grondslag liggen aan 6,4% van de jaarhuur expireren (10,0% in 2006). In het verslagjaar is 94% van de expirerende contracten verlengd.

Analyse rendement

De RONA voor belasting, inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en deelnemingen, bedroeg 8,9% per ultimo 2006. Het rendement van de onderliggende activiteiten loopt sterk uiteen waarbij de vastgoedbeleggingen (RONA voor belasting: 13,4%) en het operationeel onroerend goed (RONA voor belasting: 9,1%) een positief rendement hebben

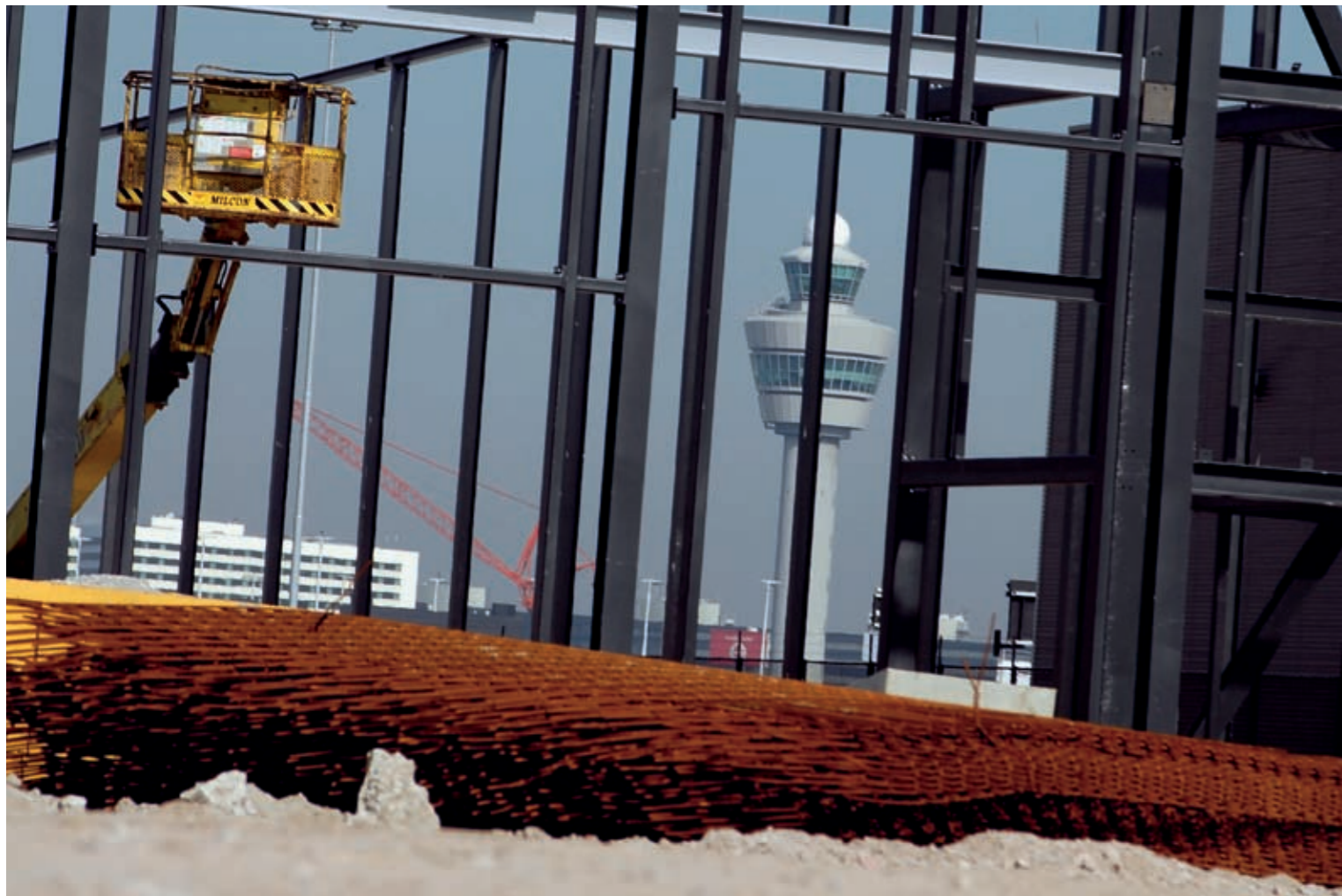
terwijl de Activa in aanbouw en Overige activa een negatief rendement laten zien.

Vastgoedbeleggingen

Onze vastgoedbeleggingen (incl. 50% belang ACRE Fund en andere deelnemingen naar rato van ons belang) omvatten kantoren, bedrijfsruimten en terreinen op en rond Amsterdam Airport Schiphol en de luchthavens Rotterdam, Eindhoven en Malpensa (Italië). Wij voeren zelf het vastgoedmanagement van deze portefeuilles uit. Ultimo 2006 vertegenwoordigden de vastgoedbeleggingen 58% van onze totale vaste activa waarde. De marktwaarde van deze beleggingen bedroeg ultimo 2006 EUR 707 miljoen tegen EUR 635 miljoen eind 2005. De gemiddelde marktwaarde over 2006 bedraagt EUR 696 miljoen. De RONA voor belasting bedraagt 13,4% tegen 11,0% in 2005. De verbetering van de RONA wordt veroorzaakt door een verbetering van het totale (directe en indirecte) resultaat, die de relatieve stijging van de gemiddelde activa waarde overtreft.

Amsterdam Airport Schiphol: Op Amsterdam Airport Schiphol is de vastgoedportefeuille in 2006 uitgebreid met twee panden die in de loop van het jaar weer werden verkocht. Op Schiphol-Zuidoost kwam een bedrijfsgebouw gereed dat werd gebouwd voor de vrachtexpediteur EGL (10.225 m² vvo). Tevens werd op Schiphol-Zuidoost aan de Prestwickweg een bedrijfsruimte gekocht en weer verkocht in 2006.

In 2006 is na een periode van leegstand de Oude Toren (de eerste naoorlogse verkeerstoren van luchthaven Schiphol) aangekocht. Sinds november 2006 is hierin een Chinees-Indisch restaurant gevestigd. **Regionaal:** Op de locatie Flight Forum in Eindhoven is in 2006 circa 6 ha grond verkocht en zijn voor 4 ha verkoopovereenkomsten afgesloten voor 2007. Op het bedrijvenpark van de luchthaven Rotterdam is

**Rendement**

EUR miljoen

	2006			2005		
	RONA	Asset Base Gemiddeld	Exploitatie resultaat ****	RONA	Asset Base Gemiddeld	Exploitatie resultaat ****
Vastgoedbeleggingen*	13,4%	695.854	93.184	11,0%	637.600	69.949
Activa in aanbouw of ontwikkeling**	- 2,5%	110.502	- 2.760	- 2,0%	124.146	- 2.498
Activa t.b.v. operationele activiteiten**	9,1%	298.616	27.214	7,8%	308.690	24.047
Totaal vaste activa	10,6%	1.104.973	117.638	8,5%	1.070.436	91.498
Overige activa (incl. overhead en allocaties)**	- 20,6%	80.885	- 16.629	- 14,9%	87.070	- 12.956
RONA voor belastingen	8,5%	1.185.857	101.009	6,8%	1.157.506	78.542
RONA na belastingen	6,0%			4,6%		
Resultaat deelnemingen ***			4.198			- 3.619
RONA voor belastingen incl. deelnemingen	8,9%	1.185.857	105.207	6,5%	1.157.506	74.923
RONA na belastingen incl. deelnemingen	6,2%			4,3%		

* Deze activa zijn gewaardeerd tegen marktwaarde

** Deze activa zijn gewaardeerd tegen historische kostprijs of lagere marktwaarde

*** Boekwaarde deelnemingen maken onderdeel uit van de "Overige activa"

**** Inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

in 2006 een (onder)erfpachtovereenkomst afgesloten met Mirates voor de ontwikkeling van een kantoorgebouw van circa 2.000 m². Met Dura Vermeer is voor de bouw van een kantoorpand van 12.000 m² een intentieovereenkomst getekend.

Internationaal: De bezettingsgraad van onze vastgoedbeleggingen nabij Malpensa Airport bij Milaan is gestegen van 60% ultimo 2005 naar 86% ultimo 2006. Daarnaast is in 2006 gestart met de bouw van een bedrijfsruimte (circa 12.500 m²) en twee kantoorgebouwen (circa 11.700 m²). De bedrijfshal is al volledig verhuurd. Voor de kantoorgebouwen zijn nog geen huurcontracten gesloten. Met de aankoop van het aandeel van Grontmij Real Estate Investments BV is ons belang in Malpensa Real Estate BV en Malpensa Real Estate II BV toegenomen van 60% naar 100%.

Activa in aanbouw of ontwikkeling

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden aangehouden voor toekomstige vastgoedbeleggingen of operationeel onroerend goed. Het gaat hier om bouwlocaties, in bezit zijnde grondposities voor de Business Area Aviation en objecten in aanbouw. Gedurende de ontwikkelingsperiode leidt dit tot een kapitaalbeslag. In 2006 leverden deze activa een negatieve bijdrage aan het resultaat, vanwege de aanwezigheid van (niet-activeerbare) operationele kosten, zoals kosten voor planontwikkeling, onderzoek en belastingen. Deze activa zullen echter vanaf het moment van oplevering van het object een positieve bijdrage (waardeveranderingen vastgoed) aan de RONA leveren, die ten goede komt aan het rendement van de vastgoedbeleggingen.

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden gewaardeerd tegen historische kostprijs. In 2006 is in totaal 10.225 m² vvo aan bedrijfsruimten opgeleverd. In de verslagperiode is 16 ha grond in erfpacht verworven van de gemeente Rotterdam.

Per eind 2006 bedraagt de totale boekwaarde van de activa in aanbouw of ontwikkeling circa EUR 124 miljoen tegen EUR 96 miljoen in 2005 (gemiddelde boekwaarde EUR 110 miljoen (2005: EUR 124 miljoen)).

Eind 2005 is op Schiphol-Centrum gestart met de bouw van een nieuw kantorencomplex. Microsoft Nederland zal hier haar hoofdkantoor vestigen. In 2006 is op Schiphol-Zuidoost gestart met de ontwikkeling van een vrachtgebouw (circa 31.200 m² vvo). Dit gebouw is inmiddels voor 70% verhuurd aan Menzies en Skylink.

Nabij de luchthaven Malpensa is de ontwikkeling gestart van twee kantoorgebouwen en een bedrijfsruimte. Hiermee was ultimo 2006 in Italië in totaal circa 24.200 m² vvo in ontwikkeling.

Ultimo 2006 bedraagt het totaal aan activa in aanbouw of ontwikkeling binnen onze ontwikkelingsportefeuille circa 93.000 m² vvo.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Bij de categorie materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten gaat het enerzijds om het beheer en de exploitatie van kantoorruimten in de terminal (Terminal Verhuringen) en anderzijds

Projecten	Categorie	Totaal	Totaal	Voorverhuurd %	Geschatte investering in EUR mln	Verwachte opleverdatum
		verhuurbaar oppervlakte in m ² vvo	verhuurbaar oppervlakte in m ² naar rato van ons belang			
Schiphol-Centrum	Kantoorruimte	16,000	16,000	69%	41	Q4 2007
Schiphol-Centrum	Kantoorruimte	16,500	16,500	0%	43	Q3 2008
Schiphol Zuid-Oost	Bedrijfsruimte	31,200	31,200	70%	24	Q2 2007
Rotterdam	Kantoorruimte	4,600	4,600	0%	11	Q2 2008
Malpensa, Italië	Kantoorruimte	3,500	2,450	0%	5	Q4 2007
Malpensa, Italië	Kantoorruimte	8,200	3,890	0%	11	Q4 2007
Malpensa, Italië	Bedrijfsruimte	12,500	8,750	100%	12	Q1 2007
Totaal		92,500	83,390		147	

om de brandweerkazernes, het hoofdkantoor van Schiphol Group, enkele bedrijfsruimten gesitueerd op toekomstige operationeel aan te wenden locaties en de bedrijfsruimte waarin de sneeuwvloot gevestigd is (Overig).

In de terminal van Amsterdam Airport Schiphol bevinden zich kantoorruimten die verhuurd worden aan luchtvaartmaatschappijen en luchthaven-gerelateerde ondernemingen. Wij beheren en exploiteren deze kantoorruimten. Het rendement van deze activiteiten is ten opzichte van 2005 vooral verbeterd door een hoger rendement op het terminal-complex. In vergelijking met het rendement van de vastgoedbeleggingen blijft het rendement van het terminalcomplex relatief laag, omdat het verhuren van ruimten in de terminal gekenmerkt wordt door relatief hoge operationele kosten.

Bovenstaande activa vertegenwoordigden in 2006 een gemiddelde waarde van EUR 299 miljoen (EUR 309 miljoen in 2005) en genereren over 2006 een RONA voor belastingen van 9,1% (7,8% in 2005).

Overige activa

Behalve onze vastgoedbeleggingen hebben wij diverse deelnemingen, gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde, waaronder een minderheidsbelang in de beleggingsactiviteiten van Tradeport Hong Kong Limited. De exploitatie van het logistieke centrum Tradeport Hong Kong is in 2006 achtergebleven bij de verwachting. Tradeport Hong Kong is een samenwerkingsverband tussen Schiphol Real Estate, Fraport, China National Aviation Company

Limited en Hong Kong Land Investment Limited. Ons resultaat op deelnemingen is mede als gevolg van gronduitgiften op Flight Forum positief ten opzichte van vorig jaar.

Tevens worden aan Overige activa de infrastructurele activa toegerekend, die ten dienste staan van de activiteiten van de Business Area Real Estate, inclusief de bijbehorende exploitatiekosten en overige overheadkosten van Schiphol Group (en incl. eigen overhead van de Business Area Real Estate).

De gemiddelde activa waarde in 2006 van deze Overige activa bedroeg EUR 81 miljoen (EUR 87 miljoen in 2005). Ze genereren per saldo een negatief resultaat en verlagen derhalve de RONA van de Business Area Real Estate.

Fiscale openingsbalans

In 2006 is met de fiscus overeenstemming bereikt ten aanzien van de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002. De hieruit voortvloeiende éénmalige bate komt voor een deel toe aan de Business Area Real Estate. Pas bij de daadwerkelijke uitgifte, verkoop of ontwikkeling van de grond zal echter sprake zijn van een positief kasstroom effect, als gevolg van per saldo lager af te dragen winstbelasting. De vaststelling van de fiscale openingsbalans heeft echter geen effect op de RONA in 2006 en ook niet op de RONA bij uitgifte, verkoop of ontwikkeling van de grond aangezien deze het exploitatieresultaat en niet netto resultaat als uitgangspunt neemt en bij de toekomstige ontwikkelingen slechts een kasstroomeffect optreedt.



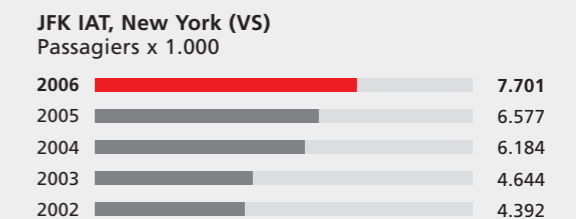
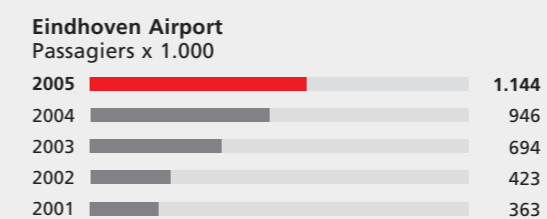
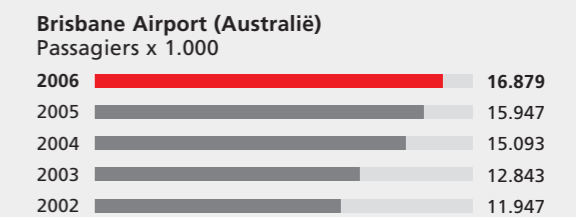
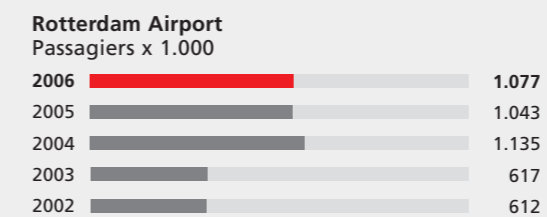


Alliances & Participations

Vanuit de Business Area Alliances & Participations wordt de AirportCity-formule internationaal vermarkt. Onder Alliances & Participations vallen de regionale binnenlandse luchthavens, participaties in buitenlandse luchthavens en Utilities.

Omzetbronnen: hoofdzakelijk havengelden. Daarnaast dragen de deelnemingen door middel van 'performance fees' en dividenden bij aan het groepsresultaat via resultaat deelnemingen en rentebaten. Tevens wordt omzet gegenereerd uit 'intellectual property fees'. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water aan derden. Gegeven de waarderingmethodiek van deelnemingen (equity methode) vormen veranderingen in de reële waarde van deelnemingen geen onderdeel van het resultaat.

Business Area Alliances & Participations	2006	2005	
EUR miljoen			
Netto omzet	66	64	4,3%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	0,3	1,0	- 73,4%
Bedrijfslasten	61	56	8,9%
EBITDA	17	22	- 22,2%
Exploitatieresultaat	6	9	- 34,2%
Gemiddelde vaste activa	185	162	14,2%
RONA voor belastingen	3,1%	5,3%	
RONA na belastingen	2,2%	3,6%	
RONA na belastingen excl. waardeveranderingen, incl. resultaat deelnemingen/rentebaten	6,4%	8,0%	
RONA na belastingen incl. waardeveranderingen, incl. resultaat deelnemingen/rentebaten	6,5%	8,4%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	6	24	-76,5%





- Brisbane blijft verder groeien en realiseert een forse stijging van haar resultaat over het boekjaar eindigend op 30 juni 2006
- Eindhoven groeit naar 1,1 miljoen passagiers en wordt daarmee tweede luchthaven van Nederland
- Opnieuw sterke groei passagiers in Terminal 4 van JFK Airport in New York
- Netwerkbedrijf Schiphol Telematics 100% onderdeel Schiphol Group

Financiële gang van zaken

De Business Area Alliances & Participations zag in 2006 de netto-omzet toenemen met 4,3% (2,6% in 2005); van EUR 63,5 miljoen naar EUR 66,2 miljoen.

De belangrijkste inkomstenbronnen vormen de haven- en de opbrengsten uit overige activiteiten. In de opbrengst uit overige activiteiten zijn vooral omzetten verantwoord van Schiphol Telematics en van Utilities.

De EBITDA over 2006 is met 22,2% afgenomen van EUR 22,0 miljoen tot EUR 16,9 miljoen. Het exploitatie-resultaat over 2006 is met 34,2% afgenomen van EUR 9,0 miljoen tot EUR 5,7 miljoen. Het grootste deel van de resultaten van onze deelnemingen in onder meer de luchthavens van Brisbane en JFK New York zijn verantwoord als resultaat deelnemingen en als

Netto Omzet	2006	2005	%
Havengelden	24,7	22,1	11,8%
Concessies	2,1	1,2	83,9%
Verhuringen	2,2	2,4	-7,3%
Autoparkeergelden	6,3	5,2	20,2%
Overige activiteiten	30,8	32,5	-5,2%
Totaal	66,2	63,5	4,3%

2006	Binnenlandse luchthavens	Buitenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	Allocatie	Totaal Business Area
EUR 1.000					
Netto omzet	39.198	2.574	23.571	874	66.217
Exploitatieresultaat	5.467	- 1.512	4.688	- 2.990	5.653
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige financiële belangen	-	11.480	- 566	-	10.914
Totaal	5.467	9.968	4.122	- 2.990	16.568
Gemiddelde asset base	70.782	59.878	48.132	6.235	185.027
RONA na belasting	5,4%	12,9%	6,0%		6,5%
2005					
Netto omzet	34.941	3.760	24.696	65	63.463
Exploitatieresultaat	4.904	- 1.107	6.455	- 1.653	8.598
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige financiële belangen	-	7.342	813	-	8.156
Totaal	4.904	6.235	7.268	- 1.653	16.754
Gemiddelde asset base	61.390	54.043	41.056	5.495	161.985
RONA na belasting	5,5%	12,2%	12,8%		8,4%



Binnenlandse Luchthavens

EUR 1.000	Rotterdam	Eindhoven	Lelystad	Totaal
Netto omzet	22.225	14.254	2.719	39.198
Exploitatieresultaat	2.288	3.631	- 452	5.467
Asset base ultimo 2006	18.857	44.634	8.859	72.350

financiële baten, samen EUR 10,9 miljoen (2005: EUR 8,2 miljoen). Ze maken derhalve geen onderdeel uit van EBITDA en exploitatieresultaat.

Binnenlandse luchthavens

Rotterdam Airport

Rotterdam Airport ontving in 2006 EUR 15,2 miljoen aan havengelden; een stijging van 12,4%. Het exploitatieresultaat daalde echter met 36,2% tot EUR 2,3 miljoen (2005: EUR 3,6 miljoen). De bedrijfslasten over 2006 stegen met EUR 3,3 miljoen door hogere kosten voor beveiliging, voor energie en voor commerciële activiteiten. Daarnaast stegen de kosten van personeelsbeloningen met EUR 1,2 miljoen, omdat in 2006 sprake was van een eenmalige dotatie aan de personeelsvoorzieningen terwijl in 2005 sprake was van een vrijval.

De daling van het aantal passagiers met 8,1% in 2005, kon in 2006 niet worden goedge maakt vanwege de beperkte geluidscapaciteit.

Wel hebben voor het derde achtereenvolgende jaar méér dan 1 miljoen reizigers gebruik gemaakt van Rotterdam Airport. Vooral een verbeterde bezettingsgraad op de lijndiensten van VLM Airlines en

transavia.com zijn debet aan de 3,2% toename van het aantal passagiers tot 1.077.114. Het aantal vluchten in het handelsverkeer steeg met 2,4%, van 15.561 naar 15.928. De gestarte procedure voor verruiming van de geluidscapaciteit is nog niet afgerond. Het Milieu-effect rapport dat hiervoor nodig is, is in 2006 wel ingediend. Verruiming is noodzakelijk en wordt door de gemeente Rotterdam ook onderschreven, om onder meer het (overheids)verkeer te kunnen accommoderen dat nu als gevolg van de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg via Rotterdam wordt uitgevoerd.

Met de gemeente Rotterdam zijn in februari 2006 nieuwe afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Rotterdam Airport. Het moet zich ontwikkelen tot een zakelijke luchthaven met 25 Europese lijndienstbestemmingen in 2020. Vakantievluchten zullen waar mogelijk naar andere regionale luchthavens worden verplaatst. Tevens wil Rotterdam Airport proberen om zakenvliegtuigen die nu nog op Schiphol-Oost zijn gestationeerd en die van belang zijn voor het regionale bedrijfsleven, naar Rotterdam te verplaatsen. In het verlengde hiervan zijn we in 2006 gestart met de bouw van een nieuwe hangar voor het KLM Jetcenter op Rotterdam Airport. Van daaruit vindt een groot deel van het snelgroeiende zakelijke kleine luchtvaartverkeer plaats.

In 2006 is voor EUR 9,5 miljoen geïnvesteerd op Rotterdam Airport. Het merendeel hiervan betrof het verkrijgen van de erfpacht voor een terrein grenzend aan de luchthaven, het bouwrijp maken van terreinen en het aanleggen van infrastructuur.

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport ontving in 2006 EUR 8,8 miljoen aan havengelden; een stijging van 10,6%. Het exploitatieresultaat nam toe met 85,6% tot EUR 3,6 miljoen (EUR 2,0 miljoen). De gestegen kosten, onder andere voor de exploitatie van de nieuwe terminal en voor beveiliging, konden ruimschoots worden goedge maakt door een stijging van de netto omzet. De groei van het aantal passagiers is in 2006 onverminderd doorgegaan. Op 15 november 2006 werd de mijlpaal van 1 miljoen passagiers overschreden. In totaal groeide het aantal passagiers met 20,9% (36% in 2005) tot 1.143.557 passagiers, waarmee Eindhoven, in aantallen passagiers, de tweede luchthaven van ons land is geworden. De luchthaven nadert nu wel de geluidsgrenzen van haar groei-mogelijkheden.

Het aantal vliegbewegingen groeide minder sterk dan het aantal passagiers: de passagiersgroei werd met 11.116 vliegtuigbewegingen gerealiseerd, 6,8% meer dan in 2005 (-1,3% in 2005).

De *low cost* lijndiensten zorgden voor de meeste groei. Er kwamen in dit segment vijf nieuwe bestemmingen bij, vooral in het laatste kwartaal van 2006. Het aantal directe bestemmingen vanaf Eindhoven Airport is daarmee gegroeid tot vijftien. Er werd voor EUR 1,8 miljoen geïnvesteerd. De belangrijkste investeringen betroffen het verbeteren van de autoparkeermogelijkheden en nieuwe apparatuur om aan de toenemende beveiligingseisen te kunnen voldoen.

Lelystad Airport

Het exploitatieresultaat over 2006 bedroeg EUR 0,5 miljoen negatief en is daarmee EUR 0,1 miljoen beter dan dat over 2005. De afname van het aantal vliegtuigbewegingen in de categorie kleine luchtvaart lijkt gestopt. Dankzij de verbeterende economie stegen de vliegtuigbewegingen met 9,1% naar 114.619. In oktober 2006 heeft Lelystad een onderzoek laten uitvoeren naar de ondervonden hinder van het vliegverkeer in Flevoland. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van de milieu-effectrapportage die de luchthaven moet uitvoeren om vergunning te krijgen voor het uitbreiden van de luchthaven. De rapportage zal in 2007 worden afgerond waarna zij wordt aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Naar verwachting zal de minister in de loop van 2007 Lelystad Airport de goedkeuring geven haar startbaan naar 2.100 meter te verlengen. Met deze baanlengte kan de luchthaven een goed alternatief vormen voor chartervluchten van Amsterdam Airport Schiphol naar diverse Europese bestemmingen.

Buitenlandse luchthavens

Brisbane

Via Schiphol Australia hebben wij een 15,6% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings (BACH). In het verslagjaar 2005-2006 steeg de winst voor belasting van Brisbane Airport met 189% naar EUR 76 miljoen. De komende tien jaar verwacht Brisbane te groeien naar 25 miljoen passagiers. In juli is begonnen met de bouw van een parkeergarage voor 2.360 auto's. Het is het eerste onderdeel van een AUD 300 miljoen kostend project om de internationale terminal uit te breiden. Dit project maakt op zichzelf weer deel uit van het overall investeringsprogramma van Brisbane Airport van AUD 2 miljard voor de komende vijf tot zeven jaar.



Buitenlandse luchthavens

EUR 1.000	Brisbane	JFKIAT New York	Wenen	Overige	Totaal
Netto omzet	1.610	-	-	964	2.574
Exploitatieresultaat	-	-	-	- 1.512	- 1.512
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige financiële belangen	9.957	1.208	315	-	11.480
Totaal	9.957	1.208	315	- 1.512	9.968
Asset base ultimo 2006	45.628	-	15.624	179	61.431

Naast Qantas, Virgin Blue en Australian Aerospace heeft in 2006 ook Boeing Australia besloten een onderhoudslocatie te vestigen op Brisbane Airport.

's Werelds grootste expresvervoerder FedEx heeft in oktober op Brisbane Airport een gebouw geopend voor het verwerken van luchtvracht express goederen. Het biedt meer dan tweemaal zoveel capaciteit als het oude gebouw van FedEx buiten de luchthaven.

JFK New York – USA

Schiphol USA heeft een 40%- belang in JFK IAT die Terminal 4 op JFK exploiteert. JFK IAT zag het aantal passagiers in Terminal 4 verder stijgen, van 6,6 miljoen passagiers naar 7,7 miljoen; een toename van 17,1% (6,4% in 2005). Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer nam met 18,6% toe (5,0% in 2005) tot 45.789. De *management fee* leverde een resultaat uit deelnemingen op van EUR 1,2 miljoen (EUR 1,3 miljoen in 2005).

De sterke groei van het verkeer en vervoer heeft twee oorzaken: de komst van tien nieuwe luchtvaartmaatschappijen en een toename van het aantal vluchten op Terminal 4 door bestaande maat-

schappijen. Met de komst van tien nieuwe en het vertrek van drie maatschappijen maken inmiddels 55 luchtvaartmaatschappijen gebruik van Terminal 4. Virgin Atlantic is met 4 vluchten per dag op Londen de meest geziene gast.

Wenen

Ons belang van 1% in Flughafen Wien AG wordt gewaardeerd tegen de reële waarde, die wordt ontleend aan de beurskoers van het aandeel. In 2006 is de reële waarde gestegen met EUR 2,9 miljoen van EUR 12,7 tot EUR 15,6 miljoen. De waardeverhoging is verantwoord in de reserve overige financiële belangen.

Aruba

Van Aruba Airport Authority (waarmee wij een strategische samenwerkingsovereenkomst hebben tot en met 2007) ontvingen wij EUR 0,5 miljoen aan managementfee. De opbrengst is onder "Overige" verantwoord.

De vermissing halverwege 2005 van een Amerikaanse studente blijft het vakantieverkeer uit de VS negatief beïnvloeden. Het gevolg is dat de luchthaven in 2006 ruim 1,6 miljoen passagiers verwerkte; een daling

Overige deelnemingen

EUR 1.000	Schiphol Telematics	Dartagnan	Utilities	Overige	Totaal
Netto omzet	13.236	274	8.147	1.913	23.571
Exploitatieresultaat	4.394	- 909	1.167	36	4.688
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige financiële belangen	-	-	-	- 566	- 566
Totaal	4.394	- 909	1.167	- 530	4.122
Asset base ultimo 2006	16.209	44	23.750	9.338	49.340

van 4,5% vergeleken met 2005. Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer daalde met 2% naar 33.088.

De in 2005 gestarte projecten die moeten leiden tot verbetering van de infrastructuur, de service aan de passagiers en tot verdere verhoging van de commerciële inkomsten, zijn in de loop van 2006 gerealiseerd.

Overige ontwikkelingen

We hebben nog geen vaste voet kunnen zetten op Chinese bodem. Ondanks een uitstekend voorstel en de vele inspanningen, tot op ministerieel niveau bij officiële bezoeken aan China, is het ons niet gelukt een aandelenbelang te verwerven in Nanjing Airport. We blijven echter vasthouden aan onze internationale strategie, waarin China een belangrijke plaats inneemt.

Overige deelnemingen

Schiphol Telematics

In juli is Schiphol Telematics, waarin Schiphol Group een belang had van 50%, gesplitst in een netwerk- en een dienstenbedrijf. Het netwerkbedrijf met de

bekabelings-, netwerk- en data-infrastructuur (zowel vast als mobiel) op Schiphol wordt als 100% dochter van Schiphol Group voortgezet. Het dienstenbedrijf is onderdeel geworden van KPN. Reden voor de splitsing is dat de klanten van Schiphol Telematics zaken willen kunnen doen met een breed scala aan telecomproviders.

Schiphol Telematics beheert op Amsterdam Airport Schiphol het grootste draadloze bedrijfsnetwerk (Wireless LAN) van Nederland. Met 550 antennes en 300 kilometer glasvezel bestrijkt het netwerk 35.000 m².

Het exploitatieresultaat in 2006 ontwikkelde zich positief en steeg met 80,4% tot EUR 4,4 miljoen (2005: EUR 2,4 miljoen). De omzet nam toe met EUR 5,2 miljoen door een contract met KPN voor het jaar 2006. Het exploitatieresultaat is beïnvloed door kosten die verband houden met de splitsing. In 2006 werd EUR 0,8 miljoen afgeschreven op de vaste activa, van EUR 17,0 miljoen naar EUR 16,2 miljoen.

Dartagnan

Dartagnan BV, een 100% dochter van Schiphol Group, behaalde in 2006 een negatief resultaat

van EUR 0,9 miljoen. Het richt zich op het vermarkten van technologische oplossingen op het gebied van biometrische identificatie ten behoeve van toegangscontrole van medewerkers en geautomatiseerde grenspassage. Zij heeft de irisscan ontwikkeld voor ons serviceprogramma Privium en het controleprogramma voor het project Sapphire (zie Business Area Consumers).

In 2006 heeft Dartagnan een aantal belangrijke projecten uitgevoerd bij banken, energiemaatschappijen en de Nederlandse overheid. Deze projecten hebben alle te maken met toegangscontroles en vormen een goede basis voor verdere groei in 2007.

In september is Dartagnan een samenwerking aangegaan met IT services bedrijven LogicaCMG en WCC Smart Search & Match. Doel hiervan is om wereldwijd complete *state-of-the-art* biometrische veiligheidsoplossingen voor de toegangscontrole van passagiers en werknemers aan te bieden, gebaseerd op gezichts-, iris- of vingerafdrukherkenning.

Wat betreft grenspassage is Dartagnan een actieve speler in het ontwikkelen van internationale *registered traveller*-programma's. Deze programma's kunnen reizigers met behulp van biometrische identificatie een snellere grenspassage en veiligheidscontrole bieden. Dartagnan verwacht in 2007 in samenwerking met de Nederlandse en Amerikaanse overheid een dergelijk programma te lanceren tussen luchthavens in Amerika en Schiphol.

De door Dartagnan geboekte resultaten zijn in geld uitgedrukt beperkt. Hiervoor is een aantal redenen aan te wijzen. Dartagnan is gespecialiseerd in innovatie en dit kost tijd en geld. Tevens is het vermarkten van haar producten niet eenvoudig, omdat het invoeren en het gebruik van biometrische grenscontroleapparatuur de toestemming van overheden vergt en dat is vaak een langdurig proces.

Wij hechten een groot belang aan Dartagnan. Het bedrijf is ons innovatiecentrum bij uitstek. Grenscontroles en beveiliging van luchthavens, onderwerpen waarmee al onze business areas te maken hebben, zullen met het jaar omvangrijker worden. Dankzij Dartagnan zijn wij hierbij nauw betrokken en spelen we op dit vlak ook internationaal een rol van betekenis.

Utilities

In Utilities worden omzetten gerealiseerd met het transport van elektriciteit en gas en de levering van water aan derden. In 2006 is het exploitatieresultaat van Utilities afgenomen met 81% tot EUR 1,2 miljoen (2005: EUR 6,3 miljoen). Deze daling wordt mede veroorzaakt door eenmalige baten in 2005. Door een schikking over een dispuut uit 2003 werd in 2005 een eenmalige bate ontvangen van EUR 1,1 miljoen. Naast andere oorzaken is vooral het vrijvallen van personeelsvoorzieningen in 2005 debet aan de verlaging in 2006 van het exploitatieresultaat.





■ De risico's van ondernemen

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

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

1. directie en management verantwoordelijk zijn voor de opzet en het testen van de werking van systemen van interne risicobeheersing en controle. Deze systemen hebben tot doel significante risico's te identificeren, de realisatie van doelstellingen te bewaken en de naleving van relevante wet- en regelgeving te waarborgen;
2. adequate systemen van interne risicobeheersing en controle de kans op fouten, het nemen van

- verkeerde beslissingen en verrassingen door onvoorziene omstandigheden reduceren;
3. het nemen van risico's essentieel is voor een gezonde onderneming, waarbij de directie eindverantwoordelijk is voor de bepaling van wat daarbij maximaal acceptabele risico's zijn.

De risico's die van invloed kunnen zijn op de realisatie van doelstellingen zijn zo volledig mogelijk geïdentificeerd. De belangrijkste risico's op strategisch, operationeel en financieel gebied en in de naleving van wetgeving en regulering (compliance risico's) zijn hieronder vermeld. Per risico is aangegeven of de risico's relevant zijn voor één of meer van de business areas of met name voor Schiphol Group. Deze risico's moeten in overweging worden genomen bij de beoordeling van toekomstgerichte mededelingen die elders in dit jaarverslag zijn opgenomen.

