



# Schiphol Group Jaarverslag 2008



### Ongeluk Turkish Airlines

Op 25 februari 2009 heeft zich bij de landing van Turkish Airlines vlucht TK 1951 een tragisch ongeval voorgedaan nabij Amsterdam Airport Schiphol. Hierbij zijn negen doden gevallen en meer dan tachtig gewonden, van wie velen ernstig. Het vliegtuig is enkele honderden meters voor de landingsbaan neergestort en vervolgens in drie stukken gebroken. Naar de oorzaak van dit ongeval wordt onderzoek gedaan door de betrokken instanties.

Wij betuigen ons diepste medeleven met de slachtoffers, hun familie en verwanten.

Daarnaast spreken wij onze waardering uit voor de inzet van iedereen die betrokken is geweest bij de hulpverlening.

Wij begrijpen dat het ongeluk gevoelens van onveiligheid onder omwonenden heeft opgeroepen. Wij blijven ook hierover in gesprek met onze omgeving.

De Directie

## Inhoud

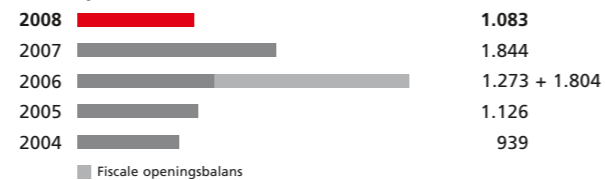
■ Feiten & cijfers	4
■ Belangrijkste gebeurtenissen in 2008	6
■ Schiphol Group in het kort	8
■ Voorwoord	10
■ Verslag van de Raad van Commissarissen	13
■ Aandeelhoudersinformatie	18
■ Doelstellingen en strategie	21
■ Directieverslag	25
- Financiële gang van zaken	27
- Business Area Aviation	33
- Business Area Consumers	47
- Business Area Real Estate	55
- Business Area Alliances & Participations	63
- De risico's van ondernemen	73
- Medewerkers en organisatie	80
- Vooruitzichten	83
■ Corporate Governance	84
■ Remuneratierapport	87
■ Gebeurtenissen na balansdatum	91
■ Toezicht, Bestuur en Management	92
■ Jaarrekening	98
■ Overige gegevens	210
■ Bijlagen	214
■ Begrippen	219
■ Plattegronden	222

## Financiële gegevens

### Netto omzet EUR miljoen



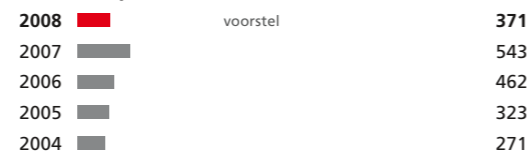
### Winst per aandeel in EUR



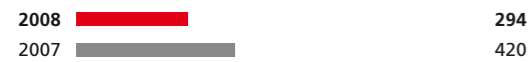
### EBITDA EUR miljoen



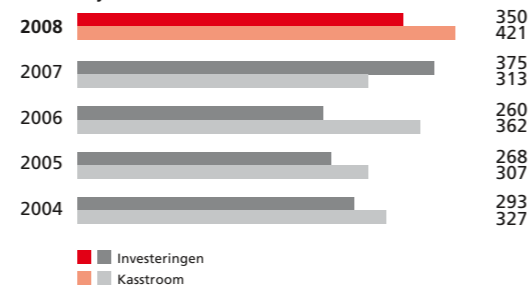
### Dividend per aandeel in EUR



### Exploitatieresultaat EUR miljoen



### Investerings in vaste activa en operationele kasstroom EUR miljoen



### RONA na belasting



## Kerncijfers\*

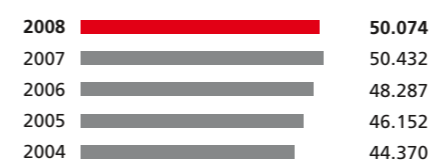
EUR miljoen tenzij anders vermeld	2008	2007	
<b>Resultaten</b>			
Netto omzet	1.154	1.146	0,7%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	19	112	- 82,9%
Bedrijfslasten	881	841	4,8%
Exploitatieresultaat	294	420	- 29,9%
Resultaat voor belastingen	251	395	- 36,6%
Netto resultaat excl. waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	173	233	- 25,8%
Nettoresultaat (toekomend aan aandeelhouders)	187	316	- 40,8%
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	172	175	- 1,4%
Operationele kasstroom	421	313	34,2%
<b>Balansgegevens</b>			
Totaal activa	5.409	4.287	26,2%
Eigen vermogen	2.887	2.957	- 2,4%
Gemiddelde vaste activa (exclusief actieve belastinglatentie)	4.142	3.554	16,5%
<b>Kernratio's</b>			
Rendement gemiddeld eigen vermogen	6,4%	11,1%	
Rentedragend vreemd vermogen / rentedragend vreemd vermogen + eigen vermogen	38,6%	23,5%	
FFO / totale schuld	19,3%	34,3%	
FFO interest dekkingsratio	6,5x	7,7x	
<b>Personeel</b>			
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van FTE's	2.506	2.459	1,9%

\* Zie begrippenlijst voor de definities van Ratio's en de verklaring van de afkortingen

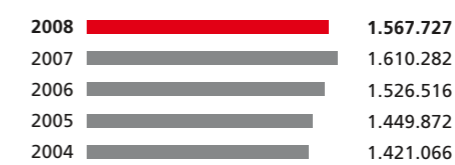
## Vervoerscijfers

### Totaal Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport & Eindhoven Airport

#### Passagiersvervoer x 1.000



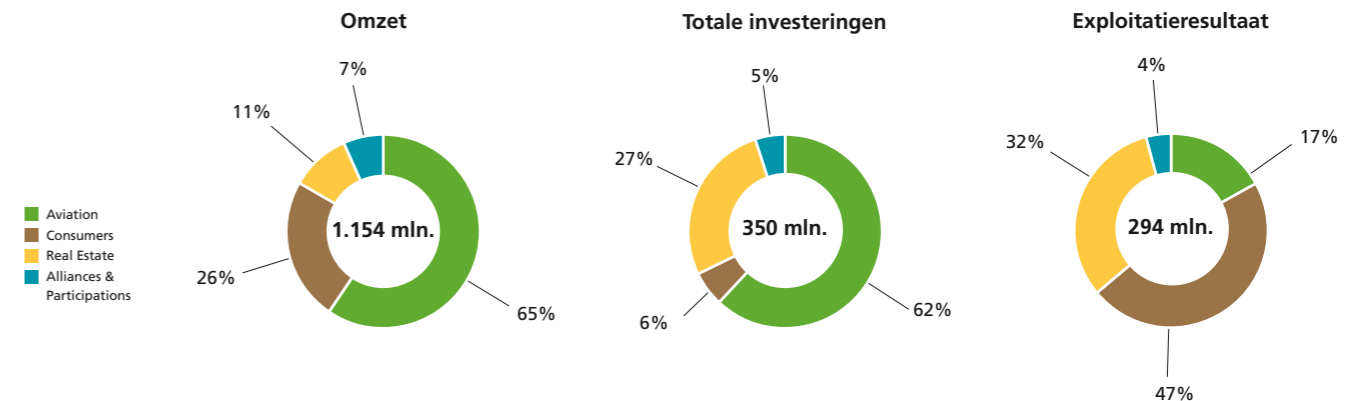
#### Vrachtvervoer tonnen



#### Vliegtuigbewegingen handelsverkeer



## Business Area informatie



### Aviation



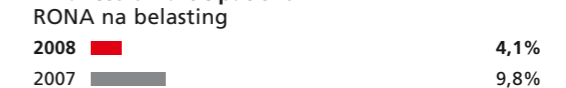
### Real Estate



### Consumers



### Alliances & Participations



## Schiphol Group locaties



- 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
- 3 Real Estate - Villa Carmen Milan Malpensa
- 4 Aandeelhouder - Aéroports de Paris

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

## ■ Belangrijkste gebeurtenissen in 2008

### Luchthavenalliantie met Aéroports de Paris

Op 1 december zijn wij een samenwerking aangegaan met Aéroports de Paris S.A. (AdP) om een leidende, wereldwijde luchthavenalliantie te vormen. Om onze wederzijdse betrokkenheid bij de samenwerking te versterken hebben AdP en Schiphol Group elk een belang van 8% in elkaar genomen. De samenwerking zal naar verwachting belangrijke gezamenlijke voordelen opleveren voor alle kernactiviteiten van beide bedrijven en onze positie ten opzichte van concurrerende luchthavens in Europa en het Midden Oosten versterken.

### Advies Tafel van Alders over groei tot 2020

Op 1 oktober heeft de Tafel van Alders advies uitgebracht aan het kabinet over een beheerste, selectieve groei van Amsterdam Airport Schiphol tot 2020. Kernpunt van dit ondeelbare advies, dat is vastgelegd in drie convenanten, is dat Amsterdam Airport Schiphol mag groeien tot 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020, waarvan 70.000 niet-mainport gebonden vluchten zullen worden geacommodeerd op regionale luchthavens. Verder komt er een experiment met een nieuw handhavingssysteem voor geluid. Het kabinet heeft op 10 oktober ingestemd met het advies en zal het opnemen in de Luchtvaartnota die begin 2009 verschijnt.

### Kabinet neemt reservering parallelle Kaagbaan over

Om in de toekomst de eventuele aanleg van een parallelle Kaagbaan op Amsterdam Airport Schiphol niet onmogelijk te maken, heeft het kabinet in april aangekondigd dat het via de Wet op de ruimtelijke ordening zal voorkomen dat er ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden in dit gebied. Dit was nodig omdat de provincie Noord-Holland de planologische reservering voor een eventuele parallelle Kaagbaan, die op 1 april afliep, niet wilde verlengen.

### Minder groei door invoering vliegbelasting

Op 1 juli heeft de overheid een belasting ingevoerd voor alle vanaf Nederlandse luchthavens vertrekkende reizigers van EUR 11,25 voor vluchten binnen de EU en naar een aantal landen rond de Middellandse Zee en EUR 45,00 voor andere bestemmingen. De belasting had direct vanaf de invoering een negatief effect op de groei van het vliegverkeer vanaf Amsterdam Airport Schiphol, doordat veel reizigers gebruik zijn gaan maken van luchthavens in Duitsland en België. Dit werd in de maanden erna versterkt door de effecten van de wereldwijde, financiële en economische crisis.

In oktober zegde minister-president Balkenende toe, dat de invoering van de handel in emissierechten (ETS) voor de luchtvaart in Europa in 2012 niet mag leiden tot een stapeling van kosten die Schiphol op achterstand zet ten opzichte van haar concurrenten.

### Uitkering superdividend

Op 17 april hebben de aandeelhouders van Schiphol Group ingestemd met ons voorstel om in 2008 een superdividend van EUR 500 miljoen uit te keren, en in 2009, onder bepaalde strikte voorwaarden, een tweede superdividend van maximaal EUR 500 miljoen. Eind september is EUR 500 miljoen uitgekeerd.

### Succesvolle plaatsing obligatielening

Ondanks de grote problemen op de financiële markten zijn wij erin geslaagd om in november onder het bestaande Euro Medium Term Note (EMTN) programma een Eurobond (obligatielening) te plaatsen van EUR 700 miljoen, met een looptijd tot 23 januari 2014. De opbrengst voorziet in een deel van onze financieringsbehoefte op meer lange termijn en is tevens gebruikt om de eerste tranche van de superdividenduitkering en voor een deel de participatie in Aéroports de Paris te financieren. In december hebben we een heropening gedaan van deze 2014 Eurobond uitgifte, waarbij we voor EUR 100 miljoen extra obligaties hebben uitgegeven.

Ondertekening van de overeenkomst over samenwerking met Aéroports de Paris (AdP) door oud-president-directeur Gerlach Cerfontaine en de president-directeur van AdP, Pierre Graff (rechts)



### Toegangsbeveiliging aangescherpt

Op 1 juli hebben wij aanvullende, Europese beveiligingsmaatregelen ingevoerd op Amsterdam Airport Schiphol. Doel ervan is om ervoor te zorgen dat passagiers na de veiligheidscontrole tot in het vliegtuig niet meer in aanraking kunnen komen met ongecontroleerd personeel of goederen. Om dit te bereiken zijn op verschillende plaatsen speciale doorgangen gecreëerd om controles uit te kunnen voeren op alle personen en voertuigen die het platform willen betreden.

### Klimaatplan verder ingevuld

Als verdere invulling van het in 2007 gepubliceerde Klimaatplan voor Amsterdam Airport Schiphol hebben wij in 2008 de Visie Duurzame Mobiliteit en de Blauwdruk Energie opgesteld. Daarin wordt meer concreet aangegeven hoe wij de in het Klimaatplan geformuleerde doelstellingen willen realiseren.

### Voor 25<sup>e</sup> keer Business Traveller Award

Britse zakenreizigers hebben Amsterdam Airport Schiphol in september voor de 25<sup>e</sup> keer sinds 1980 verkozen tot winnaar van de Business Traveller Award in de categorie 'Best Airport in Europe'. De andere genomineerden in deze categorie waren de luchthavens van München, Zürich en Kopenhagen.

## Schiphol Group in het kort

### Missie

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

### Profiel

Schiphol Group\* is exploitant van luchthavens en in het bijzonder van AirportCities. Lichtend voorbeeld van wat een AirportCity is, is Amsterdam Airport Schiphol. Gemeten naar aantal passagiers is Amsterdam Airport Schiphol in Europa de vijfde luchthaven en in vracht de derde. Behalve in Nederland (Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport) zijn onze dochterondernemingen actief in de Verenigde Staten, Australië, Italië, Indonesië, China, Aruba en Zweden en hebben wij sinds 1 december 2008 een strategisch belang van 8% in Aéroports de Paris (AdP) en vice versa.

Wij organiseren en besturen Schiphol Group als een commercieel bedrijf met een duidelijke maatschappelijke functie dat er naar streeft om de professionaliteit en het ondernemerschap continu te verhogen. Dit is nodig om in de competitieve luchtvaartsector succesvol te kunnen blijven opereren, toegang te houden tot de kapitaalmarkt en het maakt het eenvoudiger om talentvolle medewerkers aan te trekken en te behouden. In 2008 bedroeg de netto-omzet EUR 1.154 miljoen en het resultaat na belastingen EUR 187 miljoen. Ons eigen vermogen bedroeg ultimo 2008 EUR 2.887 miljoen.

### Activiteiten

Het exploiteren van luchthavens en het ontwikkelen van AirportCities gebeurt via drie onlosmakelijk met elkaar verbonden business areas: Aviation, Consumers en Real Estate. De geïntegreerde activiteiten van Aviation, Consumers en Real Estate leveren de AirportCity formule op. Behalve op Amsterdam Airport Schiphol wordt deze formule geheel of gedeeltelijk op andere locaties toegepast 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 262 verbindingen. Wij willen onze activiteiten uitvoeren op een duurzame wijze om onze 'license to operate' te behouden. Hiertoe hebben wij diverse plannen ontwikkeld, zoals het Klimaatplan voor Amsterdam Airport Schiphol en de Visie Duurzame Mobiliteit en Blauwdruk Energie die daaraan verdere invulling geven.

Onze omzet bestaat voor het merendeel uit havengelden, winkelverkoop, concessies, verhuur en autoparkeergelden.

### Stakeholders

Schiphol Group heeft te maken met veel stakeholders die soms verschillende belangen hebben. De overheid en gemeenten als aandeelhouder, regelgever en toezichthouder, Aéroports de Paris als nieuwe aandeelhouder, luchtvaartmaatschappijen, passagiers en andere gebruikers van de luchthavens, omwonenden van en provincies 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 afhandelingmaatschappijen. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven.

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

#### Netto-omzet

EUR 640 miljoen  
(-2% vs '07)

#### Exploitatieresultaat

EUR 51 miljoen  
(-46% vs '07)



### Consumers

De activiteiten van de Business Area Consumers bestaan uit het exploiteren van winkels en autoparkeerterreinen, het uitgeven en managen van concessies voor winkels en horecagelegenheden 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:** winkelverkoop, autoparkeergelden, concessie-inkomsten, reclame-inkomsten en management fees.

#### Netto-omzet

EUR 302 miljoen  
(+0% vs '07)

#### Exploitatieresultaat

EUR 138 miljoen  
(-6% vs '07)



### 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:** inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area in belangrijke mate bij aan het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (verkoopresultaat, waardeveranderingen van terreinen en gebouwen en uitgifte van erfpachten).

#### Netto-omzet

EUR 135 miljoen  
(+9% vs '07)

#### Exploitatieresultaat

EUR 93 miljoen  
(-46% vs '07)



### Alliances & Participations

Vanuit de Business Area Alliances & Participations wordt de AirportCity-formule internationaal vermarkt. Tot de business area behoren de binnenlandse luchthavens, participaties in buitenlandse luchthavens, overige deelnemingen en Utilities.

**Omzetbronnen:** hoofdzakelijk haven- en parkeergelden. De participaties in buitenlandse luchthavens dragen bij aan het groepsresultaat door middel van performance fees en dividenden via resultaat van deelnemingen, rentebaten en via intellectual property fees. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water. Gegeven de waarderingsmethodiek van deelnemingen (equity methode) vormen veranderingen in de reële waarde van deelnemingen geen onderdeel van het resultaat.

#### Netto-omzet

EUR 77 miljoen  
(+9% vs '07)

#### Exploitatieresultaat

EUR 12 miljoen  
(+28% vs '07)

\* 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

De wereld rondom onze luchthavens verandert in rap tempo. Kon vroeger bijna automatisch worden uitgegaan van jaarlijkse groei; dat is nu niet meer het geval. De concurrentie met andere mainports wordt met het jaar groter, terwijl nieuwe luchthavens en vliegtuigtypes voor steeds meer concurrentie zorgen, zowel intercontinentaal als aan de randen van onze *catchment area*. De gure economische tegenwind die na de zomer van 2008 ook in Europa opstak, zorgde er in combinatie met de vliegbelasting voor dat we het verslagjaar afsloten met bijna 1% minder passagiers dan in 2007. Het vrachtvervoer nam met 2,6% af en het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer met 1,8%. Voor 2009 verwachten we een forse krimp van 6% tot 10% van het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen en van circa 15% van het vrachtvervoer. Dat zal ook invloed hebben op onze consumenten- en vastgoedactiviteiten. We gaan er tevens vanuit dat de markt zich de komende twee à drie jaar niet of slechts langzaam zal herstellen.

Dit maakt het noodzakelijk dat we onze strategie bijsturen en aanscherpen. Dit is echter om meer redenen nodig. Amsterdam Airport Schiphol prijst zich uit de markt, vooral wat betreft het bestemmingsverkeer van passagiers die hun reis op Schiphol beginnen en eindigen. Bij elkaar opgeteld zijn onze tarieven, de securitykosten en de door de overheid opgelegde belastingen voor zowel luchtvaartmaatschappijen als passagiers te hoog vergeleken met onze concurrenten. Daardoor verliezen wij klanten en inkomsten en nemen onze rendementen af. Ook de financiering van onze onderneming is in de huidige financiële markten lastiger geworden dan voorheen. En onze kwaliteit, ons handelsmerk bij uitstek, stabiliseert, terwijl onze concurrenten hierin fors investeren en verbeteren. Kortom, onze prijs-kwaliteitverhouding ontwikkelt zich niet goed.

We constateren tevens dat het draagvlak voor Amsterdam Airport Schiphol en onze regionale luchthavens voortdurend onder druk staat. Hoe uniek het in 2008 bereikte akkoord aan de Tafel van Alders ook mag zijn; voor de invulling ervan is draagvlak in de omgeving cruciaal.

Dit in korte tijd sterk veranderende speelveld vraagt om het bijsturen en aanscherpen van onze strategie, om een verdieping van onze AirportCity; de onlosmakelijk met elkaar verbonden, succesvolle combinatie van de activiteiten van onze business areas Aviation, Consumers en Real Estate, waardoor wij onze bezoekers en gebruikers 24 uur per dag alle diensten kunnen bieden die zij nodig hebben.

### Maatschappelijke functie

Onze onderneming heeft een maatschappelijke functie als het gaat om het ontwikkelen en in stand houden van een uniek en cruciaal stuk infrastructuur. Wij werken voortdurend aan de verdere ontwikkeling van een betrouwbaar en efficiënt, multimodaal knooppunt dat Nederland met de rest van de wereld verbindt.

Deze maatschappelijke functie is een van de twee pijlers van ons AirportCity-concept. De andere pijler is een financieel gezonde en ondernemende bedrijfsvoering, noodzakelijk om die maatschappelijke functie een duurzame invulling te geven. Beide pijlers staan niet los van elkaar. Het uitoefenen van onze maatschappelijke functie moet voldoen aan de eisen van een gezonde bedrijfsvoering. En omgekeerd moet een ondernemende bedrijfsvoering bijdragen aan de invulling van onze maatschappelijke functie.

Onze kernfunctie is 'verbinden'. Ons netwerk van 262 bestemmingen, waarvan 109 intercontinentaal, is de belangrijkste factor voor (buitenlandse) ondernemingen om zich in de Randstad te vestigen en daarmee een belangrijke *driver* voor onze nationale economie. Het is dan ook van het grootste belang dat wij, ook nu het economisch tegenzit, anticiperen op toekomstige, selectieve groei. Die blijft noodzakelijk om als economische regio mee te blijven tellen in de Europese top. Dit vraagt om anticyclisch te investeren in capaciteit en kwaliteit om de markt, die op termijn ongetwijfeld weer zal aantrekken, te kunnen accommoderen. Dat hebben we altijd gedaan en zullen we blijven doen. Dat maakt ons als infrastructuurbedrijf ook uniek en succesvol; dat we altijd geïnvesteerd hebben net voor de vraag uit.

### Competitief, innovatief en financieel solide

Om onze maatschappelijke functie duurzaam te kunnen invullen, is een competitieve, innovatieve en financieel gezonde bedrijfsvoering nodig. Onze focus is niet meer gericht op een beursgang, maar dat wil niet zeggen dat we ons ondernemerschap hebben laten varen. Wij blijven werken aan een inspirerende, ondernemende, klantgerichte cultuur en een betrouwbare en efficiënte operatie. Onze tariefstelling en diverse marketinginstrumenten zullen we inzetten om een betere concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens te verkrijgen. Dat betekent dat we tijdelijk genoegen nemen met een lager rendement op Aviation.

Als maatschappelijk betrokken onderneming willen en moeten wij ook verantwoord ondernemen. Corporate responsibility is onlosmakelijk verbonden met onze strategie en moet ingebed worden in



V.l.n.r. Maarten de Groof, Pieter Verboom, Ad Rutten en Jos Nijhuis

onze bedrijfsprocessen. Veiligheid, duurzaamheid en innovatie zijn daarbij kernbegrippen. Verantwoord ondernemen betekent echter ook competitief, innovatief en financieel solide zijn.

In het verlengde hiervan ligt het besef dat onze bedrijfsvoering staat of valt met draagvlak in onze omgeving. Zowel bij de bewoners als bij de bestuurders. Samen met onze omgeving, zullen we invulling geven aan het akkoord van de Tafel van Alders dat ons op papier een groei geeft tot 580.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 70.000 op Lelystad en Eindhoven. Samen met onze omgeving willen we deze groei op een verantwoorde wijze realiseren.

In de praktijk houdt de aanscherping van onze strategie ook in dat we ons de komende jaren op internationaal vlak vooral zullen concentreren op de in 2008 aangegane samenwerking met Parijs en een mogelijke uitbouw van onze activiteiten op JFK Airport in New York. Beide zijn erop gericht de relatie met de SkyTeam alliantie te versterken.

### Lean and mean

Geen groei in volume, terwijl we wel lagere kosten willen voor onze klanten en ook blijven investeren in infrastructuur en kwaliteit om onze maatschappelijke rol voor de BV Nederland waar te kunnen maken, betekent dat we onze bedrijfskosten drastisch moeten verlagen. We zullen ons als een ondernemende organisatie moeten aanpassen aan de veranderde omstandigheden. We willen een *lean and mean* organisatie zijn, die prioriteiten stelt en keuzes maakt, en daaraan ook vasthoudt om een leidende rol te kunnen blijven spelen in de Champions League van luchthavens. De transformatie naar een lean and mean organisatie heeft personele en organisatorische consequenties. Wij gaan er vanuit dat de personeelsomvang van ons bedrijf op de locatie Schiphol ultimo 2010 zal zijn afgenomen met zo'n 10 tot 25%.

Als nieuwe president-directeur had ik mij een ander begin voorgesteld. De economische realiteit dwingt echter tot aanpassingen. De laatste drie maanden van 2008 waarin ik als lid van het directieteam heb meegedraaid, geven mij alle vertrouwen dat Schiphol Group de nieuwe economische realiteit onder ogen durft te zien en erin zal slagen om een van de belangrijkste mainports van Europa te blijven.

Schiphol, 18 februari 2009

Jos Nijhuis  
President-directeur

### Ongeluk Turkish Airlines

Op 25 februari 2009 heeft zich bij de landing van Turkish Airlines vlucht TK 1951 een tragisch ongeval voorgedaan nabij Amsterdam Airport Schiphol. Hierbij zijn negen doden gevallen en meer dan tachtig gewonden, van wie velen ernstig. Het vliegtuig is enkele honderden meters voor de landingsbaan neergestort en vervolgens in drie stukken gebroken. Naar de oorzaak van dit ongeval wordt onderzoek gedaan door de betrokken instanties.

Wij betuigen ons diepste medeleven met de slachtoffers, hun familie en verwanten.

Daarnaast spreken wij onze waardering uit voor de inzet van iedereen die betrokken is geweest bij de hulpverlening.

Wij begrijpen dat het ongeluk gevoelens van onveiligheid onder omwonenden heeft opgeroepen. Wij blijven ook hierover in gesprek met onze omgeving.

De Directie



**Raad van Commissarissen:**  
 1) dr. F.J.G.M. Cremers  
 2) drs. T.A. Maas – de Brouwer  
 3) mr. W.F.C. Stevens  
 4) mr. P.J. Kalff  
 5) mr. H. van den Broek  
 6) mr. A. Ruys  
 7) T.H. Woltman

**Commissies**

	Audit	Nominatie	Remuneratie	Public Affairs	Hermes
Aantal vergaderingen 2008	3	2*	3	2	5
mr P.J. Kalff (voorzitter)	•	• (v)			• (v)
mr. A. Ruys (vice-voorzitter)		•			•
mr. H. van den Broek			•		
dr. F.J.G.M. Cremers	• (v)		•		•
drs. T.A. Maas – de Brouwer		•	•	• (v)	
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  
 \* Naast de reguliere vergaderingen hebben diverse gesprekken plaatsgevonden tussen de commissieleden en potentiële kandidaten voor de functie van Chief Commercial Officer en van president-directeur.

## ■ Verslag van de Raad van Commissarissen

### Jaarverslag

Hierbij bieden wij het jaarverslag aan waarin de jaarrekening over 2008 is opgenomen. De directie heeft het jaarverslag opgesteld. PricewaterhouseCoopers Accountants NV heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 210 van dit verslag.

Onze Auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de directie en de externe accountant. Vervolgens hebben wij, in aanwezigheid van de accountant, met de directie het jaarverslag besproken. Deze discussies hebben ons ervan overtuigd dat dit verslag voldoet aan de eisen van transparantie. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die wij als Raad van Commissarissen afleggen voor het gehouden toezicht.

De Raad van Commissarissen stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie een dividend van EUR 69,1 miljoen over het gestorte aandelenkapitaal uit te keren. Na dotaties aan de herwaarderingsreserve (EUR 18 miljoen) en de overige wettelijke reserves (EUR 0,8 miljoen) wordt het resterende deel van EUR 100,5 miljoen toegevoegd aan de ingehouden winst.

Begin dit jaar hebben wij goedkeuring gegeven aan het voorstel van de directie een zogenaamd superdividend uit te keren van maximaal EUR 1 miljard, in twee tranches: de eerste van EUR 500 miljoen in 2008 en de tweede van maximaal EUR 500 miljoen in 2009 onder bepaalde, strikte voorwaarden. In september 2008 is de eerste tranche van EUR 500 miljoen uitbetaald. Met de directie zijn wij van mening dat gegeven de huidige economische situatie, op basis van de overeengekomen voorwaarden, betaling van de tweede tranche niet opportuun kan worden geacht.

De directie zal het jaarverslag voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders die plaats heeft op 16 april 2009. Wij stellen de aandeelhouders voor de directie décharge te verlenen voor het gevoerde beleid en de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

De Raad van Commissarissen spreekt zijn grote waardering uit voor de manier waarop de heer Cerfontaine de afgelopen tien jaar leiding heeft gegeven aan onze onderneming. Wij wensen zijn opvolger, de heer Nijhuis, vanaf deze plek succes toe bij het leiding geven aan Schiphol Group. Hem is geen makkelijke start gegeven, gezien het snel verslechterende economische klimaat. Op basis van de sterke

positie van onze onderneming en gezien de inzet van het directieteam en medewerkers, vertrouwen wij erop dat Schiphol Group de moeilijke periode die voor ons ligt, goed zal weten te doorstaan.

### Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen

#### Algemeen

De Raad van Commissarissen kwam in 2008 zeven maal bijeen. Vijf keer waren wij voltallig; één keer konden twee leden niet aanwezig zijn en één keer was één lid niet aanwezig. Eenmaal is gedeeltelijk buiten aanwezigheid van de directie vergaderd. Tijdens deze vergadering is behalve ons eigen functioneren ook dat van de directie als geheel besproken en van de leden afzonderlijk. Tevens is toen besloten dat de heer Ruys de heer Kalff als voorzitter van de Raad zal opvolgen, wanneer op 16 april 2009 de heer Kalff na 12 jaar zal terugtreden als commissaris. Mevrouw Maas is gekozen tot vice-voorzitter.

Behalve in vergaderingen is er vele malen contact geweest door de voorzitter en leden van de Raad van Commissarissen met de directie. Wij hebben één keer informeel met het voltallige management team gesproken tijdens een lunch.

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.

De Raad van Commissarissen heeft op voordracht van de Nominatiecommissie, nadat de aandeelhouders ervan in kennis waren gesteld en na positief advies van de Centrale Ondernemingsraad, de heer Nijhuis per 1 januari 2009 benoemd als president-directeur van Schiphol Group. De heer Nijhuis is zijn werkzaamheden binnen de directie op 1 oktober 2008 begonnen.

Wij hebben tijdens veel van onze vergaderingen uitvoerig de (internationale) positie van Amsterdam Airport Schiphol besproken tegen de achtergrond van de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart, nationale maatregelen en in het bijzonder de per 1 juli ingevoerde vliegbelasting en de gevolgen hiervan voor de onderneming. De noodzaak om de *visit costs*, het totaal van de kosten dat ten laste komt van de luchtvaartmaatschappijen en passagiers bij het





gebruik van de luchthaven, in de pas te laten lopen met onze concurrenten, komt met de invoering van deze belasting door de minister van Financiën op de tocht te staan. We zijn het met de directie eens dat Amsterdam Airport Schiphol zich met deze vliegbelasting uit de markt prijs.

Met voldoening hebben wij goedkeuring verleend aan de langdurige samenwerking die de onderneming is aangegaan met Aéroports de Paris SA. Deze samenwerking beschouwen wij als een belangrijke strategische stap die significante gezamenlijke voordelen zal opleveren voor alle kernactiviteiten van beide bedrijven. In de aanloop van deze samenwerking is uit ons midden een tijdelijke commissie gevormd, de Hermescommissie, die het proces nauwlettend en kritisch heeft gevolgd. In onze Raad zelf is de voortgang van het project, vanaf het moment dat de gesprekken met Aéroports de Paris begonnen, elke keer besproken en geëvalueerd.

De financiering van de onderneming is meerdere keren aan de orde geweest binnen de Raad van Commissarissen. In het bijzonder de financiering van het superdividend en van ons 8%-belang in Aéroports de Paris. De hiermee verbandhoudende plaatsing van een dertigjarige lening in Yen (EUR 120 miljoen) en een 5-jarige obligatielening van EUR 700 miljoen, daarna verhoogd met EUR 100 miljoen, hebben wij o.a. in relatie tot de gewenste *rating* besproken en vervolgens goedgekeurd.

De statuten van de vennootschap zijn binnen onze raad uitgebreid aan de orde geweest in verband met een aantal wijzigingen. De belangrijkste zijn de uitgifte van een aparte klasse, niet-overdraagbare aandelen, de bepaling dat investeringen groter dan tien procent van het balanstotaal van de onderneming worden voorgelegd aan de aandeelhouders en de

uitbreiding van de Raad van Commissarissen van zeven naar acht personen. Over deze wijzigingen hebben wij de aandeelhouders positief geadviseerd. In een Buitengewone Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 1 december 2008 hebben de aandeelhouders deze wijzigingen goedgekeurd. Met de uitgifte van nieuwe aandelen heeft Aéroports de Paris het afgesproken belang van 8% in onze vennootschap verworven. De voortgang van de juridische procedure omtrent het Groenenbergterrein is in meerdere vergaderingen besproken.

Het vestigingsbeleid voor de locatie Amsterdam Airport Schiphol, de criteria die hiervoor moeten gelden en de rol van de diverse overheden in dit krachtenspel, is besproken. Wij hebben ons laten informeren over de ontwikkeling van 60 hectare grond voor een cluster van bedrijven en instellingen die werken aan duurzaamheidsinnovaties. In relatie daarmee is tevens de aanleg besproken van een geluidswal bij de Polderbaan ter reductie van grondgeluid van de Polderbaan. Voor het ontwerp hiervan is door de directie een prijsvraag uitgeschreven en inmiddels een prijs uitgereikt.

Ook is het Masterplan ICT in een van onze vergaderingen aan de orde geweest. De halfjaarcijfers 2008 zijn besproken. Het Verantwoord Ondernemen verslag 2007 is door de directie aan de Raad gepresenteerd. Tevens heeft de Raad van Commissarissen de Visie Duurzame Mobiliteit en Blauwdruk Energie besproken en de beoogde verdere aanpak op deze terreinen goedgekeurd. Het Businessplan 2009 - 2013 is uitgebreid besproken en medio 2008 goedgekeurd. Omdat het hierop gebaseerde Budget 2009 bij onze bespreking ervan in het najaar van 2008 was ingehaald door de economische

realiteit, deelden wij de mening van de directie dat een nieuw budget moest worden opgesteld en dat tevens het businessplan aan de nieuwe omstandigheden diende te worden aangepast. In een extra vergadering van de Raad in januari 2009 is de aanscherping van de strategie van de onderneming uitvoerig besproken en vastgesteld. De eerste effecten van deze aanscherping zijn verwerkt in het aangepaste Budget 2009. Het Budget 2009 is vervolgens besproken. Het kent, gelet op de onzekere economische toekomst, een aantal scenario's.

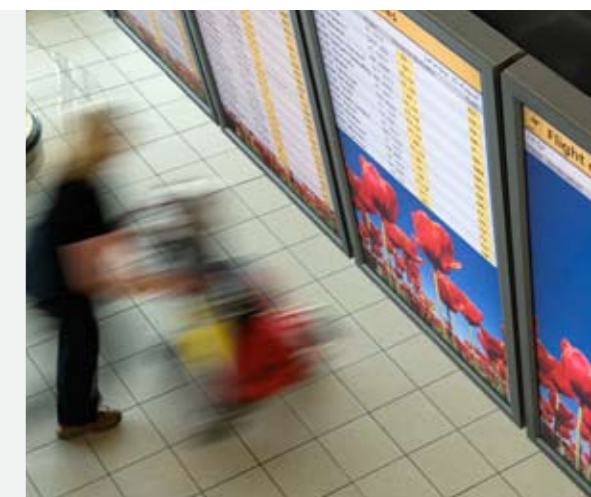
#### **Financiële rapportage en rendementsontwikkeling**

In elke vergadering zijn na een nadere toelichting van de directie de maandrapportages besproken, waarin de actuele resultaten worden vergeleken met het Corporate Budget 2008 en de cijfers over 2007. Onderwerpen die hierbij onder meer aan de orde kwamen zijn de ontwikkeling van de operationele en commerciële resultaten en kosten alsmede de financierings- en liquiditeitspositie van de onderneming.

#### **Business Area Aviation**

De tarieven die Amsterdam Airport Schiphol de passagiers en luchtvaartmaatschappijen in rekening brengt, zijn meerdere keren besproken. Het directiebesluit om de daling van de Aviation-tarieven per 1 november 2007 slechts voor een deel te compenseren door een verhoging van de tarieven per 1 november 2008 en tevens om de toegenomen beveiligingskosten niet volledig door te berekenen in de tarieven, onderschrijven wij. Dat de vennootschap hierdoor gelet op de concurrentiepositie voor 2008 genoeg moet nemen met minder rendement wordt door ons onderkend.

We hebben ons uitvoerig laten informeren over het positieve advies van de Tafel van Alders over het kunnen doorgroeien naar 580.000 vliegtuigbewegingen



per jaar waarvan 70.000 niet-mainport gebonden vluchten zullen moeten plaatsvinden vanaf regionale luchthavens. In dit kader heeft de Raad een bezoek gebracht aan de luchthaven Lelystad. Tijdens de op deze locatie gehouden vergadering van de Raad is ook gesproken over de ontwikkeling van Lelystad Airport.

De drie overschrijdingen van geluidsgrenswaarden rondom Amsterdam Airport Schiphol in het gebruiksjaar 2008, de betekenis hiervan en de opties hoe in het vervolg dit kan worden voorkomen, zijn besproken.

We hebben nauwgezet de ontwikkelingen gevolgd rondom de te nemen extra beveiligingsmaatregelen om te zorgen dat passagiers na gecontroleerd te zijn niet meer in aanraking kunnen komen met ongecontroleerd personeel of goederen.

Het investeringsvoorstel voor het uitbreiden en verbouwen van balierijen 1 en 2 hebben wij besproken en goedgekeurd, evenals het voorstel betreffende de aanpassing van Lounge 3.

Het nieuwe, langlopende schoonmaakcontract voor de terminal en het luchthaventerrein, dat voor een aanzienlijke kostenreductie zorgt, hebben wij besproken.

#### **Business Area Consumers**

De Raad van Commissarissen heeft zijn goedkeuring gegeven aan een investering voor Excellence Parking. Tevens is diverse malen gesproken over aanpassing en vernieuwing van de horeca- en retailfaciliteiten in de terminal.

#### **Business Area Real Estate**

De uitbreiding van het belang van Schiphol Group in het ACRE Fund tot 60,25% heeft de Raad besproken

Kunstwerk in corridor tussen B en C-pier van Schiphol



en vervolgens goedgekeurd. We hebben tevens de ontwikkeling van een energieneutraal multi-tenant gebouw voor transavia.com op Schiphol-Oost goedgekeurd.

#### Business Area Alliances & Participations

De Raad heeft zijn goedkeuring gegeven aan het uitbreiden van het belang van Schiphol Australia in Brisbane Airport Corporation Holdings met 3,1% tot 18,72%.

De Raad heeft zich uitvoerig laten informeren door de directie over de business opportunity's die mogelijk spelen op het New Yorkse vliegveld JFK.

#### Commissies van de Raad

Onze Raad telde in 2008 vijf commissies. De commissies vergaderen zelfstandig en doen op deelterreinen het voorbereidende werk voor onze Raad als geheel. Van elke commissievergadering wordt verslag gedaan in een vergadering van de Raad van Commissarissen op basis waarvan besluitvorming in de gehele Raad plaatsvindt.

#### Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2008 met de directie en de externe accountant uitvoerig de jaarrekening 2007 en 2008, het jaarverslag 2007 en 2008, de managementletter 2007 en 2008, de halfjaarcijfers 2008, de persberichten hierover en het interne en externe auditplan 2008 besproken. De Auditcommissie heeft ook met de externe accountant gesproken zonder de directie.

Het financieringsplan 2008, inclusief de financiering van het superdividend is besproken en goedgekeurd. Ook is het beleid met betrekking tot de verzekeringen en belastingen besproken.

De Auditcommissie heeft voorts aandacht besteed aan vastgoedtransacties in de afgelopen jaren en vastgesteld dat er met goede contractpartijen is gewerkt en de juiste procedures zijn gevolgd. Verder is gesproken over belastingen, hedge transacties, verzekeringen, pensioenen en risicomanagement.

#### Hermescommissie

In de aanloop van de samenwerking met Aéroports de Paris is uit ons midden een tijdelijke commissie gevormd, de Hermescommissie, die het proces nauwlettend en kritisch heeft gevolgd. De commissie heeft vijf keer vergaderd en is eind 2008 ontbonden.

#### Nominatiecommissie

De Nominatiecommissie komt alleen bijeen indien noodzakelijk. Op basis van de eind 2007 door de Raad van Commissarissen goedgekeurde profielschets voor een nieuwe president-directeur, heeft de commissie in 2008 verschillende gesprekken gevoerd met potenti-

ele kandidaten. Op basis van deze gesprekken heeft de commissie de heer Nijhuis voorgedragen als opvolger van de heer Cerfontaine. Ook is de benoeming door de aandeelhouders van de heer Hazewinkel als commissaris voorbereid.

#### Remuneratiecommissie

De heer Cremers is toetreden tot de Remuneratiecommissie. Tijdens de vergaderingen van de Remuneratiecommissie is onder andere uitgebreid gesproken over het remuneratiebeleid in zijn geheel (inclusief de algemene discussie omtrent beloning van bestuurders). De commissie is aan het begin van 2008 met de directie de doelstellingen voor dat jaar overeengekomen. Het remuneratiepakket voor de nieuwe president-directeur is opgesteld in lijn met het vigerende remuneratiebeleid. Een uitgebreid verslag van deze vergaderingen en een uiteenzetting van het remuneratiebeleid worden nader besproken in het Remuneratierapport.

#### Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De commissie Public Affairs & Corporate Responsibility heeft uitvoerig de opzet van het Verantwoord Ondernemen verslag besproken. De commissie heeft deelgenomen aan de discussies voorafgaande aan de opstelling van de Visie Duurzame Mobiliteit. Voorts heeft de commissie de ontwikkeling van de Personeelsmonitor besproken en heeft zij zich uitvoerig laten informeren over de uitbreiding en het succes van Schiphol College.

#### Centrale Ondernemingsraad

Leden van de Raad van Commissarissen zijn aanwezig geweest in elke overlegvergadering van de bestuurder met de Centrale Ondernemingsraad. Eén keer is informeel met elkaar geluncht. Wij hebben deze bijeenkomsten als constructief en informatief ervaren en gewaardeerd.

#### Samenstelling

De samenstelling van onze Raad is in 2008 niet gewijzigd. Al onze leden zijn onafhankelijk in de zin van de Corporate Governance Code en hebben de Nederlandse nationaliteit. De heer Van den Broek is herbenoemd. 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.

Schiphol, 18 februari 2009

De Raad van Commissarissen



### Belangrijke data

Algemene Vergadering van Aandeelhouders	16 april 2009
Publicatie halfjaarresultaten 2009	27 augustus 2009
Publicatie jaarcijfers 2009	22 februari 2010*
Algemene Vergadering van Aandeelhouders	15 april 2010*

\* Deze data kunnen nog gewijzigd worden

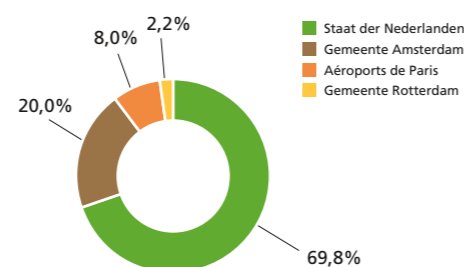
## ■ Aandeelhoudersinformatie

### Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van NV Luchthaven Schiphol bedraagt momenteel EUR 143 miljoen en is verdeeld in 300.000 aandelen A en 14.892 aandelen B, elk EUR 454 in nominale waarde. Hiervan zijn 171.255 aandelen A en 14.892 aandelen B geplaatst. In 2007 bedroeg het maatschappelijk kapitaal EUR 136 miljoen. Hiervan waren 171.255 aandelen geplaatst. De uitbreiding van het maatschappelijk kapitaal en het aantal geplaatste aandelen zijn het gevolg van de uitgifte van 14.892 aandelen B aan Aéroports de Paris SA op 1 december 2008. Aéroports de Paris SA heeft hiermee een belang van 8% verworven in Schiphol Group. De aan Aéroports de Paris SA uitgegeven aandelen B zijn beperkt overdraagbaar, omdat deze aandelen in beginsel alleen aan NV Luchthaven Schiphol of aan in Nederland gevestigde publiekrechtelijke lichamen kunnen worden overgedragen. De aan Aéroports de Paris SA uitgegeven aandelen B kunnen voorts onder bepaalde voorwaarden worden ingetrokken. De aandelen van Schiphol Group worden op dit moment gehouden door de volgende aandeelhouders:

#### Aandeelhouders Schiphol Group

Staat der Nederlanden	129.880 aandelen A (69,77%)
Gemeente Amsterdam	37.276 aandelen A (20,03%)
Gemeente Rotterdam	4.099 aandelen A (2,20%)
Aéroports de Paris SA	14.892 aandelen B (8,00%)
Totaal	186.147 aandelen (100,00%)



Meer informatie kan worden verkregen via Investor Relations:  
tel: +31 (0)20 601 2570  
email: [Investor\\_Relations@schiphol.nl](mailto:Investor_Relations@schiphol.nl)  
internet: [www.schipholgroup.nl](http://www.schipholgroup.nl)

### Dividendbeleid

Met ingang van 2006 is in overleg met de aandeelhouders het dividend bepaald op 40% van het resultaat (toekomend aan aandeelhouders), exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen.

Het resultaat van EUR 187 miljoen in 2008 resulteert in een winst per aandeel van EUR 1.083. Het aangepaste resultaat ten behoeve van het dividend bedraagt EUR 173 miljoen en het voorstel is om een dividend per aandeel uit te keren van EUR 371. Zoals aangegeven bij de aankondiging van de samenwerking met Aéroports de Paris (AdP) overweegt Schiphol Group haar payout ratio in lijn te brengen met de huidige payout ratio van AdP van 50%.

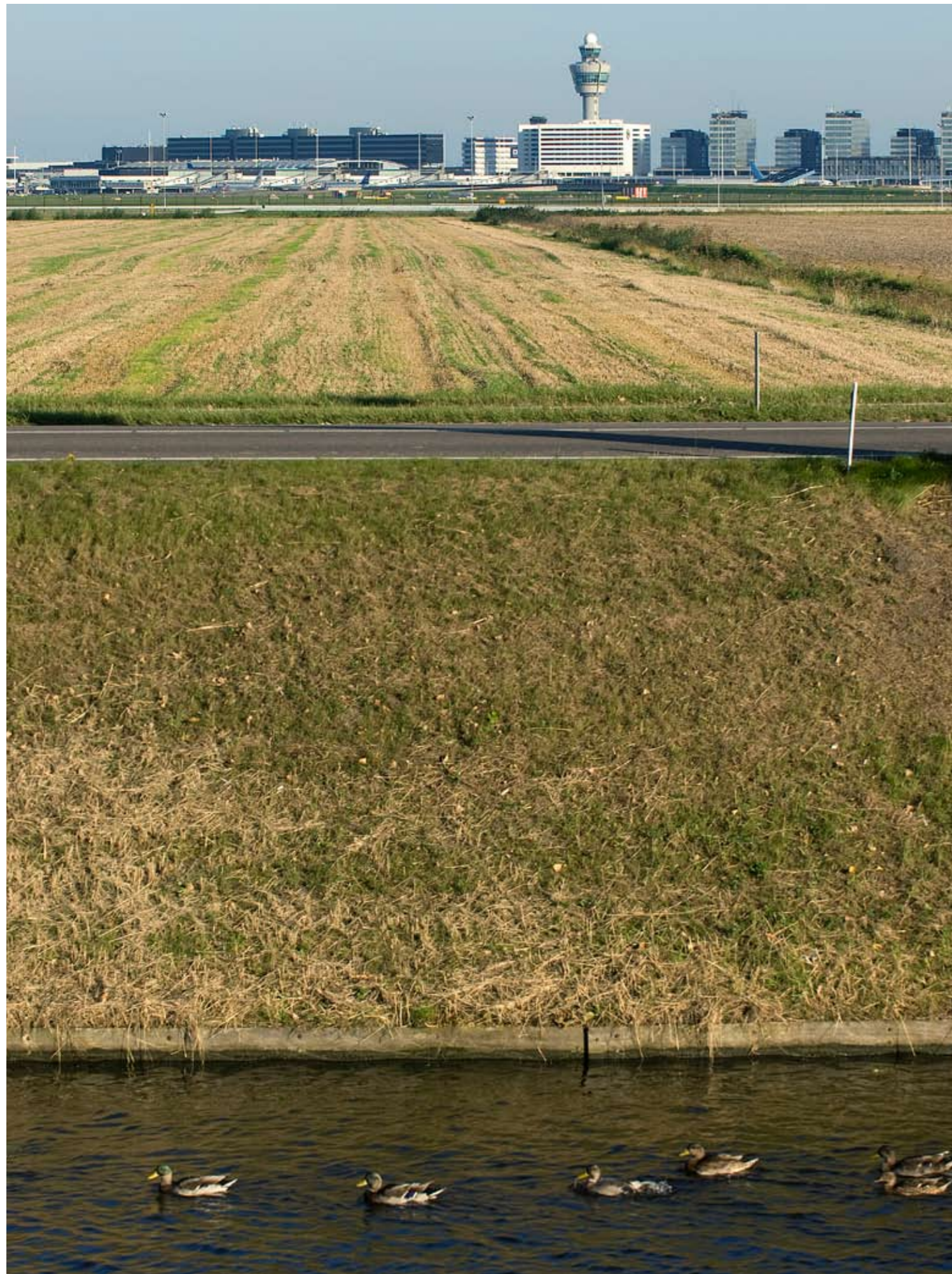
In september 2008 is aan de toenmalige aandeelhouders een superdividend uitgekeerd van EUR 500 miljoen. Uitkering van een tweede tranche zal door de directie niet worden voorgesteld, omdat niet aan de met de aandeelhouders afgesproken voorwaarden wordt voldaan.

### Credit rating

Schiphol Group heeft contractuele afspraken met Moody's Investor Services (Moody's) en Standard & Poor's Rating Services (S&P) over de levering van rating informatie. Schiphol Group onderhoudt een proactieve dialoog met beide rating informatie leveranciers. De lange-termijn rating van Moody's is A1 met een 'stable outlook'. De lange-termijn rating van Standard & Poor's is A met een 'negative outlook'. Deze lang-termijn rating is vooral van belang ter ondersteuning van het Euro Medium Term Note programma, waaronder Schiphol Group langlopende leningen aantrekt.

Moody's en Standard & Poor's geven ook een korte-termijn rating af. Die is vooral belangrijk ter ondersteuning van het Euro-Commercial Paper (ECP) programma van Schiphol Group. De korte-termijn rating is A-1 bij Moody's en P-1 bij Standard & Poor's.

Maatregelen nemen die bijdragen aan verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater op Schiphol



## ■ Doelstellingen en strategie

Wij willen één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld zijn die duurzame waarde creëert voor haar stakeholders, met Amsterdam Airport Schiphol als mainport en meest vooraanstaande AirportCity.

De strategie om dit te bereiken heeft tot en met dit verslagjaar bestaan uit de volgende drie pijlers:

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

Deze strategie wordt uitgevoerd via de AirportCity formule, die is gericht op een integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten. De uitvoering van deze activiteiten voltrekt zich via vier business areas die elkaar versterken in het creëren van groei en waarde, zowel op de locatie Schiphol als elders.

Amsterdam Airport Schiphol als hub-luchthaven met een sterke hub-carrier is de pionier van de succesvolle AirportCity formule. Deze is onderdeel van onze mainportstrategie waarbij de groei van de luchthaven samengaat met de ontwikkeling van het netwerk aan bestemmingen en de concurrentiekracht van de regio. Hiermee versterken we de concurrentiepositie van onze luchthaven en die van de regio.

Wij zijn voortdurend bezig de AirportCity formule te verbreden en verdiepen. Alleen dan kunnen we ons blijvend onderscheiden van andere luchthavens en inspelen op maatschappelijke veranderingen, onder meer op het gebied van verantwoord ondernemen en duurzaamheid. Bij het terugdringen van de schadelijke effecten van de wereldwijd verwachte klimaatverandering willen wij een actieve, leidende rol spelen. Wij zullen maatregelen nemen die bijdragen aan de vermindering van de emissies van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en Fijn stof en van het energiegebruik en aan de verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater en de bereikbaarheid van Amsterdam Airport Schiphol. Voor Amsterdam Airport Schiphol is een Klimaatplan opgesteld waarin ons klimaatbeleid is vormgegeven. Dit plan is in 2008 verder uitgewerkt in de Blauwdruk Energie en de Visie Duurzame Mobiliteit. De Blauwdruk Energie geeft invulling aan onze doelstelling om in 2020 minimaal 20% van onze eigen energiebehoefte op de locatie Schiphol duurzaam op te wekken en de Visie Duurzame Mobiliteit aan onze doelstellingen voor het reduceren van de uitstoot

van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> en aan het garanderen van een goede bereikbaarheid van de luchthaven.

Wij benaderen de bestrijding van de effecten van de klimaatverandering op Amsterdam Airport Schiphol vanuit een tweesporenbeleid. Enerzijds zetten wij in op structurele aanpassingen in de inrichting en het gebruik van Amsterdam Airport Schiphol. Zo wordt ingespeeld op veranderende klimaatomstandigheden (adaptatie). Anderzijds ontwikkelen wij maatregelen die een verdere verandering van het klimaat kunnen helpen voorkomen en die de lokale luchtkwaliteit zullen verbeteren (mitigatie).

Bij het treffen van deze maatregelen zijn concrete doelstellingen geformuleerd die afhankelijk zijn van de controle die wij erop kunnen uitoefenen. Er zijn activiteiten die direct door onszelf bestuurbaar zijn en waarvoor wij ook de verantwoordelijkheid dragen. Maar ook activiteiten waarop wij slechts indirect invloed kunnen uitoefenen en waarvoor we niet of slechts gedeeltelijk verantwoordelijk zijn.

Integratie van onze eigen milieumaatregelen met de verschillende programma's van de overheid, bedrijfsleven en diverse kenniscentra is van groot belang. Amsterdam Airport Schiphol moet een structureel en materieel deel worden van het overheidsbeleid gericht op klimaat, waterhuishouding en energie. Belangrijk in dit verband is de realisatie van een terrein van 60 hectare achter de geplande geluidswal bij de Polderbaan dat samen met deze geluidswal moet zorgen voor een reductie van het grondgeluid in Hoofddorp-Noord van 10 dB. Bij het ontwikkelen van dit terrein wordt ook samengewerkt met de Universiteit van Wageningen, de Technische Universiteit van Delft en TNO.

### Behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als hub-luchthaven en mainport:

#### **Airport:**

Amsterdam Airport Schiphol is onze grootste en belangrijkste asset. Het handhaven en versterken van haar concurrentiepositie als hub-luchthaven vormt de kern van onze strategie. Passagiers en vracht zijn de stuwende kracht voor de financiële resultaten van een 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.

De in 2008 gesloten samenwerking met Aéroports de Paris (AdP) moet ertoe bijdragen dat dit netwerk van verbindingen, binnen het *dual-hub* systeem van Air France-KLM en haar SkyTeam partners, verder wordt versterkt. 'Parijs' en 'Amsterdam' zullen hun overslagprocessen nauw op elkaar afstemmen, waardoor zij een nog beter product kunnen bieden aan de luchtvaartmaatschappijen en (transfer)passagiers. Op deze manier versterken wij ook onze positie ten opzichte van concurrerende luchthavens in Europa en het Midden Oosten.

■ **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 tot naar schatting 2020/25. Wettelijke milieugrenzen beperken echter de te gebruiken capaciteit. Voor de periode na 2020/25 is de planologische reservering door het Rijk van een eventuele parallelle Kaagbaan van belang.

De huidige terminalruimte is geschikt voor ruim 60 miljoen passagiers per jaar. Deze capaciteit is ruimschoots voldoende om aan de vervoersvraag tot 2020 te voldoen. Met operationele verbeteringen kan de huidige terminal circa 65 miljoen passagiers afhandelen. Door overige uitbreidingen kunnen wij op deze locatie 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 baan capaciteit is via wet- en regelgeving aan banden gelegd. Voor het realiseren van voldoende milieucapaciteit zijn wij daarom sterk afhankelijk van de overheid en de omgeving. Binnen het huidige wettelijke stelsel ligt de grens van de milieucapaciteit op circa 510.000 vliegtuig-

bewegingen in het jaar 2020. Bij een verwachte marktverwachting in 2020 van 580.000 vliegtuigbewegingen, betekent dit dat 70.000 niet-mainport gebonden vluchten moeten plaatsvinden vanaf regionale luchthavens. Of wij daarna nog verder kunnen doorgroeien, hangt af van de uitkomst van de Langetermijnverkenning die de overheid momenteel uitvoert.

Behalve door het beschikbaar stellen van voldoende capaciteit en de daarmee samenhangende investeringen, willen wij op de volgende manier de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol 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. Grootschalige investeringen in het bagagesysteem dragen hieraan bij.

■ **Concurrerende tarieven:** bij het vaststellen van het door ons beïnvloedbare deel van de havengeldtarieven wordt uit concurrentieoverwegingen rekening gehouden met de ontwikkeling van tarieven op omliggende luchthavens. Op grond van de in 2006 van kracht geworden Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol zijn onze 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 kostenbeheersingsdoelstelling 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. Er kunnen zich situaties voordoen – zoals de huidige financiële en economische crisis – waarbij deze doelstelling tijdelijk moet worden losgelaten.

■ **Kostenefficiëntie:** Wij streven naar concurrerende visit costs. Voor het deel dat wij kunnen beïnvloeden hanteren wij de kosten per Work Load Unit als maatstaf.

**Mainport:**

De luchthaven is onderdeel van een Mainport-strategie. Die bestaat uit een sterke luchthaven, een concurrerend netwerk en een sterke regio. Voor de succesvolle ontwikkeling van 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 tot toonaangevend multimodaal knooppunt maakt voor zowel passagiers als vracht. Air France-KLM en haar SkyTeam partners geven vorm aan een belangrijk

Investeringen in nieuwe bagagehal Nieuw-Zuid op Schiphol



deel van 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, deels samen met Aéroports de Paris, 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 wegennet:** Voor het optimaal kunnen benutten van de luchthavencapaciteit is een goede bereikbaarheid noodzakelijk vanuit de Randstad en de *catchment area*. In dit verband zijn vooral een snelle ingebruikname van de Hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Parijs en diverse ideeën uit de Visie Duurzame Mobiliteit van groot belang. Het wegennet 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:** Het netwerk van bestemmingen 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, ondersteund door de succesvolle AirportCity formule, is 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. Wij overleggen ook intensief met de omgeving en hebben daaruit voortvloeiend afspraken gemaakt over hinderbeperkende maatregelen en verbeteringen van de leefbaarheid in drie in 2008 opgestelde, nieuwe convenanten. Ook in het door de regering overgenomen advies van de Tafel van Alders voor de middellange termijn (tot 2020) zijn afspraken gemaakt over maatregelen om de hinder in de omgeving te verminderen door een andere manier van vliegen en verder om een proef uit te voeren met een nieuw normen- en handhavingssysteem en om de kwaliteit van de woon-omgeving te verbeteren.