	Aviation	Consumers	Real Estate	A&P	Schiphol Group
Strategische risico's					
Politieke onzekerheid inzake de privatisering					•
Politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven	•	•	•		
Grote (onverwachte) veranderingen in de vraag	•	•	•		
Verkeerde investeringsbeslissingen					•
Internationale expansie		•	•	•	
Operationele risico's					
Ontoereikende veiligheid en beveiliging					•
Onverwachte bedrijfsonderbrekingen					•
Afhankelijkheid van derden					•
Onvoldoende invulling van sleutelposities en arbeidsverhoudingen					•
Financiële risico's					
Ontoereikende verzekeringsdekking					•
Financiering van pensioenverplichtingen					•
Marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico					•
Compliance risico's					
Overschrijding van geluid en milieunormen	•	•	•		
Economische regulering van aviation en security	•				
Juridische claims en geschillen					•

Strategische risico's	Beheersmaatregelen
<p>Risico van politieke onzekerheid inzake de privatisering</p> <p>Privatisering (in de vorm van een beursgang) is, naar onze mening, noodzakelijk voor een succesvolle implementatie van onze groeistrategie. Een beursgang:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ geeft toegang tot de kapitaalmarkt ter financiering van investeringen en acquisities met handhaving van een prudente financieringsstructuur; ■ onderwerpt Schiphol Group aan de 'tucht' van de kapitaalmarkt hetgeen zal leiden tot meer transparantie en betere mogelijkheden tot benchmarking met concurrenten; ■ creëert voor Schiphol Group een <i>level playing field</i> met haar directe concurrenten, die alle geprivatiseerd en beursgenoteerd zijn; ■ zal bijdragen aan de perceptie van een gunstig vestigingsklimaat en versterkt daardoor ook de functie van de mainport; ■ vergroot de mogelijkheid om op alle niveaus talent aan te trekken en te behouden. 	<p>Het besluit tot privatisering van Schiphol Group is voorbehouden aan de aandeelhouders. Schiphol Group kan hierin niet veel meer betekenen dan, naast een professionele voorbereiding op een dergelijk besluit, betrokkenen te overtuigen van de noodzaak van een privatisering.</p>
<p>Risico van politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven</p> <p>Het huidige kabinet ondersteunt de ambitie van Amsterdam Airport Schiphol om, onder bepaalde voorwaarden, door te groeien naar een groter aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Daarvoor zal de bestaande wet- en regelgeving nog wél moeten worden aangepast. De politieke bereidheid daartoe is mede afhankelijk van het draagvlak in onze omgeving. Voorts is het onzeker of de voorwaarden, die aan verdere groei zullen worden gesteld, passen binnen de strategische plannen van Schiphol Group. Deze voorwaarden, die in 2007 in overleg met het Rijk en de regio worden uitgewerkt, zullen namelijk mede bepalend zijn voor de manier waarop en de timing waarmee verdere groei zal kunnen worden gerealiseerd en de investeringen die daarmee zijn gemoeid.</p>	<p>Schiphol Group participeert in de verschillende overlegorganen die zich met dit onderwerp bezig houden (CROS, BRS, het "Alders-overleg") en laat daarnaast samen met LVNL milieueffect rapportages opstellen. De draagkracht voor verdere ontwikkeling van de luchthaven wordt bevorderd door onder meer constructief overleg met en verstrekking van betere informatie aan de mensen woonachtig in onze directe omgeving. Schiphol Group zal in 2007 samen met de LVNL de registratie en opvolging van klachten over geluidsoverlast ter hand nemen. Voorheen was dit de verantwoordelijkheid van CROS. Tenslotte heeft Schiphol Group een eenmalige financiële bijdrage gedaan in de oplossing van schrijnende gevallen van geluidsoverlast en in de groene inrichting van de omgeving van de luchthaven.</p>
<p>Risico van grote (onverwachte) veranderingen in de vraag</p> <p>Het risico van onverwachte veranderingen in de vraag naar onze diensten kan leiden tot een tekort of overschot aan capaciteit. Deze veranderingen kunnen zich voordoen door ontwikkelingen op het gebied van politiek, economie, wet- en regelgeving, concurrentie en in de markt van de luchtvaart. Daarnaast hebben vooral ontwikkelingen rond het hub-concept van Air France-KLM een grote invloed op onze totale activiteiten.</p>	<p>Om deze risico's te beheersen, hanteren wij korte- en lange termijn scenario's met betrekking tot de vraag naar onze diensten en de daarbij behorende capaciteit en strenge procedures met betrekking tot de goedkeuring van investeringsaanvragen. Door Air France zijn daarnaast voor een bepaalde termijn garanties afgegeven aan de Nederlandse overheid en aan KLM met betrekking tot de positie van Schiphol als hub-luchthaven.</p>
<p>Risico van verkeerde investeringsbeslissingen</p> <p>Vooraf de bagageafhandeling, beveiliging, de terminal, infrastructuur en vastgoed vergen de komende jaren grote investeringen. Belangrijk aspect daarbij is onder meer innovatie. Wijzigingen in wet- en regelgeving, vertraging in projecten, technologische ontwikkelingen en ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie kunnen de hoogte van de investeringen beïnvloeden.</p>	<p>Met behulp van scenarioplanning op middellange termijn en strenge eisen met betrekking tot de voorbereiding van investeringsbeslissingen beheersen wij deze risico's. Professioneel projectmanagement door een daarin gespecialiseerd bedrijfs onderdeel bewaakt de tijdige en kostenefficiënte oplevering van grote investeringsprojecten.</p>
<p>Risico van internationale expansie</p> <p>Onze strategie richt zich mede op het vermarkten van het AirportCity concept in het buitenland. Voldoende kennis van lokale omstandigheden is van doorslaggevend belang voor een succesvolle uitvoering daarvan. Voorts is interne afstemming tussen de diverse activiteiten van groot belang.</p>	<p>Economische, politieke en juridische risico's met betrekking tot activiteiten in het buitenland worden beheerd door intensieve betrokkenheid van onze verantwoordelijke lijn- en staf-functionarissen en van lokale adviseurs ter plaatse en via managementrapportages over onze buitenlandse activiteiten.</p>

Financiële risico's	Beheersmaatregelen
<p>Risico van ontoereikende verzekeringsdekking</p> <p>De markt voor de verzekering van luchthavens is niet bijzonder concurrerend als gevolg waarvan het moeilijk zal kunnen zijn voor Schiphol Group in de toekomst voldoende dekking voor haar risico's te verkrijgen, tegen vergelijkbare condities als nu het geval is. Dit geldt zeker ook voor het terrorismerisico dat nu voor een belangrijk deel is verzekerd bij de Nederlandse overheid. Deze overeenkomst moet nog worden goedgekeurd door de Europese Unie. Wordt deze goedkeuring niet verkregen, dan zal Schiphol Group het risico mogelijk niet kunnen verzekeren.</p>	<p>Het beleid van Schiphol Group is om in beginsel alle risico's die tegen redelijke voorwaarden kunnen worden verzekerd ook daadwerkelijk te verzekeren, waaronder tevens het risico van bedrijfsonderbrekingen. Daarbij vindt per polis een afweging plaats van de mate waarin sprake zal zijn van een eigen risico, onder meer afhankelijk van de premie die daarmee kan worden bespaard. De polissen bieden geen dekking tegen reputatieschade die het gevolg kan zijn van bepaalde gebeurtenissen.</p>
<p>Risico van financiering van pensioenverplichtingen</p> <p>Voor een zeer belangrijk deel van het personeel van Schiphol Group is de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Schiphol Group draagt (samen met het personeel zelf) het risico wat betreft de financiering van pensioenaanspraken. De omvang van de verplichtingen in dit kader zijn mede afhankelijk van ontwikkelingen die niet altijd (volledig) door Schiphol Group kunnen worden beïnvloed (bijvoorbeeld voorgeschreven dekkingsratio's en beleggingsresultaten).</p>	<p>Het ABP pensioenreglement voorziet niet in de mogelijkheid tot het verplicht opleggen aan deelnemers van bijstortingen aan het fonds. Voor Schiphol Group zullen tekorten in de financiering van de pensioenaanspraken daardoor vooralsnog 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.</p>
<p>Risico van marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico</p> <p>Door de aard van de activiteiten heeft Schiphol Group te maken met een verscheidenheid aan overige financiële risico's: marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico.</p>	<p>Voor een nadere beschrijving van het marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico en de beheersing ervan wordt verwezen naar pagina 114 van de jaarrekening.</p>

Compliance risico's	Beheersmaatregelen
<p>Risico van overschrijding van geluid- en milieunormen</p> <p>Onze luchthavens worden gereguleerd op onder meer terreinen als geluid en milieu. Het betreft complexe, nationale en internationale regelgeving waarvan de totstandkoming in veel gevallen buiten de beïnvloedingsmacht ligt van Schiphol Group. Deze regelgeving geeft in veel gevallen aanleiding tot een beperking van de vrijheid tot uitoefenen van ons bedrijf. Voorts kan een overschrijding van normen aanleiding geven tot maatregelen met negatieve financiële en operationele consequenties.</p>	<p>Wij werken intensief met projectteams op deze terreinen om te blijven voldoen aan deze wet- en regelgeving en werken in goede verhoudingen samen met de regulerende autoriteiten om de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainport Schiphol waar mogelijk te optimaliseren. Zo maken wij ons sterk voor het inzetten van stillere vliegtuigen en het selectief gebruiken van de nacht om optimaal gebruik te kunnen maken van de schaarse milieucapaciteit. Dit gebeurt onder andere door differentiatie van tarieven en operationele maatregelen.</p>
<p>Risico van economische regulering van Aviation en Security</p> <p>De activiteiten op het gebied van Aviation en Security zijn gereguleerd. Dit betekent ondermeer dat het rendement op deze activiteiten is gemaximeerd en dat wijzigingen in de tarieven pas kunnen worden doorgevoerd als de sector is geconsulteerd. De sector kan bezwaar aantekenen bij de NMa die vervolgens zal beoordelen of de tarieven in overeenstemming met de regels tot stand zijn gekomen. Een belangrijk deel van de regelgeving is zeer recent tot stand gekomen waardoor nog slechts beperkte ervaring is opgedaan met de nieuwe regelgeving in de praktijk en met het toezicht door de NMa.</p>	<p>Naleving van de regelgeving is in organisatorische en administratieve zin adequaat geborgd. Zo beschikt Schiphol Group, zoals voorgeschreven door de regelgeving, over transparante tarieven, een gescheiden administratie voor activiteiten uit hoofde van Aviation en Security en is voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten een toerekeningstelsel vastgesteld dat voldoet aan de door de regelgeving gestelde eisen. De NMa is voornemens het toerekeningsstelsel, na consultatie van de sector, begin 2007 goed te keuren. Onduidelijkheden in de implementatie van de regelgeving worden in een zo vroeg mogelijk stadium afgestemd met de NMa.</p>
<p>Risico van juridische claims en geschillen</p> <p>Juridische claims en geschillen kunnen het behalen van onze doelstellingen in gevaar brengen. Een nadere beschrijving hiervan is opgenomen op pagina 148 van de jaarrekening.</p>	<p>Wij werken permanent aan het voldoen aan wet- en regelgeving, aan het voorkomen van claims en waar nodig oplossen van geschillen.</p>

Operationele risico's	Beheersmaatregelen
Risico van ontoereikende veiligheid en beveiliging	
Een ontoereikende veiligheid en/of beveiliging (ook van informatie) vergroot de kans op bijvoorbeeld een ongeluk, besmettelijke ziekte of terroristische daad. In dat geval kunnen de gevolgen voor de mensen groot zijn en kunnen de operaties van het bedrijf voor langere tijd onregelmatig worden. De concentratie van veel van onze activiteiten op één locatie (Amsterdam Airport Schiphol) werkt hierbij extra in ons nadeel.	Deze risico's worden beheerst door uitgebreide procedures met betrekking tot beveiliging en een veiligheid management systeem, waarmee toezicht wordt gehouden op de naleving van procedures. Wij werken systematisch aan implementatie van de snel veranderende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging en werken hierbij nauw samen met de diverse overheden.
Risico van onverwachte bedrijfsonderbrekingen	
Onze operatie staat bloot aan risico's van brand, wateroverlast, extreme weersomstandigheden, onderbrekingen in de stroomvoorziening, technische mankementen en explosiegevaar. Een of meerdere van deze calamiteiten, en de juridische gevolgen ervan, kunnen een wezenlijk effect hebben op onze bedrijfsvoering, ons resultaat en onze vooruitzichten.	Wij werken systematisch aan het actueel houden van systemen en procedures met betrekking tot deze risico's, waaronder ons bedrijfsnoodplan. Waar noodzakelijk wordt besloten tot investeringen, bijvoorbeeld in back-up systemen. Voorts hebben wij ons tegen de financiële consequenties van deze vormen van calamiteiten verzekerd.
Risico van afhankelijkheid van derden	
Een optimaal verloop van de activiteiten op Amsterdam Airport Schiphol is in hoge mate afhankelijk van de inzet van derden, zoals de luchtverkeersleiding (gebruik van het banenstelsel), luchtvaartmaatschappijen (beleid ten aanzien van aan te vliegen bestemmingen), publieke organisaties als overheid (wijzigingen in wetgeving), gemeenten (bijvoorbeeld goedkeuring van streek- en bestemmingsplannen in relatie tot bereikbaarheid en de ontwikkeling van vastgoed), de Douane en de Koninklijke Marechaussee (bijvoorbeeld bezetting tijdens piekdagen).	Wij zijn niet verantwoordelijk voor of kunnen slechts beperkte invloed uitoefenen op de activiteiten van deze partijen. Tegen deze achtergrond werken wij systematisch aan het actueel houden van afspraken en convenanten met deze partijen en aan goede onderlinge verhoudingen.
Risico van onvoldoende invulling van sleutelposities en arbeidsverhoudingen	
Belangrijke randvoorwaarde voor het kunnen behalen van onze doelstellingen is dat wij in continuïteit en zowel op nationaal als internationaal niveau kunnen beschikken over de juiste mensen op de juiste plaats in de organisatie.	Wij werken voortdurend aan goede arbeidsverhoudingen en het behouden of aantrekken, opleiden en ontwikkelen van het management dat opereert op vitale posities. Belangrijk speerpunt daarbij is opvolgingsplanning.

Systeem van interne risicobeheersing en controle

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

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

- risicomanagement: de identificatie en analyse van strategische, operationele, financiële en compliance risico's respectievelijk de implementatie en bewaking van beheersingsmaatregelen die genoemde risico's mitigeren. Wij hebben risicomanagement opgezet, gebruik makend van de aanbevelingen in het rapport 'Internal Control – Integrated Framework' (COSO - IC) en het rapport 'Enterprise Risk Management – Integrated Framework' (COSO – ERM). Het lijnmanagement is verantwoordelijk voor de uitvoering van risicomanagement. De lijnmanagers worden allen geacht, als onderdeel van de dagelijkse bedrijfsvoering, de risico's op hun activiteitsgebied te identificeren en adequaat te beheersen. Zij leggen hierover verantwoording af aan het *Risk Committee*, onder meer in de vorm van interne "in control" verklaringen per business area, support unit en stafafdeling. Van het *Risk Committee* zijn lid de drie directieleden, de Corporate Auditor en de Corporate Controller;
- een reguliere Plannings- en Controlcyclus bestaande uit onder andere de lange termijn Business Planning, de budgettering en de maandelijkse managementinformatie (financieel en operationeel);
- handleidingen voor de opstelling van te volgen procedures alsook een integrale, gedetailleerde beschrijving van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling;

- kwaliteitmanagementsystemen zoals het Milieumanagementsysteem en Veiligheidsmanagementsystemen zoals het Airside Veiligheidssysteem en het Terminal Veiligheidssysteem;
- de Security & Environment Board waarin onder voorzitterschap van de Chief Operations Officer de voortgang en de resultaten van de veiligheids- en milieumanagementsystemen worden gemeten en waar de directe beoordeling van deze systemen plaatsvindt;
- gedragscodes en klokkenluidersregeling;
- periodieke follow-up besprekingen door de Chief Financial Officer met operationele en commerciële directeuren en hun controllers van de auditbevindingen van externe en interne accountants;
- interne *Letters of Representation* van de business area directeur en business area controller aan de directie;
- opvolging van de aanbevelingen van de Managementletter van de externe accountant.

De directie rapporteert en legt verantwoording af over het systeem van interne risicobeheersing en controle aan de Raad van Commissarissen na een bespreking in de Auditcommissie van de Raad. De *Corporate Auditor* speelt een belangrijke rol bij het verschaffen van een objectief beeld en voortdurende herbevestiging van de effectiviteit van het gehele systeem van interne risicobeheersing en controle.

Gelet op bovenstaande en de *best practice* bepalingen van de Commissie Frijs volgend, zijn wij van oordeel dat ten aanzien van de financiële verslagleggingsrisico's de systemen van interne risicobeheersing en controle een redelijke mate van zekerheid geven dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat; dat ten aanzien van de verslagleggingsrisico's de systemen van interne risicobeheersing en controle in het verslagjaar naar behoren hebben gewerkt, en dat er geen indicaties zijn dat deze systemen van interne risicobeheersing en controle in 2007 niet naar behoren zullen werken.

De belangrijkste strategische, operationele, financiële en compliance risico's en onzekerheden zouden ertoe kunnen leiden dat de werkelijke resultaten afwijken van de resultaten die we hebben beschreven in toekomstgerichte uitspraken in dit document.



Bij Schiphol Group werkten in 2006 gemiddeld 2.293 FTE's (2.179 FTE's in 2005). Deze stijging is vooral een gevolg van toegenomen activiteiten van de BA Aviation en van de splitsing van Schiphol Telematics in een netwerk- en een dienstenbedrijf, waardoor het netwerkbedrijf met zijn medewerkers een volle dochter is geworden. Van onze medewerkers is 31% vrouw. Bijna een kwart van de leidinggevende functies wordt ingevuld door vrouwen. De tevredenheid en betrokkenheid van medewerkers worden regelmatig onderzocht. In 2006 steeg de tevredenheid naar 86% (2004: 77%) en de betrokkenheid naar 82% (2004: 76%). Het responspercentage bedroeg 70%; 7 procentpunt hoger dan het vorige onderzoek uit 2004.

Het ziekteverzuim is in 2006 gedaald van 5,4% naar 4,4% (exclusief zwangerschapsverlof). Deze daling schrijven wij vooral toe aan het uitblijven van een lange griepperiode. In 2006 is 0,1% van onze medewerkers in de WAO terecht gekomen. Dit percentage is gelijk aan dat in 2005.

■ Medewerkers en organisatie

Wij hebben een lange traditie als mens en omgeving georiënteerde organisatie. In de Noordvleugel van de Randstad is de luchthaven Schiphol een van de grootste werkgevers. In totaal werken er op de luchthaven bijna 62.000 mensen bij 578 bedrijven, een groei van 6,4% ten opzichte van het jaar ervoor (tegenover een landelijk gemiddelde toename van 2,6%). Bij ons eigen bedrijf, Schiphol Group, bedroeg de werkgelegenheid in 2006 gemiddeld 2.293 FTE's, een toename van 5,2%, van wie het merendeel werkzaam is op de locatie Schiphol.

Schiphol College

Het feit, dat Amsterdam Airport Schiphol aanjager is van zoveel arbeidsplaatsen, geeft ons een grote mate van verantwoordelijkheid. Verantwoordelijkheid die wat ons betreft ver gaat. Zo hebben wij in november 2006 de oprichting van het Schiphol College bekendgemaakt. Hierin worden bestaande en nieuwe initiatieven gebundeld die te maken hebben met onderwijs, arbeidsmarkt en bijzondere groepen toetreders op de arbeidsmarkt. Wij willen met deze bedrijfsschool, waarin we samenwerken met onderwijsinstellingen, gemeenten en collega-bedrijven op de luchthaven, een regionaal platform bieden voor werkgelegenheids- en scholingsinitiatieven.

In het kader van de oprichting van dit College zullen in 2007 bij Schiphol Group op de locatie Schiphol twintig werk-leerervaringsplaatsen worden gecreëerd en wordt een aantal stageplaatsen aangeboden per 50 FTE's. Het werk-leer ervaringsproject richt zich in het bijzonder

op starters met weinig of geen opleiding en/of (werk-)ervaring. Dochterondernemingen zoals Rotterdam Airport, waar in 2005 en 2006 al vergelijkbare initiatieven met succes werden uitgevoerd, zullen in 2007 eveneens gaan participeren in het College.

Wij hebben niet alleen oog voor groei van de werkgelegenheid en een zo breed mogelijke participatie uit de beroepsbevolking. Wij besteden ook veel aandacht aan de kwaliteit van de werkgelegenheid en werkomgeving. Hiervoor worden verschillende instrumenten ingezet, waaronder het in 2006 ontwikkelde Arbeidsomstandigheden managementsysteem en de Personeelsmonitor, een werknemersenquête die inzicht geeft in de arbeidsbeleving en tevredenheid van onze werknemers.

De Personeelsmonitor verschaft ons aanvullende inzichten op basis waarvan gerichte verbeteracties worden ontwikkeld die aansluiten op de behoefte van de organisatie en onze werknemers. Met als uiteindelijk doel het verder verbeteren van onze organisatie, onze efficiency en klantgerichtheid.

De voortschrijdende consolidatie in de luchtvaartsector en de succesvolle opkomst van *low cost airlines* geeft ons een nog belangrijkere taak in de ondersteuning van de concurrentiepositie van onze klanten. Wij zullen hen elke dag weer, 24 uur per dag, een hoogwaardige dienstverlening moeten blijven bieden. Versterking van het commerciële, klantgericht denken en handelen, ook wel aangeduid als onze 'ondernemerscompetentie', beschouwen wij als een belangrijke voorwaarde voor het succes van onze

organisatie in de komende jaren. De verdere ontwikkeling van een transparante, flexibele, effectieve en kostenefficiënte interne organisatie in combinatie met een krachtige markt- en klant-oriëntatie zal ons een belangrijk concurrentievoordeel kunnen verschaffen. Dit besef vindt nadrukkelijk ook zijn vertaling in ons personeelsbeleid, in het bijzonder in een verbeterd performance management systeem waarin zowel aandacht wordt gegeven aan financiële als aan niet-financiële prestatie-indicatoren. Ook thema's als 'concurrerend belonen' komen hier aan de orde. Met dit laatste willen wij een flexibel beloningsbeleid ontwikkelen dat enerzijds is gericht op de diverse markten waarop wij actief zijn, en anderzijds rekening houdt met een beheerste loonkostenontwikkeling die aansluit bij de bedrijfsresultaten. Deze aanpak is in het vooruitzicht van een verkrappende arbeidsmarkt een noodzakelijke voorwaarde om een aantrekkelijke werkgever te blijven. Daarnaast past zij in de ontwikkeling van een flexibele kostenstructuur die aansluit op de ontwikkelingen in de luchtvaartsector en de kostprijs van de dienstverlening.

Personeelsverloop

Wij zijn trots op onze werknemers die op hun beurt trots zijn op Schiphol Group. Dit blijkt niet alleen uit de hoge scores in het eerder aangehaalde werknemerstevredenheidsonderzoek (Personeelsmonitor) - ook en in het bijzonder vergeleken met landelijke gemiddelden - maar ook uit bijvoorbeeld het relatief lage personeelsverloop van 5,2% tegenover een landelijk gemiddelde van zo'n 11%. De gemiddelde duur van een dienstverband met Schiphol Group is 12,4 jaar, terwijl het landelijk gemiddelde zo'n 10,2 jaar is.

Niettemin zullen wij in de jaren 2007 tot 2011 te maken krijgen met een uitstroom van circa 230 ervaren medewerkers (10%) in verband met pensionering. Gegeven de verkrapping op de arbeidsmarkt stelt ons dit voor belangrijke uitdagingen op het gebied van werving en behoud van medewerkers. Tegelijkertijd willen wij onze werknemers gezond en vitaal houden. Voor al deze uitdagingen worden in 2007 gerichte initiatieven ontwikkeld en geïmplementeerd.

Het is onze fundamentele overtuiging dat een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle organisatie ligt in de kwaliteit en motivatie van haar werknemers die zich collectief verbonden voelen bij de onderneming. De grootschalige viering in het afgelopen jaar van ons 90-jarig jubileum was niet alleen een blijk van waardering voor hun bijdrage en inzet in de afgelopen jaren. Het was tegelijkertijd een onderstreping van de waarde die onze medewerkers hebben voor de toekomst van Schiphol Group.

■ Vooruitzichten

Onze financiële resultaten worden in belangrijke mate bepaald door de vervoersgroei in passagiers en vracht en de daarmee samenhangende ontwikkeling in vliegtuigbewegingen. Op Amsterdam Airport Schiphol, de grootste en belangrijkste luchthaven binnen Schiphol Group, verwachten wij dat het passagiersvervoer in 2007 met bijna 2 miljoen zal toenemen (een groei van circa 4%) tot bijna 48 miljoen reizigers en het vrachtvervoer tot 1,6 miljoen ton. Wij spreken deze verwachting uit onder de aanname dat de wereldeconomie en de Nederlandse economie verder verbeteren en de luchtvaart niet onderhevig zal zijn aan crises, zoals die zich in het verleden hebben voorgedaan.

Het personeelsbestand zal mede als gevolg van de overname van de drank- en tabakactiviteiten in 2007 toenemen.

In 2007 verwachten we circa EUR 370 miljoen te investeren, waarvan iets minder dan de helft zal worden besteed aan luchtvaartvoorzieningen op Amsterdam Airport Schiphol. De financieringslasten zullen hierdoor toenemen. Gezien de aflossingsverplichtingen en de financiering van de investeringen enerzijds en de aanwezige liquiditeit en de verwachte operationele kasstroom anderzijds zal naar verwachting een beperkte financieringsbehoefte bestaan.

We verwachten over 2007 een netto resultaat, exclusief waardeverandering vastgoed, dat duidelijk hoger ligt dan het netto resultaat over 2006 van EUR 198 miljoen exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen en exclusief het eenmalig positieve resultaat als gevolg van de vaststelling van de fiscale openingsbalans.

Schiphol, 14 februari 2007

De directie
G.J. Cerfontaine
P.M. Verboom
A.P.J.M. Rutten



■ Verslag van de Raad van Commissarissen

Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen

Algemeen

De Raad van Commissarissen bestaat uit zeven commissarissen. Voorzitter van de Raad van Commissarissen is de heer Kalff en vice-voorzitter de heer Ruys. Leden van de Raad van Commissarissen zijn mevrouw Maas – de Brouwer en de heren Van den Broek, Cremers, Stevens en Woltman.

De Raad van Commissarissen kwam in 2006 zesmaal bijeen. Op één vergadering na, waar twee leden van de Raad van Commissarissen niet aanwezig konden zijn, was de Raad van Commissarissen altijd voltallig aanwezig. De Raad van Commissarissen heeft meerdere malen buiten aanwezigheid van de directie vergaderd, waarbij naast zijn eigen functioneren tevens het functioneren van de directie als geheel is besproken, als van de leden afzonderlijk. Verslag van deze vergaderingen heeft plaatsgevonden in een 'reguliere' vergadering van de Raad van Commissarissen. Algemeen geldt dat van de vergaderingen van de commissies telkens verslag wordt gedaan in een vergadering van de Raad van Commissarissen op basis waarvan besluitvorming in de gehele Raad van Commissarissen plaatsvindt. 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.

Om een beter inzicht te krijgen in de diverse bedrijfsprocessen zijn de commissarissen mevrouw Maas – de Brouwer en de heer Van den Broek op 12 mei 2006 en de commissarissen de heren Kalff, Stevens en Woltman op 20 juni 2006 op bedrijfsbezoek geweest. Als nieuwe commissarissen volgden de heren Cremers en Ruys in september 2006 een introductieprogramma.

De Raad van Commissarissen heeft in 2006 een breed scala aan onderwerpen besproken, zoals de financiële gang van zaken, marktaandeel, werking van de bagageafhandeling, punctualiteit, geluidsoverlast-problematiek, security, het businessplan, budget 2007, de privatisering (inclusief buitengewone aandeelhoudersvergadering), portefeuille van het directie-team en Six Sigma. Dit is een project dat is ingezet om in de onderneming een structurele klantgerichte benadering met procesverbeteringen en kostenbeheersingmaatregelen te realiseren. Op advies van de Auditcommissie heeft de Raad van Commissarissen

de jaarcijfers over 2005 en de halfjaarcijfers over 2006 van de NV Luchthaven Schiphol goedgekeurd.

Financiële rapportage en rendementsontwikkeling
De Raad van Commissarissen ontving van de directie maandelijks rapportages, waarin de actuele resultaten werden vergeleken met het Corporate Budget 2006 en met de cijfers over 2005. In iedere vergadering werden zij door de directie toegelicht en in de Raad van Commissarissen besproken. Zo werd ook uitvoerig stilgestaan bij de ontwikkeling van de operationele en commerciële resultaten, de financierings- en liquiditeitspositie van de onderneming en bij de met de Belastingdienst gesloten vaststellings-overeenkomst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002. Schiphol Group heeft door effectieve kostenbeheersing, een verantwoord investeringsbeleid en goede groei van de inkomsten in 2006 geen extra financieringen aan hoeven trekken.

Business Area Aviation

In de Raad van Commissarissen is uitgebreid stilgestaan bij de gevolgen voor Amsterdam Airport Schiphol van de nieuwe Wet luchtvaart (en in het bijzonder van de economische regulering), capaciteit- en milieuplaning, de vrachtstrategie, security en calamiteiten management. Tevens zijn er diverse investeringsbeslissingen goedgekeurd inzake het bagagesysteem, aanleg en uitbreiding platform en vrachtfaciliteiten. Daarnaast heeft de Raad van Commissarissen twee eenmalige financiële bijdragen goedgekeurd: aan de Stichting Mainport & Groen en voor het oplossen van 'schrijnende gevallen' van geluidsoverlast in de omgeving.

Business Area Consumers

In de Raad van Commissarissen is gesproken over de effecten en genomen maatregelen met betrekking tot de *liquids & gels* ban, die van kracht werd na de verijdelde aanslag op Londen Heathrow. Tevens heeft de Raad van Commissarissen de overname van de drank- en tabaksconcessie van KLM NV door Schiphol Group goedgekeurd.

Business Area Real Estate

De directie heeft diverse investeringsbeslissingen toegelicht, waarna deze in de Raad van Commissarissen zijn besproken en vervolgens goedgekeurd. Het betreft onder andere de voorgenomen bouw van het Microsoftgebouw, de ontwikkeling van de bedrijfshal Schiphol-Zuidoost (Vracht 9), de overname van het aandeel van Grontmij in de onroerendgoed ontwikkeling in Malpensa (Italië) door Schiphol Group en de realisatie van een nieuw hoofdkantoor van Martinair op Schiphol-Oost.



Raad van Commissarissen:

- 1) mr. W.F.C. Stevens
- 2) mr. A. Ruys
- 3) dr. F.J.G.M. Cremers

- 4) mr. H. Van den Broek
- 5) drs. T.A. Maas – de Brouwer
- 6) T.H. Woltman
- 7) mr. P.J. Kalff

Commissies

	Privatisering	Audit	Remuneratie	Public Affairs	Selectie en Benoemingen*
Aantal vergaderingen 2006	4	3	4	3	1
mr P.J. Kalff	• (v)	•			• (v)
mr. H. Van den Broek			•		
dr. F.J.G.M. Cremers	•	• (v)			
drs. T.A. Maas – de Brouwer			•	• (v)	•
mr. A. Ruys					
mr. W.F.C. Stevens	•	•		•	•
T.H. Woltman			• (v)		
President-directeur	•	•		•	
Chief Financial Officer	•	•		•	
Directeur Corporate Legal	• (s)				
Corporate Controller		• (s)			
Directeur Corporate Affairs				• (s)	
Directeur Human Resources			• (s)		

V = voorzitter

S = secretaris

* De secretaris van de Selectie- en Benoemingscommissie dient nog te worden benoemd.

Tevens heeft de Raad van Commissarissen ingestemd met de verkoop van een bedrijfsgebouw op Schiphol-Zuidoost.

Business Area Alliances & Participations

De steeds betere performance van de belangrijkste participaties en het participatievoorstel in Nanjing Lukou International Airport (China) zijn besproken.

Privatisering

Aan de aandeelhouders is het afgelopen jaar voorgesteld om de wijzigingen, als gevolg van veranderingen in het Burgerlijk Wetboek inzake de structuurregeling alsmede ten behoeve van de vervreemding van de aandelen, vast te leggen in de statuten van de vennootschap. Zowel de Staat der Nederlanden als de gemeente Rotterdam, samen vertegenwoordigend 78,2% van de aandelen, hebben dit voorstel gesteund. Hiermee werd de vereiste versterkte meerderheid van 80%, noodzakelijk voor een statutenwijziging van de vennootschap, echter niet gehaald.

Privatiseringscommissie

De in 2005 ingestelde Privatiseringscommissie is viermaal bijeen geweest om de voortgang te bespreken van het voornemen van de Staat der Nederlanden (en mogelijk een andere aandeelhouder) tot het vervreemden van een minderheidsbelang via openbare en onderhandse plaatsing aan derden van de aandelen die de Staat (en mogelijk een andere aandeelhouder) houdt in NV Luchthaven Schiphol. De commissie heeft steeds de standpuntbepaling van de Raad van Commissarissen voorbereid over dit voornemen van de Staat der Nederlanden (en wellicht andere aandeelhouders). De discussies hierover in de Eerste Kamer en tussen de aandeelhouders zijn ook diverse keren uitgebreid besproken. De Raad van Commissarissen blijft voorstander van (gedeeltelijke) privatisering respectievelijk beursgang van Schiphol Group. De Raad is met de directie van oordeel dat het verschil van mening tussen de Staat en de gemeente Amsterdam een kwestie is van publiekrechtelijke aard die desnoods door de Raad van State dient te worden beslecht. De Raad constateert overigens dat dit geschil het functioneren van de vennootschap niet belast.

Auditcommissie

De Auditcommissie is driemaal bijeen geweest. In zijn algemeenheid zijn uitvoerig de jaarrekening 2005, het jaarverslag 2005, de managementletter 2005, de halfjaarcijfers 2006, de persberichten hierover en het interne en externe auditplan 2006 in het bijzijn van de externe accountant, PricewaterhouseCoopers Accountants NV, besproken. Meer specifiek zijn in

de Auditcommissie diverse onderwerpen van financiële aard uitgebreid aan de orde geweest, zoals de financieringsstructuur, fiscale openingsbalans, hoogte van het dividend, valuta risico's, risk management, de accountantsrapportage, acties ingevolge de managementletter, alsmede juridische claims.

Remuneratiecommissie

De Remuneratiecommissie is viermaal bijeen geweest. Tijdens deze vergaderingen is onder andere uitgebreid gesproken over het remuneratiebeleid in zijn geheel, de targets voor 2007 en het pensioenbeleid voor nieuwe directieleden. De commissie is daarnaast ook in het begin van het boekjaar de targets voor 2006 met de directieleden overeengekomen en heeft zij aan het einde van 2006 vastgesteld dat de overeengekomen targets door de directieleden behaald zijn. Een uitgebreider verslag van deze vergaderingen en een uiteenzetting van het remuneratiebeleid wordt nader besproken in het Remuneratierapport.

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De Raad van Commissarissen heeft in 2006 de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie ingesteld. Namens de Raad van Commissarissen hebben de commissarissen mevrouw Maas – de Brouwer (als voorzitter) en de heer Stevens zitting genomen in deze commissie. De commissie is in 2006 driemaal bijeen geweest. Allereerst heeft de commissie haar reglement opgesteld, waarna de Raad van Commissarissen dit op 20 oktober 2006 heeft vastgesteld en gepubliceerd. De commissie heeft vervolgens onder andere een voorzet besproken van het kabinet om tot een leefbaarheidsconvenant te komen met inbreng van de beslissers uit de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol (Kabinetsstandpunt Schiphol, oktober 2006), dat preludeert op groeimogelijkheden tot 600.000 vliegbewegingen van Amsterdam Airport Schiphol.

Selectie- en benoemingscommissie

Namens de Raad van Commissarissen hebben de commissarissen mevrouw Maas - de Brouwer en de heren Kalff en Stevens zitting genomen in de permanente Selectie- en benoemingscommissie. Eind 2006 is een ad hoc selectie- en benoemingscommissie in het leven geroepen, nadat de Raad van Commissarissen in overleg met de directie had besloten om het directieteam uit te breiden met een vierde directeur. De commerciële taken (Business Area Consumers alsmede de Business Area Real Estate) zullen door de nieuw aan te trekken commercieel directeur worden vervuld. Deze ad hoc commissie bestaat uit de leden Kalff, Cremers, Ruys en Woltman.

Samenstelling

Na driemaal een termijn van vier jaren vervuld te hebben is in april 2006 de heer Hessels afgetreden als commissaris van NV Luchthaven Schiphol. De heer Ruys, de voormalig voorzitter van de Raad van Bestuur van Heineken NV, is hem opgevolgd. Hij is benoemd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van april 2006. De heer Ruys is onder andere aangetrokken vanwege zijn brede nationale en internationale commerciële ervaring en deskundigheid. In dezelfde vergadering zijn de heren Stevens en Woltman, ieder voor een termijn van vier jaren, herbenoemd als commissaris van NV Luchthaven Schiphol.

In deze vergadering is ook de heer Patijn herbenoemd als commissaris van NV Luchthaven Schiphol voor een periode totdat een opvolger met een financieel profiel zou zijn gevonden en voorgedragen. In juni 2006 is hij afgetreden na de benoeming van de heer Cremers, voormalig CFO en lid Raad van Bestuur van VNU NV, als commissaris van NV Luchthaven Schiphol. Alle aandeelhouders hebben zijn benoeming goedgekeurd. De heer Cremers is onder andere aangetrokken vanwege zijn brede ervaring en deskundigheid op financieel gebied.

De huidige Raad van Commissarissen bedankt de heren Hessels en Patijn nogmaals voor hun inspanning en enthousiasme tijdens de vergaderingen van de Raad van Commissarissen en haar subcommissies gedurende een periode van elk twaalf jaren.

Alle leden van de Raad van Commissarissen zijn onafhankelijk in de zin van de Corporate Governance Code en hebben de Nederlandse nationaliteit. Mevrouw Maas – de Brouwer en de heer Woltman zijn (her)benoemd op aanbeveling van de Centrale Ondernemingsraad. De heren Kalff en Cremers zijn een zogenoemd financieel expert in de zin van de Corporate Governance Code. Secretaris van de vennootschap is de heer Backer.

Centrale Ondernemingsraad

Leden van de Raad van Commissarissen zijn steeds aanwezig geweest in de overlegvergaderingen met de Centrale Ondernemingsraad. Wij hebben deze bijeenkomsten als constructief en informatief ervaren en gewaardeerd.

Jaarrekening 2006

Een bedrag van EUR 24 miljoen wordt toegevoegd aan de wettelijke reserves. Gezien de goede resultaten over 2006, kan de Raad van Commissarissen zich verenigen met het voorstel van de directie om een dividend van EUR 79 miljoen over het gestorte aandelenkapitaal uit te keren -zijnde 40% van het resultaat (toekomstend aan aandeelhouders) exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen. Hierbij neemt hij in overweging dat de eenmalige verhoging van het resultaat over 2006 van EUR 309 miljoen uit hoofde van de overeenkomst met de fiscus over de fiscale openingsbalans niet in de dividenduitkering zal worden betrokken, omdat dit resultaat vrijwel geheel bestaat uit effecten die in de toekomst gerealiseerd (zouden kunnen) worden en daarom vrijwel geheel een uitzonderlijke bate is, die in 2006 geen kasstroomeffect oplevert. Het resterende gedeelte van het netto resultaat ad EUR 424 miljoen wordt toegevoegd aan de ingehouden winst.

De Raad van Commissarissen stemt in met de jaarrekening en de toevoeging aan de reserves en ingehouden winst, zoals voorgesteld door de directie.

PricewaterhouseCoopers Accountants NV heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 187 van dit verslag.

De directie zal de jaarrekening voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders die plaats heeft op 12 april 2007. Wij zullen de aandeelhouders voorstellen om aan de directie decharge te verlenen voor het gevoerde beleid en aan de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

Ten slotte spreekt de Raad van Commissarissen zijn waardering uit jegens de directie en alle medewerkers voor hun inzet en de resultaten die daarmee zijn bereikt.

Schiphol, 14 februari 2007

De Raad van Commissarissen

■ Corporate Governance

Governance structuur

Schiphol Group is een structuurvennootschap (volledig structuurregime).

Corporate Governance Code

Schiphol Group heeft in 2004 en 2005 de principes en *best practice* bepalingen van de Corporate Governance Code zoals opgesteld door de Commissie Tabaksblat vrijwel geheel geïmplementeerd in de diverse interne reglementen. De door Schiphol Group geïmplementeerde principes en best practice bepalingen van de Corporate Governance Code zijn in 2006 onveranderd van kracht gebleven. Het overzicht van de reflectie van de diverse bepalingen in interne regelgeving (zoals bijvoorbeeld het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten en het Klokkenluidersreglement) is gepubliceerd op onze website www.schipholgroup.com. Hier vindt men ook de interne reglementen van de Raad van Commissarissen, zijn commissies en de directie.

Een aantal bepalingen van de Corporate Governance Code valt voor een niet beursgenoteerde onderneming als Schiphol Group niet (zinvol) toe te passen. Het betreft hier met name Corporate Governance Code bepalingen II.2 (opties als beloningscomponent), IV.2 (certificering van aandelen) en IV.1.3 (openbare reactie op onderhands bod op bedrijfsonderdeel). Vanwege het zeer geringe aantal aandeelhouders wordt onder andere Corporate Governance Code bepaling V.2.1 (aanwezigheid externe accountant bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders) beperkt toegepast en is slechts een afvaardiging van de Raad van Commissarissen en directie aanwezig bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders. De arbeidscontracten van de heren Cerfontaine en Verboom zijn niet geheel in overeenstemming met de Corporate Governance Code. De Raad van Commissarissen heeft in 2004, toen de Corporate Governance Code voor het eerst werd toegepast, besloten de lopende arbeidscontracten van de directieleden niet open te breken. Het in 2005 gesloten arbeidscontract met de heer Rutten is in overeenstemming met de bepalingen uit de Corporate Governance Code. Een uitgebreidere toelichting op bovenstaande punten is gepubliceerd op onze website www.schipholgroup.com onder 'Investor Relations'.

Aan de aandeelhouders is het afgelopen jaar voorgesteld de wijzigingen, als gevolg van veranderingen in het Burgerlijk Wetboek inzake de structuurregeling alsmede ten behoeve van de vervreemding van de aandelen, vast te leggen in de statuten van de

vennootschap. Zowel de Staat der Nederlanden als de gemeente Rotterdam, samen vertegenwoordigend 78,2% van de aandelen, steunden dit voorstel. Voor deze statutenwijziging bleek echter geen vereiste versterkte meerderheid van 80% te zijn.

Transacties in effecten

Ondanks dat de aandelen in Schiphol Group niet aan de beurs zijn genoteerd, is er een (beperkt) Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten ingesteld. In het kader van het EMTN-programma zijn obligaties uitgegeven. De directieleden en commissarissen onthouden zich van transacties in deze obligaties. De Corporate Auditor is benoemd tot centrale functionaris als bedoeld in het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten.

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen kent als permanente commissies de Auditcommissie, de Remuneratiecommissie en de Selectie- en benoemingscommissie. De Raad van Commissarissen heeft in de tweede helft van 2006 besloten een vierde permanente commissie in te stellen, de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie. In 2005 is een Privatiseringscommissie ingesteld die zich bezighoudt met het voornemen van een aandeelhouder (of wellicht meerdere aandeelhouders) tot vervreemding van aandelen in Schiphol Group. Hier is sprake van een tijdelijke commissie. De Raad van Commissarissen heeft voor iedere permanente commissie een reglement opgesteld.

Privatiseringscommissie

De ad hoc Privatiseringscommissie bestaat uit drie leden. Zij komt zo vaak als nodig wordt geacht bijeen. Zij adviseert de Raad van Commissarissen omtrent de voortgang van de vervreemding van aandelen in NV Luchthaven Schiphol door de Staat der Nederlanden (en mogelijk andere aandeelhouders). Secretaris is de Directeur Corporate Legal.

Auditcommissie

De Auditcommissie bestaat uit drie leden. Zij komt minstens tweemaal per jaar bijeen en stelt jaarlijks een verslag van haar beraadslagingen en bevindingen op. Twee van de huidige leden gelden als financieel expert als bedoeld in het profiel voor de Raad van Commissarissen. Secretaris is de Corporate Controller.

Remuneratiecommissie

De Remuneratiecommissie bestaat uit drie leden. Zij komt minstens tweemaal per jaar bijeen en stelt jaarlijks een verslag van haar beraadslagingen en bevindingen op. Zij adviseert de Raad van Commissarissen bij het opstellen van het bezoldigingsbeleid en de bezoldiging van de individuele directieleden. Voorts stelt zij jaarlijks een remuneratierapport op. Secretaris is de Directeur Human Resources.

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie bestaat uit twee leden en adviseert de Raad van Commissarissen over reputatie, public affairs & corporate responsibility beleid. Zij komt minstens tweemaal per jaar bijeen en maakt elk jaar een verslag van haar beraadslagingen en bevindingen. Secretaris is de Directeur Corporate Communications & Public Affairs.

Selectie- en benoemingscommissie

De Selectie- en benoemingscommissie bestaat uit ten minste drie leden. Zij adviseert de Raad van Commissarissen over het opstellen van selectiecriteria en procedures voor de benoeming van nieuwe commissarissen en directieleden, alsmede over het management development beleid van de onderneming. Zij stelt telkens een verslag van haar

beraadslagingen en bevindingen op. Ter ondersteuning van de besluitvorming in de Raad van Commissarissen kan bij concrete vacatures tevens een ad hoc commissie uit de Raad van Commissarissen worden ingesteld. Nadat de Raad van Commissarissen in december 2006 in overleg met de directie besloten heeft om de directie uit te breiden met een commercieel directeur, is eind 2006 een ad hoc commissie ingesteld voor de selectie en benoeming van deze directeur. Zodra dit proces is voltooid, wordt deze commissie weer ontbonden.

Directie

De leden van de directie besturen Schiphol Group onder toezicht van de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen is bevoegd leden van de directie te benoemen, te schorsen of te ontslaan. De huidige directie bestaat uit de heer Cerfontaine, president-directeur, de heer Verboom, Chief Financial Officer (CFO), en de heer Rutten, Chief Operations Officer (COO). Voor directieleden geldt een onderlinge taakverdeling die is opgenomen in het (gepubliceerde) directiereglement. De heer Verboom is tijdelijk verantwoordelijk voor de Business Area Consumers.

Schiphol, 14 februari 2007

De Directie
De Raad van Commissarissen



■ Remuneratierapport

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft het huidige remuneratiebeleid voor de directie op 13 april 2006 goedgekeurd. In 2007 zal het remuneratiebeleid dat geldt voor de leden van de directie niet materieel worden gewijzigd. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft de remuneratie voor de leden van de Raad van Commissarissen op 14 april 2005 goedgekeurd. Tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 12 april 2007 zal goedkeuring worden gevraagd voor toekenning van een structurele vergoeding voor commissarissen die lid zijn van de in 2006 opgerichte Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie.

Algemeen remuneratiebeleid voor de directie

Procedure

Conform de Corporate Governance Code stelt de Raad van Commissarissen, op advies van de Remuneratiecommissie, het remuneratiebeleid op voor de directieleden van Schiphol Group. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Schiphol Group stelt het remuneratiebeleid vast. Binnen het vastgestelde remuneratiebeleid stelt de Raad van Commissarissen, wederom op advies van de Remuneratiecommissie, het vaste deel van het inkomen en het variabele deel van het inkomen vast.

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 die gerealiseerd moeten worden voor de korte termijn bonus en de lange termijn bonus voor dat jaar. 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 gehaald. Tevens toetst de Raad van Commissarissen aan het begin van ieder jaar of het vaste deel van het inkomen marktconform is.

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 beleid zowel de korte als de lange termijn doelstellingen van de onderneming ondersteunen. Om de genoemde uitgangspunten te realiseren moeten de beloningsniveaus vergelijkbaar

zijn met de niveaus van andere voornamelijk Nederlandse ondernemingen. Daartoe is in 2002 een referentiegroep van vergelijkbare ondernemingen samengesteld op basis van onder meer omzet, aantallen medewerkers alsmede complexiteit en aard van de bedrijfsvoering. Eind 2006 heeft een externe beloningsconsultant een marktanalyse uitgevoerd om aansluiting te houden met deze referentiegroep. Zowel de logistieke sector (waaronder NS en Fraport), de vastgoedsector (waaronder Corio) als de retailsector (waaronder OPG Groep en Macintosh Retail Group) zijn in de referentiegroep opgenomen.

Ook meer generiek gebundelde informatie over Nederlandse ondernemingen van vergelijkbare omzet, aantallen medewerkers en complexiteit zijn in de overwegingen betrokken. De uiteindelijke vaststelling van de totale waarde van het remuneratiepakket van de directie is gebaseerd op informatie zoals verkregen van beloningsadviesbureaus en op inzichten en ervaring van de Remuneratiecommissie.

Uitgangspunt van het huidige beloningsbeleid is dat het totale beloningspakket zich in geval van 'at target' presteren maximaal op het niveau van de mediaan van de referentiegroep bevindt. In geval van excellent presteren kan het totale beloningspakket zich boven het niveau van de mediaan van de referentiegroep bevinden. Met de variabele gedeelten van het inkomen wordt onder meer getracht te bevorderen dat de directie aandacht besteedt aan de continuïteit van de onderneming en aan de waardeontwikkeling van Schiphol Group in het algemeen. Het variabele deel van de remuneratie moet ook de binding van de directieleden aan de onderneming en haar doelstellingen versterken.

Opbouw remuneratiepakket

De Raad van Commissarissen beschouwt het variabele inkomen als belangrijk onderdeel van het totale pakket. De prestatiecriteria waaraan de korte termijn en de lange termijn bonus zijn gerelateerd, zijn afgeleid van de belangrijkste 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 (40 à 50%) van het beloningspakket variabel.

Vaste Inkomen

Om te waarborgen dat Schiphol Group goed management kan aantrekken, behouden en motiveren toetst de Raad van Commissarissen aan de hand van de referentiegroep regelmatig ook het vaste deel van het inkomen van de directie. Onderscheid wordt

gemaakt tussen het vaste inkomen van de directieleden onderling, waarbij uitgangspunt is 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 bonus

De jaarlijks te behalen bonus 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 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 persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren.

Het "at target" niveau van de korte termijn bonus bedraagt 35% van het vaste inkomen. Het onderdeel bedrijfseconomisch resultaat bedraagt ongeveer tweederde van de totale korte termijn variabele beloning. Overschrijding van het geformuleerde ambitieniveau voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden tot een bonusrealisatie van anderhalf maal het gedefinieerde "at target" niveau van dat onderdeel, waardoor bij uitzonderlijke prestaties de korte termijnbonus maximaal 47,5% van het vaste inkomen kan bedragen voor de president-directeur; voor de overige directieleden 45%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

Als % van het vaste inkomen:

President-directeur	at target	above target
ROE target	25,0%	swing factor 1,5 37,5%
Portefeuille gebonden	5,0%	5,0%
Algemeen functioneren	5,0%	5,0%
Totaal	35,0%	47,5%

Overige directieleden	at target	above target
ROE target	20,0%	swing factor 1,5 30,0%
Portefeuille gebonden 1	5,0%	5,0%
Portefeuille gebonden 2	5,0%	5,0%
Algemeen functioneren	5,0%	5,0%
Totaal	35,0%	45,0%

Lange termijn bonus

Schiphol Group is niet beursgenoteerd en daarom is het niet mogelijk aandelen en/of opties Schiphol Group toe te kennen. Ter ondersteuning van de realisatie van de lange termijn doelstellingen van

Schiphol Group is een lange termijn bonus regeling met een tijdshorizon van drie jaar vastgesteld. De lange termijn bonus is een voorwaardelijke jaarlijkse beloningscomponent en kent een "at target" niveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen. De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2006 hebben betrekking op de Economic Profit te realiseren in de driejarige periode 2006, 2007 en 2008. Eventuele uitbetaling vindt plaats in 2009. Aan het eind van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de driejarige periode te betalen bonus. Hiervan wordt een evenredig deel boekhoudkundig verantwoord in het betreffende jaar. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na de periode van drie jaar 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.

Pensioenregeling

Het pensioen wordt geregeld volgens de sinds 1 januari 2004 geldende zogenoemde middelloonregeling, conform het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds reglement. Voor de heren Cerfontaine en Verboom heeft het voorgaande geen materiële wijzigingen betekend in de bestaande pensioenafspraken aangezien besloten is hun eerder vastgestelde contractuele rechten na te komen. De heer Cerfontaine gaat op de leeftijd van 62 jaar met pensioen met een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van zijn vaste inkomen. De heren Verboom en Rutten kunnen op 62-jarige leeftijd met pensioen met een toezegging ter hoogte van 70% van hun vaste inkomen. De verschuldigde premie voor de regeling stelt het ABP jaarlijks vast en wordt betaald door de onderneming. De premie voor een eventueel partner plus-pensioen en FPU-premie draagt de bestuurder volledig zelf bij.

Overige arbeidsvoorwaarden

De secundaire arbeidsvoorwaarden bestaan uit een passende representatiekostenvergoeding, een bedrijfsauto, een tegemoetkoming in de kosten voor een ziektekostenverzekering en gebruik van telefoon. Tevens heeft de onderneming ten behoeve van de directieleden een ongevallenverzekering alsmede een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering afgesloten. Er zijn en worden geen leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de directie. Voor nevenfuncties geldt een restrictief beleid; aanvaarding van nevenfuncties behoeft expliciete goedkeuring van de Raad van Commissarissen.

Arbeidsovereenkomsten

Uitgangspunt van de arbeidsovereenkomst is dat directieleden conform de Corporate Governance Code worden benoemd voor een eerste termijn van maximaal vier jaar. Na afloop van de eerste termijn kan een directielid worden herbenoemd voor achterevolgende termijnen van (maximaal) vier jaar. Indien sprake mocht zijn van een afvloeiingsregeling zal nauwellettend de gangbare praktijk worden gevolgd. Relevante wetgeving en de werkingskracht van de 'kantonrechtformule' zullen hierbij mede in beschouwing worden genomen. Uitgangspunt is dat zal worden aangesloten bij hetgeen in de Corporate Governance Code hierover is opgenomen. De bestaande arbeidsovereenkomsten, zoals overeengekomen voor 1 januari 2004, zullen worden gerespecteerd. Voor de heer Cerfontaine geldt dat de arbeidsovereenkomst is aangegaan voor onbepaalde tijd, terwijl de afvloeiingsregeling in dit contract is vastgesteld op driemaal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald. De arbeidsovereenkomst met de heer Verboom is eveneens aangegaan voor onbepaalde tijd, terwijl de afvloeiingsregeling bij onvrijwillig ontslag is vastgesteld op anderhalf maal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald. De arbeidsovereenkomst met de heer Rutten is met ingang van 1 september 2005 aangegaan voor een termijn van vier jaar met de mogelijkheid tot herbenoeming, terwijl de afvloeiingsregeling bij onvrijwillig ontslag is vastgesteld op éénmaal het vaste jaarsalaris.

Remuneratie van de directie over 2006

Vaste inkomen over 2006

Per 1 januari 2006 zijn de vaste inkomens van de directieleden verhoogd met 2,3%. Hiermee is aangesloten bij de praktijk zoals die gold voor de medewerkers die vallen onder de CAO.

EUR	2006	2005
prof. drs. G.J. Cerfontaine	355.630	347.635
dr. P.M. Verboom	277.796	271.551
mr. A.P.J.M. Rutten	277.796	90.517*

* Per 1 september 2005 is de heer Rutten toegetreden tot de directie.

Korte termijn bonus over 2006

De directieleden hebben meer dan voldaan aan de ROE doelstelling. Ook is voldaan aan de persoonsgebonden doelstellingen voor 2006, die ondermeer bestonden uit het realiseren van voldoende milieucapaciteit binnen de bestaande operationele capaciteit, scherpe doelstellingen voor het verbeteren van de klanttevredenheid bij luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en passagiers, targets voor het verbeteren van het bagageproces en voor de vermindering van de kans op vogelaanvaringen. Voorts het opstellen van een specifiek jaarverslag voor Aviation met een heldere verantwoording over investeringen, allocatie van kosten en bijbehorende tarieven en het algemeen functioneren. Aan de heer Verboom is een eenmalige extra bonus van EUR 50.000 toegekend omdat hij sinds 1 januari 2005, naast zijn gebruikelijke portefeuille, tijdelijk de Business Area Consumers aanstuurt.

EUR	2006	2005
prof. drs. G.J. Cerfontaine	168.924	165.127
dr. P.M. Verboom	175.008*	122.198
mr. A.P.J.M. Rutten	125.008	31.681**

* Dit bedrag is inclusief de eenmalige extra bonus van EUR 50.000 die is toegekend voor het tijdelijk aansturen van de BA Consumers.

** Per 1 september 2005 is de heer Rutten toegetreden tot de directie.

Lange termijn bonus over 2006

De directieleden hebben ruimschoots voldaan aan de Economic Profit doelstellingen uit het Businessplan.

EUR	2006	2005
prof. Drs. G.J. Cerfontaine	183.454	181.602
dr. P.M. Verboom	143.303	141.857
mr. A.P.J.M. Rutten	48.614	-*

* Per 1 september 2005 is de heer Rutten toegetreden tot de directie.

Aan voormalige directieleden is in 2006 geen vergoeding betaald.

Remuneratie voor de directie over 2007

De Raad van Commissarissen heeft besloten om per 1 januari 2007 de vaste inkomens te verhogen in lijn met de nog overeen te komen CAO zoals die zal gelden voor de medewerkers die vallen onder de CAO. Naar aanleiding van de herijking die begin 2007 zal worden afgerond, zal de Raad van Commissarissen beziën of daaruit een additionele aanpassing van het vaste inkomen volgt.

Door de herijking is wel al duidelijk geworden dat er een beperkte aanpassing in de opbouw van de korte termijn bonus noodzakelijk is om aansluiting met de referentiegroep te houden. Op advies van de Remuneratiecommissie heeft de Raad van Commissarissen vervolgens besloten dat de opbouw van de korte termijn bonus er voor 2007 als volgt zal uitzien (als % van het vaste inkomen):

President-directeur	at target		above target
ROE target	20,0%	Swing factor 1,5	30,0%
Portefeuille gebonden	7,5%	Swing factor 1,5	11,25%
Algemeen functioneren	7,5%	Swing factor 1,5	11,25%
Totaal	35,0%		52,5%

Overige directieleden	at target		above target
ROE target	15,0%	Swing factor 1,5	22,5%
Portefeuille gebonden 1	7,5%	Swing factor 1,5	11,25%
Portefeuille gebonden 2	7,5%	Swing factor 1,5	11,25%
Algemeen functioneren	5,0%		5,0%
Totaal	35,0%		50,0%

De persoonlijke met de respectievelijke portefeuille verbonden doelstellingen voor 2007 omvatten onder meer aspecten als nastreven van een CO₂ neutrale bedrijfsvoering, klanttevredenheid –zowel business to business als business to consumers-, compliance aan wet- en regelgeving op basis van meerdere in 2007 te ondergane externe audits, resultaatsverbetering van PMC Parkeren en performance management proces verbeteringen uitgedrukt in een objectieve Six Sigma score.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen

Algemeen

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 33.000 per jaar. De overige leden ontvangen een beloning van EUR 24.000 per jaar. Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar.

Lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen geeft recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van de Privatiseringscommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar en een lid van de Remuneratiecommissie ontvangt EUR 5.000 per jaar. Een lid van de Selectie- en Benoemingscommissie ontvangt een beloning van EUR 5.000 per jaar. Aangezien er in 2006 geen noodzaak was om frequent bijeen te komen is door de leden van deze commissie voor het boekjaar 2006 geen bedrag in rekening gebracht. De hoogte van de beloning voor een lid van de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie moet nog worden vastgesteld en goedgekeurd. Er zijn en worden geen aandelen, opties, leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de Raad van Commissarissen.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2006

EUR 1.000	2006	2005
mr. P.J. Kalff (voorzitter)	46,6	51,6
mr. H. van den Broek	30,6	30,6
dr. F.J.G.M. Cremers**	21,9	n.v.t.
drs T.A. Maas - de Brouwer	30,6	35,6
mr. A. Ruys*	19,2	n.v.t.
mr. W.F.C. Stevens	37,6	37,6
T.H. Woltman	30,6	35,6

Oud-leden van de Raad van Commissarissen

mr. J.M. Hessels*	12,5	37,6
mr. S. Patijn**	12,8	25,6

* In april 2006 is de heer Hessels afgetreden als commissaris en is de heer Ruys benoemd als commissaris.

** In juni 2006 is de heer Patijn afgetreden als commissaris en is de heer Cremers benoemd als commissaris.

Schiphol, 14 februari 2007

De Raad van Commissarissen

■ Gebeurtenissen na balansdatum

Overname verkoopactiviteiten drank en tabak van KLM Tax Free Services

Schiphol Group heeft in 2006 definitieve overeenstemming bereikt met KLM NV over de overname van de verkoopactiviteiten drank en tabak in het See Buy Fly gebied per 3 januari 2007. Tot en met 2 januari 2007 zijn deze activiteiten nog door KLM Tax Free Services uitgevoerd. De overname van deze activiteiten past in de strategie van de Business Area Consumers van Schiphol Group om de retail activiteiten te versterken. Gegeven de overname datum heeft de transactie geen effect op de financiële gegevens zoals opgenomen in deze jaarrekening. Met ingang van 3 januari 2007 zullen de overgenomen activiteiten volledig door Schiphol Group worden geconsolideerd.

Zuurstofgehalte sloten

Eind januari is geconstateerd dat de normen voor het water op enkele punten niet conform de eisen van het Hoogheemraadschap Rijnland zijn. Het hoogheemraadschap heeft aangekondigd dat het aan Schiphol Group hiervoor een dwangsom zal opleggen.

Privatisering

Tijdens de kabinetsperiode van het nieuwe kabinet Balkenende komt er geen beursgang. Dit blijkt uit het regeerakkoord dat op 7 februari is bekendgemaakt. Het is de verwachting dat het nieuwe kabinet het vernietigingsbesluit van het vorige kabinet zal intrekken. Het enquêteverzoek bij de Ondernemingskamer tegen de gang van zaken rond de privatisering is vooralsnog aangehouden.

Bestuur en Management

Raad van Commissarissen



mr. P.J. Kalff
(1937, Nederlandse nationaliteit)

Voorzitter van de Raad van Commissarissen
Commissaris sinds 1997;
derde en tevens laatste termijn
loopt af in 2009

- Voorzitter Raad van Commissarissen Stork NV
- Commissaris Koninklijke Volker Wessels Stevin NV
- Commissaris HAL Holding NV
- Member of the Board Aon Corporation
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur ABN Amro Holding NV



mr. H. van den Broek
(1936, Nederlandse nationaliteit)

Commissaris sinds 2000;
tweede termijn loopt af in 2008

- Minister van Staat
- Voorzitter Calamiteiten Commissie van de Stichting Calamiteiten Fonds
- Voorzitter Bestuur Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen Clingendael
- Voorzitter Bestuur Carnegie Stichting en Beheersraad Haagse Academie voor Internationaal Recht
- Voorzitter Alg. Bestuur Radio Nederland Wereldomroep
- Lid Raad van advies Stuart Lammert&Co
- Lid Raad van Toezicht Universiteit Utrecht
- Voormalig Lid van de Europese Commissie
- Voormalig Minister van Buitenlandse Zaken



mr. A. Ruys
(1947, Nederlandse nationaliteit)

Vice-voorzitter van de
Raad van Commissarissen
Commissaris sinds 2006;
eerste termijn loopt af in 2010

- Member of the Board Lottomatica SpA
- Commissaris Sara Lee International BV
- Commissaris ABN Amro NV
- Commissaris British American Tobacco plc
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Heineken NV



drs. T.A. Maas - de Brouwer
(1946, Nederlandse nationaliteit)

Commissaris sinds 2001;
tweede termijn loopt af in 2009

- Commissaris ABN Amro NV
- Commissaris Koninklijke Philips Electronics Nederland BV
- Commissaris Arbo Unie
- Commissaris Twynstra Gudde
- Lid Governing Counsel Van Leer Group Foundation
- Voormalig President HayVision Society



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

Commissaris sinds 2006;
eerste termijn loopt af in 2010

- Vice Voorzitter Raad van Commissarissen Fugro NV
- Commissaris NV Nederlandse Spoorwegen
- Commissaris Koninklijke Vopak NV
- Commissaris Rodamco Europa NV
- Lid Commissie Kapitaalmarkt AFM
- Voormalig CFO en lid Raad van Bestuur van VNU NV



T.H. Woltman
(1937, Nederlandse nationaliteit)

Commissaris sinds 1998;
derde en tevens laatste termijn
loopt af in 2010

- Commissaris BCD Holding NV
- Commissaris Koninklijke Saan BV
- Commissaris Koninklijke Porcelayne Fles NV
- Voormalig Voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
- Voormalig Senior Vice President KLM North America



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

Commissaris sinds 2002;
tweede termijn loopt af in 2010

- Commissaris Aegon NV
- Commissaris TBI Holdings
- Commissaris Nederlandse Staatsloterij
- Voormalig Senior counsel Baker & McKenzie
- Voormalig lid Eerste Kamer

De directie



prof. drs. G.J. Cerfontaine
(1946, Nederlandse nationaliteit)

President directeur
sinds 1 augustus 1998

- Lid Raad van Commissarissen Rüttchen Groep BV
- Lid Adviesraad Gilde Investments NV
- Voorzitter Vereniging Vrienden van het Concertgebouw en het Koninklijk Concertgebouworkest
- Voorzitter Stichting Vrede van Utrecht



mr. A.P.J.M. Rutten
(1951, Nederlandse nationaliteit)

Lid directie / Chief Operations Officer
sinds 1 september 2005

- Lid Raad van Advies NIVR
- Lid van de Executive Committee van ACI Europe
- Lid Raad van Advies van het ROC Amsterdam, werkmaatschappij Airport
- Lid Adviesraad Aviation Studies - Hogeschool van Amsterdam
- Lid Raad van Advies Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
- Bestuurder van de Stichting Flight Safety Nederland



dr. P.M. Verboom
(1950, Nederlandse nationaliteit)

Lid directie / Chief Financial Officer
sinds 1 september 1997

- Lid Raad van Commissarissen VastNed Retail NV

Aviation

Consumers

Real Estate

Alliances & Participations

Management Business Areas & Staven

Business Areas

Ad Rutten	Business Area Aviation
Dick Flink	Business Area Consumers
Ad Mast	Business Area Real Estate
Pieter Verboom	Business Area Alliances & Participations

Regionale en internationale activiteiten

Jacques Greitemann	Directeur Schiphol International
Roland Wondolleck	Directeur Rotterdam Airport
Bart de Boer	Directeur Eindhoven Airport
Lex Oude Weernink	Directeur Lelystad Airport
Koen Rooijmans	Brisbane Airport Corporation
Alain Maca	JFK IAT
Peter Steinmetz	Aruba Airport Authority
Gert-Jan de Graaff	Arlanda Schiphol Development Company
Jonas van Stekelenburg	Angkasa Pura Schiphol
Frits Bosch	Dartagnan Biometric Solutions

Staff & support

Paul Luijten	Directeur Corporate Communications & Public Affairs
Jan Stringer	Corporate Auditor (tevens Centraal Functionaris)
Charles Evers	Corporate Controller
Joris Backer	Directeur Corporate Legal (tevens secretaris van de Vennootschap)
Dirk Klokke	Directeur Corporate Procurement
Gerard Ellermann	Directeur Corporate Treasury
Wim Mul	Directeur Human Resources
Joop Krul	Directeur Airport Development
Gert Eerkens	Directeur Projectmanagement Schiphol
Kees Jans	Directeur Information & Communication Technology

Centrale Ondernemingsraad

Theo van Heijningen	Voorzitter	Gijs Hasselman
Marcel van den Berg	Lid dagelijks bestuur	Rabia Karahan
Hans Fritzsche	Lid dagelijks bestuur	Remon Mersmann
Frans Sam	Secretaris	Nasser Ouf
Caroline Frenken		Wim Roozendaal
Manfred Funke		Rob van der Zee
Rabia Gaffar		Joop Zorn

Schiphol Group Jaarrekening 2006

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde balans per 31 december 2006	90
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2006	92
Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen	93
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2006	95
Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening	96
■ Algemene informatie	96
■ Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling	96
■ Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen	109
■ Kritische veronderstellingen en schattingen	111
■ Financieel Risico Management	114
■ Informatie per bedrijfssegment	118
■ Toelichting op de geconsolideerde balans	120
■ Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	151
■ Toelichting op het geconsolideerd kasstroomoverzicht	162
■ Gebeurtenissen na balansdatum	164
■ Gerelateerde partijen	165

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige balans per 31 december 2006	177
Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2006	178
Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening	179

Activa

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2006	31 december 2005 ^{*)}
Vaste activa			
Immateriële activa	1	22.938	17.865
Activa t.b.v. operationele activiteiten	2	2.068.640	2.175.388
Activa in aanbouw of ontwikkeling	3	483.896	289.975
Vastgoedbeleggingen	4	690.057	665.271
Latente belastingen	5	283.231	–
Deelnemingen	6	45.654	17.842
Vorderingen op deelnemingen	7	45.628	45.520
Overige financiële belangen	8	15.624	12.703
Leasevorderingen	9	21.077	20.015
Overige vorderingen	10	4.142	4.519
Derivaten	18	459	300
		<u>3.681.346</u>	<u>3.249.398</u>
Vlottende activa			
Leasevorderingen	9	2.715	2.384
Overige vorderingen	10	327	292
Activa beschikbaar voor verkoop	11	15.851	25.277
Handels- en overige vorderingen	12	156.776	142.082
Liquide middelen	13	307.577	261.942
		<u>483.246</u>	<u>431.977</u>
		<u>4.164.592</u>	<u>3.681.375</u>

Passiva

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2006	31 december 2005
Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders			
Geplaatst kapitaal	14	77.712	77.712
Ingehouden winst	15	2.611.841	2.140.230
Overige reserves	16	14.322	4.710
		<u>2.703.875</u>	<u>2.222.652</u>
Minderheidsaandeelhouders	17	18.489	22.658
		<u>2.722.364</u>	<u>2.245.310</u>
Eigen vermogen			
		<u>2.722.364</u>	<u>2.245.310</u>
Langlopende verplichtingen			
Leningen	18	652.737	775.252
Leaseverplichtingen	19	176.116	182.486
Personeelsbeloningen	20	52.751	54.944
Latente belastingen	5	–	18.915
Overige voorzieningen	21	10.000	10.000
Derivaten	18	16.031	48.231
Overige langlopende verplichtingen	22	20.290	–
		<u>927.925</u>	<u>1.089.828</u>
Kortlopende verplichtingen			
Leningen	18	116.860	28.359
Leaseverplichtingen	19	5.141	7.222
Derivaten	18	40.858	–
Winstbelasting	23	93.519	91.240
Handels- en overige schulden	24	257.925	219.416
		<u>514.303</u>	<u>346.237</u>
		<u>4.164.592</u>	<u>3.681.375</u>

^{*)} Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

(in EUR 1.000)	Toelichting	2006	2005	(in EUR 1.000)	Toekomend aan de aandeelhouders			Minderheids	Totaal	
					Geplaatsd kapitaal	Ingehouden winst	Overig reserves	aandeel-houders		
Netto-omzet	26	1.036.705	947.567							
Verkoopopbrengst vastgoed		40.465	85.024	Stand per 1 januari 2005	77.712	1.993.732	2.624	20.962	2.095.030	
Boekwaarde verkoop vastgoed		30.021	74.828	Omrekeningsverschillen	16	-	-	846	-	846
Resultaat uit verkoop vastgoed	27	10.444	10.196	Waardemutaties hedgetransacties	16	-	-	234	-	234
Waardeveranderingen vastgoed	28	28.570	12.377	Waardemutaties overige belangen	16	-	-	1.006	-	1.006
Overige resultaten uit vastgoed		39.014	22.573	Direct in het eigen vermogen verwerkte baten en lasten						
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	29	412.713	352.009	Resultaat				2.086	-	2.086
Personeelsbeloningen	30	152.824	133.500							
Afschrijvingen	31	160.771	161.803	Som van het resultaat en direct in het eigen vermogen verwerkte baten en lasten						
Bijzondere waardeveranderingen	32	982	4.903							
Overige bedrijfskosten	33	32.026	6.938	Uitbetaling van dividend	15	-	- 46.400	-	- 111	- 46.511
Totaal bedrijfslasten		- 759.316	- 659.153	Kapitaalstorting derden in dochteronderneming					550	550
Exploitatieresultaat		316.403	310.987	Overige mutaties					- 2	- 4
Financiële baten en lasten	34	- 35.668	- 34.098	Stand per 31 december 2005	77.712	2.140.230	4.710	22.658	2.245.310	
Resultaat deelnemingen	35	10.714	1.777	Omrekeningsverschillen	16	-	-	89	-	89
Resultaat voor belastingen		291.449	278.666	Waardemutaties hedgetransacties	16	-	-	6.602	-	6.602
Winstbelasting	36	236.686	- 84.507	Waardemutaties overige belangen	16	-	-	2.921	-	2.921
Resultaat		528.135	194.159	Direct in het eigen vermogen verwerkte baten en lasten						
Toekomend aan:				Resultaat				9.612	-	9.612
Minderheidsaandeelhouders	37	1.226	1.259							
Aandeelhouders (netto resultaat)		526.909	192.900	Som van het resultaat en direct in het eigen vermogen verwerkte baten en lasten						
				Uitbetaling van dividend	15	-	- 55.300	-	- 111	- 55.411
Winst per aandeel (x EUR 1)	38	3.077	1.126	Uitbreiding belang in dochterondernemingen	40	-	-	-	- 5.284	- 5.284
				Overige mutaties						
Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)	38	3.077	1.126	Stand per 31 december 2006	77.712	2.611.841	14.322	18.489	2.722.364	

Het dividend dat per aandeel in 2006 en 2005 werd uitgekeerd kan als volgt worden berekend:

	2006	2005
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	55.300.000	46.400.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	171.255	171.255
Dividend per aandeel (x EUR 1)	323	271

Ten behoeve van het kasstroomoverzicht wordt uitgegaan van een saldo aan liquide middelen dat gelijk is aan de som van liquide middelen én schulden in rekening courant bij banken. Deze laatste post wordt in de balans gepresenteerd als onderdeel van de handels- en overige schulden.