### 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. Teneinde voldoende rendement te realiseren en de afhankelijkheid van de gereguleerde luchtvaart-opbrengsten 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 samenwerking met Aéroports de Paris zal positief zijn voor de verdere ontwikkeling van de non-aviation inkomsten.

Aan dit onderdeel van de strategie wordt invulling gegeven door:

- **Het maximaliseren van de opbrengst uit de passagiers- en consumentenstromen.** Dit gebeurt onder meer door het aanbieden van een aantrekkelijke winkelomgeving, optimalisatie van de beschikbare parkeerplaatsen met behulp van *yield management* en door het creëren van additionele advertentiemogelijkheden. Consumenten moet een prettige ervaring worden geboden: *Creating an enjoyable Schiphol experience*. Kwaliteit en klanttevredenheid staan daarin centraal.
- Het ontwikkelen, exploiteren, beheren en incidenteel verkopen van vastgoed, binnen de context en ter versterking van de AirportCity en Airport-Corridor ontwikkeling. Naast de inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van kantoor- en vrachtgebouwen op en rond Amsterdam Airport Schiphol en andere luchthavens, 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 de AirportCity formule door de business areas Aviation, Consumers en Real Estate 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 Mainport Schiphol. De regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven functioneren als op zichzelf staande luchthavens met een eigen marktgebied. Ze kunnen daarnaast een nuttige rol vervullen voor een aantal zakelijke bestemmingen en niet-mainport verkeer zoals vakantievluchten en vluchten van low cost maatschappijen van Amsterdam Airport Schiphol overnemen. Lelystad Airport kan in de nabije toekomst een vergelijkbare functie vervullen voor Amsterdam Airport Schiphol en speelt daarnaast samen met Eindhoven Airport een belangrijke rol in het advies van de Tafel van Alders over het accommoderen van 70.000 niet-mainport gebonden vluchten in 2020.
- "Schiphol" als merknaam en de AirportCity *know-how* te exporteren. Door middel van participaties, samenwerkingsverbanden, onder meer met Aéroports de Paris, en managementcontracten is Schiphol Group 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

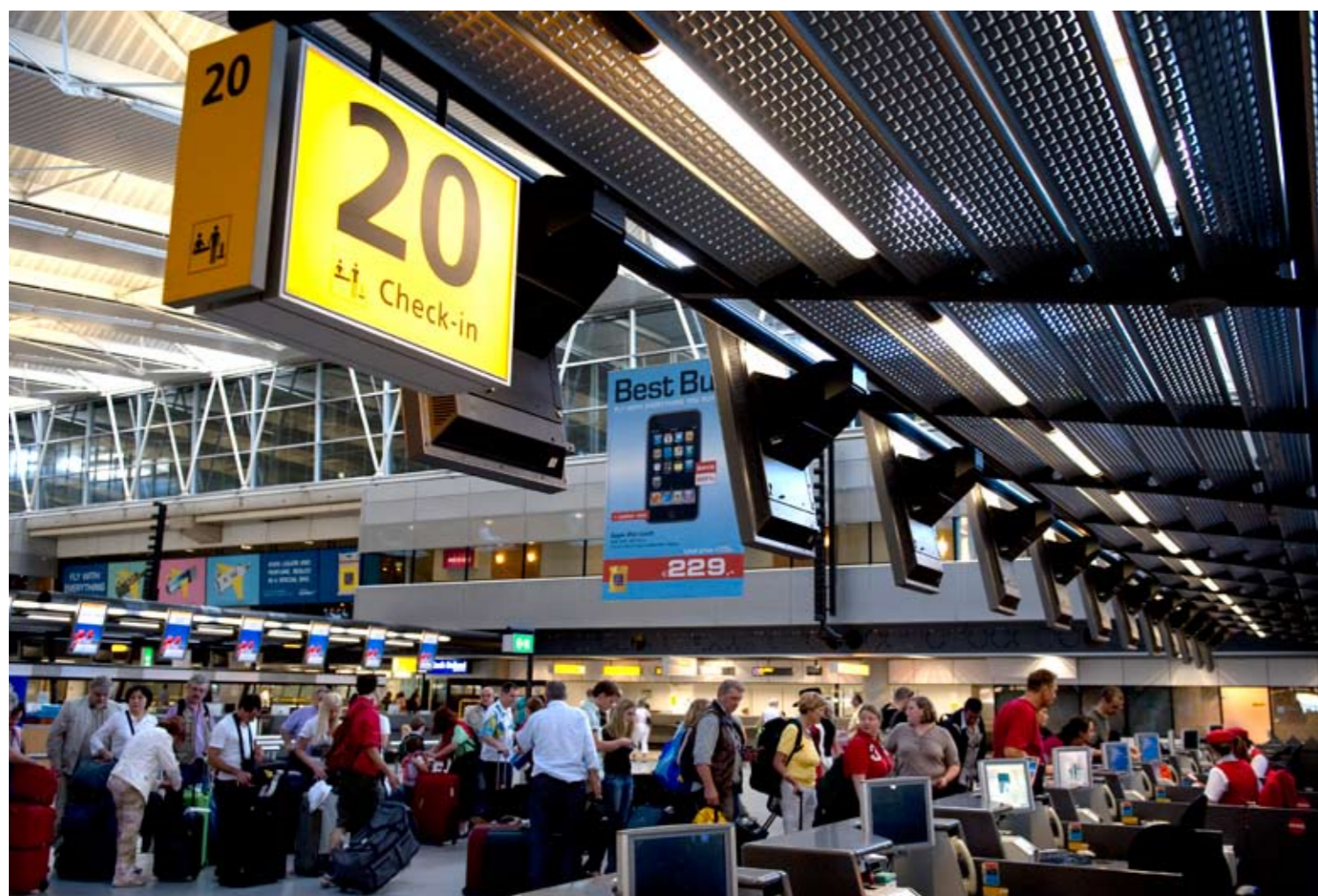
### Gematigd tevreden, somber gestemd

Voor 2008 hadden we in onze prognoses rekening gehouden met het negatieve effect van de per 1 juli ingevoerde vliegbelasting. We voorzagen nauwelijks groei van het aantal passagiers en het aantal vliegtuigbewegingen. Voor het vrachtvervoer rekenden we op een groei van 4%. Het is anders uitgepakt. De neergang in de economie, vooral in de laatste maanden van 2008, deed de positieve cijfers uit de eerste zes maanden compleet verbleken. Passagiersaantallen daalden drastisch, het vrachtvervoer viel sterk terug, vluchten werden geannuleerd en door minder passagiers werd ook nog eens minder uitgegeven.

Tegen deze achtergrond zijn we gematigd tevreden over de behaalde resultaten in 2008. Het netto resultaat is met 25,8% gedaald (+17,7% in 2007), van EUR 233 miljoen naar EUR 173 miljoen in 2008, als het effect van de waardeveranderingen van onze beleggingen in vastgoed niet wordt meegerekend. Wordt dit effect wel meegerekend, dan daalt ons netto resultaat met 40,8% (-40,1% in 2007), van EUR 316 miljoen naar EUR 187 miljoen.

Voor 2009 zijn wij somber gestemd. Wij verwachten dat door de economische recessie en de vliegbelasting de aantallen passagiers en vliegtuigbewegingen met 6% tot 10% zullen dalen en het vrachtvervoer met circa 15%. Dit zal vooral negatieve gevolgen hebben voor de resultaten van onze Business Areas Aviation en Consumers, maar ook voor onze vastgoedactiviteiten.

Incheckbalies in Vertrekhal 3 van Schiphol



## ■ Financiële gang van zaken

In 2008 steeg onze netto-omzet met 0,7% (10,6% in 2007), van EUR 1.146 miljoen in 2007 naar EUR 1.154 miljoen. De stijging van de netto-omzet werd in 2008 gedrukt met EUR 31 miljoen (EUR 5 miljoen in 2007) vanwege de door de NMa opgelegde verplichting tot verrekening van havengelden over de boekjaren 2005 en 2006.

De waardeverandering van de beleggingen in vastgoed kwam per saldo in 2008 uit op EUR 19 miljoen positief (EUR 112 miljoen positief in 2007). Ontwikkeling, aankoop en verbouwing van vastgoed deed de waarde toenemen met EUR 47 miljoen, terwijl de bestaande portefeuille met EUR 28 miljoen in waarde daalde.

De bedrijfslasten stegen met 4,8% (10,8% in 2007) van EUR 841 miljoen in 2007 naar EUR 881 miljoen in 2008. Deze stijging houdt vooral verband met beveiligingsactiviteiten, onderhoud en personeelsbeloningen.

Het exploitatieresultaat nam af met 29,9% (+ 32,6% in 2007), van EUR 420 miljoen in 2007 tot EUR 294 miljoen in 2008. Exclusief waardeverandering van de beleggingen in vastgoed nam het exploitatieresultaat af met 10,7%, van EUR 308 miljoen in 2007 tot EUR 275 miljoen in 2008.

Het netto resultaat (toekomend aan de aandeelhouders) over 2008 bedraagt EUR 187 miljoen (EUR 316 miljoen in 2007). Zonder waardeverandering van ons vastgoed bedraagt het netto resultaat in 2008 EUR 173 miljoen (EUR 233 miljoen in 2007); een daling van 25,8% (+ 17,7% in 2007).

Het rendement op het eigen vermogen (ROE) kwam uit op 6,4% (11,1% in 2007). Worden de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen niet meegerekend, dan bedroeg de ROE in 2008 5,9% (8,2% in 2007).

### Netto-omzet

EUR miljoen	2008	2007	%
Aviation	639,7	650,4	-1,6%
Consumers	301,8	300,5	0,4%
Real Estate	135,1	124,3	8,7%
Alliances & Participations	77,2	71,0	8,7%
<b>Totaal</b>	<b>1.153,9</b>	<b>1.146,2</b>	<b>0,7%</b>

De Business Area Aviation levert de grootste bijdrage aan de totale netto-omzet. De omzetgroei van Aviation bleef in 2008 net als in 2007 achter bij de overige business areas. Deze liet een krimp zien van

1,6% (+ 3,1% in 2007), terwijl de netto-omzet van de non-aviation business areas licht toenam. De omzetdaling bij de Business Area Aviation wordt behalve door een daling in het aantal passagiers (-0,8%) en in het aantal vliegtuigbewegingen (-1,8%) vooral veroorzaakt door de verplichte verrekening van de havengelden over de boekjaren 2005 en 2006.

De netto-omzet bij de Business Area Consumers bleef in 2008 nagenoeg gelijk aan die van 2007. Een lichte daling in de netto-omzet concessies en winkelverkoop werd gecompenseerd door een lichte stijging van de netto-omzet parkeren.

De netto-omzet van de Business Area Real Estate nam toe met 8,7% (14,0% in 2007). Deze stijging is vooral te danken aan extra huuropbrengsten van gebouwen die in 2007 en 2008 werden aangekocht of opgeleverd.

De netto-omzet bij de Business Area Alliances & Participations groeide met 8,7% (7,3% in 2007). Voor een gedetailleerde verklaring van de ontwikkeling in netto-omzet en resultaat per business area wordt verwezen naar de hoofdstukken per business area.

### Bedrijfslasten

EUR miljoen	2008	2007	%
Uitbestedingen en overige			
externe kosten	515,2	486,5	5,9%
Personeelsbeloningen	182,4	168,0	8,6%
Afschrijvingen	172,0	170,8	0,7%
Bijzondere waardeveranderingen	0,3	3,9	-92,4%
Overige bedrijfskosten	11,4	11,8	-3,8%
<b>Totaal</b>	<b>881,3</b>	<b>841,0</b>	<b>4,8%</b>

De stijging van de bedrijfslasten met ruim EUR 40 miljoen kan voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan:

- een stijging van de beveiligingskosten (EUR 17 miljoen) op Amsterdam Airport Schiphol door additionele maatregelen en een stijging van de inhuurtarieven;
- een stijging van de kosten van onderhoud (EUR 8 miljoen), inhuur extern personeel (EUR 5 miljoen), energie en water (EUR 3 miljoen) en overige uitbestedingen (EUR 5 miljoen), die deels werd gecompenseerd door lagere externe consultantkosten (EUR 7 miljoen);



- een stijging van de personeelskosten (EUR 14 miljoen) door onder meer een toename in FTE's (EUR 3,2 miljoen), de algemene salarisverhoging per 1 april 2008 van 2,75% (EUR 3,5 miljoen) en een vrijval in 2007 (EUR 6,5 miljoen) van de voorziening ziektekosten voor gepensioneerden;
- een daling in de kosten van bijzondere waardeveranderingen van EUR 4 miljoen door afwaarderingen in 2007.

#### Uitbestedingen en overige externe kosten

De uitbestedingen en overige externe kosten stegen in 2008 met 5,9% (17,9% in 2007), van EUR 487 miljoen naar EUR 515 miljoen.

De beveiligingskosten op Amsterdam Airport Schiphol stegen met EUR 17 miljoen en bedragen nu EUR 221 miljoen; dit is 25,1% (24,2% in 2007) van de totale bedrijfslasten van Schiphol Group. De beveiligingskosten worden in diverse categorieën van de bedrijfslasten verantwoord, waarvan uitbestedingen en overige externe kosten, personeelsbeloningen en afschrijvingen de belangrijkste zijn.

In de uitbestedingen en overige externe kosten worden ook de kosten verantwoord voor:

- onderhoud (EUR 65 miljoen); een stijging van EUR 7 miljoen door naar 2008 verschoven plannings- en hogere tarieven;
- inhuur extern personeel (EUR 30 miljoen); een stijging van EUR 5 miljoen door onder meer hogere tarieven;
- energie en water (EUR 25 miljoen); een stijging van EUR 2 miljoen door hogere tarieven;
- advieskosten (EUR 14 miljoen); een daling van EUR 7 miljoen onder meer door lagere externe consultantkosten;
- overige uitbestedingen (EUR 30 miljoen); een stijging van EUR 6 miljoen door de invoering van de EU-maatregel voor dienstverlening aan personen met een verminderde mobiliteit.

#### Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen stegen in 2008 met 8,6% (9,9% in 2007), van EUR 168 miljoen naar EUR 183 miljoen. Voor 6,8% houdt deze stijging verband met de salariskosten (inclusief sociale lasten en pensioenkosten). Deze stegen van EUR 167 miljoen in 2007 naar EUR 179 miljoen in 2008. Van de toename van 6,8% houdt 1,9 procentpunt verband met een toename van het personeelsbestand met 47 FTE's, van 2.459 naar 2.506. De overige 4,9 procentpunt heeft betrekking op hogere salarissen, de kosten van de participatieregeling (CAO regeling voor winstdeling), pensioenlasten, een vrijval van een voorziening ziektekosten ten gun-

ste van 2007 (EUR 6,5 miljoen) en een overeenkomst over de tegemoetkoming in de ziektekosten voor gepensioneerden. De contractloonstijging per 1 april 2008 bedroeg 2,75%. In tegenstelling tot 2007 was gedurende het gehele jaar de participatieregeling van toepassing. De pensioenlasten stegen in 2008 met 9,6%, van EUR 18 miljoen tot EUR 20 miljoen.

#### Afschrijvingen

De afschrijvingen namen toe in 2008 met EUR 1 miljoen, van EUR 171 miljoen tot EUR 172 miljoen, een stijging van 0,7% (6,7% in 2007). Deze toename is het gevolg van kleine stijgingen van de kosten van afschrijvingen en desinvesteringen in vrijwel alle categorieën van vaste activa, die voor een deel werden gecompenseerd door een lagere afschrijving op installaties.

#### Bijzondere waardeveranderingen

De bijzondere waardeveranderingen bedroegen in 2008 EUR 0,3 miljoen (EUR 3,9 miljoen in 2007), veroorzaakt door de afwaardering op de investering Villa Carmen in Milaan.

Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	EUR miljoen
2008	172
2007	175
2006	162

#### Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2008 zijn, net als in 2007 geen bijzondere posten opgenomen.

#### Resultaat

Het exploitatieresultaat over 2008 bedraagt EUR 294 miljoen (EUR 420 miljoen in 2007); een afname van 30% vergeleken met 2007. Voor EUR 93 miljoen is deze afname het gevolg van de waardeveranderingen van de beleggingen in vastgoed, die in 2008 EUR 19 miljoen bedroegen tegen EUR 112 miljoen in 2007. Het resultaat voor aftrek van rente, belastingen, afschrijvingen en waardeveranderingen (EBITDA) bedroeg EUR 466 miljoen en is met 22% gedaald vergeleken met de EUR 594 miljoen uit 2007.

Het negatieve saldo van financiële baten en lasten steeg van EUR 35 miljoen in 2007 naar EUR 54 miljoen in 2008. In 2008 is hierin begrepen een eenmalige last van EUR 9,5 miljoen in verband met het faillissement van Lehman Brothers. Voorts moet deze stijging vooral worden toegeschreven aan de toename van het rentendragend vreemd vermogen van EUR 907

miljoen ultimo 2007 naar EUR 1.817 miljoen ultimo 2008. Deze toename van EUR 910 miljoen betreft vooral twee plaatsingen onder het Euro Medium Term Note (EMTN) programma van EUR 120 miljoen en van EUR 800 miljoen die vooral verband houden met de financiering van het superdividend en de aankoop van ons 8%-belang in Aéroports de Paris SA.

Het resultaat deelnemingen over 2008 bedroeg EUR 10,2 miljoen. Dit is iets lager dan de EUR 10,9 miljoen over 2007, wat vooral wordt veroorzaakt door hogere dividendbaten in 2007 van ons belang in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd.

In 2008 was sprake van een eenmalige vrijval in kortlopende belastingverplichtingen van EUR 1,7 miljoen, onder meer naar aanleiding van de in dat jaar ingediende belastingaangifte over 2006. In 2007 was sprake van een eenmalige vrijval van EUR 22 miljoen over de jaren 2004 en 2005. De effectieve belastingdruk over 2008 bedroeg 26,1%, nagenoeg gelijk aan het nominale tarief van 25,5%. Over 2007 bedroeg de effectieve belastingdruk nog 20,5%. Dit verschil met het nominale tarief van 25,5% komt vooral door de eenmalige bate als gevolg van de in 2007 ontvangen belastingteruggaaf.

In 2008 kwam de RONA na belasting uit op 5,6% (9,2% in 2007). Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen bedroeg de RONA dit verslagjaar 5,3% (6,8% in 2007).

#### Ontwikkeling van de kasstromen

De operationele kasstroom steeg van EUR 313 miljoen in 2007 naar EUR 421 miljoen in 2008. De belangrijkste oorzaak hiervoor is dat in 2007 EUR 74 miljoen meer winstbelasting is betaald; EUR 125 miljoen in 2007 tegen EUR 51 miljoen in 2008.

Door onder meer investeringen in vaste activa van EUR 350 miljoen (EUR 375 miljoen in 2007), de acquisitie van de deelneming van 8% in Aéroports de Paris SA voor EUR 538 miljoen en de uitbreiding van ons belang in Airport Real Estate Basisfonds CV (ACRE Fund) en Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd voor gezamenlijk EUR 46 miljoen, komt de kasstroom uit investeringsactiviteiten uit op EUR 935 miljoen (EUR 364 miljoen in 2007). Het saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten – de zogenoemde *free cash flow* – bedroeg in 2008 EUR 514 miljoen negatief tegen EUR 50 miljoen negatief in 2007.

De kasstroom uit financieringsactiviteiten omvat in 2008 de opname van langlopende leningen van EUR 938 miljoen en de inkomsten uit plaatsing van aandelenkapitaal in verband met de 8% deelneming door Aéroports de Paris SA in NV Luchthaven Schiphol voor een bedrag van EUR 370 miljoen. In 2008 werd een regulier dividend betaald van EUR 93 miljoen en een superdividend van EUR 500 miljoen. Ten slotte werden leningen en leaseverplichtingen afgelost tot een bedrag van EUR 105 miljoen. In totaal bedroeg de kasstroom uit financieringsactiviteiten EUR 610 miljoen positief tegen EUR 107 miljoen negatief in 2007. Het saldo van de liquide middelen en kortlopende schulden aan kredietinstellingen steeg met EUR 95 miljoen, van EUR 142 miljoen naar EUR 237 miljoen in 2008.



Vliegtuigmotor bij winkel Planes@Schiphol in Schiphol Plaza

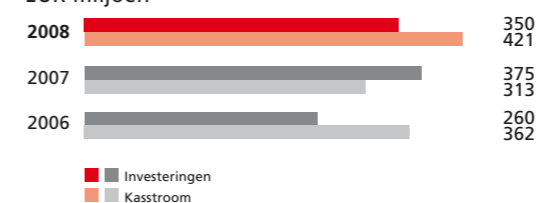


De belangrijkste investeringsprojecten in 2008 waren:

- EUR 91 miljoen voor het 70 MB bagageprogramma;
- EUR 39 miljoen voor beveiliging;
- EUR 22 miljoen voor bagage screening;
- EUR 18 miljoen voor de ontwikkeling van vrachstation 18;
- EUR 13 miljoen voor de tweede fase van het kantoorgebouw The Outlook;
- EUR 12 miljoen voor vastgoedontwikkeling in Malpensa, Italië ;
- EUR 15 miljoen voor grondaankopen;
- EUR 20 miljoen voor ICT.

De Business Area Aviation heeft met EUR 216 miljoen (EUR 208 miljoen in 2007) het grootste aandeel in de totale investeringen. De Business Area Real Estate volgt met EUR 93 miljoen (EUR 109 miljoen in 2007). Daarna komen de Business Area Consumers met EUR 22 miljoen (EUR 48 miljoen in 2007) en de Business Area Alliances & Participations met EUR 19 miljoen (EUR 10 miljoen in 2007).

#### Investerings in vaste activa en operationele kasstroom



#### Ratio's

Schiphol Group hanteert enkele financieringsratio's, waarmee beter sturing wordt gegeven aan het financieringsbeleid. Vooral de schuldmarkt en kredietbeoordelaars kijken naar de mate waarin een bedrijf voldoende kasstroom genereert om haar totale schuld te kunnen dragen en haar interestuitgaven te dekken. De belangrijkste financieringsratio's zijn in dit verband de "FFO/Totale schuld" en "FFO interest dekkingsratio". De wijze waarop credit rating agencies deze ratio's berekenen, verschilt niet alleen onderling. Zij maken ook, elk op basis van hun eigen methodologie, verschillende aanpassingen op onze gepubliceerde financiële cijfers. In de paragraaf Financieel risicomanagement op pagina 126 hebben wij onze eigen gedetailleerde berekening van deze ratio's uiteengezet. Als gevolg van de verschillende berekeningsmethodieken zijn onze ratio's niet exact vergelijkbaar met de uitkomsten van credit rating agencies.

Funds From Operations (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor onder meer werkkapitaal. De FFO is gestegen van EUR 311 miljoen

in 2007 naar EUR 351 miljoen in 2008. Deze stijging houdt onder meer verband met een lagere afdracht van winstbelasting in 2008.

De FFO/Totale schuld bedroeg in 2008 19,3%, een daling ten opzichte van de 34,3% in 2007. Dit wordt vooral veroorzaakt door de stijging van de totale schuld van EUR 907 miljoen ultimo 2007 naar EUR 1.817 miljoen ultimo 2008. De totale schuld is de ultimo stand van alle rentedragende schulden.

De FFO interest dekkingsratio bedroeg in 2008 6,5x, een verslechtering ten opzichte van de 7,7x in 2007. Deze ratio wordt berekend door de FFO plus bruto rentelasten te delen door de bruto rentelasten. De stijging van de FFO wordt in deze ratio meer dan tenietgedaan door hogere rentelasten als gevolg van de stijging van de totale schuld.

Naast deze twee ratio's hanteert Schiphol Group de leverage als ratio (verhouding rentedragend vreemd vermogen ten opzichte van het totaal van het eigen vermogen en het rentedragend vreemd vermogen). Deze ratio is een resultante van het gevoerde financieringsbeleid en blijft van groot belang aangezien de Wet luchtvaart een veronderstelde leverage van 40% gebruikt om de vermogenskosten (WACC) voor de geregeerde activiteiten van de Business Area Aviation te berekenen. Aan het einde van het verslagjaar bedroeg de leverage van Schiphol Group 38,6%; 15,1 procentpunt hoger dan de 23,5% uit 2007. Deze stijging is enerzijds het gevolg van een toename van de rentedragende leningen en anderzijds van een afname van het eigen vermogen.

#### Rating

Vooruitlopend op de betaling van het superdividend in 2008 en een aanpassing van de vermogensstructuur, mede het gevolg van meer schuldfinanciering, heeft Standard & Poor's de credit rating van NV Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV in 2008 vastgesteld op A (was AA-) met een 'negative outlook' en Moody's op A1 (was Aa3) met een 'stable outlook'.

#### Ontwikkeling van de balans

Het balanstotaal van Schiphol Group is met 26% toegenomen tot EUR 5.409 miljoen ultimo 2008 (2007: EUR 4.287 miljoen). Het eigen vermogen is met EUR 70 miljoen afgenomen tot EUR 2.887 miljoen met name als gevolg van de uitkering van EUR 500 miljoen aan super dividend en EUR 93 miljoen aan gewoon dividend, waar tegenover stond de opbrengst uit plaatsing van aandelen bij Aéroports de Paris SA van EUR 370 miljoen en een toevoeging van EUR 187 miljoen aan de ingehouden winst vanuit de winsten- en verliesrekening. De vaste activa zijn met 20,5%

toegenomen tot EUR 4.754 miljoen, vooral als gevolg van onze omvangrijke investeringen en de 8% participatie in Aéroports de Paris. Andere belangrijke ontwikkelingen in de balans zijn de toename van het saldo van de liquide middelen en kortlopende schulden aan kredietinstellingen van EUR 142 miljoen ultimo 2007 tot EUR 237 miljoen ultimo 2008 en de toename van de schuldpositie zoals hieronder verder toegelicht.

### Financiering

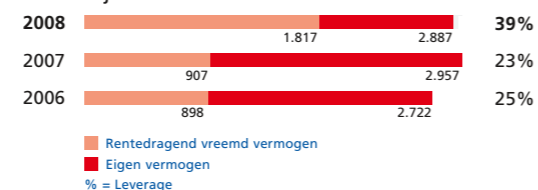
Het totale bedrag aan uitstaande leningen en leaseverplichtingen bedroeg ultimo 2008 EUR 1.817 miljoen en is daarmee verdubbeld ten opzicht van de EUR 907 miljoen ultimo 2007. In 2008 werd (na aftrek van kosten) voor EUR 938 miljoen aan nieuwe leningen opgenomen. Hiervan is EUR 917 miljoen onder het Euro Medium Term Note programma (EMTN) aangetrokken, waaronder EUR 120 miljoen nominaal via een 30-jarige lening in Japanse Yen en EUR 800 miljoen nominaal via een succesvolle plaatsing van publieke obligaties met een looptijd tot in 2014. Het resterende bedrag is opgenomen door Airport Real Estate Basisfonds CV, Avioport Spa en Villa Carmen BV. Voor EUR 48 miljoen is de toename van uitstaande leningen en leaseverplichtingen een gevolg van omrekeningsverschillen en voor EUR 18 miljoen van uitbreiding van ons belang in het Airport Real Estate Basisfonds CV (ACRE Fund) van 50% naar 60,25%.

In 2008 zijn leningen (geheel of gedeeltelijk) afgelost voor een bedrag van EUR 91 miljoen en zijn de leaseverplichtingen afgenomen met EUR 3 miljoen.

Naast het aantrekken van langlopende leningen en het uitgeven van obligaties, heeft Schiphol Group ook succesvol een Euro-Commercial Paper (ECP) programma gelanceerd, waaronder zij kortlopende schulden tot maximaal EUR 750 miljoen kan aantrekken tegen in de markt vigerende renteniveaus voor kortlopend papier. Het ECP programma is een aanvulling op het EMTN programma waaronder langlopende financiering wordt aangetrokken. Hiermee is vooral meer flexibiliteit in het aantrekken van geldmiddelen mogelijk. Ter ondersteuning van dit programma heeft Schiphol Group met acht banken ook een kredietfaciliteit (*backstop facility*) van EUR 400 miljoen gearrangeerd, waaronder zij niet getrokken heeft. De uitstaande verplichtingen onder het ECP programma ultimo 2008 van EUR 162 miljoen zijn verwerkt in het saldo van de liquide middelen en kortlopende schulden aan kredietinstellingen.

De gemiddelde interestkosten zijn gedaald van 5,5% in 2007 naar 5,3% in 2008. Dit was het geval ondanks de problematische situatie in de kapitaalmarkten als gevolg van de kredietcrisis die vooral in de tweede helft van 2008 merkbaar werd en die vooral tot uitdrukking kwam in een fors hogere renteopslag bij het aantrekken van nieuwe leningen.

#### Kapitaalstructuur EUR miljoen



#### Financieringsbeleid

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 nul en dertig jaar.

#### Loan maturity profile EUR miljoen



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.

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

## 2008 highlights

- Netto-omzet daalt met 1,6% door minder passagiers en vluchten en verrekening havengelden
- Exploitatieresultaat daalt met 46,4%
- Vliegbelasting kost Schiphol in tweede halfjaar substantieel aantal passagiers
- Marktaandeel in passagiers en vracht blijft op peil
- Akkoord over verdere groei tot 2020



### Key Performance Indicators

#### Aantal lijnbestemmingen



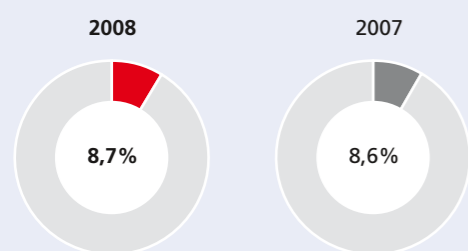
#### Punctualiteit aankomend verkeer



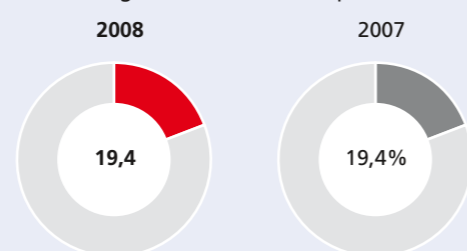
#### Punctualiteit vertrekkend verkeer



#### Marktaandeel passagiers (geselecteerde euro top 12)



#### Marktaandeel vracht (geselecteerde euro top 5)



### Business Area Aviation

EUR miljoen	2008	2007	
Netto-omzet	640	650	- 1,6%
Bedrijfslasten	589	555	6,1%
EBITDA	170	216	- 21,4%
Exploitatieresultaat	51	95	- 46,4%
Gemiddelde vaste activa	1.944	1.834	5,8%
RONA voor belastingen	2,7%	5,2%	
RONA na belastingen	2,0%	3,9%	
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	216	208	3,8%

## Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de Business Area Aviation nam in 2008 af met 1,6% (+3,1% in 2007), van EUR 650 miljoen naar EUR 640 miljoen. Havengelden op Amsterdam Airport Schiphol leveren met EUR 613 miljoen (EUR 630 miljoen in 2007) veruit de belangrijkste bijdrage aan de netto-omzet. De concessievergoedingen van brandstofleveringen en overige activiteiten stegen in 2008 tot EUR 27 miljoen (EUR 21 miljoen in 2007). Voornaamste oorzaak van deze stijging is de opbrengst uit het vervoer binnen de terminal van personen met een verminderde mobiliteit.

De afname van de havengelden is een gevolg van:

- Lagere vliegtuigvergoedingen (EUR 10,7 miljoen) door 1,8% minder vliegtuigbewegingen (EUR 3,9 miljoen) en een verlaging van de start- en landingsgelden van 8,7% per 1 november 2007 (EUR 13,5 miljoen lager) vanwege een verrekening over de jaren 2005-2006. Het gemiddelde startgewicht van de vliegtuigen steeg licht in 2008 vergeleken met 2007. Samen met een tariefsverhoging per 1 november 2008 en enkele andere gunstige effecten zorgde dit voor een toename van EUR 6,7 miljoen;
- Lagere passagiersvergoedingen (EUR 12,7 miljoen) door 0,8% minder passagiers (EUR 4,2 miljoen), een verlaging van de tarieven van 8,7% per

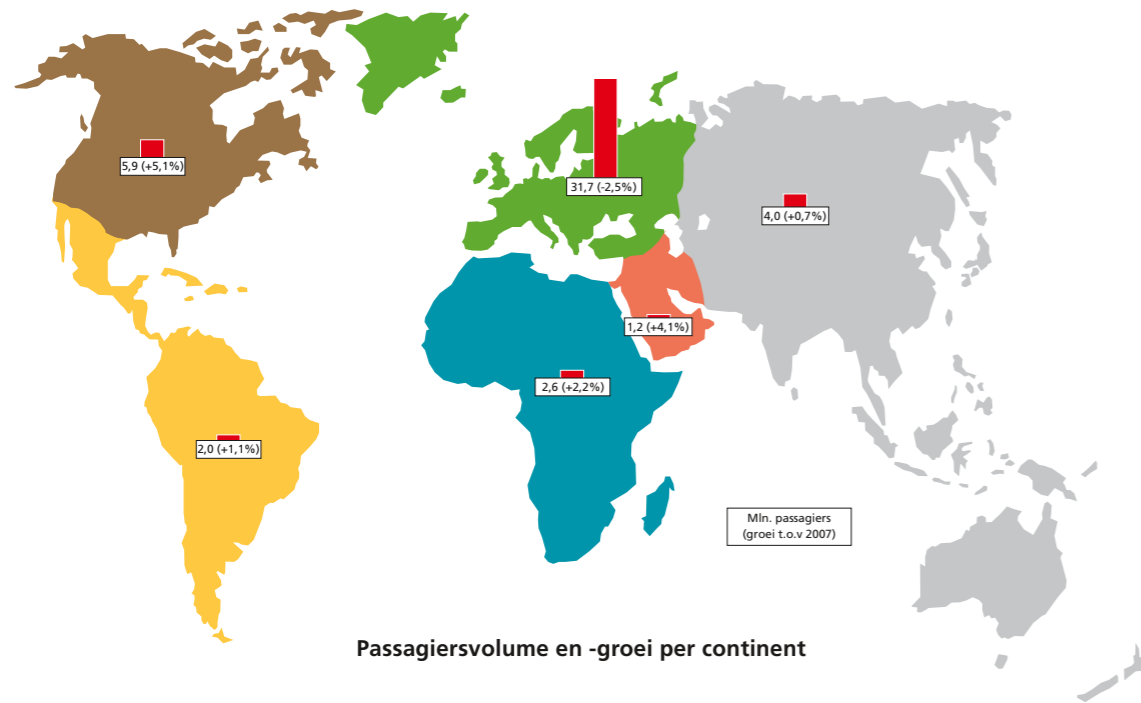
1 november 2007 (EUR 17,4 miljoen lager) vanwege de verrekening over de jaren 2005-2006 en een verhoging van de tarieven per 1 november 2008 (EUR 9,0 miljoen). Overige effecten veroorzaakten een daling van EUR 0,1 miljoen;

- Hogere beveiligingsinkomsten (EUR 7,0 miljoen) door een verhoging van de tarieven per 1 november 2008 (EUR 11,7 miljoen) en een afname van het aantal passagiers (EUR 4,6 miljoen). Overige effecten veroorzaakten een daling van EUR 0,1 miljoen.

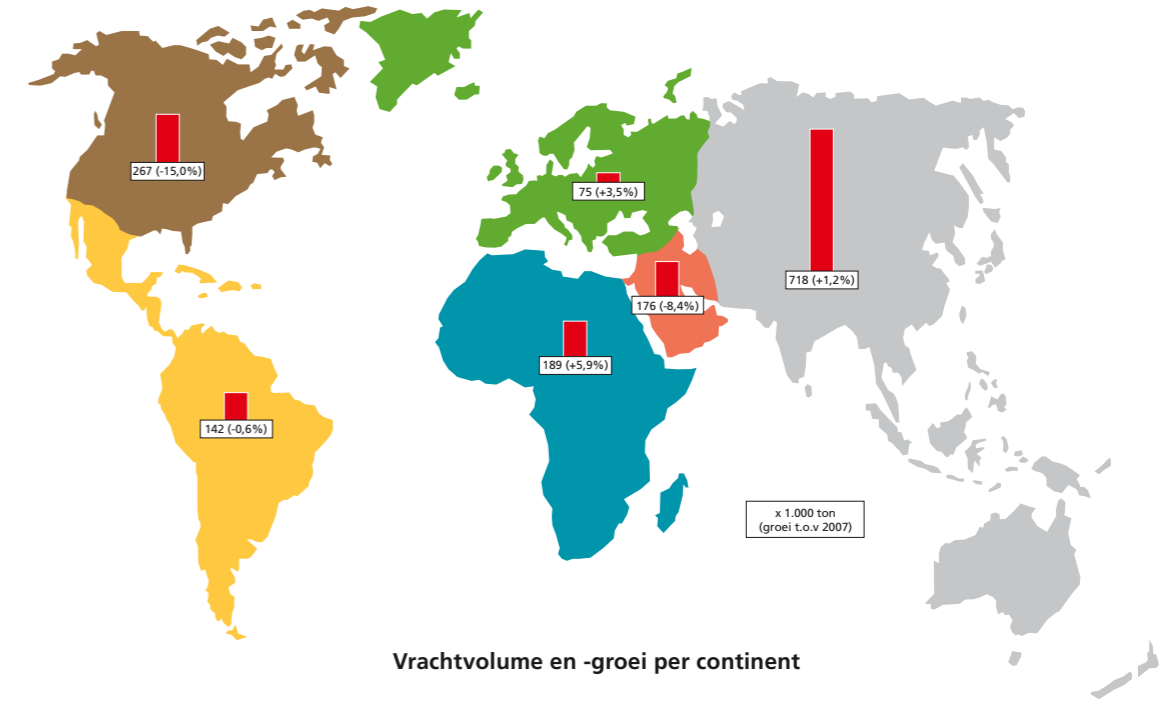
De bedrijfslasten van de Business Area Aviation namen toe met 6,1% (- 0,5% in 2007), van EUR 555 miljoen tot EUR 589 miljoen. Belangrijkste oorzaken van deze toename zijn de toegenomen beveiligingsactiviteiten (EUR 17,0 miljoen), hogere personeelskosten (EUR 8,9 miljoen), de kosten van het vervoer op Schiphol van personen met een verminderde mobiliteit (EUR 5,3 miljoen), hogere onderhoudskosten door verschoven plannings (EUR 5,3 miljoen) en hogere kosten voor inhuur van extern personeel (EUR 3,6 miljoen). Diverse overige effecten zorgden voor een afname van EUR 4,3 miljoen.

De EBITDA over 2008 is afgenomen met 21,4% (+13,8% in 2007), van EUR 216 miljoen naar EUR 170

EUR miljoen	Aviation		Security		Business Area Aviation	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Netto-omzet	416	433	224	217	640	650
Bedrijfslasten	368	351	221	204	589	555
Exploitatieresultaat	47	82	4	13	51	95
Gemiddelde vaste activa	1.776	1.697	168	137	1.944	1.834
RONA na belastingen	2,0%	3,6%	1,6%	7,3%	2,0%	3,9%



Passagiersvolume en -groei per continent



Vrachtvolume en -groei per continent

miljoen. Het exploitatieresultaat daalde met 46,4% (+ 29,8% in 2007), van EUR 95 miljoen naar EUR 51 miljoen.

De investeringen bedroegen in 2008 EUR 216 miljoen (EUR 208 miljoen in 2007). De belangrijkste investeringen betreffen het bagagesysteem en beveiliging.

De RONA na belastingen van de Aviation-activiteiten daalde door de afgenomen omzet en de toegenomen kosten met 1,6 procentpunt naar 2,0%.

De RONA na belastingen van de beveiligingsactiviteiten daalde met 5,7 procentpunt naar 1,6%. De kostentoeename is de voornaamste oorzaak van deze daling.

### Ontwikkelingen 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. Daarom waren wij van

meet af aan tegen de invoering van de vliegbelasting. Onze protesten en die van andere sectorpartijen tegen deze belasting hebben echter in 2008 niets uitgehaald. De heffing ging op 1 juli in. Passagiers die vanaf een Nederlandse luchthaven vertrekken moeten sindsdien EUR 11,25 betalen voor een bestemming binnen de Europese Unie (EU) en binnen 2.500 km (of 3.500 km, indien dat land wordt doorsneden door de 2.500 km grens). Passagiers met een bestemming daarbuiten betalen EUR 45. Mede hierdoor en door de economische crisis die zich na de zomer steeds heftiger deed voelen, verdampte de groei van het aantal passagiers uit het eerste halfjaar en moest 2008 worden afgesloten met een daling van 0,8%; van 47,8 miljoen passagiers in 2007 naar 47,4 miljoen in 2008.

Natuurlijk moet een deel van deze afname op het conto van de economische recessie worden geschreven. Maar gezien de stijging van het passagiersvervoer vanaf regionale luchthavens in Duitsland en België en van onze luchthaven tot 1 juli is deze afname vooral het gevolg geweest van de invoering

van de vliegbelasting per 1 juli 2008. Door deze invoering zijn van 1 juli tot en met eind december 2008 substantieel minder passagiers van Schiphol vertrokken. Zij zijn veelal op zoek gegaan naar luchthavens in België en Duitsland waar deze belasting niet bestaat.

### Marktaandeel blijft gelijk in Europa

Ondanks de daling van het aantal passagiers op Amsterdam Airport Schiphol, hebben wij in 2008 onze vijfde plaats als passagiersluchthaven van Europa behouden. Van de Top-12 van Europa\* is Londen Heathrow ook in 2008 de grootste passagiersluchthaven gebleven. Het marktaandeel van Amsterdam Airport Schiphol binnen de Top-12 is in 2008 met 8,7% vrijwel gelijk gebleven aan dat van 2007 (8,6%).

Het passagiersvervoer bij de *hub carrier* Air France-KLM en haar partners nam met 2,7% toe, van ruim 29 miljoen tot ruim 30 miljoen. De *low cost carriers* zagen hun passagiersaantallen als gevolg van de invoering van de vliegbelasting en van het uitbreken van de financiële en economische crisis met bijna 900.000 dalen ten opzichte van de 6,0 miljoen passagiers uit 2007; een afname van bijna 15%. De overige maatschappijen lieten een daling zien van 2,1%.

Het bestemmingsverkeer (OD-reizigers) daalde in 2008 met 3,4% (+4,3% in 2007) naar 27 miljoen. Het aantal transferpassagiers steeg met 3,0% (3,2% in 2007) naar 20,3 miljoen. In het passagiersvervoer bleef Europa in 2008 voor Amsterdam Airport Schiphol de grootste regio. Het passagiersvervoer binnen Europa kwam uit op 31,7 miljoen; een daling van 2,5% ten opzichte van 2007 (+3,9% in 2007). Het aantal passagiers op Noord-Amerika steeg met 5,1% (4,4% in 2007), van 5,6 miljoen naar 5,9 miljoen passagiers. De passagiersaantallen op Azië namen

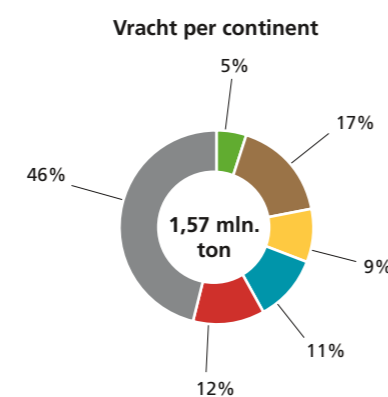
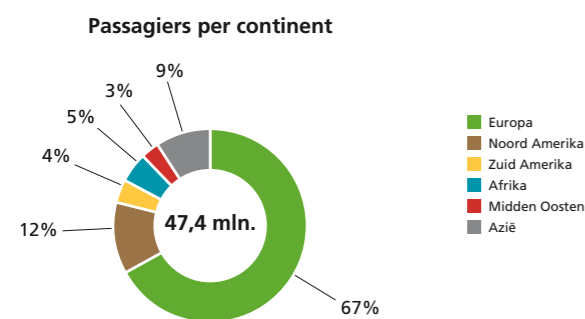
met 0,7% toe (3,3% in 2007) tot 4 miljoen. Op Afrika nam het passagiersvervoer toe met 2,2% (3,3% in 2007) tot 2,6 miljoen. Het vervoer op Latijns-Amerika groeide met 1,1% (3,8% in 2007) naar 2,0 miljoen. Op het Midden-Oosten steeg het passagiersvervoer met 4,1% (-3,3% in 2007) naar 1,2 miljoen.

### Vrachtervoer in zwaar weer

Ondanks een daling van het vrachtervoer heeft Amsterdam Airport Schiphol in 2008 haar derde plaats binnen Europa als vrachtluchthaven behouden. De hoeveelheid vracht die van en naar Amsterdam Airport Schiphol wordt vervoerd, nam in 2008 af met 2,6% (+5,5% in 2007) tot ruim 1.567.000 ton. Deze daling is vooral het gevolg van de mondiale financiële en economische crisis. Tot en met mei 2008 stonden er nog plussen op de borden, maar daarna nam het vrachtervoer alleen nog maar af. Het vertrek van El AL naar Luik, voornamelijk vanwege de hoge tarieven voor haar vluchten met relatief lawaaiige vliegtuigen, en dat van Polar Air Cargo heeft ook bijgedragen aan de negatieve ontwikkeling.

Het vrachtvolume op *full freighters* – vliegtuigen die alleen vracht vervoeren – daalde met 1,3% (+6,0% in 2007), van ruim 939.000 naar ruim 927.000 ton. De toestellen die zowel passagiers als vracht vervoeren, lieten een daling zien van 4,6% (+4,7% in 2007). Zij vervoerden met 640.000 ton ruim 30.000 ton minder dan de 670.000 ton in 2007.

Met ruim 718.000 ton blijft Azië de regio waarop veruit de meeste vracht wordt vervoerd. In 2008 groeide het volume met 1,2% (8,4% in 2007), van ruim 710.000 ton naar 718.000 ton; deze groei komt geheel op conto van de importvracht (lichte daling in de exportvracht naar Azië). Op Afrika groeide het vrachtvolume wederom sterk, met 5,9% (7,6% in



\* Amsterdam, Brussel, Frankfurt, Kopenhagen, Londen, Madrid, Manchester, Milaan, München, Parijs, Rome en Zürich.



Nieuwe robotcel in gebruik genomen in bagagekelder op Schiphol



2007), van ruim 179.000 ton naar 189.000 ton. Het vrachtvervoer van en naar Noord-Amerika, de op één na grootste regio voor Amsterdam Airport Schiphol, kelderde met 15,0% (+2,5% in 2007), van ruim 314.000 ton naar 267.000 ton. Het vervoer naar Noord-Amerika verloor een vijfde van zijn volume.

### Vliegtuigbewegingen

Voor de economische ontwikkeling van de Randstad in het algemeen en voor de concurrentiepositie van de luchthaven als mainport in het bijzonder, is het van essentieel belang dat Amsterdam Airport Schiphol verder kan groeien. De komende jaren kan de luchthaven in ieder geval groeien tot 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Hierover bereikte de Tafel van Alders, het overlegorgaan tussen sector en omgeving onder voorzitterschap van Hans Alders, in 2007 een akkoord. De grenswaarden van een aantal handhavingpunten voor geluid moesten hiervoor worden verhoogd en een aantal andere verlaagd. De Tweede Kamer heeft het ontwerp Luchthavenverkeersbesluit (LVB) dat op basis hiervan is opgesteld in 2008 goedgekeurd.

Overleg aan de Tafel van Alders over de verdere groeimogelijkheden tot 2020 heeft in 2008 opnieuw geleid tot een positief advies. Amsterdam Airport Schiphol kan tot 2020 doorgroeien naar 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Hiervan moeten 70.000 niet-mainport gebonden vluchten plaatsvinden vanaf regionale luchthavens. Het kabinet heeft ingestemd met dit advies dat nu verder wordt uitgewerkt in de Luchtvaartnota die in 2009 zal verschijnen. Hierin zal tevens worden aangegeven hoe deze 70.000 vluchten moeten worden verdeeld over de luchthavens van Eindhoven en Lelystad.

Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer op Amsterdam Airport Schiphol daalde in 2008

met 1,8% (+3,0% in 2007), van 435.973 naar 428.332. Het gemiddelde startgewicht (MTOW) steeg licht, van 98,7 ton in 2007 naar 99,9 ton in 2008.

### Netwerk

Een groot netwerk van verbindingen is essentieel voor een mainport. Amsterdam Airport Schiphol beschikt hierover. Het aantal bestemmingen waarop passagiers- en vrachtvliegtuigen het gehele jaar of een deel ervan vanaf onze mainport vliegen, nam in 2008 met 5 af tot 262. Van deze 262 bestemmingen wordt op 9 uitsluitend vracht vervoerd (dit aantal is gelijk aan dat van 2007). Het aantal bestemmingen binnen Europa daalde met 4 naar 153. Intercontinentaal nam het aantal bestemmingen met één af tot 109. De afname van vijf bestemmingen in 2008 is de optelsom van 16 nieuwe bestemmingen (10 in Europa en 6 intercontinentaal) en 21 verdwenen bestemmingen (14 in Europa en 7 intercontinentaal).

Kijken we alleen naar een door ons geselecteerde groep van 58 mainportbestemmingen, luchthavens in belangrijke economische centra in de wereld, dan is onze concurrentiepositie in 2008, in tegenstelling tot de twee voorgaande jaren, verbeterd. Het aantal mainportbestemmingen bleef gelijk, terwijl het aantal wekelijkse frequenties met 2% toenam (1% bij onze belangrijkste concurrenten in Europa).

### Operationele capaciteit

Door continu te investeren, zorgen wij ervoor dat Amsterdam Airport Schiphol over voldoende operationele capaciteit beschikt.

De afgelopen en de nog komende jaren wordt zwaar geïnvesteerd in ons bagagesysteem, zodat we in de

toekomst een verwacht aanbod van 70 miljoen koffers (70 Million Bags) optimaal kunnen verwerken. Het eerder hiervoor voorziene bedrag van EUR 700 miljoen is inmiddels opgelopen tot EUR 890 miljoen. Tot en met eind 2008 is hiervan ruim EUR 340 miljoen uitgegeven.

In 2008 is een volledig nieuwe robotcel in gebruik genomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan een belangrijke doelstelling van het 70MB programma: het verbeteren van de arbeidsomstandigheden in de bagagekelders en het verhogen van de productiviteit. In de nieuwe bagagehal Nieuw-Zuid komen in 2009 zes van deze robotcellen. In 2008 zijn ook grote vorderingen gemaakt met de uitbreiding van loscapaciteit in de E-kelder (geplande oplevering eind 2009). In februari is een contract getekend voor de realisatie van vier loskades voor transferbagage inclusief screeningsfaciliteiten op de E-pier. De nieuwe loskades worden verbonden met Vertrek. Zij vervangen de huidige transferloskades in bagagehal Centraal, die worden gesloopt om plaats te maken voor de zogenoemde *Backbone* van het 70 MB project, een transportsysteem dat alle bagagehallen met elkaar verbindt.

In augustus is begonnen met de vernieuwing en uitbreiding van de check-in balieblokken in Vertrekhal 1. Als onderdeel van het 70MB-programma worden in Vertrekhal 1 en 2 alle balieblokken en bagagesystemen vernieuwd en gerenoveerd en worden de balieblokken in Vertrekhal 1 aangesloten op de systemen in de nieuwe bagagehal Nieuw-Zuid. De werkzaamheden zijn begonnen met het aanleggen van twee nieuwe balieblokken in Vertrekhal 1, zodat vervolgens de andere balieblokken gefaseerd buiten gebruik kunnen worden gesteld om ook aangesloten te worden op Nieuw-Zuid.

Als voorbereiding op deze operatie zijn eind maart alle transavia.com balies tijdelijk verhuisd van Vertrekhal 1 naar Vertrekhal 3. Hierdoor is ruimte gecreëerd in Vertrekhal 1 voor het uitvoeren van de noodzakelijke werkzaamheden. In 2010 zal transavia.com terugkeren naar Vertrekhal 1. Eind september is de verbouwing van de B-pier gestart. De huidige vier vliegtuigopstelplaatsen aan de zuidkant worden omgebouwd tot zes kleinere. Dit is nodig om een deel van de KLM CityHopper-vloot te kunnen accommoderen en ook te voorzien in de benodigde extra opstelcapaciteit die nodig is door toetreding van elf nieuwe EU-landen tot het Schengenverdrag. De zes nieuwe opstelplaatsen krijgen een 'semi-connected' aansluiting op de pier. Dit betekent dat passagiers via een overdekte loopbrug en een trapverbinding vanuit de pier op het platform komen en de laatste paar meters naar het vliegtuig moeten lopen. De werkzaamheden moeten in het voorjaar van 2009 klaar zijn.

In mei 2008 is op de D-pier het eerste selfservice transfercenter geopend. Hier kunnen transferpassagiers van Air France-KLM en haar partners bij een selfservice kiosk hun instapkaart printen voor de volgende vlucht. Voor passagiers die met andere maatschappijen vliegen, zijn er aparte transferbalies. In totaal komen er op de B, C, D, E en F-pieren 16 clusters met selfservice transfer kiosken en op de E-pier een tweede transfercenter. Van eind juni tot half juli is de Zwanenburgbaan buiten gebruik geweest vanwege groot onderhoud; delen van de baan en een aantal op- en afritten zijn gerenoveerd.

### Luchtruim- en milieucapaciteit

Voor voldoende en betrouwbare capaciteit in de lucht hebben wij een gedeelde verantwoordelijkheid.



Samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zullen wij ervoor moeten zorgen dat de ons door de overheid toegemeten geluidscapaciteit niet wordt overschreden. Door gebruik te maken van gedifferentieerde tarieven proberen we meer stillere vliegtuigen op Amsterdam Airport Schiphol te laten vliegen en minder lawaaiige toestellen. Met tariefsdifferentiatie ontmoedigen wij ook het vliegen in de nacht. Strengere controles op de nachtelijke start- en landingstijden op Amsterdam Airport Schiphol hebben geleid tot fors minder overtredingen van die tijden. Het aantal overtredingen in het zomerseizoen dat loopt van 29 maart tot 26 oktober daalde drastisch, van 364 in 2007 naar 37 in 2008. Deze daling is het gevolg van een nieuwe manier van toezicht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de onafhankelijke slotcoördinator op Schiphol.

Luchtvaartmaatschappijen die na herhaalde waarschuwingen van de slotcoördinator en tegen de afspraken in, tussen 23.00 en 7.00 uur landen of starten, krijgen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) een last onder dwangsom opgelegd van EUR 15.000 voor elke verdere overtreding. Aanscherping van de handhaving was nodig, omdat overtreders de jaarlijks beschikbare geluidsruijme vroegtijdig opsoupeerden en daarmee andere luchtvaartmaatschappijen dupeerden.

Na afloop van het gebruiksjaar 2008 hebben wij aan IVW gemeld dat vanwege het feit dat in 2008 de wind meer dan gebruikelijk uit het zuiden kwam in twee handhavingpunten voor de geluidbelasting gedurende het etmaal en in één voor de geluidbelasting gedurende de nacht een hogere waarde is geregistreerd dan de grenswaarden uit het Luchthavenverkeerbesluit. De Inspectie moet berekenen of, en in hoeverre, de hoge geluidbelasting in deze handhavingpunten is veroorzaakt door uitzonderlijke

weersomstandigheden. Dit onderzoek is nog niet afgerond. Daarom is nog niet bekend of IVW maatregelen zal opleggen.

#### Efficiënte operatie

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

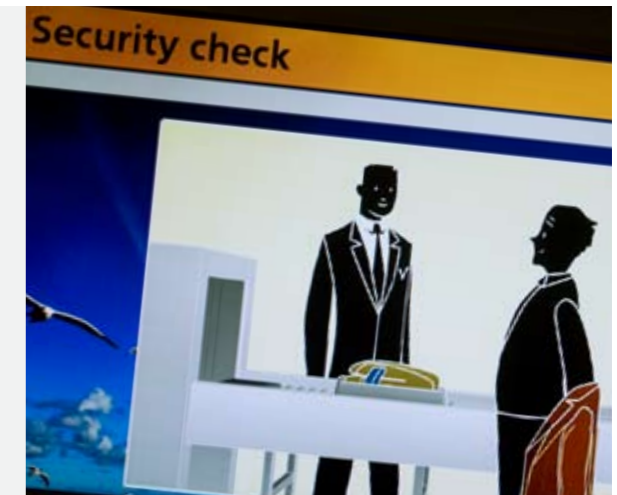
#### Afhandeling bagage

De *irregularity rate* (IR-rate), het percentage koffers, dat niet gelijk met de passagiers op de luchthaven aankwam, steeg van gemiddeld 2,45% in 2007 naar gemiddeld 2,53% in 2008.

In 2008 is samen met de afhandelingsbedrijven, gezocht naar verdere verbetering van het aankomstproces. De gemiddelde 'wachttijd aan de bagageband' daalde hierdoor gemiddeld met 2 minuten.

Met KLM voeren wij sinds juli een test uit met 'selfservice baggage drop-off', waarbij reizigers zelf hun ruimbagage inchecken. De proef duurt naar verwachting ruim een half jaar en maakt onderdeel uit van ons innovatieve Redesign Passenger Process (RPP) programma dat gericht is op het verhogen van de efficiency, het vergemakkelijken van het reisproces voor de passagier en het terugdringen van wachtrijen. Met 'selfservice baggage drop-off' wordt ingespeeld op de behoeften van de passagiers die steeds vaker zelf inchecken bij een selfservice kiosk of thuis via internet. Bij een succesvolle afronding van de proef wordt selfservice bagageafgifte een standaard onderdeel van het check-in proces op Amsterdam Airport Schiphol.

Proef met robotvogel op Schiphol



### Punctualiteit

In 2008 steeg de aankomstpunctualiteit van 81,0% naar 81,4%. Het aantal op tijd vertrekkende vluchten daalde een fractie, van 71,1% naar 71,0%. De vertragingen zijn zoals ook in voorgaande jaren, voor het merendeel te wijten aan slechte weersomstandigheden.

### Veiligheid

Amsterdam Airport Schiphol is een veilige luchthaven en wil dat ook blijven. Bij veiligheid op onze luchthaven gaat het om luchtvaart-, brand-, verkeers- en arboveiligheid (*safety*). Dit komt uitvoerig aan de orde in ons verslag Verantwoord Ondernemen 2008. Hier wordt volstaan met een samenvatting.

Wat luchtvaartveiligheid betreft heeft *runway safety* onze continue aandacht. Samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen voeren we via het Veiligheidsplatform Schiphol een 'zero incident'-beleid: het voorkomen van ongelukken door vliegtuigen of voertuigen op en rond de start- en landingsbanen. In 2008 deden zich evenals in 2007 geen ongelukken voor, maar waren er wel 41 (potentieel) gevaarlijke situaties ofwel *runway incursions*; 1 meer dan in 2007. De meeste ervan waren kleine afwijkingen, zoals het óp de stopstreep gaan staan met een neuswiel in plaats van erachter.

Het voorkomen van vogelaanvaringen tot in ieder geval minder dan vier per 10.000 vliegbewegingen, is in 2008 net niet gehaald. Het aantal birdstrikes per 10.000 vliegbewegingen bedroeg in 2008 gemiddeld 4,2. Daarmee is dit terug op het niveau van 2006. In 2007 bedroeg het gemiddelde aantal vogelaanvaringen 5,2 per 10.000 vliegbewegingen als gevolg van de zachte winter die veel trekvogels in Nederland hield en het warme voorjaar dat zorgde voor uitermate gunstige broedomstandigheden.