	2006	2005
Liquide middelen	307.577	261.942
Schulden in rekening courant	- 8.322	- 82
	299.255	261.860

	(in EUR 1.000)	Toelichting	2006	2005 ^{*)}
Kasstroom uit operationele activiteiten:				
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	39		450.154	454.165
■ Betaalde winstbelasting			- 63.071	- 113.808
■ Betaalde interest			- 44.644	- 48.234
■ Ontvangen interest			12.581	9.974
■ Ontvangen dividend			6.935	5.023
			- 88.199	- 147.045
Kasstroom uit operationele activiteiten			361.955	307.120
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:				
■ Investerings in immateriële activa	1		- 9.927	- 8.943
■ Investerings in vaste activa	3		- 234.397	- 268.052
■ Ontvangen uit desinvesteringen vastgoed	27		21.347	80.024
■ Ontvangen uit desinvesteringen operationele activa	2		246	545
■ Acquisities dochterondernemingen en joint ventures	40		- 19.292	- 14.378
■ Kapitaalstorting derden in dochterondernemingen	17		-	250
■ Verstrekking van overige vorderingen	10		-	- 1.728
■ Betaalde aflossing overige vorderingen	10		38	-
■ Nieuw afgekochte erfpacht	9		- 3.993	-
■ Ontvangen termijnen financiële lease	9		2.737	2.737
			- 243.241	- 209.545
Kasstroom uit investeringsactiviteiten			- 243.241	- 209.545
Vrije kasstroom			118.714	97.575
Kasstroom uit financieringsactiviteiten				
■ Ontvangen uit opgenomen leningen	18		9.136	67.002
■ Betaalde aflossingen op leningen	18		- 21.604	- 80.264
■ Betaald dividend	15		- 55.411	- 46.511
■ Nieuw afgekochte erfpacht	19		-	2.106
■ Betaalde termijnen financiële lease	19		- 13.242	- 14.256
			- 81.121	- 71.923
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			- 81.121	- 71.923
Nettokasstroom			37.593	25.652
Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	13		261.860	236.204
Nettokasstroom			37.593	25.652
Koers- en omrekeningsverschillen	33		- 198	4
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	13		299.255	261.860

^{*)} Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Algemene informatie

NV 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. NV Luchthaven Schiphol voert als handelsnaam Schiphol Group.

Schiphol Group is een exploitant van luchthavens en in het bijzonder van AirportCities. Wij hebben de ambitie één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld te zijn. Wij willen duurzame waarde voor onze stakeholders creëren door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als het meest toonaangevende en efficiënte vervoersknooppunt van lucht-, rail- en wegverbindingen die haar bezoekers en de daar gevestigde ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week alle diensten biedt die zij nodig hebben.

In de vergadering van 14 februari 2007 heeft de Raad van Commissarissen ingestemd met de jaarrekening zoals opgemaakt door de Directie. De Directie legt de jaarrekening ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, welke vergadering wordt gehouden op 12 april 2007.

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.

Alle definitief door de IASB uitgegeven standaarden zijn volledig en zonder aanpassingen door de EU bekrachtigd, met uitzondering van IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement waarvan door de EU bepaalde voorschriften niet zijn overgenomen (carve out versie). Dit verschil tussen 'IFRS' en 'IFRS, voorzover aanvaard door de EU' is in de praktijk niet van toepassing voor Schiphol Group.

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2006

De toepassing van IAS 19 (Amendment), Employee Benefits, is verplicht met ingang van de jaarrekening over 2006. Met de wijziging van de richtlijn wordt ten eerste een nieuwe alternatieve methode geïntroduceerd voor de verwerking van actuariële winsten en verliezen. Schiphol Group zal van deze alternatieve methode geen gebruik maken. Ten tweede kan de wijziging van de richtlijn leiden tot het in de balans in aanmerking nemen van een verplichting in de situatie van een toegezegd-pensioenregeling waarvoor geldt dat over onvoldoende informatie kan worden beschikt om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen. Ondanks dat deze situatie van toepassing is op de pensioenregeling van het personeel van Schiphol Group leidt de wijziging van de richtlijn niet tot het in aanmerking nemen van een verplichting. Ten derde houdt de wijziging van de richtlijn een uitbreiding in van de vereisten aan de toelichting. In deze jaarrekening is hiermee rekening gehouden.

De andere wijzigingen van standaarden en nieuwe standaarden (IAS 21, IAS 39, IFRS 1 en IFRS 4) en interpretaties bij bestaande standaarden (IFRS 6, IFRIC 4, IFRIC 5 en IFRIC 6) die verplicht zijn met ingang van de jaarrekening over 2006 zijn niet relevant voor Schiphol Group.

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2007

IFRS 7, Financial Instruments: Disclosures introduceert nieuwe vereisten aan de toelichtingen met betrekking tot financiële instrumenten, die ook van toepassing zijn op Schiphol Group. Toepassing van de richtlijn is verplicht met ingang van de jaarrekening over 2007. Schiphol Group heeft de richtlijn niet vervroegd toegepast in 2006. De richtlijn zal overigens geen gevolgen hebben voor de classificatie en waardering van de financiële instrumenten van Schiphol Group.

IFRIC 10, Interim Financial Reporting and Impairment verbiedt het op jaareinde terugnemen van bijzondere waardeverminderingen ten aanzien van bepaalde balansposten die in een tussentijdse afsluiting ten laste van het resultaat zijn gebracht. Toepassing van de interpretatie is verplicht met ingang van de jaarrekening over 2007. Schiphol Group heeft de interpretatie niet vervroegd toegepast in 2006. De verwachting is echter dat het effect van deze interpretatie in het geval van Schiphol Group niet omvangrijk zal zijn.

Andere nieuwe standaarden of interpretaties bij bestaande standaarden (IFRIC 7, IFRIC 8 en IFRIC 9) die verplicht zijn met ingang van de jaarrekening 2007 zijn niet relevant voor Schiphol Group.

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2008 of later

IFRIC 12 Service Concession Arrangements is verplicht met ingang van het boekjaar 2008 en IFRS 8 Operating Segments is verplicht met ingang van het boekjaar 2009. Voor beide standaarden geldt dat de mogelijke gevolgen voor Schiphol Group nog in onderzoek zijn. IFRIC 11 Group and Treasury Share Transactions is niet relevant voor Schiphol Group.

Voorts wordt, voorzover van toepassing, voldaan aan de wettelijke bepalingen inzake 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.

Consolidatie

(a) Algemeen

De grondslagen van waardering en resultaatbepaling van dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen zijn waar noodzakelijk aangepast om zodoende overeenstemming met de grondslagen van Schiphol Group te bewerkstelligen.

(b) Dochterondernemingen

De financiële gegevens van de NV Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen worden volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder dochterondernemingen worden verstaan de maatschappijen waarin door de NV Luchthaven Schiphol zeggenschap over het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend.

Het aandeel van de overige aandeelhouders in het geconsolideerde eigen vermogen en het geconsolideerde resultaat is in de balans vermeld onder het eigen vermogen (minderheidsaandeelhouders) en in de winst- en verliesrekening onder resultaat toekomstend aan minderheidsaandeelhouders.

(c) Joint ventures

De financiële gegevens van deelnemingen die als joint venture kwalificeren, worden opgenomen naar evenredigheid van het daarin gehouden belang. Van een joint venture is sprake in geval van activiteiten, al of niet uitgevoerd in de vorm van een rechtspersoon of vennootschap, waarop als gevolg van een overeenkomst tot samenwerking tussen een beperkt aantal deelnemers de zeggenschap gezamenlijk en unaniem wordt uitgeoefend.

De resultaten van de in de loop van het jaar verworven dochterondernemingen en joint ventures worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap zeggenschap of gezamenlijke zeggenschap heeft verkregen op het beleid van de dochteronderneming respectievelijk joint venture. De financiële gegevens van de in de loop van het jaar afgestoten dochterondernemingen en joint ventures blijven in de consolidatie opgenomen tot aan het moment dat geen sprake meer is van zeggenschap of gezamenlijke zeggenschap.

(d) Deelnemingen

Onder deelnemingen worden verstaan die entiteiten waarop de vennootschap invloed van betekenis kan uitoefenen. Deze deelnemingen worden gewaardeerd op basis van de equity methode, dat wil zeggen initieel tegen kostprijs welke kostprijs 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 vermeerderd met eventuele kosten die direct toerekenbaar zijn aan de overname. De overgenomen identificeerbare activa en (voorwaardelijke) verplichtingen worden initieel gewaardeerd op reële waarde per overname datum. Het verschil tussen de kostprijs van de overname en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van verkregen activa en verplichtingen wordt in de geconsolideerde jaarrekening verantwoord als goodwill onder de immateriële activa (bij dochterondernemingen en joint ventures) of als onderdeel van de waarde van de deelneming. Indien dit verschil negatief is, wordt het verschil direct in de winst- en verliesrekening verantwoord.

(f) Eliminaties

Transacties evenals de daaruit voortvloeiende ongerealiseerde winsten, vorderingen en schulden tussen de vennootschap en haar dochterondernemingen, deelnemingen en joint ventures worden geëlimineerd, bij joint ventures en deelnemingen naar evenredigheid van het belang van de vennootschap in die joint ventures en deelnemingen. Ongerealiseerde verliezen worden eveneens geëlimineerd tenzij er aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering van het actief.

Enkelvoudige winst- en verliesrekening

Gebruik is gemaakt van de in artikel 2:402 BW geboden mogelijkheid tot opstelling van een verkorte enkelvoudige winst- en verliesrekening.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld op basis van de zogenoemde indirecte methode.

Informatie per bedrijfssegment

Een bedrijfssegment is een duidelijk te onderscheiden onderdeel van een onderneming dat individuele goederen of diensten of een groep van soortgelijke goederen of diensten levert respectievelijk verleent en dat een van de andere bedrijfssegmenten afwijkend rendements- en risicoprofiel heeft. Schiphol Group onderkent vier bedrijfssegmenten (Business Areas), te weten Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations. De aansturing door de directie sluit aan bij deze indeling, evenals de financiële informatie die de directie in dat kader ontvangt. Kosten van concern overhead worden aan de

bedrijfssegmenten toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de activa, omzet en personeelskosten van Schiphol Group.

Aangezien een zeer belangrijk deel van de huidige activiteiten van Schiphol Group zich concentreert in Nederland zijn geen geografische segmenten aangemerkt.

Vreemde valuta

(a) Functionele en verslaggeving valuta

De primaire economische omgeving van Schiphol Group is Nederland. De functionele en presentatie valuta van Schiphol Group is dientengevolge de euro. Financiële informatie wordt weergegeven in duizenden euro, tenzij anders aangegeven.

(b) Transacties, activa en passiva

Transacties (investeringen, opbrengsten en kosten) in vreemde valuta worden verwerkt tegen de koers van afwikkeling. Monetaire activa en passiva (vorderingen, schulden en liquide middelen) in vreemde valuta worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen die zich voordoen bij deze omrekening en bij afwikkeling van deze posten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord onder de financiële baten en lasten. Hetzelfde geldt voor koersverschillen op niet-monetaire activa en passiva, tenzij winsten of verliezen op deze posten rechtstreeks in het eigen vermogen worden opgenomen. In dat geval worden de koersverschillen ook rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord.

Een uitzondering op vorenstaande betreft de koersverschillen uit hoofde van financiële instrumenten in vreemde valuta, waartegen derivaten worden aangehouden met het doel koersrisico's op toekomstige kasstromen af te dekken. Koersverschillen op deze financiële instrumenten worden verantwoord in het eigen vermogen, mits de afdekking in hoge mate effectief is. Het ineffektieve gedeelte wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

(c) Dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen

Opbrengsten en kosten in vreemde valuta worden omgerekend tegen een gemiddelde koers. Activa en passiva worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. Goodwill en reële waarde-aanpassingen die ontstaan bij de acquisitie van een deelneming worden gezien als activa en passiva van de betreffende deelneming, en worden eveneens omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen die ontstaan bij de omrekening van balans en winst- en verliesrekening van dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen buiten de euro zone worden rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord onder de reserve omrekeningsverschillen. Bij vervreemding van een dochteronderneming, joint venture of deelneming buiten de euro zone worden de cumulatieve omrekeningsverschillen, die eerst in de reserve omrekeningsverschillen werden verantwoord, in de winst- en verliesrekening verantwoord als onderdeel van het resultaat uit hoofde van de vervreemding.

Immateriële activa

Immateriële activa hebben betrekking op de kosten van goodwill welke is verkregen van derden 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.

Voorvoemde 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 is niet toegestaan.

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, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen twee categorieën:

- activa in aanbouw ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten;
- activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige vastgoedbelegging.

Activa in aanbouw of ontwikkeling worden gewaardeerd tegen historische kostprijs inclusief:

- bouwrente voor grootschalige 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 wordt niet afgeschreven. Wel kan sprake zijn van bijzondere waardeverminderingen.

Bij oplevering en/of ingebruikname worden de activa overgeboekt naar vastgoedbeleggingen (tegen reële waarde) of naar activa ten behoeve van operationele activiteiten (tegen historische kostprijs). In het laatste geval zal dan tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aanvangen. Initiële investeringsuitgaven evenals latere uitgaven worden opgevoerd als activa ten behoeve van operationele activiteiten respectievelijk 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. Voor de wijze waarop vastgoedbeleggingen worden behandeld wordt verwezen naar de afzonderlijke paragraaf over deze post.

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 waarde verminderingen.

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 als volgt:

Immateriële activa	
■ ICT uren in het kader van ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	3 jaar
■ Softwarelicenties	3 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	3-20 jaar

Bijzondere waardeverminderingen

De boekwaarde van vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering. Voor goodwill wordt voornoemde toets jaarlijks uitgevoerd, ongeacht of sprake is van dergelijke aanwijzingen. De realiseerbare waarde is de hoogste van de directe opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De directe opbrengstwaarde is het bedrag dat kan worden verkregen uit de verkoop van het actief. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen die naar verwachting uit het actief zullen voortvloeien. Voornoemde toets wordt uitgevoerd op het niveau van de kasstroom genererende eenheden.

Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardevermindering in aanmerking genomen in de winst- en verliesrekening en in mindering gebracht op de boekwaarde van het actief. Voorts wordt, voorzover van toepassing, de lineaire afschrijving over de resterende gebruiksduur bijgesteld. Daarnaast kunnen omstandigheden duiden op de noodzaak tot het terugdraaien van een eerder toegepaste bijzondere waardevermindering. Terugnemen van waardeverminderingen op goodwill is echter niet toegestaan.

Vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen worden, zolang zij onderdeel uitmaken van de activa in aanbouw of ontwikkeling, gewaardeerd tegen kostprijs en bij oplevering tegen de intern bepaalde reële waarde overgeboekt naar de post vastgoedbeleggingen. Het verschil tussen de reële waarde en de kostprijs wordt daarbij 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. Op jaarbasis wordt minimaal 50% van de objecten in portefeuille getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs, terwijl de resterende objecten door interne taxateurs worden getaxeerd. Daarbij wordt elk object minimaal eens in de twee jaar getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs. De reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd houdt, ter voorkoming van dubbeltellingen, rekening met de in de balans opgenomen huurincentives.

De tot de vastgoedbeleggingen behorende gronden worden eveneens gewaardeerd op reële waarde die overigens uitsluitend intern wordt bepaald. De marktwaarde van de in erfpacht uitgegeven terreinen 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.

Als gevolg van het langlopende karakter van de contracten bestaat onduidelijkheid over de aanwending van de betreffende gronden na afloop van deze contracten. Als gevolg hiervan kan uitsluitend een betrouwbare waarde worden bepaald voor de eindwaarden indien het erfpachtcontract binnen 20 jaar expireert. De eindwaarde van contracten die na 20 jaar expireren wordt op nihil gewaardeerd.

Waardeveranderingen die ontstaan als gevolg van een wijziging in de reële waarde van vastgoedbeleggingen worden verantwoord in 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.

Op vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

Latente belastingen

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen voor tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de in deze jaarrekening gevolgde waarderinggrondslagen anderzijds.

Latente belastingvorderingen, met inbegrip van die voortvloeiend uit voorwaartse verliescompensatie, worden gewaardeerd indien het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee verliezen kunnen worden gecompenseerd en verrekeningsmogelijkheden kunnen worden benut.

Latente belastingverplichtingen worden verantwoord voor belastbare tijdelijke verschillen in verband met investeringen in dochterondernemingen, deelnemingen en joint ventures, tenzij de vennootschap in staat is het tijdstip van afwikkeling van het tijdelijke verschil te bepalen en het waarschijnlijk is dat het tijdelijke verschil in de voorzienbare toekomst niet zal worden afgewikkeld.

Latente belastingvorderingen en verplichtingen worden gewaardeerd tegen de belastingtarieven die naar verwachting van toepassing zullen zijn op de periode waarin de vordering wordt gerealiseerd of de verplichting wordt afgewikkeld, op basis van de belastingtarieven (en de belastingwetgeving) waarvan het wetgevingsproces (materieel) is afgesloten op de balansdatum.

Lease

(a) Classificatie

De activa waarvan de vennootschap of haar dochterondernemingen krachtens een leaseovereenkomst het economisch eigendom hebben, worden geassocieerd 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 geassocieerd 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 leasetermijnen 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. 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.

(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 leasetermijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringsbaten en vermindering van de uitstaande vordering, dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet (de effectieve rente) op het resterende saldo van de vorderingen wordt getoond.

(e) Schiphol Group als verhuurder in een operationele lease

Activa die het onderwerp zijn van een verhuurovereenkomst die classificeert als operationele lease worden in de balans opgenomen en gewaardeerd volgens de aard van het actief. Huurtermijnen van dergelijke lease contracten worden lineair, rekening houdend met huurincentives, als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening. 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.

Vorderingen op deelnemingen en overige vorderingen

De vorderingen op deelnemingen en overige vorderingen 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 overige vorderingen gewaardeerd

tegen geamortiseerde kostprijs. Verschillen tussen de aflossingswaarde enerzijds en de reële waarde verminderd met transactiekosten op het moment van uitgifte anderzijds worden daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rente methodiek

Overige financiële belangen

Op overige financiële belangen worden door de vennootschap zeggenschap noch invloed van betekenis uitgeoefend. Doorgaans betreft dit belangen kleiner dan 20%. Dergelijke belangen worden gewaardeerd tegen reële waarde die wordt ontleend aan een beursnotering of, indien geen sprake is van een beursnotering, aan waarderingstechnieken. Indien door het ontbreken van (actuele) informatie geen reële waarde kan worden bepaald door middel van waarderingstechnieken wordt het overige financiële belang gewaardeerd tegen de kostprijs. Wijzigingen in de reële waarde van deze overige financiële belangen worden 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 hoofdsom 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 afdekkinginstrumenten betreffen renteswaps, rentecaps en valutaswaps. Gezien hun specifieke aanwending is terzake van al deze afdekkinginstrumenten 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 ineffectieve gedeelte wordt direct verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

Bij het afsluiten van een afdekkingstransactie wordt deze formeel gedocumenteerd. De parameters (looptijd, nominaal bedrag en dergelijke) van het af te dekken instrument en het afdekkinginstrument komen daarbij volledig overeen. Periodiek wordt getoetst of de afdekkingstransactie over de afgelopen periode effectief is geweest en of de afdekkingstransactie naar verwachting over de komende periode effectief zal zijn.

Indien het afdekkinginstrument afloopt of wordt verkocht, beëindigd of wordt uitgeoefend, of de afdekkingstransactie voldoet niet meer aan de criteria voor het mogen toepassen van hedge accounting, dan wordt de toepassing daarvan per direct gestaakt. De tot dan gecumuleerde mutaties in de reële waarde van het betreffende afdekkinginstrument blijven in de afdekkingreserve en worden in de winst- en verliesrekening verantwoord op het moment dat de initieel afgedekte kasstroom zich voordoet.

Activa beschikbaar voor verkoop

Vaste activa worden als activa beschikbaar voor verkoop gepresenteerd indien vast staat dat de boekwaarde uitsluitend door verkoop zal worden gerealiseerd. De tot deze categorie behorende grond wordt gewaardeerd op verkrijgingsprijs of lagere reële waarde verminderd met te verwachten, direct gerelateerde verkoopkosten. In de verkrijgingsprijs zijn tevens opgenomen de kosten die samenhangen met de verwerving van de grond en kosten voor bouwrijp maken van de grond.

Ook vastgoedbeleggingen waarvoor vanaf het begin het voornemen bestaat deze te verkopen worden als voor verkoop beschikbare activa verantwoord. 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 bedragen.

(b) Ingehouden winst

De ingehouden winst betreft een cumulatie van het jaarlijkse netto resultaat (het deel van het resultaat dat toekomt aan de aandeelhouders).

(c) Overige reserves

De overige reserves bestaan uit de reserve afdekkingstransacties, de reserve overige financiële belangen en de reserve omrekeningsverschillen.

Aan de reserve overige financiële belangen worden 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 alsmede schulden aan kredietinstellingen. Leningen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de opgenomen lening. Transactiekosten worden op dit bedrag in mindering gebracht. Vervolgens worden de schulden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Het verschil tussen de aflossingswaarde en de kostprijs wordt daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rente methodiek.

Leningen worden verantwoord onder de kortlopende schulden voorzover wordt verwacht dat aflossing binnen 12 maanden na balansdatum zal plaatsvinden.

Personeelsbeloningen

Inzake personeelsbeloningen is sprake van de volgende indeling:

- a) korte termijn personeelsbeloningen;
- b) vergoedingen na uitdiensttreding;
- c) andere lange termijn personeelsbeloningen;
- d) ontslagvergoedingen.

Hieronder wordt kort aangegeven wat deze categorieën inhouden en welke personeelsbeloningen van Schiphol onder de verschillende categorieën worden ingedeeld.

(a) Korte termijn personeelsbeloningen

Korte termijn personeelsbeloningen zijn personeelsbeloningen die betaalbaar zijn binnen 12 maanden na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties heeft verricht. Binnen Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit salarissen (inclusief vakantiegeld) en alle vaste en variabele toeslagen, bijdragen voor werknemersverzekeringen, doorbetaling loon bij ziekte, winstdeling, variabele beloning (niet zijnde lange termijn bonussen). 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. Naar informatie van het ABP is ABP 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 salarisniveaus ten aanzien van reeds verstreken dienstjaren (backservicekosten) toenemen, wordt deze toename niet volledig verantwoord in de periode waarin de rechten verleend worden, maar gespreid over de resterende dienstjaren ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.
4. verminderd met de reële waarde van eventuele fondsbeleggingen op de balansdatum waaruit de verplichtingen direct moeten worden afgewikkeld.

De overige voorzieningen binnen deze categorie van personeelsbeloningen (functioneel leeftijdsontslag, vergoeding ziektekostenverzekering voor gepensioneerden en de aanvullende uitkering bij arbeidsongeschiktheid) worden eveneens berekend volgens actuariële grondslagen en verantwoord in overeenstemming met de methode zoals hiervoor onder 1 tot en met 4 is beschreven.

(c) Andere lange termijn personeelsbeloningen

Bij andere lange termijn personeelsbeloningen gaat het om personeelsbeloningen die niet volledig betaalbaar zijn binnen 12 maanden na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties verrichtte. Bij Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit lange termijn bonussen voor het directieteam en staf- en BA directeuren, loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid, jubilea-uitkeringen en sabbatical leave.

De lange termijn bonussen 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 bonus. Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord.

De te verwachten kosten van loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid worden volledig in de winst- en verliesrekening tot uitdrukking gebracht op het moment dat een personeelslid gedeeltelijk arbeidsongeschikt wordt verklaard. In de balans wordt een voorziening verantwoord voor de verlofrechten die door het personeel zijn gereserveerd ten behoeve van sabbatical leave. De kosten komen tot uitdrukking in het boekjaar waarin de betreffende verlofrechten zijn toegekend.

De verplichtingen met betrekking tot jubilea-uitkeringen worden gewaardeerd tegen contante waarde, de verplichtingen uit hoofde van de andere lange termijn personeelsbeloningen niet.

(d) Ontslagvergoedingen

Ontslagvergoedingen zijn personeelsbeloningen die zijn verschuldigd als gevolg van de beslissing van Schiphol Group om het dienstverband van een werknemer te beëindigen vóór de normale pensioen-datum 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 tijds waarde van geld materieel is.

Handels- en overige schulden

De handels- en overige schulden worden opgenomen tegen reële waarde, gewoonlijk het nominale bedrag.

Netto-omzet

De activiteiten van Schiphol Group genereren omzet (havengelden, concessies, verhuringen, auto-parkeergelden) die voor een zeer belangrijk deel kwalificeert als omzet uit het verrichten van diensten. De omzet wordt verantwoord naar rato van de verrichte prestaties op de balansdatum en voorzover het resultaat betrouwbaar kan worden geschat.

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van geleverde diensten onder aftrek van kortingen en over de omzet geheven belastingen. 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.

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. 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 waarde-stijging 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 vastgoedbelegging. Indien en voorzover de delen zelfstandig kunnen worden verkocht of verhuurd worden de delen afzonderlijk aangemerkt en behandeld als activa voor operationele activiteiten of als vastgoedbelegging. 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 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 is evenwel niet toegestaan.

Teneinde in voornoemde gevallen te kunnen bepalen of daadwerkelijk sprake is van bijzondere waardeverminderingen of de noodzaak tot terugnemen daarvan, wordt de realiseerbare waarde bepaald. Daarbij maakt de directie gebruik van inschattingen en veronderstellingen ten aanzien van de bepaling van kasstroomgenererende eenheden, de toekomstige kasstromen en de disconteringsvoet. De beoordelingen die hieraan ten grondslag liggen, kunnen van jaar tot jaar verschillen door economische of marktomstandigheden, veranderingen in de bedrijfsomgeving of in de wet- en regelgeving en door andere factoren waar de vennootschap geen invloed op kan uitoefenen. Indien de prognoses voor de realiseerbare waarde moeten worden bijgesteld dan kan dit leiden tot bijzondere waardeverminderingen of (met uitsluiting van waardeverminderingen op goodwill) terugnemingen daarvan.

Gebruiksduur en restwaarde van activa voor operationele activiteiten

De activa voor operationele activiteiten maken een belangrijk deel uit van de totale activa van de vennootschap, de kosten van lineaire afschrijvingen vormen een belangrijk deel van de jaarlijkse bedrijfslasten. De op basis van haar inschattingen en veronderstellingen door de directie vastgestelde gebruiksduur en restwaarden hebben een belangrijke invloed op de waardering en resultaatbepaling van activa voor operationele activiteiten. De gebruiksduur van activa voor operationele activiteiten wordt mede geschat aan de hand van de technische levensduur, ervaringen ten aanzien van soortgelijke activa, de onderhoudshistorie en de periode gedurende welke economische voordelen uit hoofde van exploitatie van het actief zullen toevloeien aan Schiphol Group. Elk jaareinde wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in inschattingen en veronderstellingen dat een aanpassing van de gebruiksduur en/of restwaarde noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing wordt prospectief doorgevoerd.

Waardering van vastgoed tegen reële waarde

Zoals eerder beschreven wordt de jaarlijkse bepaling van de reële waarde van vastgoedbeleggingen gedeeltelijk uitgevoerd door 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 lease-overeenkomsten 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 alsmede 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 inzake een claim of geschil wordt rekening gehouden in de balans indien het vrijwel zeker is geworden dat een instroom van economische voordelen zal ontstaan. Indien een dergelijke instroom waarschijnlijk is wordt de vordering toegelicht als een voorwaardelijk actief. Een voorziening

dient te worden opgenomen voor bestaande verplichtingen voorzover het tevens waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen zal plaatsvinden om de verplichting in te lossen en een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van het bedrag van de verplichting. Een voorwaardelijke verplichting wordt toegelicht in de paragraaf Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

Periodiek wordt door de directie een beoordeling uitgevoerd op alle claims en geschillen. Aan de hand van de uitkomst van deze beoordeling wordt bepaald voor welke claims en geschillen een voorziening zal worden getroffen of vordering wordt opgenomen dan wel, in het geval van voorwaardelijke verplichtingen en vorderingen, alleen een toelichting zal worden 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.

Financieel Risico Management

Financiële risicofactoren

Door de aard van de activiteiten heeft Schiphol Group te maken met een verscheidenheid aan risico's: marktrisico, kredietrisico 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 euro zone worden uitgedrukt in een valuta die niet de functionele valuta van de entiteit is (de euro in het geval van Schiphol Group). Schiphol Group is internationaal actief en heeft te maken met valutarisico's via diverse valutaposities, met name de Japanse yen (leningen), de Amerikaanse dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone en leningen) en de Australische dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone). Bij de beheersing van het valutarisico met betrekking tot leningen maakt Schiphol Group gebruik van termijncontracten. Het beleid voor de beheersing van het financiële risico is dat vrijwel 100% van de verwachte kasstromen wordt afgedekt. Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de euro zone, waarvan de netto-investeringen te maken krijgen met een omrekeningsrisico. De valutapositie die samenhangt met de netto-investeringen van de activiteiten buiten de euro zone van Schiphol Group wordt niet afgedekt, met uitzondering van de Redeemable Preference Shares die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd.

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. Voorts bezit Schiphol Group aandelen (die tegen reële waarde worden verantwoord onder de 'overige financiële belangen') waar eveneens sprake is van prijsrisico.

(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 markttrent. 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 immers om ten minste 75% van de geleende gelden op te nemen in vastrentende waarden, zonodig met gebruikmaking van derivaten. Het is evenwel tegelijkertijd 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 markttrent. Schiphol Group heeft behalve liquide middelen geen omvangrijke financiële activa die een kasstroom-renterisico lopen. Het kasstroom-renterisico van Schiphol Group hangt samen met langlopende leningen tegen een variabele rente. Deze positie wordt beperkt door het beleid van Schiphol Group om, zonodig met gebruikmaking van derivaten, maximaal 25% van de geleende gelden tegen een variabele rente op te nemen. Het kasstroom-renterisico wordt beheerst door het gebruik van renteswaps waarmee van een variabele rente kan worden overgestapt op een vaste rente. 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.

Kredietrisico

Kredietrisico betreft het risico dat de ene partij bij een financieel instrument haar verplichting niet zal nakomen, waardoor de andere partij een financieel verlies te verwerken krijgt. Tegenpartijen van Schiphol Group bij derivaten- en liquiditeiten transacties zijn beperkt tot financiële instellingen met een hoge kredietwaardigheid. 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.

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 de verbintenissen die verband houden met financiële instrumenten. 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 in de vorm van het EMTN programma. In ons financieringsbeleid streven wij voorts naar het reduceren van het herfinancieringsrisico.

De per balansdatum resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van leasecontracten, leningen en derivaten is als volgt:

(in EUR 1.000)	Totaal	> 1 jaar en			
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	769.597	116.860	652.737	282.157	370.580
Financiële lease verplichtingen	128.274	3.247	125.027	15.670	109.357
Financiële lease vorderingen	- 12.134	- 1.363	- 10.771	- 7.471	- 3.300
Derivaten verplichtingen	56.889	40.858	16.031	16.031	-
Derivaten vorderingen	- 459	-	- 459	- 459	-
	942.167	159.602	782.565	305.928	476.637

Schatting van de reële waarde

De reële waarde van financiële instrumenten die worden verhandeld op actieve markten (zoals verhandelbare derivaten, effecten in de handelsportefeuille en effecten beschikbaar voor verkoop) zijn gebaseerd op beurskoersen per balansdatum. Voor financiële activa wordt de biedprijs gehanteerd, voor financiële passiva is dat de laatprijs.

De reële waarde van financiële instrumenten die niet worden verhandeld op actieve markten (zoals buitenbeurs verhandelde derivaten) wordt bepaald met behulp van waarderingstechnieken. Schiphol Group gebruikt hiervoor verschillende methoden en hanteert veronderstellingen gebaseerd op de marktomstandigheden per balansdatum.

Beurskoersen of door handelaars genoemde prijzen voor vergelijkbare instrumenten worden gebruikt voor langlopende schulden. Andere waarderingstechnieken, zoals verwachte kasstroommodellen, worden gebruikt voor de bepaling van de reële waarde van de resterende financiële instrumenten. De reële waarde van renteswaps wordt berekend als de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen. De reële waarde van valutatermijncontracten wordt bepaald op basis van de koers op de valutatermijnmarkt per balansdatum. Verondersteld wordt dat de nominale waarde na aftrek van de geschatte aanpassingen voor handelsdebiteuren en -crediteuren 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.

Informatie per bedrijfssegment

Schiphol Group onderkent vier bedrijfssegmenten (Business Areas), te weten: Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations.

(in EUR 1.000)	Aviation	Consumers	Real Estate	Alliances & participations	2005 ¹⁾
Winst- en verliesrekening					
Totale netto omzet	591.942	232.297	206.247	90.900	1.121.386
Eliminatie interne netto omzet	- 19.414	- 25.010	- 101.958	- 27.437	- 173.819
Netto omzet	572.528	207.287	104.289	63.463	947.567
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	11.375	1.002	12.377
Afschrijvingen	- 115.148	- 14.873	- 22.995	- 8.787	- 161.803
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	- 588	- 4.315	- 4.903
Andere niet geldelijke lasten	- 2.032	- 2.275	- 3.330	- 2.713	- 10.350
Exploitatieresultaat	99.224	124.623	78.542	8.598	310.987
Resultaat deelnemingen ^{**}	-	-	- 3.619	8.156	4.537
Balans					
Totaal activa	1.972.615	298.963	1.207.811	201.986	3.681.375
Totaal vaste activa (exclusief winstbelasting)	1.711.611	209.910	1.154.822	173.055	3.249.398
Deelnemingen en overige financiële belangen	-	-	6.237	24.308	30.545
Totale verplichtingen (exclusief winstbelasting)	691.321	65.166	475.551	93.872	1.325.910
Investerings	186.924	16.306	49.860	23.905	276.995

¹⁾ Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

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

De activiteiten van de Business Area Consumers bestaan uit het uitgeven van concessies voor winkels en horecagelegenheden, het exploiteren van autoparkeerterreinen en het aanbieden van mogelijkheden te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol. De Business Area is ook buiten Nederland actief met managementcontracten.

De Business Area Real Estate 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.

(in EUR 1.000)	Aviation	Consumers	Real Estate	Alliances & participations	2006
Winst- en verliesrekening					
Totale netto omzet	641.399	232.314	157.724	91.645	1.123.082
Eliminatie interne netto omzet	- 10.471	- 1.842	- 48.636	- 25.428	- 86.377
Netto omzet	630.928	230.472	109.088	66.217	1.036.705
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	28.303	267	28.570
Afschrijvingen	- 116.936	- 14.340	- 19.246	- 10.249	- 160.771
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	- 982	- 982
Andere niet geldelijke lasten	- 20.726	- 248	- 341	- 94	- 21.409
Exploitatieresultaat	73.240	136.487	101.024	5.652	316.403
Resultaat deelnemingen ^{**}	1.311	-	4.198	10.915	16.424
Balans					
Totaal activa	2.188.209	241.738	1.505.203	229.442	4.164.592
Totaal vaste activa (exclusief winstbelasting)	1.785.478	197.247	1.228.176	187.214	3.398.115
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.573	25	34.170	24.510	61.278
Totale verplichtingen (exclusief winstbelasting)	672.743	46.450	520.604	108.912	1.348.709
Investerings	173.370	12.269	68.758	5.627	260.024

^{**}) Resultaat deelnemingen is de som van het resultaat op deelnemingen zoals vermeld in de winst- en verliesrekening, vermeerderd met de aan deelnemingen en overige financiële belangen gerelateerde rentebaten en dividendbaten, zoals verantwoord onder financiële baten en lasten.

Vanuit de Business Area Alliances & Participations wordt de AirportCity-formule internationaal uitgerold en vermarkt. Onder Alliances & Participations vallen eveneens de regionale binnenlandse luchthavens, participaties in buitenlandse luchthavens en utilities.

Samenwerkingsverbanden die eenduidig onder één Business Area vallen, zijn gegroepeerd onder de Business Areas Aviation, Consumers of Real Estate. Alle overige samenwerkingsverbanden vallen onder de Business Area Alliances & Participations. Kosten van concern overhead worden aan de bedrijfssegmenten toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de activa, omzet en personeelskosten van Schiphol Group.

Aangezien een zeer belangrijk deel van de huidige activiteiten van Schiphol Group zich concentreert in Nederland (99,3% van de geconsolideerde omzet in 2006) zijn geen geografische segmenten aangemerkt.

Toelichting op de geconsolideerde balans

1. Immateriële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Ontwikkeling				Totaal
	Goodwill	geautomatiseerde toepassingen	Software licenties	Software in ontwikkeling	
Samenstelling 31 december 2004					
Aanschaffingswaarde	2.096	1.435	442	3.278	7.251
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 940	- 271	- 88	-	- 1.299
Boekwaarde	1.156	1.164	354	3.278	5.952
Specificatie van mutaties in 2005					
Investeringen	-	-	-	8.943	8.943
Opleveringen	-	4.668	1.813	- 6.481	-
Acquisities	5.502	-	-	-	5.502
Afschrijvingen	-	- 1.647	- 622	-	- 2.269
Bijzondere waardeverminderingen	- 307	-	-	-	- 307
Hergroeperingen	-	-	43	-	43
Totaal mutaties in het boekjaar	5.195	3.021	1.234	2.462	11.912
Samenstelling 31 december 2005					
Aanschaffingswaarde	7.598	6.103	2.298	5.740	21.739
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 1.247	- 1.918	- 709	-	- 3.874
Boekwaarde	6.351	4.185	1.589	5.740	17.865
Specificatie van mutaties in 2006					
Investeringen	-	-	-	9.927	9.927
Opleveringen	- 7	6.542	3.547	- 10.082	-
Acquisities	-	-	38	-	38
Afschrijvingen	-	- 3.306	- 1.854	-	- 5.160
Hergroeperingen	-	- 153	421	-	268
Totaal mutaties in het boekjaar	- 7	3.083	2.152	- 155	5.073
Samenstelling 31 december 2006					
Aanschaffingswaarde	7.591	12.474	6.304	5.585	31.954
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 1.247	- 5.206	- 2.563	-	- 9.016
Boekwaarde	6.344	7.268	3.741	5.585	22.938

De per 31 december 2006 aanwezige goodwill heeft tot een bedrag van EUR 0,8 miljoen betrekking op Schiphol Telematics BV en voor EUR 5,5 miljoen op Villa Carmen BV.

Schiphol Group heeft in 2001 een additioneel belang verworven van 16,66% in Schiphol Telematics BV. De boekwaarde van de hieraan gerelateerde goodwill is ultimo 2006 getoetst op bijzondere waardevermindering. De bedrijfswaarde van de betreffende kasstroomgenererende eenheid (Schiphol Telematics BV) is berekend op basis van gegevens uit haar businessplan 2007-2009 en een disconteringsvoet van 6,7%. De toets gaf geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardevermindering.

In 2005 is door Malpensa Real Estate II BV (MRE II BV, een dochteronderneming van Schiphol Group) een belang van 47,44% verworven in Villa Carmen BV. De goodwill die hieruit is ontstaan komt voort uit de meerwaarde van de door MRE II BV bij verwerving van haar aandeel ingebrachte grond. De reële waarde van de grond is in 2006, zo blijkt uit een recente externe taxatie van het totale vastgoedproject van Villa Carmen BV, in waarde gestegen. Zodoende bestaat geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardevermindering op de goodwill.

De op de goodwill in 2005 doorgevoerde bijzondere waardevermindering ad EUR 0,3 miljoen betreft de door Rotterdam Airport BV in 2002 overgenomen horecafaciliteiten.

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.

2. 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 2004						
Aanschaffingswaarde	544.379	497.790	925.660	1.046.641	235.945	3.250.415
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 193.666	- 95.507	- 310.214	- 491.984	- 135.901	- 1.227.272
Boekwaarde	350.713	402.283	615.446	554.657	100.044	2.023.143
Specificatie van mutaties in 2005						
Opleveringen	40.107	31.873	143.915	83.612	21.721	321.228
Afschrijvingen	- 17.563	- 9.419	- 32.601	- 70.980	- 22.266	- 152.829
Bijzondere waardeverminderingen	- 229	300	- 1.138	- 626	- 77	- 1.770
Verkopen	-	-	- 4.891	- 1.008	- 584	- 6.483
Desinvesteringen	295	- 722	- 3.156	- 3.013	- 110	- 6.706
Hergroeperingen	-	- 847	- 1	175	- 249	- 922
Reclassificatie naar vastgoed in aanbouw	-	- 242	-	- 44	-	- 286
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	13	13
Totaal mutaties in het boekjaar	22.610	20.943	102.128	8.116	- 1.552	152.245
Samenstelling 31 december 2005						
Aanschaffingswaarde	564.332	527.991	1.056.266	1.109.159	268.480	3.526.228
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 191.009	- 104.765	- 338.692	- 546.386	- 169.988	- 1.350.840
Boekwaarde	373.323	423.226	717.574	562.773	98.492	2.175.388
Specificatie van mutaties in 2006						
Opleveringen	26.292	7.095	- 58.616	49.324	19.970	44.065
Afschrijvingen	- 19.580	- 9.527	- 29.208	- 72.011	- 23.241	- 153.567
Bijzondere waardeverminderingen	-	- 22	-	- 751	- 147	- 920
Verkopen	-	- 39	-	-	- 58	- 97
Acquisities	-	-	-	9.718	544	10.262
(De)consolidatie	-	-	-	- 3.774	-	- 3.774
Desinvesteringen	- 1.066	- 348	- 117	- 392	- 121	- 2.044
Hergroeperingen	3.109	- 2.037	364	- 1.362	- 742	- 668
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	- 5	- 5
Totaal mutaties in het boekjaar	8.755	- 4.878	- 87.577	- 19.248	- 3.800	- 106.748
Samenstelling 31 december 2006						
Aanschaffingswaarde	591.097	531.959	997.140	1.153.117	269.678	3.542.991
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 209.018	- 113.612	- 367.143	- 609.592	- 174.986	- 1.474.351
Boekwaarde	382.079	418.347	629.997	543.525	94.692	2.068.640

In de activa ten behoeve van operationele activiteiten, categorie Gebouwen, is een bedrag van EUR 43,9 miljoen begrepen betreffende de boekwaarde van activa (P1 / traverse) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). De verplichtingen uit dien hoofde zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen.

Voor een uiteenzetting van de bijzondere waardeverminderingen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening, paragraaf 32.

3. 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 aanbouw tbv operationele activiteiten	Activa in aanbouw tbv vastgoed- belegging	Totaal
Boekwaarde 31 december 2004	247.985	111.652	359.637
Specificatie van mutaties in 2005			
Investeringsuitgaven	229.894	38.157	268.051
Activering van bouwrente	2.209	78	2.287
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 321.229	- 36.968	- 358.197
Bijzondere waardeverminderingen	- 188	- 574	- 762
Acquisities	-	15.287	15.287
Reclassificatie van leasevorderingen	-	4.654	4.654
Hergroeperingen	- 5.324	4.342	- 982
Totaal mutaties in het boekjaar	- 94.638	24.976	- 69.662
Boekwaarde 31 december 2005	153.347	136.628	289.975
Specificatie van mutaties in 2006			
Investeringsuitgaven	201.103	48.994	250.097
Activering van bouwrente	3.386	161	3.547
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 44.065	- 13.964	- 58.029
Bijzondere waardeverminderingen	- 62	-	- 62
Verkopen	- 1.765	-	- 1.765
Acquisities	1.316	-	1.316
(De)consolidatie	- 1.582	-	- 1.582
Hergroeperingen	400	- 1	399
Totaal mutaties in het boekjaar	158.731	35.190	193.921
Boekwaarde 31 december 2006	312.078	171.818	483.896

De investeringsuitgaven van EUR 250,1 miljoen zijn inclusief een investering van EUR 15,7 miljoen die in 2006 nog niet tot een uitgaande kasstroom heeft geleid, maar tot een verplichting die in de balans per 31 december 2006 is verantwoord onder de overige langlopende verplichtingen. Het bedrag dat in het geconsolideerde kasstroomoverzicht wordt verantwoord aan investeringen in vaste activa bedraagt daarom EUR 234,4 miljoen.

Voorname investering van EUR 15,7 miljoen vloeit voort uit een contract dat eind 2006 door SRE BV en Martinair Holland NV werd ondertekend voor de realisatie van een nieuw hoofdkantoor voor Martinair Holland NV van circa 13.000 m² op Schiphol-Oost. Met de voortijdig beëindiging van haar huidige erfpachtcontract, welke zou aflopen in 2042, en verhuizing van Schiphol-Centrum naar Schiphol-Oost maakt Martinair Holland NV plaats voor een mogelijke toekomstige uitbreiding van de terminal. De investering betreft de verkrijging door Schiphol Group van het economische eigendom van de betreffende grond. Deze grond zal door Martinair Holland NV als bouwterrein (vrij van opstallen) aan Schiphol Group worden geleverd nadat zij haar nieuwe hoofdkantoor heeft kunnen betrekken en

het oude hoofdkantoor heeft kunnen slopen. Het bedrag van EUR 15,7 miljoen is toegevoegd aan de boekwaarde van het betreffende terrein onder de activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten.

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 2006 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 1,2% tot 1,6% op jaarbasis.

Per 31 december 2006 was sprake van verplichtingen tot investeringen in activa in aanbouw of ontwikkeling tot een bedrag van EUR 107 miljoen, waarvan EUR 56 miljoen in vastgoed (per 31 december 2005 EUR 50 miljoen waarvan EUR 6 miljoen in vastgoed).

4. Vastgoedbeleggingen

De samenstelling en het verloop van de vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Gebouwen	Terreinen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2004	441.423	227.344	668.767
Specificatie van mutaties in 2005			
Opleveringen	36.469	500	36.969
Waardeveranderingen	- 1.393	13.770	12.377
Verkopen	- 54.704	-	- 54.704
Hergroeperingen	-	1.862	1.862
Totaal mutaties in het boekjaar	- 19.628	16.132	- 3.496
Boekwaarde 31 december 2005	421.795	243.476	665.271
Specificatie van mutaties in 2006			
Opleveringen	13.532	432	13.964
Waardeveranderingen	24.533	4.037	28.570
Verkopen	- 17.748	-	- 17.748
Hergroeperingen	1.029	- 1.029	-
Totaal mutaties in het boekjaar	21.346	3.440	24.786
Boekwaarde 31 december 2006	443.141	246.916	690.057

Het Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV) heeft 15 vastgoedobjecten in onderpand gegeven aan de ING Bank NV en Fortis Bank NV voor een bedrag van EUR 152,8 miljoen. In verband met de proportionele consolidatie van AREB CV komt de helft van dit bedrag aan vastgoedobjecten tot uitdrukking in de balans van Schiphol Group.

In de categorie gebouwen is een bedrag van EUR 97,5 miljoen begrepen inzake de reële waarde van activa (Triport) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). Onder terreinen zijn gronden begrepen die in erfpacht zijn uitgegeven.

In de vaststelling van de kasstromen (die mede bepalend zijn voor de reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd) wordt rekening gehouden met het bestaan van huurincentives. Voor een uiteenzetting van de verkopen en waardeveranderingen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening, respectievelijk paragraaf 27 en 28.

Bij alle afgesloten erfpachtcontracten, grondhuurcontracten en huurcontracten ten aanzien van (delen van) gebouwen is een clause opgenomen met betrekking tot de aanwendbaarheid van de grond en/of het gebouw. Schiphol Group kan te allen tijde deze contracten ontbinden indien deze grond en/of (delen van) deze gebouwen benodigd zijn voor luchthavenactiviteiten.

Het beleid van Schiphol Group is om alle terreinen uitsluitend in erfpacht respectievelijk grondhuur uit te geven, met uitzondering van de terreinen ten aanzien waarvan de directie de intentie heeft uitgesproken deze te willen verkopen. Het betreft hier terreinen die buiten de Schiphol locatie liggen en in de balans worden verantwoord onder de Activa beschikbaar voor verkoop.

5. Latente belastingen

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan winstbelasting. In 2003 is de fiscale openingsbalans door Schiphol Group opgesteld en is de aangifte over 2002 ingediend. Na een onderzoek door de Belastingdienst naar de ingediende openingsbalans per 1 januari 2002 en de aangifte over het boekjaar 2002 is op 8 september 2006 de vaststellingsovereenkomst door Schiphol Group en de Belastingdienst ondertekend. Daarin is ondermeer de definitieve fiscale openingsbalans vastgelegd evenals enkele nadere afspraken over de bepaling van de fiscale winst van Schiphol Group.

Volgens de fiscale openingsbalans in de vaststellingsovereenkomst bestaat een totaal verschil van EUR 1,3 miljard tussen het fiscale vermogen per 1 januari 2002 van EUR 3,2 miljard en het commerciële vermogen per die datum van EUR 1,9 miljard. Indien waarderingsverschillen met betrekking tot activa en passiva per 31 december 2006 nog aanwezig zijn, dient een actieve belastinglatentie te worden verantwoord ten gunste van de winst en verliesrekening over 2006 voorzover het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee de verrekeningsmogelijkheden kunnen worden benut. Dit heeft geleid tot een eenmalige bate in 2006 van in totaal EUR 309,2 miljoen. Deze eenmalige bate is in de winst- en verliesrekening verantwoord op de regel winstbelasting en betreft:

- waarderingsverschillen voor EUR 1.123 miljoen die leiden tot de vorming van een actieve belastinglatentie ten gunste van de winst en verliesrekening over 2006 van EUR 286,2 miljoen. Dit betreft verschillen in de waardering van activa die in de fiscale balans worden gewaardeerd tegen de kostprijs gelijk aan de waarde in het economische verkeer per 1 januari 2002 en in de commerciële balans tegen een (lagere) historische kostprijs. Activa in deze categorie betreffen vooral bouwlocaties, parkeergronden en andere gronden voor operationele activiteiten. Het totale verschil houdt voor EUR 158,7 miljoen verband met activa voor operationele activiteiten, voor EUR 76,2 miljoen met activa in aanbouw en voor EUR 51,3 miljoen met activa voor vastgoed activiteiten.
- waarderingsverschillen voor EUR 90,1 miljoen die leiden tot de vrijval ten gunste van de winst en verliesrekening over 2006 van in het verleden gevormde passieve belastinglatentie van EUR 23,0 miljoen. Dit waarderingsverschil houdt vooral verband met projecten (bouwlocaties en activa in aanbouw) die nog vóór het indienen van de fiscale openingsbalans in 2003 zijn gerealiseerd. Deze projecten zijn in de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 gewaardeerd tegen reële waarde terwijl zij commercieel per diezelfde datum nog tegen historische kostprijs werden verantwoord en pas bij latere realisatie tegen reële waarde. Bij die realisatie is een herwaardering en latente belastingverplichting verantwoord die nu, gegeven de hoger vastgestelde fiscale kostprijs, deels vrijvalt.

De waardering van vastgoed is per 1 januari 2002 commercieel en fiscaal gelijk aan de reële waarde per die datum. Doordat vastgoed vervolgens fiscaal wordt gewaardeerd tegen kostprijs minus

afschrijvingen (waarbij overigens rekening dient te worden gehouden met een restwaarde van 25%) en commercieel tegen reële waarde zonder toepassing van afschrijvingen, ontstaat een tweeledig waardeeringsverschil, enerzijds door commerciële herwaardering en anderzijds door fiscale afschrijving. Voor het eerstgenoemde verschil wordt door Schiphol Group al een belastinglatentie aangehouden. Voor het tweede verschil dient nu (en in volgende boekjaren) een overboeking te worden doorgevoerd van kortlopende verplichtingen uit hoofde van winstbelasting naar de passieve belastinglatentie. De fiscale afschrijving van onroerend goed over 2002 en 2003 van EUR 16,4 miljoen leidt tot de overboeking van kortlopende verplichtingen uit hoofde van winstbelasting naar de passieve belastinglatentie voor EUR 5,7 miljoen. Voor de jaren 2004 tot en met 2006 zal ook sprake zijn van dergelijke overboekingen, welke nog niet werden verwerkt in afwachting van het indienen van een herziene aangifte winstbelasting voor deze jaren.

De latente belasting vorderingen en verplichtingen komen voort uit de volgende balansposten:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Latente belastingvorderingen		
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	158.709	–
Activa in aanbouw	76.201	–
Vastgoedbeleggingen	33.973	–
Derivaten	14.348	14.277
Latente belastingverplichtingen		
Vastgoedbeleggingen	–	- 33.192
	283.231	- 18.915
Langlopend (realisatie ligt niet in de lijn der verwachting)	84.939	–
Langlopend (realisatie te verwachten na 12 maanden)	187.873	- 18.915
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 12 maanden)	10.419	–
	283.231	- 18.915

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.

IAS 12 Winstbelastingen verplicht tot het opnemen van een latente belastingvordering in zoverre het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee het verrekenbare verschil kan worden verrekend. Daadwerkelijke realisatie van de latente belastingvorderingen in relatie tot een deel van de operationele activa (EUR 84,9 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.

Het verloop van de latente belastingvorderingen en latente belastingverplichtingen gedurende het boekjaar is als volgt:

(in EUR 1.000)	Operationele activa	Activa in aanbouw	Vastgoed beleggingen	Derivaten	Totaal
Boekwaarde 1 januari 2005	-	-	- 32.253	19.446	- 12.807
Specificatie van mutaties in 2005					
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	-	-	- 3.470	-	- 3.470
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen	-	-	-	- 4.253	- 4.253
Aanpassing door verlaging van het belastingpercentage	-	-	2.079	- 916	1.163
Overige mutaties	-	-	452	-	452
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	- 939	- 5.169	- 6.108
Boekwaarde 31 december 2005	-	-	- 33.192	14.277	- 18.915
Specificatie van mutaties in 2006					
Effecten in verband met de vaststellingsovereenkomst:					
■ Vorming van actieve belastinglatenties	158.709	76.201	51.268	-	286.178
■ Vrijval van passieve belastinglatenties	-	-	22.975	-	22.975
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 5.667	-	- 5.667
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	-	-	- 8.457	-	- 8.457
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen	-	-	-	2.382	2.382
Aanpassing door verlaging van het belastingpercentage	-	-	7.247	- 2.311	4.936
Overige mutaties	-	-	- 201	-	- 201
Totaal mutaties in het boekjaar	158.709	76.201	67.165	71	302.146
Boekwaarde 31 december 2006	158.709	76.201	33.973	14.348	283.231

Per 31 december 2006 was in relatie tot Schiphol Belgium NV en Tradeport Hongkong Ltd sprake van verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen tot een bedrag van EUR 8,0 miljoen respectievelijk EUR 2,2 miljoen (ons aandeel) waarvoor geen latente belastingvordering was opgenomen in verband met onzekerheid over de beschikbaarheid van fiscale winst waarmee de verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen zouden kunnen worden verrekend. Overigens is geen sprake van andere verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen waarvoor geen latente belastingvordering is opgenomen.

6. Deelnemingen

Het verloop van de post deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Boekwaarde 1 januari	17.842	22.549
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Investeringen	23.708	-
Resultaat	10.714	1.777
Dividend	- 6.620	- 4.708
Bijzondere waardeverminderingen	-	- 2.063
Omrekeningsverschillen	10	369
Overige mutaties	-	- 82
Totaal mutaties in het boekjaar	27.812	- 4.707
Boekwaarde 31 december	45.654	17.842

In 2006 hebben de aandeelhouders van Schiphol Logistics Park CV grond (Air France – KLM en SRE BV, een 100% dochteronderneming van Schiphol Group) respectievelijk contanten (SADC) ingebracht met het oog op de verdere ontwikkeling van een logistiek bedrijventerrein. De investeringen van EUR 23,7 miljoen in voorgaand verloopoverzicht betreft de reële waarde van het door SRE BV ingebrachte terrein welke voorheen werd verantwoord onder de activa beschikbaar voor verkoop voor een bedrag van EUR 9,5 miljoen en onder de activa in aanbouw voor EUR 1,7 miljoen. Aan de hand van de reële waarde van ieders inbreng is de eigendomsverhouding in Schiphol Logistics Park CV vastgesteld. SRE BV heeft met haar inbreng een belang verworven van ruim 38%.

De bijzondere waardeverminderingen in de post deelnemingen in 2005 betrof de goodwill in relatie tot het belang van Schiphol Group in Schiphol Area Development Company NV (SADC).

Voor een nadere toelichting op de deelnemingen wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen.

7. Vorderingen op deelnemingen

Het verloop van de vorderingen op deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Boekwaarde 1 januari	45.520	42.049
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Omrekeningsverschillen voor afdekking	- 1.727	3.471
Omrekeningsverschillen na afdekking	112	-
Rentebijbeschrijving	1.723	-
Totaal mutaties in het boekjaar	108	3.471
Boekwaarde 31 december	45.628	45.520

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 binnen een termijn van maximaal tien jaar (uiterlijk in 2014) worden terugbetaald aan de aandeelhouders. Op basis van deze kenmerken worden de redeemable preference shares ad AUD 73,5 miljoen (EUR 45,6 miljoen) als langlopende vordering op deelneming geclassificeerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbate.

De rentebijbeschrijving in 2006 betreft een aanpassing van de waardering van de redeemable preference shares van nominale waarde naar geamortiseerde kostprijs. Waardering tegen geamortiseerde kostprijs heeft tot gevolg dat, indien BACH besluit gebruik te maken van haar mogelijkheid tot vervroegde aflossing, Schiphol Group op dat moment een verlies moet verantwoorden ter grootte van het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en de nominale waarde. Per 31 december 2006 bedroeg dit verschil EUR 1,7 miljoen.

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt met ingang van september 2006 afgedekt gebruik makend van een termijntransactie. Met de aangegane transactie wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransactie wordt verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over de periode voorafgaand aan de afdekking zijn verantwoord in de winst- en verliesrekening, de koersverschillen over de periode daarna in de reserve afdekkingstransacties.

De reële waarde van de vorderingen op deelnemingen bedraagt per 31 december 2006 EUR 43,5 miljoen (AUD 72,8 miljoen), de effectieve rente bedraagt 5,6%. 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.

8. 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 2006 is de reële waarde gestegen met EUR 2,9 miljoen van EUR 12,7 tot EUR 15,6 miljoen. De waardestijging is verantwoord in de reserve overige financiële belangen.

9. Leasevorderingen

Het verloop van de leasevorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Vorderingen			
	uit financiële lease	Afgekochte erfpacht	Huurincentives	Totaal
Boekwaarde 31 december 2004	14.409	4.236	5.301	23.946
Specificatie van mutaties in 2005				
Nieuw verstrekte huurincentives	-	-	4.359	4.359
Rentebijbeschrijving op leasevorderingen	1.669	-	-	1.669
Ontvangen leasetermijnen	- 2.737	-	-	- 2.737
Afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening	-	132	- 766	- 634
Reclassificatie naar objecten in aanbouw ten behoeve van vastgoedbelegging	-	- 4.368	-	- 4.368
Overige mutaties	164	-	-	164
Totaal mutaties in het boekjaar	- 904	- 4.236	3.593	- 1.547
Boekwaarde 31 december 2005	13.505	-	8.894	22.399
Specificatie van mutaties in 2006				
Nieuw verstrekte huurincentives	-	-	823	823
Nieuw afgekochte erfpacht	-	3.993	-	3.993
Rentebijbeschrijving op leasevorderingen	1.607	-	-	1.607
Ontvangen leasetermijnen	- 2.737	-	-	- 2.737
Afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening	-	- 53	- 1.999	- 2.052
Overige mutaties	- 241	-	-	- 241
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.371	3.940	- 1.176	1.393
Boekwaarde 31 december 2006	12.134	3.940	7.718	23.792

Van de leasevorderingen is per 31 december 2006 het kortlopende deel ad EUR 2,7 miljoen (per 31 december 2005 ad EUR 2,4 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

Met ingang van 1992 huurt Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag BV (een 100% dochteronderneming van Schiphol Group, hierna Balnag) gedurende een totale huurtermijn van 20 jaar de verkeersstoren op het centrum van de luchthaven van een financieringsmaatschappij, Abinton BV. Gedurende dezelfde periode wordt de verkeersstoren 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 BV zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen. Beide partijen, Balnag én LVNL, hebben aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeersstoren voor een bedrag van EUR 2,1 miljoen. De effectieve rente van het verhuurcontract tussen Balnag en de LVNL bedraagt 13,0%.

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 resterende looptijd van de leasevorderingen is per 31 december 2006 als volgt. Het deel van de leasevorderingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende vorderingen.

(in EUR 1.000)	Totaal	> 1 jaar en			
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	17.175	2.737	14.438	10.948	3.490
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 5.041	- 1.374	- 3.667	- 3.477	- 190
Boekwaarde van de vorderingen uit financiële lease	12.134	1.363	10.771	7.471	3.300
Afgekochte erfpacht	3.940	80	3.860	319	3.541
Huurincentives	7.718	1.272	6.446	6.446	-
Totaal leasevorderingen	23.792	2.715	21.077	14.236	6.841

10. Overige vorderingen

Het verloop van de overige vorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Boekwaarde 1 januari	4.811	4.200
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Nieuw verstrekte leningen	-	1.184
Rentebijdragen	143	187
(De)consolidatie	- 220	- 760
Aflossing	- 38	-
Waardevermindering	- 227	-
Totaal mutaties in het boekjaar	- 342	611
Boekwaarde 31 december	4.469	4.811

Van de overige vorderingen is per 31 december 2006 het kortlopende deel ad EUR 0,3 miljoen (per 31 december 2005 ad EUR 0,3 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

De overige vorderingen omvatten ondermeer twee leningen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met een gezamenlijke aflossingswaarde van EUR 2,7 miljoen, rentepercentage van 0% en een resterende looptijd van 6 jaar. De boekwaarde van de leningen bedraagt per 31 december 2006 EUR 1,6 miljoen, de reële waarde bedraagt EUR 2,1 miljoen, de effectieve rente is 3,0%.

Voorts is onder de overige vorderingen opgenomen een lening aan het Aviodrome met een geamortiseerde kostprijs van EUR 1,6 miljoen, rentepercentage van 5,03% en een resterende looptijd van 9 jaar. De reële waarde wijkt niet materieel af van de geamortiseerde kostprijs aangezien de rente jaarlijks per balansdatum opnieuw wordt vastgesteld op basis van de dan geldende marktrente.

11. Activa beschikbaar voor verkoop

De grond waarvan de intentie bestaat dat deze zal worden vervreemd, wordt gepresenteerd als voor verkoop beschikbare activa.

Het betreft hier de A4 zone Oost en West voor een bedrag van EUR 15,8 miljoen. Schiphol Group is van deze grond geen juridisch eigenaar. Deze grond zal door Schiphol Group worden ingebracht in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met SADC en de andere aandeelhouders van SADC (voor een nadere toelichting bij deze overeenkomst wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen).

Daarnaast was hierin per 31 december 2005 nog begrepen het terrein Schiphol Logistics Park voor een bedrag van EUR 9,5 miljoen. In 2006 heeft SRE BV dit terrein ingebracht in Schiphol Logistics Park BV, het samenwerkingsverband tussen Schiphol Group en Air France-KLM. Korthedshalve wordt verwezen naar de nadere toelichting onder paragraaf 6 betreffende deelnemingen

12. Handels- en overige vorderingen

De samenstelling van de handels- en overige vorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Debiteuren	84.891	79.931
Te ontvangen baten	21.176	26.477
Vooruitbetaalde kosten	19.404	13.744
Omzetbelasting	18.920	8.443
Participanten en deelnemingen	1	1.255
Overige vorderingen	12.384	12.232
	156.776	142.082

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 2006 is de post debiteuren inclusief een voorziening voor oninbaarheid ad EUR 2,9 miljoen (per 31 december 2005: EUR 3,0 miljoen). In 2006 is EUR 0,9 miljoen onttrokken in verband met oninbaarheid van vorderingen en EUR 0,8 miljoen gedoteerd ten laste van de winst- en verliesrekening.

13. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan voor EUR 257,1 miljoen (2005: EUR 236,6 miljoen) uit deposito's met een oorspronkelijke looptijd variërend van 0,5 tot 4,0 maanden (gemiddeld 1,5 maand). De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt 3,6%. De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

De liquide middelen worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

14. Geplaatst kapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt EUR 136.134.065 en is verdeeld in driehonderdduizend aandelen van EUR 453,78. Per 31 december 2006 zijn, evenals per 31 december 2005, 171.255 aandelen geplaatst en volgestort. De verdeling over aandeelhouders is als volgt:

(in EUR 1.000)	Geplaatst kapitaal	In procenten
Aandehouder:		
Staat der Nederlanden	58.937	75,8%
Gemeente Amsterdam	16.915	21,8%
Gemeente Rotterdam	1.860	2,4%
	77.712	100,0%

15. 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 2005 van EUR 55,3 miljoen. Dit bedrag is bij uitkering in 2006 onttrokken aan de ingehouden winst. Het dividend over 2004 bedroeg EUR 46,4 miljoen en is in 2005 uitgekeerd en onttrokken aan de ingehouden winst.

Het netto resultaat over 2006 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2006 nog begrepen het voorstel voor het over 2006 uit te keren dividend, zoals nader toegelicht onder de Overige gegevens.

16. Overige reserves

Het verloop van de overige reserves is als volgt:

(in EUR 1.000)	Reserve omrekenings- verschillen	Reserve overige financiële belangen	Reserve afdekking transacties	Totaal
Stand per 1 januari 2005	- 1.474	4.639	- 541	2.624
Specificatie van mutaties in 2005				
Omrekeningsverschillen	846	-	-	846
Mutaties in de reële waarde	-	1.006	-	1.006
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	- 8.100	- 8.100
Mutaties in de reële waarde van afdekkingsinstrumenten	-	-	13.503	13.503
Latente winstbelasting over deze mutatie	-	-	- 4.253	- 4.253
Aanpassing tarief van de vennootschapsbelasting	-	-	- 916	- 916
Totaal mutaties in het boekjaar	846	1.006	234	2.086
Stand per 31 december 2005	- 628	5.645	- 307	4.710
Specificatie van mutaties in 2006				
Omrekeningsverschillen	89	-	-	89
Mutaties in de reële waarde	-	2.921	-	2.921
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	14.603	14.603
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	112	112
Mutaties in de reële waarde van afdekkingsinstrumenten	-	-	- 8.499	- 8.499
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	315	315
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	2.382	2.382
Aanpassing tarief van de vennootschapsbelasting	-	-	- 2.311	- 2.311
Totaal mutaties in het boekjaar	89	2.921	6.602	9.612
Stand per 31 december 2006	- 539	8.566	6.295	14.322

Reserve omrekeningsverschillen

Onder de reserve omrekeningsverschillen worden de koersverschillen verantwoord die zijn ontstaan bij de omrekening van de netto investeringen in de dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen buiten de euro zone.

Reserve overige financiële belangen

Dit betreft de mutaties in reële waarde van de overige financiële belangen, deelnemingen waarin Schiphol Group geen invloed van betekenis kan uitoefenen.