Omdat het aantal vogels (vooral ganzen) rondom de luchthaven nog steeds toeneemt, voert het Veiligheidsplatform Schiphol nauw overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de provincie Noord-Holland om de directe omgeving van Schiphol (een straal van 10 km) minder aantrekkelijk te maken voor vogels, met name voor ganzen. Bij het verjagen van vogels op de luchthaven, zullen we in 2009 gebruik gaan maken van een robotvogel. Met deze vogel die het vlieggedrag heeft van een roofvogel en op afstand kan worden bestuurd, is in het verslagjaar succesvol geëxperimenteerd.

Ons beleid voor veiligheid in de terminal en overige gebouwen richt zich vooral op brandveiligheid. In 2008 is opnieuw een deel van het meerjarenprogramma ter verbetering van de brandveiligheid gerealiseerd. De D-pier is voorzien van een sprinklerinstallatie en van brand- en rookcompartimenten. Ook zijn op diverse plaatsen in het terminalcomplex extra vluchtdeuren geplaatst.

Amsterdam Airport Schiphol is verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op de wegen en parkeerplekken. We spannen ons daarom in om onveilige verkeerssituaties en verkeersongevallen op het luchthaventerrein zo veel mogelijk te voorkomen. Het aantal ongevallen op de luchthaven is in 2008 iets afgenomen naar gemiddeld 47 per maand, waarvan 15 parkeerschades. De ervaringen met de vorig jaar aangebrachte waarschuwinglampen in het wegdek (*lane-lights*) bij voetgangers- en busoversteekplaatsen, zijn positief. Ook de frequente snelheidscontroles door de Koninklijke Marechaussee hebben een positieve invloed: het aantal aan snelheid gerelateerde ongevallen is circa 20% minder geworden. Het maandelijkse aantal aanrijdingen op platformen is in 2008 met één toegenomen tot 17.

### Beveiliging

Bij beveiliging van de luchthaven gaat het om het voorkomen van moedwillig aangericht letsel of schade aan passagiers, medewerkers, bezoekers en de luchthaven zelf (*security*).

Amsterdam Airport Schiphol wil een luchthaven zijn waar de doorstroom van passagiers, bagage en goederen zo goed en zo veilig mogelijk verloopt. Met een modern en innovatief beveiligingsbeleid slagen we erin 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. Het jaar 2008 stond in het teken van een aantal grote projecten.

Om te blijven voldoen aan de Europese wet- en regelgeving zijn op 1 juli aanvullende beveiligingsmaatregelen ingevoerd op Amsterdam Airport Schiphol. Doel ervan is te zorgen dat passagiers na gecontroleerd te zijn, niet meer in aanraking kunnen komen met ongecontroleerd personeel of goederen. Om dit te bereiken zijn op verschillende plaatsen speciale doorgangen gecreëerd, voorzien van irisscans, metaaldetectiepoorten en X-rays, waar alle personen, voertuigen en meegebrachte voorwerpen die het platform willen betreden, worden gecontroleerd.

Naar aanleiding van een televisie-uitzending was op 15 februari al een aantal tijdelijke maatregelen genomen om de controle op personeel en meegebrachte voorwerpen die het platform willen betreden, te verscherpen.

Eind 2008 is de bouw van het Security Control Center (SCC) afgerond. Dit is een centrale ruimte van waaruit de operationele beveiligingsprocessen optimaal geobserveerd, geregisseerd en geanalyseerd kunnen worden en waar incidenten tijdig kunnen worden

gesignaleerd zodat hierop effectief en (pro)actief kan worden gereageerd.

In 2008 is op Amsterdam Airport Schiphol ook het eerste deel van het project Gemeenschappelijke Meldkamer Infrastructuur gerealiseerd. Dit heeft geleid tot een uitbreiding van het aantal camera's op de luchthaven en tot een gemeenschappelijke infrastructuur die de deelnemende partijen toegang geeft tot alle camerabeelden.

### Kwaliteit van onze dienstverlening

De kwaliteitsperceptie onder reizigers van het vertrek- en aankomstproces op Amsterdam Airport Schiphol is in 2008 op haar hoge niveau gebleven. De tweemaandelijks steekproef onder 10.000 passagiers liet zien dat ook in 2008 gemiddeld 93% van de vertrekkende en aankomende passagiers onze luchthaven als "goed" tot "uitstekend" ervaart.

In januari opende H.M. de Koningin het nieuwe VIP-centrum, dat aanzienlijk groter is dan het oude centrum en dat zijn gasten meer faciliteiten biedt. Alles in het centrum is vormgegeven en ingericht door Nederlandse ontwerpers. Het gebruik van het VIP-centrum is onder meer voorbehouden aan leden van het Koninklijk Huis, ministers en staatssecretarissen uit binnen- en buitenland, het Corps Diplomatique, handelsdelegaties en topbestuurders uit het internationale bedrijfsleven.

Boerderij naast Polderbaan van Schiphol



Amsterdam Airport Schiphol won in 2008 opnieuw meerdere prijzen, waaronder:

- De 'Business Traveller Award' voor beste luchthaven in Europa van het Britse blad voor zakenreizigers Business Traveller. Het is de 25ste keer sinds 1980 dat wij deze prijs wonnen.
- De 'Leading Edge Award' waarmee lezers van het Amerikaanse blad Executive Travel Amsterdam Airport Schiphol tot beste internationale luchthaven verkozen. Het is de tweede keer dat deze prijs is gewonnen.
- 'Favourite International Airport 2008', sinds de introductie in 2005 voor de vierde keer op rij toegekend door Canadese reisagenten.
- De 'Best Airport Europe' en de 'Best Air Cargo Terminal Europe' Awards, voor de 15e respectievelijk 10e keer toegekend door lezers van het Aziatische vrachtblad Cargonews Asia vanwege de hoge kwaliteit van onze vrachtfaciliteiten en de efficiëntie in het vrachtoverslag proces.

#### Milieu

In juni heeft minister Eurlings van Verkeer het innovatieve kerosinedamp verwerkingsysteem van Aircraft Fuel Supply (AFS) in gebruik genomen waardoor de luchtkwaliteit op het platform is verbeterd. Het zet kerosinedamp om in bruikbare energie en warmte en voorkomt dat tankwagenchauffeurs worden blootgesteld aan kerosinedampen. Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft eind september ingestemd met het saneringsplan dat Amsterdam Airport Schiphol heeft opgesteld. Wij investeren de komende jaren in maatregelen die moeten leiden tot een betere waterkwaliteit op het luchthaventerrein. Hiermee willen wij de milieueffecten terugdringen van middelen die worden gebruikt voor het ijsvrij houden van vliegtuigen en voor gladheidsbestrijding van taxi-, start- en landingsbanen. Wanneer deze stoffen in het oppervlakte-

water terecht komen, kan dat schadelijke gevolgen hebben voor het waterleven. In het verleden is dit enkele keren voorgekomen, wat sterfte onder vissen tot gevolg had.

Wij hebben de afgelopen jaren al aanzienlijk geïnvesteerd om te voorkomen dat sneeuw- en ijsbestrijdingsmiddelen in grote hoeveelheden in het oppervlaktewater terecht komen. Zo zijn er speciale *de-icing* platformen aangelegd. In het saneringsplan wordt beschreven welke maatregelen Amsterdam Airport Schiphol nog meer wil treffen en wanneer. De grootste investering is de aanleg van riolering om het vervuilde water op te vangen en te zuiveren. Verwacht wordt dat de werkzaamheden vijf tot zeven jaar in beslag zullen nemen.

In september is begonnen met de aanleg van een bassin voor waterzuivering tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Hierin zal tot augustus 2009 een proef worden gedaan met algen om glycol en kaliumacetaat, middelen die gebruikt worden bij sneeuw- en ijsbestrijding, af te breken.

#### Concurrerende tarieven

Onze tarieven worden na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen ten minste één en maximaal twee keer per jaar aangepast en gaan dan in per 1 april en/of 1 november.

Onze havengeldtarieven hebben we in 2008 niet op 1 april maar pas op 1 november 2008 kunnen aanpassen. Wij prefereren als datum 1 april, omdat dan eventuele kostenstijgingen over een periode van negen maanden, en derhalve over een veel groter verkeer- en vervoersvolume, kunnen worden gespreid. Aanpassing per 1 april bleek dit verslagjaar niet mogelijk omdat wij niet tijdig beschikten over

de uitkomst van de visie van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) op de bezwaren van luchtvaartmaatschappijen tegen de tarieven die per 1 november 2007 zijn ingegaan.

Inmiddels hebben wij ook nieuwe tarieven per 1 april 2009 vastgesteld. Verschillende partijen hebben hier tegen bezwaar aangetekend bij de NMa. Begin 2009 zal die hierover een besluit zal nemen.

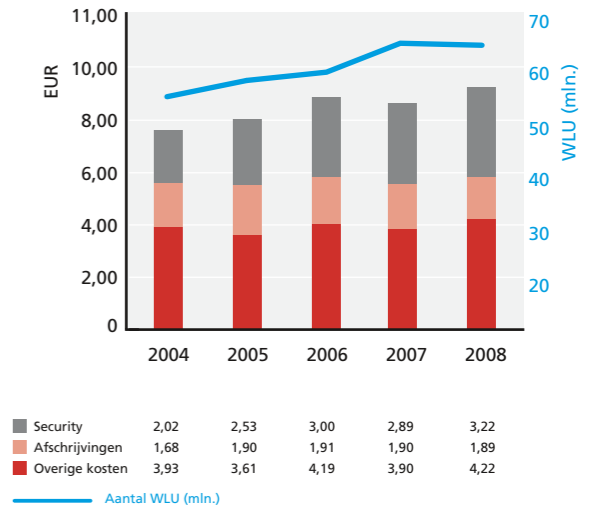
Conform de eisen van de Wet luchtvaart is in mei 2008 de financiële verantwoording over het jaar 2007 aan de NMa verstrekt. De accounting regels hiervan zijn maar voor een klein deel niet gelijk aan die van IFRS voor de reguliere jaarrekening.

Sinds dit jaar moet Amsterdam Airport Schiphol zorgen voor de afhandeling op de luchthaven van *People with Reduced Mobility* (PRM). Voorheen gebeurde dit door de luchtvaartmaatschappij of afhandelaar.

Nieuwe EU-regels bepalen dat mensen met een verminderde mobiliteit dezelfde mogelijkheden moeten hebben als andere burgers voor het reizen met een vliegtuig. Wij hebben in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen een contract gesloten met Axxicom Airport Caddy (AAC) om het PRM-vervoer te verzorgen. Voor het dekken van de kosten hiervan wordt sinds 14 januari een PRM-heffing geheven van EUR 0,22 per vertrekkende passagier.

#### Kostenefficiency

Dat deel van de *visits costs* dat wij kunnen beïnvloeden, is voor ons een belangrijke graadmeter. 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 2008 met 7,4% gestegen tot EUR 9,33 (2007: EUR 8,69). Vooral het aandeel van de beveiligingskosten in de kosten per WLU steeg sterk, met 11,4%, van EUR 2,89 naar EUR 3,22.



#### Randvoorwaarden

Voor het succesvol ontwikkelen van de mainport Schiphol zijn wij in belangrijke mate afhankelijk van andere partijen. Met deze partijen wordt nauw overleg gevoerd. Waar mogelijk worden gemaakte afspraken vastgelegd in een convenant.

#### Leefbaarheid rondom de luchthaven

Vooral op het gebied van geluid en milieu zijn wij voor een groot deel afhankelijk van derden. De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM in 2008 geadviseerd vijf van de acht in maart 2008 gestarte hinderbeperkende experimenten in te voeren. De ministers hebben dit advies overgenomen. Twee experimenten worden verlengd en één blijft een tijdelijke maatregel.

De vijf experimenten die definitief worden ingevoerd blijken technisch en operationeel een succes en beperken per saldo de geluidhinder in de omgeving. Het gaat hierbij vooral om wijzigingen van uitvlieg-routes. De proef met vliegen volgens een vaste bocht tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep wordt voortgezet en dat geldt ook voor de proef met een nieuwe uitvliegroute vanaf de Polderbaan over Amsterdam.

#### Tariefontwikkeling Passenger Service Charge en Security Service Charge (in EUR per passagier)

Euro per pax		2003	2004	2005		2006	2007	2008	Gemiddelde
		apr-03	apr-04	apr-05	nov-05	apr-06	nov-07	nov-08	jaarlijkse stijging
PSC	OD	11,85	12,56	12,96	12,96	13,22	11,87	13,46	2,1%
	transfer	4,08	4,33	4,47	4,47	4,56	4,98	5,65	5,6%
SSC	OD	10,80	10,55	10,99	11,90	12,78	10,84	17,47	8,3%
	transfer	1,60	1,60	3,54	3,83	4,11	6,07	9,78	35,2%
Totaal	OD	22,65	23,11	23,95	24,86	26,00	22,71	30,93	5,3%
	transfer	5,68	5,93	8,01	8,30	8,67	11,05	15,43	18,1%





Van een ander experiment in overleg met CROS – het testen van een nieuwe, vaste vertekroute vanaf de Zwanenburgbaan bij parallelle starts vanaf deze baan en de Polderbaan – ging in juli de tweede fase in. Tussen maart en juli werd de Zwanenburgbaan hiervoor extra ingezet wat tot meer overlast in Amsterdam-West leidde. De proef moet een eind maken aan het probleem met parallel starten vanaf de twee banen, dat ontstond na ingebruikname van de Polderbaan in 2003.

#### Bereikbaarheid van de luchthaven

Voor de mainport Amsterdam Airport Schiphol is een goede bereikbaarheid essentieel. Dit geldt niet alleen voor reizigers, maar evengoed voor luchtvracht, bezoekers en werknemers.

Met een aantal andere grote bedrijven in de Randstad hebben wij in november het Convenant Mobiliteitsmanagement Regio Amsterdam ondertekend. Hierin spreken de bedrijven af ervoor te gaan zorgen dat in de periode 2008-2012 hun werknemers 10% minder autokilometers maken tijdens de spitsuren. Het convenant sluit aan op ons Klimaatplan. Alle bushaltes op het terrein van Amsterdam Airport Schiphol zijn in 2008 vernieuwd en beter toegankelijk gemaakt voor minder valide reizigers. Bij de belangrijkste haltes en bij het busstation Schiphol Plaza zijn tevens schermen geplaatst die de 30.000 dagelijkse reizigers van actuele reisinformatie voorzien. Het busstation op Schiphol Plaza heeft ook een perronoverkapping gekregen. De Stadsregio Amsterdam heeft aan deze verbeteringen EUR 3,8 miljoen subsidie bijgedragen.

Het aandeel passagiers dat per openbaar vervoer naar de luchthaven komt, is in 2008 gestegen met 0,7 procentpunt naar 40,3%. Het merendeel hiervan reisde met de trein. Het aantal passagiers dat met de auto naar Amsterdam Airport Schiphol wordt gebracht daalde met bijna 1 procentpunt naar ruim 27%. Het aandeel passagiers dat zelf per auto naar de luchthaven kwam en deze daar heeft geparkeerd, is licht gestegen tot 11,4%.

Onder de Schipholwerkers is het gebruik van het openbaar vervoer verder toegenomen. Dit aandeel bedroeg in 2008 bijna 28% (25% in 2006). De toename kan worden toegeschreven aan de trein en de busverbindingen van Schiphol-Sternet en Zuidtangent. Het aandeel werknemers dat alleen per auto reist, is afgenomen naar ruim 55%. De tevredenheid van Schipholwerkers over de bereikbaarheid is sterk verbeterd: 73% is tevreden tegenover 64% in 2006.

In oktober is de Beech Avenue geopend, een nieuwe verbinding tussen Schiphol-Zuid en Schiphol-Zuidoost die een belangrijke verbetering betekent voor het verkeer tussen beide gebieden. Vrachtverkeer en bussen kunnen via deze route, voorzien van een speciale sluis, snel het vrachtareaal Zuidoost bereiken. Hierdoor worden de N201 en zijn parallelweg beduidend ontlast.

NS HiSpeed, de toekomstige exploitant van de hogesnelheidslijn naar Parijs, heeft in april in Schiphol Plaza een speciale lounge geopend voor gebruikers van de HSL.



# Consumers

De activiteiten van de Business Area Consumers bestaan uit het exploiteren van winkels en autoparkeerterreinen, het uitgeven en managen van concessies voor winkels en horecagelegenheden 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:** winkelverkoop, autoparkeergelden, concessie-inkomsten, reclame-inkomsten en management fees.

## 2008 highlights

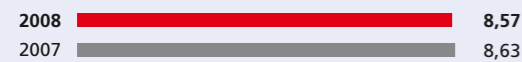
- Netto-omzet licht toegenomen
- Exploitatieresultaat daalt met 4% door stijging bedrijfslasten
- Retailcampagne *Schiphol. Where Else.* gelanceerd
- Succes Schiphol Smart Parking zet door
- Privium ClubLounge geopend



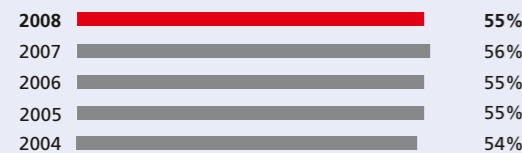
### Key Performance Indicators

#### Parkeeropbrengsten

EUR per vertrekkende NL passagier

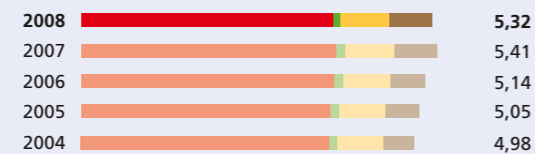


#### Prijs/kwaliteit See Buy Fly (SBF)



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

EUR per passagier



### Business Area Consumers

	2008	2007	
EUR miljoen			
Netto-omzet	302	301	0,1%
Bedrijfslasten	164	157	4,5%
EBITDA	163	166	- 1,8%
Exploitatieresultaat	138	144	- 4,0%
Gemiddelde vaste activa	247	234	5,6%
RONA voor belastingen	56,0%	61,5%	
RONA na belastingen	41,7%	45,9%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	22	48	- 54,5%

## Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de Business Area Consumers steeg in 2008 met 0,1% tot EUR 301,8 miljoen. Concessie-inkomsten leveren de belangrijkste bijdrage aan de omzet, gevolgd door autoparkeergelden en winkelverkoppen.

Netto omzet	2008	2007	%
EUR mln			
Concessies	112,3	112,8	- 0,5%
Autoparkeergelden	81,6	79,8	2,2%
Winkelverkoppen	64,2	64,4	- 0,4%
Verhuringen	13,5	15,0	- 9,6%
Reclame & Media	17,4	15,2	14,5%
Overige activiteiten	12,8	13,2	- 3,0%
<b>Totaal</b>	<b>301,8</b>	<b>300,5</b>	<b>0,1%</b>

De daling van de omzet uit Concessies is enerzijds het gevolg van de daling van het aantal passagiers en anderzijds van de ongunstige koers van de Amerikaanse dollar en het Engelse pond ten opzichte van de euro en van het verminderde consumentenvertrouwen door de wereldwijde financiële en economische crisis. Ook in de door onszelf geëxploiteerde drank- en tabakwinkels werd hierdoor iets minder omgezet.

De opbrengst uit autoparkeren nam vooral door tariefverhogingen met 2,2% toe.

De inkomsten uit verhuringen van commerciële ruimten in de terminal zijn gedaald, doordat in 2007 een hogere omzet werd behaald dan normaal als gevolg van eindafrekeningen over meerdere jaren met verhuurders voor huur- en servicekosten.

De opbrengsten uit Reclame & Media stegen, door een verbeterde *sales performance* en omdat in 2007 een tegenvallende omzet werd behaald als gevolg van leegstand van reclamemasten en *billboards*.

De bedrijfslasten van Consumers stegen met 4,5%, voornamelijk door hogere personeelsbeloningen (+ EUR 3,7 miljoen). Dit is vooral het gevolg van een stijging van het aantal FTE's met gemiddeld 9% bij Schiphol Airport Retail en bij Parkeren. Verder namen de afschrijvingen met EUR 2,7 miljoen toe en de overige bedrijfskosten met EUR 2,5 miljoen.







De EBITDA daalde met 1,8%, van EUR 166,1 miljoen in 2007 naar EUR 163,3 miljoen in 2008.

In 2008 is er voor EUR 22 miljoen geïnvesteerd door de Business Area Consumers; EUR 26 miljoen minder dan in 2007. Belangrijkste oorzaak hiervan is overname van de verkoopactiviteiten van drank en tabak van KLM in 2007.

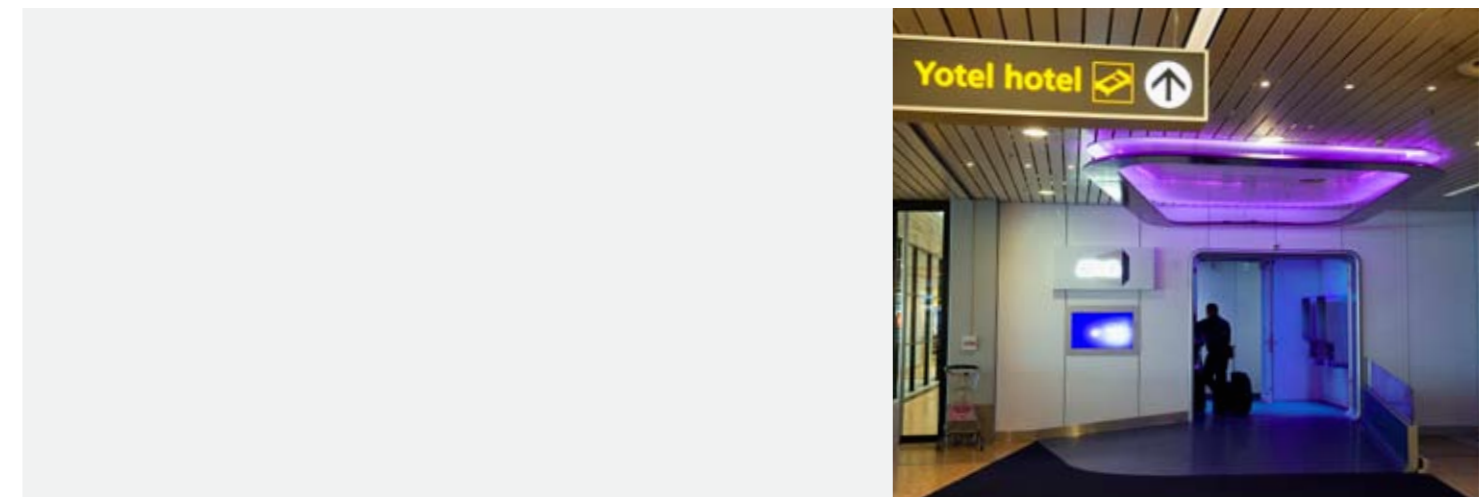
### Concessies

#### See Buy Fly

In 2008 is opnieuw veel aandacht besteed aan het ontwikkelen en implementeren van (retail)campagnes. Zo is de in 2007 ontwikkelde 'Fly with everything you buy'-campagne in de eerste helft van 2008 herhaald om verwarring bij de consumenten over de *liquids & gels* regulering weg te nemen. Herhaling van deze campagne is nuttig gebleken, getuige de reacties van consumenten en de hogere omzetten van de See Buy Fly-winkels

Amsterdam Airport Schiphol					Internationaal
<p><b>Concessies</b></p>  <p>Activiteiten waarvoor een concessie is verleend aan derden. Schiphol Group ontvangt een percentage van de omzet (concessie-marge) en/of verhuurinkomsten</p>	<p><b>Winkel verkopen</b></p>  <p>Exploitatie van de drank- en tabak-winkels in het gebied achter de paspoortcontrole</p>	<p><b>Parkeren</b></p>  <p>Autoparkeren voor reizigers, bezoekers en personeel. Ruim 35.000 parkeerplaatsen Producten: o.a. Valet Parking, Smart Parking</p>	<p><b>Reclame &amp; Media</b></p>  <p>Reclame op en rond de luchthaven</p>	<p><b>Privium</b></p>  <p>Serviceprogramma voor frequente reizigers vanaf Schiphol. Gestart in 2001 met 46.500 leden eind 2008</p>	<p><b>Consumers international</b></p>  <p>Management contracten op luchthavens in het buitenland</p>

See Buy Fly	Plaza	Horeca	Overig
 <p>Winkelgebied na de paspoortcontrole alleen bestemd voor passagiers 79 winkels met totaal oppervlak van ruim 11.000 m<sup>2</sup></p>	 <p>Winkelgebied voor de paspoortcontrole bestemd voor passagiers, bezoekers en personeel 42 winkels met een totaal oppervlak van ruim 5.300 m<sup>2</sup></p>	 <p>Divers assortiment aan horeca faciliteiten gelegen zowel voor als na de paspoortcontrole. 75 gelegenheden met een totaal oppervlak van ruim 17.300 m<sup>2</sup></p>	 <p>Diverse overige diensten waaronder autoverhuur, airport lounges, banken, casino's, schiphol.nl, telecom en de dependance van het Rijksmuseum</p>



Vanaf september is de campagne 'Schiphol. Where else.' gevoerd. Doel van deze campagne is de kennis en perceptie van passagiers over producten en prijzen op Amsterdam Airport Schiphol te verbeteren, door nadrukkelijk te wijzen op wat de luchthaven allemaal te bieden heeft.

Met drie concessionarissen zijn in 2008 nieuwe contracten gesloten. Eén contract is beëindigd.

Onze commerciële strategie is gericht op het verbreden en verdiepen van de retailmix, onder andere door naast generieke winkels ook merk-winkels en specifieke serviceconcepten te introduceren. Een voorbeeld hiervan is Vizzit. Op de B-pier is in maart 2008 dit nieuwe winkelconcept voor de pieren geïmplementeerd. Het staat model voor andere pier-winkels in 2009. Vizzit biedt een uitgekiend assortiment van de best verkopende producten op de luchthaven zoals, parfum, drank, special offers, souvenirs, snacks en de laatste reisbenodigdheden.

**Plaza**  
Na de officiële heropening van Schiphol Plaza in 2007, zijn in 2008 de winkels die nog niet waren vernieuwd, verbouwd of verplaatst en is het gebied Aankomst 4 aangevuld met de merk-winkel Sissy Boy Homeland. In het gebied Aankomst 2 is de Juggle Juice-bar vernieuwd. De aanpassingen maken dat Schiphol Plaza weer een eigentijdse uitstraling heeft waar de reis met het 'Schiphol-gevoel' kan beginnen. Tevens is bij de keuze van de winkels rekening gehouden met de wensen van de Schipholwerkers.

**Horeca**  
Ondanks het rookverbod dat vanaf 1 januari in de terminal geldt en de daling van het aantal passagiers, heeft de horeca in 2008 een hogere omzet gerealiseerd dan in 2007.

Het aantal horecagelegenheden is in 2008 verder toegenomen. HMSHost Schiphol Airport, de grootste horeca-exploitant op de luchthaven, opende in juni in Lounge 3 JuicyDetails, een juicebar waar puur natuur dranken vers worden gemaakt, afgestemd op de wensen van de klant.

Het Sandwich Island in Lounge 3 is in 2008 volledig gerenoveerd en in juni heropend als Pier01. Passagiers kunnen hier, in een ambiance die lijkt op een strand, terecht voor allerlei sandwiches.

**Overig**  
In oktober is Yotel geopend. Een uniek hotel, binnen de terminal, waar reizigers per blok van vier uur een kamer kunnen huren. Yotel is het tweede hotel achter de paspoortcontrole. Het eerste, het Mercure Hotel dat al 16 jaar bestaat, is in 2008 volledig gerenoveerd. Dit hotel verhuurt zijn 33 kamers per dag en per nacht. Ook heeft het 21 doucheruimtes waar men zich voor of na een vlucht kan opfrissen.

Op korte loopafstand van de terminal heeft in juni, op (erfpacht) grond van de Business Area Real Estate, het citizenM hotel zijn deuren geopend; een luxueus hotel met 220 kamers van zo'n 12 vierkante meter voorzien van bed, flatscreen, gratis internet, ruimte voor koffers, rainshower en een toilet.

In Lounge 2 is in februari 2008 de XpressSpa geopend. Hier kunnen reizigers terecht voor een massage of schoonheidsbehandeling.

De categorie Entertainment en Telecom had voor het tweede achtereenvolgende jaar te maken met een krimpende markt. Met Holland Casino is een nieuw contract afgesloten waarin beide partijen hebben toegezegd te zullen investeren in het casino en in het gebied ervoor. Partijen hopen hiermee de aantrekke-

Nieuwe Privium ClubLounge op Schiphol



lijkheid van dit entertainmentonderdeel te verhogen. De geldwisselkantoren hebben onverkort last van de verschuiving van chartale naar girale transacties en een steeds groter wordend internationaal netwerk van PIN automaten.

#### Winkelverkopen

Schiphol Airport Retail (SAR) is erin geslaagd om, ondank de invoering van het rookverbod in de terminal en de negatieve ontwikkeling van de waarde van het Britse pond en de Amerikaanse dollar ten opzichte van de Euro, de totale winkelverkopen van SAR op peil te houden. Er zijn in 2008 twee nieuwe winkels geopend: een op de Holland Boulevard, het gebied tussen Lounge 2 en Lounge 3, en een in Lounge 1 op de plaats waar voorheen een casino stond.

#### Parkeren

In ons streven naar duurzaam ondernemen hoort duurzame mobiliteit. Voor Schiphol Parking betekent dit dat het wegbrengen en afhalen zoveel mogelijk wordt ontmoedigd en moet plaatsmaken voor gebruik van het openbaar vervoer en eigen vervoer. Als de wegbrengers en afhalers thuis blijven en de reiziger op eigen gelegenheid naar de luchthaven komt, wordt het aantal autobewegingen van en naar de luchthaven drastisch gereduceerd.

Amsterdam Airport Schiphol biedt een zeer gedifferentieerd parkeeraanbod. Voor de zakelijke reiziger is er Schiphol Valet Parking. Het gebruik hiervan is ook in 2008 verder toegenomen. Het succes van het in 2005 geïntroduceerde Schiphol Smart Parking blijft onverminderd. In 2008 boekten 155.000 reizigers (125.000 in 2007) vooraf via Internet een parkeerplaats op P3 (lang parkeren). Dit is bijna 50% van

de parkeerders op dit terrein (30% in 2007). In 2008 worden diverse mobiliteitsproducten behalve via Schiphol.nl ook aangeboden via reisgerelateerde websites zoals KLM.com, transavia.com en Vliegwinkel.nl.

Priviumleden kunnen sinds 2008 ook parkeren in P1, de parkeergarage die zich het meest dichtbij het luchthavengebouw bevindt. In 2008 is begonnen met de ontwikkeling van TransferCity op de parkeerterreinen P3/P40.

TransferCity moet een centrum van mobiliteit gerelateerde diensten worden dat het accent legt op het tot parkeerders maken van wegbrengers en afhalers. TransferCity moet ook het aantal autobewegingen rondom het terminalgebouw verminderen. Vandaar dat autoverhuurbedrijven op termijn naar TransferCity zullen verhuizen.

#### Reclame & Media

Schiphol Media zag door een aangepaste strategie en verbeterde systemen en rapportages de utilisatiegraad en het aantal mediacontracten stijgen en behaalde de hoogste omzet in haar geschiedenis. Nieuwe adverteerders in 2008 zijn onder meer Sunweb, T-mobile en de Belastingdienst.

#### Privium

Privium, het serviceprogramma van Schiphol Group, is in november uitgebreid met de Privium ClubLounge, een luxueus ingerichte designlounge, die Priviumleden alle comfort en persoonlijke service biedt. Het in 2001 op de luchthaven Schiphol geïntroduceerde serviceprogramma, dat reizigers onder meer de mogelijkheid biedt met behulp van irisherkenning snel de grens te passeren telde eind 2008 46.464

CitizenM hotel op Schiphol



leden. Vergelijken met de 42.083 leden van eind 2007 een groei van 10,4% (24% groei in 2007).

#### Consumers International

##### **Arlanda Schiphol Development Company**

Op Arlanda Airport zijn door Arlanda Schiphol Development Company – onze joint venture met het Zweedse Luftfartsverket – diverse nieuwe winkels en horecagelegenheden geopend, wat voor hogere omzetten heeft gezorgd. Daarnaast is in december het taxfree winkelgebied van Terminal 5 met 1.670 m<sup>2</sup> uitgebreid. In april 2009 wordt het resterende deel opgeleverd waardoor nog eens 560 m<sup>2</sup> aan taxfree-winkels in gebruik zal worden genomen. De joint venture boekt goede resultaten en het contract is inmiddels verlengd tot eind 2011.

##### **Guangzhou Baiyun International Airport**

De in maart 2007 met Guangzhou Baiyun International Airport in China getekende intentieverklaring voor de ontwikkeling van commerciële activiteiten, heeft geresulteerd in een in april 2008 getekende samenwerkingsovereenkomst voor de initiële periode van twee jaar. Consumers International zal gedurende deze periode de Chinese luchthaven adviseren op commercieel gebied. Inmiddels wordt onderzocht hoe de samenwerking kan worden voortgezet na afloop van de eerste twee jaar.

##### **Saphire**

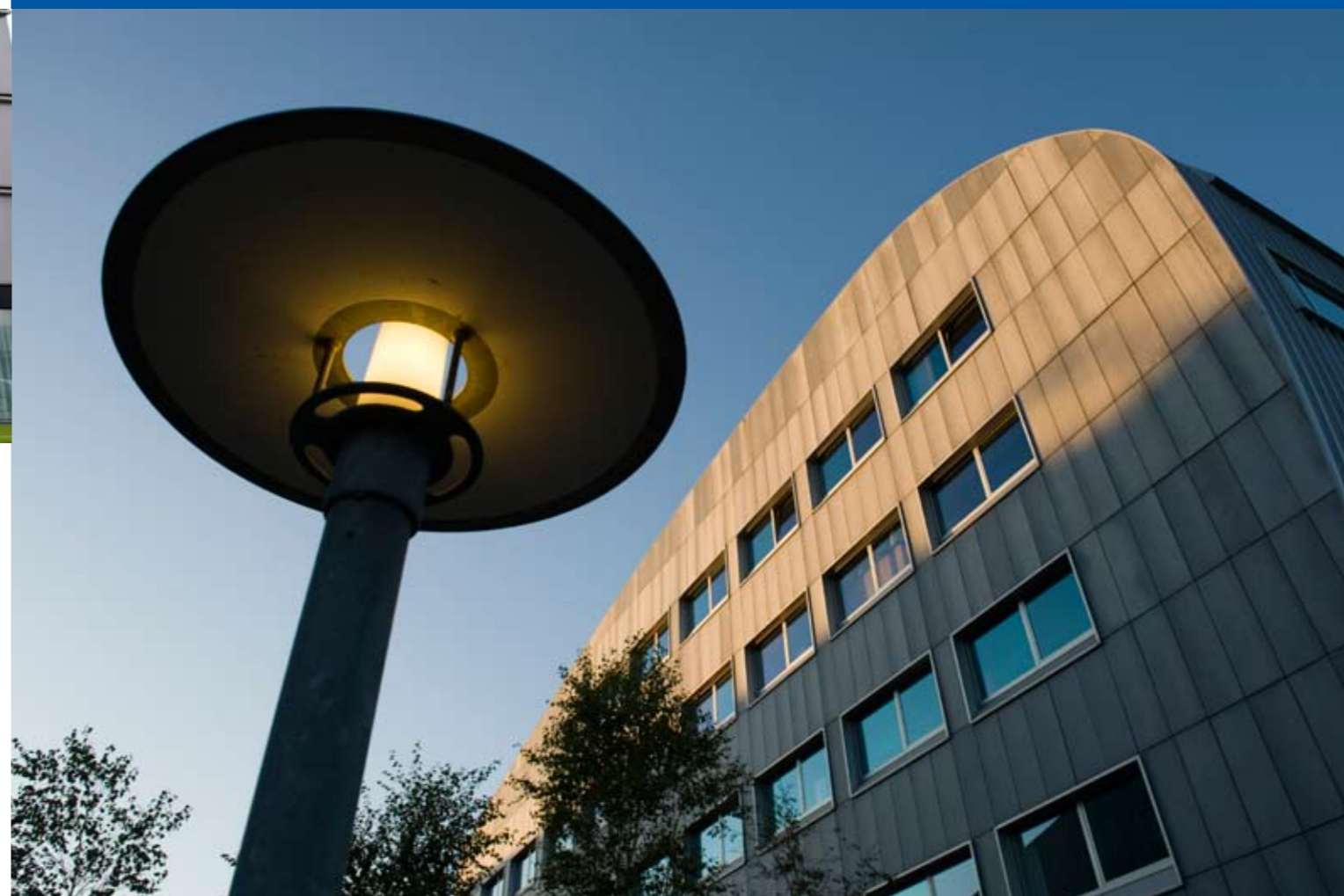
Bij Angkasa Pura Schiphol in Jakarta, onze joint venture met APII, is verder gewerkt aan de implementatie van het loyaliteit- en grenspassage programma Saphire. Dit op Privium lijkende serviceprogramma dat in 2007 werd geïmplementeerd zag het aantal leden meer dan verdubbelen, van 6.500 in 2007 naar ruim 14.000 in 2008.

##### **Leifs Eiriksson Air Terminal**

De samenwerking met Keflavik Airport voor het starten van een Privium programma in IJsland is medio 2008 gestaakt.

##### **Toronto Canada**

Consumers International heeft samen met Dartagnan, onze dochteronderneming gespecialiseerd in de ontwikkeling van geautomatiseerde grenspassage-systemen, een intentieovereenkomst getekend met Greater Toronto Airport Authority om een studie te doen naar de haalbaarheid van de invoering van een Privium-programma op de luchthaven van Toronto.



# 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:** inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area in belangrijke mate bij aan het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (verkoopresultaat, waardeveranderingen van terreinen en gebouwen en uitgifte van erfpachten).

## 2008 highlights

- Netto-omzet stijgt met 9% naar EUR 135 miljoen door hogere verhuuropbrengsten
- Exploitatieresultaat positief maar fors gedaald door waardedaling bestaande vastgoedportefeuille
- Bezettingsgraad stijgt van 88,1% naar 91,4%
- RONA na belasting daalt van 10,0% naar 4,9%
- Tweede fase kantoorgebouw The Outlook opgeleverd



### Key Performance Indicators

Bezettingsgraad		Huurdertevredenheid	
2008	91,4%	2008	7,1
2007	88,1%	2007	7,0

### Expiratie verhuurcontracten Op basis van jaarhuur

2009	6,2%
2008	2,1%

Business Area Real Estate	2008	2007	
EUR miljoen			
Netto-omzet	135	124	8,7%
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	2	3	- 11,7%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	19	112	- 82,8%
Bedrijfslasten	64	68	- 5,8%
EBITDA	111	192	- 42,4%
Exploitatieresultaat	93	171	- 45,8%
Gemiddelde vaste activa	1.462	1.299	12,5%
RONA voor belastingen	6,6%	13,4%	
RONA na belastingen	4,9%	10,0%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	93	109	14,7%

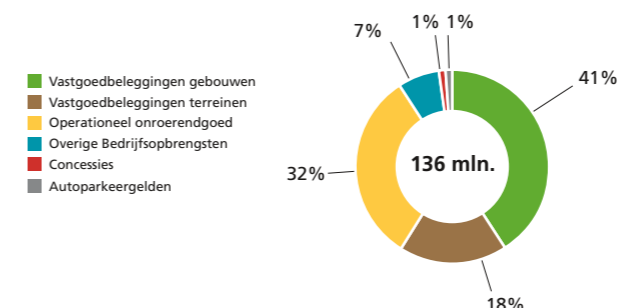
## Vastgoedmarkt

De gevolgen van de kredietcrisis zijn in de tweede helft van 2008 duidelijk zichtbaar geworden in de Nederlandse vastgoedmarkt. Ontwikkelaars hebben grote moeite financiering te vinden voor hun nieuwbouw- en renovatieplannen en veel projecten zijn stilgezet.

Als gevolg van de oplopende werkloosheid, de onzekerheid in de markt en de teruglopende investeringen door bedrijven, is ook de vraag naar kantoor- en bedrijfsruimte afgenomen.

Door de wereldwijde financiële en economische crisis, de neerwaartse druk op de markthuurlen en het ontbreken van transacties zijn de risico-opslagen voor waarderingen van vastgoed substantieel verhoogd. Hierdoor is de waarde van onze bestaande vastgoedportefeuille, in tegenstelling tot voorgaande jaren, gedaald. In de tweede helft van 2008 daalde de waarde van de bestaande vastgoedportefeuille met 5,9% (ten opzichte van juni 2008). Over heel 2008 bedraagt de waardedaling (ten opzichte van ultimo 2007) 3,8%.

De locatie en kwaliteit van onze beleggingen alsmede de hoge bezettingsgraad en de langlopende huurovereenkomsten zorgen er wel voor, dat deze waardedalingen ten opzichte van de vastgoedmarkt als geheel, geringer van omvang zijn.



## Financiële gang van zaken

De netto-omzet van de Business Area Real Estate is in 2008 gestegen met 8,7% (13,8% in 2007), van EUR 124 miljoen naar EUR 135 miljoen.

Netto Omzet	2008	2007	%
EUR miljoen			
<b>Verhuringen</b>			
Vastgoedbeleggingen gebouwen	56,1	46,6	20,3%
Vastgoedbeleggingen terreinen	23,9	23,2	3,3%
Operationeel onroerendgoed	43,1	39,2	10,0%
subtotaal	123,1	109,0	13,0%
<b>Overige opbrengsten</b>			
Overige bedrijfsopbrengsten	8,8	12,3	- 28,3%
Concessies	1,9	2,0	- 2,8%
Autoparkeergelden	1,3	1,1	19,6%
subtotaal	12,0	15,3	- 21,7%
<b>Totaal</b>	<b>135,2</b>	<b>124,3</b>	<b>8,7%</b>

De verhuuropbrengsten zijn in 2008 met EUR 14,1 miljoen gestegen naar EUR 123,1 miljoen. Deze stijging doet zich met name voor in de categorie 'Vastgoedbeleggingen gebouwen' (EUR 9,5 miljoen) en wordt voor het grootste deel veroorzaakt door de oplevering van de tweede fase van het kantoorgebouw The Outlook op Schiphol-Centrum, volledige jaaropbrengsten van enkele vrachtgebouwen die gedurende 2007 zijn aangekocht, een hogere overall bezettingsgraad en de uitbreiding van het belang in het ACRE Fund van 50% naar 60,25%. De stijging van de omzet in het operationeel onroerendgoed van EUR 3,9 miljoen is het gevolg van een hogere bezettingsgraad in het terminalcomplex.

Panalpinagebouw op Schiphol in aanbouw



Microsoft betreft The Outlook op Schiphol



De post overige bedrijfsopbrengsten bestaat voor het grootste deel uit geleverde diensten aan huurders. In 2008 zijn minder activiteiten verricht voor de inrichting van hun ruimtes. De inkomsten uit concessies betreffen opbrengsten uit omzet gerelateerde activiteiten van huurders van onze gebouwen. Deze zijn nagenoeg gelijk gebleven in vergelijking met 2007. Autoparkeergelden zijn gekoppeld aan de parkeerfaciliteiten die onderdeel uitmaken van de verhuurde gebouwen. Deze inkomsten laten een lichte stijging zien van EUR 0,2 miljoen. Op de locatie Amsterdam Airport Schiphol wordt 95% (onveranderd ten opzichte van 2007) van de netto-omzet gerealiseerd. De overige 5% komt van onze regionale en internationale locaties.

**Overige resultaten uit vastgoed**

EUR miljoen	2008	2007	%
Resultaat uit verkoop vastgoed	2	3	- 12%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	19	112	- 82%
<b>Totaal overige resultaten uit Vastgoed</b>	<b>21</b>	<b>115</b>	<b>- 81%</b>

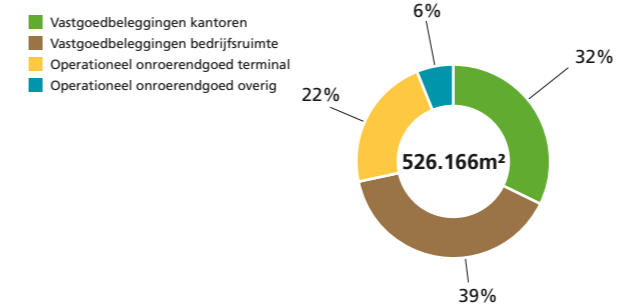
De verkoop van vastgoed heeft een resultaat opgeleverd van EUR 2 miljoen (EUR 3 miljoen in 2007). Dit betreft voornamelijk de verkoop van het eerste kantoorgebouw op MXP Businesspark Malpensa in Italië. De waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen bedroegen in 2008 per saldo EUR 19 miljoen (EUR 112 miljoen in 2007). De oplevering van de tweede fase van het kantoorgebouw The Outlook en de uitgifte van een erfpacht aan de Rijksgebouwendienst op Schiphol-Noordwest hebben geresulteerd in een positieve waardeverandering. Hier tegenover staat een waardedaling van de bestaande vastgoedportefeuille, veroorzaakt door de verslechterde

marktomstandigheden die resulteerden in een hogere rendementseis vanuit de markt.

De bedrijfslasten zijn in 2008 gedaald met 5,8%, van EUR 68 miljoen naar EUR 64 miljoen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat in 2008 minder uitbestede werkzaamheden voor huurders zijn verricht dan in 2007 in combinatie met een afwaardering van goodwill op grondposities in Italië in 2007. Daarnaast is in 2008 voor twee percelen (Tristar en WTC) geen grondhuur meer betaald vanwege afgekochte erfpachten. Het exploitatieresultaat is in 2008 gedaald van EUR 171 miljoen naar EUR 93 miljoen. Ondanks de met EUR 11 miljoen gestegen netto-omzet en een EUR 4 miljoen lager kostenniveau, heeft de fors lagere waardeverandering (EUR 93 miljoen lager dan in 2007) van de gebouwen en terreinen gezorgd voor een aanzienlijk lager exploitatieresultaat dan in 2007. Exclusief de waardeveranderingen en het resultaat op verkoop vastgoed, is het exploitatieresultaat in 2008 met EUR 15 miljoen verbeterd tot EUR 71 miljoen (EUR 56 miljoen in 2007).

De RONA na belasting, inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen, is in 2008 gedaald van 10,0% naar 4,9%. Dit is vooral het gevolg van de eerder genoemde negatieve waardeverandering van de bestaande vastgoedportefeuille.

De investeringen bedroegen in 2008 EUR 93 miljoen (EUR 109 miljoen in 2007). In 2008 waren de belangrijkste investeringen op de locatie Schiphol de bouw van de tweede fase van het multi-tenant kantoorgebouw The Outlook en de bouw van een vrachtgebouw voor Panalpina. Daarnaast is in Italië geïnvesteerd in de bouw van een kantoor- en een vrachtgebouw.



**Omvang vastgoedportefeuille**

Aankoop en oplevering van een aantal grote objecten en vergroting van het aandeel in het ACRE Fund, het vastgoedfonds waarin een deel van de gebouwen van Schiphol Real Estate is ondergebracht, zorgden in 2008 voor een stijging van de totale omvang van onze vastgoedportefeuille met 6,2% (16,0% in 2007), van 495.513 m² naar 526.166 m² (genoemde metrages zijn inclusief de deelnemingen naar rato van ons belang). Van de totale portefeuille bevindt net als in 2007 90% zich op de locatie Amsterdam Airport Schiphol, 4% op en rond de regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven en 6% in Italië.

**Amsterdam Airport Schiphol** – Op Amsterdam Airport Schiphol is de vastgoedportefeuille in 2008 uitgebreid met de tweede fase van het kantoorgebouw The Outlook (16.859 m² vvo). Hiervan was ultimo het verslagjaar 2.700 m² vvo verhuurd.

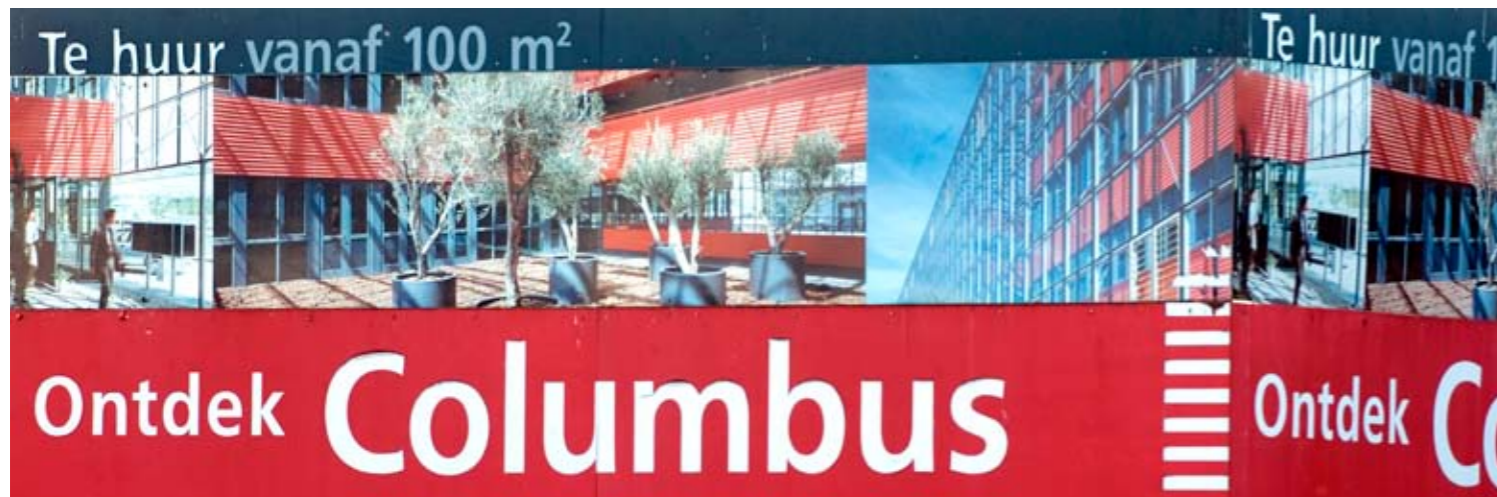
De Rijksgebouwendienst heeft voor de vestiging van een rechtbank en een cellencomplex een kavel van 4,8 ha op Schiphol-Noordwest in erfpacht genomen. Tussen de Zwanenburgbaan en de Polderbaan is, ten behoeve van toekomstige ontwikkelingen en uitbreidingsmogelijkheden van de luchthaven en in het kader van het te voeren flora- en faunabeleid,

105 ha agrarische grond verworven en ten noorden van de A9 nog eens 5 ha. Eind maart 2008 is de Business Area begonnen met de bouw van een vrachtgebouw voor Panalpina op Cargo World Schiphol-Zuidoost. Panalpina is wereldwijd de op twee na grootste logistieke dienstverlener in luchtvracht en de nummer vier in zeevracht. Het gebouw krijgt 10.000 m² vvo bedrijfsruimte en 2.000 m² vvo kantoorruimte. Naar verwachting wordt het in de eerste helft van 2009 opgeleverd.

Rhenus Freight Logistics heeft in maart 2008 met Schiphol Real Estate een huurovereenkomst ondertekend voor een nieuw vrachtgebouw aan het vrachtplatform op Schiphol-Zuidoost. Het gebouw krijgt 7.500 m² vvo bedrijfsruimte en 2.900 m² vvo kantoorruimte en is bedoeld voor zogenoemde eerste en tweede lijn overslagactiviteiten; de afhandeling en expeditie van goederen. De bouw start in de tweede helft van 2009. Het gebouw wordt in de eerste helft van 2010 opgeleverd.

**Eindhoven** – In 2008 zijn op de locatie Flight Forum twee grondtransacties gepasseerd. Het resultaat van EUR 2,7 miljoen is verwerkt als Resultaat Deelnemingen.

**Internationaal** – Op MXP Business Park bij de Milanese luchthaven Malpensa in Italië is in 2008 het eerste kantoorgebouw opgeleverd en verkocht aan een Italiaans IT bedrijf.



### Bezettingsgraad

De bezettingsgraad van onze vastgoedportefeuille bedroeg ultimo 2008 91,4% en is daarmee 3,3 procentpunt hoger dan de 88,1% van ultimo 2007.

De lagere bezetting van de kantoren is het gevolg van aanvangsleegstand in het eind 2008 opgeleverde tweede deel van The Outlook. De hogere bezettingsgraad van de bedrijfsruimten is voornamelijk het gevolg van een nieuwe verhuurovereenkomst in Vrachtgebouw 11 voor een eind 2007 leeg gekomen deel. Daarnaast wordt de stijging veroorzaakt door de sloop van gebouw 70 in 2008 en is gebouw 72 gedeeltelijk verhuurd, in tegenstelling tot 2007. De totale bezettingsgraad is door deze mutaties en door een toename van ons aandeel in het ACRE Fund

### Bezettingsgraad\*

	2008	2007
Kantoren	80,7%	84,9%
Bedrijfsruimten	96,1%	84,5%
Operationeel vastgoed	98,7%	98,7%
Operationeel vastgoed terminal	96,6%	95,7%
<b>Business Area Totaal</b>	<b>91,4%</b>	<b>88,1%</b>

\* De 2007 bezettinggraden zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

(met een bezetting van 98%) gestegen ten opzichte van ultimo 2007. In 2009 zal 6,2% van de huurcontracten expireren (2,1% in 2008).

### Analyse rendement

EUR miljoen	2008			2007		
	RONA	Asset Base Gemiddeld	Exploitatie resultaat incl. OWV	RONA	Asset Base Gemiddeld <sup>1)</sup>	Exploitatie resultaat incl. OWV
Vastgoedbeleggingen*	9,7%	923,3	89,2	20,9%	782,3	163,8
Activa in aanbouw of ontwikkeling**	- 0,9%	168,2	- 1,5	- 1,9%	165,1	- 3,2
Activa t.b.v. operationele activiteiten**	11,5%	264,7	30,5	11,5%	272,3	31,3
Totaal vaste activa	8,0%	1.356,1	109,1	15,7%	1.219,6	192,0
Overige activa (inclusief overhead en allocaties)**	- 38,3%	42,5	- 16,3	- 75,4%	27,4	- 20,7
RONA voor belastingen	6,6%	1.398,6	92,9	13,7%	1.247,1	171,2
RONA na belastingen	4,9%			9,3%		
Resultaat deelnemingen (financiële vaste activa)		63,1	4,1		52,3	2,7
RONA voor belastingen incl. deelnemingen	6,6%	1.461,7	97,0	13,4%	1.299,4	173,9
RONA na belastingen incl. deelnemingen	4,9%			10,0%		

\* Deze activa zijn gewaardeerd tegen marktwaarde

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

OWV = onroerendgoed waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

<sup>1)</sup> De cijfers 2007 zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

### Projecten

Locatie	Categorie	Totaal verhuurbaar oppervlakte	Totaal verhuurbaar oppervlakte in m² naar rato van ons belang	Voorverhuurd %	Geschatte investering in EUR mln	Verwachte opleverdatum
		in m² vvo				
Schiphol Centrum	Multifunctioneel	55.000	55.000	60%	130	Q2-2012
Schiphol Oost	Kantoorruimte	11.000	11.000	55%	28	Q3 2010
Schiphol Oost	Kantoorruimte	11.000	11.000	verkocht	19	Q2 2011
Schiphol Oost	GA Terminal	4.850	4.850	16%	13	Q2-2010
Schiphol Zuidoost	Bedrijfsruimte	12.000	12.000	100%	19	Q1 2009
Schiphol Zuidoost	Bedrijfsruimte	6.000	6.000	verkocht	8	Q2 2010
Schiphol Zuidoost	Bedrijfsruimte	10.330	10.330	100%	17	Q2 2010
Schiphol Noord	Bedrijfsruimte	17.960	17.960	100%	22	Q3-2010
Rotterdam Airport	Kantoorruimte	1.950	1.950	0%	5	Q3 2010
Malpensa, Italië	Bedrijfsruimte	12.500	8.750	100%	5	Q2 2009
<b>Totaal</b>		<b>142.590</b>	<b>138.840</b>		<b>266</b>	

### Vastgoedbeleggingen

Onze vastgoedbeleggingen (inclusief het 60,25% belang in het ACRE Fund en andere deelnemingen naar rato van ons belang) omvatten kantoren, bedrijfsruimten en terreinen op en rond Amsterdam Airport Schiphol en de luchthavens Rotterdam, Eindhoven en Malpensa (Italië). Wij voeren zelf het vastgoedmanagement van deze portefeuilles uit. ING Real Estate heeft haar aandeel in het ACRE Fund per 1 juli 2008 verkocht aan drie van de andere aandeelhouders. Ons belang is hierdoor gestegen van 50% naar 60,25%. Het fonds heeft in 2008 geen aan- en verkopen verricht.

Ultimo 2008 vertegenwoordigden de vastgoedbeleggingen 68% van onze totale vaste activa waarde (64% in 2007). De marktwaarde van deze beleggingen bedroeg ultimo 2008 EUR 961 miljoen tegen EUR 888 miljoen eind 2007. De gemiddelde marktwaarde over 2008 bedroeg EUR 923 miljoen (EUR 782 miljoen in 2007). De RONA voor belastingen bedraagt 9,7%

(20,9% in 2007). De daling van de RONA is vooral het gevolg van de negatieve waardeveranderingen van de bestaande vastgoedportefeuille.

### Activa in aanbouw of ontwikkeling

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden aangehouden voor toekomstige vastgoedbeleggingen of operationeel onroerend goed. Het gaat hier om commerciële bouwlocaties en objecten in aanbouw. Gedurende de ontwikkelingsperiode leidt dit tot een kapitaalbeslag. Ook dit verslagjaar leverden deze activa een negatieve bijdrage aan het resultaat vanwege niet-activeerbare kosten, zoals kosten voor schetsontwerpen en onderzoekskosten. Deze activa zorgen pas vanaf het moment van oplevering van het object voor een positieve bijdrage (waardeveranderingen vastgoed) aan de RONA.





De activa in aanbouw of ontwikkeling worden gewaardeerd tegen historische kostprijs. In 2008 is in totaal 28.924 m<sup>2</sup> vvo aan kantoorruimten opgeleverd.

Eind 2008 bedraagt de totale boekwaarde van de activa in aanbouw of ontwikkeling circa EUR 178 miljoen (EUR 160 miljoen in 2007). De gemiddelde boekwaarde bedroeg EUR 168 miljoen (EUR 165 miljoen in 2007). In de tabel op de vorige pagina zijn de ultimo 2008 reeds goedgekeurde en lopende projecten weergegeven.

#### 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), anderzijds om het hoofdkantoor van Schiphol Group en enkele eerste-linie-bedrijfsruimten gesitueerd op toekomstige operationeel aan te schaffen locaties (Overig). In de terminal van Amsterdam Airport Schiphol bevinden zich kantoorruimten die worden verhuurd aan luchtvaartmaatschappijen en luchthavengerelateerde ondernemingen. Wij beheren en exploiteren deze kantoorruimten.

Het rendement van deze activiteiten is ten opzichte van 2007 verslechterd. Ondanks gestegen verhuur-omzetten in de terminal, zijn ook de exploitatielasten gestegen in 2008 en is de gemiddelde boekwaarde van het gebouw toegenomen. Deze activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs minus afschrijvingen. Derhalve is het rendement van de terminal hoger dan van de Vastgoedbeleggingen. Bovenstaande activa vertegenwoordigden in 2008 een gemiddelde waarde van EUR 265 miljoen

(EUR 272 miljoen in 2007) en genereerden over 2008 een RONA voor belastingen van 11,5% (onveranderd ten opzichte van 2007).

#### Overige activa

De categorie Overige activa bestaat uit infrastructuurele activa, die ten dienste staan van de activiteiten van de Business Area Real Estate, inclusief de bijbehorende exploitatiekosten en overige overheadkosten van Schiphol Group (en inclusief eigen overhead van de Business Area Real Estate). Dit betekent dat de categorie Overige activa, met een gemiddelde activawaarde van EUR 42,5 miljoen in 2008 (EUR 27 miljoen in 2007) en een negatief resultaat zorgt voor een verlaging van de RONA van de Business Area Real Estate.

#### Financiële vaste activa

Behalve onze vastgoedbeleggingen hebben wij diverse deelnemingen, gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde, waaronder een minderheidsbelang in de beleggingsactiviteiten van Tradeport Hongkong Limited. Dit is een samenwerkingsverband tussen Schiphol Real Estate, Fraport, China National Aviation Company Limited en Hong Kong Land Investment Limited. De exploitatie van het logistieke centrum Tradeport Hongkong is in 2008 achtergebleven bij de verwachtingen.

Het resultaat op deelnemingen bedroeg in 2008 EUR 4,1 miljoen (EUR 2,7 miljoen in 2007). Belangrijkste reden voor deze stijging zijn de grondtransacties van Flight Forum in Eindhoven.



## Alliances & Participations

Vanuit de Business Area Alliances & Participations wordt de AirportCity-formule internationaal vermarkt. Tot de business area behoren de binnenlandse luchthavens, participaties in buitenlandse luchthavens, overige deelnemingen en Utilities.

**Omzetbronnen:** hoofdzakelijk haven- en parkeergelden. De participaties in buitenlandse luchthavens dragen bij aan het groepsresultaat door middel van performance fees en dividenden via resultaat van deelnemingen, rentebaten en via intellectual property fees. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water.

Gegeven de waarderingmethodiek van deelnemingen (equity methode) vormen veranderingen in de reële waarde van deelnemingen geen onderdeel van het resultaat.

Vertrekhal international terminal van Brisbane Airport

## 2008 highlights

- Met Aéroports de Paris eerste wereldwijde luchthavenalliantie gevormd
- Uitbreiding belang Schiphol Australia in Brisbane Airports Corporation Holdings
- Groei aantal passagiers Eindhoven Airport ondanks economische crisis
- Rotterdam Airport merkt gevolgen economische crisis



### Key Performance Indicators

#### Rotterdam Airport Passagiers x 1.000

2008	1.014
2007	1.093
2006	1.077
2005	1.043
2004	1.135

#### Brisbane Airport (Australië) Passagiers x 1.000

2008	18.780
2007	18.022
2006	16.772
2005	15.947
2004	15.093

#### Eindhoven Airport Passagiers x 1.000

2008	1.630
2007	1.544
2006	1.144
2005	946
2004	694

#### JFK IAT, New York (VS) Passagiers x 1.000

2008	9.258
2007	8.897
2006	7.701
2005	6.577
2004	6.184

### Business Area Alliances & Participations

	2008	2007	
EUR miljoen			
Netto-omzet	77	71	8,7%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	0	0	- 48,7%
Bedrijfslasten	- 65	- 62	5,8%
EBITDA	23	20	13,5%
Exploitatieresultaat	12	9	28,0%
Gemiddelde vaste activa	474	187	153,0%
RONA voor belastingen	5,0%	12,4%	
RONA na belastingen	4,1%	9,8%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	19	10	84,0%

## Financiële gang van zaken

De Business Area Alliances & Participations zag in 2008 de netto-omzet toenemen met 8,7% (7,3% in 2007), van EUR 71,0 miljoen naar EUR 77,2 miljoen.

EUR miljoen	2008	2007	%
Havengelden	31,0	26,9	15,2%
Concessies	2,5	2,3	10,5%
Verhuringen	3,1	2,5	22,4%
Autoparkeergelden	8,8	8,5	3,4%
Overige activiteiten	31,8	30,8	3,4%
<b>Totaal</b>	<b>77,2</b>	<b>71,0</b>	<b>8,7%</b>

De belangrijkste inkomstenbronnen vormen de havengelden van de luchthavens Rotterdam en Eindhoven en de opbrengsten uit overige activiteiten. Hierin zijn vooral omzetten verantwoord van Schiphol Telematics en van Utilities.

De EBITDA over 2008 is toegenomen met 13,6%, van EUR 20,0 miljoen naar EUR 22,7 miljoen. Het exploitatieresultaat over 2008 is gestegen met 26,6%, van EUR 9,5 miljoen naar EUR 12,1 miljoen. Het grootste deel van de resultaten van onze deelnemingen in onder meer de luchthavens van Brisbane, JFK

### 2008

EUR miljoen	Regionale luchthavens	Buitenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	Allocatie	Totaal
Netto-omzet	49,5	2,5	23,2	2,0	77,2
Exploitatieresultaat	5,9	- 0,4	10,3	- 3,7	12,1
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	0,0	11,4	0,4	0,0	11,8
<b>Totaal</b>	<b>5,9</b>	<b>10,9</b>	<b>10,7</b>	<b>- 3,7</b>	<b>23,8</b>
Gemiddelde asset base (excl. belastinglatentie)	72,4	344,2	53,9	3,4	474,0
<b>RONA na belasting<sup>1)</sup></b>	<b>6,1%</b>	<b>2,8%</b>	<b>14,7%</b>		<b>4,1%</b>

### 2007

Netto-omzet	44,5	2,7	22,9	0,9	71,0
Exploitatieresultaat	7,1	- 1,2	7,3	- 3,8	9,4
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	0,0	14,7	- 0,8	0,0	13,8
<b>Totaal</b>	<b>7,1</b>	<b>13,5</b>	<b>6,5</b>	<b>- 3,8</b>	<b>23,3</b>
Gemiddelde asset base (excl. belastinglatentie)	72,0	62,1	50,0	3,3	187,3
<b>RONA na belasting<sup>1)</sup></b>	<b>7,3%</b>	<b>18,1%</b>	<b>9,7%</b>		<b>6,5%</b>

<sup>1)</sup> RONA na belasting inclusief waardeveranderingen en inclusief Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen

Vertrekhal Eindhoven Airport



Terminal 1 van Parijs Charles de Gaulle



### Binnenlandse Luchthavens

EUR miljoen	Rotterdam	Lelystad	Eindhoven	Totaal
Netto-omzet	24,4	2,8	22,3	49,5
Exploitatieresultaat	2,2	- 0,8	4,5	5,9
Vaste activa 31 december 2008	22,9	9,1	41,2	73,3

New York en Aéroports de Paris zijn verantwoord als resultaat deelnemingen en als financiële baten, samen EUR 11,8 miljoen (EUR 13,8 miljoen in 2007). Ze maken derhalve geen onderdeel uit van EBITDA en exploitatieresultaat.

### Binnenlandse luchthavens

#### Rotterdam Airport

Rotterdam Airport ontving in 2008 EUR 15,6 miljoen (EUR 16,2 miljoen in 2007) aan havengelden; een daling van 3,6% (+6,2% in 2007). Het exploitatieresultaat daalde met 45,6% (+80,4% in 2007), van EUR 4,1 miljoen in 2007 naar EUR 2,2 miljoen in 2008. Deze daling is mede een gevolg van de economische crisis die zich de laatste maanden van dit verslagjaar merkbaar manifesteerde. Zo heeft een aantal lijndienstmaatschappijen vluchten verschoven naar het eerste kwartaal van 2009. Daarnaast is Rotterdam Airport, vanwege een renovatie van de start- en landingsbaan 06-24 in het laatste weekend van mei drie dagen volledig gesloten geweest voor alle vliegverkeer met uitzondering van helikopters.

Vergeleken met 2007 nam het aantal passagiers op Rotterdam Airport af, van 1.093.095 in 2007 naar 1.013.671 in 2008; een daling van 7,3% (+1,5% in 2007). Het aantal vluchten in het handelsverkeer daalde met 6,0% (+2,0% in 2007), van 16.243 naar 15.272 in 2008.

De uitbreiding van de horecavoorzieningen in de terminal zorgde voor een stijging van de inkomsten per passagier. In december 2008 werd een Instrument Landing System (ILS) op landingsbaan 06 in gebruik genomen. Hierdoor is Rotterdam Airport ook bij slechte weersomstandigheden bereikbaar.

#### Eindhoven Airport

Eindhoven Airport ontving in 2008 EUR 14,5 miljoen (EUR 10,0 miljoen in 2007) aan havengelden; een stijging met 45,6% (13,8% in 2007). Het exploitatieresultaat steeg met 32,8% (-7,7% in 2007), van EUR 3,4 miljoen naar EUR 4,5 miljoen in 2008.

De laatste maanden van 2008 werd ook voor Eindhoven Airport de economische crisis voelbaar. Toch kon het verslagjaar worden afgesloten met een groei van het aantal passagiers naar 1,63 miljoen; een toename van 5,6% (35,0% in 2007). Het aantal vliegbewegingen steeg van 13.470 in 2007 naar 14.446 in 2008; een toename van 7,2% (21,2% in 2007). Deze groei komt hoofdzakelijk door de uitbreiding van Ryanair met de bestemmingen Stockholm en Valencia. Het aantal lijndienstmaatschappijen dat gebruik maakt van Eindhoven Airport bleef in 2008 op 7 staan. In totaal werd op 19 bestemmingen (17 in 2007) gevlogen.

Het advies van de Tafel van Alders waarin Eindhoven Airport en Lelystad Airport onderdeel zijn van de capaciteitsuitbreiding van Amsterdam Airport Schiphol, past volledig in het streven van Eindhoven

Airport om de komende vijf jaar door te groeien naar drie miljoen passagiers. In 2009 zal een speciale Regionale Tafel van Alders hierover overleg gaan voeren.

In 2008 heeft Eindhoven Airport voor EUR 1,4 miljoen (EUR 1,5 miljoen in 2007) geïnvesteerd, onder meer in autoparkeren, het bagagesysteem, beveiligingsapparatuur en aanpassingen van de terminal.

#### Lelystad Airport

Lelystad Airport sloot 2008 af met een exploitatieresultaat van EUR -0,8 miljoen (EUR -0,4 miljoen in 2007). Het totaal aantal vliegtuigbewegingen steeg met 14,4% (1,7% in 2007), van 116.519 naar 133.323. Circa 70% van het vliegtuigverkeer betreft lesvluchten en ongeveer 1% zakenverkeer.

Minister Eurlings (Verkeer en Waterstaat) heeft in mei de procedure hervat om te komen tot uitbreiding van de luchthaven Lelystad. Deze procedure werd in oktober 2007 gestaakt na een uitspraak van de Raad van State over de bestaande vergunning voor de luchthaven. In het nieuwe Aanwijzingsverzoek van de luchthaven is rekening gehouden met 9.500 vliegtuigbewegingen met grotere vliegtuigen (tot 180 passagiers), waarvan 5.000 door B737's. Daarnaast is er ruimte voor 120.000 vliegtuigbewegingen van klein verkeer. Met de nieuwe Aanwijzing kan de luchthaven ook groot commercieel verkeer ontvangen. Hiertoe moet de startbaan worden verlengd tot 2100 meter en een nieuwe passagiersaccommodatie worden gerealiseerd. De procedure moet in oktober 2009 door het ministerie van Verkeer zijn afgerond. Samen met de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad zijn in 2008 voorbereidingen getroffen om met de noodzakelijke uitbreidingen te kunnen beginnen zodra het aanwijzingsbesluit definitief is en er voldoende uitzicht is op een gezonde financiële en marktontwikkeling.

In november heeft het Nederlandse vliegtuigonderhoudbedrijf QAPS bekend gemaakt zich te willen vestigen op Lelystad Airport. Het heeft een verzoek ingediend bij de gemeente Lelystad voor de bouw van een hangar, waarin regionale verkeersvliegtuigen zoals de Fokker 50, 70 en 100 kunnen worden gespoten en onderhoud kan worden uitgevoerd aan het interieur van de vliegtuigen. Het bedrijf is nu nog gevestigd op Schiphol-Oost.

### Buitenlandse luchthavens

#### Aéroports de Paris

In december 2008 zijn wij een langdurige samenwerking aangegaan met Aéroports de Paris SA (AdP). Hiermee is de eerste wereldwijde alliantie gevormd in de luchthavenindustrie. AdP is een beursgenoteerde onderneming en eigenaar en beheerder van de luchthavens Charles de Gaulle, Orly en Le Bourget. Parijs Charles de Gaulle en Amsterdam Airport Schiphol maken deel uit van het dual-hub systeem van de SkyTeam alliantie rond Air France-KLM.

De samenwerking is in eerste instantie gesloten voor een periode van twaalf jaar en wordt gedragen door een evenwichtige beheersstructuur. Beide ondernemingen hebben een wederzijds belang van 8% in elkaar genomen om daarmee hun beider betrokkenheid te onderstrepen.

Deze samenwerking zien wij als een strategische stap die naar verwachting belangrijke gezamenlijke voordelen zal opleveren voor alle kernactiviteiten van beide bedrijven.

Terminal 4 JFK Airport New York



- **Aviation** - De samenwerking zal de concurrentiekracht van beide luchthavengroepen binnen het dual-hub systeem versterken. Samen hebben beide partijen het hoogste aantal intercontinentale bestemmingen (143<sup>2)</sup> en de meeste frequenties (ruim 30.000<sup>3)</sup> van alle Europese hub-luchthavens. AdP en Schiphol Group willen meerwaarde leveren aan hun eindgebruikers door middel van hoogwaardige dienstverlening, een breder productpakket en blijvend concurrerende *visit costs* voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers;
- **Non-Aviation** - AdP en Schiphol Group willen de groei en winstgevendheid van hun retail-, vastgoed- en telecommunicatieactiviteiten bevorderen door de uitwisseling van kennis en technologie. Door het waar mogelijk samenvoegen van processen verwachten AdP en wij onze inkomsten te kunnen verhogen en onze kosten te verlagen;
- **Internationale activiteiten** - AdP en Schiphol Group willen gezamenlijk toekomstige internationale luchthavenprojecten ontwikkelen waarbij de focus vooral zal liggen op het versterken van de *dual-hub* binnen het internationale netwerk van het SkyTeam. Andere projecten zullen van geval tot geval worden bekeken.

Met AdP denken wij dat met onze samenwerking in 2013 een gezamenlijke opbrengsten- en kosten-synergie kan worden behaald van EUR 71 miljoen per jaar en vanaf 2013 een reductie in onze gezamenlijke investeringsuitgaven van gemiddeld EUR 18 miljoen per jaar. In totaal zijn er 60 initiatieven geïdentificeerd om dit te realiseren, waarvan de eerste 30 in 2009 worden geïmplementeerd. De alliantie heeft de ambitie om voorloper te zijn in duurzame ontwikkeling. Om het succes van de samenwerking te verzekeren is een evenwichtige beheersstructuur opgezet, die er als volgt uit ziet:

- Een Industrial Cooperation Committee (ICC) houdt de supervisie over de samenwerking. Hierin zijn beide ondernemingen met elk vier bestuursleden vertegenwoordigd. Het comité wordt afwisselend voorgezeten door de president-directeuren van AdP en Schiphol Group;
- Acht stuurgroepen, bestaande uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van beide bedrijven onder gezamenlijk voorzitterschap, zijn verantwoordelijk voor de invoering van samenwerking op het gebied van acht bedrijfsactiviteiten;
- De president-directeur van AdP zal een zetel krijgen in de Raad van Commissarissen van Schiphol Group en wordt voorgedragen als lid van de auditcommissie van deze raad;

- De president-directeur en financieel directeur van Schiphol Group zullen een zetel krijgen in de Raad van Bestuur van AdP. De president-directeur wordt voorgedragen als lid van de strategiecommissie van deze raad.

AdP heeft een belang van 8% in het aandelenkapitaal van Schiphol Group genomen. Het betreft nieuw uitgegeven aandelen. Hiermee is een totale investering van AdP in Schiphol Group gemoeid van EUR 370 miljoen.

Schiphol Group heeft een belang van 8% in het aandelenkapitaal van AdP genomen door aandelen te kopen van de Franse staat voor een prijs van EUR 67 per aandeel. Hiermee is een totale investering gemoeid van EUR 530 miljoen (EUR 538 miljoen inclusief de direct gerelateerde acquisitiekosten).

Als gevolg van zowel de synergievoordelen als de verbetering van onze strategische positie, zal de samenwerking een positief effect op de resultaten van al onze business areas hebben. Het resultaat uit deelnemingen dat we per 1 december 2008 mochten boeken als gevolg van ons 8%-belang in AdP is meegenomen in het resultaat van de business area Alliances & Participations over 2008.

#### Brisbane

Het 15,62%-belang van Schiphol Australia in Brisbane Airport Corporation Holdings (BACH) is in 2008 met 3,1 procentpunt toegenomen tot 18,72%, nadat de overheid van Queensland haar 12,38%-belang had verkocht. Alle aandelen zijn overgenomen door de bestaande aandeelhouders. De winst voor belasting van Brisbane Airport steeg in het boekjaar 2007-2008 met 33,7% (11,2% in 2006-2007) naar AUD 131 miljoen (AUD 98 miljoen in 2006-2007). In 2008 ontvingen wij EUR 3,3 miljoen (EUR 7,8 miljoen in 2007) als resultaat deelnemingen. Tevens werd ontvangen aan rentebaten EUR 4,5 miljoen (EUR 4,6 miljoen in 2007) en EUR 1,8 miljoen (EUR 1,7 miljoen in 2007) aan inkomsten intellectual property die verantwoord is onder overige bedrijfsopbrengsten. Dit totaal van EUR 9,6 miljoen is exclusief de waardeinstijging van ons belang in de luchthaven.

Het aantal vliegtuigbewegingen steeg in 2008 met 5,1% naar 180.170 (12,6% in 2007). Het aantal passagiers steeg met 4,2% (6,8% in 2007) van 18,0 miljoen naar 18,8 miljoen.

Meer dan 8 miljoen reizigers die hebben deelgenomen aan de Skytrax World Airport Awards verkozen Brisbane Airport in 2008 tot beste luchthaven in de

regio Australië-Pacific. Ook ontving de Australische luchthaven in september een prijs voor het beste watermanagement in de wereld van de International Water Association, de grootste wereldwijd opererende organisatie op gebied van waterduurzaamheid. De luchthaven kreeg de prijs voor haar watermanagementbeleid waardoor het gebruik van drinkwater sinds 2004 met 72% is afgenomen, onder meer door de aanleg van een apart waternetwerk voor gerecycled water uit andere bronnen voor gebruik in onder meer toiletten. Mede vanwege haar watermanagement ontving Brisbane Airport in november ook de Capital City Airport of the Year Award van de Australian Airports Association (AAA). Op 3 december heeft Brisbane Airport de uitbreiding van de internationale terminal in gebruik genomen. Hiermee was een totaalbedrag gemoeid van 340 miljoen Australische dollar. Het bestaande gebouw is met 64% uitgebreid tot 33.000 m<sup>2</sup> en omvat onder meer 27 extra check-in balies en 30 extra winkels en horecafaciliteiten. Bij de terminal is een parkeergarage gebouwd met vijf verdiepingen. Dankzij de uitbreiding kan Brisbane Airport de nieuwe Airbus 380, het grootste passagiersvliegtuig ter wereld, aan twee gates ontvangen.

In mei opende de Australische expressvrachtovervoerder Australian Air Express (AaE) een binnenlands vrachtverwerkingscentrum in het Export Park van de luchthaven. Brisbane Airport Corporation heeft het 8.100 m<sup>2</sup> grote complex ontwikkeld.

#### Terminal 4 JFK New York

Schiphol USA heeft een 40%- belang in de joint venture JFK IAT die Terminal 4 op JFK exploiteert. JFK IAT zag in 2008 het aantal passagiers in Terminal 4 stijgen van 8,9 miljoen naar 9,3 miljoen; een groei van 4,0% (15,5% in 2007). Het aantal vliegtuigbewegingen nam toe met 2,3% (19,4% in 2007), van 54.659 naar 55.912. Het dividend leverde een resultaat op van EUR 2,4 miljoen (EUR 2,0 miljoen in 2007).

Eind 2008 maakten 40 luchtvaartmaatschappijen gebruik van Terminal 4, acht minder dan in 2007. Eén nieuwe maatschappij werd verwelkomd; negen verdwenen er. Van de vluchten van en naar Terminal 4 is ruim 80% internationaal.

#### Buitenlandse luchthavens

EUR miljoen	Brisbane	JFK IAT, New York (VS)	Wenen	ADP	Overige	Totaal
Netto-omzet	1,8	-	-	-	0,7	2,5
Exploitatieresultaat	1,8	-	-	-	- 2,2	- 0,4
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	7,8	2,4	0,5	0,7	-	11,4
<b>Totaal</b>	<b>9,6</b>	<b>2,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>- 2,2</b>	<b>10,9</b>
Vaste activa 31 december 2008	74,1	-	6,7	538,9	5,9	625,6

<sup>2)</sup> Intercontinentale bestemmingen met uitzondering van Noord-Afrika en Turkije  
Bron: OAG juli 2007 (uitsluitend nonstop vluchten)

<sup>3)</sup> Wekelijkse connecties op de lange en middellange afstand van minder dan twee uur (gecombineerd)

Emirates met A380 een van de gebruikers van Terminal 4 JFK Airport New York



#### Aruba

Het samenwerkingscontract tussen Schiphol en Aruba Airport Authority is per 1 januari 2008 verlengd tot 2013. Uit hoofde van dit contract ontvingen wij in 2008 een management fee van EUR 0,5 miljoen (EUR 0,5 miljoen in 2007). Deze opbrengst is onder "Overige" verantwoord. Ondanks een scherpe daling van het aantal passagiers in de tweede helft van 2008, vooral in de laatste vier maanden toen veel verkeer van en naar de VS werd geannuleerd, steeg het aantal passagiers met 6,2% (5,9% in 2007) naar 1,92 miljoen. Het aantal vliegtuigbewegingen steeg met 2,9% (8,1% in 2007) naar 36.818.

#### Overige deelnemingen

##### Schiphol Telematics

Schiphol Telematics, een 100% deelneming van Schiphol Group, is een dienstverlenend bedrijf gespecialiseerd op het gebied van telecom. Het richt zich op zakelijke klanten in complexe logistieke omgevingen zoals luchthavens. Het exploitatieresultaat van Schiphol Telematics steeg met 41,1%, van EUR 4,4 miljoen naar EUR 6,2 miljoen. Belangrijkste inkomens-

bron zijn abonnementen, goed voor 90% van de omzet.

Op Amsterdam Airport Schiphol beheert Schiphol Telematics, met een dekking van 500.000 m<sup>2</sup>, een draadloos bedrijfsnetwerk waarvan 450 ondernemingen op de luchthaven inmiddels gebruikmaken. In 2008 heeft Schiphol Telematics een nieuw draadloos breedband IP-netwerk geïnstalleerd, in samenwerking met iBand. Dit nieuwe netwerk is gebaseerd op de wereldwijde standaard MobileFi. Deze nieuwe technologie biedt bedrijven nog veiliger en betrouwbaarder draadloze diensten.

Schiphol Telematics is in 1991 opgericht als joint venture van KLM, KPN en Schiphol Group. In 2006 werden KLM en KPN uitgekocht. De toen aan KPN overgedragen klant-, hardware- en servicecontracten, met een totale jaaromzet van EUR 7,8 miljoen, zijn in 2008 teruggekocht voor EUR 4,5 miljoen. De overdracht, inclusief zeven medewerkers van KPN, is 31 december 2008 effectief geworden.

##### Dartagnan

Dartagnan BV, een 100% dochter van Schiphol Group, behaalde over 2008 een negatief resultaat van

EUR -0,5 miljoen (EUR -0,4 miljoen in 2007), voornamelijk door de vertraagde start van het trans-Atlantische *registered traveler* programma. Dartagnan is als *service provider* gespecialiseerd in het ontwikkelen van geautomatiseerde grenspassage serviceprogramma's, zoals Privium op Amsterdam Airport Schiphol en Sapphire in Indonesië.

Na een aantal jaren voorbereiding kon in mei het (verlate) startsein worden gegeven voor het ontwikkelen van het eerste trans-Atlantische *registered traveler* programma tussen Nederland en de VS. Het programma zal begin 2009 uitgebreid worden getest, waarna het als onderdeel van de viering van de 400-jarige betrekkingen tussen de VS en Nederland in het tweede kwartaal van 2009 zal worden gelanceerd. Voor Priviumleden (Nederland) en leden van het Amerikaanse Global Entry-programma kunnen dan uitermate snel de grens passeren in Nederland en de VS. De Europese Commissie beschouwt dit initiatief als een speerpunt en hoopt dat het programma een voorbeeld zal zijn voor andere EU-landen die met eigen automatische grenspassagesystemen werken.

De overheid is in juni een omvangrijk programma gestart gericht op het vernieuwen van de grensmanagementprocessen, te beginnen op Amsterdam Airport Schiphol. Dartagnan speelt hierbij een leidende rol. Samen met de Business Area Aviation, het ministerie van Justitie en de Koninklijke Marechaussee worden slimmere en snellere processen ontwikkeld op het gebied van grenscontroles.

Als onderdeel van de samenwerking tussen Aéroports de Paris en Schiphol Group, wordt de introductie van Privium op Charles de Gaulle Airport onderzocht. Doel is het creëren van een eenduidige klantervaring en het bieden van meer services voor frequente reizigers waaronder versnelde voorzieningen voor automatische grenspassage en beveiliging. Een haal-

baarheidsstudie is gestart in november. De eerste resultaten hiervan worden in het tweede kwartaal van 2009 verwacht.

##### Utilities

In Utilities worden omzetten gerealiseerd met het transport van elektriciteit en gas, de levering van water en riolering aan derden. Het exploitatieresultaat wordt opgebouwd uit de marge van de producten en dienstverlening aan zowel externe als interne klanten. De marge dient vooral ter dekking van de vermogenskosten van de gebruikte netwerken. In 2008 is het exploitatieresultaat van Utilities toegenomen met 38% (178% in 2007), van EUR 3,2 miljoen tot EUR 4,5 miljoen.

Amsterdam Airport Schiphol koopt als grootverbruiker sinds januari 2008 lange termijn contracten voor elektriciteit via de ENDEX-energiebeurs. Utilities koopt deze contracten voor gebruik binnen Schiphol Group.

#### Overige deelnemingen

EUR miljoen	Schiphol Telematics	Dartagnan	Utilities	Overige	Totaal
Netto-omzet	13,2	0,2	8,2	1,6	23,2
Exploitatieresultaat	6,2	- 0,5	4,5	0,0	10,3
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	-	-	-	0,4	0,4
<b>Totaal</b>	<b>6,2</b>	<b>- 0,5</b>	<b>4,5</b>	<b>0,4</b>	<b>10,7</b>
Vaste activa 31 december 2008	24,1	0,2	24,2	8,7	57,2



## ■ 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 risicomangement 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. Daarbij is aangegeven of de risico's vooral relevant zijn voor één of meer van de business areas of voor Schiphol Group als geheel. Deze risico's moeten onder andere 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
<b>Strategische risico's</b>					
Politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven	•	•	•		
Grote (onverwachte) veranderingen in de vraag	•	•	•		
Materiële, langlopende contracten					•
Internationale expansie		•	•	•	
<b>Operationele risico's</b>					
Ontoereikende veiligheid en beveiliging					•
Onverwachte bedrijfsonderbrekingen	•	•		•	
Afhankelijkheid van derden					•
Onvoldoende invulling van sleutelposities en arbeidsverhoudingen					•
<b>Financiële risico's</b>					
Ontoereikende verzekeringsdekking					•
Financiering van pensioenverplichtingen					•
Marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico					•
<b>Compliance risico's</b>					
Overschrijding van geluid- en milieunormen	•	•	•		
Economische regulering van Aviation en Security	•				
Juridische claims en geschillen					•

Strategische risico's	Beheersmaatregelen
<b>A. Risico van politieke onzekerheid inzake de invulling van de voorgenomen groei van de luchthaven</b>	
Het huidige kabinet ondersteunt onze ambitie om op Amsterdam Airport Schiphol, onder bepaalde voorwaarden, door te groeien naar een groter aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Daarvoor zal de bestaande wet- en regelgeving 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 onze strategische plannen voor Amsterdam Airport Schiphol, de regionale luchthavens en in hun onderlinge samenhang. Deze voorwaarden zullen namelijk mede bepalend zijn voor de locatie waar, de manier waarop en de timing waarmee verdere groei zal kunnen worden gerealiseerd en de investeringen die daarmee zijn gemoeid.	Wij participeren in verschillende overlegorganen die zich met dit onderwerp bezig houden zoals de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de Alderstafel. In laatstgenoemd overleg werd in juli 2007 voor de korte termijn een akkoord bereikt om Schiphol toe te staan tot 2010 te groeien tot 480.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In april 2008 heeft de Tweede Kamer ingestemd met dit scenario en met een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Vanaf het najaar van 2007 is door partijen gestart met de uitvoering van maatregelen die zijn overeengekomen in de convenanten 'Hinderbeperkende Maatregelen' en 'Leefbaarheid' die als onderdeel van voornoemd akkoord werden gesloten. Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel haar advies voor de middellange termijn aangeboden aan de minister van V&W en de minister van VROM. Het advies voorziet onder meer in een plafond tot 2020 van 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan 70.000 vliegtuigbewegingen door uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens, een nieuw normen- en handhavingstelsel en aanvullende hinderbeperkende maatregelen. Het kabinet heeft het advies overgenomen en zal de Tweede Kamer begin 2009 door middel van de Luchtvaartnota informeren over de verdere uitwerking van het advies.
<b>B. Risico van grote (onverwachte) veranderingen in de vraag</b>	
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, milieu en in de markt van de luchtvaart. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn de huidige wereldwijde financiële en economische crisis, de vliegbelasting (ecotax), de komst van de Airbus A380, het 'open skies' verdrag met de Verenigde Staten maar ook een daad van terrorisme. Daarnaast hebben vooral ontwikkelingen rond het hub-concept van Air France-KLM een grote invloed op onze totale activiteiten.	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. Voorts onderhouden wij intensieve contacten met de overheid over wetgeving en met de luchtvaartmaatschappijen over hun toekomst-plannen (onder meer wat betreft hun vloot en netwerk). Door Air France zijn garanties afgegeven aan de Nederlandse overheid voor de bediening door KLM vanaf Amsterdam Airport Schiphol van 42 sleutelbestemmingen (tot het jaar 2009) en voor de positie van Amsterdam Airport Schiphol als hub-luchthaven (tot het jaar 2012). Beheersmaatregelen op het gebied van milieu worden besproken onder risico A en L, wat betreft terrorisme onder risico E.
<b>C. Risico van materiële, langlopende contracten</b>	
Voor de bagageafhandeling, beveiliging, de terminal, infrastructuur en vastgoed vergen de komende jaren grote investeringen die gepaard gaan met materiële, langlopende contracten. Wijzigingen in wet- en regelgeving, vertraging in projecten, technologische ontwikkelingen en ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie kunnen de hoogte van deze investeringen beïnvloeden.	Met behulp van scenarioplanning op middellange termijn en strenge eisen met betrekking tot de voorbereiding van investeringsbeslissingen beheersen wij deze risico's. Door middel van innovatie proberen wij de omvang van investeringen te beperken. Professioneel projectmanagement door een daarin gespecialiseerd bedrijfs onderdeel bewaakt de tijdige en kostenefficiënte oplevering van grote investeringsprojecten.
<b>D. Risico van internationale expansie</b>	
Onze strategie richt zich mede op het vermarkten van de AirportCity formule 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 zeer belangrijk.	Economische, politieke en juridische risico's met betrekking tot activiteiten in het buitenland worden beheerst door intensieve betrokkenheid van onze lijn- en staffunctionarissen en via managementrapportages over onze buitenlandse activiteiten. Daarnaast worden in principe lokale adviseurs ingeschakeld.

Operationele risico's	Beheersmaatregelen
<b>E. Risico van ontoereikende veiligheid en beveiliging</b>	
Een ontoereikende veiligheid en/of beveiliging (ook van informatie) vergroot de kans op bijvoorbeeld een ongeluk, besmettelijke ziekte of terroristische daad. In dergelijke gevallen kunnen de gevolgen voor reizigers, bezoekers en medewerkers van Amsterdam Airport Schiphol, de regionale luchthavens en van daar werkzame en/of gevestigde bedrijven en overheidsinstellingen groot zijn. Onze operaties zouden voor langere tijd ontregeld kunnen 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 de invoering van de snel veranderende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging. Wij werken hierbij nauw samen met de diverse overheden. In 2008 hebben wij, gelet op het besluit van de minister, op Amsterdam Airport Schiphol zorggedragen voor versnelde invoering van 100% controle van personeel. Voor passagiers was dat al het geval.
<b>F. Risico van onverwachte bedrijfsonderbrekingen</b>	
Onze operatie staat bloot aan risico's van brand, wateroverlast, extreme weersomstandigheden, onderbrekingen in de stroomvoorziening, falen van de geautomatiseerde systemen, 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.
<b>G. Risico van afhankelijkheid van derden</b>	
Een optimaal verloop van de activiteiten op een luchthaven is in hoge mate afhankelijk van de inzet van derden, zoals de luchtverkeersleiding (bereikbaarheid van Amsterdam Airport Schiphol door de lucht en (back up van) luchtverkeersleidings-apparatuur), luchtvaartmaatschappijen (beleid ten aanzien van aan te vliegen bestemmingen), bagage afhandelaren, publieke organisaties als overheid (wijzigingen in wetgeving), gemeenten en provincie (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.
<b>H. Risico van onvoldoende invulling van sleutelposities en arbeidsverhoudingen</b>	
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. Als wij hierin onvoldoende slagen bestaat het risico dat kennis verloren gaat, de bedrijfsvoering verstoord wordt of dat de productiviteit terug loopt.	Wij werken voortdurend aan goede arbeidsverhoudingen en het behouden of aantrekken, opleiden en ontwikkelen van het management dat opereert op vitale posities. Belangrijke speerpunten daarbij zijn opvolgingsplanning en een actief arbeidsmarktbeleid. Periodieke metingen van de tevredenheid en beoordelingen van het functioneren van onze medewerkers zorgen in dit opzicht voor belangrijke informatie.

Financiële risico's	Beheersmaatregelen
<b>I. Risico van ontoereikende verzekeringsdekking</b>	
De markt voor de verzekering van luchthavens is door een tekort aan aanbieders niet bijzonder concurrerend. Hierdoor kan het voor ons in de toekomst moeilijk zijn om voldoende dekking voor onze risico's te krijgen, tegen vergelijkbare condities als nu het geval is. Dit geldt zeker voor het terrorismerisico dat nu wat betreft Amsterdam Airport Schiphol 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 zullen wij het risico mogelijk niet kunnen verzekeren.	Ons beleid is om in beginsel alle risico's die tegen redelijke voorwaarden kunnen worden verzekerd 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. Dit is onder meer afhankelijk van de premie die daarmee kan worden bespaard.
<b>J. Risico van financiering van pensioenverplichtingen</b>	
Voor een zeer belangrijk deel van ons personeel is de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Wij dragen (samen met het personeel zelf) het risico wat betreft de financiering van pensioenaanspraken (er is sprake van een toegezegde pensioenregeling). De omvang van de verplichtingen in dit kader is mede afhankelijk van ontwikkelingen die wij niet altijd (volledig) kunnen beïnvloeden. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn voorschriften inzake de dekkingsratio en de omvang van beleggingsresultaten.	Het ABP pensioenreglement voorziet niet in de mogelijkheid tot het verplicht opleggen aan deelnemers van bijstortingen aan het fonds. Voor ons zullen tekorten in de financiering van de pensioenaanspraken 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. Nadere informatie hierover is opgenomen op pagina 180 van de jaarrekening. Wij hebben niet de intentie over te gaan op een toegezegde bijdrage regeling.
<b>K. Marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico</b>	
Door de aard van onze activiteiten hebben wij in het algemeen te maken met een verscheidenheid aan financiële risico's: marktrisico (waaronder prijsrisico), kredietrisico en liquiditeitsrisico. De huidige wereldwijde financiële en economische crisis en de systeemcrisis in de financiële sector hebben een negatieve invloed op de mogelijkheden tot financiering van het bedrijf.	Voor een nadere beschrijving en kwantificering van marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico en de beheersing ervan wordt verwezen naar pagina 126 van de jaarrekening. Het financiële risicobeheer wordt verzorgd door een centrale treasury-afdeling en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. In het beheerprogramma voor financiële risico's 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.
Voor een nadere beschrijving en kwantificering van marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico en de beheersing ervan wordt verwezen naar pagina 126 van de jaarrekening.	

Compliance risico's	Beheersmaatregelen
<b>L. Risico van overschrijding van geluid- en milieunormen</b>	
Onze activiteiten, zowel op het gebied van de luchtvaart als ontwikkeling van vastgoed, worden gereguleerd op onder meer terreinen als geluid en milieu. Het betreft complexe, nationale en internationale regelgeving waarvan de totstandkoming in veel gevallen buiten onze beïnvloedingsmacht ligt. 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.	Wij werken intensief met projectteams op deze terreinen om te blijven voldoen aan deze wet- en regelgeving. Wij werken in goede verhoudingen samen met de regulerende autoriteiten om de ontwikkelingsmogelijkheden waar mogelijk te optimaliseren. Zo maken wij ons wat betreft Amsterdam Airport Schiphol sterk voor het inzetten van stillere vliegtuigen en het selectief gebruiken van de nacht om optimaal gebruik te kunnen maken van de schaarse milieucapaciteit. Dit gebeurt onder andere door differentiatie van tarieven en operationele maatregelen.
<b>M. Risico van economische regulering van Aviation en Security</b>	
De activiteiten op het gebied van Aviation en Security op Amsterdam Airport Schiphol zijn gereguleerd. Dit betekent onder meer dat het rendement op deze activiteiten is gemaximeerd en dat 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 medio 2006 tot stand gekomen waardoor nog slechts beperkte ervaring is opgedaan met de nieuwe regelgeving in de praktijk en met het toezicht door de NMa.	Naleving van de regelgeving is in organisatorische en administratieve zin adequaat geborgd. Zo beschikken wij, zoals voorgeschreven door de regelgeving, over transparante tarieven en een gescheiden administratie voor activiteiten uit hoofde van Aviation en Security. Daarnaast is voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten een toerekeningsstelsel vastgesteld dat voldoet aan de door de regelgeving gestelde eisen. De NMa heeft het toerekeningsstelsel, na consultatie van de sector, in 2007 goedgekeurd. Onduidelijkheden in de implementatie van de regelgeving worden in een zo vroeg mogelijk stadium afgestemd met de NMa.
<b>N. Risico van juridische claims en geschillen</b>	
Juridische claims en geschillen kunnen het behalen van onze doelstellingen in gevaar brengen. Een nadere beschrijving van claims en geschillen is opgenomen op pagina 125 van de jaarrekening. Daarnaast verwijzen wij wat betreft het geschil met betrekking tot het Groenenbergterrein naar het uitgebreide overzicht van deze juridische procedure op <a href="http://www.schipholgroup.nl">www.schipholgroup.nl</a> onder 'Onderneming' en naar de toelichtingen op pagina 189 van de jaarrekening.	Wij werken permanent aan het voldoen aan wet- en regelgeving, aan het voorkomen van claims en waar nodig oplossen van geschillen.



Kunstwerk van Escher in Lounge 4 van Schiphol



### Kwantificering van risico's

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

Vastgoed maakt een steeds belangrijker onderdeel uit van onze onderneming. Per 31 december 2008 bezitten wij EUR 988 miljoen aan vastgoedbeleggingen (per 31 december 2007 EUR 911 miljoen). Dit vastgoed wordt gewaardeerd tegen reële waarde waarbij de mutaties in deze waarde direct worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. In de afgelopen jaren hebben deze mutaties, alsook de resultaten uit ontwikkeling en verkoop van vastgoed, een belangrijke positieve bijdrage geleverd aan onze winstgevendheid. Onder K in de voorgaande tabel is het prijsrisico, onderdeel van het marktrisico, beschreven. Ontwikkelingen in de markt, die van vastgoed in het bijzonder, kunnen tot gevolg hebben dat de reële waarde van ons vastgoed daalt. Een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvansrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 10% zal leiden tot een daling van de waarde van onze kantoren en bedrijfsruimten van in totaal circa EUR 68 miljoen. Gezien voornoemde

grondslag van waardering en resultaatbepaling is onze winstgevendheid voor belasting in die situatie tot eenzelfde bedrag lager.

### Systeem van interne risicobeheersing en controle

Aan de hand van systemen van interne risicobeheersing en controle wordt ernaar gestreefd de kans op fouten, op het nemen van verkeerde beslissingen en op het verrast worden door onvoorziene omstandigheden zo veel mogelijk te reduceren. Volledigheid valt hierbij echter niet te garanderen. Het is mogelijk dat we 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 invoering en bewaking van beheersingsmaatregelen die voornoemde 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 activiteitengebied te identificeren en adequaat te beheersen. Zij leggen hierover tweemaal per jaar

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 vier directieleden, de Corporate Auditor en de Corporate Contoller;

- een reguliere Planning- 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;
- een tax control framework als beheerprogramma voor fiscale risico's en waarmee professioneel uitvoering wordt gegeven aan de tax compliance;
- kwaliteitmanagementsystemen zoals het Milieumanagementsysteem en Veiligheidsmanagementsystemen zoals het Airside Veiligheidssysteem en het Terminal Veiligheidssysteem;
- de Quality, 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, klokkenluiderregeling en een reglement tot behandeling van fraude;
- periodieke follow-up besprekingen door de Chief Financial Officer met operationele en commerciële directeuren en hun controllers van de auditbevindingen van externe en interne accountants;
- interne Letters of Representation van de business area directeur en business area controller aan de directie;
- opvolging van de aanbevelingen 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 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 2009 niet naar behoren zullen werken.

De directie verklaart dat, voorzover hun bekend,

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

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.

# Medewerkers en organisatie<sup>4)</sup>

Wij volgen de arbeidsmarkt op de voet zodat we snel en adequaat kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. Ons personeelsbeleid was in 2008 vooral gericht op een nieuwe aanpak van de arbeidsmarktcommunicatie, meer diversiteit en een eigen-tijdse invulling van telewerken en flexibel werken, het 'Nieuwe Werken'.

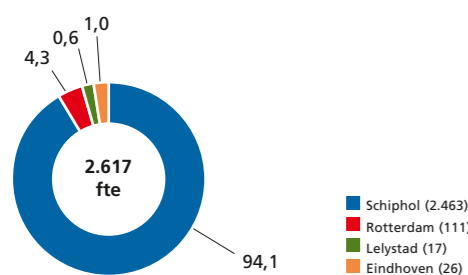
Ontwikkeling en educatie zijn sleutelbegrippen, vandaar dat wij alle medewerkers ruimschoots kansen bieden zich verder te ontplooien en hen ondersteunen bij de ontwikkeling van hun loopbaan. Maar onze maatschappelijke verantwoordelijkheid reikt verder. Via Schiphol College, dat het tweede jaar van haar bestaan succesvol heeft afgesloten, wordt ook anderen de gelegenheid geboden zich (verder) te ontwikkelen.

## Arbeidsmarkt

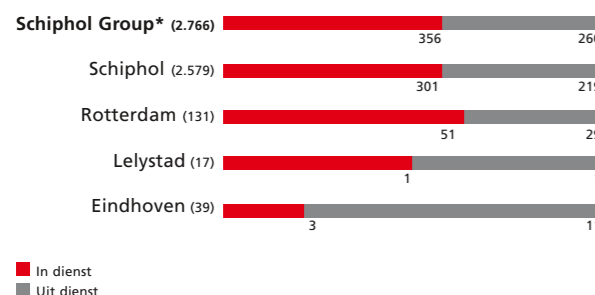
### A World of Opportunities

Om Schiphol Group als werkgever een herkenbaar gezicht te geven op de arbeidsmarkt zijn we in 2008 gestart met de wervingscampagne 'A World of Opportunities'. Deze campagne is gericht op aantrekken van voldoende en gekwalificeerde medewerkers,

FTE's Schiphol Group\* totaal per 31/12/2008 (per locatie in %)



Personeelsverloop in aantal medewerkers per locatie 2008



\* Hierbij zijn medewerkers van minderheidsdeelnemingen buiten beschouwing gelaten.

nu en in de toekomst. In 2008 hebben wij meegedaan aan het Beste Werkgever onderzoek van Intermediair. Wat betreft tevredenheid onder eigen medewerkers eindigden we op de 15e plaats.

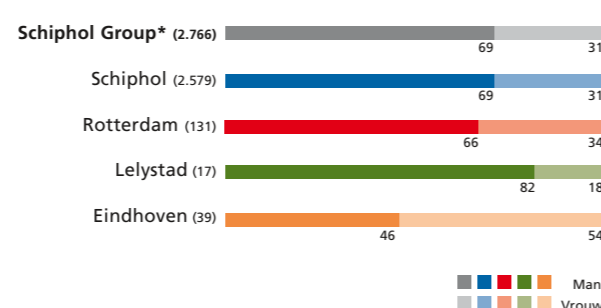
### Diversiteit

Op het aspect 'diversiteit' doen wij het niet slechter maar ook niet veel beter dan vergelijkbare organisaties. Omdat wij overtuigd zijn van de noodzaak van een divers samengesteld personeelsbestand, hebben wij in 2008 drie speerpunten gedefinieerd. Deze hebben betrekking op:

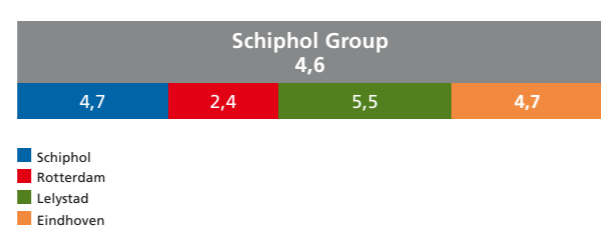
- Leeftijdsdiversiteit; langer gebruik maken van de ervaring en inzichten van oudere collega's;
- het vergroten van het aandeel van vrouwen in hogere managementfuncties;
- het vergroten van het aandeel hoger opgeleide allochtone medewerkers (ook wel aangeduid als 'bi-culturele' medewerkers).

In het bijzonder is aandacht gegeven aan het versterken van het netwerk met opinieleiders en ervaringsdeskundigen. Zij kunnen ons ondersteunen bij het formuleren van gericht beleid om resultaten te boeken op genoemde speerpunten.

Man-vrouw verhouding Schiphol Group\* (in % van aantal medewerkers)



Verzuim Schiphol Group\* in 2008 per locatie (in %)



<sup>4)</sup> Dit hoofdstuk is een korte samenvatting van het hoofdstuk 'Mens en maatschappij' uit het verslag Verantwoord Ondernemen 2008.



## Ontwikkeling

### Professionele ontwikkeling

Schiphol Group stimuleert haar medewerkers zich gedurende hun loopbaan te ontplooien. In het jaarlijkse coachingsgesprek bespreken medewerker en leidinggevende de benodigde dan wel de gewenste ontwikkeling. Wij bieden medewerkers zowel algemene trainingen aan, de zogenoemde 'Development on Demand' trainingen, als individuele opleidingen.

### Management Development

Met ons Management Development beleid willen we het beste halen uit onze meest talentvolle medewerkers. We onderscheiden hierbij starters, *potentials* (medewerkers van wie gebleken is dat zij de potentie hebben door te groeien naar sleutelfuncties) en *executives* (medewerkers die sleutelfuncties bekleeden). Deze medewerkers bieden wij specifieke trainingsprogramma's met als doel het ontwikkelen van leiderschapskwaliteiten en het vergroten van inhoudelijk strategische en luchtvaartspecifieke kennis.

### Ontwerp nieuw functiehuis

Om te komen tot een overzichtelijker, consistent en eenvoudiger functiesysteem, is een volledig nieuw functiehuis ontworpen. Hierin zijn in 2008 alle functies op eenzelfde manier beschreven waardoor zij op een en dezelfde manier kunnen worden gewaardeerd. Dit bevordert de transparantie van de beoordeling van de medewerkers en hun ontwikkeling. Tegelijkertijd geeft het een goede ondersteuning bij loopbaanplanning.

### Gezond, vitaal en veilig

Schiphol Group scoort goede cijfers op het gebied van gezondheid, veiligheid en betrokkenheid van haar medewerkers. Als onderneming willen we echter de

slag maken van 'gezonde' naar 'vitale' medewerkers. In deze visie is 'gezondheid' niet meer dan een voorwaarde voor functioneren, terwijl 'vitaliteit' is verbonden met energie, inspiratie en uithoudingsvermogen, zowel lichamelijk als geestelijk. In dit kader werd onder andere het periodiek arbeidskundig gezondheidsonderzoek (PAGO) voor oudere medewerkers vervangen door een (vrijwillig) preventief medisch vitaliteitsonderzoek (PMVO). Dit laatste onderzoek leert hen in een vroeg stadium alert te zijn op eventuele gezondheidsrisico's die hun werk en leefstijl met zich mee kunnen brengen. Hierdoor kunnen tijdig, in overleg met de bedrijfsarts, gepaste maatregelen worden genomen. Eigen verantwoordelijkheid, gefaciliteerd door de werkgever, staat hierbij voorop. Besloten is dit onderzoek in een aangepaste vorm ook aan te bieden aan jongere medewerkers.

Andere initiatieven voor een gezonde levensstijl betroffen extra aandacht voor gezonde voeding in de personeelsrestaurants, een stoppen-met-roken-actie en het continue aanbod van gratis sportprogramma's in ons eigen sportcentrum.

### Veilige arbeidsomstandigheden

Met ons arbobeleid willen wij de veiligheid, de gezondheid en het welzijn bij het verrichten van arbeid waarborgen en fysieke of psychische schade aan eigen werknemers, ingehuurde derden, passagiers en bezoekers voorkomen. Het voorkomen van welk incident dan ook vormt hierbij het uitgangspunt. Onder ons personeel op Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport vonden in 2008 25 ongevallen plaats die tot verzuim hebben geleid (24 in 2007) en 14 ongevallen zonder verzuim (2 in 2007). Ook in dit verslagjaar hebben we ons in het bijzonder gericht op arboveiligheid in de bagagekelders, die uit

31% medewerkers vrouw



oogpunt van arbeidsomstandigheden een risicovol gebied zijn. We proberen voortdurend nieuwe technieken te ontwikkelen om de fysieke belasting van het werk in de bagagekelders te verminderen. Zo worden de in 2007 ontwikkelde mechanische hulpen in steeds meer bagagehallen in gebruik genomen. En van de nieuw ontwikkelde bagagerobot worden er zes in 2009 in de nieuwe bagagehal Nieuw-Zuid geplaatst.

Grote vorderingen zijn gemaakt in het ontwikkelen van een detectiesysteem waarmee eventueel gevaarlijke situaties met personen op de bagagebanden kunnen worden voorkomen. Het systeem is in december 2008 succesvol getest en wordt in 2009 stapsgewijs ingevoerd in het terminalcomplex.

Wij zijn in 2008 gestart met het maken van een arbocatalogus op bedrijfsniveau. Hierin wordt per arbeidsrisico aangegeven welke beheersmaatregelen van toepassing zijn.

### Het Nieuwe Werken

Met het oog op het bevorderen van duurzame mobiliteit, kostenbesparing, hogere productiviteit en minder ziekteverzuim is in 2008 een beleid ontwikkeld voor tele- en flexwerken – het Nieuwe Werken – dat in 2009 geïmplementeerd zal worden. Het nieuwe werken is gebaseerd op drie elementen: telewerken, flexibel werken en eigen verantwoordelijkheid, die in deze samenhang een succesvol resultaat kunnen opleveren.

### Schiphol College

Het in 2007 door Schiphol Group, in samenwerking met het ROC van Amsterdam, opgerichte Schiphol College is in nauwelijks een jaar tijd gegroeid naar een netwerkorganisatie met vier professionele

diensten: Leerbanen, Stagebureau, Beroeps Begeleidende Leerwegen en Maatwerktrainingen. Om het werk- en leerconcept van Schiphol College verder te ontwikkelen is samen met een aantal partners uit de luchtvaartbranche en de onderwijssector het project Innovatiearrangement Schiphol College gestart. Vijf werkgroepen zijn geformeerd om het werk- en leerconcept de komende twee jaar verder te ontwikkelen, ondersteund door een subsidie, die in het voorjaar 2008 aan het ROC van Amsterdam is toegekend.

#### Leerbanen

In 2008 namen 65 mensen met een uitkering, afkomstig uit gemeentes rondom Schiphol, deel aan een werk- en leertraject in de logistieke, beveiligings- of facilitaire sector. Veertien hiervan zijn in 2008 begonnen aan een baan bij Schiphol Group.

#### Stagebureau

In 2008 hebben 165 scholieren (vanaf VMBO) en studenten stage gelopen bij verschillende bedrijven op de luchthaven. Bij Schiphol Group hebben 100 stagiairs werkervaring op kunnen doen.

#### Beroeps Begeleidende Leerwegen (BBL)

In maart is in het kader van Beroeps Begeleidende Leerwegen de MBO-opleiding beveiligingsmedewerker airport gestart. Inmiddels telt deze opleiding tot gekwalificeerd (luchthaven)beveiligers driehonderd (nieuwe) werknemers van Schiphol-bedrijven en andere ondernemingen op het luchthaventerrein. Op 9 december zijn de eerste diploma's uitgereikt.

#### Maatwerktrainingen

Samen met de bedrijven op de luchthaven ontwikkelt Schiphol College maatwerktrainingen voor werknemers, zoals de training Taal op de Werkvloer. In 2008 hebben 438 werknemers een maatwerktraining gevolgd.

## Vooruitzichten

Wij verwachten dat op Amsterdam Airport Schiphol het aantal passagiers en het aantal vliegtuigbewegingen in 2009 6% tot 10% zullen dalen en het vrachtvervoer met circa 15% als gevolg van de wereldwijde financiële en economische crisis en de invoering van de vliegbelasting in 2008.

In 2009 zal Schiphol Group circa EUR 285 miljoen investeren, waarvan circa 50% in luchtvaartvoorzieningen op de locatie Schiphol. Mede als gevolg van deze verdere investeringen heeft Schiphol Group in 2009 een additionele financieringsbehoefte die in het begin van 2009 door middel van schuldfinanciering in de kapitaalmarkt al grotendeels is afgedekt. Mede door de sterke toename van haar schuldpositie in 2008 en de verdere toename in 2009, zullen de financieringslasten verder toenemen.

Wij gaan er vanuit dat het personeelsbestand ultimo 2009 kleiner zal zijn in vergelijking met ultimo 2008 als gevolg van de in januari 2009 aangekondigde reorganisatie. Deze reorganisatie beoogt het personeelsbestand van Schiphol Nederland BV ultimo 2010 met 10% tot 25% te verminderen.

Wij verwachten over 2009 een netto resultaat dat mede door de ingezakte vraag naar luchtvervoer en teruglopende inkomsten uit niet-luchtvervoer activiteiten, tenminste 50% lager zal uitkomen dan het netto resultaat over 2008.

Schiphol, 18 februari 2009

De Directie

## ■ Corporate Governance

### Governance structuur

Schiphol Group is een niet beursgenoteerde Naamloze Vennootschap met een volledig structuur-regime dat waar mogelijk c.q. zinvol de bepalingen uit de Corporate Governance Code naleeft.

Schiphol Nederland BV kwalificeert zich, conform het besluit van 26 juli 2008 tot uitvoering van artikel 41 van Richtlijn nr 2006/43/EG, als een organisatie van openbaar belang, daar zij obligaties heeft geëmitteerd. Schiphol Group maakt gebruik van de vrijstellingsmogelijkheid zoals uiteengezet in artikel 3 sub a van voornoemd besluit. De taken en vereisten die behoren bij de verplichte Auditcommissie voor een organisatie van openbaar belang worden daarmee uitgeoefend en nageleefd door de Auditcommissie van NV Luchthaven Schiphol.

Schiphol Group heeft kennis genomen van de wijzigingen van de Corporate Governance Code die door de Monitoring Commissie Corporate Governance Code op 10 december 2008 zijn gepubliceerd en zal deze wijzigingen waar mogelijk en zinvol implementeren in 2009.

### 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 Tabaksblad 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 2008 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.nl](http://www.schipholgroup.nl) onder 'Investor Relations'. 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) niet toegepast en is slechts een afvaardiging van de Raad van Commissarissen en directie aanwezig bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

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. De daarna gesloten arbeidscontracten met de heren Nijhuis, Rutten en De Groof zijn in overeenstemming met de bepalingen uit de Corporate Governance Code.

Een uitgebreidere toelichting op bovenstaande punten is gepubliceerd op onze website [www.schipholgroup.nl](http://www.schipholgroup.nl) onder 'Investor Relations'.

De voorgestelde wijzigingen, als gevolg van veranderingen in 2004 van het Burgerlijk Wetboek inzake de structuurregeling hebben de aandeelhouders in 2008 goedgekeurd en zijn doorgevoerd in de statuten van de vennootschap.

### 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 en in aandelen Aéroports de Paris (AdP). 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 heeft vier permanente commissies: de Auditcommissie, de Nominatiecommissie, de Remuneratiecommissie en de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie. In de vergaderingen van de gehele Raad van Commissarissen wordt verslag gedaan van de vergaderingen van deze commissie.

Voor iedere permanente commissie is een reglement opgesteld dat is gepubliceerd op de website [www.schipholgroup.nl](http://www.schipholgroup.nl) onder 'Investor Relations'.



Schiphol Plaza

De in 2008 tijdelijk ingestelde commissie, die de besluitvorming voor de gehele Raad van Commissarissen voorbereidde ten aanzien van het aangaan van de langdurige samenwerking (inclusief bijbehorende crossparticipatie) met Aéroports de Paris, is eind 2008 ontbonden.

### Auditcommissie

De Auditcommissie bestaat uit tenminste drie leden. Zij komt minstens driemaal per jaar bijeen en maakt van iedere vergadering een verslag. Twee van de huidige leden gelden als financieel expert als bedoeld in het profiel voor de Raad van Commissarissen. Secretaris is de Corporate Controller.

### Nominatiecommissie

De Nominatiecommissie bestaat uit tenminste drie leden. Zij komt bijeen indien noodzakelijk en 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.

### Remuneratiecommissie

De Remuneratiecommissie bestaat uit tenminste drie leden. Zij komt minstens tweemaal per jaar bijeen en stelt jaarlijks een rapport van haar beraadslagingen en bevindingen op dat zij publiceert in het jaarverslag. 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 iedere vergadering een verslag van haar beraadslagingen en bevindingen. Secretaris is de Directeur Corporate Affairs.