Reserve afdekkingstransacties

In de reserve afdekkingstransacties worden de mutaties in de reële waarde van derivaten verantwoord, nadat rekening is gehouden met latente belastingvorderingen en verplichtingen. Voorts worden in de reserve afdekkingstransacties de waarderingsverschillen verantwoord die optreden bij de omrekening van leningen tegen de slotkoers. Voor beide geldt dat verantwoording in de reserve afdekkingstransacties plaatsvindt, voorzover sprake is van een effectieve afdekking.

Voor een nadere toelichting over beperkingen aan de uitkeerbaarheid van reserves wordt verwezen naar de toelichting bij het eigen vermogen zoals opgenomen in de enkelvoudige jaarrekening.

17. Minderheidsaandeelhouders

Onder minderheidsaandeelhouders is per 31 december 2006 het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport NV en Avioport S.p.A opgenomen.

Gegeven de overname per 18 oktober 2006 van het 40% belang van Grontmij Real Estate International BV in Malpensa Real Estate BV en Malpensa Real Estate II BV wordt voor deze vennootschappen per 31 december 2006, in tegenstelling tot 31 december 2005, geen belang van minderheidsaandeelhouders meer verantwoord.

18. Leningen

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)							
	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2006	2005
ISIN898	2007	0,67%	JPY	5.000.000	a	31.823	35.863
ISIN798	2009	1,08%	JPY	5.000.000	b	31.823	35.863
ISIN052	2009	Euribor + opslag	EUR	27.000	c	27.000	27.000
ISIN238	2007	USDlibor + opslag	USD	75.000	d	56.827	63.350
ISIN245	2018	5,16%	EUR	30.000		29.918	29.911
ISIN610	2010	Euribor + opslag	EUR	30.000		30.000	30.000
ISIN269	2013	4,38%	EUR	300.000		298.941	298.778
EMTN programma						506.332	520.765
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	21.715	e, g, h	21.715	21.715
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	10.463	i	10.463	10.463
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	4.727		4.727	4.727
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	11.927		11.927	11.927
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	12.448	j	12.448	12.448
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	15.135	f	15.135	15.135
Leningen AREB CV						76.415	76.415
Europese Investeringsbank	2006-2011	3,75%	EUR	150.000		136.222	150.000
Overige leningen						50.628	56.431
Totaal leningen						769.597	803.611

Van de leningen is per 31 december 2006 het kortlopende deel ad EUR 116,9 miljoen (per 31 december 2005 ad EUR 28,4 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In 1999 is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gelanceerd, waarmee in de komende jaren naar behoefte financiële middelen ter beschikking staan tot een maximum van EUR 1.000 miljoen, mits het prospectus jaarlijks wordt geactualiseerd. Het huidige prospectus dateert van 2005 en wordt in het voorjaar van 2007 geactualiseerd. Ultimo 2006 is voor een totaal van EUR 506,3 miljoen opgenomen. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt. Gedurende 2006 is van dergelijke omstandigheden geen sprake geweest.

Daarnaast is in 2002 een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 150 miljoen. Dit bedrag is in 2003 opgenomen. Aflossing vindt plaats met ingang van augustus 2006 door middel van tien halfjaarlijkse annuïteiten. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing van de lening indien (naast de in dat kader gebruikelijke omstandigheden) andere leningen vervroegd worden afgelost of indien het eigen vermogen minder dan 30% van de activa bedraagt. Hiervan is in 2006 geen sprake geweest. Additionele zekerheden kunnen worden verlangd indien de credit rating beneden "A" (S&P) of "A2" (Moody's) komt. Net als in 2004 en 2005 is de credit rating van schuld papier, uitgegeven onder het EMTN programma door NV Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV in 2006 door S&P vastgesteld op AA en door Moody's op Aa3. Vooruitlopend op de privatisering plaatste S&P echter de credit rating op 29 juni op Negative Outlook. Dit gebeurde omdat de aandeelhouders hadden gesuggereerd een substantieel eenmalig dividend uit te laten keren aan de huidige aandeelhouders ten tijde van de privatisering.

Voor zowel de opgenomen leningen onder het EMTN programma als de faciliteit met de Europese Investeringsbank geldt geen achterstelling ten opzichte van andere verplichtingen en dat vrijwillige vervroegde aflossing mogelijk is.

Naast de ruimte in het EMTN programma beschikt Schiphol Group over een drietal kredietfaciliteiten bij ABN AMRO Bank en ING BANK, gezamenlijk groot EUR 234 miljoen waarvan EUR 200 miljoen gecommiteerd. Momenteel wordt van deze faciliteiten geen gebruik gemaakt.

Alle leningen van AREB CV betreffen hypothecaire leningen. Voor al deze leningen geldt een verplichting tot vervroegde aflossing van 0,5% per kwartaal indien het financieringspercentage meer dan 55% bedraagt van de taxatiewaarde van de per lening gefinancierde objecten. Voor de hypothecaire leningen van Fortis geldt daarnaast een verplichting tot vervroegde aflossing van 0,75% en 1% per kwartaal indien het financieringspercentage meer dan 65% respectievelijk 75% bedraagt van de taxatiewaarde. Tot meerdere zekerheid van de aflossing heeft AREB CV aan de banken het pandrecht verleend op de vorderingen betreffende de titel van verhuur en huur, welke het fonds heeft op de huurders van de in bezit zijnde objecten per balansdatum. AREB CV heeft tevens alle bestaande en toekomstige huurvorderingen met betrekking tot het object verpand, die reeds voor verpanding vatbaar zijn.

De overige leningen omvatten onder meer een lening opgenomen door Flight Square CV van EUR 3,2 miljoen (betreft ons aandeel) waarvoor het gebouw Flight Square Hoogbouw in onderpand is gegeven en een lening opgenomen door Avioport SpA van EUR 26,3 miljoen waarvoor de gronden van deze vennootschap in onderpand zijn gegeven. Aan de stortingsplicht voor aandeelhouders van EUR 3,2 miljoen (ons aandeel) die samenhangt met laatstgenoemde lening is grotendeels voldaan. Tenslotte is in de overige leningen begrepen een lening opgenomen door Malpensa Real Estate BV van EUR 7,0 miljoen. Schiphol Group staat garant voor de verplichtingen die uit deze lening voortvloeien.

Van het totale bedrag aan leningen is EUR 56,8 miljoen opgenomen in Amerikaanse Dollars (USD 75 miljoen) en EUR 63,6 miljoen in Japanse Yen (JPY 10 miljard). Voor EUR 228,4 miljoen zijn leningen opgenomen met een variabele rente. In lijn met het beleid Financieel Risico Management zijn ter afdekking van de door variabele rente en vreemde valuta aanwezige risico's renteswaps, rentecaps, valutawaps en in enkele gevallen gecombineerde valuta rente swaps afgesloten op de leningen. De aange-gane transacties komen 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.

Reële waarde in EUR 1.000 per

31 december 31 december

Referentie	Wederpartij	Type	Rente	Valuta	Notional	Looptijd	2006	2005
a	UBS AG	Valutaswap	5,27%	JPY	5.000.000	2007	13.152	9.906
b	UBS AG	Valutaswap	5,59%	JPY	5.000.000	2009	14.499	11.796
c	UBS AG	Renteswap	5,63%	EUR	27.000	2009	1.488	2.656
d	ABN AMRO	Valutarente swap	5,26%	USD	75.000	2007	27.228	22.732
e	ING	Renteswap	4,84%	EUR	10.858	2011	11	512
f	ING	Renteswap	4,12%	EUR	12.600	2011	33	629
g	ING	Rentecap	4,25%	EUR	7.250	2011	- 81	- 67
h	ING	Rentecap	4,12%	EUR	3.600	2011	- 47	- 37
i	ING	Rentecap	4,12%	EUR	900	2011	- 12	- 9
j	ING	Rentecap	3,50%	EUR	10.800	2011	- 319	- 187
k	ABN AMRO	Termijn-transactie	n.v.t.	AUD	73.500	2007	478	-
Totaal							56.430	47.931
Verantwoord in de balans onder:								
Vaste activa							- 459	- 300
Langlopende verplichtingen							16.031	48.231
Kortlopende verplichtingen							40.858	-
							56.430	47.931

Referentie k betreft het instrument ter afdekking van omrekeningsverschillen op de redeemable preference shares zoals verantwoord onder de vorderingen op deelnemingen.

De rentepercentages vermeld bij de valutawaps, renteswaps en de valutarenteswap betreffen de vaste rente die op de betreffende swaps aan de wederpartij dient te worden betaald, tegen ontvangst van de wederpartij van de variabele (of vaste) rente die Schiphol Group op haar beurt dient te betalen op de betreffende leningen. De rente percentages vermeld bij de rentecaps betreffen het met de wederpartij afgesproken rente plafond. De rente die Schiphol Group is verschuldigd boven dit plafond wordt door de wederpartij vergoed. De rentecaps zijn exclusief kredietopslag.

De resterende looptijd van de leningen per 31 december 2006 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 en		> 5 jaar	
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
EMTN programma	506.332	88.480	417.852	58.142	359.710
Leningen AREB CV	76.415	-	76.415	76.415	-
Europese Investeringsbank	136.222	28.334	107.888	107.888	-
Overige leningen	50.628	46	50.582	39.712	10.870
Totaal leningen	769.597	116.860	652.737	282.157	370.580

De totale boekwaarde van de leningen (tegen geamortiseerde kostprijs) staat in de volgende verhouding tot de reële waarde:

(in EUR 1.000)	Boekwaarde		Reële waarde	
	31 december 2005		31 december 2005	
EMTN programma		520.765		551.267
Leningen AREB CV		76.415		76.415
Europese Investeringsbank		150.000		152.673
Overige leningen		56.431		58.290
Totaal leningen		803.611		838.645
(in EUR 1.000)	Boekwaarde		Reële waarde	
	31 december 2006		31 december 2006	
EMTN programma		506.332		534.082
Leningen AREB CV		76.415		76.415
Europese Investeringsbank		136.222		123.448
Overige leningen		50.628		52.286
Totaal leningen		769.597		786.231

De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

Het verloop van de leningen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	Leningen		Totaal
	> 1 jaar	≤ 1 jaar	
Boekwaarde 1 januari 2005	727.455	80.220	807.675
Specificatie van mutaties in 2005			
Nieuw opgenomen	67.002	-	67.002
Rentebijbeschrijving	925	-	925
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 28.230	28.230	-
Aflossing	-	- 80.264	- 80.264
Omrekeningsverschillen	8.100	-	8.100
Overige mutaties	-	173	173
Totaal mutaties in het boekjaar	47.797	- 51.861	- 4.064
Boekwaarde 31 december 2005	775.252	28.359	803.611
Specificatie van mutaties in 2006			
Nieuw opgenomen	9.136	-	9.136
Rentebijbeschrijving	529	-	529
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 117.577	117.577	-
Aflossing	-	- 21.604	- 21.604
Acquisities	-	- 7.642	- 7.642
Omrekeningsverschillen	- 14.603	-	- 14.603
Overige mutaties	-	170	170
Totaal mutaties in het boekjaar	- 122.515	88.501	- 34.014
Boekwaarde 31 december 2006	652.737	116.860	769.597

19. Leaseverplichtingen

De samenstelling van de leaseverplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve rente	Einde looptijd		
				2006	2005
P1 / Traverse	ABP	6,7%	2035	55.472	56.178
Triport	ABP	7,0%	2034	57.122	57.802
Verkeerstoren	Abinton BV	7,7%	2012	12.455	13.377
Overige				3.225	4.915
Totaal financiële lease contracten				128.274	132.272
Afgekochte erfpacht				51.307	52.323
Huurincentives				1.676	5.113
Totaal leaseverplichtingen				181.257	189.708

Van de leaseverplichtingen is per 31 december 2006 het kortlopende deel ad EUR 5,1 miljoen (per 31 december 2005 ad EUR 7,2 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

Het P1 / Traverse contract met ABP heeft een totale looptijd van 40 jaar met tussentijdse opties tot verlenging van het huurcontract na 15 en na 30 jaar. Op die momenten kan tevens gekozen worden voor een aankoop van P1 en de traverse of verkoop aan een derde van P1 (ten gunste van het ABP) en aankoop van de traverse. Na verstrijken van 40 jaar heeft Schiphol Group de optie P1 en de traverse te huren voor een onbepaalde tijd tegen EUR 45 per jaar (in euro) of te kopen voor EUR 45 (in euro). De huur wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van prijsindexcijfers voor de gezinsconsumptie. De grond onder P1 / Traverse is in erfpacht uitgegeven aan ABP gedurende de termijn van de lease.

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 BV (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 BV. 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. Beide partijen, Balnag én LVNL, hebben aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeerstoren voor een bedrag van EUR 2,1 miljoen.

Tenslotte zijn inbegrepen de ontvangen afkoopsommen van erfpachtcontracten en huurincentives die jaarlijks naar rato van de duur van het contract in de winst- en verliesrekening vrijvallen.

De resterende looptijd van de lease verplichtingen is per 31 december 2006 als volgt. Het deel van de lease verplichtingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

(in EUR 1.000)	Totaal	> 1 jaar en			
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	279.464	12.023	267.441	47.970	219.471
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 151.190	- 8.776	- 142.414	- 32.300	- 110.114
Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease	128.274	3.247	125.027	15.670	109.357
Vooruitontvangen erfpacht	51.307	1.003	50.304	4.010	46.294
Huurincentives	1.676	891	785	785	-
Totaal lease verplichtingen	181.257	5.141	176.116	20.465	155.651

Het verloop van de leaseverplichtingen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	Verplichtingen			
	uit financiële lease	Afgekochte erfpacht	Huur-incentives	Totaal
Boekwaarde 31 december 2004	135.686	51.215	2.863	189.764
Specificatie van mutaties in 2005				
Nieuwe lease overeenkomsten	627	-	-	627
Afkoop van erfpacht contracten	-	2.106	-	2.106
Nieuw verkregen huurincentives	-	-	3.406	3.406
Rentebijbeschrijving op leaseverplichtingen	10.296	-	-	10.296
Betaalde lease termijnen	- 14.256	-	-	- 14.256
Afschrijving ten gunste van de winst- en verliesrekening	-	- 998	- 1.156	- 2.154
Overige mutaties	- 81	-	-	- 81
Totaal mutaties in het boekjaar	- 3.414	1.108	2.250	- 56
Boekwaarde 31 december 2005	132.272	52.323	5.113	189.708
Specificatie van mutaties in 2006				
Nieuwe lease overeenkomsten	287	-	-	287
Nieuw verkregen huurincentives	-	-	180	180
(De)consolidaties	- 2.380	-	-	- 2.380
Acquisities	1.352	-	-	1.352
Rentebijbeschrijving op leaseverplichtingen	10.171	-	-	10.171
Betaalde lease termijnen	- 13.242	-	-	- 13.242
Afschrijving ten gunste van de winst- en verliesrekening	-	- 1.016	- 3.517	- 4.533
Overige mutaties	- 186	-	- 100	- 286
Totaal mutaties in het boekjaar	- 3.998	- 1.016	- 3.437	- 8.451
Boekwaarde 31 december 2006	128.274	51.307	1.676	181.257

20. Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen betreffen de volgende netto verplichtingen:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na	Andere lange termijn	Ontslag-	Totaal
	uitdiensttreding	personeelsbeloningen	vergoedingen	
Boekwaarde 31 december 2005				
Waarde van de verplichtingen	50.442	9.474	6.794	66.710
Waarde van de beleggingen	8.413	-	-	8.413
	42.029	9.474	6.794	58.297
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 3.114	-	- 239	- 3.353
Verplichting in de balans	38.915	9.474	6.555	54.944
Boekwaarde 31 december 2006				
Waarde van de verplichtingen	52.195	9.066	5.005	66.266
Waarde van de beleggingen	12.047	-	-	12.047
	40.148	9.066	5.005	54.219
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 1.451	-	- 17	- 1.468
Verplichting in de balans	38.697	9.066	4.988	52.751

Vergoedingen na uitdiensttreding betreffen toegezegd-pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag en tegemoetkoming ziektekosten gepensioneerden.

Andere lange termijn personeelsbeloningen betreffen jubilea-uitkeringen, lange termijn bonusregeling, sabbatical leave en loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid.

Ontslagvergoedingen betreffen wachtgeld, BUT en Loonsuppletie werkloosheid.

Vornoemde personeelsbeloningen gaven aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na	Andere lange termijn	Ontslag-	Totaal
	uitdiensttreding	personeelsbeloningen	vergoedingen	
Opbouw of toekenning van rechten	3.132	1.103	1.209	5.444
Toevoeging van interest	2.653	357	429	3.439
Last uit hoofde van actuariële winsten en verliezen	- 8	450	-	442
Last toe te schrijven aan verstreken diensttijd	7.294	-	-	7.294
Vrijval (o.m. door inperking van de regeling)	- 21.582	- 1.647	- 1.448	- 24.677
Verwachte baten uit beleggingen	- 299	-	-	- 299
Overige kosten	11	- 17	71	65
Totale kosten ten laste van 2005*	- 8.799	246	261	- 8.292
Opbouw of toekenning van rechten	3.159	1.408	606	5.173
Toevoeging van interest	2.093	273	234	2.600
Bate uit hoofde van actuariële winsten en verliezen	3	- 899	-	- 896
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)	- 1.564	-	- 881	- 2.445
Verwachte baten uit beleggingen	- 474	-	-	- 474
Overige kosten	54	5	-	59
Totale kosten ten laste van 2006	3.271	787	- 41	4.017

*¹⁾ Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

De last toe te schrijven aan verstreken diensttijd in 2005, voor wat betreft de vergoedingen na uitdiensttreding, betreft onder meer een dotatie door gewijzigde belastingheffing in verband met de regeling voor functioneel leeftijdsontslag. Dit is het gevolg van de per 1 januari 2006 van kracht geworden overheidsmaatregelen die vervroegde uittreding minder aantrekkelijk moeten maken voor de werkgever.

De vrijval (o.m. door inperking van de regeling) in 2005, voor wat betreft de vergoedingen na uitdiensttreding, betreft de tegemoetkoming ziektekosten gepensioneerden. In verband met de invoering van het nieuwe zorgstelsel in 2006 is deze tegemoetkoming verlaagd. Opgemerkt wordt dat de voorziening voor deze regeling geheel is gevormd ten laste van het eigen vermogen als onderdeel van de transitie naar IFRS per 1 januari 2004.

Het verloop van de verplichtingen uit hoofde van de betreffende personeelsbeloningen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2004	51.064	10.323	11.069	72.456
Specificatie van mutaties in 2005*				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	- 8.799	246	261	- 8.292
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 2.612	- 1.104	- 3.097	- 6.813
Betaling van premies	- 1.212	-	-	- 1.212
Reclassificatie naar kortlopende verplichtingen	-	-	- 1.220	- 1.220
Overige mutaties	474	9	- 458	25
Totaal mutaties in het boekjaar	- 12.149	- 849	- 4.514	- 17.512
Boekwaarde 31 december 2005	38.915	9.474	6.555	54.944
Specificatie van mutaties in 2006				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	3.271	787	- 41	4.017
(De)consolidatie	396	-	-	396
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 2.518	- 1.195	- 1.832	- 5.545
Betaling van premies	- 1.369	-	-	- 1.369
Overige mutaties	2	-	306	308
Totaal mutaties in het boekjaar	- 218	- 408	- 1.567	- 2.193
Boekwaarde 31 december 2006	38.697	9.066	4.988	52.751

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen zijn berekend uitgaande van de volgende actuariële veronderstellingen en inschattingen van het management:

	31 december 2006	31 december 2005
Disconteringsvoet	4,50%	4,00%
Beleggingsrendement	4,50%	4,00%
	Voor 2006 én 2005	
Algemene salarisstijging	2,00%	
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	0,00% (55 tot 65 jaar) tot 3,00% (25 tot 34 jaar)	
Inflatie	2,00%	
Stijgingspercentage ziektekosten	4,00%	
Overlevingskansen	GBM/V 1995-2000 leeftijdsterugstelling van 2 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen	
Invalideringskansen	GMD 1994, vermenigvuldigd met 25%	
Blijfkansen (m.b.t. FLO)	100%	
Ontslagkansen, afhankelijk van leeftijd	0,10% (60 jaar) tot 4,20% (25 jaar)	
Gehuwdheidsfrequenties	90% op pensioenleeftijd	
Leeftijdsverschil	Mannen zijn 3 jaar ouder dan hun vrouwelijke partner	
Arbeidsparticipatie partners	Mannen < 52 jaar 70% en mannen > 52 jaar 0%	

Voor een nadere toelichting bij de verplichtingen uit hoofde van de pensioenregeling bij ABP wordt verwezen naar de paragraaf Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

21. Overige voorzieningen

In 2004 is vast komen te staan dat Schiphol Group een verplichting heeft in het kader van enkele claims en geschillen. De terzake van deze claims en geschillen gezamenlijk ten laste van 2004 getroffen voorziening van EUR 10 miljoen is in 2006, evenals in 2005, ongewijzigd gebleven.

De voornaamste van voornoemde claims en geschillen betreft de rechtmatigheid van het bouwverbod voor het Groenenbergterrein. Bebouwing van het Groenenbergterrein zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan ernstig kunnen verstoren. Door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is daarom voor dit terrein een bouwverbod ex. Artikel 38 van de Luchtvaartwet (oud) afgekondigd. Chipshol, de eigenaar van het terrein, heeft in juni 2003 een claim ingediend bij Schiphol Group voor de schade die voortvloeit uit het treffen van dit bouwverbod. Op 12 januari 2005 heeft de Rechtbank Haarlem, Schiphol Group in een tussenvonnis aansprakelijk gehouden voor de door een deskundigencommissie nader vast te stellen schade. In juli 2006 heeft de deskundigencommissie ten behoeve van de Rechtbank Haarlem haar definitieve advies uitgebracht. Daarin is de hoogte van de schade (exclusief te vergoeden rente vanaf 19 februari 2003 tot de datum van het te wijzen vonnis door de Rechtbank Haarlem) bepaald op EUR 17,4 miljoen. Partijen hebben de gelegenheid gehad om hierop te reageren en pleidooi in deze zaak is gehouden in januari 2007. Een vonnis van de Rechtbank Haarlem over de omvang van de schadevergoeding wordt in de loop van 2007 verwacht.

Omdat nog geen definitieve vaststelling van de schade door de Rechtbank Haarlem is gedaan, is de directie van mening dat op dit moment de schatting die zij heeft gemaakt ten tijde van het opmaken van de jaarrekening over 2005 niet behoeft te worden herzien.

Bovendien hebben de in 2005 al gesignaleerde ontwikkelingen met betrekking tot de status van het bouwverbod, en die de schadehoogte konden beïnvloeden, zich inderdaad voorgedaan. Van mogelijk belang voor de definitieve vaststelling van de schade door de Rechtbank is de status van het bouwverbod. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft desgevraagd, en na consultatie van

Luchtverkeersleiding Nederland en de gemeente Haarlemmermeer, beschikt dat zij bereid is om het bouwverbod te versoepelen indien Chipshol de gewijzigde bouwplannen die niet tot enige beperking van de capaciteit van de Aalsmeerbaan zullen leiden, alsnog zou indienen met gelijktijdige intrekking van de oude plannen. Indien het ministerie het bouwverbod aldus zou versoepelen zal dit de omvang van de schade beperken. Tegen deze beschikking loopt een bezwaarprocedure. Schiphol Group heeft voor deze ontwikkeling aandacht gevraagd in de procedure en Schiphol Group betoogt dat de versoepeling van het bouwverbod de schadegrondslag behoort te wijzigen (van verbod naar vertraging) en een neerwaarts effect zal behoren te hebben op de omvang van de schade. Het oordeel van de rechtbank terzake is nog niet bekend.

Gegeven de onzekerheid over het moment waarop eventuele uitkeringen zouden moeten worden gedaan, is de voorziening niet contant gemaakt.

22. Overige langlopende verplichtingen

De samenstelling van de overige langlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Schuld aan Martinair Holland NV	15.700	–
Ongerealiseerde winst inbreng Schiphol Logistics Park CV	4.590	–
	20.290	–

De schuld aan Martinair Holland NV van EUR 15,7 miljoen vloeit voort uit de voortijdige verkrijging door Schiphol Group van het economische eigendom van de grond die aan Martinair Holland NV in erfpacht is uitgegeven. Betaling zal plaatsvinden uiterlijk 31 december 2009. Kortheidshalve wordt verwezen naar de toelichtingen bij de balanspost Activa in aanbouw.

In 2006 heeft SRE BV een terrein ingebracht in Schiphol Logistics Park CV 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 (de som van EUR 9,5 miljoen zoals verantwoord onder activa beschikbaar voor verkoop tot en met 31 december 2005, EUR 1,7 miljoen aan grond voorheen begrepen in de activa in aanbouw en een raming voor kosten van bouwrijp maken van EUR 0,5 miljoen) bedraagt EUR 12 miljoen. In overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling dient van deze winst het deel gelijk aan het belang van SRE BV in Schiphol Logistics Park CV van ruim 38% of wel EUR 4,6 miljoen als ongerealiseerd te worden beschouwd.

23. Winstbelasting

De winstbelasting wordt berekend over de commerciële winst, rekening houdend met permanente verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. De winstbelasting over de waardeveranderingen, voor zover deze in het binnenland zijn behaald, wordt verantwoord onder de voorziening voor latente belasting.

De schuld uit hoofde van winstbelasting in de balans per 31 december 2006 van EUR 93,5 miljoen betreft de som van de over de jaren 2002 tot en met 2006 verschuldigde winstbelasting. Hierop zijn de reeds betaalde voorlopige aanslagen in mindering gebracht.

Na gereedkomen van de vaststellingsovereenkomst is herziene aangifte winstbelasting gedaan voor de boekjaren 2002 (definitief) en 2003 (voorlopig) wat aanleiding gaf tot een vrijval ten gunste van de winst en verliesrekening over 2006 van kortlopende verplichtingen uit hoofde van winstbelasting tot een bedrag van EUR 5,2 miljoen. Dit betreft met name acquisitiekosten en kosten in relatie tot de vorming van voorzieningen en kortlopende verplichtingen die commercieel ten laste van boekjaren vóór 2002 zijn gebracht. Fiscaal kunnen deze kosten ten laste van de boekjaren 2002 en volgend worden gebracht (en kan de kortlopende verplichting uit hoofde van winstbelasting worden verlaagd) door fiscale activering per 1 januari 2002 (acquisitiekosten) of door fiscaal geen voorziening of kortlopende verplichting te vormen per 1 januari 2002.

Over de jaren 2004 en 2005 zal in 2007 aangifte worden gedaan.

24. Handels- en overige schulden

De samenstelling van de handels- en overige schulden is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Schulden aan leveranciers	70.069	72.036
Schulden aan banken	8.322	82
Schulden aan participanten en deelnemingen	–	1
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	6.776	3.114
Schulden ter zake van pensioenen	536	794
Te betalen interest	21.407	15.284
Verplichting schrijnende gevallen	10.000	–
Verplichting Stichting Mainport en Groen	8.500	–
Nog te betalen kosten	70.320	71.870
Vooruitontvangen baten	31.634	28.605
Overige schulden	30.361	27.630
	257.925	219.416

De schulden in rekening courant betreft voor het overgrote deel een tijdelijke debet stand op de bankrekening van NV Luchthaven Schiphol.

Schiphol Group heeft in 2006 EUR 10 miljoen beschikbaar gesteld voor een verbetering van het woon- en werkklimaat in de omgeving van de luchthaven. Deze financiële bijdrage, die naar verwachting in 2007 zal worden uitgekeerd, komt ten goede aan omwonenden die zich in een zogenoemde schrijnende situatie bevinden. Zij ondervinden ernstige hinder van het vliegverkeer maar vallen buiten alle wettelijke regels die dit moeten compenseren. Voor deze omwonenden worden maatregelen op maat ontwikkeld om hun problemen te helpen oplossen.

Voorts heeft Schiphol Group in 2006 ook EUR 8,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de Stichting Mainport en Groen. Dit bedrag is in 1996 toegezegd met de afspraak dat de uitkering in 2006 zou plaatsvinden op basis van nader uitgewerkte plannen. Uitkering wordt nu verwacht in 2007. De Stichting Mainport en Groen zet zich in voor een aantrekkelijk groen landschap om de luchthaven Schiphol.

De bijdragen van EUR 10 miljoen en EUR 8,5 miljoen zijn in de winst- en verliesrekening verantwoord onder de overige bedrijfskosten ten laste van 2006.

De handels- en overige schulden worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

25. 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 onvolledige informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen. Naar informatie van het ABP is ABP op dit moment niet in staat de gegevens aan te leveren die noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegd-pensioenregeling. Er is geen consistente en betrouwbare basis om de verplichting, fondsbeleggingen en kosten van de regeling van ABP toe te rekenen aan individuele aangesloten werkgevers die deelnemen aan het plan. Dit omdat de regeling de aangesloten werkgevers blootstelt aan actuariële risico's die verband houden met de huidige en voormalige werknemers van andere aangesloten werkgevers. Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen. Schiphol Group heeft de premie die verschuldigd is aan het ABP als last in de winst en verliesrekening verantwoord. Voor zover de premie nog niet is betaald, is een verplichting opgenomen op de balans.

Terzake van het proportionele aandeel van Schiphol Group in overschotten of tekorten van het pensioenfonds kan nog het volgende worden opgemerkt. Het reglement voorziet in geen enkel opzicht in de mogelijkheid van bijstortingen en of onttrekkingen aan het fonds. Voor Schiphol Group zullen overschotten en tekorten daardoor uitsluitend kunnen leiden tot wijzigingen in de in de toekomst af te dragen premie. De hoogte van de premie is afhankelijk van de (verwachtingen ten aanzien van de) financiële positie van het pensioenfonds, welke positie wordt uitgedrukt in een dekkingsgraad. Naar de situatie van 30 september 2006 heeft het ABP de volgens het zogenoemde nieuwe herstelplan benodigde dekkingsgraad gerealiseerd. Daarbij is de pensioenpremie in 2006 ongewijzigd gebleven ten opzichte van 2005. Voor 2007 blijft de pensioenpremie vrijwel onveranderd.

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 BV. Op voorwaarde dat de omlegging van de A9 tegemoet komt aan door Schiphol Nederland BV 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 miljoen, welke volgens de huidige planning in 2011 betaalbaar zal zijn. De bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd, welke indexering nog niet is begrepen in voornoemd bedrag.

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 BV. In deze overeenkomst heeft Schiphol Nederland BV een bijdrage toegezegd van maximaal EUR 5 miljoen in geld (betaalbaar achteraf in gelijke jaarlijkse termijnen) en maximaal EUR 7 miljoen in natura. Aan de bijdrage zijn voorwaarden verbonden in het kader van realisatie van de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project, waarborging van de (strategische) belangen en de mainport positie van de luchthaven, doelmatige besteding van middelen en transparantie in de financiële verantwoording. Eén jaar nadat de vereiste ruimtelijke bestemmingswijzigingen met betrekking tot de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project onaantastbaar zijn geworden, wordt de eerste termijn van de bijdrage in geld opeisbaar. Volgens de huidige verwachtingen zal dit het geval zijn in 2008. Vooruitlopend op het onvoorwaardelijk worden van onze verplichting wordt aan de

bijdrage in natura al met ingang van 2005 invulling gegeven door de detachering van medewerkers van Schiphol Group of derden, werkzaam op het gebied van projectmanagement en/of daaraan ondersteunende diensten.

Aalsmeerbaan

In 2006 is groot onderhoud gepleegd aan de Aalsmeerbaan, waarbij o.a. een deel van de top laag werd vervangen. De baan moest daarna enkele keren buiten gebruik worden genomen, nadat schade aan een vliegtuig was ontstaan. Inmiddels is de Aalsmeerbaan weer volledig inzetbaar. KLM heeft in verband met de schade aan haar vliegtuigen inmiddels een voorlopige schadevordering ingediend bij Schiphol Group van EUR 16 miljoen. Schiphol Group is, mits aansprakelijk, verzekerd voor deze schade. Schiphol Group heeft op haar beurt Koop Tjuchem, als uitvoerder van het groot onderhoud, aansprakelijk gesteld voor de kosten van herstel van de baan alsmede de schade aan de vliegtuigen van KLM.

Overschrijding grenswaarden geluidsbelasting

Het gebruiksjaar 2006, dat eindigde op 31 oktober 2006, werd afgesloten met een geregistreerde geluidbelasting die in vier handhavingspunten boven de wettelijke grenswaarde lag. Door Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) wordt nog onderzocht in hoeverre dit werd veroorzaakt door extreme weerscondities. Daarnaast kunnen andere bijzondere omstandigheden een rol hebben gespeeld, zoals de onvoorziene problemen met de top laag van de Aalsmeerbaan. Hierdoor is er in september en oktober 2006 sprake geweest van afwijkend baangebruik wat ook gevolgen heeft gehad voor de verdeling van de geluidbelasting over de handhavingspunten. Pas nadat het onderzoek door IVW is afgerond, zal duidelijk worden of en in hoeverre de wettelijke geluidnormen zijn overschreden en wat hiervan de eventuele consequenties zijn.

Havengeldverhogingen

Board of Airlines Representatives in the Netherlands (Barin) en Schiphol Airlines Operating Committee (SAOC) hebben bezwaar gemaakt tegen de havengeldverhogingen 2004, 2005 I en 2005 II, 2006. Wederpartij voert aan dat het besluit strijdig is met het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en met het EG verdrag (misbruik van machtspositie). Deze bezwaren zijn nog aanhangig. Schiphol Group schat in dat geen havengelden behoeven te worden terugbetaald. KLM heeft in 2006 het beroep tegen de verhoging van de havengelden van 2000 ingetrokken.

Diamantroof

In februari 2005 heeft een omvangrijke diamantroof plaatsgevonden op de luchthaven Schiphol. De eigenaar van de diamanten heeft Schiphol Group aansprakelijk gesteld voor daarmee verband houdende schade, voor welke schade Schiphol Group verzekerd is. Het eigen risico bedraagt EUR 1,1 miljoen. Naar de huidige inschatting van de directie zal Schiphol Group niet voor dit bedrag worden aangesproken.

Investeringsverplichtingen en verplichtingen uit hoofde van andere langlopende contracten

Voor een toelichting omtrent de per balansdatum bestaande verplichtingen tot het doen van investeringen in immateriële activa en activa in aanbouw wordt verwezen naar de toelichtingen bij de immateriële activa (paragraaf 1), respectievelijk de activa in aanbouw of ontwikkeling (paragraaf 3). Voor een toelichting bij (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor onderhoud, schoonhouden en dergelijke wordt verwezen naar de toelichting bij de kosten uitbesteed werk en andere externe kosten (paragraaf 29).

Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Schiphol Group heeft een verplichting van EUR 0,7 miljoen inzake het Schipholfonds en heeft garanties verstrekt ten behoeve van door personeel opgenomen leningen ter hoogte van EUR 1,3 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'.

In relatie tot de ontwikkeling van Avioport Logistics Park door dochtermaatschappij Avioport SpA zijn bankgaranties afgegeven tot een gezamenlijk bedrag van EUR 3,0 miljoen (ons aandeel). In relatie tot de ontwikkeling van Malpensa Trade Center door joint venture Villa Carmen Srl zijn bankgaranties afgegeven tot een gezamenlijk bedrag van EUR 3,5 miljoen (ons aandeel).

Daarnaast zijn nog diverse andere claims tegen 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. Terzake van één van de tegen de vennootschap ingediende claims is door Schiphol Group een bankgarantie verstrekt van EUR 1,8 miljoen.