Schiphol, 18 februari 2009

De Raad van Commissarissen  
De Directie

Schiphol Plaza



## ■ Remuneratierapport

### Algemeen remuneratiebeleid voor de directie

#### Procedure

Conform de Corporate Governance Code heeft de Raad van Commissarissen, op advies van de Remuneratiecommissie, het remuneratiebeleid opgesteld voor de directieleden van Schiphol Group. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Schiphol Group heeft het remuneratiebeleid vastgesteld. Binnen het vastgestelde remuneratiebeleid is door de Raad van Commissarissen, wederom op advies van de Remuneratiecommissie, het vaste deel van het inkomen bepaald en wordt ieder jaar het variabele deel van het inkomen vastgesteld.

Aan het begin van elk jaar komen de Raad van Commissarissen en de directieleden een prestatiecontract overeen voor het variabele gedeelte. Dit contract bevat vooraf bepaalde, uitdagende, meetbare en beïnvloedbare doelstellingen die gerealiseerd moeten worden voor de korte termijn bonus en de lange termijn bonus voor dat jaar. Hierbij worden met ieder directielid naast financiële ook duurzaamheids- en/of operationele doelstellingen afgesproken. Nadat de Raad van Commissarissen de prestaties over het afgelopen jaar heeft beoordeeld, stelt hij vast in hoeverre de directieleden hun collectieve en individuele doelstellingen hebben gehaald. Tevens toetst de Raad van Commissarissen regelmatig of het vaste en het variabele 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 'on target' presteren maximaal op het niveau van de mediaan van de referentiegroep bevindt. In geval van excellent presteren kan het totale beloningspakket zich in enig jaar 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, aan duurzaamheid en het klimaatbeleid en aan de waardeontwikkeling van Schiphol Group in het algemeen.

#### 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 (financiële, operationele en/of duurzaamheid) parameters waarop de onderneming wordt gestuurd. Dit is in de keuze en vormgeving van het arbeidsvoorwaardenpakket ook terug te vinden. Om deze reden is een belangrijk deel van het beloningspakket 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, maar hebben onder andere betrekking op operationele processen, duurzaamheid en het klimaatbeleid.

Het "on target" niveau van de korte termijn bonus bedraagt 35% van het vaste inkomen. Overschrijding van het geformuleerde ambitieniveau voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden tot een bonusrealisatie van maximaal 1,625 maal het gedefinieerde "on target" niveau van dat onderdeel voor de president-directeur; voor de overige directieleden is dit maximaal 1,67. Hierdoor kan bij uitzonderlijke prestaties de korte termijnbonus maximaal 47,5% van het vaste inkomen bedragen voor de president-directeur; voor de overige directieleden 45,1%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

Als % van het vaste inkomen:

#### President-directeur

	on target	above target
ROE target	20,0% <i>max. swing factor 1,625</i>	32,5%
Portefeuille gebonden	7,5%	7,5%
Algemeen functioneren	7,5%	7,5%
<b>Totaal</b>	<b>35,0%</b>	<b>47,5%</b>

#### Overige directieleden

	on target	above target
ROE target	15,0% <i>max. swing factor 1,67</i>	25,1%
Portefeuille gebonden 1	7,5%	7,5%
Portefeuille gebonden 2	7,5%	7,5%
Algemeen functioneren	5,0%	5,0%
<b>Totaal</b>	<b>35,0%</b>	<b>45,1%</b>

#### 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 "on target" niveau van 35% van het vaste inkomen.

Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen.

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 respectievelijk pro rata in geval van pensionering in deze periode. 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 aange-

zien besloten is hun eerder vastgestelde contractuele rechten na te komen. De heer Cerfontaine is op de leeftijd van 62 jaar met pensioen gegaan met een ouderdomspensioentoezegging ter hoogte van 70% van zijn vaste inkomen. In dat verband heeft per 31 december 2008 een affinanciering van de hieruit voortvloeiende verplichtingen plaats gevonden. De heren Verboom en Rutten kunnen op 62-jarige leeftijd met pensioen met een toezegging ter hoogte van 70% van hun vaste inkomen. Hiervoor vindt in aanvulling op de opbouw krachtens de ABP pensioenregeling jaarlijks een aanvullende dotatie plaats ten behoeve van het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). De heren Nijhuis en De Groof nemen deel aan de ABP middelloonregeling (waarbij het ouderdomspensioen op 65-jarige leeftijd een aanvang neemt) waarbij echter ook voor hen contractueel een pensioenleeftijd van 62 jaar is opgenomen. Zij hebben dus geen eindloontoezegging. Wel maken zij aanspraak op een jaarlijkse vaste bijdrage ten behoeve van een levensloopregeling ter compensatie van de ontbrekende pensioenopbouwjaren gelegen tussen 62 en 65 jaar.

De verschuldigde premie voor de pensioenregeling stelt het ABP jaarlijks vast en wordt betaald door de onderneming. De premie voor een eventueel partner plus-pensioen wordt door de directieleden zelf opgebracht.

#### Overige arbeidsvoorwaarden

De secundaire arbeidsvoorwaarden bestaan uit een passende representatiekostenvergoeding, een bedrijfsauto en gebruik van telefoon. Tevens heeft de onderneming ten behoeve van de directieleden een ongevallenverzekering alsmede een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering afgesloten. Er zijn en worden geen leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de directie. Voor nevenfunc-

ties geldt een restrictief beleid; aanvaarding van nevenfuncties behoeft expliciete goedkeuring van de Raad van Commissarissen.

#### Arbeidsovereenkomsten

Conform de Corporate Governance Code zullen directieleden worden benoemd voor een eerste termijn van maximaal vier jaar. Na afloop van een eerste termijn kan bij goed functioneren een directielid worden herbenoemd voor achtereenvolgende termijnen van (maximaal) vier jaar. Uitgangspunt bij de arbeidsovereenkomsten is dat zal worden aangesloten bij hetgeen in de Corporate Governance Code hierover is opgenomen en de bestaande arbeidsovereenkomsten, zoals overeengekomen voor 1 januari 2004, zullen worden gerespecteerd. Hetgeen concreet inhoudt dat de arbeidsovereenkomst van de heer Verboom niet is opgebroken en de arbeidscontracten met de heren Nijhuis, Rutten en De Groof conform de bepalingen uit de Corporate Governance Code zijn aangegaan. Voor de heer Verboom geldt dat de afvloeiingsregeling in dit contract is vastgesteld op anderhalf maal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald.

#### Remuneratie van de directie over 2008

Per 1 januari 2008 zijn de vaste inkomens van de directieleden verhoogd met 2,75 %. Hiermee is aangesloten bij de praktijk zoals die gold voor de medewerkers die vallen onder de CAO. De directieleden hebben in 2008 voldaan aan de ROE doelstelling met een swingfactor van 1.25. Ook is in belangrijke mate voldaan aan de persoonsgebonden doelstellingen voor 2008, die ondermeer bestonden uit het opstellen van de Blauwdruk Energie voor Amsterdam Airport Schiphol, ontwikkeling business plan Lelystad Airport, plan opstellen ten behoeve van schoon oppervlaktewater voor Amsterdam Airport Schiphol, effectueren

van een anticiperend geluidsmanagement voor Amsterdam Airport Schiphol, voorstel tot eventuele ontwikkeling van een golfbaan en golfhotel nabij Amsterdam Airport Schiphol, opstellen businesscase (inclusief plan van aanpak) gebiedsontwikkeling 60 ha bij Hoofddorp ten behoeve van de reductie van het grondlawaai aldaar, upgrade van Lounge 3 in de terminal van Amsterdam Airport Schiphol en opstellen visie duurzame mobiliteit voor Amsterdam Airport Schiphol. De Economic Profit doelstellingen uit het Businessplan zijn eveneens gehaald.

Een nadere toelichting bij de remuneratie van de directie over 2008 staat op pagina 192 van dit jaarverslag.

### **Remuneratie van de Raad van Commissarissen**

#### **Algemeen**

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

Lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen geeft recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van een van de andere commissies ontvangt EUR 5.000 per jaar

### **Remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2008**

De remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2008 staat op pagina 192 van dit jaarverslag.

Schiphol, 18 februari 2009

De Raad van Commissarissen

## ■ Gebeurtenissen na balansdatum

### **Reorganisatie Schiphol Group**

Als gevolg van de sterk dalende vervoerscijfers en toenemende internationale concurrentie hebben wij in januari 2009 bekendgemaakt dat het aantal medewerkers van Schiphol Nederland bv op Amsterdam Airport Schiphol (nu: 2.200) eind 2010 met 10 tot 25% zal zijn verminderd. De personeelsreductie zal geschieden door natuurlijk verloop, uitbesteding van werkzaamheden en het vervallen van arbeidsplaatsen. Met de vakbonden is afgesproken een sociaal plan vast te stellen. De Centrale Ondernemingsraad zal in de gelegenheid worden gesteld over de plannen advies uit te brengen.

### **Tussenvonnis Groenenbergterrein**

Op 28 januari 2009 heeft de Rechtbank Haarlem in de artikel 55-procedure een tussenvonnis gewezen, dat er kort gezegd op neer komt dat er geen waardestijging zou zijn direct na de opheffing van het bouwverbod voor het Groenenbergterrein. De rechtbank heeft het eindvonnis aangehouden gezien de nog aanhangige cassaties bij de Hoge Raad in de artikel 50-procedure. Inmiddels heeft de Hoge Raad inzake de klachten tegen de eerdere tussenvonnissen van de Rechtbank Haarlem zowel Chipshol als Schiphol in hun cassatieverzoeken niet ontvankelijk verklaard; het betrof hier klachten betreffende de processuele aspecten van de zaak. In de hoofdzaak zijn inmiddels schriftelijke stukken gewisseld en worden proceshandelingen binnenkort afgerond, waarna het oordeel aan de Hoge Raad is.

Op 18 februari 2009 heeft de Raad van State het beroep van Chipshol bij de rechtbank Haarlem tegen het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat tot opheffing van het bouwverbod (op 28 juni 2007) op dit materiele punt ongegrond verklaard. Daarmee is er definitief sprake van een rechtmatig besluit tot opheffing.

# ■ Toezicht, 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

- Member of the Board Aon Corporation
- Commissaris HAL Holding NV
- Commissaris Het Concertgebouw NV
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur ABN Amro Holding NV



**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
- Member of the Board British American Tobacco p.l.c.
- Commissaris bij de Janivo Holding BV
- Commissaris ABN Amro NV
- Voorzitter Raad van Toezicht van de Aidsfonds/ Stop Aids Now stichtingen
- Voorzitter Raad van Toezicht van het Rijksmuseum
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Heineken 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 Porceleyne 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
- Commissaris Holland Casino
- Voormalig Senior partner Caron & Stevens/Baker & McKenzie
- Voormalig lid Eerste Kamer



**Mr. H. van den Broek**  
(1936, Nederlandse nationaliteit)

Commissaris sinds 2000; derde en tevens laatste termijn loopt af in 2012

- Minister van Staat
- Voorzitter Calamiteiten Commissie van de Stichting Calamiteiten Fonds
- Lid Raad van advies Stuart Lammert&Co
- Lid Global Leadership Foundation
- Voormalig Lid van de Europese Commissie
- Voormalig Minister van Buitenlandse Zaken



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

Commissaris sinds 2001; tweede termijn loopt af in 2009

- President-commissaris Koninklijke Philips Electronics Nederland BV
- Commissaris ABN Amro NV
- Commissaris Arbo Unie
- Commissaris Twynstra Gudde
- Lid Governing Counsel Van Leer Group Foundation
- Voorzitter Bernard van Leer Foundation
- Voormalig President HayVision Society
- Voormalig lid Eerste Kamer



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

Commissaris sinds 2006; eerste termijn loopt af in 2010

- Onderzoeker, namens de Ondernemingskamer van het gerechtshof Amsterdam, naar beleid en gang van zaken van Fortis NV
- Vice Voorzitter Raad van Commissarissen Fugro NV
- Commissaris NV Nederlandse Spoorwegen
- Commissaris Koninklijke Vopak NV
- Commissaris Unibail-Rodamco SA
- Commissaris Parcom Capital BV
- Lid Commissie Kapitaalmarkt AFM
- Bestuurslid van de beschermingsstichting van Philips, Océ en Heijmans
- Voormalig CFO en lid Raad van Bestuur van VNU NV
- Voormalig CFO van Shell Expro UK

## De directie



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

President-directeur sinds 1 januari 2009

- Lid Raad van Commissarissen SNS Reaal (vanaf 15 april 2009<sup>5)</sup>)
- Board member Aéroports de Paris SA (vanaf 15 juli 2009<sup>5)</sup>)



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

Lid Directie/COO  
sinds 1 september 2005

- Lid Raad van Advies NIVR
- Lid van het 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

Aviation



**Dr. P.M. Verboom**  
(1950, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CFO  
sinds 1 september 1997

- Lid Raad van Commissarissen VastNed Retail NV
- Lid Raad van Commissarissen Super de Boer NV
- Board member Aéroports de Paris SA (vanaf 15 juli 2009<sup>5)</sup>)
- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport NV
- Non-executive director of Brisbane Airport Corporation Pty Ltd.

Consumers \*

Real Estate \*

Alliances & Participations



**Dr. M.M. de Groof**  
(1957, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CCO  
sinds 1 februari 2008

- Lid Bestuur Amsterdam Connecting Trade
- Lid Algemeen Bestuur KennisKring Amsterdam

Consumers \*\*

Real Estate \*\*

<sup>5)</sup> Moet nog formeel worden goedgekeurd door aandeelhoudersvergadering.

\* tot 1 februari 2008

\*\* vanaf 1 februari 2008



## Management Business Areas & Staven

### Business Areas

Ad Rutten	Business Area Aviation
Otto Ambagtsheer	Business Area Consumers
André van den Berg	Business Area Real Estate
Pieter Verboom	Business Area Alliances & Participation

### Regionale en Internationale activiteiten

Enno Osinga	Schiphol International
Roland Wondolleck	Rotterdam Airport
Joost Meijs	Eindhoven Airport
Lex Oude Weernink	Lelystad Airport
Koen Rooijmans	Brisbane Airport Corporation
Alain Maca	JFK IAT
Peter Steinmetz	Aruba Airport Authority
Anne-Marie Zuidweg	Arlanda Schiphol Development Company
Dieme Ketel	Angkasa Pura Schiphol
Frits Bosch	Dartagnan Biometric Solutions

### Staff & support

Paul Luijten	Corporate Affairs
Jan Stringer	Corporate Audit
Charles Evers	Corporate Control
Joris Backer	Corporate Legal en secretaris
Frits Bosch	Corporate Procurement
Gerard Ellerman	Corporate Treasury
Wim Mul	Human Resources
Joop Krul	Airport Development
Ad Benschop	Projectmanagement Schiphol
Kees Jans	Information & Communication Technology

## Centrale Ondernemingsraad

Rick Krebbers	<i>voorzitter</i>
Jan Koomen	<i>plv. voorzitter</i>
Frans Sam	<i>secretaris</i>
Hans Fritzsche	<i>plv. secretaris</i>
Frieda van Barneveld	
Marja Goeman	
Rob Holtslag	
Siard Hovenkamp	
Joost Peetoom	
Henk Bakker	
Erik Koppedraaijer	
Remon Mersmann	
Wim Roozendaal	
Rob van der Zee	
Joop Zorn	

## Nieuwe commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft besloten om de heer H.J. Hazewinkel (1949, Nederlandse nationaliteit) te benoemen in de vacature die ontstaat, als de heer P.J. Kalff op 16 april 2009 zijn functie neerlegt. De heer Hazewinkel was tot 1 januari 2009 voorzitter van de Raad van Bestuur van VolkerWessels.

De Raad van Commissarissen heeft tevens besloten om de heer P. Graff (1947, Franse nationaliteit) uiterlijk per 15 juli 2009, conform de afspraken die zijn gemaakt met Aéroports de Paris bij het nemen van een belang van 8% in elkaars onderneming, te benoemen tot lid van de Raad van Commissarissen van Schiphol Group en van de Auditcommissie. De heer Graff is Président Directeur Général van Aéroports de Paris SA.

Na de benoeming van de heer Graff zal de Raad van Commissarissen uit acht leden bestaan.

De Raad heeft besloten dat de heer Ruys, momenteel vice-voorzitter, in april de heer Kalff als voorzitter van de Raad van Commissarissen zal opvolgen. Mevrouw Maas-de Brouwer wordt dan vice-voorzitter.

## Schiphol Group Jaarrekening 2008

## Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2008	101
Geconsolideerde balans per 31 december 2008	102
Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen	105
Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2008	105
<b>Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening</b>	<b>108</b>
■ Algemene informatie	108
■ Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling	108
■ Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen	121
■ Kritische veronderstellingen en schattingen	123
■ Management van financiële en belastingrisico's	126
■ Informatie per bedrijfssegment	134
■ Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	136
■ Toelichting op de geconsolideerde balans	148
■ Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht	186
■ Gebeurtenissen na balansdatum	189
■ Gerelateerde partijen	190

## Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2008	202
Enkelvoudige balans per 31 december 2008	203
Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening	204

## Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2008

(in EUR 1.000)	Toelichting	2008	2007
<b>Netto-omzet</b>	1	<b>1.153.951</b>	1.146.219
Verkoopopbrengst vastgoed		10.330	8.942
Kostprijs verkoop vastgoed		7.849	6.132
<b>Resultaat uit verkoop vastgoed</b>	2	<b>2.481</b>	2.810
Waardeveranderingen vastgoed		19.056	111.673
<b>Overige resultaten uit vastgoed</b>		<b>21.537</b>	114.483
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	4	515.236	486.511
Personeelsbeloningen	5	182.393	167.960
Afschrijvingen	6	172.022	170.763
Bijzondere waardeveranderingen	7	298	3.935
Overige bedrijfskosten	8	11.398	11.846
<b>Totaal bedrijfslasten</b>		<b>- 881.347</b>	- 841.015
<b>Exploitatieresultaat</b>		<b>294.141</b>	419.687
Financiële baten en lasten	9	- 53.682	- 35.413
Resultaat deelnemingen	10	10.187	10.896
<b>Resultaat voor belastingen</b>		<b>250.646</b>	395.170
Winstbelasting	11	- 63.768	- 79.146
<b>Resultaat</b>		<b>186.878</b>	316.024
Toekomend aan:			
<b>Minderheidsaandeelhouders</b>	12	<b>2</b>	238
<b>Aandeelhouders (netto resultaat)</b>		<b>186.876</b>	315.786
<b>Winst per aandeel (x EUR 1)</b>	13	<b>1.083</b>	1.844
<b>Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)</b>	13	<b>1.083</b>	1.844

**Activa**

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2008	31 december 2007
<b>Vaste activa</b>			
Immateriële activa	14	46.995	41.722
Activa t.b.v. operationele activiteiten	15	2.092.957	2.085.464
Activa in aanbouw of ontwikkeling	16	677.963	537.079
Vastgoedbeleggingen	17	988.324	911.361
Latente belastingen	18	210.376	234.267
Deelnemingen	19	615.193	46.626
Vorderingen op deelnemingen	20	46.053	46.180
Overige financiële belangen	21	6.668	16.590
Leasevorderingen	22	7.489	9.230
Leningen	23	3.994	3.400
Derivaten	32	42.290	1.071
Overige langlopende vorderingen	24	15.628	12.131
		<u>4.753.930</u>	<u>3.945.121</u>
<b>Vlottende activa</b>			
Leasevorderingen	22	1.741	1.540
Leningen	23	105	41
Activa beschikbaar voor verkoop	25	15.851	15.851
Derivaten	32	7.155	-
Handels- en overige vorderingen	26	232.127	182.827
Liquide middelen	27	398.429	141.786
		<u>655.408</u>	<u>342.045</u>
		<u>5.409.338</u>	<u>4.287.166</u>

**Passiva**

(in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2008	31 december 2007
<b>Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders</b>			
Geplaatst kapitaal	28	84.511	77.712
Agio reserve	28	362.811	-
Ingehouden winst	29	2.442.372	2.848.570
Overige reserves	30	- 21.404	11.667
		<u>2.868.290</u>	<u>2.937.949</u>
Minderheidsaandeelhouders	31	18.305	18.644
		<u>2.886.595</u>	<u>2.956.593</u>
<b>Langlopende verplichtingen</b>			
Leningen	32	1.528.512	699.270
Leaseverplichtingen	33	117.454	121.465
Personeelsbeloningen	34	40.474	43.794
Overige voorzieningen	35	10.000	10.000
Derivaten	32	3.546	15.558
Overige langlopende verplichtingen	36	97.978	78.186
		<u>1.797.964</u>	<u>968.273</u>
<b>Kortlopende verplichtingen</b>			
Leningen	32	167.431	83.103
Leaseverplichtingen	33	4.110	3.463
Derivaten	32	7.474	129
Winstbelasting	37	8.655	8.617
Handels- en overige schulden	38	537.109	266.988
		<u>724.779</u>	<u>362.300</u>
		<u>5.409.338</u>	<u>4.287.166</u>

## Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen

(in EUR 1.000)	Toelichting	Toekomend aan de aandeelhouders				Minderheids	Totaal
		Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Overige reserves	aandeel-houders	
<b>Stand per 31 december 2006</b>		<b>77.712</b>	-	<b>2.611.841</b>	<b>14.322</b>	<b>18.489</b>	<b>2.722.364</b>
Omrekeningsverschillen	30	-	-	-	499	-	499
Waardemutaties hedgetransacties	30	-	-	-	- 4.120	28	- 4.092
Waardemutaties overige belangen	30	-	-	-	966	-	966
Direct in het eigen vermogen verwerkte mutaties		-	-	-	- 2.655	28	- 2.627
<b>Resultaat</b>		-	-	<b>315.786</b>	-	<b>238</b>	<b>316.024</b>
Som van het resultaat en direct in het eigen vermogen verwerkte mutaties		-	-	<b>315.786</b>	- 2.655	<b>266</b>	<b>313.397</b>
Uitbetaling van dividend	29	-	-	- 79.057	-	- 111	- 79.168
<b>Stand per 31 december 2007</b>		<b>77.712</b>	-	<b>2.848.570</b>	<b>11.667</b>	<b>18.644</b>	<b>2.956.593</b>
Omrekeningsverschillen	30	-	-	-	- 969	-	- 969
Waardemutaties hedgetransacties	30	-	-	-	- 22.180	- 230	- 22.410
Waardemutaties overige belangen	30	-	-	-	- 9.922	-	- 9.922
Direct in het eigen vermogen verwerkte mutaties		-	-	-	- 33.071	- 230	- 33.301
<b>Resultaat</b>		-	-	<b>186.876</b>	-	<b>2</b>	<b>186.878</b>
Som van het resultaat en direct in het eigen vermogen verwerkte mutaties		-	-	<b>186.876</b>	- 33.071	- 228	<b>153.577</b>
Uitgifte van aandelen	28	6.761	362.811	-	-	-	<b>369.572</b>
Uitbetaling van dividend	29	-	-	- 593.036	-	- 111	- 593.147
Overige mutaties	28	38	-	- 38	-	-	-
<b>Stand per 31 december 2008</b>		<b>84.511</b>	<b>362.811</b>	<b>2.442.372</b>	<b>- 21.404</b>	<b>18.305</b>	<b>2.886.595</b>

Het dividend dat per aandeel in 2008 en 2007 werd uitgekeerd kan als volgt worden berekend:

	dividend over 2007, betaald in 2008	dividend over 2006, betaald in 2007
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	<b>93.036.000</b>	79.057.000
Aantal uitstaande aandelen rechthebbende op dividend	<b>171.255</b>	171.255
Dividend per aandeel (x EUR 1)	<b>543</b>	462

Naast vorenstaand regulier dividend is in 2008 een superdividend uitgekeerd aan de aandeelhouders van EUR 500 miljoen. Bij een op dat moment uitstaand aantal aandelen van 171.255 is dit een additioneel dividend per aandeel van EUR 2.920.

Per 1 december 2008 hebben Schiphol Group en Aéroports de Paris SA een wederzijds aandelenbelang in elkaar genomen van 8%. In dat kader zijn door Schiphol Group 14.892 nieuwe aandelen uitgegeven aan Aéroports de Paris SA en is daarmee het totaal aantal uitstaande aandelen vergroot naar 186.147 aandelen. Deze nieuw uitgegeven aandelen hadden geen recht op het dividend over 2007 en het in 2008 uitgekeerde superdividend.

## Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2008

(in EUR 1.000)	Toelichting	2008	2007	
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten:</b>				
	Kasstroom uit bedrijfsoperaties	40	503.805	462.677
	■ Betaalde winstbelasting		- 51.249	- 125.260
	■ Betaalde interest		- 53.705	- 46.227
	■ Ontvangen interest		14.029	11.923
	■ Ontvangen dividend		7.849	10.357
			<b>- 83.076</b>	<b>- 149.207</b>
	<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>		<b>420.729</b>	<b>313.470</b>
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten:</b>				
	■ Investerings in immateriële activa	14	- 18.309	- 10.613
	■ Investerings in vaste activa	16	- 331.543	- 339.452
	■ Ontvangen uit desinvesteringen vastgoed	2	10.330	8.942
	■ Ontvangen uit desinvesteringen operationele activa	15	70	259
	■ Acquisities	41	- 584.006	- 25.203
	■ Kapitaaluitbreiding in deelnemingen	19	- 532	- 343
	■ Verstrekking van leningen aan deelnemingen	20	- 7.809	-
	■ Verstrekking van leningen	23	- 444	-
	■ Ontvangen aflossing leningen	23	26	-
	■ Nieuw afgekochte erfpacht	24	- 5.214	-
	■ Ontvangen termijnen financiële lease	22	2.922	2.860
	<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		<b>- 934.509</b>	<b>- 363.550</b>
	<b>Vrije kasstroom</b>		<b>- 513.780</b>	<b>- 50.080</b>
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>				
	■ Ontvangen uit opgenomen leningen	32	937.734	135.094
	■ Betaalde aflossingen op leningen	32	- 91.287	- 120.737
	■ Afwikkeling van derivaten	30	-	- 37.104
	■ Uitgifte van aandelen	28	369.572	-
	■ Betaald dividend	29	- 593.147	- 79.168
	■ Nieuw afgekochte erfpacht	36	-	7.940
	■ Betaalde termijnen financiële lease	33	- 13.216	- 13.357
	<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>		<b>609.656</b>	<b>- 107.332</b>
	<b>Nettokasstroom</b>		<b>95.876</b>	<b>- 157.412</b>
	Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	27	141.704	299.255
	Nettokasstroom		95.876	- 157.412
	Koers- en omrekeningsverschillen	9	- 397	- 139
	<b>Stand liquide middelen ultimo boekjaar</b>	<b>27</b>	<b>237.183</b>	<b>141.704</b>

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.

(in EUR 1.000)	Toelichting	2008	2007	
	Liquide middelen	27	398.429	141.786
	Schulden in rekening courant	38	- 161.246	- 82
			<b>237.183</b>	<b>141.704</b>

## 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 exploitant van luchthavens en in het bijzonder van AirportCities. Schiphol Group wil één van de meest toonaangevende luchthavens zijn van de wereld. Schiphol Group creëert duurzame waarde voor onze stakeholders 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 onze bezoekers en de daar gevestigde ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week diensten biedt die zij nodig hebben.

In de vergadering van 18 februari 2009 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 16 april 2009.

## Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling

Hierna volgt een uiteenzetting van de grondslagen voor consolidatie, waardering van activa en passiva en bepaling van het resultaat van Schiphol Group. Deze grondslagen zijn in overeenstemming met IFRS, voorzover aanvaard door de EU, en worden consistent toegepast op alle informatie die wordt gepresenteerd, tenzij anders is aangegeven.

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

Er zijn verscheidende nieuwe interpretaties uitgevaardigd die, mits 'endorsed' door de Europese Unie, verplicht zijn met ingang van 1 januari 2008. IFRIC 11 Group and Treasury Share Transactions biedt in specifieke omstandigheden een leidraad voor de toepassing van IFRS 2 Share-based Payment. IFRIC 12 Service Concession Arrangements behandelt de waardering en verwerking van concessiecontracten, waarbij de overheid of een ander publiekrechtelijk lichaam contracten gunt aan concessiehouders in de private sector om publieke diensten te verlenen. IFRIC 14 The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction verschaft richtlijnen voor de beoordeling van het plafond dat is vastgelegd in IAS 19 Employee Benefits voor het overschot dat als actief kan worden opgenomen. IFRIC 11 is niet van toepassing voor Schiphol Group. IFRIC 12 en IFRIC 14 werden nog niet toegepast aangezien zij momenteel nog niet 'endorsed' zijn door de Europese Unie. Toepassing van beide interpretaties zou evenwel geen effect hebben gehad op de jaarrekening van Schiphol Group.

Tevens is per 1 juli 2008 een wijziging van IAS 39 en IFRS 7 inzake Financial Instruments effectief met betrekking tot herclassificatie van financiële activa. De wijziging in IAS 39 zorgt ervoor dat herclassificatie van bepaalde financiële instrumenten in bepaalde situaties wordt toegestaan. De toepassing van de wijzigingen in IAS 39 en IFRS 7 hebben geen effect gehad op de jaarrekening 2008 van Schiphol Group.

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2009 of later  
Schiphol Group heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van standaarden of nieuwe interpretaties vervoegd vrijwillig toegepast die pas met ingang van 2009 of later verplicht zijn.

IFRS 8 Operating Segments is verplicht met ingang van boekjaar 2009. Hetzelfde geldt voor de wijzigingen in de standaarden IAS 1 Presentation of Financial Statements en IAS 23 Borrowing Costs. De herziene standaarden IFRS 3 Business Combinations en daarmee samenhangend IAS 27 Consolidated and Separate Financial Statements worden verplicht met ingang van het boekjaar 2010. IFRIC 13

Customer Loyalty Programmes, IFRIC 15 Agreements for the Construction of Real Estate, IFRIC 16 Hedges for a Net Investment in a Foreign Operation, IFRIC 17 Distribution of Non-Cash Assets to Owners en de wijzigingen in het kader van het Annual Improvements Project 2008 zijn verplicht met ingang van boekjaar 2009, mits 'endorsed' door de Europese Unie. De mogelijke gevolgen van deze nieuwe regelgeving voor Schiphol Group zijn nog in onderzoek.

Voorts wordt, voorzover van toepassing, voldaan aan de wettelijke bepalingen betreffende de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

Schiphol Group hanteert het historische kostprijsstelsel, uitgezonderd de tot de vastgoedbeleggingen behorende gebouwen en gronden, derivaten en overige financiële belangen. Deze posten worden gewaardeerd tegen reële waarde.

## 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 grotendeels toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de kosten van Schiphol Group.

Aangezien een belangrijk deel van de 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 ineffectieve 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.

#### Netto-omzet

Veel van de activiteiten van Schiphol Group genereren omzet die kwalificeert als omzet uit het verrichten van diensten (havengelden, concessies, verhuringen, autoparkeergelden). Deze omzet wordt verantwoord naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum en voorzover het resultaat betrouwbaar kan worden geschat. De omzet uit winkelverkoop komt voort uit verkoop van goederen en wordt verantwoord op het moment dat deze, uitsluitend contante, verkooptransacties plaatsvinden.

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van geleverde diensten onder aftrek van kortingen en over de omzet geheven belastingen (BTW en accijnzen). Kosten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord in het jaar waarin de daarmee verbandhoudende omzet is verantwoord.

#### Financiële baten en lasten

Rentebaten en -lasten worden verantwoord op basis van tijdsevenredigheid, rekening houdend met het effectieve rendement van het actief. Royalty's worden opgenomen volgens het toerekeningbeginsel. Dividend wordt verantwoord op het moment dat de onderneming het recht heeft verkregen om de betaling te ontvangen.

### Winst per aandeel

De gewone winst per aandeel wordt berekend door de winst die aan houders van gewone aandelen kan worden toegerekend te delen door het gewogen gemiddelde van het aantal uitstaande gewone aandelen gedurende het boekjaar. De verwaterde winst per aandeel is gelijk aan de gewone winst per aandeel aangezien momenteel geen sprake is van, uit hoofde van opties of converteerbare vermogensinstrumenten, potentieel uit te geven aandelen die tot verwatering van de winst per aandeel zouden kunnen leiden.

### Immateriële activa

Immateriële activa hebben betrekking op de kosten van goodwill welke is verkregen van derden, contractgerelateerde activa en op software.

Goodwill ontstaat bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures wordt opgenomen onder de immateriële activa. Goodwill ontstaat bij de acquisitie van deelnemingen is begrepen in de waarde van deelnemingen. Goodwill wordt initieel opgenomen tegen kostprijs, zijnde het verschil tussen de kostprijs van de overname en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van verkregen activa en passiva. Vervolgens wordt goodwill gewaardeerd tegen kostprijs verminderd met cumulatieve bijzondere waardeverminderingen. Op de post goodwill wordt niet afgeschreven. Voornoemde bijzondere waardeverminderingen vloeien voort uit een toets van de boekwaarde aan de realiseerbare waarde die jaarlijks wordt uitgevoerd. Ten behoeve van deze toets vindt toerekening van goodwill plaats aan de kasstroom genererende eenheid (dochteronderneming, joint venture of deelneming) waaraan de goodwill is gerelateerd. Deze toerekening is verder beschreven bij de toelichting op de post immateriële activa in de balans. Terugnemen van waardeverminderingen op goodwill is niet toegestaan.

De post contractgerelateerde activa betreft, bij overname van activiteiten van derden, overgenomen contracten. De bij toepassing van de overnamemethode (zoals beschreven onder Consolidatie, letter e) bepaalde reële waarde van deze contracten is aangemerkt als kostprijs welke wordt afgeschreven over de resterende contracttermijn.

De post software betreft extern aangekochte en intern ontwikkelde software. Voor wat betreft intern ontwikkelde software worden de interne uren en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van ICT projecten geactiveerd op basis van tijdsregistratie. Interne- en externe uren in de initiatief- en definitiefase worden niet geactiveerd. Software wordt lineair afgeschreven over de gebruiksduur.

### Activa in aanbouw of ontwikkeling

Alle investeringsuitgaven, uitgezonderd investeringsuitgaven met betrekking tot immateriële activa, worden initieel verantwoord onder activa in aanbouw of ontwikkeling, 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 of ingebruikname worden de activa overgeboekt naar vastgoedbeleggingen (tegen reële waarde) respectievelijk 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 waardeverminderingen.

De activa ten behoeve van operationele activiteiten worden, met uitzondering van de grond, volgens de lineaire methode afgeschreven. Afschrijving vindt plaats over de gebruiksduur. Deze termijn is onder andere afhankelijk van de aard van het object en de componenten waarin ieder object voor de toepassing van afschrijvingen uiteen valt. De gebruiksduur, evenals de in aanmerking genomen restwaarden worden elk jaareinde geëvalueerd.

Het netto resultaat uit hoofde van de verkoop van activa ten behoeve van operationele activiteiten wordt in de winst en verliesrekening verantwoord onder de netto-omzet uit overige activiteiten.

### Afschrijvingen

De immateriële activa en activa ten behoeve van operationele activiteiten worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van onderstaande afschrijvingstermijnen, die onder andere afhankelijk zijn van de aard van het object. Op goodwill, vastgoedbeleggingen, objecten in aanbouw en op grond wordt niet afgeschreven.

De afschrijvingstermijnen die binnen Schiphol Group worden gehanteerd zijn gebaseerd op de te verwachten gebruiksduur en zijn als volgt:

#### Immateriële activa

■ Contractgerelateerde activa	5 jaar
■ ICT uren in het kader van ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	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 toewijzing 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 de winst- en verliesrekening onder de waardeveranderingen vastgoed in het jaar waarin de verandering zich voordoet. In geval van verkoop worden gerealiseerde waardeveranderingen, zijnde het verschil tussen verkoopprijs en boekwaarde in de winst- en verliesrekening verantwoord. Op vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

### Latente belastingen

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

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

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

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

### Lease

#### (a) Classificatie

De activa waarvan de vennootschap of haar dochterondernemingen krachtens een leaseovereenkomst het economisch eigendom hebben, worden geclassificeerd als financiële lease. De vennootschap of haar dochterondernemingen hebben het economisch eigendom indien vrijwel alle aan het eigendom verbonden risico's en voordelen aan haar zijn overgedragen. Contracten waar het economisch eigendom in handen is van derden worden geclassificeerd als operationele lease. In de classificatie van leaseovereenkomsten als operationele of financiële lease is de economische realiteit leidend (niet de vorm van het contract).

#### (b) Schiphol Group als huurder in een financiële lease

De betreffende activa worden verantwoord onder activa ten behoeve van operationele activiteiten of onder vastgoedbeleggingen. De leningen die verband houden met deze overeenkomsten zijn verantwoord onder de leaseverplichtingen. De betreffende activa en verplichtingen worden initieel opgenomen tegen bedragen die, op het tijdstip van het aangaan van de leaseovereenkomst, gelijk zijn aan de reële waarde van het geleasede eigendom of, indien lager, aan de contante waarde van de minimale leasebetalingen. Op de activa wordt vervolgens afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de leasetermijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden. De betaalde 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.

#### (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.

#### Vorderingen op deelnemingen en leningen

De vorderingen op deelnemingen en leningen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de uitgegeven lening. Transactiekosten worden op dit bedrag in mindering gebracht. Vervolgens worden de vorderingen op deelnemingen en leningen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs. Verschillen tussen de aflossingswaarde enerzijds en de reële waarde verminderd met transactiekosten op het moment van uitgifte anderzijds worden daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rente methodiek

#### Overige financiële belangen

Op overige financiële belangen worden door de vennootschap zeggenschap noch invloed van betekenis uitgeoefend. Doorgaans betreft dit belangen kleiner dan 20%. Dergelijke belangen worden gewaardeerd tegen reële waarde die wordt ontleend aan een beursnotering of, indien geen sprake is van een beursnotering, aan waarderingstechnieken. Indien door het ontbreken van (actuele) informatie geen reële waarde kan worden bepaald door middel van waarderingstechnieken wordt het overige financiële belang gewaardeerd tegen de kostprijs. Wijzigingen in de reële waarde van deze overige financiële belangen worden 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 afdekkingtransacties worden aangemerkt als cash flow hedges.

Derivaten worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs. Vervolgens worden derivaten gewaardeerd tegen reële waarde, gebaseerd op een marktnotering of een model tot waardering van derivaten. Mutaties in de reële waarde worden verantwoord in de reserve afdekkingtransacties (onderdeel van het eigen vermogen), mits de afdekking in hoge mate effectief is. Het ineffektieve gedeelte wordt direct verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

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

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

#### Overige langlopende vorderingen

Bij vooruitbetaalde erfpacht wordt het bedrag van de afkoop als leasevordering opgenomen in de balans en lineair als last in de winst- en verliesrekening verantwoord over de termijn van het leasecontract.

#### Activa beschikbaar voor verkoop

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

#### Handels- en overige vorderingen

De handels- en overige vorderingen worden opgenomen tegen reële waarde, gewoonlijk de nominale waarde, onder aftrek van een voorziening wegens oninbaarheid. Toevoegingen aan deze voorziening en vrijval van deze voorziening worden verantwoord in de winst- en verliesrekening.

#### Liquide middelen

De post liquide middelen omvat rekening courant tegoeden bij de bank en deposito's met een oorspronkelijke looptijd korter dan drie maanden. Rekening courant schulden bij de bank worden verantwoord onder de handels- en overige schulden. De liquide middelen worden gewaardeerd tegen de reële waarde, gewoonlijk gelijk aan de nominale waarde.

#### Eigen vermogen

##### (a) Geplaatst kapitaal

Het geplaatste kapitaal omvat de op uitgegeven aandelen gestorte, nominale bedragen.

##### (b) Agio reserve

De agio reserve omvat de op uitgegeven aandelen gestorte bedragen, voorzover die stortingen de nominale waarde van de betreffende aandelen overschrijden.

##### (c) Ingehouden winst

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

#### (d) Overige reserves

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

Aan de reserve overige financiële belangen worden toegevoegd of onttrokken de wijzigingen in de reële waarde van de overige financiële belangen van Schiphol Group. Bij vervreemding van een overig financieel belang worden de cumulatieve wijzigingen in de reële waarde verantwoord in de winst- en verliesrekening als onderdeel van het resultaat uit hoofde van de vervreemding.

De grondslagen voor de reserve afdekkingstransacties worden besproken in de paragraaf over derivaten. De grondslagen voor de reserve omrekeningsverschillen worden besproken onder letter (c) in de paragraaf vreemde valuta.

#### Leningen

Deze post betreft obligaties en onderhandse leningen evenals schulden aan kredietinstellingen. Leningen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de opgenomen lening. Transactiekosten worden op dit bedrag in mindering gebracht. Vervolgens worden de schulden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Het verschil tussen de aflossingswaarde en de kostprijs wordt daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rente methodiek.

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

#### Personeelsbeloningen

Inzake personeelsbeloningen is sprake van de volgende indeling:

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

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

##### (a) Korte termijn personeelsbeloningen

Korte termijn personeelsbeloningen zijn personeelsbeloningen die betaalbaar zijn binnen 12 maanden na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties heeft verricht. Binnen Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit salarissen (inclusief vakantiegeld) en alle vaste en variabele toeslagen, bijdragen voor werknemersverzekeringen, doorbetaling loon bij ziekte, winstdeling, variabele beloning (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 salarisseniveaus 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 pensioendatum of de beslissing van een werknemer om in ruil voor een aangeboden vergoeding vrijwillig ontslag te nemen. De Regeling bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid is een voorbeeld van een ontslagvergoeding. De kosten worden volledig in de winst- en verliesrekening tot uitdrukking gebracht bij het nemen van een dergelijke beslissing.

De verplichtingen met betrekking tot de ontslagvergoedingen worden gewaardeerd tegen contante waarde.

#### Overige voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze is te schatten. De overige voorzieningen zijn opgenomen tegen de contante waarde van de verplichting, indien het effect van de tijds waarde van geld materieel is.

#### Overige langlopende verplichtingen

Bij afgekochte erfpacht wordt het bedrag van de afkoop als lease verplichting opgenomen in de balans en lineair als bate in de winst- en verliesrekening verantwoord over de termijn van het leasecontract.

#### Handels- en overige schulden

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

## Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen

Hiervoor is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling die door Schiphol Group worden toegepast. In bepaalde situaties zal de oordeelsvorming van het management doorslaggevend zijn in de wijze waarop de grondslagen van consolidatie, waardering en resultaatbepaling dienen te worden toegepast.

Vorenstaande is vooral van toepassing op de volgende onderwerpen.

#### Zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap en invloed van betekenis

Zeggenschap is de macht om het financiële en operationele beleid van een entiteit te sturen teneinde voordelen te krijgen uit haar activiteiten. Zeggenschap wordt verondersteld te bestaan indien de moedermaatschappij direct, of indirect via dochterondernemingen, houder is van meer dan de helft van de stemrechten van een entiteit, tenzij, in uitzonderlijke omstandigheden, duidelijk kan worden aangetoond dat deze gehouden stemrechten geen zeggenschap inhouden.

Gezamenlijke zeggenschap is het contractueel afgesproken delen van de zeggenschap over een economische activiteit en bestaat slechts wanneer strategische, financiële en operationele beslissingen met betrekking tot de activiteit unanieme instemming vereisen van de partijen die de zeggenschap delen. Het bestaan van een contractuele afspraak maakt een onderscheid tussen enerzijds belangen die gezamenlijke zeggenschap inhouden, en anderzijds investeringen in geassocieerde deelnemingen waarbij de investeerder invloed van betekenis heeft. Bedrijfsactiviteiten zonder een contractuele afspraak waaruit gezamenlijke zeggenschap blijkt, zijn geen joint ventures. Uit de contractuele afspraak blijkt de gezamenlijke zeggenschap over de joint venture. Een dergelijk vereiste zorgt ervoor dat geen enkele deelnemer in een joint venture zich in een positie bevindt, waardoor hij eenzijdig de zeggenschap heeft over de activiteit.

Invloed van betekenis is de macht om deel te nemen aan de financiële en operationele beleidsbeslissingen van de entiteit, maar houdt geen zeggenschap in over het betreffende beleid. Als een investeerder direct of indirect (bijvoorbeeld via dochterondernemingen) 20 procent of meer van de stemrechten van de deelneming in handen heeft, wordt verondersteld dat de investeerder invloed van betekenis heeft, tenzij het tegendeel duidelijk kan worden aangetoond. Als een investeerder direct of indirect (bijvoorbeeld via dochterondernemingen) minder dan 20 procent van de stemrechten van de deelneming in handen heeft, wordt verondersteld dat de investeerder geen invloed van betekenis heeft, tenzij een dergelijke invloed duidelijk kan worden aangetoond. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval bij vertegenwoordiging in de raad van bestuur of een equivalent bestuurlijk orgaan en betrokkenheid bij het besluitvormingsproces. Indien een andere investeerder een aanzienlijk belang of meerderheidsbelang heeft, sluit dit niet noodzakelijkerwijs uit dat een andere investeerder invloed van betekenis kan uitoefenen.

Het bestaan en effect van potentiële stemrechten die op dat moment uitoefenbaar of converteerbaar zijn, met inbegrip van potentiële stemrechten die door een andere entiteit worden gehouden, worden in overweging genomen bij de beoordeling of een entiteit de macht heeft om het financiële en operationele beleid van een andere entiteit te sturen of dat een entiteit invloed van betekenis heeft. Potentiële stemrechten zijn niet actueel uitoefenbaar of converteerbaar indien ze bijvoorbeeld pas uitgeoefend of geconverteerd kunnen worden op een toekomstige datum of bij het plaatsvinden van een toekomstige gebeurtenis. Bij de beoordeling of potentiële stemrechten zeggenschap inhouden, onderzoekt Schiphol Group alle feiten en omstandigheden (met inbegrip van de voorwaarden voor uitoefening van de potentiële stemrechten en eventuele andere contractuele overeenkomsten, ongeacht of deze afzonderlijk dan wel samen onderzocht worden) die de potentiële stemrechten beïnvloeden, behalve de intentie van het management en de financiële mogelijkheid om ze uit te oefenen of te converteren.

### **Onderscheid tussen activa voor operationele activiteiten en vastgoedbeleggingen**

Vastgoedbeleggingen onderscheiden zich van operationeel onroerend goed op basis van de volgende criteria:

- vastgoedbeleggingen worden aangehouden om huuropbrengsten te genereren en/of 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 vastgoedbeleggingen en andere contracten. Bij het ontbreken van dergelijke informatie wordt de reële waarde zelfstandig vastgesteld binnen een bandbreedte van redelijke schattingen van de reële waarde.

Deze schattingen van de reële waarde worden ontleend aan:

- gangbare prijzen op een actieve markt voor onroerende zaken met een afwijkende aard, staat of locatie (of onderworpen aan afwijkende lease-overeenkomsten of andere contracten), met aanpassingen voor die afwijkingen;
- recente prijzen van soortgelijk vastgoed op minder actieve markten, met aanpassingen die de veranderingen in de economische omstandigheden weergeven sinds de datum van de transacties die plaatsvonden tegen deze prijzen; en
- ramingen van de contante waarde van de kasstromen, gebaseerd op betrouwbare schattingen van de toekomstige kasstromen, die afgeleid zijn uit de bepalingen van eventuele bestaande lease-overeenkomsten en andere contracten en (waar mogelijk) onderbouwd zijn door externe bewijzen, zoals actuele marktconforme huurprijzen voor soortgelijk vastgoed op dezelfde locatie en in dezelfde staat, en waarbij gebruik wordt gemaakt van een disconteringsvoet die de onzekerheden, zoals ingeschat door de markt, ten aanzien van de omvang en het tijdstip van de kasstromen weerspiegelt.

De voornaamste veronderstellingen voor de inschatting van de reële waarde door de directie hangen samen met: huurontvangsten uit hoofde van een contract, verwachte toekomstige huurprijzen, perioden van leegstand, onderhoudsvereisten en van toepassing zijnde kortingen. Deze waarderingen worden regelmatig vergeleken met feitelijke markttrendementen, de feitelijke transacties door Schiphol Group en in de markt gepubliceerde transacties.

#### **Latente belastingvorderingen**

Latente belastingvorderingen, met inbegrip van die voortvloeiend uit voorwaartse verliescompensatie, worden gewaardeerd, indien het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee verliezen kunnen worden gecompenseerd en verrekeningsmogelijkheden kunnen worden benut. In de beoordeling daarvan maakt de directie gebruik van inschattingen en veronderstellingen die tevens van invloed zijn op de waardering van de vordering.

#### **Actuariële assumpties voorzieningen personeelsbeloningen**

Voorzieningen uit hoofde van personele regelingen evenals netto vorderingen of verplichtingen uit hoofde van pensioenregelingen van deelnemingen worden actuariëel bepaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van veronderstellingen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen in salaris, sterfte, personeelsverloop, rendement van beleggingen en andere uitgangspunten. Wijzigingen in deze inschattingen en veronderstellingen kunnen leiden tot zogenoemde actuariële winsten en verliezen die, voorzover een bandbreedte van 10% van de grootste van de verplichtingen uit hoofde van de regeling of de reële waarde van de bijbehorende beleggingen wordt overschreden, ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening worden gebracht door middel van afschrijving over de gemiddelde resterende arbeidsduur van de werknemers die deelnemen aan de betreffende regeling.

#### **Vorderingen en verplichtingen uit hoofde van claims en geschillen**

Met een vordering betreffende een claim of geschil wordt rekening gehouden in de balans indien het vrijwel zeker is geworden dat een instroom van economische voordelen zal ontstaan. Indien een dergelijke instroom waarschijnlijk is wordt de vordering toegelicht als een voorwaardelijk actief. Een voorziening dient te worden opgenomen voor bestaande verplichtingen voorzover het tevens waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen zal plaatsvinden om de verplichting in te lossen en een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van het bedrag van de verplichting. Een voorwaardelijke verplichting wordt toegelicht in de paragraaf Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

Periodiek wordt door de directie een beoordeling uitgevoerd op alle claims en geschillen. Aan de hand van de uitkomst van deze beoordeling wordt bepaald voor welke claims en geschillen een voorziening zal worden getroffen of vordering wordt opgenomen. In het geval van voorwaardelijke verplichtingen en vorderingen wordt alleen een toelichting opgenomen. Indien een voorziening dient te worden getroffen of vordering wordt opgenomen vraagt ook de inschatting van de kans en omvang van de uitstroom respectievelijk instroom van middelen een aanzienlijke mate van beoordeling. In deze beoordeling maakt de directie mede gebruik van juridisch advies.



## Management van financiële en belastingrisico's

### Financiële risicofactoren

Door de aard van de activiteiten heeft Schiphol Group te maken met een verscheidenheid aan risico's: 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, vooral de Japanse yen (leningen), de Amerikaanse dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone) en de Australische dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone).

Bij de beheersing van het valutarisico met betrekking tot leningen maakt Schiphol Group gebruik van termijncontracten. Het beleid voor de beheersing van het financiële risico is dat vrijwel 100% van de verwachte kasstromen wordt afgedekt. Per 31 december 2008 was van de totale leningen 11,7% in vreemde valuta opgenomen (EUR 198,5 miljoen bestaande uit Japanse Yen 25 miljard). Een jaar eerder betrof dit 3,9% van de totale leningen (EUR 30,3 miljoen bestaande uit Japanse Yen 5 miljard). Deze posities zijn in overeenstemming met voornoemd beleid volledig afgedekt met behulp van valutaswaps. Een wijziging in de koers van de betreffende vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze leningen. Het effect op het eigen vermogen is tijdelijk (immers slechts voor de duur van de afdekkingstransactie) en relatief klein (gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve afdekkingstransacties van EUR 2,2 miljoen per 31 december 2007 naar EUR 20,0 miljoen negatief per 31 december 2008).

Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de euro zone, waarvan de netto-investeringen, verantwoord in de balans onder de regels deelnemingen en vorderingen op deelnemingen, te maken hebben met een omrekeningsrisico. De valutapositie die samenhangt met de netto-investeringen van de activiteiten buiten de euro zone van Schiphol Group van in totaal EUR 74,2 miljoen per 31 december 2008 (EUR 46,2 miljoen per 31 december 2007) wordt in overeenstemming met het beleid niet afgedekt, met uitzondering van de hierin begrepen Redeemable Preference Shares die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Het valutarisico op deze vordering, met een boekwaarde per 31 december 2008 van EUR 46,1 miljoen (EUR 46,2 miljoen per 31 december 2007), wordt voor wat betreft de nominale waarde van EUR 43,6 miljoen (EUR 43,9 miljoen per 31 december 2007) afgedekt met valutatermijntransacties. Een wijziging in de koers van de betreffende vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze vordering. Tot een bedrag van EUR 30,6 miljoen per 31 december 2008 (EUR 2,3 miljoen per 31 december 2007) is daarom

sprake van een niet afgedekte valutapositie. Omrekeningsverschillen op deze positie worden verantwoord in de reserve omrekeningsverschillen en hebben geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen is gering (gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve omrekeningsverschillen van nihil per 31 december 2007 naar EUR 1,0 miljoen negatief per 31 december 2008).

Corporate Treasury is verantwoordelijk voor het beheer van de netto positie in de afzonderlijke vreemde valuta's.

#### (b) Prijsrisico

Prijsrisico betreft het risico dat de waarde van activa en passiva zal schommelen als gevolg van veranderingen in marktprijzen. Schiphol Group heeft vooral te maken met het prijsrisico van terreinen en gebouwen die door Schiphol Group tegen reële waarde worden verantwoord onder 'vastgoedbeleggingen'. Deze reële waarde staat onder invloed van ontwikkelingen in vraag en aanbod en veranderingen in de rentestand en inflatie. Een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvangsrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 10% zal leiden tot een daling van de waarde van onze kantoren en bedrijfsruimten van in totaal circa EUR 68 miljoen. Gezien voornoemde grondslag van waardering en resultaatbepaling is onze winstgevendheid voor belasting in die situatie tot eenzelfde bedrag lager.

Voorts bezit Schiphol Group aandelen waar eveneens sprake is van prijsrisico. Deze aandelen worden tegen reële waarde, ontleend aan de beurskoers van deze aandelen, verantwoord onder de 'overige financiële belangen'. Mutaties in de reële waarde worden verantwoord in de reserve overige financiële belangen, welke onderdeel is van het eigen vermogen. Deze mutaties hebben derhalve geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen is relatief klein gezien de ontwikkeling in het saldo van de reserve overige financiële belangen van EUR 9,5 miljoen per 31 december 2007 naar EUR 0,4 miljoen negatief per 31 december 2008).

#### (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 markttrente. Schiphol Group heeft geen omvangrijke financiële activa die reële waarde-renterisico lopen. Schiphol Group heeft via leningen tegen een vaste rente te maken met het reële waarde-renterisico. Het beleid van Schiphol Group is om ten minste 75% van de geleende gelden op te nemen met een vaste rente, zonedig met gebruikmaking van derivaten. Voor Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV) geldt een minimum van 60% voor leningen met een vaste of gemaximeerde rente. Per 31 december 2008 bedroeg voor Schiphol Group het percentage leningen met een vaste rente 94,9% (per 31 december 2007 81,6%). Voor AREB CV bedroeg dit percentage 65,4% per 31 december 2008 (per 31 december 2007 60,2%). Het is de intentie van het management om leningen aan te houden tot het einde van de looptijd. Waardering vindt dientengevolge plaats tegen geamortiseerde kostprijs. De financiële positie en het resultaat ondervinden zodoende weinig invloed van tussentijdse schommelingen in de reële waarde van leningen.

#### Kasstroom-renterisico

Het kasstroom-renterisico betreft het risico dat de toekomstige kasstromen van een financieel instrument zullen schommelen als gevolg van veranderingen in de markttrente. Schiphol Group heeft behalve liquide middelen geen omvangrijke financiële activa die een kasstroom-renterisico lopen. Indien de rente die wordt vergoed op deposito's gedurende het jaar 2008 gemiddeld 1% lager zou zijn geweest was de rentebate uit hoofde van deposito's EUR 2,1 miljoen lager uitgevallen (2007 EUR 1,5 miljoen).

Daarnaast bestaat bij Schiphol Group een kasstroom-renterisico op langlopende leningen tegen een variabele rente. Deze positie wordt beperkt door het beleid van Schiphol Group om, zonodig met gebruikmaking van derivaten, maximaal 25% van de geleende gelden tegen een variabele rente op te nemen, exclusief de leningenportefeuille van Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB CV). Voor AREB CV geldt een maximum van 40%. Per 31 december 2008 bedroeg het percentage leningen met een variabele rente voor Schiphol Group 5,1% en voor AREB CV 34,6% (per 31 december 2007 18,4% respectievelijk 39,8%).

Het kasstroom-renterisico wordt beheerst door het gebruik van renteswaps, waarmee van een variabele rente kan worden overgestapt op een vaste rente, en rentecaps waarmee een eventuele stijging van de rente wordt gemaximeerd. Als onderdeel van een renteswap komt Schiphol Group met een tegenpartij overeen om op vooraf vastgestelde momenten een ruil aan te gaan van het verschil tussen een vast contracttarief en een variabele rente. Dit verschil wordt berekend op basis van de overeengekomen onderliggende hoofdsom. Bij een rentecap wordt de stijging van de variabele rente boven een vooraf afgesproken maximum vergoed door de tegenpartij. Indien de variabele rente gedurende het jaar 2008 gemiddeld 1% hoger zou hebben gelegen was de rentelast uit hoofde van leningen EUR 0,7 miljoen hoger uitgevallen (2007 EUR 1,4 miljoen).

#### 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 krijgt te verwerken.

Tegenpartijen van Schiphol Group bij derivaten- en liquiditeiten transacties zijn beperkt tot financiële instellingen met een hoge kredietwaardigheid (minimaal een S&P credit rating in de A categorie) waarbij de netto positie (saldo van vorderingen en schulden uit hoofde van financiële instrumenten) per tegenpartij niet groter mag zijn dan EUR 200,0 miljoen.

Op 15 september 2008 is Lehman Brothers International (Europe), Limited "in administration" (surseance van betaling) geplaatst. Naar aanleiding hiervan, heeft Schiphol Group de minimumeis ten aanzien van tegenpartijen voor valutarisico aangepast naar een minimale rating van AA (S&P) en is voor valutarisico een maximale positie per tegenpartij in Euro vastgesteld.

De netto positie per 31 december 2008 was maximaal EUR 351 miljoen (per 31 december 2007 maximaal EUR 53,0 miljoen) en overschreed hiermee tijdelijk de limiet ten aanzien van de netto positie. Deze overschrijding is een gevolg van de tijdelijke omvangrijke overtollige kasmiddelen aan het eind van 2008 als gevolg van de emissie van de publieke obligaties voor in totaal EUR 800 miljoen in het 4e kwartaal van 2008. Daarnaast is ervoor gekozen om deze overtollige kasmiddelen voor het grootste gedeelte bij één financiële instelling (ABN AMRO) te plaatsen in het licht van de turbulente omstandigheden op de financiële markten en de onzekerheid met betrekking tot de (toekomstige) kredietwaardigheid van verschillende financiële instellingen, waarbij ABN AMRO in dat kader door de Nederlandse Staat was overgenomen en dus een minimaal tegenpartijrisico vormde.