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 de geconsolideerde winst- en verliesrekening

26. Netto-omzet

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

(in EUR 1.000)	Alliances & Participations				2005*
	Aviation	Consumers	Real Estate	Participations	
Havengelden	552.054	-	-	22.120	574.174
Concessies	13.464	111.654	1.751	1.150	128.019
Verhuringen	661	11.944	96.555	2.412	111.572
Autoparkeergelden	-	69.327	1.048	5.242	75.617
Overige activiteiten	6.349	14.362	4.935	32.539	58.185
	572.528	207.287	104.289	63.463	947.567

(in EUR 1.000)	Alliances & Participations				2006
	Aviation	Consumers	Real Estate	Participations	
Havengelden	609.635	-	-	24.728	634.363
Concessies	11.159	120.292	1.977	2.115	135.543
Verhuringen	582	13.108	100.182	2.237	116.109
Autoparkeergelden	-	74.676	1.129	6.302	82.107
Overige activiteiten	9.552	22.396	5.800	30.835	68.583
	630.928	230.472	109.088	66.217	1.036.705

*¹⁾ Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

De bedrijfsopbrengsten worden voor een zeer belangrijk deel binnen Nederland gerealiseerd.

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 NMa en dat de luchtvaartsector tijdens dit proces dient te worden geconsulteerd. Voorts is het rendement van de business area Aviation gemaximeerd tot een gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet die aan de hand van een in de Luchtvaart wet vastgelegde formule wordt bepaald. Op grond van de Wet luchtvaart is Schiphol Group verplicht tot jaarlijkse verrekening met de sector van overschotten en tekorten ten opzichte van voornoemde gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet. Verrekeningen van havengelden dienen plaats te vinden na afloop van een boekjaar. Voor het boekjaar 2006 zal een verrekening plaatsvinden in de tarieven vanaf 1 november 2007. 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. In plaats daarvan komen de overschotten en tekorten ten gunste respectievelijk ten laste van de boekjaren waarin zij zich voordoen.

Vorenstaande is niet van toepassing op de havengelden van Rotterdam, Eindhoven en Lelystad die worden verantwoord in de business area Alliances & Participations.

De opbrengsten uit havengelden bestaan uit de volgende vergoedingen:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Vliegtuiggerelateerde vergoedingen	186.624	181.436
Passagiersgerelateerde vergoedingen	225.989	210.992
Beveiligingsheffing	214.823	175.031
Vliegtuigparkeergelden	6.927	6.715
	634.363	574.174

Concessies

Schiphol Group heeft binnen de business area Consumers in totaal 94 concessie contracten afgesloten (2005 100) 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 83% van de concessiecontracten voor een resterende looptijd van korter dan 3 jaar vastgelegd (2005 circa 81%), circa 11% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar (2005 circa 6%) en circa 6% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar (2005 circa 13%).

De omzet uit concessies in de business area Aviation betreft concessie contracten met betrekking tot de levering door derden van brandstof en schoonmaakdiensten aan luchtvaartmaatschappijen.

Verhuringen

De samenstelling van de verhuringen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Verhuringen vastgoedbeleggingen (gebouwen), inclusief servicekosten	38.407	38.094
Verhuringen vastgoedbeleggingen (terreinen)	23.994	23.835
Verhuringen operationeel onroerend goed, inclusief servicekosten	53.708	49.643
	116.109	111.572

De gemiddelde bezettingsgraad voor gebouwen in verhuur bedroeg in de business area Real Estate 86% in 2006 (84% in 2005). De bezettingsgraad per 31 december 2006 bedraagt voor de business area Real Estate 87% (86% per 31 december 2005).

Het percentage van alle verhuurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt circa 17% (2005 circa 10%), tussen 1 jaar en 5 jaar circa 45% (2005 circa 33%) en na 5 jaar circa 38% (2005 circa 57%).

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

(in EUR 1.000)	2006	2005
Verhuurde gebouwen	28.974	28.143
Leegstaande gebouwen	5.233	4.087
	34.207	32.230

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)	2006	2005
Parkeren op de locatie Schiphol:		
Kort parkeren	40.723	37.309
Lang parkeren	21.809	20.653
Overig publieksparkeren	3.220	2.771
Gevestigde bedrijven	10.053	9.642
	75.805	70.375
Parkeren op andere locaties	6.302	5.242
	82.107	75.617

De opbrengsten uit parkeren op andere locaties betreffen Rotterdam, Eindhoven en Lelystad en worden verantwoord in de business area Alliances & participations.

Overige activiteiten

De opbrengsten uit overige activiteiten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Reclame	14.201	11.169
Uitlenen van personeel	467	1.572
Diensten en werkzaamheden derden	19.241	16.282
Electriciteit, gas en water	6.381	6.769
Andere bedrijfsbaten	18.636	20.487
Resultaat buitengebruik gestelde activa	149	- 39
Diversen	9.508	1.945
	68.583	58.185

27. Resultaat uit verkoop vastgoed

Het resultaat van EUR 10,4 miljoen met betrekking tot de verkoop van vastgoed in 2006 betreft de inbreng van gronden in Schiphol Logistics Park CV (EUR 7,4 miljoen) en de verkoop van het EGL gebouw en het Prestwick gebouw (EUR 3 miljoen).

De totale kostprijs verkoop vastgoed in 2006 van EUR 30,0 miljoen betreft voor EUR 11,7 miljoen de inbreng van gronden in Schiphol Logistics Park CV (EUR 9,5 miljoen uit activa beschikbaar voor verkoop, EUR 1,7 miljoen uit de activa in aanbouw en EUR 0,5 miljoen aan kosten voor bouwrijp maken) en voor EUR 18,3 miljoen de beide gebouwen (EUR 17,7 miljoen uit vastgoed beleggingen en EUR 0,6 miljoen aan bijkomende verkoopkosten).

De totale opbrengst vastgoed van EUR 40,5 miljoen in 2006 heeft voor EUR 19,2 miljoen betrekking op voornoemde inbreng van gronden en heeft in 2006 niet tot een kasstroom geleid. Dientengevolge bedraagt de ontvangst uit desinvesteringen vastgoed in het geconsolideerde kasstroomoverzicht EUR 21,3 miljoen.

Het resultaat van EUR 10,2 miljoen met betrekking tot de verkoop van vastgoed in 2005 betrof onder andere de verkoop van de resterende 50% van het hoofdkantoor van Schiphol Group (Schipholgebouw) aan het Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV).

De totale kostprijs verkoop vastgoed in 2005 van EUR 74,8 miljoen bestond voor EUR 20,1 miljoen (inclusief EUR 14,2 miljoen inzake te realiseren parkeervoorzieningen) uit activa ten behoeve van operationele activiteiten (Schipholgebouw) en voor EUR 54,7 miljoen uit vastgoedbeleggingen.

De totale opbrengst vastgoed van EUR 85,0 miljoen in 2005 heeft voor EUR 5,0 miljoen betrekking op inbreng van gronden in Villa Carmen CV welke inbreng in 2005 niet tot een kasstroom heeft geleid. Dientengevolge bedraagt de ontvangst uit desinvesteringen vastgoed in het geconsolideerde kasstroomoverzicht EUR 80,0 miljoen.

28. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

De samenstelling van de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Toekennen eindwaarde erfpachten	2.280	6.023
Herwaardering gekapitaliseerde kosten	-	755
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	601	6.341
Opleveringen nieuwe gebouwen	5.533	4.291
Marktwaardeaanpassing	20.156	- 5.033
	28.570	12.377

De waardeveranderingen door toekennen eindwaarde erfpachten hangt samen met contracten waarvan de resterende looptijd in het boekjaar korter dan 20 jaar is geworden. Door het langlopende karakter van de contracten bestaat onduidelijkheid over de aanwending van de betreffende gronden na afloop van deze contracten. Als gevolg hiervan kan uitsluitend een betrouwbare waarde worden bepaald voor de eindwaarden indien het erfpachtcontract binnen 20 jaar expireert. De eindwaarde van contracten die na 20 jaar expireren wordt op nihil gewaardeerd.

De waardeverandering uit hoofde van uitgifte van nieuwe erfpachtcontracten hangt samen met de wijziging in waardering bij uitgifte van de grond van kostprijs naar marktwaarde. 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.

Tot het moment van oplevering van nieuwe gebouwen worden deze verantwoord tegen kostprijs. Bij oplevering vindt een herwaardering plaats naar een intern vastgestelde reële waarde. Deze reële waarde wordt vervolgens jaarlijks getoetst en zonodig bijgesteld aan de hand van interne en externe taxaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de verstrekking van huurincentives. Bijstellingen zijn verantwoord op de regel marktwaardeaanpassing.

29. 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)	2006	2005
Uitbestedingen	219.986	185.153
Onderhoud	54.200	52.657
Energie en water	23.626	13.955
Assurantiën	22.764	16.586
Andere externe kosten	92.137	83.658
	412.713	352.009

De uitbestedingen betreffen kosten die Schiphol Group heeft gemaakt met betrekking tot onder andere beveiliging, schoonhouden, huur en leasing en inhuur extern personeel.

Per 31 december 2006 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor onderhoud, schoonhouden en dergelijke tot een bedrag van EUR 99 miljoen (per 31 december 2005 EUR 87 miljoen).

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)	> 1 jaar en				
	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van huur en lease contracten	67.411	5.441	61.970	18.524	43.446

30. Personeelsbeloningen

De samenstelling van de personeelsbeloningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005*
Korte termijn personeelsbeloningen		
Salarissen	120.875	115.357
Sociale lasten	12.134	9.943
Activering interne uren	- 11.605	- 11.581
	<u>121.404</u>	<u>113.719</u>
Vergoedingen na uitdiensttreding		
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	15.072	17.622
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	970	1.101
Vervroegde uitdiensttreding	1.390	7.882
Vergoeding ziektekosten na pensionering	911	- 17.782
	<u>18.343</u>	<u>8.823</u>
Andere lange termijn personeelsbeloningen		
Jubileumuitkeringen	- 121	- 125
Lange termijn bonusregeling	734	537
Overige personeelsbeloningen	174	- 166
	<u>787</u>	<u>246</u>
Ontslagvergoedingen	- 41	261
Overige personeelskosten	12.331	10.451
Totaal personeelsbeloningen	152.824	133.500

*) Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

Het gemiddeld aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij NV Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen is 2.293 (2005: 2.179).

In de lasten uit hoofde van vervroegde uitdiensttreding is in 2005 een dotatie van EUR 7,3 miljoen begrepen aan de voorziening voor functioneel leeftijdsontslag als gevolg van belastingmaatregelen door de overheid die vervroegde uittreding minder aantrekkelijk moet maken voor de werkgever. In 2006 was sprake van een vrijval van EUR 1,3 miljoen in de verplichtingen uit deze regeling in verband met wijzigingen die deels tegemoet komen aan voornoemde maatregelen.

In de lasten uit hoofde van de vergoeding ziektekosten na pensionering is in 2005 een vrijval van EUR 20 miljoen begrepen als gevolg van het vervallen van een groot deel van de voorziening tegemoetkoming ziektekostenverzekering gepensioneerden in verband met de invoering van het nieuwe zorgstelsel.

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.

31. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Immateriële activa		
Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	3.306	1.647
Software licenties	1.854	622
	<u>5.160</u>	<u>2.269</u>
Activa ten behoeve van operationele activiteiten		
Banen, rijbanen en platformen	19.580	17.563
Terreinen en wegen	9.527	9.418
Gebouwen	29.208	32.601
Installaties	72.011	70.980
Overige vaste bedrijfsmiddelen	23.241	22.266
	<u>153.567</u>	<u>152.828</u>
Afschrijvingen inzake desinvesteringen	2.044	6.706
Totaal afschrijvingen	160.771	161.803

32. Bijzondere waardeverminderingen

De samenstelling van de bijzondere waardeverminderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Immateriële activa		
Goodwill	-	2.370
	<u>-</u>	<u>2.370</u>
Activa ten behoeve van operationele activiteiten		
Banen, rijbanen en platformen	-	229
Terreinen en wegen	22	- 299
Gebouwen	-	1.138
Installaties	751	626
Overige vaste bedrijfsmiddelen	147	77
	<u>920</u>	<u>1.771</u>
Activa in aanbouw of ontwikkeling		
Ten behoeve van operationele activiteiten	62	188
Ten behoeve van vastgoedbelegging	-	574
	<u>62</u>	<u>762</u>
Totaal bijzondere waardeverminderingen	982	4.903

De bijzondere waardeverminderingen op activa ten behoeve van operationele activiteiten zijn onder meer gerelateerd aan Schiphol Telematics, Lelystad Airport en Eindhoven Airport.

Als gevolg van de splitsing van Schiphol Telematics per 1 januari 2006 in een netwerkbedrijf en een dienstenbedrijf (waarbij het netwerkbedrijf door Schiphol Group wordt voortgezet en het dienstenbedrijf door KPN) zijn de activa verdeeld over beide bedrijven. De in het netwerkbedrijf achtergebleven materiele vaste activa zijn afgewaardeerd mede als gevolg van technologische veroudering. Het betreft het Welan netwerk en het transmissie platform voor totaal EUR 0,8 miljoen.

In verband met de op korte en middellange termijn geprognosticeerde verliezen en negatieve operationele kasstromen is in 2006 EUR 0,2 miljoen (in 2005 EUR 1,2 miljoen) op de activa van Lelystad Airport afgewaardeerd. In 2005 is EUR 0,7 miljoen afgeboekt als gevolg van de sloop van de oude terminal van Eindhoven Airport.

De bijzondere waardeverminderingen van goodwill in 2005 betreffen de deelneming in SADC ad EUR 2,1 miljoen en de horecafaciliteiten van Rotterdam Airport BV ad EUR 0,3 miljoen.

33. Overige bedrijfskosten

In de overige bedrijfskosten over 2006 zijn onder meer begrepen de bijdrage van Schiphol Group aan de Stichting Mainport en Groen van EUR 8,5 miljoen en de bijdrage van Schiphol Group aan de oplossing van schrijnende gevallen van EUR 10 miljoen. Beide kostenposten en de hieruit voortvloeiende verplichtingen zijn nader toegelicht in paragraaf 24.

34. Financiële baten en -lasten

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

(in EUR 1.000)	2006	2005
Interestlasten		
Leningen	- 37.749	- 39.102
Lease verplichtingen	- 10.171	- 10.296
Heffingsrente	- 4.300	- 211
	<u>- 52.220</u>	<u>- 49.609</u>
Interestbaten		
Liquide middelen	7.122	3.346
Vorderingen op deelnemingen	5.395	2.319
Leasevorderingen	1.607	1.699
Geactiveerde bouwrente	3.547	2.287
Heffingsrente	587	382
Overig	598	1.439
	<u>18.856</u>	<u>11.472</u>
Overige financiële resultaten		
Koersverschillen vorderingen op deelnemingen	- 1.727	3.471
Koersverschillen liquide middelen	- 198	4
Koersverschillen overige activa en passiva	- 321	50
Derivaten	- 315	133
Dividend overige financiële belangen	315	441
Overige	- 58	- 60
	<u>- 2.304</u>	<u>4.039</u>
Totaal financiële baten en lasten	- 35.668	- 34.098

In 2006 is een reservering getroffen voor nog te betalen heffingsrente over de jaren 2002 tot en met 2004 van EUR 4,3 miljoen. Pas nadat in september 2006 de vaststellingsovereenkomst werd gesloten met de Belastingdienst over de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002 kon worden overgegaan tot het opstellen van herziene aangiften vanaf 2002. Over de hieruit voortvloeiende te betalen bedragen aan winstbelasting is heffingsrente verschuldigd.

De geactiveerde bouwrente betreft gemaakte rentekosten tijdens de uitvoeringsfase van 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 worden de omrekeningsverschillen verantwoord in de winst- en verliesrekening in plaats van in de reserve omrekeningsverschillen.

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt met ingang van september 2006 afgedekt gebruik makend van valutaswaps. De koersverschillen die in 2006 nog ten laste van de winst- en verliesrekening werden verantwoord betreft de periode tot september 2006, waarin nog geen sprake was van een afdekkingstransactie.

35. Resultaat deelnemingen

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

36. Winstbelasting

De last uit hoofde van winstbelasting in de winst en verliesrekening kan als volgt worden geanalyseerd:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Resultaat voor belastingen	291.449	278.666
Resultaat deelnemingen*	- 5.619	- 373
	285.830	278.293
<i>Nominale tarief voor de winstbelasting</i>	29,6%	31,5%
Winstbelasting berekend tegen het nominale tarief	84.606	87.662
Afwijkend tarief buitenlandse deelnemingen	1.233	- 442
Resultaat samenhangend met beheer buitenlandse deelnemingen	- 1.174	- 1.619
Overige	201	985
Winstbelasting vóór eenmalige effecten	84.866	86.586
<i>Effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten</i>	29,7%	31,1%
Effecten in verband met de vaststellingsovereenkomst:		
■ Vorming van actieve belastinglatenties	- 286.178	-
■ Vrijval van passieve belastinglatenties	- 22.975	-
Vrijval van kortlopende verplichtingen winstbelasting	- 5.152	-
Vrijval in actieve en passieve belastinglatenties als gevolg van een verlaging van het belastingtarief tot 25,5%	- 7.247	- 2.079
Winstbelasting in de winst- en verliesrekening	- 236.686	84.507
<i>Effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten</i>	- 82,8%	30,4%

*) 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 NV Luchthaven Schiphol.

Voor een nadere toelichting bij de effecten in verband met de vaststellingsovereenkomst wordt verwezen naar de toelichtingen bij de actieve en passieve belastinglatenties onder toelichting 5. Nadere informatie over de vrijval van kortlopende verplichtingen winstbelasting is opgenomen onder toelichting 23.

37. Resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders

Onder resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders is in 2006 opgenomen het aandeel van derden in het resultaat van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport NV, Malpensa Real Estate BV, Malpensa Real Estate II BV, Malpensa Real Estate Srl, en Avioport SpA.

Gegeven de overname per 18 oktober 2006 van het 40% belang van Grontmij Real Estate International BV in Malpensa Real Estate BV en Malpensa Real Estate II BV wordt voor deze vennootschappen met ingang van de datum van overname geen belang van minderheidsaandeelhouders meer verantwoord.

38. Winst per aandeel

De winst per aandeel wordt als volgt berekend:

	2006	2005
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat, x EUR 1)	526.909.000	192.900.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	171.255	171.255
Winst per aandeel (x EUR 1)	3.077	1.126

Aangezien gedurende het boekjaar geen aandelen zijn uitgegeven en ingekocht is het gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen onveranderd. 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 het geconsolideerd kasstroomoverzicht

39. Kasstroom uit bedrijfsoperaties

De kasstroom uit bedrijfsoperaties kan als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2006	2005*
Resultaat	528.135	194.159
Winstbelasting	- 236.686	84.507
Resultaat deelnemingen	- 10.714	- 1.777
Financiële baten en lasten	35.668	34.098
	- 211.732	116.828
Exploitatieresultaat	316.403	310.987
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	160.771	161.803
Bijzondere waardeveranderingen	982	4.903
Resultaat uit verkoop vastgoed	- 10.444	- 10.196
Kosten in samenhang met de verkoop van vastgoed	- 583	-
Negatieve goodwill MRE BV en MRE II BV	- 2.319	-
Afschrijving langlopende vorderingen	227	-
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 28.570	- 12.377
Rentebijbeschrijving op leasevorderingen en verplichtingen	8.564	8.597
Overige niet kas mutaties leasevorderingen en verplichtingen	- 2.881	- 3.492
Resultaat uit verkoop activa	- 149	38
Mutatie voorzieningen	- 2.589	- 17.513
	123.009	131.763
Exploitatieresultaat na aanpassingen	439.412	442.750
Veranderingen in werkkapitaal	10.742	11.415
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	450.154	454.165

*¹⁾ Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

40. Acquisities

De acquisities kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Splitsing Schiphol Telematics	8.292	-
Uitbreiding belang in MRE BV en MRE II BV	11.000	-
Acquisitie Villa Carmen BV	-	14.378
	19.292	14.378

Splitsing van Schiphol Telematics in een "Netwerkbedrijf" en een "Dienstenbedrijf".

Begin 2006 hebben Schiphol Nederland BV (hierna Schiphol Group) en KPN Telecom BV (hierna KPN), de commanditaire vennoten in de joint venture Schiphol Telematics BV, een overeenkomst op hoofdpunten gesloten. Als gevolg hiervan zijn de activiteiten van de joint venture Schiphol Telematics van Schiphol Group en KPN gesplitst in een "Dienstenbedrijf" en een "Netwerkbedrijf". Het "Netwerkbedrijf" is achtergebleven in Schiphol Telematics CV en toebedeeld aan Schiphol Group. Het "Dienstenbedrijf" is toebedeeld aan KPN. KPN heeft al haar aandelen in de joint venture overgedragen aan Schiphol Group. Gezien vorenstaande maakt het "Netwerkbedrijf" met ingang van 1 januari 2006 voor 100% deel uit van de geconsolideerde cijfers van Schiphol Group en is ons aandeel in het "Dienstenbedrijf" per diezelfde datum niet meer geconsolideerd. Terzake van de aankoop van het aandeel van KPN in het "Netwerkbedrijf" en de verkoop van het aandeel van Schiphol Group in het "Dienstenbedrijf" is aan KPN een bedrag betaald van EUR 8,3 miljoen.

Overname minderheidsbelang Grontmij in Malpensa Real Estate BV en Malpensa Real Estate II BV

Op 18 oktober 2006 heeft Schiphol Group het 40% aandeel van Grontmij Real Estate International BV (Grontmij) in Malpensa Real Estate BV (MRE BV) en Malpensa Real Estate II BV (MRE II BV) overgenomen tegen een totale vergoeding van EUR 11 miljoen. Dit bedrag is inclusief aflossing van door Grontmij aan MRE BV en MRE II BV verstrekte leningen van samen EUR 8,0 miljoen. De vergoeding voor 40% van de aandelen in MRE BV en MRE II BV van EUR 3,0 miljoen is lager dan de reële waarde van de afzonderlijk geïdentificeerde activa en passiva van EUR 5,3 miljoen. De negatieve goodwill van EUR 2,3 miljoen is in overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de opbrengsten uit overige activiteiten. Voor wat betreft zowel MRE BV als MRE II BV had Schiphol Group al vóór voornoemde transactie doorslaggevende zeggenschap over de bedrijfsactiviteiten, op grond waarvan de financiële gegevens van beide vennootschappen volledig werden geconsolideerd. Hierin treedt na voornoemde transactie geen verandering op, met uitzondering van het feit dat op MRE BV en MRE II BV geen belangen van minderheidsaandeelhouders meer wordt verantwoord in het eigen vermogen en het resultaat.

Gebeurtenissen na balansdatum

Overname verkoopactiviteiten drank en tabak van KLM Tax Free Services

Schiphol Group heeft in 2006 definitieve overeenstemming bereikt met KLM NV over de overname van de verkoopactiviteiten drank en tabak in het See Buy Fly gebied per 3 januari 2007. Tot en met 2 januari 2007 zijn deze activiteiten nog door KLM Tax Free Services uitgevoerd. De overname van deze activiteiten past in de strategie van de Business Area Consumers van Schiphol Group om de retail activiteiten te versterken. Gegeven de overname datum heeft de transactie geen effect op de financiële gegevens zoals opgenomen in deze jaarrekening. Met ingang van 3 januari 2007 zullen de overgenomen activiteiten volledig door Schiphol Group worden geconsolideerd.

De terzake van de overname overeengekomen vergoeding is gelijk aan de netto reële waarde van de identificeerbare activa en verplichtingen. Een belangrijk deel van de overname vergoeding wordt toegerekend aan de concessie contracten die van KLM Tax Free Services worden overgenomen. Deze contracten zullen als contract gerelateerde immateriële activa worden verantwoord en over een termijn van 5 jaar worden afgeschreven. Het restant van de overname vergoeding kan worden toegerekend aan overige activa, overige passiva en liquide middelen. Zodoende zal naar aanleiding van de overname geen goodwill worden verantwoord.

Voor de winst en verliesrekening betekent de overname voorts dat Schiphol Group (en de Business Area Consumers) zelf de volledige opbrengsten zal verantwoorden in het kader van de verkoopactiviteiten drank en tabak in plaats van alleen de concessievergoeding die KLM Tax Free Services tot en met 2006 aan Schiphol Group verschuldigd was. Daarnaast zullen de aan deze activiteiten gerelateerde kosten (onder meer kostprijs drank en tabak, personeelskosten van winkel- en ondersteunend personeel, afschrijving inventaris) met ingang van 2007 onderdeel uitmaken van de bedrijfslasten.

Zuurstofgehalte sloten

Eind januari is geconstateerd dat de normen voor het water op enkele punten niet conform de eisen van het Hoogheemraadschap Rijnland zijn. Het hoogheemraadschap heeft aangekondigd dat het aan Schiphol Group hiervoor een dwangsom zal opleggen.

Privatisering

Tijdens de kabinetsperiode van het nieuwe kabinet Balkenende komt er geen beursgang. Dit blijkt uit het regeerakkoord dat op 7 februari is bekendgemaakt. Het is de verwachting dat het nieuwe kabinet het vernietigingsbesluit van het vorige kabinet zal intrekken. Het enquêteverzoek bij de Ondernemingskamer tegen de gang van zaken rond de privatisering is vooralsnog aangehouden.

Gerelateerde partijen

Aandeelhouders

De aandeelhouders zijn:

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

Dividendbeleid

Met ingang van 2006 is het dividend, in overleg met de aandeelhouders, bepaald op 40% (was sinds 2003 30%) van het netto resultaat exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen en exclusief het eenmalige positieve resultaat als gevolg van de vaststelling van de fiscale openingsbalans.

Exploitatie van de luchthaven

De overheid (Staat der Nederlanden) is als wetgever verantwoordelijk voor de wetgeving met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Deze exploitatie is voor onbepaalde tijd geregeld bij wet in onder meer Hoofdstuk 8 titel 4 van de Wet luchtvaart.

De Wet luchtvaart beschrijft in de artikelen 8.7 en 8.17 de randvoorwaarden voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol. In het luchthavenverkeerbesluit (LVB) zijn regels voor het gebruik en grenswaarden voor de geluidbelasting, de luchtverontreiniging en de externe risico's vastgelegd. Het luchthavenindelingbesluit (LIB) beschrijft het luchthavengebied en beperkingen voor het gebruik van de omgeving van de luchthaven.

De exploitant is op grond van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart gehouden de luchthaven beschikbaar te stellen in overeenstemming met de regels van het luchthavenverkeerbesluit. De exploitant kan hiervan afwijken als dit in het belang van de veiligheid nodig is. Tevens is de exploitant van de luchthaven samen met de verlener van luchtverkeersdienstverlening en de luchtvaartmaatschappijen gehouden het goede verloop van het luchtverkeer in overeenstemming met het luchthavenverkeerbesluit te bevorderen.

Op grond van artikel 8.25a van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven Schiphol verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft met inachtneming van artikel 8.3 van de Wet luchtvaart – de doelstelling van een duurzame groei van de mainport Schiphol – daartoe voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. Het gaat daarbij om belangrijke onderdelen voor luchthaven dienstverlening, zoals het banenstelsel, het bagagesysteem, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminal, de pieren en 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 Luchtvaartwet 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 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 boekjaar. 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 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 daarbinnen 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. Het toerekeningssysteem is aan de NMa ter goedkeuring voorgelegd. De NMa is voornemens het toerekeningssysteem, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, begin 2007 goed te keuren.

■ Het toezicht langs de andere lijn vindt plaats door de Minister van Verkeer en Waterstaat 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. 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 toezichthouders. 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.

(x EUR 1)	2006	2005
mr. P.J. Kalff	46.600	51.600
mr. H. van den Broek	30.600	30.600
dr. F.J.G.M. Cremers	21.900	–
drs. T.A. Maas-de Brouwer	30.600	35.600
mr. A. Ruys	19.200	–
mr. W.F.C. Stevens	37.600	37.600
T.H. Woltman	30.600	35.600
Oud-leden van de Raad van Commissarissen		
mr. J.M. Hessels	12.500	37.600
mr. S. Patijn	12.800	25.600
Totaal	242.400	254.200

De remuneratie van de voorzitter bedraagt EUR 33.000 per jaar. De overige leden ontvangen een remuneratie van EUR 24.000 per jaar. Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 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 Privatiseringscommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar en een lid van de Remuneratiecommissie ontvangt EUR 5.000 per jaar. Een lid van de Selectie- en Benoemingscommissie, ontvangt een beloning van EUR 5.000 per jaar. Aangezien er in 2006 geen noodzaak was om frequent bijeen te komen is door de leden van deze commissie voor het boekjaar 2006 geen bedrag in rekening gebracht.

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	2006	2005
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	355.630	347.635
dr. P.M. Verboom	277.796	271.551
mr. A.P.J.M. Rutten	277.796	90.517
Totaal	911.222	709.703

De jaarlijks te behalen bonus (bonusregeling 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 bestaat uit het netto resultaat gedeeld op totaal eigen vermogen (ROE) conform het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde budget voor dat jaar. De persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren. Het "at target" niveau van de korte termijn bonus bedraagt 35% van het vaste inkomen. Het onderdeel bedrijfseconomisch resultaat bedraagt ongeveer tweederde van de totale korte termijn variabele beloning. Overschrijding van het geformuleerde ambitieniveau voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden tot een bonusrealisatie van anderhalf maal het gedefinieerde "at target" niveau van dat onderdeel, waardoor bij uitzonderlijke prestaties de korte termijnbonus maximaal 47,5% van het vaste inkomen kan bedragen voor de CEO; voor de overige directieleden 45%. 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 bonusregeling (korte termijn) over 2006, de maximale bonus ten laste van het resultaat over 2006 gebracht. Aan de heer Verboom is daarnaast een eenmalige, extra bonus van EUR 50.000 toegekend omdat hij sinds 1 januari 2005, naast zijn gebruikelijke portefeuille, tijdelijk de Business Area Consumers aanstuurt.

Bonusregeling (korte termijn)	2006	2005
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	168.924	165.127
dr. P.M. Verboom	175.008	122.198
mr. A.P.J.M. Rutten	125.008	31.681
Totaal	468.940	319.006

Schiphol Group is niet beursgenoteerd 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 lange termijn bonus regeling met een tijdshorizon van drie jaar vastgesteld. De lange termijn bonus is een voorwaardelijke jaarlijkse beloningscomponent en kent een "at target" niveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen.

De lange termijn bonus heeft steeds betrekking op de periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode):

- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2004 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2004, 2005 en 2006. Eventuele betaling vindt plaats in 2007.
- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2005 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2005, 2006 en 2007. Eventuele betaling vindt plaats in 2008.
- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2006 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2006, 2007 en 2008. Eventuele betaling vindt plaats in 2009.

Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de referentieperiode te betalen bonus. 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 bonusregeling (lange termijn) geeft de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de ontwikkeling in de economic profit aanleiding tot reservering ten laste van 2006 van

- één derde deel van de lange termijn bonus 2004 inclusief swing factor (referentieperiode 2004-2006),
- één derde deel van de lange termijn bonus 2005 inclusief swing factor (referentieperiode 2005-2007) en
- één derde deel van de lange termijnbonus 2006 inclusief swing factor (referentieperiode 2006-2008).

In 2006 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde lange termijn bonus 2003. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2006 gekomen. In 2007 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde lange termijn bonus 2004 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2004, 2005 en 2006.

Bonusregeling (lange termijn)	2006	2005
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	183.454	181.602
dr. P.M. Verboom	143.303	141.857
mr. A.P.J.M. Rutten	48.614	-

Totaal	375.371	323.459
---------------	----------------	----------------

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies.

Pensioenkosten	2006	2005
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	78.887	91.498
dr. P.M. Verboom	61.117	70.579
mr. A.P.J.M. Rutten	61.117	21.206
Totaal	201.121	183.283

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten, het werkgeversdeel van de sociale lasten en enkele eenmalige uitkeringen.

Overige vergoedingen	2006	2005
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	13.855	10.274
dr. P.M. Verboom	12.131	10.038
mr. A.P.J.M. Rutten	11.531	3.229
Totaal	37.517	23.541

Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat	1.994.171	1.558.992
--	------------------	------------------

Backservice pensioenen

De remuneratiecommissie heeft besloten het directiepensioen marktconform te maken. Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) heeft een herberekening gemaakt van de backservice. In 2006 betreft de herberekening van het ABP voor prof. drs. G.J. Cerfontaine de periode 1998-2006, voor dr. P.M. Verboom de periode 1997-2006 en voor mr. A.P.J.M. Rutten de periode 2005-2006. De hieruit voortvloeiende lasten zijn in het volgende schema samengevat:

Backservice pensioenen (x EUR 1)	2006	2005
prof. drs. G.J. Cerfontaine	76.399	54.235
dr. P.M. Verboom	43.321	35.493
mr. A.P.J.M. Rutten	13.792	–
Totaal	133.512	89.728

Dochterondernemingen

De volgende dochterondernemingen worden integraal geconsolideerd:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Schiphol Nederland BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Belgium NV	Antwerpen	100,00
Schiphol Australia Pty Ltd	Schiphol	100,00
Schiphol North American Holding Inc	Delaware	100,00
Schiphol Retail US Inc	Delaware	100,00
Schiphol Services Inc	Delaware	100,00
Eindhoven Airport NV	Eindhoven	51,00
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100,00
NV Luchthaven Lelystad	Lelystad	100,00
Schiphol USA Inc	New York	100,00
Schiphol USA LLC	Delaware	100,00
Rotterdam Airport BV ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Supplies Services BV	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Holding BV ¹⁾	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Vastgoed BV	Rotterdam	100,00
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag BV	Schiphol	100,00
Brisbane Airport Real Estate BV	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate BV	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Malpensa Real Estate II BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Caravelle BV	Schiphol	100,00
Schiphol Dienstverlening BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Flexservices BV	Schiphol	100,00
Schiphol International BV	Schiphol	100,00
Schiphol Project Consult BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Logistics Park BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven II BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate International BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Tristar BV	Schiphol	100,00
HAFOK BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate World Trade Center BV ¹⁾	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Airport Real Estate Management BV	Schiphol	100,00
Airport Property Management BV	Schiphol	100,00
Dartagnan BV	Amsterdam	100,00
Dartagnan Biometric Solutions US Inc	New York	100,00
Avioport SpA	Lonate Pozzolo	70,00
Schiphol Telematics CV	Schiphol	100,00
Schiphol Telematics BV	Schiphol	100,00
Schiphol Consumer Services Holding BV	Schiphol	100,00
Schiphol Airport Retail BV	Schiphol	100,00

1. Toegepast is artikel 2:403 BW.

Begin 2006 hebben Schiphol Nederland BV (hierna Schiphol Group) en KPN Telecom BV (hierna KPN), de commanditaire vennoten in de joint venture Schiphol Telematics BV, een overeenkomst op hoofdpunten gesloten. Als gevolg hiervan zijn de activiteiten van de joint venture Schiphol Telematics van Schiphol Group en KPN gesplitst in een "Dienstenbedrijf" en een "Netwerkbedrijf". Het "Netwerkbedrijf" is achtergebleven in Schiphol Telematics CV en toebedeeld aan Schiphol Group. Het "Dienstenbedrijf" is toebedeeld aan KPN. KPN heeft al haar aandelen in de joint venture overgedragen aan Schiphol Group. Gezien vorenstaande maakt het "Netwerkbedrijf" met ingang van 1 januari 2006 voor 100% deel uit van de geconsolideerde cijfers van Schiphol Group en is ons aandeel in het "Dienstenbedrijf" per diezelfde datum niet meer geconsolideerd.

De huidige juridische structuur, waarbij gebruik wordt gemaakt van een commanditaire vennootschap, is door voornoemde splitsing niet langer functioneel. Dit zal in 2007 worden aangepast door overdracht van activiteiten aan Schiphol Telematics BV door Schiphol Telematics CV en opheffing van laatstgenoemde vennootschap. Zolang vorenstaande wijziging nog niet is doorgevoerd is Schiphol Telematics BV als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van Schiphol Telematics CV.

Joint ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds CV	Schiphol	50,00
Schiphol Travel Taxi BV	Schiphol	50,00
Flight Square Beheer BV	Schiphol	50,00
Flight Square CV	Schiphol	50,00
Flight Forum Beheer Vennoot BV	Eindhoven	50,00
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol BV	Schiphol	50,00
VOF Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50,00
P.T. Angkasa Pura Schiphol	Jakarta	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50,00
Arlanda Schiphol Development Company AB	Stockholm	40,00
Villa Carmen BV	Amsterdam	47,44
Villa Carmen Srl	Milaan	47,44

De dochteronderneming Airport Real Estate Management BV en de joint ventures Flight Forum Beheer BV en Flight Square Beheer BV zijn als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van respectievelijk Airport Real Estate Basisfonds CV, Flight Forum CV en Flight Square CV. Schiphol Nederland BV heeft vergelijkbare aansprakelijkheid voor de schulden van VOF Proefdraaiplaats Holding 27.

Ondanks dat in het geval van de vennootschappen Arlanda Schiphol Development Company AB, Villa Carmen BV en Villa Carmen Srl geen sprake is van een 50% belang 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.

Villa Carmen BV heeft in 2006 ten behoeve van de ontwikkeling van Malpensa Trade Center fase 1 externe financiering verkregen tot een bedrag van EUR 38,6 miljoen (100%). Per 31 december 2006 is van deze faciliteit nog geen gebruik gemaakt. De grond van Villa Carmen BV is in onderpand gegeven. Voorts is sprake van verplichting voor de aandeelhouders minimaal EUR 4,3 miljoen (100%) te storten in Villa Carmen BV bij opname van voornoemde financiering.

Verkorte balans voor de vennootschappen die naar evenredigheid worden geconsolideerd, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	31 december 2006	31 december 2005
Activa		
Vaste activa	190.229	192.385
Vlottende activa	11.904	15.011
	202.133	207.396
Passiva		
Eigen vermogen	101.189	102.316
Langlopende verplichtingen	84.577	87.150
Kortlopende verplichtingen	16.367	17.930
	202.133	207.396

Verkorte Winst & Verliesrekening voor deze vennootschappen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Netto-omzet	22.744	31.675
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	9.230	1.372
	31.974	33.047
Totaal bedrijfslasten	11.107	19.719
Exploitatieresultaat	20.867	13.328
Financiële baten en lasten	- 3.340	- 2.467
Resultaat deelnemingen	4	- 1.386
	17.531	9.475
Resultaat voor belastingen	17.531	9.475
Winstbelasting	- 286	- 193
	17.245	9.282
Resultaat	17.245	9.282

De daling van de netto omzet en de bedrijfslasten ten opzichte van 2005 zijn te verklaren door de splitsing van Schiphol Telematics. Als gevolg hiervan zijn de activiteiten van de joint venture Schiphol Telematics van Schiphol Group en KPN gesplitst in een "Dienstenbedrijf" en een "Netwerkbedrijf". Het "Netwerkbedrijf" is achtergebleven in Schiphol Telematics CV en toebedeeld aan Schiphol Group. Het "Dienstenbedrijf" is toebedeeld aan KPN. Gezien vorenstaande maakt het "Netwerkbedrijf" met ingang van 1 januari 2006 voor 100% deel uit van de geconsolideerde cijfers van Schiphol Group (als dochtermaatschappij en niet als joint venture) en is ons aandeel in het "Dienstenbedrijf" per diezelfde datum niet meer geconsolideerd.

De stijging van de overige resultaten uit vastgoed betreft AREB CV.

Deelnemingen

Deze post vertegenwoordigt per 31 december 2006 de volgende deelnemingen welke worden gewaardeerd volgens de equity methode:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Flight Forum CV	Eindhoven	49,00
Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd	Brisbane	15,62
JFK IAT LLC	New York	40,00
Cargonaut BV	Schiphol	36,93
Schiphol Area Development Company NV	Schiphol	33,33
Schiphol Logistics Park BV	Schiphol	45,00
Schiphol Logistics Park CV	Schiphol	38,08
Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Airport Medical Services BV	Haarlemmermeer	20,00
Airport Medical Services CV	Haarlemmermeer	20,00

Naast SRE BV hebben ook Schiphol Area Development Company BV en Schiphol Logistics Park BV een belang in Schiphol Logistics Park CV van 3,03% respectievelijk 0,04%. Deze belangen zijn niet begrepen in het hierboven genoemde belang van 38,08%.

Schiphol Group heeft een belang van 15,62% 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.

De gemeente Amsterdam (24,3%), de gemeente Haarlemmermeer (24,3%), Schiphol Group (33,3%) en de provincie Noord-Holland (18,1%) hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company NV (SADC) opgericht als publiek-privaat 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.

Op 22 december 2005 hebben de aandeelhouders een hernieuwde samenwerkingsovereenkomst getekend inzake de verkoop en ontwikkeling van gronden in de Amsterdam Airport Area. In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over gecoördineerde ontwikkeling van kantoor- en bedrijfslocaties in de directe omgeving van Luchthaven Schiphol. Naast de locaties die SADC reeds onderhanden heeft gaat zij uit naam van de aandeelhouders het ontwikkelings- en realisatieproces aansturen van zes

nieuwe locaties, tezamen circa 360 hectare groot. SADC is tevens verantwoordelijk voor de internationale marketing en uitgifte van de locaties.

Enkele financiële gegevens terzake van voornoemde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Totaal van de activa	244.949	155.127
Totaal eigen vermogen	- 27.383	- 86.406
Netto-omzet	83.119	73.211
Netto-resultaat	19.915	9.439

Aangezien Schiphol Group ten tijde van het opmaken van de jaarrekening nog niet voor alle deelnemingen over de volledige informatie met betrekking tot 2006 kon beschikken is voor de samenstelling van voorgaande gegevens tevens gebruik gemaakt van de financiële informatie per 31 december 2005 (activa en eigen vermogen) respectievelijk over 2005 (netto-omzet en netto resultaat). Dit geldt niet voor drie deelnemingen die een afwijkend boekjaar hebben. Voor Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd is gebruik gemaakt van de gegevens per 30 juni 2006 (en het boekjaar 1 juli 2005 tot en met 30 juni 2006) en voor Airport Medical Services BV en Airport Medical Services CV van de gegevens per 31 maart 2006 (en het boekjaar 1 april 2005 tot en met 31 maart 2006).

Het negatieve eigen vermogen houdt met name verband met het negatieve eigen vermogen van Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd en JFK IAT LLC (gezamenlijk EUR 75 miljoen negatief per 31 december 2006). Op Schiphol Group rust geen verplichting tot aanzuivering van dit negatieve eigen vermogen. De betreffende deelnemingen zijn daarom gewaardeerd op nihil.

Doordat voor voornoemde financiële gegevens van de deelnemingen in bepaalde gevallen gebruik is gemaakt van informatie over afwijkende boekjaren en het feit dat twee deelnemingen op dit moment worden gewaardeerd op nihil sluiten voorgaande gegevens niet aan met gegevens elders in de jaarrekening.

Per 31 december 2006 heeft Tradeport Hong Kong een lening uitstaan van EUR 26,0 miljoen. Het deel van deze lening waar een garantstelling voor bestaat bedraagt 20%. Gerelateerd aan het aandeel van Schiphol Group in Tradeport Hong Kong (18,75%) bedraagt de door Schiphol Group afgegeven garantie EUR 1,0 miljoen. In verband met het negatieve eigen vermogen van Tradeport Hong Kong is gerelateerd aan het bedrag van de uitstaande lening per 31 december 2005 voor EUR 1,2 miljoen ten laste van 2005 een voorziening getroffen. Dit bedrag is ultimo 2006 niet herzien. Voorts staat Schiphol Group garant tot een bedrag van maximaal EUR 15,8 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 2006 heeft Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL) een voorwaardelijke verplichting van EUR 50,4 miljoen, gebaseerd op de vooruitzichten van passagier- en verkeersontwikkelingen, tot het doen van investeringen over een periode van 1 jaar (voor 30 juni 2007) op de luchthaven van Brisbane. Deze periode kan worden verlengd indien passagiers- en verkeersontwikkelingen of operationele omstandigheden daartoe aanleiding geven. Gerelateerd aan ons indirecte belang van 15,62% in BACL bedraagt de voorwaardelijke verplichting van BACL EUR 7,9 miljoen.

Schiphol, 14 februari 2007

Voor geconsolideerde jaarrekening over 2006:

Raad van Commissarissen

mr. P.J. Kalf, voorzitter

mr. H. van den Broek

dr. F.J.G.M. Cremers

Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer

mr. A. Ruys

mr. W.F.C. Stevens

T.H. Woltman

Directie

prof. drs. G.J. Cerfontaine, President-directeur

dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer

Voor verwerking van het voorstel winstbestemming

Activa	Toelichting	31 december 2006	31 december 2005
(in EUR 1.000)			
Vaste activa	41		
Dochterondernemingen		2.618.422	2.088.016
Overige financiële belangen		15.624	12.703
		<u>2.634.046</u>	<u>2.100.719</u>
Vlottende activa	42		
Vorderingen		72.591	127.192
Liquide middelen		10.626	2.170
		<u>2.717.263</u>	<u>2.230.081</u>
Passiva	Toelichting	31 december 2006	31 december 2005
(in EUR 1.000)			
Geplaatst kapitaal		77.712	77.712
Ingehouden winst		2.278.397	1.825.569
Overige reserves Schiphol Group		14.322	4.710
Herwaarderingsreserve		311.324	299.967
Overige wettelijke reserves		22.120	14.694
Eigen vermogen	43	<u>2.703.875</u>	<u>2.222.652</u>
Kortlopende verplichtingen	44	13.388	7.429
		<u>2.717.263</u>	<u>2.230.081</u>

(in EUR 1.000)	2006	2005
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	3.518	3.795
Resultaat dochterondernemingen	523.391	189.105
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	526.909	192.900

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 gerealiseerd. Verliezen worden niet geëlimineerd als de transactie met een dochteronderneming aantoont dat sprake is van een bijzondere waardevermindering van een actief.

Samenstelling van het eigen vermogen

In de enkelvoudige balans worden enkele wettelijke reserves aangehouden, die in de geconsolideerde balans onderdeel uitmaken van de ingehouden winst. Het betreft de Herwaarderingsreserve Vastgoed (BW2 titel 9 artikel 390.1), de Reserve Immateriële activa (BW2 titel 9 artikel 365.2) en de Reserve Deelnemingen (BW2 titel 9 artikel 389.6).

De herwaarderingsreserve wordt aangehouden voor positieve ongerealiseerde veranderingen in de reële waarde van individuele vastgoedbeleggingen (onroerend goed en terreinen) gehouden door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group. Dotaties aan deze reserve geschieden uit de winstbestemming, rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen vallen de in de herwaarderingsreserve besloten herwaarderings van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves.

De overige wettelijke reserves bestaan uit de reserve immateriële activa en de reserve deelnemingen.

De Reserve Immateriële activa 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 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 afdekkingtransacties. Deze reserves (in de enkelvoudige jaarrekening aangeduid als "Overige reserves Schiphol Group") worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien deze reserves de uitkeerbaarheid daarvan beperken.

Het uit te keren dividend, zoals berekend als onderdeel van het voorstel voor winstbestemming, maakt per balansdatum, hangende de besluitvorming door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, nog onderdeel uit van de ingehouden winst.

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

41. Vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Vorderingen		Overige	Totaal
	Dochter- ondernemingen	op dochter- ondernemingen	financiële belangen	
Boekwaarde 1 januari 2005	1.898.396	14.801	11.697	1.924.894
Specificatie van mutaties in 2005				
Resultaat boekjaar	189.105	-	-	189.105
Aflossingen	-	- 14.198	-	- 14.198
Mutaties in de reële waarde	-	-	1.006	1.006
Omrekeningsverschillen	846	- 603	-	243
Mutaties reserve afdekkingtransacties	234	-	-	234
Overige mutaties	- 565	-	-	- 565
Totaal mutaties in het boekjaar	189.620	- 14.801	1.006	175.825
Boekwaarde 31 december 2005	2.088.016	-	12.703	2.100.719
Specificatie van mutaties in 2006				
Resultaat boekjaar	523.391	-	-	523.391
Mutaties in de reële waarde	-	-	2.921	2.921
Omrekeningsverschillen	90	-	-	90
Mutaties reserve afdekkingtransacties	6.626	-	-	6.626
Overige mutaties	299	-	-	299
Totaal mutaties in het boekjaar	530.406	-	2.921	533.327
Boekwaarde 31 december 2006	2.618.422	-	15.624	2.634.046

De deelnemingen in dochterondernemingen betreft de 100,00% deelnemingen in Schiphol Nederland BV en Schiphol International BV. Voor Schiphol Nederland BV is artikel 2:403 van toepassing.

Overige financiële belangen betreft het 1% belang in Flughafen Wien AG.

42. Vlottende activa

De vorderingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Rekening courant vorderingen:		
■ Schiphol Nederland BV	18.755	75.087
■ Schiphol International BV	53.796	51.991
Overige vorderingen	40	114
	72.591	127.192

In de liquide middelen per 31 december 2006 zijn begrepen deposito's tot een bedrag van EUR 10,6 miljoen, met een gemiddelde oorspronkelijke looptijd van 3 maanden en een gemiddelde interest van 3,74%.

De vorderingen en liquide middelen worden opgenomen tegen de reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde.

43. Eigen vermogen

De samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Geplaatst kapitaal	Ingehouden winst	Overige reserves Schiphol Group	Herwaar- derings- reserve	Overige wettelijke reserves	Dividend	Totaal
Stand per 1 januari 2005	77.712	1.686.644	2.624	297.874	9.214	-	2.074.068
Bestemming resultaat							
voorgaand boekjaar	-	- 58.545	-	6.665	5.480	46.400	-
Omrekeningsverschillen	-	-	846	-	-	-	846
Waardemutaties overige							
financiële belangen	-	-	1.006	-	-	-	1.006
Waardemutaties							
hedgetransacties	-	-	234	-	-	-	234
Netto resultaat	-	192.900	-	-	-	-	192.900
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	- 46.400	- 46.400
Wetswijziging							
herwaarderingsreserve	-	- 6.451	-	6.451	-	-	-
Gerealiseerde herwaardering							
door verkoop vastgoed	-	11.023	-	- 11.023	-	-	-
Overige mutaties	-	- 2	-	-	-	-	- 2
Stand per							
31 december 2005	77.712	1.825.569	4.710	299.967	14.694	-	2.222.652
Bestemming resultaat							
voorgaand boekjaar	-	- 75.111	-	12.385	7.426	55.300	-
Omrekeningsverschillen	-	-	89	-	-	-	89
Waardemutaties overige							
financiële belangen	-	-	2.921	-	-	-	2.921
Waardemutaties							
hedgetransacties	-	-	6.602	-	-	-	6.602
Netto resultaat	-	526.909	-	-	-	-	526.909
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	- 55.300	- 55.300
Gerealiseerde herwaardering							
door verkoop vastgoed	-	1.028	-	- 1.028	-	-	-
Overige mutaties	-	2	-	-	-	-	2
Stand per							
31 december 2006	77.712	2.278.397	14.322	311.324	22.120	-	2.703.875

In de Overige wettelijke reserves is 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.

Als gevolg van wijzigingen in de wettelijke bepalingen wordt voor objecten waarvan de cumulatieve herwaarderingsreserves negatief zijn de herwaarderingsreserve op nihil gesteld. De negatieve herwaarderingsreserves zijn in mindering gebracht op de overige reserves. Hierdoor is in 2005 EUR 6,5 miljoen in mindering gebracht op de ingehouden winst en toegevoegd aan de herwaarderingsreserve.

44. Kortlopende verplichtingen

De samenstelling van de kortlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2006	2005
Schulden in rekening courant	8.240	–
Te betalen winstbelasting	3.138	5.657
Derivaten	478	–
Intern valuta termijn contract	1.532	1.772
	13.388	7.429

De schulden in rekening courant betreft een tijdelijke debet stand op de bankrekening van NV Luchthaven Schiphol.

Derivaten betreft de valutaswap die, ter afdekking van een langlopende vordering op deelnemingen in Australische dollar, door NV Luchthaven Schiphol ten behoeve van Schiphol International BV werd afgesloten.

Schiphol, 14 februari 2007
Voor enkelvoudige jaarrekening over 2006:

Raad van Commissarissen

mr. P.J. Kalff, voorzitter

mr. H. van den Broek
dr. F.J.G.M. Cremers
Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer
mr. A. Ruys
mr. W.F.C. Stevens
T.H. Woltman

Directie

prof. drs. G.J. Cerfontaine, President-directeur
dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer
mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer

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 opge-
maakte 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	526.909
---	----------------

Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:

Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve	- 20.248
---	----------

(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	- 3.719
---	---------

(de som van resultaat deelnemingen verminderd met dividend uitkeringen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)

Voorstel uit te keren dividend	- 79.057
---------------------------------------	----------

(40% van het netto resultaat exclusief waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting en exclusief de eenmalige bate uit hoofde van de vaststellingsovereenkomst voor de fiscale openingsbalans)

	- 103.024
--	-----------

Toe te voegen aan de ingehouden winst	423.885
--	----------------

Gebeurtenissen na balansdatum

Voor een toelichting bij de gebeurtenissen na balansdatum wordt verwezen naar de toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening, pagina 164.

Aan de Aandeelhouders, de Raad van Commissarissen en Directie van NV Luchthaven Schiphol

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit rapport op pagina 88 tot en met pagina 187 opgenomen jaarrekening 2006 van NV 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 2006, winst-en-verliesrekening, mutatieoverzicht eigen vermogen en kasstroomoverzicht over 2006 alsmede uit een overzicht van de belangrijkste grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen. De enkelvoudige jaarrekening bestaat uit de enkelvoudige balans per 31 december 2006, en de enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2006 met de toelichting.

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 BW, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat, zodanig dat deze geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevat, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

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. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren 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 keuze van de uit te voeren werkzaamheden is afhankelijk van de professionele oordeelsvorming van de accountant, waaronder begrepen zijn beoordeling van de risico's van afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. In die beoordeling neemt de accountant in aanmerking het voor het opmaken

van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat relevante interne beheersingssysteem, teneinde een verantwoorde keuze te kunnen maken van de controlewerkzaamheden die onder de gegeven omstandigheden adequaat zijn maar die niet tot doel hebben een oordeel te geven over de effectiviteit van het interne beheersingssysteem van de vennootschap. Tevens omvat een controle onder meer een evaluatie van de aanvaardbaarheid van de toegepaste grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van schattingen die de Directie van de vennootschap heeft gemaakt, 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 als basis voor ons oordeel.

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 NV Luchthaven Schiphol per 31 december 2006 en van het resultaat en de kasstromen over 2006 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 NV Luchthaven Schiphol per 31 december 2006 en van het resultaat over 2006 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende andere wettelijke voorschriften

Op grond van de wettelijke verplichting ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e BW melden 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, 14 februari 2007

PricewaterhouseCoopers Accountants NV.

J.A.M. Stael RA

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, tenzij anders aangegeven)

	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Winst- en verliesrekening										
Netto-omzet	1.037	948	876	860	774	695	637	575	553	504
Waardeveranderingen vastgoed	-	-	-	83	15	74	63	16	2	1
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	-	-	-	13	16	11	10	11	11	-
Som der bedrijfsopbrengsten	-	-	-	956	805	780	710	603	566	505
Overige resultaten uit vastgoed	39	23	23	-	-	-	-	-	-	-
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 598	- 492	- 475	- 488	- 452	- 383	- 340	- 312	- 287	- 259
EBITDA	478	478	424	468	353	397	370	291	280	246
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 162	- 167	- 160	- 131	- 106	- 101	- 107	- 82	- 83	- 80
Exploitatieresultaat	316	311	265	338	247	296	263	209	197	166
Financiële baten en lasten	- 36	- 34	- 26	- 43	- 39	- 35	- 35	- 32	- 30	- 24
Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	246	- 84	- 78	- 104	- 71	3	4	6	3	2
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	527	193	161	191	137	263	232	183	169	144
Buitengewone lasten	-	-	-	-	-	-	- 18	- 29	-	-
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	527	193	161	191	137	263	214	154	169	144
Balans										
Vaste activa	3.681	3.249	3.157	3.047	2.729	2.522	2.219	1.976	1.700	1.512
Vlottende activa	483	432	399	422	209	254	213	196	267	241
Totaal activa	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172	1.967	1.753
Eigen vermogen (excl. aandeel derden)	-	-	-	2.024	1.871	1.783	1.548	1.356	1.207	1.058
Eigen vermogen (incl. aandeel derden)	2.722	2.245	2.093	-	-	-	-	-	-	-
Voorzieningen	63	84	115	64	41	38	54	71	43	39
Langlopende verplichtingen (incl.aandeel derden)	-	-	-	1.044	523	459	448	342	536	524
Langlopende verplichtingen (excl.aandeel derden)	865	1.006	958	-	-	-	-	-	-	-
Kortlopende verplichtingen	514	346	391	337	502	494	382	403	180	133
Totaal passiva	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172	1.967	1.753
Operationele cashflow ¹⁾	362	307	327	298	293	216	251	290	283	237
Ratio's										
Exploitatieresultaat als % van de netto-omzet	30,5	32,8	30,2	39,3	31,9	42,6	41,2	36,4	35,5	33,0
Rendement gemiddeld eigen vermogen in % (ROE)	21,2	8,9	7,9	9,8	7,5	15,8	14,7	12,0	14,9	14,6
Return on Net Assets in % (RONA) ²⁾	9,5	9,7	8,6	11,7	9,4	12,5	12,5	11,4	12,2	11,6
Return on Capital Employed in % (ROCE) ³⁾ , (ROACE) ⁴⁾	9,3	9,9	8,7	11,5	9,4	12,8	13,8	11,8	11,5	10,8
FFO / totale schuld in % ⁵⁾	35,9	28,7	33,4	-	-	-	-	-	-	-
FFO interest dekkingsratio ⁶⁾	8,1	6,8	7,9	-	-	-	-	-	-	-
Leverage ^{7) 8)}	24,8	29,4	32,0	34,2	28,0	25,2	22,6	24,1	26,9	29,4
Gegevens per aandeel										
Winst per aandeel	3.077	1.126	939	1.117	799	1.536	1.250	901	987	844
Operationele cashflow per aandeel	2.114	1.754	1.912	1.738	1.710	1.258	1.468	1.696	1.655	1.386
Dividend per aandeel	462	323	271	239	245	263	133	119	119	93
Personeel										
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.293	2.179	2.216	2.231	2.134	2.038	1.864	1.868	1.928	1.791

¹⁾ Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

²⁾ Exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties

³⁾ Tot en met 2003: Exploitatieresultaat / gemiddelde van passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen

⁴⁾ Met ingang 2004: Exploitatieresultaat / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen

⁵⁾ Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal / totale bruto schuld

⁶⁾ Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal plus rentelasten / rentelasten

⁷⁾ Tot en met 2003: rentedragend vreemd vermogen / totaal eigen en vreemd vermogen

⁸⁾ Met ingang van 2004: Rentedragend vreemd vermogen / eigen vermogen plus rentedragend vreemd vermogen in %

■ Bijlage 1

Bijlage Ia: Verkeer en vervoer Amsterdam Airport Schiphol

	2006	2005	%
Passagiers (excl. transit)	45.987.132	44.077.539	4,3%
Transito passagiers	78.918	85.559	-7,8%
Passagiers totaal	46.066.050	44.163.098	4,3%
Luchtvracht (in tonnen)	1.526.501	1.449.855	5,3%
Luchtpost (in tonnen)	40.327	46.064	-12,5%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	423.122	404.594	4,6%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	17.031	16.142	5,5%
Vliegtuigbewegingen totaal	440.153	420.736	4,6%

Bijlage Ib: Verkeer en vervoer Rotterdam Airport

	2006	2005	%
Passagiers (excl. transit)	1.037.966	1.010.948	2,7%
Transito passagiers	39.148	32.439	20,7%
Passagiers totaal	1.077.114	1.043.387	3,2%
Luchtvracht (in tonnen)	15	17	-11,8%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	15.928	15.561	2,4%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	48.339	49.593	-2,5%
Vliegtuigbewegingen totaal	64.267	65.154	-1,4%

Bijlage Ic: Verkeer en vervoer Eindhoven Airport

	2006	2005	%
Passagiers (excl. transit)	1.143.557	946.218	20,9%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	11.116	10.411	6,8%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	4.837	5.367	-9,9%
Vliegtuigbewegingen totaal	15.953	15.778	1,1%

Bijlage Id: Verkeer en vervoer Lelystad

	2006	2005	%
Vliegtuigbewegingen totaal	114.619	105.097	9,1%

Bijlage Ie: Verkeer en vervoer Terminal 4 JFK Airport

	2006	2005	%
Passagiers (excl. transit)	7.701.434	6.577.160	17,1%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	45.789	38.621	18,6%

Bijlage If: Verkeer en vervoer Brisbane Airport Corporation

	2006	2005	%
Passagiers (excl. transit)	16.879.439	15.946.483	5,9%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	152.222	150.084	1,4%

Bijlage Ig: Verkeer en vervoer Aruba Airport

	2006	2005	%
Passagiers (excl. transit)	1.638.126	1.714.523	-4,5%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	33.088	33.768	-2,0%

■ Bijlage 2

Vergelijkend overzicht van 10 grootste West-Europese luchthavens

Vliegtuigbewegingen (x 1.000)			
	2006	2005	%
1 Parijs Ch. de Gaulle	533	514	3,8%
2 Frankfurt	482	482	0,1%
3 Londen Heathrow	470	472	-0,3%
4 Madrid	435	416	4,6%
5 Amsterdam	423	405	4,6%
6 München	386	375	3,1%
7 Barcelona	328	308	6,4%
8 Rome Fiumicino	310	303	2,3%
9 Kopenhagen	255	265	-3,9%
10 Londen Gatwick	254	252	0,9%

Passagiersvervoer (x 1.000) (transito 1 keer geteld)			
	2006	2005	%
1 Londen Heathrow	67,243	67,681	-0,6%
2 Parijs Ch. de Gaulle	56,571	53,470	5,8%
3 Frankfurt	52,811	52,219	1,1%
4 Amsterdam	46,066	44,163	4,3%
5 Madrid	45,530	42,157	8,0%
6 Londen Gatwick	34,196	32,755	4,4%
7 München	30,758	28,619	7,5%
8 Rome Fiumicino	30,102	28,620	5,2%
9 Barcelona	30,008	27,131	10,6%
10 Parijs Orly	25,616	24,857	3,1%

Vrachtvervoer (x 1.000 ton)			
	2006	2005	%
1 Frankfurt	2,057	1,892	8,7%
2 Parijs Ch. de Gaulle	1,884	1,767	6,6%
3 Amsterdam	1,527	1,450	5,3%
4 Londen Heathrow	1,258	1,308	-3,8%
5 Luxemburg*	752	742	0,9%
6 Brussel	706	700	0,9%
7 Keulen*	698	637	9,6%
8 Luik	407	326	24,8%
9 Milaan Malpensa	405	369	9,9%
10 Zürich	363	372	-2,4%

* Voorlopige cijfers of op basis inschattingen voor de maand december

Bron: publicaties en website van de respectievelijke luchthavens

■ Bijlage 3

Lijndienstmaatschappijen op Schiphol in 2006

Adria Airways	P	EVA Airways	P	Smartwings ³⁾	P
Aer Lingus	P	Finnair	P	South African Airways	V
Aeroflot Russian Int. Airlines	P	Flybe ¹⁾	P	Sterling	P
Afriqiyah Airways ¹⁾	P	Flyglobespan ^{1,2)}	P	Surinam Airways	P
Air Astana	P	flyLAL – Lithuanian Airlines	P	Swiss Int. Airlines	P
Air Berlin	P	FlyMe ^{1,2)}	P	Syrian Arab Airlines	P
Air Canada ^{2,3)}	P	Georgian Airways	P	TACV Cabo Verde Airlines	P
Air France	P	Great Wall Airlines ¹⁾	V	TAP Portugal	P
Air Malta	P	Iberia	P	Thomsonfly.com	P
Air Transat ³⁾	P	Icelandair	P	transavia.com	P
airBaltic ²⁾	P	Iranair	P	Tristar	V
Airbridge Cargo	V	Jade Cargo International ¹⁾	V	Tunis Air	P
Airlinair ¹⁾	P	Japan Airlines	P + V	Turkish Airlines	P
Alitalia	P	JAT Airways	P	Ukraine International Airlines	P
Armavia	P	Jet2.com	P	United Airlines	P
Asiana Airlines	V	Kalitta	V	US Airways	P
Austrian	P	Kenya Airways	P	Varig Brazilian Airlines ²⁾	P
Blue1 ²⁾	P	KLM	P + V	Variglog ¹⁾	V
bmi	P	Korean Air	P + V	Virgin Express ²⁾	P
bmi regional ¹⁾	P	LAN Cargo	V	VLM Airlines	P + V
bmibaby	P	LOT Polish Airlines	P	Vueling	P
British Airways	P	Lufthansa German Airlines	P	Westair	V
Bulgaria Air	P	Maersk Air ²⁾	P	Wizz Air ²⁾	P
Cathay Pacific Airways	P	Malaysia Airlines	P + V		
China Airlines	P + V	Malev Hungarian Airlines	P		P = passagiers (-combi) diensten
China Southern Airlines	P + V	Martinair Holland	P + V		V = full freighter diensten
Continental Airlines	P	MAT Macedonian Airlines ³⁾	P		
Corendon Airlines	P	Meridiana	P		
Croatia Airlines	P	Nippon Cargo Airlines	V		
CSA Czech Airlines	P	Northwest Airlines	P		
Cyprus Airways	P	Olympic Airlines	P		
Das Air Cargo ²⁾	V	PIA Pakistan Int. Airlines	P		
Delta Air Lines	P	Polar Air Cargo	V		
DHL ³⁾	V	Portugalia Airlines	P		
Dragonair	V	Qatar Airways	V		
easyJet	P	Rossiya Airlines	P		
Egypt Air	P	Royal Air Maroc	P		
El Al Israel Airlines	P + V	Royal Jordanian Airlines	P		
Emirates Skycargo	V	SAS Scandinavian Airlines	P		
Eritrean Airlines ²⁾	P	Sata International ^{1,3)}	P		
Estonian Air ²⁾	P	ScotAirways	P		¹⁾ gestart in 2006
Ethiopian Airlines	P	Singapore Airlines	P + V		²⁾ (tijdelijk) gestopt in 2006
European Air Express ¹⁾	P	SkyEurope	P		³⁾ seizoensoperatie

■ Begrippen

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

Catchment area

Gebied waaruit passagiers met grondvervoer van en naar de luchthaven komen

Corporate Governance Code

De Corporate Governance code voor beursgenoteerde bedrijven die in 2003 is opgesteld door commissie Tabaksblat

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

CROS

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol; overlegplatform tussen luchtvaartsector en omgeving

De-icing

Het voor vertrek van sneeuw en ijs ontdoen van vliegtuigrompen en vleugels.

Dual-hub systeem

Systeem waarbij door een wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen binnen een continent twee primaire hubs worden gebruikt; ook wel multi-hub systeem genoemd

Euro Medium Term Note (EMTN)

Een overkoepelend programma waaronder investment grade instanties schuldbewijzen ('notes') zonder onderpand ('unsecured') uitgeven

Economic profit

RONA (na belastingen) minus WACC vermenigvuld met gemiddelde vaste activa

FFO

Funds From Operations

FTE's

Full time equivalenten; aantal voltijds-arbeidsplaatsen

Full freighter

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

General aviation

Verzamelnaam voor kleine, vaak niet-commerciële luchtvaart

Groenenbergerrein

Terrein bij de Aalsmeerbaan van projectontwikkelaar Chipshol, waarvoor een bouwverbod geldt.

Chipshol claimt hiervoor schadevergoeding van o.a. Schiphol Group

Havengelden

Vliegtuig-, passagiers- en beveiligingsgerelateerde vergoedingen

Hub

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

Hub carrier

Belangrijkste netwerkmaatschappij op hub luchthaven

H-pier

In 2005 in gebruik genomen pier voor point-to-point carriers die vliegen op niet-Schengen bestemmingen

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)

Lden

Europese maat voor geluidbelasting gedurende het etmaal (24 uur)

Lounge 1

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden vertrekkend van de A, B, C of D-pier.

Lounge 2 en 3

Wachtgebied voor passagiers naar niet-Schengen-landen overtrekkend van de D, E, F, G en H-pier

Lounge 4

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden vertrekkend van de M-pier

Low cost carrier

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkope tickets

Mainport

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

M-pier

In 2006 in gebruik genomen pier voor point-to-point carriers die vliegen naar Schengen bestemmingen

MTOW

Maximum Take-Off Weight, maximum startgewicht

van vliegtuigen, waarop start- en landingsgelden van vliegtuigen zijn gebaseerd

Passenger Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor gebruik van de luchthavenvoorzieningen

Pax-combi vliegtuig

Vliegtuig waarin zowel passagiers als vracht op het bovendek worden vervoerd

Point-to-point carrier

Luchtvaartmaatschappij die vluchten onderhoudt waarop weinig of geen transferreizigers worden vervoerd

Privium

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning

Polderbaan

Start- en landingsbaan die in 2003 in gebruik is genomen. De vijfde hoofdstart- en landingsbaan van Amsterdam Airport Schiphol

Randstad

Westelijk deel van Nederland dat de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht omvat

ROE

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeel-houders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

RONA

Exploitatieresultaat gedeeld door het saldo van de gemiddelde vaste activa minus actieve belasting-latentie en derivatenvorderingen langer dan 1 jaar (Return on net assets)

Runway incursion

Voorval waarbij sprake is van onjuiste aanwezigheid van een luchtvaartuig, voertuig of persoon op een locatie die is aangewezen voor het landen en starten van vliegtuigen

Security Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor beveiligingsmaatregelen

See Buy Fly

Samenwerkingsverband van winkeliers in het gebied dat alleen toegankelijk is voor passagiers van Amsterdam Airport Schiphol

Schengenlanden

Landen in Europa waartussen vrij verkeer van personen en goederen bestaat (genoemd naar plaats in Luxemburg waar hierover een verdrag is gesloten)

Smart Parking

Productnaam voor service waarbij vooraf, via www.schiphol.nl, met korting een parkeerplaats kan worden gereserveerd op langparkeerterrein P3

SkyTeam

Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaart-maatschappijen rond Air France-KLM

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

VIP Valet Parking

Productnaam voor service waarmee passagiers bij vertrek vanaf Schiphol hun auto voor de vertrekhal kunnen afgeven en terug laten bezorgen

Visit costs

Het totaal aan kosten dat een luchtvaartmaatschappij kwijt is voor een bezoek aan de luchthaven

VVO

Verhuurbare vloeroppervlakte gemeten in vierkante meters

WACC

Gemiddelde gewogen kosten van kapitaal (Weighted average cost of capital) volgens Capital asset pricing model (CAPM)

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

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

Work Load Unit (WLU)

Begrip om productie te meten; staat gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht

WTC

World Trade Center Schiphol Airport

Uitgave

Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Luchthaven Schiphol
Tel. 020 6019111
www.schipholgroup.com

Voor aanvragen jaarverslagen

020 6012570

Redactie

Van Luyken Communicatie Adviseurs, Haarlem
Schiphol Group, Schiphol

Vormgeving

Graphic Invention, De Meern

Fotografie

Xander Richters, Abcoude
Fotopersbureau Dijkstra, Uithoorn
en anderen

Lithografie en druk

Drukkerij Brummelkamp, Hoofddorp