Per 31 december 2008 bedraagt de post debiteuren EUR 99,9 miljoen (per 31 december 2007 EUR 82,0 miljoen). Dit bedrag is inclusief een voorziening voor oninbaarheid van EUR 4,2 miljoen (per 31 december 2007 EUR 3,8 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 1,8 miljoen (per 31 december 2007 EUR 1,1 miljoen). Vorderingen op debiteuren die failliet zijn of surseance van betaling hebben aangevraagd worden voor 100% voorzien. Dit geldt eveneens voor vorderingen ouder dan 1 jaar en grotere vorderingen jonger dan 1 jaar waarvan wordt verwacht dat deze oninbaar zijn.

Het verloop van de voorziening voor oninbaarheid is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2008	2007
<b>Boekwaarde 1 januari</b>	<b>3,8</b>	2,9
Onttrekking in het jaar	- 1,6	- 1,1
Dotatie in het jaar	2,0	2,0
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>4,2</b>	3,8

De ouderdomsanalyse van debiteuren is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2008	2007
Jonger dan 60 dagen	96,7	82,6
Ouder dan 60 dagen	7,7	2,3
Ouder dan 360 dagen	1,4	1,9
Faillissementen	0,1	0,1
	<b>105,9</b>	<b>86,9</b>
Voorziening oninbaarheid	- 4,2	- 3,8
Ontvangen waarborgsommen	- 1,8	- 1,1
<b>Totaal Debiteuren</b>	<b>99,9</b>	<b>82,0</b>

Van de post debiteuren EUR 99,9 miljoen (vóór aftrek van voorziening oninbaarheid en ontvangen waarborgsommen EUR 105,9 miljoen) is een bedrag van EUR 14,9 miljoen vervallen, maar niet voorzien. De verwachting is dat deze debiteuren gaan betalen. Deze debiteuren hebben geen historie van wanbetaling.

De ouderdomsanalyse van deze debiteuren is als volgt:

(in EUR 1.000.000)	2008
Jonger dan 30 dagen	6,6
Jonger dan 60 dagen	2,8
Ouder dan 60 dagen	5,5
<b>Totaal vervallen, niet voorzien</b>	<b>14,9</b>

Partijen die diensten afnemen van Schiphol Group worden vooraf beoordeeld op kredietwaardigheid. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan kunnen van de afnemer bepaalde zekerheden worden verlangd (in de vorm van bankgarantie of waarborgsom) ter beperking van het risico van oninbaarheid. Schiphol Group beschikt per 31 december 2008 over een bedrag van EUR 24,1 miljoen aan bankgaranties en waarborgsommen (per 31 december 2007 EUR 14,6 miljoen). Onder de debiteuren bevinden zich 5 ondernemingen met een individueel saldo groter dan EUR 2,0 miljoen en een gezamenlijk gemiddeld saldo van EUR 2,6 miljoen. Eén onderneming, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) heeft een individueel saldo groter dan EUR 10,0 miljoen.

#### Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico betreft het risico dat Schiphol Group problemen zal hebben om de financiële middelen bijeen te brengen die nodig zijn om te voldoen aan 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 ECP en EMTN programma. In ons financieringsbeleid streven wij voorts naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. Korthedshalve wordt verwezen naar toelichting 32 inzake leningen waarin vorenstaande ruimte en faciliteiten nader worden toegelicht.

De per 31 december 2008 respectievelijk 31 december 2007 resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van leasecontracten, leningen en derivaten is als volgt:

(in EUR 1.000)	Totaal 2008	> 1 jaar en			
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.695.943	167.431	1.528.512	238.411	1.290.101
Financiële lease verplichtingen	121.564	4.110	117.454	17.797	99.657
Financiële lease vorderingen	- 9.230	- 1.741	- 7.489	- 7.489	-
Derivaten verplichtingen	11.020	7.474	3.546	3.546	-
Derivaten vorderingen	- 49.445	- 7.155	- 42.290	- 121	- 42.169
	<b>1.769.852</b>	<b>170.119</b>	<b>1.599.734</b>	<b>252.144</b>	<b>1.347.589</b>

(in EUR 1.000)	Totaal 2007	> 1 jaar en			
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	782.373	83.103	699.270	367.788	331.482
Financiële lease verplichtingen	124.928	3.463	121.465	18.853	102.612
Financiële lease vorderingen	- 10.770	- 1.540	- 9.230	- 9.230	-
Derivaten verplichtingen	15.687	129	15.558	15.558	-
Derivaten vorderingen	- 1.071	-	- 1.071	- 1.071	-
	<b>911.147</b>	<b>85.155</b>	<b>825.992</b>	<b>391.898</b>	<b>434.094</b>

Alle posten in voorgaand overzicht zijn opgenomen tegen de bedragen waartegen zij ook in de balans worden verantwoord en met het jaartal van aflossing of afwikkeling zoals per post is overeengekomen met de wederpartij. Het beleid van Schiphol Group stelt dat maximaal 25% van de verplichtingen een looptijd korter dan één jaar mag hebben. Per 31 december 2008 bedroeg dit percentage 9,6% (per 31 december 2007 9,3%).

#### Schatting van de reële waarde

De reële waarde van financiële instrumenten die worden verhandeld op actieve markten (zoals verhandelbare derivaten en effecten beschikbaar voor verkoop) zijn gebaseerd op beurskoersen per balansdatum.

De reële waarde van financiële instrumenten die niet worden verhandeld op actieve markten (zoals buitenbeurs verhandelde derivaten, vorderingen op deelnemingen, overige vorderingen en leningen) 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 leningen. 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. Voorts wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van vervroegde aflossingen waarvan de kans dat deze zich zullen voordoen momenteel op nihil wordt ingeschat.

#### Kapitaalbeheer

De kapitaalstrategie en het dividendbeleid van Schiphol Group voor de lange termijn zijn gericht op verbetering van de aandeelhouderswaarde, bevordering van duurzame groei en behoud van een passende financiële structuur en gedegen kredietwaardigheid, met het oog op de beperkte toegang tot de kapitaalmarkt. Op dit moment heeft Schiphol Group in de kapitaalmarkt uitsluitend toegang tot schuld papier. Hierbij handhaaft Schiphol Group de focus op verdere optimalisatie van haar kapitaalstructuur en kosten van kapitaal.

Schiphol Group hanteert enkele financieringsratio's, waaronder kasstroomcijfers, om inzicht te houden in de dynamiek van kapitaalstructuur, dividendbeleid en kasstroomgeneratie en om bij het toezicht op de kapitaalstructuur aan te sluiten bij ratinginstituten en vergelijkbare best practices. De belangrijke financieringsratio's zijn in dit verband onder meer:

- Funds From Operations (FFO) Interest dekkingsratio, dit betreft de FFO plus rentelasten gedeeld door de rentelasten.
- Leverage, dit betreft rentedragend vreemd vermogen gedeeld door het eigen vermogen plus het rentedragend vreemd vermogen
- Funds From Operations (FFO) / Totale schuld. Funds From Operations en Totale schuld zijn als volgt opgebouwd:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Exploitatieresultaat	294.141	419.687
Afschrijvingen	172.022	170.763
Bijzondere waardeveranderingen	298	3.935
Overige resultaten uit vastgoed	- 21.537	- 114.483
Mutatie voorzieningen	- 3.320	- 9.055
Betaalde winstbelasting	- 51.249	- 125.260
Betaalde interest	- 53.705	- 46.227
Ontvangen interest	14.029	11.923
<b>Funds From Operations</b>	<b>350.679</b>	<b>311.283</b>

Bovenstaande Funds From Operations wordt berekend specifiek ten behoeve van de financieringsratio's en wijkt af van de kasstroom uit operationele activiteiten zoals berekend, in overeenstemming met onze grondslagen voor verslaggeving, in het geconsolideerde kasstroomoverzicht.

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Langlopende verplichtingen</b>		
Leningen	1.528.512	699.270
Leaseverplichtingen	117.454	121.465
<b>Kortlopende verplichtingen</b>		
Leningen	167.431	83.103
Leaseverplichtingen	4.110	3.463
<b>Totale schuld</b>	<b>1.817.507</b>	<b>907.301</b>

Vreemd vermogen bestaat, in het kader van kapitaalbeheer, uit de langlopende en kortlopende verplichtingen zoals opgenomen in de totale schuld. De toename van de totale schuld betreft twee plaatsingen onder het Euro Medium Term Note-programma van EUR 120 miljoen en van EUR 800 miljoen die vooral verband houden met de financiering van het superdividend en de aankoop van ons 8%-belang in Aéroport de Paris SA. Eigen vermogen is, in het kader van kapitaalbeheer, gelijk aan het eigen vermogen in de geconsolideerde balans. Per 31 december 2008 bedroeg het eigen vermogen EUR 2.886,6 miljoen (per 31 december 2007 EUR 2.956,6 miljoen).

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

	2008	2007
FFO / Totale schuld	19,3%	34,3%
Leverage	38,6%	23,5%

De FFO / Totale schuld is afgenomen van 34,3% in 2007 tot 19,3% in 2008. Dit wordt vooral veroorzaakt door de stijging van de totale schuld van EUR 907 miljoen per 31 december 2007 naar EUR 1.817 miljoen. Vooral hierdoor is ook de leverage toegenomen van 23,5% in 2007 naar 38,6% in 2008. De ratio's per 31 december 2008 passen in het beleid van Schiphol Group om een single A credit rating (S&P) te handhaven.

De FFO Interest dekkingsratio bedroeg over 2008 6,5x (over 2007 7,7x).

#### Fiscale risicofactoren

Door de combinatie van uiteenlopende activiteiten heeft Schiphol Group te maken met veel verschillende belastingen. Het beheerprogramma voor de hieraan gerelateerde fiscale risico's (ook wel genoemd het tax control framework) maakt deel uit van het totale risicobeheerprogramma van Schiphol Group. In dat kader zijn fiscale risico's in kaart gebracht en wordt de interne beheersing bewaakt. Het fiscale risicobeheer wordt gefaciliteerd door de centrale control-afdeling (Corporate Control) en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. Dit beleid heeft voorts als uitgangspunt dat Schiphol Group een betrouwbare belastingbetaler wil zijn op basis van een professioneel uitgevoerde tax compliance. Daarnaast wil Schiphol Group een beredeneerde tax planning ontwikkelen en implementeren.

Algemeen fiscaal risico voor Schiphol Group is het tijdig en volledig indienen van belastingaangiften en afdragen van betreffende belastingen en het voldoen aan alle fiscale wet- en regelgeving. Activiteiten in het buitenland geven daarbij aanleiding tot een verhoogd risico aangezien de kennis van lokale fiscale wetgeving niet altijd voldoende aanwezig is. Voor Schiphol Group is dit risico beperkt, aangezien een groot deel van onze activiteiten zich in Nederland afspelen.

## 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	2008
<b>Winst- en verliesrekening</b>					
Totale netto omzet	654.871	323.630	172.219	136.744	1.287.464
Eliminatie interne netto omzet	- 15.127	- 21.807	- 37.053	- 59.526	- 133.513
<b>Netto omzet</b>	<b>639.744</b>	<b>301.823</b>	<b>135.166</b>	<b>77.218</b>	<b>1.153.951</b>
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	19.284	- 228	19.056
Afschrijvingen	- 119.087	- 24.871	- 17.448	- 10.616	- 172.022
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	- 251	- 47	- 298
Andere niet geldelijke lasten	- 2.663	- 191	- 124	- 114	- 3.092
Exploitatieresultaat	50.991	138.213	92.872	12.065	294.141
Resultaat deelnemingen*	644	-	4.106	11.762	16.512
<b>Balans</b>					
Totaal activa	2.386.242	293.848	1.824.200	905.048	5.409.338
Totaal vaste activa (exclusief winstbelasting)	2.004.314	246.816	1.532.229	760.191	4.543.554
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.742	-	37.072	582.047	621.861
Totale verplichtingen (exclusief winstbelasting)	812.233	62.373	871.627	767.855	2.514.088
Investeringsen **	216.167	21.606	93.298	18.781	349.852

\* Resultaat deelnemingen is de som van het resultaat op deelnemingen zoals vermeld in de winst- en verliesrekening inclusief de aan deelnemingen, leasevorderingen en overige financiële belangen gerelateerde rentebaten en dividendbaten, zoals verantwoord onder de financiële baten en lasten.

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

De activiteiten van de Business Area Consumers bestaan uit het exploiteren van winkels en autoparkeerterreinen, het uitgeven en managen van concessies voor winkels en horecagelegenheden, 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 zijn: winkelverkoop, autoparkeergelden, concessie-inkomsten, reclame-inkomsten en management fees.

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 zijn: inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area in belangrijke mate bij aan het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (verkoopresultaat, waardeveranderingen van terreinen en gebouwen en uitgifte van erfpachten).

(in EUR 1.000)	Aviation	Consumers	Real Estate	Alliances & participations	2007
<b>Winst- en verliesrekening</b>					
Totale netto omzet	664.988	321.367	162.641	120.904	1.269.900
Eliminatie interne netto omzet	- 14.612	- 20.888	- 38.302	- 49.879	- 123.681
<b>Netto omzet</b>	<b>650.376</b>	<b>300.479</b>	<b>124.339</b>	<b>71.025</b>	<b>1.146.219</b>
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	112.119	- 446	111.673
Afschrijvingen	- 121.291	- 22.154	- 16.809	- 10.509	- 170.763
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	- 3.852	- 83	- 3.935
Andere niet geldelijke lasten	- 1.028	- 574	- 225	- 606	- 2.433
Exploitatieresultaat	95.080	143.936	171.244	9.427	419.687
Resultaat deelnemingen*	743	-	2.702	13.846	17.291
<b>Balans</b>					
Totaal activa	2.168.897	285.494	1.615.978	216.797	4.287.166
Totaal vaste activa (exclusief winstbelasting)	1.877.337	247.115	1.398.746	187.656	3.710.854
Deelnemingen en overige financiële belangen	2.815	25	35.749	24.627	63.216
Totale verplichtingen (exclusief winstbelasting)	646.648	53.199	542.022	80.087	1.321.956
Investeringsen **	208.264	47.499	109.395	10.207	375.365

\*\* De investeringen in 2008 betreffen investeringen in immateriële activa van EUR 18,3 miljoen (in 2007 EUR 34,6 miljoen), inclusief de kostprijs van contractgerelateerde immateriële activa van EUR 3,9 miljoen (in 2007 EUR 24 miljoen) verkregen uit acquisitie en materiële activa van EUR 331,5 miljoen (in 2007 EUR 340,8 miljoen, inclusief EUR 1,3 miljoen verkregen uit acquisitie).

Vanuit de Business Area Alliances & Participations wordt de AirportCity-formule nationaal en internationaal vermarkt. Onder de business area vallen de binnenlandse luchthavens, participaties in buitenlandse luchthavens, overige deelnemingen en Utilities. Omzetbronnen van de binnenlandse luchthavens zijn hoofdzakelijk havengelden en parkeergelden. De participaties in buitenlandse luchthavens dragen bij aan het groepsresultaat door middel van performance fees en dividenden via resultaat deelnemingen, rentebaten en via intellectual property fees. Tot de overige deelnemingen behoren onder meer Schiphol Telematics en Utilities. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven op en rond de luchthaven. In Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water.

Samenwerkingsverbanden die eenduidig onder één Business Area vallen, zijn 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 grotendeels toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de kosten 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 2008) zijn geen geografische segmenten aangemerkt.

## Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

### 1. Netto-omzet

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

(in EUR 1.000)	Alliances &				2008
	Aviation	Consumers	Real Estate	Participations	
Havengelden	613.154	-	-	30.979	<b>644.133</b>
Concessies	11.790	112.310	1.918	2.542	<b>128.560</b>
Verhuringen	-	13.547	123.150	3.060	<b>139.757</b>
Autoparkeergelden	-	81.564	1.277	8.786	<b>91.627</b>
Winkelverkopen	-	64.162	-	-	<b>64.162</b>
Overige activiteiten	14.800	30.240	8.821	31.851	<b>85.712</b>
	<b>639.744</b>	<b>301.823</b>	<b>135.166</b>	<b>77.218</b>	<b>1.153.951</b>

(in EUR 1.000)	Alliances &				2007
	Aviation	Consumers	Real Estate	Participations	
Havengelden	629.522	-	-	26.939	<b>656.461</b>
Concessies	11.709	112.835	1.972	2.312	<b>128.828</b>
Verhuringen	162	14.981	108.994	2.476	<b>126.613</b>
Autoparkeergelden	-	79.795	1.068	8.534	<b>89.397</b>
Winkelverkopen	-	64.437	-	-	<b>64.437</b>
Overige activiteiten	8.983	28.431	12.305	30.764	<b>80.483</b>
	<b>650.376</b>	<b>300.479</b>	<b>124.339</b>	<b>71.025</b>	<b>1.146.219</b>

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 Nederlandse Mededingingsautoriteit (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 Wet Luchtvaart 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 voornoemd rendement. Verrekeningen dienen plaats te vinden na afloop van een boekjaar in de eerstvolgende nieuwe havengeldtarieven. Overschotten en tekorten die voor verrekening in de havengeldtarieven in aanmerking komen worden, in overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling, niet als vorderingen en verplichtingen in de balans tot uitdrukking gebracht. Vorenstaande is niet van toepassing op de havengelden van Rotterdam, Eindhoven en Lelystad die worden verantwoord in de Business Area Alliances & Participations.

Voor de boekjaren 2005 en 2006 heeft verrekening plaatsgevonden in de tarieven die van toepassing waren van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008. Naar aanleiding van aanvragen van enkele luchtvaartmaatschappijen was de NMa van mening dat Schiphol Group een aantal kostenposten uit 2005 en 2006 tot een totaalbedrag van ruim EUR 39 miljoen ten onrechte heeft verrekend in de tarieven die per 1 november 2007 voor Amsterdam Airport Schiphol zouden gaan gelden. Als gevolg van deze

uitspraak moest Schiphol Group de voorgenomen vliegtuig- en passagiersgerelateerde tarieven (niet de beveiligingsgerelateerde tarieven) in de periode van 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008 met bijna EUR 37 miljoen (8,71%) verlagen. Per 31 december 2008 resteren over de jaren 2005 en 2006 geen te verrekenen havengelden meer. Schiphol Group heeft beroep aangetekend tegen voornoemde besluitvorming van de NMa. De rechtbank Rotterdam heeft op 20 januari 2009 uitspraak gedaan en geoordeeld dat het beroep van Schiphol ten aanzien van de post 'corporate costs' gedeeltelijk gegrond is. De andere aanvragen van de luchtvaartmaatschappijen tegen de voorgestelde tarieven vanaf 1 november 2007 en de daarvoor gevolgde procedure werden door de NMa verworpen.

Voor het boekjaar 2007 wordt de verrekening van havengelden opgenomen in de tarieven die van toepassing zijn vanaf 1 april 2009. Voor Aviation betreft dit een teruggave van havengelden van EUR 2,7 miljoen. Voor Security betreft dit een vordering van havengelden van EUR 4,2 miljoen.

De opbrengsten uit havengelden bestaan uit de volgende vergoedingen:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Vliegtuiggerelateerde vergoedingen	<b>177.893</b>	188.897
Passagiersgerelateerde vergoedingen	<b>223.448</b>	234.110
Beveiligingsheffing	<b>235.866</b>	226.543
Vliegtuigparkeergelden	<b>6.926</b>	6.911
	<b>644.133</b>	656.461

#### Concessies

Schiphol Group heeft binnen de Business Area Consumers in totaal 101 lopende concessie contracten (2007: 102 concessie contracten) 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 63% van de concessiecontracten voor een resterende looptijd van korter dan 3 jaar vastgelegd (2007 circa 56%), circa 22% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar (2007 circa 28%) en circa 15% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar (2007 circa 14%).

De omzet uit concessies in de Business Area Aviation van EUR 11,8 miljoen (2007 EUR 11,7 miljoen) 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)	2008	2007
Vastgoedbeleggingen gebouwen, inclusief servicekosten	56.511	46.999
Vastgoedbeleggingen terreinen	24.708	23.736
Operationeel onroerend goed, inclusief servicekosten	58.538	55.878
	<b>139.757</b>	<b>126.613</b>

De gemiddelde bezettingsgraad voor gebouwen in verhuur bedroeg in de Business Area Real Estate 92,2% in 2008 (88% in 2007). De bezettingsgraad per 31 december 2008 bedraagt voor de Business Area Real Estate 91,4% (88% per 31 december 2007).

Het percentage van alle verhuurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt circa 6% (2007 circa 2%), tussen 1 jaar en 5 jaar circa 47% (2007 circa 57%) en na 5 jaar circa 47% (2007 circa 41%).

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

(in EUR 1.000)	2008	2007
Verhuurde gebouwen	38.856	32.657
Leegstaande gebouwen	3.420	4.498
	<b>42.276</b>	<b>37.155</b>

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)	2008	2007
<b>Parkeren op de locatie Schiphol:</b>		
Kort parkeren	43.499	42.438
Lang parkeren	23.887	23.969
Overig publieksparkeren	3.850	3.592
Gevestigde bedrijven	11.606	10.864
	<b>82.842</b>	<b>80.863</b>
<b>Parkeren op andere locaties</b>	<b>8.785</b>	<b>8.534</b>
	<b>91.627</b>	<b>89.397</b>

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

### Winkelverkopen

De omzet uit winkelverkopen in 2008 ad EUR 64,2 miljoen (2007 EUR 64,4 miljoen) betreft de opbrengsten uit verkoopactiviteiten drank, tabak en chocolade. De aan deze omzet gerelateerde inkoopwaarde ad EUR 36,0 miljoen (2007 EUR 38,1 miljoen) wordt verantwoord op de regel 'Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten' onder de bedrijfslasten.

### Overige activiteiten

De opbrengsten uit overige activiteiten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Reclame	18.064	15.796
Diensten en werkzaamheden derden	23.870	27.284
Electriciteit, gas en water	6.744	6.459
Andere bedrijfsbaten	25.060	18.914
Diversen	11.974	12.030
	<b>85.712</b>	<b>80.483</b>

### 2. Resultaat uit verkoop vastgoed

Het resultaat uit verkoop van vastgoed bedroeg in 2008 EUR 2,5 miljoen. Dit heeft vooral betrekking op ons aandeel van 47,44% in het resultaat van EUR 3,5 miljoen op de verkoop van kantoorgebouw Office 2 van Villa Carmen Srl in Italië. De verkoopopbrengst bedroeg EUR 20,5 miljoen, de kostprijs bestond uit de boekwaarde van het verkochte vastgoed van EUR 17,0 miljoen.

Het resultaat van EUR 2,8 miljoen met betrekking tot de verkoop van vastgoed in 2007 betrof de verkoop van het kantoorgebouw Flight Square in Eindhoven. De kostprijs verkoop vastgoed in 2007 bestond uit de boekwaarde van het verkochte vastgoed van EUR 5,3 miljoen en kosten die samenhangen met deze verkoop van EUR 0,9 miljoen.

### 3. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

De samenstelling van de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	26.743	1.935
Aankoop en oplevering gebouwen	20.100	65.566
Toekennen eindwaarde erfpachten	800	2.684
Marktwaardeaanpassing	- 28.587	41.488
	<u>19.056</u>	<u>111.673</u>

De waardeverandering uit hoofde van uitgifte van nieuwe erfpachtcontracten hangt samen met de wijziging in waardering van kostprijs naar marktwaarde bij uitgifte van de grond in erfpacht. De marktwaarde wordt berekend door discontering van de jaarlijkse canons van de betreffende contracten (DCF methode). De disconteringsvoet is gebaseerd op de rente op Staatsleningen verhoogd met een risico opslag.

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. Voorts worden regelmatig bestaande gebouwen verbouwd (waarvan sommige recent zijn aangekocht) waardoor deze gebouwen onder betere condities kunnen worden verhuurd wat een stijging van de reële waarde tot gevolg heeft.

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 reële waarde van alle vastgoedobjecten wordt jaarlijks getoetst en zonodig bijgesteld aan de hand van interne en externe taxaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de verstrekking van huur-incentives. Bijstellingen van de reële waarde uit dien hoofde zijn verantwoord op de regel marktwaardeaanpassing.

### 4. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

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

(in EUR 1.000)	2008	2007
Uitbestedingen	257.905	237.015
Onderhoud	65.367	57.780
Energie en water	25.095	22.506
Inkoopwaarde winkelverkoop	35.985	38.089
Assurantiën	22.890	22.487
Andere externe kosten	107.994	108.634
	<u>515.236</u>	<u>486.511</u>

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 2008 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor beveiliging, onderhoud, schoonhouden en dergelijke tot een bedrag van EUR 613,7 miljoen (per 31 december 2007 EUR 650,3 miljoen). De omvang van deze verplichtingen wordt vooral veroorzaakt door contracten voor 5 jaar (2007 tot en met 2011) in het kader van beveiliging met een waarde van EUR 448,1 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)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van huur en lease contracten	49.641	5.796	43.845	16.074	27.771

### Accountantshonoraria

Onder de andere externe kosten zijn de volgende bedragen aan accountantshonoraria opgenomen.

(in EUR 1.000)	2008	2007
Controle van de jaarrekening	667	668
Overige controle werkzaamheden	642	688
Fiscale advisering	66	163
Andere niet-controlediensten	660	349
	<u>2.035</u>	<u>1.868</u>

Bovenstaande honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door de accountantsorganisatie zoals bedoeld in art. 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe deze accountantsorganisatie behoort. De honoraria van PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. betreffen EUR 1,7 miljoen (in 2007: EUR 1,4 miljoen) en de werkzaamheden verricht door andere onderdelen van het PwC netwerk bedragen EUR 0,3 miljoen (in 2007 EUR 0,5 miljoen).

De andere niet controle-diensten hebben in 2008 voornamelijk betrekking op werkzaamheden inzake de acquisitie van het 8% belang in Aéroports de Paris SA. In 2007 betrof dit met name advieswerkzaamheden met betrekking tot ICT implementatie bij Schiphol Telematics BV.



## 5. Personeelsbeloningen

De samenstelling van de personeelsbeloningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Korte termijn personeelsbeloningen</b>		
Salarissen	146.708	137.005
Sociale lasten	11.949	11.968
Activering interne uren	- 14.099	- 12.552
	<u>144.558</u>	<u>136.421</u>
<b>Vergoedingen na uitdiensttreding</b>		
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	18.619	16.143
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	1.360	2.023
Vervroegde uitdiensttreding	2.116	2.101
Vergoeding ziektekosten na pensionering	- 600	- 6.541
	<u>21.495</u>	<u>13.726</u>
<b>Andere lange termijn personeelsbeloningen</b>		
Jubileumuitkeringen	460	410
Lange termijn bonusregeling	1.069	827
Overige personeelsbeloningen	200	115
	<u>1.729</u>	<u>1.352</u>
<b>Ontslagvergoedingen</b>	<b>544</b>	<b>3.089</b>
<b>Overige personeelskosten</b>	<b>14.067</b>	<b>13.372</b>
<b>Totaal personeelsbeloningen</b>	<b>182.393</b>	<b>167.960</b>

Het gemiddelde aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij NV Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen is 2.506 (2007: 2.459).

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.

De vrijval (o.m. door wijziging van de regeling) in 2007, voor wat betreft de vergoedingen na uitdiensttreding, betreft de tegemoetkoming ziektekosten gepensioneerden. In 2007 is met de gepensioneerden overeenstemming bereikt over de afkoop van hun tegemoetkoming ziektekosten hetgeen heeft geleid tot een vrijval van de voorziening van EUR 6,5 miljoen.

Voor een nadere toelichting bij de kosten uit hoofde van vergoedingen na uitdiensttreding, andere langere termijn personeelsbeloningen en ontslagvergoedingen wordt verwezen naar toelichting 34 inzake personeelsbeloningen.

## 6. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Immateriële activa</b>		
Contract gerelateerde activa	4.800	4.800
Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	5.742	4.993
Software licenties	2.166	2.161
	<u>12.708</u>	<u>11.954</u>
<b>Activa ten behoeve van operationele activiteiten</b>		
Banen, rijbanen en platformen	21.083	20.705
Terreinen en wegen	10.729	10.216
Gebouwen	28.671	27.938
Installaties	70.567	72.362
Overige vaste bedrijfsmiddelen	25.331	24.853
	<u>156.381</u>	<u>156.074</u>
<b>Afschrijvingen inzake desinvesteringen</b>	<b>2.933</b>	<b>2.735</b>
<b>Totaal afschrijvingen</b>	<b>172.022</b>	<b>170.763</b>

## 7. Bijzondere waardeverminderingen

De samenstelling van de bijzondere waardeverminderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Immateriële activa</b>		
Goodwill	251	3.852
	<u>251</u>	<u>3.852</u>
<b>Activa ten behoeve van operationele activiteiten</b>		
Overige vaste bedrijfsmiddelen	47	83
	<u>47</u>	<u>83</u>
<b>Totaal bijzondere waardeverminderingen</b>	<b>298</b>	<b>3.935</b>

De bijzondere waardevermindering van goodwill in 2008 en 2007 betreft Villa Carmen BV. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 14 inzake de immateriële activa.

In verband met de op korte en middellange termijn geprognoseerde verliezen en negatieve operationele kasstromen is in 2008 EUR 0,047 miljoen (in 2007 EUR 0,083 miljoen) op de activa van NV Luchthaven Lelystad afgewaardeerd.

## 8. Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2008 zijn, net als in 2007, geen bijzondere posten opgenomen.

## 9. Financiële baten en -lasten

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

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Interestlasten</b>		
Leningen	- 53.389	- 36.635
Lease verplichtingen	- 9.852	- 9.993
Heffingsrente	-	- 3.680
	<u>- 63.241</u>	<u>- 50.308</u>
<b>Interestbaten</b>		
Liquide middelen	8.594	6.995
Vorderingen op deelnemingen	4.483	4.551
Leasevorderingen	1.382	1.497
Geactiveerde bouwrente	5.119	3.062
Heffingsrente	1.091	-
Overig	817	585
	<u>21.486</u>	<u>16.690</u>
<b>Overige financiële resultaten</b>		
Koersverschillen vorderingen op deelnemingen	75	- 5
Koersverschillen liquide middelen	- 397	- 139
Koersverschillen overige activa en passiva	- 491	- 250
Derivaten	- 11.500	- 1.244
Dividend overige financiële belangen	460	347
Overige	- 74	- 504
	<u>- 11.927</u>	<u>- 1.795</u>
<b>Totaal financiële baten en lasten</b>	<b>- 53.682</b>	<b>- 35.413</b>

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 het boekjaar 2002. Over de hieruit voortvloeiende te ontvangen en te betalen bedragen aan winstbelasting is heffingsrente te vorderen respectievelijk verschuldigd. In 2007 en 2008 is hierdoor heffingsrente betaald respectievelijk ontvangen terzake van de aangiften over oudere jaren.

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 voor wat betreft de nominale waarde afgedekt gebruik makend van jaarlijkse termijntransacties. Met de aangegane transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en nominale waarde en de periode tussen de opeenvolgende jaarlijkse termijntransacties worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. De overige koersverschillen worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties.

Aansluitend op de deconfiture van Lehman Brothers International (Europe), Limited op 15 september 2008 heeft Schiphol Group een swap contract, welke zij bij deze bank was aangegaan in relatie tot de afdekking van valutarisico, vroegtijdig opgezegd. Onder de post derivaten is uit dien hoofde begrepen een eenmalige last van EUR 9,5 miljoen. Korthedshalve wordt verder verwezen naar toelichting 32 inzake derivaten.

## 10. Resultaat deelnemingen

Onder het resultaat deelnemingen wordt het aandeel in de resultaten van niet in de consolidatie betrokken deelnemingen verantwoord, waaronder Aéroports de Paris SA (AdP), Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (BACH) en JFK IAT LLC.

Het financiële effect van AdP gedurende de periode van 1 december 2008 tot en met 31 december 2008 is door het management geschat op EUR 0,7 miljoen. Dit bedrag bestaat enerzijds uit het aandeel van 8,0% van 8,3% (één maand) van twee maal het resultaat over het eerste halfjaar van EUR 127 miljoen, zijnde EUR 1,7 miljoen. Anderzijds is in dit resultaat begrepen een last van EUR 1,0 mln als de schatting van het management van het effect van de *purchase price allocation* in overeenstemming met IFRS 3 *Business Combinations* over december 2008. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar toelichting 41.

Indien de acquisitie zou hebben plaatsgevonden op 1 januari 2008 dan zou ons aandeel in het resultaat van AdP, volgens schatting van het management van Schiphol Group, EUR 21 miljoen hebben bedragen, exclusief het effect van de *purchase price allocation*.

Het management maakt gebruik van een schatting aangezien de definitieve resultaten van AdP over 2008 nog niet publiekelijk bekend zijn op de datum waarop Schiphol Group haar jaarcijfers publiceert. Alle schattingen zijn voorlopig en zijn gebaseerd op de door AdP bekend gemaakte resultaten over het eerste halfjaar van 2008 en over 2007 en de verkeer en vervoercijfers over geheel 2008.

### 11. Winstbelasting

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

(in EUR 1.000)	2008	2007
Resultaat voor belastingen	250.646	395.170
Resultaat deelnemingen *	- 6.719	- 9.128
	<u>243.927</u>	<u>386.042</u>
<b>Nominale tarief voor de winstbelasting</b>	<b>25,5%</b>	<b>25,5%</b>
Winstbelasting berekend tegen het nominale tarief	62.201	98.441
Afwijkend tarief buitenlandse deelnemingen	3.243	2.620
Resultaat samenhangend met beheer buitenlandse deelnemingen	8	- 833
Overige	-	- 309
	<u>65.452</u>	<u>99.919</u>
<b>Winstbelasting vóór eenmalige effecten</b>	<b>65.452</b>	<b>99.919</b>
<b>Effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten</b>	<b>26,8%</b>	<b>25,9%</b>
Vrijval van kortlopende verplichtingen winstbelasting	- 1.684	- 21.935
Fiscale openingsbalans Eindhoven Airport NV	-	1.162
	<u>63.768</u>	<u>79.146</u>
<b>Winstbelasting in de winst- en verliesrekening</b>	<b>63.768</b>	<b>79.146</b>
<b>Effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten</b>	<b>26,1%</b>	<b>20,5%</b>

<sup>1)</sup> 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 opgeteld bij het resultaat van de fiscale eenheid NV Luchthaven Schiphol.

In 2008 bedroeg de effectieve belastingdruk 26,1% bij een nominaal tarief van 25,5%. Dit verschil is vooral het gevolg van hogere belastingtarieven bij buitenlandse deelnemingen en een eenmalige bate uit de vrijval van kortlopende verplichtingen winstbelasting van EUR 1,7 miljoen.

In 2007 bedroeg de effectieve belastingdruk 20,5% bij een nominaal tarief van 25,5%. Dit verschil werd vooral veroorzaakt door een eenmalige bate uit de voorlopige afwikkeling van de aangiften over 2004 en 2005 ad EUR 21,9 miljoen.

### 12. Resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders

Onder resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders is opgenomen het aandeel van derden in het resultaat van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport NV en Avioport Spa.

### 13. Winst per aandeel

De winst per aandeel wordt als volgt berekend:

	2008	2007
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat x EUR 1)	186.876.000	315.786.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	172.496	171.255
<b>Winst per aandeel (x EUR 1)</b>	<b>1.083</b>	<b>1.844</b>

Op 1 december 2008 zijn 14.892 nieuwe aandelen uitgegeven aan Aéroports de Paris SA. Het gemiddeld aantal gedurende 2008 uitstaande aandelen komt daardoor op 172.496.

Momenteel is geen sprake van, uit hoofde van opties of converteerbare vermogensinstrumenten, potentieel uit te geven aandelen die tot verwatering van de winst per aandeel zouden kunnen leiden.

## Toelichting op de geconsolideerde balans

### 14. Immateriële activa

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

(in EUR 1.000)	Contract		Ontwikkeling	Software	Software in	Totaal
	Goodwill	gerelateerde activa	geautomatiseerde toepassingen			
<b>Samenstelling 31 december 2006</b>						
Aanschaffingswaarde	7.591	-	12.474	6.304	5.585	<b>31.954</b>
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 1.247	-	- 5.206	- 2.563	-	<b>- 9.016</b>
<b>Boekwaarde</b>	<b>6.344</b>	<b>-</b>	<b>7.268</b>	<b>3.741</b>	<b>5.585</b>	<b>22.938</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>						
Investeringen	-	-	-	-	10.613	<b>10.613</b>
Opleveringen	-	-	6.151	1.270	- 7.421	-
Acquisities	-	24.000	-	8	-	<b>24.008</b>
Afschrijvingen	-	- 4.800	- 4.993	- 2.161	-	<b>- 11.954</b>
Bijzondere waardeverminderingen	- 3.852	-	-	-	-	<b>- 3.852</b>
Reclassificaties	-	-	- 46	30	-	<b>- 16</b>
Desinvesteringen	-	-	- 15	-	-	<b>- 15</b>
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 3.852</b>	<b>19.200</b>	<b>1.097</b>	<b>- 853</b>	<b>3.192</b>	<b>18.784</b>
<b>Samenstelling 31 december 2007</b>						
Aanschaffingswaarde	7.591	24.000	18.564	7.612	8.777	<b>66.544</b>
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.099	- 4.800	- 10.199	- 4.724	-	<b>- 24.822</b>
<b>Boekwaarde</b>	<b>2.492</b>	<b>19.200</b>	<b>8.365</b>	<b>2.888</b>	<b>8.777</b>	<b>41.722</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>						
Investeringen	-	3.884	-	-	14.425	<b>18.309</b>
Opleveringen	-	-	4.830	2.539	- 7.369	-
Afschrijvingen	-	- 4.800	- 5.742	- 2.166	-	<b>- 12.708</b>
Bijzondere waardeverminderingen	- 251	-	-	-	-	<b>- 251</b>
Desinvesteringen	-	-	- 77	-	-	<b>- 77</b>
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 251</b>	<b>- 916</b>	<b>- 989</b>	<b>373</b>	<b>7.056</b>	<b>5.273</b>
<b>Samenstelling 31 december 2008</b>						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	23.317	10.151	15.833	<b>84.776</b>
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 5.350	- 9.600	- 15.941	- 6.890	-	<b>- 37.781</b>
<b>Boekwaarde</b>	<b>2.241</b>	<b>18.284</b>	<b>7.376</b>	<b>3.261</b>	<b>15.833</b>	<b>46.995</b>

De per 31 december 2008 onder immateriële activa aanwezige goodwill heeft betrekking op Schiphol Telematics BV (EUR 0,8 miljoen) en Villa Carmen BV (EUR 1,4 miljoen).

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 2008 getoetst op bijzondere waardevermindering. De bedrijfswaarde van de betreffende kasstroomgenererende eenheid (Schiphol Telematics BV) is berekend op basis van gegevens uit haar businessplan 2009-2013 en een disconteringsvoet van 6,6%. 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 2007 in waarde gedaald. Zodoende is in 2007 een bijzondere waardevermindering doorgevoerd op de goodwill van EUR 3,9 miljoen. In 2008 is een kantoorgebouw verkocht. De boekwaarde van de resterende goodwill voorzover gerelateerd aan de grond onder dit kantoorgebouw tot een bedrag van EUR 0,3 miljoen is in 2008 afgeboekt.

Uit de terzake van de overname begin 2007 van verkoopactiviteiten van drank en tabak overeengekomen vergoeding is EUR 24,0 miljoen toegerekend aan de concessiecontracten die van KLM Tax Free Services werden overgenomen. Eind 2008 heeft Schiphol Telematics BV een aantal contracten overgenomen van KPN NV. Aan deze contracten is een waarde toegekend van EUR 3,9 miljoen. Alle genoemde contracten zijn verantwoord als contractgerelateerde immateriële activa. Deze activa worden lineair over een termijn van 5 jaar afgeschreven ten laste van de post afschrijvingen in de winst- en verliesrekening.

De ontwikkeling van geautomatiseerde toepassingen heeft betrekking op interne en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van ICT projecten. De software heeft betrekking op verkregen licenties.

### 15. 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	bedrijfs-middelen	
<b>Samenstelling 31 december 2006</b>						
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
<b>Boekwaarde</b>	<b>382.079</b>	<b>418.347</b>	<b>629.997</b>	<b>543.525</b>	<b>94.692</b>	<b>2.068.640</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>						
Opleveringen	33.775	29.132	26.760	58.281	21.996	169.944
Afschrijvingen	- 20.705	- 10.216	- 27.938	- 72.362	- 24.853	- 156.074
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	- 83	- 83
Verkopen	-	-	-	-	- 48	- 48
Acquisities	-	-	31	63	1.198	1.292
Desinvesteringen	- 1.845	-	- 200	- 555	- 120	- 2.720
Reclassificaties	4.012	- 4.181	3.940	2.759	- 2.020	4.510
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	3	3
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>15.237</b>	<b>14.735</b>	<b>2.593</b>	<b>- 11.814</b>	<b>- 3.927</b>	<b>16.824</b>
<b>Samenstelling 31 december 2007</b>						
Aanschaffingswaarde	627.685	556.726	1.022.779	1.209.541	281.017	3.697.748
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 230.369	- 123.644	- 390.189	- 677.830	- 190.252	- 1.612.284
<b>Boekwaarde</b>	<b>397.316</b>	<b>433.082</b>	<b>632.590</b>	<b>531.711</b>	<b>90.765</b>	<b>2.085.464</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>						
Opleveringen	13.603	8.192	26.280	73.451	26.804	148.330
Afschrijvingen	- 21.083	- 10.729	- 28.671	- 70.567	- 25.331	- 156.381
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	- 47	- 47
Verkopen	-	-	-	-	- 49	- 49
Desinvesteringen	-	- 2	- 497	- 1.841	- 515	- 2.855
Reclassificaties	- 1.504	1.473	16.020	2.561	-	18.550
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	- 57	- 57
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 8.984</b>	<b>- 1.066</b>	<b>13.132</b>	<b>3.604</b>	<b>805</b>	<b>7.491</b>
<b>Samenstelling 31 december 2008</b>						
Aanschaffingswaarde	639.784	566.389	1.064.583	1.283.713	307.201	3.861.670
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	- 251.452	- 134.373	- 418.860	- 748.397	- 215.631	- 1.768.713
<b>Boekwaarde</b>	<b>388.332</b>	<b>432.016</b>	<b>645.723</b>	<b>535.316</b>	<b>91.570</b>	<b>2.092.957</b>

In de activa ten behoeve van operationele activiteiten, categorie Gebouwen, is een bedrag van EUR 40,8 miljoen (per 31 december 2007 EUR 42,2 miljoen) begrepen betreffende de boekwaarde van activa (P1 / traverse) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). De verplichtingen uit dien hoofde zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen.

Voor een toelichting bij de bijzondere waardeverminderingen wordt verwezen naar paragraaf 7.

## 16. Activa in aanbouw of ontwikkeling

De samenstelling en het verloop van de activa in aanbouw of ontwikkeling is als volgt:

(in EUR 1.000)	Activa in	Activa in	Totaal
	aanbouw tbv operationele activiteiten	aanbouw tbv vastgoedbelegging	
<b>Boekwaarde 31 december 2006</b>	<b>312.078</b>	<b>171.818</b>	<b>483.896</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>			
Investeringsuitgaven	234.162	105.290	339.452
Activering van bouwrente	2.438	624	3.062
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 169.944	- 119.542	- 289.486
Reclassificaties	-	155	155
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>66.656</b>	<b>- 13.473</b>	<b>53.183</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2007</b>	<b>378.734</b>	<b>158.345</b>	<b>537.079</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>			
Investeringsuitgaven	271.926	59.617	331.543
Activering van bouwrente	4.652	467	5.119
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 148.330	- 58.628	- 206.958
Acquisities	-	462	462
Reclassificaties	-	10.718	10.718
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>128.248</b>	<b>12.636</b>	<b>140.884</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2008</b>	<b>506.982</b>	<b>170.981</b>	<b>677.963</b>

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 2008 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 1,2% tot 1,4% op jaarbasis.

Per 31 december 2008 was sprake van verplichtingen tot investeringen in activa in aanbouw of ontwikkeling tot een bedrag van EUR 123,6 miljoen, waarvan EUR 21,6 miljoen in vastgoed (per 31 december 2007 EUR 202,6 miljoen waarvan EUR 31,8 miljoen in vastgoed).

## 17. Vastgoedbeleggingen

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

(in EUR 1.000)	Gebouwen	Terreinen	Totaal
<b>Boekwaarde 31 december 2006</b>	<b>443.141</b>	<b>246.916</b>	<b>690.057</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>			
Opleveringen	113.565	5.977	119.542
Waardeveranderingen	110.773	900	111.673
Verkopen	- 5.264	-	- 5.264
Reclassificaties	7.569	- 12.216	- 4.647
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>226.643</b>	<b>- 5.339</b>	<b>221.304</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2007</b>	<b>669.784</b>	<b>241.577</b>	<b>911.361</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>			
Opleveringen	54.803	3.825	58.628
Acquisities	36.396	-	36.396
Waardeveranderingen	- 12.904	31.960	19.056
Verkopen	- 7.849	-	- 7.849
Reclassificaties	- 29.268	-	- 29.268
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>41.178</b>	<b>35.785</b>	<b>76.963</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2008</b>	<b>710.962</b>	<b>277.362</b>	<b>988.324</b>

De acquisitie van vastgoedbeleggingen in 2008 houdt verband met de uitbreiding door Schiphol Group op 1 juli 2008 van haar belang in Airport Real Estate Basisfonds CV (ACRE Fund) van 50% naar 60,25%.

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 342,5 miljoen. In verband met de proportionele consolidatie van AREB CV komt 60,25% van dit bedrag aan vastgoedobjecten tot uitdrukking in de balans per 31 december 2008 van Schiphol Group.

In de categorie gebouwen is een bedrag van EUR 99,2 miljoen (per 31 december 2007 EUR 100,8 miljoen) begrepen inzake de reële waarde van activa (Triport) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). Onder terreinen zijn gronden begrepen die in erfpacht zijn uitgegeven.

In de vaststelling van de kasstromen, die mede bepalend zijn voor de reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd, wordt rekening gehouden met het bestaan van huurincentives. Voor een uiteenzetting van de verkopen en waardeveranderingen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening, respectievelijk paragraaf 2 en 3.

Bij alle afgesloten erfpachtcontracten, grondhuurcontracten en huurcontracten ten aanzien van (delen van) gebouwen is een 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.

## 18. Latente belastingen

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan winstbelasting. Op 8 september 2006 is de vaststellingsovereenkomst door Schiphol Group en de Belastingdienst ondertekend. Daarin is ondermeer de definitieve fiscale openingsbalans vastgelegd evenals enkele nadere afspraken over de bepaling van de fiscale winst van Schiphol Group.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten en activa in aanbouw worden commercieel en fiscaal gewaardeerd tegen kostprijs. Voornoemde vaststellingsovereenkomst heeft echter geresulteerd in verschillen tussen de fiscale en commerciële kostprijs van activa die per 1 januari 2002 aanwezig waren. In de fiscale balans is de kostprijs gelijk aan de waarde in het economische verkeer per 1 januari 2002 en in de commerciële balans is de kostprijs gelijk aan de (lagere) historische kostprijs. Daarnaast worden vastgoedbeleggingen en derivaten commercieel gewaardeerd tegen reële waarde en fiscaal tegen kostprijs. Bovendien wordt op de beleggingen in vastgoed fiscaal gezien afgeschreven, commercieel is geen sprake van afschrijving op dit vastgoed. Terzake van al deze waarderingsverschillen worden latente belastingvorderingen en verplichtingen verantwoord.

De samenstelling van de latente belasting vorderingen en verplichtingen per balansdatum is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Latente belastingvorderingen</b>		
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	158.709	158.709
Activa in aanbouw	76.201	76.201
Derivaten	-	3.734
<b>Latente belastingverplichtingen</b>		
Vastgoedbeleggingen	- 16.508	- 4.377
Derivaten	- 8.026	-
	<b>210.376</b>	<b>234.267</b>
Langlopend (realisatie ligt niet in de lijn der verwachting)	84.939	84.939
Langlopend (realisatie te verwachten na 12 maanden)	123.531	149.328
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 12 maanden)	1.906	-
	<b>210.376</b>	<b>234.267</b>

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

Per 31 december 2008 was in relatie tot Tradeport Hongkong Ltd sprake van verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen tot een totaal bedrag van EUR 2,5 miljoen 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.

De latente belastingvorderingen en verplichtingen worden gesaldeerd aangezien de vorderingen en verplichtingen onderdeel uitmaken van dezelfde fiscale eenheid en de vennootschap aan het hoofd van deze fiscale eenheid een in rechte afdwingbaar recht hiertoe heeft.

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

(in EUR 1.000)	Operationele activa	Activa in aanbouw	Vastgoed beleggingen	Derivaten	Totaal
<b>Boekwaarde 31 december 2006</b>	<b>158.709</b>	<b>76.201</b>	<b>33.973</b>	<b>14.348</b>	<b>283.231</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>					
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 4.763	-	- 4.763
Latente belasting over herinvesteringsreserve	-	-	- 4.738	-	- 4.738
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	-	-	- 28.893	-	- 28.893
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen	-	-	-	- 10.614	- 10.614
Overige mutaties	-	-	44	-	44
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>- 38.350</b>	<b>- 10.614</b>	<b>- 48.964</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2007</b>	<b>158.709</b>	<b>76.201</b>	<b>- 4.377</b>	<b>3.734</b>	<b>234.267</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>					
Latente belasting over fiscale afschrijving vastgoedbeleggingen	-	-	- 3.678	-	- 3.678
Latente belasting over herinvesteringsreserve	-	-	- 2.529	-	- 2.529
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	-	-	- 5.939	-	- 5.939
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen	-	-	-	- 11.889	- 11.889
Overige mutaties	-	-	15	129	144
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>- 12.131</b>	<b>- 11.760</b>	<b>- 23.891</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2008</b>	<b>158.709</b>	<b>76.201</b>	<b>- 16.508</b>	<b>- 8.026</b>	<b>210.376</b>

De waardering van vastgoed is bij het ontstaan van belastingplicht per 1 januari 2002 commercieel en fiscaal gelijk aan de reële waarde per die datum. Doordat op vastgoed vervolgens fiscaal wordt afgeschreven (waarbij overigens rekening dient te worden gehouden met een restwaarde van 25%) en commercieel niet, ontstaat een waarderingsverschil. Met ingang van het boekjaar 2007 is de Wet Werken aan Winst in werking getreden. Deze wet kent een beperking op de afschrijving van zowel commerciële gebouwen als operationele gebouwen tot de zogenoemde bodemwaarde. De bodemwaarde betreft 50% van de WOZ-waarde van operationele gebouwen en 100% van de WOZ-waarde van commerciële gebouwen. Ook deze beperking in afschrijving geeft aanleiding tot een waarderingsverschil. Voor deze verschillen wordt een overboeking doorgevoerd van kortlopende belastingverplichtingen naar de latente belastingverplichtingen in 2008 van EUR 3,7 miljoen (in 2007 van EUR 4,7 miljoen).

In 2008 is rekening gehouden met de vorming van een herinvesteringsreserve. Boekwinsten op bedrijfsmiddelen worden fiscaal gereserveerd met het oog op herinvestering. Commercieel worden boekwinsten direct verantwoord in de winst- en verliesrekening. In 2008 is in dit kader EUR 2,5 miljoen (in 2007 EUR 4,7 miljoen) overgeboekt van de kortlopende belastingverplichtingen naar de latente belastingverplichtingen.

Daarnaast ontstaat een waarderingsverschil door commerciële herwaardering van het vastgoed. Fiscaal wordt vastgoed niet geherwaardeerd. Betreffende dit verschil is in 2008 EUR 5,9 miljoen (in 2007 28,9 EUR miljoen) gemuteerd in de latente belastingen in verband met vastgoedbeleggingen. Dit betreft het belaste deel van de waardeveranderingen vastgoed ad EUR 19,1 miljoen (in 2007 EUR 111,7 miljoen) zoals verantwoord in de winst- en verliesrekening.

In 2008 heeft de reële waarde van derivaten zich ontwikkeld van een verplichting van EUR 14,6 miljoen naar een vordering van EUR 38,4 miljoen. Dit geeft aanleiding tot een mutatie in de latente belastingen van EUR 11,9 miljoen. In 2007 zijn, ten tijde van de aflossing van enkele leningen, de aan deze leningen gerelateerde derivaten afgewikkeld voor EUR 42,3 miljoen. De terzake van deze derivaten opgenomen actieve belastinglatentie van EUR 10,8 miljoen is daarmee komen te vervallen en maakt onderdeel uit van de totale mutatie van EUR 10,6 miljoen in de belastinglatentie op derivaten in 2007.

## 19. Deelnemingen

Het verloop van de post deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Boekwaarde 1 januari</b>	<b>46.626</b>	<b>45.654</b>
<b>Specificatie van mutaties in het boekjaar</b>		
Acquisities	566.252	-
Kapitaaluitbreiding	532	343
Resultaat	10.187	10.896
Dividend	- 7.389	- 10.010
Omrekeningsverschillen	- 1.015	- 281
Overige mutaties	-	24
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>568.567</b>	<b>972</b>
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>615.193</b>	<b>46.626</b>

De investeringen in 2008 van in totaal EUR 566,3 miljoen betreffen Aéroports de Paris SA (AdP) voor EUR 538,2 miljoen en Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd (BACH) voor EUR 28,1 miljoen. Per 1 december 2008 hebben Schiphol Group en AdP een wederzijds aandelenbelang in elkaar genomen van 8%. Voorts heeft Schiphol Group haar belang in BACH uitgebreid met 3,1% naar 18,72%. Volgens een voorlopige uitwerking van de *purchase price allocation* in overeenstemming met IFRS 3 *Business Combinations* en op basis van inschattingen van het management zal van voornoemd bedrag aan investeringen EUR 312 miljoen worden toegerekend aan verschillen in de reële waarde en boekwaarde van activa, immateriële activa die niet op de balans van de deelnemingen worden verantwoord en goodwill. Korthedshalve wordt verwezen naar toelichting 41. In de post deelnemingen was voorafgaand aan voornoemde investeringen nog geen sprake van goodwill.

Voor een nadere toelichting op de deelnemingen wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen. Voor een nadere toelichting op het resultaat van de deelnemingen wordt verwezen naar toelichting 10.

## 20. Vorderingen op deelnemingen

Het verloop van de vorderingen op deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Boekwaarde 1 januari</b>	<b>46.180</b>	<b>45.628</b>
<b>Specificatie van mutaties in het boekjaar</b>		
Verstrekking van leningen	7.809	-
Omrekeningsverschillen buiten afdekking	75	- 5
Omrekeningsverschillen tijdens afdekking	- 8.006	60
Rentebijdragen	- 5	497
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 127</b>	<b>552</b>
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>46.053</b>	<b>46.180</b>



De vorderingen op deelnemingen betreft uitsluitend de door Schiphol Group gehouden redeemable preference shares in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd (BACH). De uitbreiding door Schiphol Group van haar belang in Brisbane Airport Corporation Holding (BACH) met 3,1% betrof, naast de ordinary shares verantwoord onder de deelnemingen, ook de door BACH uitgegeven redeemable preference shares. De uitbreiding met 3,1%, zijnde nominaal EUR 7,6 miljoen (AUD 14,6 miljoen) heeft een kostprijs (gelijk aan de reële waarde op acquisitiedatum) van EUR 7,8 miljoen (AUD 15,8 miljoen).

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 93,0 miljoen (EUR 46,1 miljoen) als langlopende vordering op deelneming geïnclassificeerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbabe.

De rentebijbeschrijving betreft de waardering van de redeemable preference shares tegen geamortiseerde kostprijs. Waardering tegen de hogere geamortiseerde kostprijs heeft tot gevolg dat, indien BACH besluit gebruik te maken van haar mogelijkheid tot vervroegde aflossing, Schiphol Group op dat moment een verlies moet verantwoorden ter grootte van het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en de nominale waarde. Per 31 december 2008 bedroeg dit verschil EUR 2,4 miljoen.

Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemde valuta risico wordt voor wat betreft de nominale waarde afgedekt gebruik makend van jaarlijkse termijntransacties. Met de aangegeven transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking. De koersverschillen over het verschil tussen de geamortiseerde kostprijs en nominale waarde en de periode tussen de opeenvolgende jaarlijkse termijntransacties worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. De overige koersverschillen worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties.

De reële waarde van de vorderingen op deelnemingen bedraagt per 31 december 2008 EUR 99,2 miljoen (AUD 200,0 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 marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

## 21. 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 2008 is de reële waarde gedaald met EUR 9,9 miljoen miljoen van EUR 16,6 tot EUR 6,7 miljoen. De waardedaling is verantwoord in de reserve overige financiële belangen.

## 22. Leasevorderingen

Het verloop van de leasevorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Boekwaarde 1 januari</b>	<b>10.770</b>	<b>12.134</b>
<b>Specificatie van mutaties in het boekjaar</b>		
Rentebijbeschrijving op leasevorderingen	1.382	1.497
Ontvangen leasetermijnen	- 2.922	- 2.861
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 1.540</b>	<b>- 1.364</b>
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>9.230</b>	<b>10.770</b>

Van de leasevorderingen is per 31 december 2008 het kortlopende deel ad EUR 1,7 miljoen (per 31 december 2007 ad EUR 1,5 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. LVNL heeft aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeersstoren van Balnag BV voor een bedrag van EUR 6,8 miljoen. De effectieve rente van het verhuurcontract tussen Balnag en de LVNL bedraagt 13,0%.

De resterende looptijd van de leasevorderingen is per 31 december 2008 als volgt. Het deel van de leasevorderingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de vlottende activa.

(in EUR 1.000)	Totaal	≤ 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en ≤ 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	11.700	2.737	8.963	8.963	-
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 2.470	- 996	- 1.474	- 1.474	-
<b>Boekwaarde van de vorderingen uit financiële lease</b>	<b>9.230</b>	<b>1.741</b>	<b>7.489</b>	<b>7.489</b>	<b>-</b>

### 23. Leningen

Het verloop van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Boekwaarde 1 januari</b>	<b>3.441</b>	<b>4.469</b>
<b>Specificatie van mutaties in het boekjaar</b>		
Nieuw verstrekte leningen	444	-
Rentebijbeschrijving	171	156
(De)consolidatie	69	416
Aflossing	- 26	-
Waardevermindering	-	- 1.600
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>658</b>	<b>- 1.028</b>
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>4.099</b>	<b>3.441</b>

Van de leningen is per 31 december 2008 het kortlopende deel ad EUR 0,1 miljoen (per 31 december 2007 ad EUR 0,04 miljoen) verantwoord onder de vlottende activa.

Inbegrepen zijn 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 4 jaar. De boekwaarde van de leningen bedraagt per 31 december 2008 EUR 1,9 miljoen, de reële waarde bedraagt EUR 2,7 miljoen, de effectieve rente is 3,0%.

Voorts is onder de leningen opgenomen een lening aan het Aviodrome met een geamortiseerde kostprijs van EUR 1,6 miljoen. In verband met de financiële situatie van het Aviodrome is in 2007 besloten de lening volledig te voorzien.

### 24. Overige langlopende vorderingen

De samenstelling van de overige langlopende vorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Afgekochte erfpacht	3.679	3.781
Huurincentives	11.949	8.350
<b>Totaal overige langlopende vorderingen</b>	<b>15.628</b>	<b>12.131</b>

De post afgekochte erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitbetaalde huurtermijnen op grond die zij in erfpacht heeft verkregen.

Huurincentives betreft de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Beide posten worden over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.

In de vaststelling van de kasstromen die ten grondslag liggen aan de bepaling van de reële waarde van vastgoed wordt rekening gehouden met het bestaan van huurincentives.

### 25. 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, een uitgebreid logistiek terrein direct aan de rijksweg A4 ten zuiden van vrachtarrealen van Amsterdam Airport Schiphol en het bedrijven terrein Schiphol Logistics Park.

In december 1999 is de Samenwerkingsovereenkomst betreffende grondvererving van de A4 zone (SOK 1) gesloten. In december 2005 hebben de aandeelhouders een hernieuwde samenwerkingsovereenkomst getekend. Deze overeenkomst heeft tot doel om gezamenlijk met de partners, Gemeente Haarlemmermeer, SADC NV en SRE BV de gronden in voornoemd gebied te verwerven en vervolgens dit gebied samen tot ontwikkeling te brengen. Op het moment van ontwikkeling zal SRE BV de A4 zone Oost en West inbrengen in de nog op te richten grondbank, waarin SRE BV voor 33,3% zal deelnemen.

In 2008 is in het kader van voornoemde samenwerkingsovereenkomst besloten tot verwerving door de Gemeente Haarlemmermeer namens de partners van een tweetal andere kavels. Voor de financiering van beide kavels zal de Gemeente Haarlemmermeer een lening aantrekken van de Bank Nederlandse Gemeenten. De hieraan verbonden kosten zullen bij inbreng in de nog op te richten grondbank gelijk over de drie partners worden verdeeld. Het belang van SRE B.V. hierin zal EUR 8,0 miljoen bedragen te vermeerderen met financierings- en verwervingskosten

### 26. Handels- en overige vorderingen

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

(in EUR 1.000)	2008	2007
Debiteuren	99.950	82.002
Te ontvangen baten	31.547	27.367
Omzetbelasting	17.255	25.332
Vooruitbetaalde kosten	17.449	16.596
Vorraden	8.070	5.571
Huurincentives	2.495	1.503
Participanten en deelnemingen	16	72
Afgekochte erfpacht	90	80
Overige vorderingen	55.255	24.304
	<b>232.127</b>	<b>182.827</b>

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 2008 is de post debiteuren inclusief een voorziening voor oninbaarheid ad EUR 4,2 miljoen (per 31 december 2007: EUR 3,8 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 1,8 miljoen. In 2008 is EUR 1,6 miljoen (in 2007 EUR 1,1 miljoen) onttrokken in verband met oninbaarheid van vorderingen en EUR 2,0 miljoen (in 2007 EUR 2,0 miljoen) gedoteerd ten laste van de winst- en verliesrekening.

In verband met de door de gemeente Haarlemmermeer aangekondigde sluiting van het huidige detentiecentrum op Schiphol Oost per uiterlijk 31 december 2012, heeft de Rijksgebouwendienst (RGD) besloten ten behoeve van de ontwikkeling van een nieuw detentiecentrum een nieuwe kavel op Schiphol Noordwest in erfpacht af te nemen van Schiphol Group. Het erfpachtrecht is in december 2008 voor een periode van 75 jaar uitgegeven. De onder de overige vorderingen opgenomen afkoop ter waarde van EUR 30,5 miljoen zal de RGD uiterlijk 1 oktober 2009 voldoen.

Onder de overige vorderingen is (evenals voorgaand jaar) begrepen een bedrag van EUR 19,0 miljoen welke Schiphol Group heeft betaald aan Chipshol. Voor een nadere toelichting bij deze post wordt verwezen naar paragraaf 35 inzake overige voorzieningen.

## 27. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan per 31 december 2008 voor EUR 380 miljoen (per 31 december 2007: EUR 101,7 miljoen) uit deposito's met een oorspronkelijke looptijd variërend van 1 week tot 2 maanden (gemiddeld 1 maand). De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt per 31 december 2008 2,7% (per 31 december 2007 4,0%). De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

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

## 28. Geplaatst kapitaal

Per 1 december 2008 heeft Schiphol Group haar maatschappelijk aandelenkapitaal uitgebreid met 14.892 aandelen van EUR 454 en deze aandelen uitgegeven aan Aéroports de Paris SA (AdP). Daarmee komt het belang van AdP in Schiphol Group uit op 8%.

AdP heeft per aandeel van nominaal EUR 454 een bedrag betaald van EUR 24.816,79. De totale opbrengst van EUR 369.571.637 is voor EUR 6.760.968 toegevoegd aan het geplaatste kapitaal en voor EUR 362.810.669 aan de agio reserve.

Het maatschappelijk aandelenkapitaal bedraagt per 31 december 2008 EUR 142.960.968. Dit kapitaal is verdeeld in 314.892 aandelen van EUR 454. Per 31 december 2008 zijn 186.147 aandelen geplaatst en volgestort. De verdeling over de aandeelhouders is als volgt:

Aandeelhouder:	Geplaatst kapitaal		
	(in aantallen)	(in procenten)	(in EUR 1.000)
Staat der Nederlanden	129.880	69,77%	58.966
Gemeente Amsterdam	37.276	20,03%	16.923
Aéroports de Paris	14.892	8,00%	6.761
Gemeente Rotterdam	4.099	2,20%	1.861
	<b>186.147</b>	<b>100%</b>	<b>84.511</b>

De overige mutatie in het geplaatst kapitaal houdt verband met het volgende. Bij de conversie naar de euro in de jaarrekening over 2003 is de nominale waarde van het aandeel afgerond naar EUR 454 per aandeel ten laste van de ingehouden winst. Niet afgerond was dit EUR 453,78 per aandeel. Het geplaatste kapitaal bedroeg daarom per 1 januari 2008 EUR 77.750 (voor afronding was dit EUR 77.712) en is verdeeld in 171.255 aandelen van EUR 454.

## 29. 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 2007 van

EUR 93,0 miljoen. Dit bedrag is bij uitkering in 2008 onttrokken aan de ingehouden winst. Het dividend over 2006 bedroeg EUR 79,1 miljoen en is in 2007 uitgekeerd en onttrokken aan de ingehouden winst.

Naast vorenstaand regulier dividend is, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen, door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in 2008 besloten tot uitkering van een superdividend van EUR 500 miljoen welke eveneens is onttrokken aan de ingehouden winst.

Het netto resultaat over 2008 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2008 nog begrepen het voorstel voor het over 2008 uit te keren dividend, zoals nader toegelicht onder de Overige gegevens.

## 30. Overige reserves

Het verloop van de overige reserves is als volgt:

(in EUR 1.000)	Reserve			Totaal
	Reserve omrekenings- verschillen	Reserve overige financiële belangen	Reserve afdekking transacties	
<b>Stand per 31 december 2006</b>	<b>539</b>	<b>8.566</b>	<b>6.295</b>	<b>14.322</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>				
Omrekeningsverschillen	499	-	-	499
Mutaties in de reële waarde	-	966	-	966
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	2.138	2.138
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	60	60
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 2.034	- 2.034
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	1.244	1.244
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	157	157
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 5.635	- 5.635
Overige mutaties	-	-	- 50	- 50
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>499</b>	<b>966</b>	<b>- 4.120</b>	<b>- 2.655</b>
<b>Stand per 31 december 2007</b>	<b>- 40</b>	<b>9.532</b>	<b>2.175</b>	<b>11.667</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>				
Omrekeningsverschillen	- 969	-	-	- 969
Mutaties in de reële waarde	-	- 9.922	-	- 9.922
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	- 48.489	- 48.489
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op deelnemingen	-	-	- 8.005	- 8.005
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	53.354	53.354
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	1.892	1.892
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	- 11.889	- 11.889
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 289	- 289
Afwikkeling derivaat Lehman Brothers International (Europe)	-	-	- 8.749	- 8.749
Overige mutaties	-	-	- 5	- 5
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 969</b>	<b>- 9.922</b>	<b>- 22.180</b>	<b>- 33.071</b>
<b>Stand per 31 december 2008</b>	<b>- 1.009</b>	<b>- 390</b>	<b>- 20.005</b>	<b>- 21.404</b>

### 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 die worden gebruikt voor kasstroom afdekking verantwoord, nadat rekening is gehouden met latente belastingvorderingen en verplichtingen. Voorts worden in de reserve afdekkingstransacties de waardingsverschillen verantwoord die optreden bij de omrekening van leningen tegen de slotkoers. Voor beide geldt dat verantwoording in de reserve afdekkingstransacties plaatsvindt, voorzover sprake is van een effectieve afdekking.

Aansluitend op de deconfiture van Lehman Brothers International (Europe), Limited op 15 september 2008 heeft Schiphol Group een swap contract, welke zij bij deze bank was aangegaan in relatie tot de afdekking van valutarisico, vroegtijdig opgezegd. De mutatie van EUR 8,7 miljoen in de afdekkingsreserve houdt hiermee verband. Kortheidshalve wordt verwezen naar toelichting 32 inzake derivaten.

De afwikkeling van afdekkingstransacties van EUR 5,6 miljoen in 2007 betreft de aflossing van EUR 88,0 miljoen bestaande uit USD 75 miljoen en JPY 5 miljard. De cumulatieve koersverschillen op beide leningen van EUR 37,1 miljoen zijn bij aflossing vrijgevallen uit de reserve afdekkingstransacties, evenals de reële waarde van de gerelateerde derivaten van EUR 42,3 miljoen vermindert met de latente belastingverplichting van EUR 10,8 miljoen.

Voor een nadere toelichting over beperkingen aan de uitkeerbaarheid van reserves wordt verwezen naar paragraaf 44 over het eigen vermogen in de enkelvoudige balans.

### 31. Minderheidsaandeelhouders

Onder minderheidsaandeelhouders is per 31 december 2008 het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport NV en Avioport S.p.A opgenomen.

### 32. Leningen

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2008	2007
ISIN603	2008	Euribor + opslag	EUR	50.000		-	50.000
ISIN798	2009	1,08%	JPY	5.000.000	A	39.761	30.318
ISIN392	2009	4,67%	EUR	70.000		70.000	70.000
ISIN052	2009	Euribor + opslag	EUR	27.000	B	27.000	27.000
ISIN610	2010	Euribor + opslag	EUR	30.000		30.000	30.000
ISIN269	2013	4,38%	EUR	300.000		299.267	299.104
B148	2014	6,63%	EUR	700.000		696.018	-
B149	2014	6,63%	EUR	100.000		100.998	-
ISIN245	2018	5,16%	EUR	30.000		29.933	29.925
B146	2038	3,16%	JPY	20.000.000	C	158.723	-
<b>EMTN programma</b>						<b>1.451.700</b>	<b>536.347</b>
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	26.168	D,E,F	26.168	21.715
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	12.608	G	12.608	10.463
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	5.696		5.696	4.727
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	14.373		14.373	11.927
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	15.000	H	15.000	12.448
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	18.239	I	18.239	15.135
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	8.917	J	8.917	-
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	2.742	K	2.742	-
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	2.259	L	2.259	-
<b>Leningen AREB CV</b>						<b>106.001</b>	<b>76.415</b>
<b>Europese</b>							
Investeringsbank	2006-2011	3,75%	EUR	150.000		78.481	107.888
Avioport fase 2	2010	Euribor + opslag	EUR	21.750	M	13.686	8.157
Villa Carmen fase 1	2011	Euribor + opslag	EUR	14.100	N	9.064	5.195
Avioport fase 1	2013	Euribor + opslag	EUR	28.000	O	28.000	28.000
Overige						9.011	20.371
<b>Overige leningen</b>						<b>59.761</b>	<b>61.723</b>
<b>Totaal leningen</b>						<b>1.695.943</b>	<b>782.373</b>

Van de leningen is per 31 december 2008 het kortlopende deel ad EUR 167,4 miljoen (per 31 december 2007 ad EUR 83,1 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In 1999 is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gestart, waarmee naar behoefte financiële middelen ter beschikking staan tot een maximum van EUR 1 miljard, mits het prospectus jaarlijks wordt geactualiseerd. Het prospectus is in 2008 geactualiseerd en het programma is uitgebreid naar EUR 2 miljard. Ultimo 2008 is voor een totaal van EUR 1.451,7 miljoen opgenomen.

Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt. Gedurende 2008 is van dergelijke omstandigheden geen sprake geweest.

Op 4 augustus 2008 heeft Schiphol Group onder het EMTN programma een lening opgenomen van JPY 20 miljard met een looptijd van 30 jaar. De lening in Japanse Yen is meteen omgezet naar EUR 120 miljoen door middel van een valutarente swap. De lening kent een vaste rentecoupon van 5,64% op halfjaarlijkse basis (omgerekend 5,72% op jaarbasis).

Op 12 november 2008 heeft Schiphol Group onder haar EMTN programma een plaatsing gedaan van een benchmark Eurobond (obligatielening) met een omvang van EUR 700 miljoen. De obligaties zijn uitgegeven tegen een uitgifte prijs van 99,618% met een coupon van 6,625%. De uitgiftedatum was 19 november 2008. Op 8 december heeft Schiphol Group voornoemde Eurobond heropend. Daarbij is een additioneel bedrag van EUR 100 miljoen aangetrokken. Deze laatste obligaties zijn uitgegeven tegen een uitgifte prijs van 101,777% met een coupon van 6,625%. Met de Eurobond in het vierde kwartaal 2008 van totaal EUR 800 miljoen die afloopt op 23 januari 2014 overschrijdt Schiphol Group in 2013 mogelijk haar beleidslimiet van maximaal 25% kortlopende leningen. Door tijdige herfinanciering zal Schiphol Group dit herfinancieringsrisico mitigeren.

In juni 2008 heeft Schiphol Group, naast het bestaande EMTN programma, een Euro-Commercial Paper (ECP) programma gestart met een limiet van EUR 750 miljoen. Ter ondersteuning van het ECP programma heeft Schiphol Group een EUR 400 miljoen gesyndiceerde en gecommiteerde faciliteit gestructureerd met een groep van acht banken. Een aanzienlijk deel van de kortlopende schulden die in 2008 zijn aangegaan onder het Euro-Commercial Paper (ECP) programma zijn met de opbrengsten van de obligatie uitgifte onder het EMTN programma in november 2008 geherfinancierd. Op 31 december 2008 staat nog een bedrag van EUR 161,2 miljoen aan kortlopende leningen uit onder het ECP programma met een resterende looptijd van gemiddeld 1 maand.

Naast voornoemde gecommiteerde faciliteit heeft Schiphol Group nog twee gecommiteerde kredietfaciliteiten bij ABN AMRO en ING tot EUR 100 miljoen in totaal.

In 2002 is een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 150,0 miljoen. Dit bedrag is in 2003 opgenomen. Aflossing vindt plaats met ingang van augustus 2006 door middel van tien halfjaarlijkse annuïteiten. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing van de lening indien (naast de in dat kader gebruikelijke omstandigheden) andere leningen vervroegd worden afgelost of indien het eigen vermogen minder dan 30% van de activa bedraagt. Hiervan is in 2008 geen sprake geweest. Additionele zekerheden kunnen worden verlangd indien de credit rating beneden "A" (S&P) of "A2" (Moody's) komt. Vooruitlopend op de betaling van een superdividend aan haar aandeelhouders en een aanpassing van de vermogenstructuur mede door meer schuldfinanciering, is de credit rating van NV Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV in 2008 vastgesteld door S&P op A (was AA-) en door Moody's op A1 (was Aa3).

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

Alle leningen van AREB 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 Bank geldt daarnaast een verplichting tot vervroegde aflossing van 0,5%, 0,75% en 1% per kwartaal indien het financieringspercentage meer dan 60%, 65% respectievelijk 75% bedraagt van de taxatiewaarde. Als de jaarlijkse huurinkomsten van de leningen afgesloten bij de Fortis Bank lager zijn dan EUR 8,5 miljoen (exclusief omzetbelasting en servicekosten) (ons deel EUR 5,1 miljoen), dan geldt een verplichting tot vervroegde aflossing van 1% per kwartaal.

Tot meerdere zekerheid van de aflossing heeft AREB 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.

Op 3 juni 2008 heeft AREB CV drie nieuwe leningen afgesloten. De rente percentages zijn 3 maands Euribor + opslag. De looptijd van de leningen loopt tot en met 2011. De overige voorwaarden zijn overeenkomstig als hierboven uiteengezet.

Door Avioport Spa (een 70% dochteronderneming van Schiphol Group) is een hypothecaire lening overeengekomen met een tweetal banken (Efibanca en Banca Popolare Italiana) tot een totaalbedrag van EUR 49,8 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 21,8 miljoen voor fase 2). Per 31 december 2008 was hiervan opgenomen EUR 41,7 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 13,7 miljoen voor fase 2). Als onderpand voor fase 1 gelden de gebouwen, de aandelen en de huurinkomsten, voor fase 2 het gehele project. De aandeelhouders hebben zich daarnaast verplicht tot de inbreng van financiële middelen om, in aanvulling op voornoemde lening, zorg te dragen voor de financiering van het totale project.

Door Villa Carmen Srl (een dochteronderneming van de joint venture Villa Carmen BV waarin Schiphol Group een aandeel heeft van 47,44%) is een hypothecaire lening overeengekomen met een drietal banken (Efibanca, Banca Popolare Italiana en Unicredit) tot een totaalbedrag van EUR 33,1 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 15,7 miljoen). Per 31 december 2008 was hiervan opgenomen EUR 18,8 miljoen (ons proportionele aandeel is EUR 8,9 miljoen). Als onderpand gelden de gebouwen. Malpensa Real Estate II BV (MRE II BV) heeft zich als aandeelhouder in Villa Carmen BV verplicht tot inbreng van haar aandeel (47,44%) van EUR 11 miljoen in de vorm van eigen vermogen of niet rente dragend vreemd vermogen, achtergesteld bij voornoemde leningen.

Van het totale bedrag aan leningen is EUR 198,5 miljoen opgenomen in Japanse Yen (JPY 25 miljard). Voor EUR 221,4 miljoen staan leningen uit 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, valutaswaps en in enkele gevallen gecombineerde valuta rente swaps afgesloten op de leningen. De aangegane transacties komen in beginsel op relevante kenmerken zoals looptijd, omvang en dergelijke volledig overeen met de onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en of vaste dan wel gemaximeerde rente. Alle afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde kasstroomafdekkingen.

De derivaten betreffen de volgende contracten, waarbij de referenties verwijzen naar de gerelateerde leningen in het voorgaande overzicht.

Referentie	Wederpartij	Type	Rente	Valuta	Notional	Looptijd	Reële waarde in EUR 1.000 per	
							31 december 2008	31 december 2007
A	UBS AG	Valuta-renteswap	5,59%	JPY	5.000.000	2009	6.406	14.566
B	UBS AG	Renteswap	5,63%	EUR	27.000	2009	1.067	992
C	JP Morgan	Valuta-renteswap	3,16%	JPY	20.000.000	2038	- 42.169	-
D	ING	Renteswap	4,84%	EUR	13.084	2011	484	- 146
E	ING	Rentecap	4,25%	EUR	8.737	2011	- 24	- 124
F	ING	Rentecap	4,12%	EUR	4.338	2011	- 13	- 71
G	ING	Rentecap	4,12%	EUR	1.085	2011	- 3	- 18
H	ING	Rentecap	3,50%	EUR	13.015	2011	- 81	- 399
I	ING	Renteswap	4,12%	EUR	15.184	2011	572	- 168
J	ING	Renteswap	5,11%	EUR	8.917	2011	612	-
K	Fortis Bank	Renteswap	5,16%	EUR	2.742	2011	183	-
L	Fortis Bank	Renteswap	5,16%	EUR	2.259	2011	151	-
M	Efibanca	Renteswap	3,75% - 4,95%	EUR	15.331	2010	444	-
N	Efibanca	Renteswap	4,30%	EUR	12.041	2011	197	- 22
O	Efibanca	Renteswap	4,32%	EUR	21.000	2013	902	- 123
P	ING	Termijn-transactie	n.v.t.	AUD	73.500	2009	- 6.697	-
P	ABN AMRO	Termijn-transactie	n.v.t.	AUD	14.600	2009	- 458	-
P	ING	Termijn-transactie	n.v.t.	AUD	73.500	2008	-	129
<b>Totaal</b>							<b>- 38.426</b>	<b>14.616</b>

**Verantwoord in de balans onder:**

Vaste activa	- 42.290	- 1.071
Vlottende activa	- 7.155	-
Langlopende verplichtingen	3.546	15.558
Kortlopende verplichtingen	7.474	129
<b>Totaal</b>	<b>- 38.426</b>	<b>14.616</b>

Tegelijkertijd met de opname op 17 juli 2008 van de lening van JPY 20 miljard is een valutarente swap afgesloten bij Lehman Brothers International (Europe), Limited (LBIE). Aansluitend op de deconfiture van LBIE op 14 september 2008 is dit swap contract vroegtijdig opgezegd. Op 17 september 2008 is een nieuw swap contract afgesloten bij JPMorgan (referentie C). Daarbij is de rentestand toegepast van datzelfde moment en de valutakoers van 17 juli 2008. Aan JPMorgan is terzake van het nieuwe swap contract in totaal EUR 18,2 miljoen betaald. Van deze betaling is EUR 8,7 miljoen toegevoegd aan de reserve afdekking transacties en wordt toegerekend aan de looptijd van het contract. Het restant van EUR 9,5 miljoen is direct ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht onder de financiële baten en lasten. De claim op LBIE is bepaald op EUR 11,5 miljoen, exclusief bijkomende kosten en financieringslasten. Op basis van de ons nu ter beschikking staande informatie over de mogelijkheid deze vordering te innen is de claim per 31 december 2008 in de balans opgenomen voor nihil.

Het risico dat Schiphol Group loopt op de valutarente swap (referentie C) wordt gemitigeerd middels een "cash collateral" overeenkomst met JPMorgan, die voor beide partijen resulteert in een maximale netto positie, die afhankelijk is van de credit rating van beide partijen. Indien de credit rating van een van beide partijen verlaagd wordt, daalt tevens de maximale netto positie op die partij. Volgens de "cash collateral" overeenkomst wordt het verschil tussen de marktwaarde van de swap en de van toepassing zijnde maximale netto positie per week afgerekend.

Per 30 januari 2009 bedroeg de maximale netto positie van beide partijen EUR 10 miljoen en bedroeg de marktwaarde van de swap circa EUR 72 miljoen in het voordeel van Schiphol Group, zodat circa EUR 62 miljoen door JPMorgan aan Schiphol Group is betaald als onderpand.

Referentie P betreft de derivaten ter afdekking van omrekeningsverschillen op de redeemable preference shares zoals verantwoord onder de vorderingen op deelnemingen.

Referentie M en N betreffen afdekkingen van de financiering van de vastgoed ontwikkeling in Avioport fase 2 respectievelijk Villa Carmen Srl. De veronderstellingen wat betreft de groei van de leningen zijn niet uitgekomen en deze groei loopt nu achter bij de groei van de derivaten. Om deze reden kunnen deze afdekkingstransacties in 2008 niet als effectief worden aangemerkt. De mutaties in de reële waarde van de derivaten worden verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en lasten.

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

De resterende looptijd van de leningen per 31 december 2008 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			
		≤ 1 jaar	> 1 jaar	≤ 5 jaar	> 5 jaar
EMTN programma	1.451.700	135.994	1.315.706	27.010	1.288.696
Leningen AREB CV	106.001	-	106.001	106.001	-
Europese Investeringsbank	78.481	30.520	47.961	47.961	-
Overige leningen	59.761	917	58.844	57.439	1.405
<b>Totaal leningen</b>	<b>1.695.943</b>	<b>167.431</b>	<b>1.528.512</b>	<b>238.411</b>	<b>1.290.101</b>

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

(in EUR 1.000)	Boekwaarde 31 december 2008	Reële waarde 31 december 2008
EMTN programma	1.451.700	1.552.528
Leningen AREB CV	106.001	106.001
Europese Investeringsbank	78.481	78.774
Overige leningen	59.761	59.761
<b>Totaal leningen</b>	<b>1.695.943</b>	<b>1.797.064</b>

(in EUR 1.000)	Boekwaarde 31 december 2007	Reële waarde 31 december 2007
EMTN programma	536.347	570.458
Leningen AREB CV	76.415	76.415
Europese Investeringsbank	107.888	94.101
Overige leningen	61.723	63.597
<b>Totaal leningen</b>	<b>782.373</b>	<b>804.571</b>

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 > 1 jaar	Leningen ≤ 1 jaar	Totaal
<b>Boekwaarde 31 december 2006</b>	<b>652.737</b>	<b>116.860</b>	<b>769.597</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>			
Nieuw opgenomen	135.094	-	135.094
Rentebijbeschrijving	388	-	388
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 86.812	86.812	-
Aflossing	-	- 120.737	- 120.737
Omrekeningsverschillen	- 2.137	-	- 2.137
Overige mutaties	-	168	168
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>46.533</b>	<b>- 33.757</b>	<b>12.776</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2007</b>	<b>699.270</b>	<b>83.103</b>	<b>782.373</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>			
Nieuw opgenomen	937.734	-	937.734
Rentebijbeschrijving	396	-	396
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 167.431	167.431	-
Aflossing	- 8.184	- 83.103	- 91.287
Acquisities	18.038	-	18.038
Omrekeningsverschillen	48.489	-	48.489
Overige mutaties	200	-	200
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>829.242</b>	<b>84.328</b>	<b>913.570</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2008</b>	<b>1.528.512</b>	<b>167.431</b>	<b>1.695.943</b>

De financiële instrumenten van Schiphol Group betreft de in deze paragraaf toegelichte leningen o/g en derivaten alsook de vorderingen op deelnemingen (20), overige financiële belangen (21), leningen u/g (23), handels- en overige vorderingen (26), liquide middelen (27), enkele posten onder de overige langlopende verplichtingen (36) en de handels- en overige schulden (38). Voor een nadere toelichting bij deze financiële instrumenten wordt verwezen naar de tussen haakjes vermelde paragrafen.

### 33. Leaseverplichtingen

De samenstelling van de leaseverplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve rente	Einde looptijd	2008	2007
P1 / Traverse	ABP	6,7%	2035	54.153	54.720
Triport	ABP	7,0%	2034	55.683	56.342
Verkeerstoren	Abinton BV	7,7%	2012	9.522	11.043
Overige				2.206	2.823
<b>Totaal leaseverplichtingen</b>				<b>121.564</b>	<b>124.928</b>

Van de leaseverplichtingen is per 31 december 2008 het kortlopende deel ad EUR 4,1 miljoen (per 31 december 2007 ad EUR 3,5 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. Balnag heeft aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeerstoren van Abinton BV voor een bedrag van EUR 2,1 miljoen.

De resterende looptijd van de lease verplichtingen is per 31 december 2008 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	255.480	12.023	243.457	47.821	195.636
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	- 133.916	- 7.913	- 126.003	- 30.024	- 95.979
<b>Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease</b>	<b>121.564</b>	<b>4.110</b>	<b>117.454</b>	<b>17.797</b>	<b>99.657</b>

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

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Boekwaarde 1 januari</b>	<b>124.928</b>	<b>128.274</b>
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Nieuwe lease overeenkomsten	-	68
Rentebijbeschrijving op leaseverplichtingen	9.852	9.993
Betaalde lease termijnen	- 13.216	- 13.356
Overige mutaties	-	- 51
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 3.364</b>	<b>- 3.346</b>
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>121.564</b>	<b>124.928</b>

### 34. Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen betreffen de volgende netto verplichtingen:

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoeding na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
<b>Boekwaarde 31 december 2007</b>				
Waarde van de verplichtingen	45.738	9.361	4.286	59.385
Waarde van de beleggingen	14.091	-	-	14.091
	<u>31.647</u>	<u>9.361</u>	<u>4.286</u>	<u>45.294</u>
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 1.492	-	- 8	- 1.500
<b>Verplichting in de balans</b>	<b>30.155</b>	<b>9.361</b>	<b>4.278</b>	<b>43.794</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2008</b>				
Waarde van de verplichtingen	40.974	9.979	2.707	53.660
Waarde van de beleggingen	12.971	-	-	12.971
	<u>28.003</u>	<u>9.979</u>	<u>2.707</u>	<u>40.689</u>
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 459	-	244	- 215
<b>Verplichting in de balans</b>	<b>27.544</b>	<b>9.979</b>	<b>2.951</b>	<b>40.474</b>

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.



De toegezegd-pensioenregeling die Schiphol Group heeft ondergebracht bij ABP wordt verantwoord als toegezegde-bijdragenregeling. Een nadere toelichting hieromtrent is opgenomen in paragraaf 39. De pensioenregelingen van enkele dochtermaatschappijen die ook kwalificeren als toegezegd-pensioenregeling worden wel als zodanig verantwoord. Ten aanzien van deze pensioenregelingen hebben de waarde van de verplichtingen, de waarde van de beleggingen en de niet in aanmerking genomen actuariële resultaten zich gedurende de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

(in EUR 1.000)	2008	2007	2006	2005	2004
<b>Boekwaarde 31 december</b>					
Waarde van de verplichtingen	15.440	16.585	14.420	11.014	7.638
Waarde van de beleggingen	12.036	13.631	12.047	8.413	5.571
	<b>3.404</b>	<b>2.954</b>	<b>2.373</b>	<b>2.601</b>	<b>2.067</b>
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 1.729	- 951	- 240	- 473	151
<b>Verplichting in de balans</b>	<b>1.675</b>	<b>2.003</b>	<b>2.133</b>	<b>2.128</b>	<b>2.218</b>

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

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal	
	Vergoeding na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen		
Opbouw of toekenning van rechten		2.708	1.318	2.977	7.003
Toevoeging van interest		1.850	284	105	2.239
Bate uit hoofde van actuariële winsten en verliezen		-	- 242	-	- 242
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)		- 6.507	-	-	- 6.507
Verwachte baten uit beleggingen		- 548	-	-	- 548
Overige kosten		80	- 8	7	79
<b>Totale kosten ten laste van 2007</b>		<b>- 2.417</b>	<b>1.352</b>	<b>3.089</b>	<b>2.024</b>
Opbouw of toekenning van rechten		2.068	1.743	454	4.265
Toevoeging van interest		2.207	331	89	2.627
Bate uit hoofde van actuariële winsten en verliezen		-	- 340	-	- 340
Vrijval (o.m. door wijziging van de regeling)		- 741	-	-	- 741
Verwachte baten uit beleggingen		- 739	-	-	- 739
Overige kosten		81	- 5	1	77
<b>Totale kosten ten laste van 2008</b>		<b>2.876</b>	<b>1.729</b>	<b>544</b>	<b>5.149</b>

De vrijval (o.m. door wijziging van de regeling) in 2007, voor wat betreft de vergoedingen na uitdiensttreding, betreft de tegemoetkoming ziektekosten gepensioneerden. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar personeelsbeloningen in paragraaf 5. 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.

Ten aanzien van de toegezegd-pensioenregelingen onder de vergoedingen na uitdiensttreding wordt in 2009 een totale last voor de werkgever verwacht van EUR 1,4 miljoen. De werkelijke lasten uit hoofde van deze regelingen bedroegen in 2008 EUR 1,4 miljoen, zoals toegelicht onder personeelsbeloningen in paragraaf 5.

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

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoeding na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
<b>Boekwaarde 31 december 2006</b>	<b>38.697</b>	<b>9.066</b>	<b>4.988</b>	<b>52.751</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	- 2.417	1.352	3.089	2.024
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.666	- 1.140	- 3.799	- 8.605
Betaling van premies	- 2.552	-	-	- 2.552
Overige mutaties	93	83	-	176
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 8.542</b>	<b>295</b>	<b>- 710</b>	<b>- 8.957</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2007</b>	<b>30.155</b>	<b>9.361</b>	<b>4.278</b>	<b>43.794</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	2.876	1.729	544	5.149
(De)consolidatie	-	- 18	-	- 18
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.625	- 1.093	- 1.871	- 6.589
Betaling van premies	- 1.870	-	-	- 1.870
Overige mutaties	8	-	-	8
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 2.611</b>	<b>618</b>	<b>- 1.327</b>	<b>- 3.320</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2008</b>	<b>27.544</b>	<b>9.979</b>	<b>2.951</b>	<b>40.474</b>

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

	31 december 2008	31 december 2007
Disconteringsvoet	5,75%	5,25%
Beleggingsrendement	5,75%	5,25%
Inflatie	2,00%	2,00%
Algemene salarisstijging	2,00%	2,00%
Overlevingskansen	GBM/V 2000-2005 inclusief sterftetrend (generatietafels) met een terugstelling van 3 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen	GBM/V 2000-2005 inclusief sterftetrend (generatietafels) met een terugstelling van 3 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)	3,00% (tot 39 jaar), 2,00% (tot 49 jaar), 1,00% (tot 59 jaar), 0,00% (tot 65 jaar)
Leeftijdsverschil	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote
Arbeidsongeschiktheid	UKV 2007-IV, gebaseerd op instroom 2006 en 2007	GMD 1994, vermenigvuldigd met 25%
Ontslagkansen, afhankelijk van leeftijd	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)
Blijfkansen (met betrekking tot FLO)	100%	100%

Wat betreft arbeidsongeschiktheid wordt met ingang van 2008 gerekend met een meer recente tabel. Voor een nadere toelichting bij de verplichtingen uit hoofde van de pensioenregeling bij ABP wordt verwezen naar de paragraaf Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

### 35. 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 10,0 miljoen is in 2008, evenals in 2007, ongewijzigd gebleven.

De voornaamste van voornoemde claims en geschillen betreft de gevolgen van het bouwverbod dat vanaf 19 februari 2003 tot 28 juni 2007 voor het Groenenbergterrein van kracht was. Bebouwing van het Groenenbergterrein zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan, naar de in 2003 beschikbare inzichten, ernstig kunnen verstoren. Door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is daarom in februari 2003 voor dit terrein een bouwverbod ex. artikel 38 van de Luchtvaartwet (oud) afgekondigd. De economische eigenaar van het terrein (Chipshol) heeft in juni 2003 een claim ingediend bij Schiphol Group voor de schade die de wet voorziet bij het treffen van dit bouwverbod (artikel 50 Luchtvaartwet).

Op basis van voortschrijdend inzicht en nieuwe gegevens is door de Minister van Verkeer en Waterstaat geoordeeld dat handhaving van het bouwverbod voor het terrein niet langer nodig was. Op 28 juni 2007 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, naar aanleiding van een verzoek van Schiphol Group, het bouwverbod opgeheven. Zoals bij de schadeloosstelling bij het opleggen van het bouwverbod is ook in de wet voorzien in een regeling bij opheffing en waardevermeerdering (afzonderlijke terugbetalingprocedure ex artikel 55 Luchtvaartwet). Deze procedure is door Schiphol Group tegen Chipshol aanhangig gemaakt bij de Rechtbank Haarlem om vast te stellen welke waardevermeerdering van de grond van het Groenenbergterrein heeft plaatsgevonden na opheffing van het bouwverbod.

In 2007 heeft Schiphol Group een bedrag van EUR 19,0 miljoen (EUR 16,0 miljoen met rente) ter voldoening van een tussenvonnis in de artikel 50-procedure bij wijze van voorschot aan Chipshol betaald. Chipshol heeft op last van de rechter ter afdekking van het restituerisico van dit bedrag een bankgarantie ten behoeve van Schiphol Group gesteld van EUR 21,5 miljoen. In haar eindvonnis van 30 januari 2008 heeft de rechtbank de schadeloosstelling die Schiphol Group aan Chipshol moet betalen op basis van artikel 50 Luchtvaartwet bepaald op EUR 16,0 miljoen (vermeerderd met wettelijke rente). De claim van Chipshol inzake belastingschade is afgewezen. Beide partijen zijn tegen de tussenvonnissen en het eindvonnis in cassatie gegaan.

Op 28 januari 2009 heeft de Rechtbank Haarlem in de artikel 55-procedure een tussenvonnis gewezen, dat er kort gezegd op neer komt dat er geen waardevermeerdering zou zijn direct na de opheffing van het bouwverbod. De rechtbank heeft het eindvonnis aangehouden gezien de nog aanhangige cassaties bij de Hoge Raad in de artikel 50-procedure. Inmiddels heeft de Hoge Raad inzake de klachten tegen de eerdere tussenvonnissen van de Rechtbank Haarlem zowel Chipshol als Schiphol in hun cassatieverzoeken niet ontvankelijk verklaard; het betrof hier klachten betreffende de processuele aspecten van de zaak; in de hoofdzaak zijn inmiddels schriftelijke stukken gewisseld en worden proceshandelingen binnenkort afgerond, waarna het oordeel aan de Hoge Raad is. De zekerheid die door Chipshol door middel van een bankgarantie ten gunste van de luchthaven is gesteld blijft gehandhaafd.

Op 18 februari 2009 heeft de Raad van State het beroep van Chipshol bij de rechtbank Haarlem tegen het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot opheffing van het bouwverbod (op 28 juni 2007) op dit materiële punt ongegrond verklaard. Daarmee is er definitief sprake van een rechtmatig besluit tot opheffing.

Gelet op het voorgaande is de directie van mening dat, met name gelet op het gegeven dat in de cassatieprocedures die ook in 2007 al aanhangig waren er door de Hoge Raad nog geen arresten zijn gewezen in de klachten tegen het eindvonnis, op dit moment de schatting die zij heeft gemaakt van de verplichtingen die Schiphol Group per saldo jegens Chipshol zal hebben ten tijde van het opmaken van de jaarrekening over 2008 niet hoeft te worden herzien. Zij verwacht dat het uiteindelijke restbedrag aan schadeloosstelling dat Schiphol Group aan Chipshol verschuldigd blijkt inzake het Groenenbergterrein de voorziening die terzake is getroffen niet zal overschrijden.

### 36. Overige langlopende verplichtingen

De samenstelling van de overige langlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Vooruitontvangen erfpacht	86.449	57.046
Schuld aan Martinair Holland NV	-	15.700
Ongerealiseerde winst inbreng Schiphol Logistics Park CV	4.590	4.590
Verplichting Stichting Mainport en Groen	6.400	-
Huurincentives	539	850
	<b>97.978</b>	<b>78.186</b>

De post vooruitontvangen erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitontvangen huurtermijnen op grond die derden van haar in erfpacht hebben verkregen. Deze post wordt over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

In verband met de door de gemeente Haarlemmermeer aangekondigde sluiting van het huidige detentiecentrum op Schiphol Oost per uiterlijk 31 december 2012, heeft de Rijksgebouwendienst (RGD) besloten ten behoeve van de ontwikkeling van een nieuw detentiecentrum een nieuwe kavel op Schiphol Noordwest in erfpacht af te nemen van Schiphol Group. Het erfpachtrecht is in december 2008 voor een periode van 75 jaar uitgegeven en wordt direct afgekocht voor een bedrag van EUR 30,5 miljoen, uiterlijk 1 oktober 2009.

Schiphol Group heeft ten laste van het boekjaar 2006 EUR 8,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de Stichting Mainport en Groen. Dit bedrag is in 1996 toegezegd met de afspraak dat uitkering zou plaatsvinden op basis van nader uitgewerkte plannen. Per 31 december 2008 is de eerste termijn van 25% verantwoord onder de kortlopende schulden en uitbetaald aan de Stichting Mainport en Groen in januari 2009. Onder de overige langlopende verplichtingen zijn de drie resterende termijnen van 25% verantwoord die in de komende drie jaren zullen worden uitgekeerd. De Stichting Mainport en Groen zet zich in voor een aantrekkelijk groen landschap om de luchthaven Schiphol.

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 bedraagt 12,0 miljoen. In overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling dient van deze winst het deel gelijk aan het belang van SRE BV in Schiphol Logistics Park CV van ruim 38% of wel EUR 4,6 miljoen als ongerealiseerd te worden beschouwd.

Huurincentives betreft de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Deze worden over de termijn gedurende welke de huurincentives van toepassing zijn ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

### 37. Winstbelasting

De winstbelasting wordt berekend over de commerciële winst, rekening houdend met permanente verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. De winstbelasting over waardeveranderingen, voor zover deze in het binnenland zijn behaald, wordt tot het moment van realisatie verantwoord onder de latente belastingvorderingen en verplichtingen. De schuld uit hoofde van winstbelasting in de balans per 31 december 2008 van EUR 8,7 miljoen betreft de som van de over de jaren 2005 tot en met 2008 nog verschuldigde winstbelasting. Hierop zijn de reeds betaalde voorlopige aanslagen in mindering gebracht.

Verschillen tussen de betaalde winstbelasting volgens het kasstroomoverzicht en de winstbelasting in de winst- en verliesrekening betreffen toevoegingen en onttrekkingen aan latente belastingvorderingen en verplichtingen, schattingsverschillen in belastbare bedragen in voorlopige aanslagen en definitieve aanslagen en afrekeningen over oude jaren.

### 38. Handels- en overige schulden

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

(in EUR 1.000)	2008	2007
Schulden aan leveranciers	109.247	84.529
Schulden aan banken	161.246	82
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	5.846	5.269
Schulden ter zake van pensioenen	611	756
Te betalen interest	24.045	14.967
Verplichting schrijnende gevallen	10.000	10.000
Verplichting Stichting Mainport en Groen	2.100	8.500
Nog te betalen kosten	87.308	80.758
Verplichting Martinair Holland NV	15.700	-
Vooruitontvangen baten	39.203	30.921
Af te dragen vliegbelasting	60.207	-
Vooruitontvangen erfpacht	1.162	1.162
Huurincentives	449	1.197
Overige schulden	19.985	28.847
	<b>537.109</b>	<b>266.988</b>

Zoals beschreven onder toelichting 32 heeft Schiphol Group in 2008 een Euro-Commercial Paper (ECP) programma gelanceerd met een limiet van EUR 750 miljoen. Op 31 december 2008 staat nog een bedrag van EUR 161,2 miljoen aan kortlopende leningen uit onder het ECP programma welke zijn begrepen onder de schulden aan banken. De resterende looptijd bedraagt gemiddeld 1 maand.

De schuld aan Martinair Holland NV 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 m<sup>2</sup> op Schiphol-Oost. Met de voortijdige 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. Betaling zal plaatsvinden uiterlijk 31 december 2009.

Schiphol Group heeft ten laste van het boekjaar 2006 EUR 10,0 miljoen beschikbaar gesteld voor een verbetering van het woon- en werkklimaat in de omgeving van de luchthaven. Deze financiële bijdrage, die naar verwachting in 2009 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. In 2008 is de onafhankelijke Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio opgericht die vorenstaande zal begeleiden.

Met ingang van 1 juli 2008 brengt Schiphol Group maandelijks bij de luchtvaartmaatschappijen de vliegbelasting in rekening en draagt deze op kwartaalbasis af aan de overheid. De verplichting van EUR 60,2 miljoen betreft de vliegbelasting over het laatste kwartaal van 2008.

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

### 39. 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. ABP had ultimo 2008 een dekkingsgraad van 90%, dit is onder het wettelijk minimumniveau van 105%. ABP moet daarom uiterlijk 31 maart 2009 een herstelplan indienen bij De Nederlandsche Bank. Uit dit herstelplan moet blijken dat de dekkingsgraad naar verwachting binnen 3 jaar weer boven het minimumniveau van 105% en binnen 15 jaar weer boven het vereiste niveau van 125% ligt. Mede op basis van vorenstaande heeft het ABP besloten per 1 januari 2009 geen indexatie toe te passen op de uitkeringen en opgebouwde pensioenaanspraken. Voor 2009 blijft de pensioenpremie echter nagenoeg onveranderd.

#### Convenanten inzake de toekomstige ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol

De Alderstafel is opgericht in december 2006 en is een overlegtafel onder voorzitterschap van de heer Hans Alders. Het doel is om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de korte (tot en met 2010) en de middellange termijn (tot en met 2018/2020). Aan de Alderstafel komen alle betrokken partijen samen: het Rijk (vertegenwoordigers van de ministeries van Verkeer & Waterstaat en van VROM), de luchtvaartpartijen (Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), KLM), een aantal regionale en lokale overheden (de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uitgeest en Amsterdam) verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol via de CROS (Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol) en de VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms).

Op 14 juni 2007 heeft de Alderstafel zijn advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de korte termijn (tot 2010). Dit advies is nader uitgewerkt in twee convenanten: "leefbaarheid" en "hinderbeperkende maatregelen Schiphol". Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel haar advies voor de middellange termijn (tot 2020) aangeboden aan de minister van V&W en de minister van VROM. Dit advies is nader uitgewerkt in drie convenanten: "omgevingskwaliteit middellange termijn", "hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn" en "behoud en versterking mainport functie en netwerkwaliteit". De laatstgenoemde drie convenanten omvatten tevens de afspraken uit de eerstgenoemde twee convenanten.

#### Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn.

De onder dit convenant te maken afspraken betreft gebiedsgerichte projecten (verbetering van de omgevingskwaliteit in een bepaald gebied), individuele maatregelen (verbetering in individuele, schrijnende gevallen van overlast) en generieke afspraken. Schiphol Group heeft (ten laste van het boekjaar 2006) EUR 10 miljoen beschikbaar gesteld voor de korte termijn (tot 2010), uitsluitend bestemd voor de financiering van individuele maatregelen voor schrijnende gevallen. Het Rijk en de provincie Noord-Holland hebben ieder eveneens EUR 10 miljoen ter beschikking gesteld, voor de financiering van alle genoemde maatregelen. De drie partijen hebben daarnaast de intentie, indien de gekozen aanpak succesvol is gemeten aan de inhoudelijke criteria uit het convenant, het proces en het beschikbaar komen van projecten waarvan de primaire financiering is geregeld, ieder een tweede bedrag van EUR 10 miljoen ter beschikking te stellen voor de middellange termijn (tot 2020).

#### Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn.

In dit convenant zijn onder meer afspraken opgenomen over verkeersvolume en selectiviteit (een maximum verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar), operationeel concept en baan-gebruik en een nieuw normen- en handhavingstelsel. Terzake van hinderbeperkende maatregelen verplicht Schiphol Group zich specifiek, al dan niet in samenwerking met andere partijen, tot maatregelen ter beperking van grondgeluid (een geluidswerende voorziening ten westen van de Polderbaan, de geluidswal met aanvullende voorzieningen in het achterliggende gebied), ontmoediging van operaties met "onderkant Hoofdstuk 3" vliegtuigen (marginaal conforme vliegtuigen), objectivering van criteria voor de prioritering van de plaatsing van nieuwe NOMOS meetposten en inzichtelijk maken van de huidige kwaliteitsborging van het NOMOS systeem, ontwikkelingen van een milieusimulator die de beleving van grondgeluid inzichtelijk maakt en uitbreiding van de informatievoorziening via het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

#### Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkwaliteit.

De luchtvaartsector verwacht dat in 2020 sprake zal zijn van circa 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit betekent dat tot en met 2020 gradueel oplopend circa 70.000 vliegtuigbewegingen extra op regionale luchthavens geacommodeerd moeten kunnen worden. Partijen spannen zich ervoor in dat voor 31 december 2015, of zoveel eerder als de grens van 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen bereikt wordt, extra capaciteit op de regionale luchthavens van in totaal circa 35.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd kan worden. Voor 31 december 2012, of zoveel eerder als een of meerdere partijen dat noodzakelijk achten, wordt besluitvorming voorbereid over mogelijke verdere uitbreiding van capaciteit op de regionale luchthavens. Schiphol Group zal een eigen visie opstellen over de ontwikkeling van de regionale luchthavens die onder haar verantwoordelijkheid vallen, inclusief de daarbij behorende benodigde investeringen. Schiphol Group ontwikkelt, in samenwerking met relevante partijen, maatregelen tot stimulering van de uitplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer naar de regionale luchthavens.

#### Omlegging van de A9

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de A9 te Badhoevedorp een overeenkomst gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de Provincie Noord-Holland, de Gemeente Haarlemmermeer, het Regionaal Orgaan Amsterdam, de Gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland 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 15,0 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.

In het voorjaar van 2007 hebben Schiphol Group en de Gemeente Haarlemmermeer overeenstemming bereikt over een additionele bijdrage van EUR 14,8 miljoen uit de gebiedsontwikkeling Elzenhof ten behoeve van de omlegging van de A9. Dit bedrag wordt geïndexeerd. Aan deze bijdrage heeft Schiphol Group als voorwaarde gesteld dat onomkeerbare planologische medewerking wordt verleend aan de ontwikkeling van 100.000 m<sup>2</sup> van het gebied Elzenhof dat in eigendom is van Schiphol Group. Aan deze medewerking kan invulling worden gegeven in de vorm van een artikel 19 vrijstelling of in de vorm van bestemmingsplannen. Dit laatste is mede bepalend voor het tijdstip waarop en de termijnen waarin voornoemde bijdrage door Schiphol Group zal worden betaald.

#### 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 5,0 miljoen in geld (betaalbaar achteraf in gelijke jaarlijkse termijnen) en maximaal EUR 7,0 miljoen in natura. Aan de bijdrage zijn voorwaarden verbonden in het kader van realisatie van de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project, waarborging van de (strategische) belangen en de mainport positie van de luchthaven, doelmatige besteding van middelen en transparantie in de financiële verantwoording. Eén jaar nadat de vereiste ruimtelijke bestemmingswijzigingen met betrekking tot de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project onaantastbaar zijn geworden, wordt de eerste termijn van de bijdrage in geld opeisbaar. Volgens de huidige verwachtingen zal dit het geval zijn in 2012. Vooruitlopend op het onvoorwaardelijk worden van onze verplichting wordt aan de bijdrage in natura al met ingang van 2005 invulling gegeven door de detachering van medewerkers van Schiphol Group of derden, werkzaam op het gebied van projectmanagement en/of daaraan ondersteunende diensten.

#### Aalsmeerbaan

In 2006 is groot onderhoud gepleegd aan de Aalsmeerbaan, waarbij o.a. een deel van de toplaag werd vervangen. De baan moest daarna enkele keren buiten gebruik worden genomen, nadat schade aan een vliegtuig was ontstaan. KLM heeft in verband met de schade aan haar vliegtuigen een voorlopige schadevordering ingediend bij Schiphol Group van EUR 16,0 miljoen. Schiphol Group is, mits aansprakelijk, verzekerd voor deze schade.

#### Overschrijding grenswaarden geluidsbelasting

Gedurende het gebruiksjaar 2007, dat eindigde op 31 oktober 2007, heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat vanaf 13 juli 2007 anticiperend gehandhaafd op de grenswaarden voor de geluidbelasting die zijn opgenomen in het gewijzigde Luchthavenverkeerbesluit dat op 8 oktober 2008 formeel van kracht is geworden. Op grond van een analyse van de gerealiseerde geluidbelasting heeft de Inspectie in mei 2008 onder meer vastgesteld dat in de periode 13 juli t/m 31 oktober 2007 de grenswaarden voor de geluidbelasting in twee handhavingspunten zijn overschreden. Dit betrof één handhavingspunt voor de geluidbelasting gedurende het etmaal en één handhavingspunt voor de geluidbelasting gedurende

de nacht. IVW heeft geconcludeerd dat deze overschrijdingen direct samenhangen met het groot onderhoud aan de Kaagbaan in september 2007 en de in die periode opgetreden bijzondere weersomstandigheden. Dit heeft geleid tot afwijkend baangebruik waarbij de Zwanenburgbaan veelvuldig voor landingen vanuit het zuiden moest worden ingezet. Omdat dit een specifieke situatie betrof verwachtte IVW niet dat deze overschrijdingen zich in gebruiksjaar 2008 opnieuw zouden voordoen. IVW heeft daarom voor gebruiksjaar 2008 geen maatregelen opgelegd.

Na afloop van het gebruiksjaar 2008 hebben wij op 14 november 2008 aan IVW gemeld dat in twee handhavingspunten voor de geluidbelasting gedurende het etmaal en in één handhavingspunt voor de geluidbelasting gedurende de nacht een hogere geluidbelasting is geregistreerd dan de grenswaarde uit het Luchthavenverkeerbesluit. De Inspectie zal een zogenaamde meteoroclausuleberekening laten uitvoeren om te kunnen vaststellen of, en in hoeverre, de hoge geluidbelasting in de desbetreffende handhavingspunten is veroorzaakt door uitzonderlijke weersomstandigheden. Dit onderzoek is nog niet afgerond en het is nog niet bekend of IVW maatregelen zal opleggen.

#### Watersaneringsplan

In 2008 heeft Schiphol Group in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland een saneringsplan opgesteld. Dit saneringsplan geeft inzicht in het gebruik van glycol en kaliumacetaat in de-icing activiteiten op de diverse locaties op het Schipholterrein en het effect dat de emissies hiervan hebben op de waterkwaliteit. Het plan beschrijft vervolgens het totale pakket aan maatregelen voor de afvoer, opvang en zuivering met glycol en kaliumacetaat verontreinigend hemelwater van banen en platformen waartoe Schiphol Group zich verplicht. De uitvoering van het plan zal naar verwachting tot en met 2013 in beslag nemen.

De directie van Schiphol Group kan nog geen betrouwbare inschatting maken van de investeringen en kosten die op grond van het saneringsplan in de komende jaren voor rekening zullen komen van Schiphol Group.

#### Compensatie stikstofdioxide

In 2008 is het gewijzigde 'Luchthavenverkeerbesluit Schiphol' ('LVB') in werking getreden. Het LVB is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer van Amsterdam Airport Schiphol. In dit besluit zijn o.a. maatregelen opgenomen die de verwachte toename van de concentratie van stikstofdioxide meer dan voldoende compenseren. In dit besluit is bepaald dat Schiphol Group zorg draagt voor het tenminste 60% van de vliegtuigafhandelingsplaatsen te voorzien van een vaste stroomaansluiting en van een voorziening voor preconditioned air per 1 januari 2010. Het is echter niet uit te sluiten dat op basis van de ontwikkelingen in verkeer en vervoer in de periode tot januari 2010 duidelijk zal worden dat kan worden volstaan met het realiseren van voorzieningen voor een minder groot percentage van de afhandelingsplaatsen, of dat andersoortige maatregelen beschikbaar komen die voldoende effect zullen hebben om de luchtkwaliteit wat betreft stikstofdioxide per saldo te verbeteren (ten minste 60% reductie van de stikstofdioxide).

De directie van Schiphol Group kan nog geen betrouwbare inschatting maken van de investeringen en kosten die op grond van het gewijzigde 'Luchthavenverkeerbesluit Schiphol' in de komende jaren voor rekening zullen komen van Schiphol Group.

#### 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.

#### 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 14), respectievelijk de activa in aanbouw of ontwikkeling (paragraaf 16). 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 4).

#### Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Schiphol Group heeft voor 2009 een verplichting van EUR 0,6 miljoen inzake het Schipholfonds en heeft garanties verstrekt ten behoeve van door personeel opgenomen leningen ter hoogte van EUR 0,9 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 garanties afgegeven tot een gezamenlijk bedrag van EUR 3,2 miljoen (het aandeel van Schiphol Group betreft EUR 2,2 miljoen). Villa Carmen Srl heeft een bankgarantie verstrekt aan bouwondernemingen van EUR 5,5 miljoen, waarvan EUR 4,4 miljoen is geëffectueerd per 31 december 2008 (het aandeel van Schiphol Group betreft EUR 2,1 miljoen).

Daarnaast zijn nog diverse andere claims tegen NV Luchthaven Schiphol (hierna de vennootschap) en/of haar groepsmaatschappijen ingediend en zijn geschillen aanhangig. Alle claims worden betwist. Over de claims en geschillen is door de vennootschap juridisch advies ingewonnen. De afloop van de onderhandelingen en/of procedures kan evenwel niet met zekerheid worden voorspeld. Dientengevolge is het op dit moment nog onvoldoende duidelijk of een en ander zal leiden tot daadwerkelijke verplichtingen voor de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen. Voor deze claims en geschillen is daarom per balansdatum geen voorziening opgenomen in de balans. Terzake van één van de tegen de vennootschap ingediende claims is 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 het geconsolideerde kasstroomoverzicht

### 40. Kasstroom uit bedrijfsoperaties

De kasstroom uit bedrijfsoperaties kan als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2008	2007
<b>Resultaat</b>	<b>186.878</b>	<b>316.024</b>
Winstbelasting	63.768	79.146
Resultaat deelnemingen	- 10.187	- 10.896
Financiële baten en lasten	53.682	35.413
	<b>107.263</b>	<b>103.663</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>294.141</b>	<b>419.687</b>
<b>Aanpassingen voor:</b>		
Afschrijvingen	172.022	170.763
Bijzondere waardeveranderingen	298	3.935
Resultaat uit verkoop vastgoed	- 2.481	- 2.810
Kosten in samenhang met de verkoop van vastgoed	-	- 868
Afschrijving langlopende vorderingen	-	1.600
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	- 19.056	- 111.673
Overige niet kas mutaties leasevorderingen en verplichtingen	- 10.596	- 2.738
Resultaat uit verkoop activa	- 22	- 211
Mutatie personeelsbeloningen	- 3.320	- 9.055
	<b>136.845</b>	<b>48.943</b>
<b>Exploitatieresultaat na aanpassingen</b>	<b>430.986</b>	<b>468.630</b>
<b>Veranderingen in werkkapitaal</b>	<b>72.819</b>	<b>- 5.953</b>
<b>Kasstroom uit bedrijfsoperaties</b>	<b>503.805</b>	<b>462.677</b>

### 41. Acquisities

De acquisities kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Verwerving belang in Aéroports de Paris (ADP)	538.167	-
Uitbreiding belang in BACH Ltd	28.085	-
Uitbreiding belang in AREB CV	17.754	-
Overname verkoopactiviteiten drank en tabak	-	25.203
	<b>584.006</b>	<b>25.203</b>

#### Verwerving belang in Aéroports de Paris SA (AdP)

Per 1 december 2008 hebben Schiphol Group en Aéroports de Paris SA (AdP) een wederzijds aandelenbelang in elkaar genomen van 8%. AdP is een beursgenoteerd bedrijf en bouwt, ontwikkelt en beheert de Parijse luchthavens Charles de Gaulle, Orly en Le Bourget. Schiphol Group heeft een belang van 8% in het aandelenkapitaal van AdP overgenomen van de Franse staat voor een prijs van EUR 530 miljoen, hetgeen neerkomt op EUR 67 per aandeel. De totale kostprijs bedraagt EUR 538 miljoen en is inclusief EUR 8 miljoen voor acquisitiekosten.

#### Uitbreiding belang in Brisbane Airport Corporation Ltd (BACH)

Schiphol Group heeft op 4 november in 2008 haar belang in Brisbane Airport Corporation Holding Ltd (BACH) uitgebreid met 3,1% tot 18,72%. Schiphol Group heeft daartoe een deel van de aandelen van de overheid van Queensland overgenomen. De totale kostprijs, inclusief direct toe te rekenen kosten, bedraagt EUR 36,1 miljoen. De uitbreiding door Schiphol Group van haar belang in Brisbane Airport Corporation Holding (BACH) met 3,1% betreft zowel de door BACH uitgegeven ordinary shares als redeemable preference shares. De laatstgenoemde aandelen hebben op acquisitiedatum een reële waarde van EUR 7,8 miljoen, en zijn voor dat bedrag verantwoord onder de vorderingen op deelnemingen. De kostprijs van de ordinary shares bedraagt EUR 28,1 miljoen en is verantwoord onder de deelnemingen.

#### Uitbreiding belang in Airport Real Estate Basisfonds CV (AREB)

Op 1 juli 2008 heeft Schiphol Group haar belang in AREB uitgebreid van 50% naar 60,25% door overname van een deel van de aandelen van ING Real Estate. Ook na de overname houdt Schiphol Group, samen met de andere aandeelhouders, gezamenlijke zeggenschap in de vennootschap.

#### Toepassing van de *purchase price allocation*

Voor wat betreft de acquisitie van additionele aandelen in AREB was de kostprijs gelijk aan de intrinsieke waarde van het ACRE Fund per 1 juli 2008. Het merendeel van de activa en passiva van AREB wordt gewaardeerd tegen reële waarde of een waarde die verondersteld mag worden daarvan een goede benadering te zijn. De overname heeft daarom niet geleid tot de verantwoording van goodwill.

Ten tijde van het opstellen van de jaarrekening was met betrekking tot de acquisities in AdP en BACH nog niet voldoende informatie beschikbaar noodzakelijk voor het uitvoeren van de purchase price allocation in overeenstemming met IFRS 3 Business Combinations. Als gevolg hiervan heeft het management gebruik moeten maken van schattingen in het verantwoorden van de deelneming en de gerelateerde toelichtingen.

De netto waarde van activa en verplichtingen van het geacquireerde aandeel in AdP en BACH op acquisitiedatum op basis van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling van de deelneming is geschat op EUR 254 miljoen (EUR 242 miljoen voor AdP en EUR 12 miljoen voor BACH). Het verschil met de totale kostprijs van de beide acquisities van EUR 566 miljoen (EUR 538 miljoen voor AdP en EUR 28 miljoen voor BACH) tot een bedrag van EUR 312 miljoen moet nog worden toegerekend aan verschillen in de reële waarde en boekwaarde van activa, immateriële activa die niet op de balans van de deelnemingen worden verantwoord en goodwill. In overeenstemming met IFRS 3.62 zal deze toerekening definitief worden bepaald uiterlijk 12 maanden na de acquisitiedatum.

De netto waarde van activa en verplichtingen van de 8% deelneming in AdP van EUR 242 miljoen is samengesteld uit 8% van het vermogen per 30 juni 2008 van EUR 2,914 miljoen, vermeerderd met 8% van EUR 106 miljoen, zijnde een schatting van het management van Schiphol Group van het resultaat van AdP over de periode van 1 juli 2008 tot en met 30 november 2008.

Alle schattingen zijn voorlopig en zijn voor wat AdP betreft gebaseerd op de door haar openbaar gemaakte resultaten over het eerste halfjaar van 2008 en over 2007 en de verkeer en vervoercijfers over geheel 2008.

#### **Overname verkoopactiviteiten drank en tabak van KLM Tax Free Services**

Schiphol Group heeft met ingang van 3 januari 2007 de verkoopactiviteiten drank en tabak in het See Buy Fly gebied van KLM Tax Free Services overgenomen. De terzake van de overname van verkoopactiviteiten van drank en tabak overeengekomen vergoeding van in totaal EUR 25,2 miljoen is gelijk aan de netto reële waarde van de identificeerbare vaste activa en langlopende verplichtingen. Een belangrijk deel van de overnamevergoeding (EUR 24,0 miljoen) is toegerekend aan de concessiecontracten die van KLM Tax Free Services werden overgenomen. Deze contracten zijn binnen Schiphol Nederland BV als contractgerelateerde activa verantwoord. Dit is de voornaamste oorzaak voor de toename in de balanspost immateriële activa. Deze activa worden lineair over een termijn van 5 jaar afgeschreven ten laste van de post afschrijvingen in de winst- en verliesrekening. Het restant van de overnamevergoeding (EUR 1,2 miljoen) is toegerekend aan overige vaste activa (EUR 1,3 miljoen) en langlopende verplichtingen (EUR 0,1 miljoen) die in Schiphol Airport Retail BV zijn verantwoord. Naar aanleiding van de overname is geen goodwill verantwoord.

## **Gebeurtenissen na balansdatum**

### **Reorganisatie Schiphol Group**

Sterk dalende vervoercijfers en toenemende internationale concurrentie noodzaken Schiphol Group tot het aanpassen van de organisatie. De directie verwacht dat dit betekent dat Schiphol Nederland BV op Amsterdam Airport Schiphol eind volgend jaar 10% tot 25% medewerkers minder telt (nu circa 2200). De personeelsreductie zal geschieden door natuurlijk verloop, uitbesteding van werkzaamheden en het vervallen van arbeidsplaatsen. Met de vakbonden is afgesproken op korte termijn een sociaal plan vast te stellen. De Centrale Ondernemingsraad zal op afzienbare termijn in de gelegenheid worden gesteld een advies uit te brengen.

### **Uitspraak van de rechtbank Haarlem inzake het Groenenbergterrein**

Op 28 januari 2009 heeft de Rechtbank Haarlem in de artikel 55-procedure een tussenvonnissen gewezen, dat er kort gezegd op neer komt dat er geen waardevermindering zou zijn direct na de opheffing van het bouwverbod. De rechtbank heeft het eindvonnis aangehouden gezien de nog aanhangige cassaties bij de Hoge Raad in de artikel 50-procedure. Inmiddels heeft de Hoge Raad inzake de klachten tegen de eerdere tussenvonnissen van de Rechtbank Haarlem zowel Chipshol als Schiphol in hun cassatieverzoeken niet ontvankelijk verklaard; het betrof hier klachten betreffende de processuele aspecten van de zaak; in de hoofdzaak zijn inmiddels schriftelijke stukken gewisseld en worden proceshandelingen binnenkort afgerond, waarna het oordeel aan de Hoge Raad is. Op 18 februari 2009 heeft de Raad van State het beroep van Chipshol bij de rechtbank Haarlem tegen het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot opheffing van het bouwverbod (op 28 juni 2007) op dit materiële punt ongegrond verklaard. Daarmee is er definitief sprake van een rechtmatig besluit tot opheffing. Voor een nadere toelichting wordt korthedshalve verwezen naar toelichting 35 inzake overige voorzieningen.



## Gerelateerde partijen

### Aandeelhouders

De aandeelhouders zijn:

Staat der Nederlanden	69,77%
Gemeente Amsterdam	20,03%
Aéroports de Paris SA	8,00%
Gemeente Rotterdam	2,20%

### Dividendbeleid

Het dividend bedraagt 40% van het netto resultaat exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen.

### Exploitatie van de luchthaven

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

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

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

Op grond van artikel 8.25a van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven Schiphol verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft met inachtneming van artikel 8.3 van de Wet luchtvaart – de doelstelling van een duurzame groei van de mainport Schiphol - daartoe voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. Het gaat daarbij om belangrijke onderdelen voor luchthaven dienstverlening, zoals het banenstelsel, het bagagesysteem, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminal, de pieren 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 tariefjaar. Bij dit voorstel verstrekt de exploitant aan de gebruikers een omschrijving van het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten aan de hand van de in het besluit exploitatie luchthaven Schiphol aangegeven indicatoren. Het toezicht door de 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. De NMa heeft het toerekeningssysteem, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, in 2007 goedgekeurd.
- 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)	2008	2007
mr. P.J. Kalff	44.000	50.000
mr. H. van den Broek	29.000	29.000
dr. F.J.G.M. Cremers	36.250	39.750
drs. T.A. Maas-de Brouwer	39.000	41.500
mr. A. Ruys	29.000	29.000
mr. W.F.C. Stevens	40.000	48.500
T.H. Woltman	29.000	32.750
<b>Totaal</b>	<b>246.250</b>	<b>270.500</b>

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 33.000 per jaar. De overige leden ontvangen een remuneratie van EUR 24.000 per jaar. Naast deze remuneratie geeft lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van de Remuneratiecommissie ontvangt EUR 5.000 per jaar, een lid van de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie ontvangt EUR 5.000 per jaar en een lid van de Selectie- en Benoemingscommissie ontvangt een beloning van EUR 5.000 per jaar.

Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar, welke niet is begrepen in bovenstaande bezoldiging van commissarissen.

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 bedragen van de heer M.M. de Groof betreffen de periode van 1 februari tot en met 31 december 2008, de bedragen van de heer J.A. Nijhuis betreffen de periode van 1 oktober tot en met 31 december 2008.

De periodiek betaalde beloningen betreft het totaal van het bruto salaris en vakantiegeld. Per 1 januari 2008 zijn de vaste inkomens van de directieleden verhoogd met 2,75%. Hiermee is aangesloten bij de praktijk zoals die gold voor de medewerkers die vallen onder de CAO.

Periodiek betaalde beloningen (x EUR 1)	2008	2007
prof. drs. G.J. Cerfontaine	375.459	365.410
dr. P.M. Verboom	293.285	285.436
mr. A.P.J.M. Rutten	293.285	285.436
drs. M.M. de Groof	268.002	-
J.A. Nijhuis RA	93.865	-
<b>Totaal</b>	<b>1.323.896</b>	<b>936.282</b>

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 het gemiddeld eigen vermogen (ROE) conform het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde budget voor dat jaar. De persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren. Het "on 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 maximaal 1,625 maal het gedefinieerde "on target" niveau van dat onderdeel voor de president-directeur, voor de overige directieleden is dit maximaal 1,67. Hierdoor kan bij uitzonderlijke prestaties de korte termijnbonus maximaal 47,5% van het vaste inkomen bedragen voor de president-directeur; voor de overige directieleden 45,1%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

Op basis van de uitkomsten van de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de mate waarin de doelstellingen zijn gerealiseerd is wat betreft de bonusregeling (korte termijn) over 2008, de onderstaande bonus ten laste van het resultaat over 2008 gebracht.

Bonusregeling (korte termijn) (x EUR 1)	2008	2007
prof. drs. G.J. Cerfontaine	150.183	146.164
dr. P.M. Verboom	107.782	121.453
mr. A.P.J.M. Rutten	113.648	121.453
drs. M.M. de Groof	98.491	-
J.A. Nijhuis RA	32.853	-
<b>Totaal</b>	<b>502.957</b>	<b>389.070</b>

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 tijdschik van drie jaar vastgesteld. De lange termijn bonus is een voorwaardelijke jaarlijkse beloningscomponent en kent een "on target" niveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen.

De lange termijn bonus heeft steeds betrekking op de periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode):

- 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.
- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2007 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2007, 2008 en 2009. Eventuele betaling vindt plaats in 2010.
- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2008 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2008, 2009 en 2010. Eventuele betaling vindt plaats in 2011.

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 vorenstaande aanleiding tot reservering ten laste van 2008 van

- één derde deel van de lange termijn bonus 2006 inclusief swing factor (referentieperiode 2006-2008),
- één derde deel van de lange termijn bonus 2007 inclusief swing factor (referentieperiode 2007-2009) en
- één derde deel van de lange termijnbonus 2008 inclusief swing factor (referentieperiode 2008-2010).

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Bonusregeling (lange termijn) (x EUR 1)	2008	2007
prof. drs. G.J. Cerfontaine	191.887	187.018
dr. P.M. Verboom	149.890	146.086
mr. A.P.J.M. Rutten	149.890	98.565
drs. M.M. de Groof	51.325	-
<b>Totaal</b>	<b>542.992</b>	<b>431.669</b>

In 2008 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde lange termijn bonus 2005. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2008 gekomen. In 2009 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde lange termijn bonus 2006 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2006, 2007 en 2008.

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies.

Pensioenkosten (x EUR 1)	2008	2007
prof. drs. G.J. Cerfontaine	81.453	77.224
dr. P.M. Verboom	63.128	59.828
mr. A.P.J.M. Rutten	63.128	59.828
drs. M.M. de Groof	64.769	-
J.A. Nijhuis RA	22.845	-
<b>Totaal</b>	<b>295.323</b>	<b>196.880</b>

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten, het werkgeversdeel van de sociale lasten en enkele eenmalige uitkeringen.

Overige vergoedingen (x EUR 1)	2008	2007
prof. drs. G.J. Cerfontaine	8.855	11.249
dr. P.M. Verboom	8.653	9.708
mr. A.P.J.M. Rutten	8.653	9.708
drs. M.M. de Groof	6.212	-
J.A. Nijhuis RA	2.156	-
<b>Totaal</b>	<b>34.529</b>	<b>30.665</b>
<b>Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat</b>	<b>2.699.697</b>	<b>1.984.566</b>

#### Backservice pensioenen

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 is op de leeftijd van 62 jaar met pensioen gegaan met een ouderdomspensioen-toezegging ter hoogte van 70% van zijn vaste inkomen. In dat verband heeft per 31 december 2008 een affinanciering van de hieruit voortvloeiende verplichtingen plaatsgevonden. De heren Verboom en Rutten kunnen op 62-jarige leeftijd met pensioen met een toezegging ter hoogte van 70% van hun vaste inkomen. Hiervoor vindt in aanvulling op de opbouw krachtens de ABP pensioenregeling jaarlijks een aanvullende dotatie plaats ten behoeve van het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). De heren Nijhuis en De Groof nemen deel aan de ABP middelloonregeling (waarbij het ouderdomspensioen op 65-jarige leeftijd een aanvang neemt) waarbij echter ook voor hen contractueel een pensioenleeftijd van 62 jaar is opgenomen. Zij hebben dus geen eindloontoezegging. Wel maken zij aanspraak op een jaarlijkse vaste bijdrage ten behoeve van een levensloopregeling ter compensatie van de ontbrekende pensioen-opbouwjaren gelegen tussen 62 en 65 jaar. De verschuldigde premie voor de pensioenregeling stelt het ABP jaarlijks vast en wordt betaald door de onderneming. De premie voor een eventueel partner plus-pensioen wordt door de directieleden zelf opgebracht. De uit vorenstaande voortvloeiende kosten ten laste van het boekjaar zijn in het volgende schema samengevat (niet begrepen in het hiervoor weergegeven totaal van de bezoldiging bestuurders):

Backservice pensioenen (x EUR 1)	2008	2007
prof. drs. G.J. Cerfontaine	305.635	80.000
dr. P.M. Verboom	163.175	48.711
mr. A.P.J.M. Rutten	66.910	17.519
drs. M.M. de Groof	24.597	-
J.A. Nijhuis RA	8.615	-
<b>Totaal</b>	<b>568.932</b>	<b>146.230</b>

## Dochterondernemingen

De volgende dochterondernemingen worden integraal geconsolideerd:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Schiphol Nederland BV <sup>1)</sup>	Schiphol	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 <sup>1)</sup>	Lelystad	100,00
Schiphol USA Inc	New York	100,00
Schiphol USA LLC	Delaware	100,00
Rotterdam Airport BV <sup>1)</sup>	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Supplies Services BV	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Holding BV <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	Schiphol	100,00
Schiphol Flexservices BV	Schiphol	100,00
Schiphol International BV	Schiphol	100,00
Schiphol Project Consult BV <sup>1)</sup>	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Logistics Park BV	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate BV <sup>1)</sup>	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 <sup>1)</sup>	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 BV <sup>1)</sup>	Schiphol	100,00
Schiphol Consumer Services Holding BV	Schiphol	100,00
Schiphol Airport Retail BV	Schiphol	100,00
European Chinese Trade Center BV	Schiphol	100,00

<sup>1)</sup> Toegepast is artikel 2:403 BW.

## Joint ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds CV	Schiphol	60,25
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 Airport Real Estate Basisfonds CV, Arlanda Schiphol Development Company AB, Villa Carmen BV en Villa Carmen Srl sprake is van een belang groter of kleiner dan 50% is er wel sprake van gezamenlijke zeggenschap en derhalve worden deze vennootschappen proportioneel geconsolideerd. In de aandeelhoudersovereenkomsten die aan deze joint ventures ten grondslag liggen is door de betrokken vennoten afgesproken dat op belangrijke strategische, financiële en operationele zaken unaniem wordt besloten.

Verkorte balans voor de vennootschappen die naar evenredigheid worden geconsolideerd, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	31 december 2008	31 december 2007
<b>Activa</b>		
Vaste activa	225.868	198.657
Vlottende activa	19.038	12.248
	<u>244.906</u>	<u>210.905</u>
<b>Passiva</b>		
Eigen vermogen	111.772	113.136
Langlopende verplichtingen	122.101	86.823
Kortlopende verplichtingen	11.033	10.946
	<u>244.906</u>	<u>210.905</u>

Verkorte Winst & Verliesrekening voor deze vennootschappen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	31 december 2008	31 december 2007
<b>Netto-omzet</b>	23.389	25.104
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	- 5.098	10.870
	<u>18.291</u>	<u>35.974</u>
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	10.169	12.585
<b>Exploitatieresultaat</b>	8.122	23.389
Financiële baten en lasten	- 5.475	- 3.876
Resultaat deelnemingen	628	- 369
	<u>3.275</u>	<u>19.144</u>
<b>Resultaat voor belastingen</b>	3.275	19.144
Winstbelasting	- 1.481	- 245
	<u>1.794</u>	<u>18.899</u>

## Deelnemingen

Deze post vertegenwoordigt per 31 december 2008 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	18,72
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
Chinamex Europe Trade & Exhibition Center BV	Haarlemmermeer	15,00
Aéroports de Paris SA	Parijs	8,00

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 18,72% in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. Deze vennootschap heeft een 100,00% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd welke vennootschap een 100,00% belang heeft in Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL).

Ondanks dat het indirecte belang van Schiphol Group in BACL kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Schiphol Group heeft een blokkerende stem terzake van verschillende belangrijke besluiten die de aandeelhoudersvergadering slechts met een meerderheid groter dan 90% kan nemen;
- Schiphol Group heeft het recht drie van de negen leden van de Board of Directors te benoemen. Ieder lid heeft een gelijk stemrecht waardoor de door Schiphol Group benoemde leden 33,3% van de stemrechten vertegenwoordigen;
- Het bestaan van een Technical Services Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan Schiphol Group ondermeer het alleenrecht heeft de Managing Director, tevens de Chief Executive Officer, voor te dragen;
- Het bestaan van een Intellectual Property Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan BACL mag delen in kennis van Schiphol Group met betrekking tot de exploitatie en ontwikkeling van een luchthaven.

Schiphol Group heeft een belang van 8% in Aéroports de Paris SA (AdP). Ondanks dat het belang van Schiphol Group in AdP kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Er is sprake van een langdurige samenwerking en een wederzijds aandelenbelang;
- Een Industrial Cooperation Committee (ICC) is ingesteld welke de supervisie heeft over de samenwerking door beide partijen op acht onderkende werkgebieden. Hierin zijn beide ondernemingen met elk vier personen vertegenwoordigd. Het comité wordt afwisselend voorgezeten door de president-directeuren van AdP en Schiphol Group;
- De president-directeur (CEO) van Schiphol Group wordt voorgedragen als lid van de strategiecommissie van AdP en zal als zodanig invloed van betekenis kunnen uitoefenen op strategische beslissingen van de Board of Directors van AdP.

- De president-directeur (CEO) en financieel directeur (CFO) van Schiphol Group zullen een zetel krijgen in de Board of Directors van AdP.
- Er zullen gezamenlijke toekomstige internationale luchthaven projecten worden ontwikkeld waarbij onze focus zal liggen op het versterken van de dual-hub binnen het internationale netwerk van SkyTeam.

De reële waarde van Aéroports de Paris SA (AdP), ontleend aan de beurskoers van het aandeel per 31 december 2008, bedraagt EUR 4,8 miljard. Ons aandeel hierin bedraagt EUR 384 miljoen.

De gemeente Amsterdam (24,3%), de gemeente Haarlemmermeer (24,3%), Schiphol Group (33,3%) en de provincie Noord-Holland (18,1%) hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company 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 infrastructuurprojecten.

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.

Enige financiële informatie terzake van voornoemde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Totaal van de activa	773.753	262.261
Totaal eigen vermogen	236.510	1.868
Netto-omzet	305.961	90.082
Netto-resultaat	75.513	25.058

Schiphol Group kon ten tijde van het opmaken van deze jaarrekening nog niet beschikken over de volledige financiële informatie over 2008 (winst- en verliesrekening) of per 31 december 2008 (balans) voor alle genoemde deelnemingen. Dit houdt mede verband met het afwijkende boekjaar in het geval van enkele van deze deelnemingen. Voor de samenstelling van voorgaande financiële informatie is daarom voor bepaalde deelnemingen gebruik gemaakt van de meest recente financiële gegevens die Schiphol Group ter beschikking stonden. Deze informatie is in vrijwel geen geval ouder dan drie maanden.

In het eigen vermogen is begrepen een negatief eigen vermogen van Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd en JFK IAT LLC (gezamenlijk EUR 54 miljoen negatief per 31 december 2008). 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 meerdere deelnemingen op dit moment worden gewaardeerd op nihil sluiten voorgaande gegevens niet aan met gegevens elders in de jaarrekening.

Per 31 december 2008 heeft Tradeport Hong Kong een lening uitstaan van EUR 21,8 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 maximale garantie EUR 0,8 miljoen. In verband met het negatieve eigen vermogen van Tradeport Hong Kong is de deelneming gewaardeerd op nihil. Voorts staat Schiphol Group garant tot een bedrag van maximaal EUR 5,9 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 2008 heeft Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL) een voorwaardelijke verplichting van EUR 170 miljoen, gebaseerd op de vooruitzichten van passagier- en verkeersontwikkelingen, tot het doen van investeringen over meerdere jaren op de luchthaven van Brisbane. De komende jaren staan grote uitbreidingen gepland voor een nieuwe landingsbaan, uitbreiding van terminals en van de infrastructuur. Gerelateerd aan ons indirecte belang van 18,72% in BACL bedraagt de voorwaardelijke verplichting van BACL EUR 31,8 miljoen.

Schiphol, 18 februari 2009

Voor de geconsolideerde jaarrekening over 2008:

#### Raad van Commissarissen

mr. P.J. Kalff, voorzitter  
 mr. A. Ruys, vice-voorzitter  
 mr. H. van den Broek  
 dr. F.J.G.M. Cremers  
 Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer  
 mr. W.F.C. Stevens  
 T.H. Woltman

#### Directie

J.A. Nijhuis RA, President-directeur (vanaf 1 januari 2009)  
 drs. M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer  
 mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer  
 dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

(in EUR 1.000)	2008	2007
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	- 1.536	910
Resultaat dochterondernemingen	188.412	314.876
<b>Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)</b>	<b>186.876</b>	<b>315.786</b>

Voor verwerking van het voorstel winstbestemming

Activa (in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2008	31 december 2007
<b>Vaste activa</b>	42		
Dochterondernemingen		2.329.457	2.895.859
Deelnemingen		538.867	-
Overige financiële belangen		6.668	16.590
		<b>2.874.992</b>	<b>2.912.449</b>
<b>Vlottende activa</b>	43		
Vorderingen		970	26.452
Liquide middelen		984	1.789
		<b>2.876.946</b>	<b>2.940.690</b>

Passiva (in EUR 1.000)	Toelichting	31 december 2008	31 december 2007
Geplaatst kapitaal		84.511	77.712
Agio reserve		362.811	-
Ingehouden winst		1.800.319	2.175.373
Overige reserves Schiphol Group		- 21.404	11.667
Herwaarderingsreserve		413.607	331.572
Overige wettelijke reserves		41.570	25.839
Netto resultaat boekjaar		186.876	315.786
<b>Eigen vermogen</b>	44	<b>2.868.290</b>	<b>2.937.949</b>
<b>Personeelsbeloningen</b>	45	<b>1.026</b>	<b>-</b>
<b>Kortlopende verplichtingen</b>	46	<b>7.630</b>	<b>2.741</b>
		<b>2.876.946</b>	<b>2.940.690</b>

### 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. Deze reserves beperken de uitkeerbaarheid van het eigen vermogen. Het betreft de Herwaarderingsreserve Vastgoed, de Reserve Immateriële activa en de Reserve Deelnemingen. De twee laatstgenoemde reserves zijn samengevoegd onder de overige wettelijke reserves.

De herwaarderingsreserve (BW2 titel 9 artikel 390.1) wordt aangehouden voor positieve ongerealiëerde veranderingen in de reële waarde van individuele vastgoedbeleggingen (onroerend goed en terreinen) gehouden door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group. Dotaties aan deze reserve geschieden uit de winstbestemming, rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen vallen de in de herwaarderingsreserve besloten herwaarderings van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves.

De Reserve Immateriële activa (BW2 titel 9 artikel 365.2) wordt aangehouden in verband met de activering van kosten van onderzoek en ontwikkeling (software) door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group.

In de Reserve Deelnemingen (BW2 titel 9 artikel 389.6) wordt het aandeel in het positieve resultaat uit deelnemingen en in rechtstreekse vermogensvermeerderingen verantwoord. Deelnemingen waarvan het cumulatief resultaat niet positief is, worden daarbij niet in aanmerking genomen. De reserve wordt verminderd met de uitkeringen van dividend, rechtstreekse vermogensverminderingen en voorts uitkeringen die Schiphol Group zonder beperkingen zou kunnen bewerkstelligen.

Het eigen vermogen in de geconsolideerde balans omvat daarnaast een Reserve omrekeningsverschillen, een Reserve overige financiële belangen en een Reserve afdekkingstransacties. Deze reserves (in de enkelvoudige jaarrekening gezamenlijk aangeduid als "Overige reserves Schiphol Group") worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij de uitkeerbaarheid daarvan evenzeer beperken.

#### Toelichtingen bij de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening

Indien de toelichting op de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening niet materieel afwijkt van de toelichting op de geconsolideerde balans en winst en verliesrekening wordt deze hier niet gepresenteerd. In die gevallen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.



#### 42. Vaste activa

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

(in EUR 1.000)			Overige	Totaal
	Dochter- ondernemingen	Deelnemingen	financiële belangen	
<b>Boekwaarde 31 december 2006</b>	<b>2.618.422</b>	-	<b>15.624</b>	<b>2.634.046</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>				
Resultaat boekjaar	314.876	-	-	<b>314.876</b>
Kapitaaluitbreiding dochteronderneming	27.238	-	-	<b>27.238</b>
Dividend	- 61.198	-	-	<b>- 61.198</b>
Mutaties in de reële waarde	-	-	966	<b>966</b>
Omrekeningsverschillen	499	-	-	<b>499</b>
Mutaties reserve afdekkingtransacties	- 3.975	-	-	<b>- 3.975</b>
Overige mutaties	- 3	-	-	<b>- 3</b>
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>277.437</b>	-	<b>966</b>	<b>278.403</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2007</b>	<b>2.895.859</b>	-	<b>16.590</b>	<b>2.912.449</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>				
Resultaat boekjaar	188.412	700	-	<b>189.112</b>
Kapitaaluitbreiding dochteronderneming	35.894	-	-	<b>35.894</b>
Dividend	- 767.393	-	-	<b>- 767.393</b>
Acquisities	-	538.167	-	<b>538.167</b>
Mutaties in de reële waarde	-	-	- 9.922	<b>- 9.922</b>
Omrekeningsverschillen	- 969	-	-	<b>- 969</b>
Mutaties reserve afdekkingtransacties	- 22.346	-	-	<b>- 22.346</b>
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>- 566.402</b>	<b>538.867</b>	<b>- 9.922</b>	<b>- 37.457</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2008</b>	<b>2.329.457</b>	<b>538.867</b>	<b>6.668</b>	<b>2.874.992</b>

De dochterondernemingen betreffen het 100,00% eigendom van Schiphol Nederland BV en Schiphol International BV. Voor Schiphol Nederland BV is artikel 2:403 van toepassing.

De deelneming betreft het 8% belang van NV Luchthaven Schiphol in Aéroports de Paris SA en de overige financiële belangen betreft het 1% belang in Flughafen Wien AG.

#### 43. Vlottende activa

De vorderingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Rekening courant Schiphol Nederland BV	-	26.368
Overige vorderingen	<b>970</b>	<b>84</b>
	<b>970</b>	<b>26.452</b>

In de liquide middelen per 31 december 2008 zijn geen deposito's begrepen.

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

#### 44. Eigen vermogen

De samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

(in EUR 1.000)			Overige		Netto resultaat boekjaar	Totaal
	Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Schiphol Group reserves		
<b>Stand per 31 dec. 2006</b>	<b>77.712</b>	-	<b>1.751.488</b>	<b>14.322</b>	<b>311.324</b>	<b>2.703.875</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2007</b>						
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-	423.885	-	20.248	3.719
Uitbetaling van dividend	-	-	-	-	-	- 79.057
Omrekeningsverschillen	-	-	-	499	-	-
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-	- 4.120	-	-
Waardemutaties overige financiële belangen	-	-	-	966	-	-
Netto resultaat	-	-	-	-	-	315.786
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>423.885</b>	<b>- 2.655</b>	<b>20.248</b>	<b>3.719</b>
<b>Stand per 31 dec. 2007</b>	<b>77.712</b>	-	<b>2.175.373</b>	<b>11.667</b>	<b>331.572</b>	<b>2.937.949</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2008</b>						
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-	124.984	-	82.035	15.731
Uitbetaling van dividend	-	-	- 500.000	-	-	-
Omrekeningsverschillen	-	-	-	- 969	-	-
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-	- 22.180	-	-
Waardemutaties overige financiële belangen	-	-	-	- 9.922	-	-
Uitgifte van aandelen	6.761	362.811	-	-	-	-
Netto resultaat	-	-	-	-	-	186.876
Overige mutaties	38	-	- 38	-	-	-
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>6.799</b>	<b>362.811</b>	<b>- 375.054</b>	<b>- 33.071</b>	<b>82.035</b>	<b>15.731</b>
<b>Stand per 31 dec. 2008</b>	<b>84.511</b>	<b>362.811</b>	<b>1.800.319</b>	<b>- 21.404</b>	<b>413.607</b>	<b>41.570</b>
						<b>186.876</b>
						<b>2.868.290</b>

In de Overige wettelijke reserves zijn opgenomen de reserve immateriële activa en de reserve deelnemingen.

De Overige reserves Schiphol Group bestaan uit een Reserve omrekeningsverschillen, een Reserve overige financiële belangen en een Reserve afdekkingstransacties. Deze reserves maken onderdeel uit van het geconsolideerde eigen vermogen en worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij, evenals de Herwaarderingsreserve en de Overige wettelijke reserves, de uitkeerbaarheid daarvan beperken. De uitkeerbaarheid van het eigen vermogen is dientengevolge beperkt tot de ingehouden winst.

#### 45. Personeelsbeloningen

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen hebben betrekking op de directie van NV Luchthaven Schiphol en betreffen de netto verplichtingen voor wat betreft de bonusregeling (lange termijn).

#### 46. Kortlopende verplichtingen

De samenstelling van de kortlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2008	2007
Rekening courant Schiphol Nederland BV	6.627	-
Te betalen winstbelasting	-	1.982
Derivaten	-	129
Intern valuta termijn contract	-	630
Nog te betalen overige kosten	1.003	-
	<hr/>	<hr/>
	7.630	2.741

Schiphol, 18 februari 2009  
Voor enkelvoudige jaarrekening over 2008:

#### Raad van Commissarissen

mr. P.J. Kalff, voorzitter  
mr. A. Ruys, vice-voorzitter  
mr. H. van den Broek  
dr. F.J.G.M. Cremers  
Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer  
mr. W.F.C. Stevens  
T.H. Woltman

#### Directie

J.A. Nijhuis RA, President-directeur (vanaf 1 januari 2009)  
drs. M.M. de Groof, Lid Directie/Chief Commercial Officer  
mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/Chief Operations Officer  
dr. P.M. Verboom, Lid Directie/Chief Financial Officer

## Accountantsverklaring

## Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag op pagina 97 tot en met 209 opgenomen jaarrekening 2008 van N.V. Luchthaven Schiphol te Amsterdam gecontroleerd. De jaarrekening omvat de geconsolideerde en de enkelvoudige jaarrekening. De geconsolideerde jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde balans per 31 december 2008, winst-en-verliesrekening, mutatie-overzicht eigen vermogen en kasstroomoverzicht over 2008 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 2008, en de enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2008 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 N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2008 en van het resultaat en de kasstromen over 2008 in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 BW.

## Oordeel betreffende de enkelvoudige jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de enkelvoudige jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2008 en van het resultaat over 2008 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 f 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, 18 februari 2009

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

J.A.M. Stael RA

## Voorstel tot winstbestemming

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

1. Onverminderd het in artikel 2:105 BW bepaalde wordt de winst, ingevolge de door de directie 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)

<b>Resultaat toekomend aan aandeelhouders</b>	<b>186.876</b>
Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:	
<b>Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve</b>	<b>- 18.022</b>
(waardeveranderingen vastgoed volgens de winst- en verliesrekening, gecorrigeerd voor waardeveranderingen onder de kostprijs, na aftrek van vennootschapsbelasting)	
<b>Toe te voegen aan de overige wettelijke reserves</b>	<b>754</b>
(de som van resultaat deelnemingen verminderd met dividend uitkeringen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)	
<b>Voorstel uit te keren dividend</b>	<b>- 69.072</b>
(40% van het netto resultaat exclusief waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting)	
	<b>- 86.340</b>
<b>Toe te voegen aan de ingehouden winst</b>	<b>100.536</b>

## Gebeurtenissen na balansdatum

Voor een toelichting bij de gebeurtenissen na balansdatum wordt verwezen naar de toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening, pagina 189.

## Historisch overzicht

Cijfers vanaf 2004 zijn in overeenstemming met IFRS, cijfers tot en met 2003 zijn op basis van voormalige grondslagen.

(in EUR 1.000.000, tenzij anders aangegeven)

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
<b>Winst- en verliesrekening</b>										
Netto-omzet	1.154	1.146	1.037	948	876	860	774	695	637	575
Waardeveranderingen vastgoed	-	-	-	-	-	83	15	74	63	16
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	-	-	-	-	-	13	16	11	10	11
Som der bedrijfsopbrengsten	-	-	-	-	-	956	805	780	710	603
Overige resultaten uit vastgoed	22	114	39	23	23	-	-	-	-	-
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 709	- 666	- 598	- 492	- 475	- 488	- 452	- 383	- 340	- 312
EBITDA	466	594	478	478	424	468	353	397	370	291
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 172	- 175	- 162	- 167	- 160	- 131	- 106	- 101	- 107	- 82
Exploitatieresultaat	294	420	316	311	265	338	247	296	263	209
Financiële baten en lasten	- 54	- 35	- 36	- 34	- 26	- 43	- 39	- 35	- 35	- 32
Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	- 54	- 68	246	- 84	- 78	- 104	- 71	3	4	6
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	187	316	527	193	161	191	137	263	232	183
Buitengewone lasten	-	-	-	-	-	-	-	-	- 18	- 29
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	187	316	527	193	161	191	137	263	214	154
<b>Balans</b>										
Vaste activa	4.754	3.945	3.681	3.249	3.157	3.047	2.729	2.522	2.219	1.976
Vlottende activa	655	342	483	432	399	422	209	254	213	196
Totaal activa	5.409	4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172
Eigen vermogen (excl. aandeel derden)	-	-	-	-	-	2.024	1.871	1.783	1.548	1.356
Eigen vermogen (incl. aandeel derden)	2.887	2.957	2.722	2.245	2.093	-	-	-	-	-
Voorzieningen	50	54	63	84	115	64	41	38	54	71
Langlopende verplichtingen (incl.aandeel derden)	-	-	-	-	-	1.044	523	459	448	342
Langlopende verplichtingen (excl.aandeel derden)	1.747	914	865	1.006	958	-	-	-	-	-
Kortlopende verplichtingen	725	362	514	346	391	337	502	494	382	403
Totaal passiva	5.409	4.287	4.165	3.681	3.556	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172
Operationele cashflow <sup>1)</sup>	421	313	362	307	327	298	293	216	251	290
<b>Ratio's</b>										
Exploitatieresultaat als % van de netto-omzet	25,5	36,6	30,5	32,8	30,2	39,3	31,9	42,6	41,2	36,4
Rendement gemiddeld eigen vermogen in % (ROE)	6,4	11,1	21,2	8,9	7,9	9,8	7,5	15,8	14,7	12,0
Return on Net Assets in % (RONA) <sup>2) 3)</sup>	7,5	12,3	10,1	9,7	8,6	11,7	9,4	12,5	12,5	11,4
Return on Average Capital Employed in % (ROCE) <sup>4)</sup> , (ROACE) <sup>5) 6)</sup>	7,3	11,7	9,8	9,9	8,7	11,5	9,4	12,8	13,8	11,8
FFO / totale schuld in % <sup>7) 8)</sup>	19,3	34,3	38,0	28,7	33,4	-	-	-	-	-
FFO interest dekkingsratio <sup>8) 9)</sup>	6,5	7,7	8,1	6,8	7,9	-	-	-	-	-
Leverage <sup>10) 11)</sup>	38,6	23,5	24,8	29,4	32,0	34,2	28,0	25,2	22,6	24,1
<b>Gegevens per aandeel</b>										
Winst per aandeel	1.083	1.844	3.077	1.126	939	1.117	799	1.536	1.250	901
Operationele cashflow per aandeel	2.439	1.830	2.114	1.754	1.912	1.738	1.710	1.258	1.468	1.696
Dividend per aandeel	371	543	462	323	271	239	245	263	133	119
<b>Personeel</b>										
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.506	2.459	2.293	2.179	2.216	2.231	2.134	2.038	1.864	1.868

<sup>1)</sup> Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

<sup>2)</sup> Tot en met 2005 : Exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties.

<sup>3)</sup> Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties.

<sup>4)</sup> Tot en met 2003: Exploitatieresultaat / gemiddelde van passiva -/ niet rentedragend kort vreemd vermogen

<sup>5)</sup> Met ingang van 2004: Exploitatieresultaat / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen

<sup>6)</sup> Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen/ gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen

<sup>7)</sup> Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal / totale bruto schuld

<sup>8)</sup> Vanaf 2006: zie berekening FFO / totale schuld en FFO interest dekkingsratio in de paragraaf Financieel Risico Management

<sup>9)</sup> Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal plus rentelasten / rentelasten

<sup>10)</sup> Tot en met 2003: rentedragend vreemd vermogen / totaal eigen en vreemd vermogen

<sup>11)</sup> Met ingang van 2004: Rentedragend vreemd vermogen / eigen vermogen plus rentedragend vreemd vermogen in %

## ■ Bijlage 1

### Bijlage Ia: Verkeer en vervoer Amsterdam Airport Schiphol

	2008	2007	%
Passagiers (excl. transit)	47.391.711	47.744.748	- 0,7%
Transito passagiers	38.308	50.246	- 23,8%
Passagiers totaal	47.430.019	47.794.994	- 0,8%
Luchtvracht (in tonnen)	1.567.712	1.610.282	- 2,6%
Luchtpost (in tonnen)	34.873	41.103	- 15,2%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	428.332	435.973	- 1,8%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	18.361	18.388	- 0,1%
Vliegtuigbewegingen totaal	446.693	454.361	- 1,7%

### Bijlage Ib: Verkeer en vervoer Rotterdam Airport

	2008	2007	%
Passagiers (excl. transit)	986.780	1.060.043	- 6,9%
Transito passagiers	26.891	33.052	- 18,6%
Passagiers totaal	1.013.671	1.093.095	- 18,6%
Luchtvracht (in tonnen)	15	23	- 34,8%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	15.272	16.243	- 6,0%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	44.379	49.288	- 10,0%
Vliegtuigbewegingen totaal	59.651	65.531	- 9,0%

### Bijlage Ic: Verkeer en vervoer Eindhoven Airport

	2008	2007	%
Passagiers (excl. transit)	1.629.893	1.544.098	5,6%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	14.446	13.470	7,2%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	3.904	5.082	- 23,2%
Vliegtuigbewegingen totaal	18.350	18.552	- 1,1%

### Bijlage Id: Verkeer en vervoer Lelystad Airport

	2008	2007	%
Vliegtuigbewegingen totaal	133.323	116.519	14,4%

### Bijlage Ie: Verkeer en vervoer Terminal 4 JFK Airport

	2008	2007	%
Passagiers (excl. Transit)	9.257.866	8.897.683	4,0%
Vliegtuigbewegingen totaal	55.912	54.659	2,3%

### Bijlage If: Verkeer en vervoer Brisbane Airport

	2008	2007	%
Passagiers (excl. Transit)	18.779.855	18.022.329	4,2%
Vliegtuigbewegingen totaal	180.170	171.412	5,1%

### Bijlage Ig: Verkeer en vervoer Aruba Airport

	2008	2007	%
Passagiers (excl. Transit)	1.919.374	1.735.066	6,3%
Vliegtuigbewegingen totaal	36.818	35.774	2,9%

## Bijlage 2

### Vergelijkend overzicht van 10 grootste West-Europese luchthavens

Vliegtuigbewegingen			
	2008	2007	%
1 Parijs Charles de Gaulle	551.174	543.810	1,4%
2 Frankfurt	479.623	485.419	- 1,2%
3 Londen Heathrow	473.139	475.713	- 0,5%
4 Madrid	469.740	483.284	- 2,8%
<b>5 Amsterdam</b>	<b>428.332</b>	<b>435.974</b>	<b>- 1,8%</b>
6 München	408.292	406.594	0,4%
7 Rome Fiumicino	340.727	328.178	3,8%
8 Barcelona	321.491	352.489	- 8,8%
9 Wenen	266.402	254.872	4,5%
10 Kopenhagen	264.095	256.902	2,8%
Passagiersvervoer (excl. transitopassagiers)			
	2008	2007	%
1 Londen Heathrow	66.909.932	67.855.100	- 1,4%
2 Parijs Charles de Gaulle	60.677.555	59.706.281	1,6%
3 Frankfurt	53.233.889	53.891.068	- 1,2%
4 Madrid	50.846.104	52.143.275	- 2,5%
<b>5 Amsterdam</b>	<b>47.391.711</b>	<b>47.744.748</b>	<b>- 0,7%</b>
6 Rome Fiumicino	35.132.882	32.855.542	6,9%
7 München	34.447.433	33.862.205	1,7%
8 Londen Gatwick	34.178.580	35.168.500	- 2,8%
9 Barcelona	30.208.134	32.800.570	- 7,9%
10 Parijs Orly	26.206.283	26.431.972	- 0,9%
Vrachtvervoer (in tonnen)			
	2008	2007	%
1 Parijs Charles de Gaulle	2.039.460	2.052.740	- 0,6%
2 Frankfurt	2.021.344	2.070.683	- 2,4%
<b>3 Amsterdam</b>	<b>1.567.711</b>	<b>1.610.282</b>	<b>- 2,6%</b>
4 Londen Heathrow	1.400.569	1.313.634	6,6%
5 Luxemburg*	794.662	856.740	- 7,2%
6 Brussel	659.282	762.053	- 13,5%
7 Keulen	564.833	671.143	- 15,8%
8 Luik	514.853	489.746	5,1%
9 Milaan Malpensa	403.585	470.651	- 14,2%
10 Madrid	328.985	322.244	2,1%

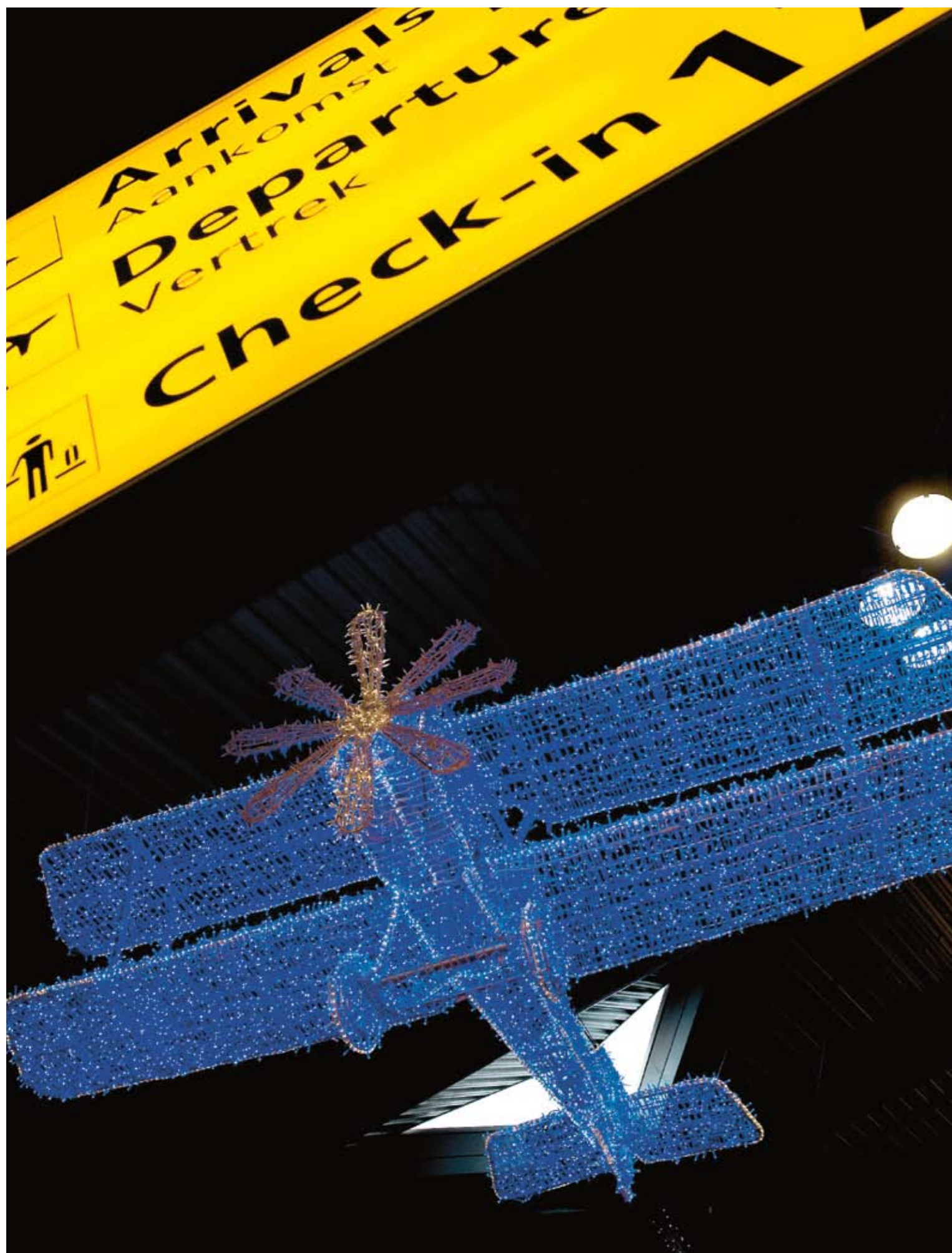
\* December-cijfers zijn geschat

Bron: publicaties en website van de respectievelijke luchthavens

## Bijlage 3

### Lijndienstmaatschappijen op Schiphol in 2008

Adria Air	P	Georgian Airlines	P	TACV	P
Aer Arann <sup>1)</sup>	P	Great Wall Airlines	V	TAP Portugal	P
Aer Lingus	P	Iberia	P	THY	P
Aeroflot	P	Icelandair	P	Transavia	P
Afriqiyah	P	Iranair	P	Tunis Air	P
Air Astana	P	Jade Cargo	V	Ukraine	P
Air Baltic <sup>1)</sup>	P	Japan Airlines	P + V	United Airlines	P
Air Berlin	P	JAT	P	US Airways	P
Air Cairo <sup>3)</sup>	P	Jet 2	P	VLM Airlines	P + V
Air France	P	Jett8 <sup>1)2)</sup>	V	Vueling	P
Air Nostrum <sup>2)</sup>	P	Kalitta	V	West Air	V
Air Transat <sup>3)</sup>	P	Kenya Airways	P		
Airbridge Cargo	V	KLM	P + V		
Airlinair <sup>2)</sup>	P	Korean Air	P + V		
Alitalia	P	LAN Cargo	V		
Armavia	P	LOT	P		
Asiana	V	Lufthansa	P		
Atlantic Air <sup>2)</sup>	V	Macedonian Airlines <sup>3)</sup>	P		
Austrian	P	Malev	P		
Blue 1 <sup>2)</sup>	P	Malta	P		
BMI	P	Mapjet <sup>1)2)</sup>	P		
BMI baby	P	Martinair	P + V		
British Airways	P	Malaysia Airlines	P + V		
Bulgaria Air	P	Meridiana	P		
Cargolux <sup>1)</sup>	V	Myair	P		
Cathay	P	Nippon Cargo	V		
Centralwings <sup>1)2)</sup>	P	Northwest	P		
China Airlines	P + V	Olympic Airlines	P		
China Southern	P + V	OpenSkies <sup>1)</sup>	P		
Clickair	P	PIA	P		
Continental	P	Polar Air Cargo <sup>2)</sup>	V		
Croatia Airlines	P	Qatar Airways	V		
Cyprus Airways	P	RAM	P		
Czech Airlines	P	Rossiya	P		
Delta Airlines	P	Royal Jordanian	P		
DHL International	V	SAS	P		
easyJet	P	Sata <sup>3)</sup>	P		
Egypt Air	P	Singapore Airlines	P + V		P = passagiers (-combi) diensten
EL AL <sup>4)</sup>	P + V	Sky Europe	P		V = full freighter diensten
Emirates	V	South African <sup>2)</sup>	V		
Eva Airways	P	Sterling <sup>2)</sup>	P		<sup>1)</sup> gestart in 2008
Finnair	P	Surinam Airways	P		<sup>2)</sup> (tijdelijk) gestopt in 2008
Flybe	P	Swiss	P		<sup>3)</sup> seizoenoperatie
flyLAL	P	Syrian Arab	P		<sup>4)</sup> vrachtluchten gestopt in 2008



## ■ Begrippen

### **ACRE Fund**

Vastgoedfonds waarin een deel van de gebouwen van Schiphol Real Estate is ondergebracht en waarvan 39,75% is geplaatst bij institutionele beleggers

### **AirportCorridor**

Gebied tussen Zuidas in Amsterdam, Schiphol en bedrijventerrein Amsterdam Connecting Trade (ACT) bij Hoofddorp

### **Alders Tafel**

Overlegorgaan over toekomst van Schiphol tussen luchtvaartsector en omgeving onder leiding van oud-commissaris van de Koningin, Hans Alders

### **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 vermenigvuldigd met gemiddelde vaste activa

### **FFO**

Funds From Operations

### **FTE's**

Full time equivalenten; aantal voltijds-arbeitsplaatsen

### **Full freighter**

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

### **General aviation**

Verzamelnaam voor kleine, vaak niet-commerciële luchtvaart

### **Groenenbergerterrein**

Terrein bij de Aalsmeerbaan van projectontwikkelaar Chipshol, waarvoor een aantal jaren een bouwverbod gold. Chipshol claimt hiervoor schadevergoeding van o.a. Schiphol Group

### **Havengelden**

Vliegtuig-, passagiers- en beveiligingsgerelateerde vergoedingen

### **Holland Boulevard**

Gebied tussen E en F-pier in terminal

### **Hub**

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

### **Hub carrier**

Belangrijkste netwerkmaatschappij op hub luchthaven

### **Instrument Landing System**

Luchtverkeersgeleidingsapparatuur die gebruikt wordt bij de nadering en landing van vliegtuigen

### **Irisscan**

Apparaat dat identiteit vaststelt op basis van irisherkenning

### **IR-rate**

Irregularity Rate; percentage koffers dat niet gelijktijdig met de passagier op diens bestemming is aangekomen

### **Key Performance Indicator (KPI)**

Belangrijke indicator voor het meten van de prestaties van een bedrijf(sonderdeel)

### **Klimaatplan**

Plan voor reduceren van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> uitstoot op Amsterdam Airport Schiphol

### Liquids & Gels regels

EU-regels die meenemen van vloeistoffen en gels op vluchten beperkens

### 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 vertrekkend van de D, E, F, G en H-pier

### Low cost carrier

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkope tickets

### Luchtverkeerbesluit

LVB; onderdeel van Wet luchtvaart dat gebruik van Amsterdam Airport Schiphol bepaalt

### 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

### MTOW

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

### NMa

Nederlandse Mededingingsautoriteit; houdt toezicht op vaststelling van Aviationtarieven van Amsterdam Airport Schiphol

### OD-passagier

Origin & Destination. Passagier die zijn vliegreis begint of eindigt op Schiphol

### Passenger Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor gebruik van de luchthavenvoorzieningen

### Pax-combi vliegtuig

Vliegtuig waarin zowel passagiers als vracht op het bovendeck worden vervoerd

### Polderbaan

Start- en landingsbaan die in 2003 in gebruik is genomen. De vijfde hoofdstart- en landingsbaan van Amsterdam Airport Schiphol

### Privium

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning

### PRM-heffing

Heffing voor kosten van uitvoering van EU-regels voor transport op luchthavens van People with Reduced Mobility

### Randstad

Westelijk deel van Nederland dat de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht omvat

### Registered Traveler Programme

Programma waarmee reizigers zich kunnen laten registreren, zodat zij vervolgens met behulp van bv. een biometrische pas snel de grens kunnen passeren

### ROE

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

### RONA

Exploitatieresultaat gedeeld door het saldo van de gemiddelde vaste activa minus actieve belastinglatentie en derivatenvorderingen langer dan 1 jaar (Return on net assets)

### Runway incursion

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

### Schengenlanden

Landen in Europa waartussen vrij verkeer van personen en goederen bestaat (genoemd naar plaats in Luxemburg waar hierover een verdrag is gesloten)

### Schipholwerker

Werknemer van een van de ca. 580 op Schiphol werkzame bedrijven

### Security Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor beveiligingsmaatregelen

### See Buy Fly

Samenwerkingsverband van winkeliers in het gebied dat alleen toegankelijk is voor passagiers van Amsterdam Airport Schiphol

### Six Sigma

Methode voor het continu verbeteren van bedrijfsprocessen

### Smart Parking

Productnaam voor service waarbij vooraf, via [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl), met korting een parkeerplaats kan worden gereserveerd op langparkeerterrein P3

### SkyTeam

Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen rond Air France-KLM

### Slotcoördinator

Door overheid benoemde persoon die volgens internationaal vastgelegde regels de beschikbare slots (vergunningen om op een bepaald tijdstip te mogen starten of landen) op luchthavens verdeelt

### Sternet

Openbaar vervoer busnet dat omliggende dorpen en steden met Schiphol verbindt en op Schiphol alle parkeerterreinen en werkplekken verbindt

### Superdividend

Omvangrijke uitkering uit ingehouden winst aan aandeelhouders, los van het reguliere, jaarlijkse dividend

### Terminal

Luchthavenstationsgebouw (aankomst- en vertrekhallen)

### Transferreiziger

Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig

### Transitoreiziger

Passagier die met hetzelfde vliegtuig doorvliegt als waarmee hij aangekomen is

### Valet Parking

Productnaam voor service waarmee passagiers bij vertrek vanaf Schiphol hun auto voor de vertrekhal kunnen afgeven en terug laten bezorgen

### Visit costs

Het totaal aan kosten dat een luchtvaartmaatschappij kwijt is voor een bezoek aan de luchthaven

### Vliegbelasting

Ook wel tickettax genoemd; belasting die Nederlandse overheid sinds 1 juli 2008 heft op vanaf Nederlandse luchthavens vertrekkende OD-reizigers. Bedraagt EUR 11,25 voor bestemmingen in EU of binnen 2.500 km (of 3.500 km, indien het land wordt doorsneden door de 2.500 km grens) en EUR 45 voor andere bestemmingen.

### 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

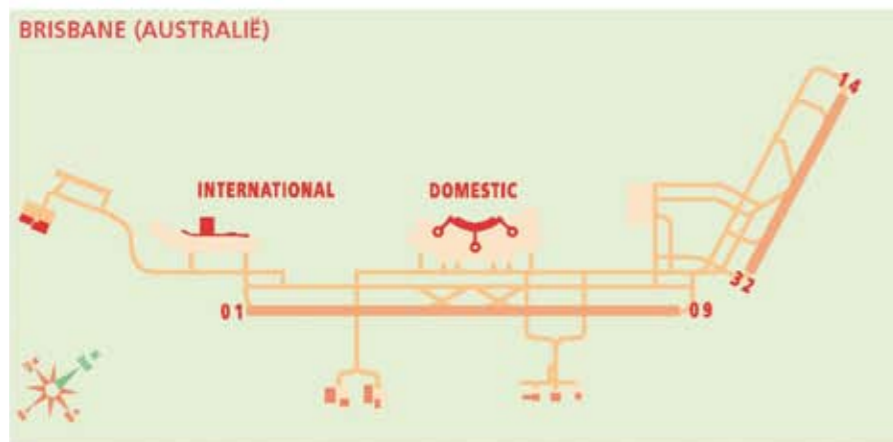
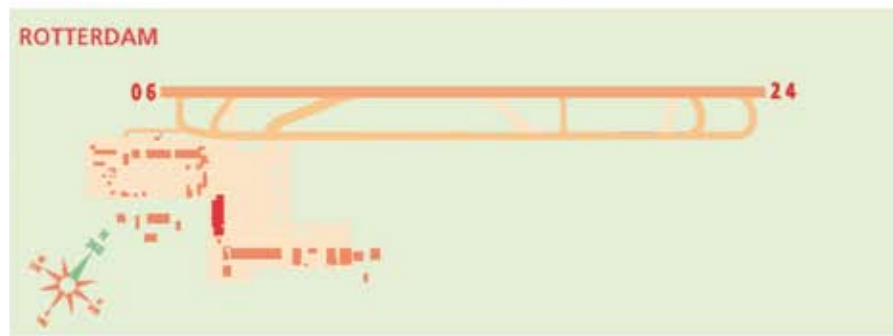
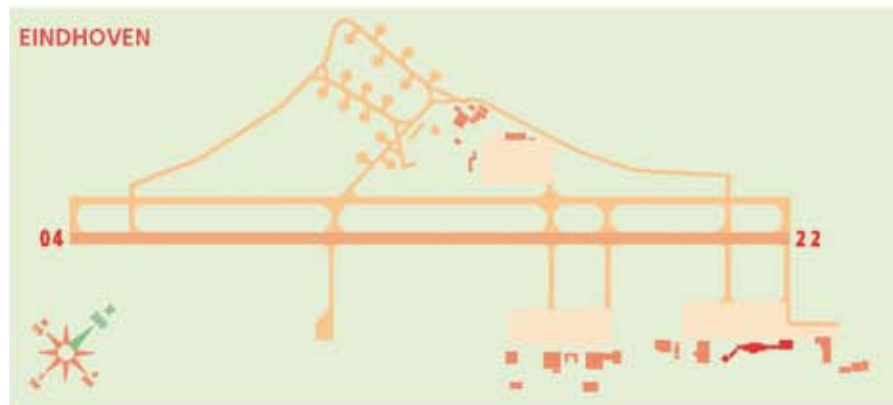
### Zuidtangent

Buslijn via grotendeels vrije busbanen tussen enerzijds Haarlem, Schiphol en Amsterdam-Zuidoost en anderzijds Nieuw Vennep, Schiphol en Amsterdam-Zuid

### 70 MB

Investeringsprogramma dat ten doel heeft om in 2018/2020 tegen minder kosten en met een lagere IR-rate 70 miljoen koffers te verwerken





**Uitgave**

Schiphol Group  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol  
[www.schipholgroup.nl](http://www.schipholgroup.nl)

**Voor aanvragen jaarverslagen:**

Tel: 020 6012570

**Redactie**

Van Luyken Communicatie Adviseurs, Haarlem  
Schiphol Group, Schiphol

**Vormgeving**

Graphic Invention, De Meern

**Fotografie en cartografie**

Hollandse Hoogte, Amsterdam  
Schiphol Group, Schiphol  
en anderen

**Lithografie en druk**

Drukkerij Brummelkamp, Hoofddorp

