

# Schiphol Group Jaarverslag 2005



## Financiële gegevens\*

### Netto omzet EUR miljoen



### EBITDA EUR miljoen



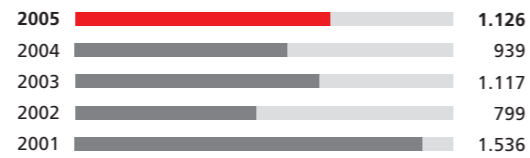
### Exploitatieresultaat EUR miljoen



### RONA na belasting EUR miljoen



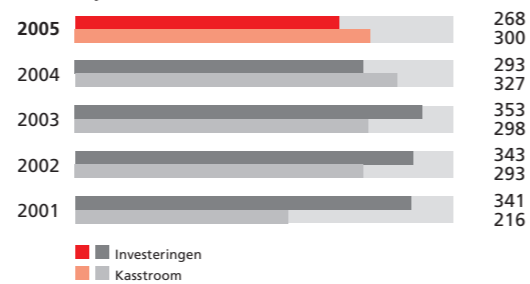
### Winst per aandeel in EUR



### Dividend per aandeel in EUR



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



## Kerncijfers\*

EUR miljoen tenzij anders vermeld	2005	2004	
<b>Resultaten</b>			
Netto omzet	948	876	8,1%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	12	5	144,1%
Exploitatieresultaat	311	265	17,4%
Resultaat voor belastingen	277	239	15,7%
Netto resultaat excl. waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	184	157	17,1%
Netto resultaat (toekomstend aan aandeelhouders)	193	161	19,9%
Afschrijvingen en waardeveranderingen	167	160	4,4%
Operationele kasstroom	300	327	- 8,3%
<b>Balansgegevens</b>			
Totaal activa	3.681	3.556	3,5%
Eigen vermogen	2.245	2.093	7,3%
Gemiddelde vaste activa	3.203	3.087	3,8%
<b>Kernratio's</b>			
Interest dekkingsratio	9,1x	10,3x	
Rendement gemiddeld eigen vermogen	8,9%	7,9%	
Rentedragend vreemd vermogen / totaal vermogen	25%	28%	

### Personeel

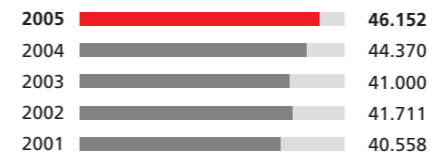
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van FTE's	2.179	2.216	-1,7%
--	-------	-------	-------

\* Cijfers 2004 zijn aangepast voor vergelijkende doeleinden IFRS. Zie pagina 157 t/m 180 voor een uitgebreide toelichting. Cijfers 2001 t/m 2003 zijn niet aangepast voor stelselwijziging IFRS.

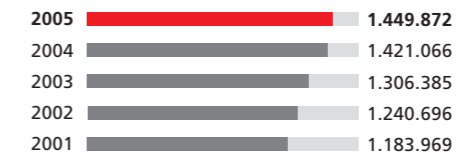
## Vervoerscijfers

Totaal Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport & Eindhoven Airport

### Passagiersvervoer



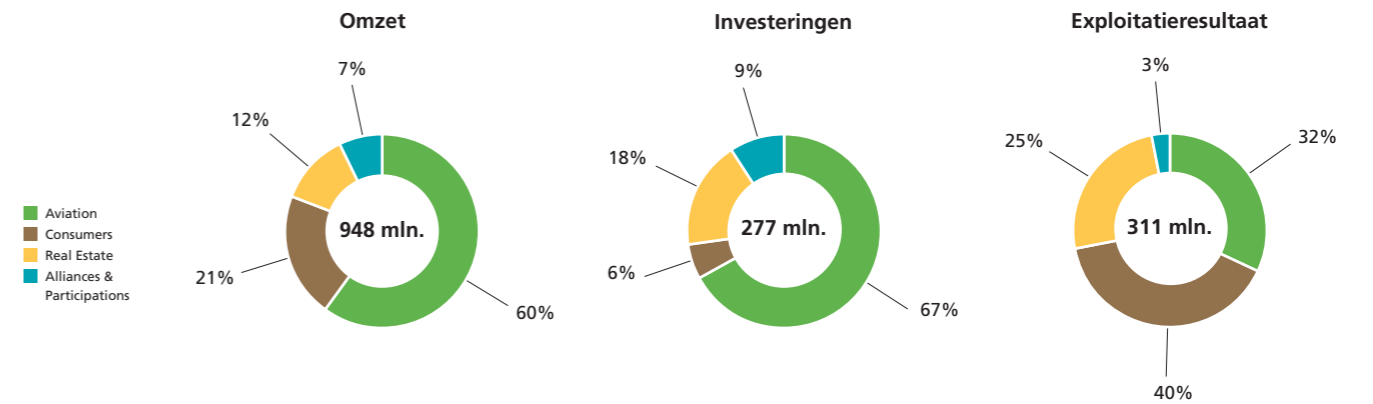
### Vrachtvervoer



### Vliegtuigbewegingen handelsverkeer



## Business Area informatie



### Aviation



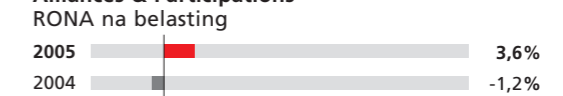
### Real Estate



### Consumers



### Alliances & Participations



## Schiphol Group locaties



- "Saphire" programma, Indonesië
- Real Estate - Tradeport Hong Kong
- Aandeelhouder - JFK International Terminal 4
- Aandeelhouder - Brisbane Airport
- Management contract - Aruba Airport
- Joint Venture - Angkasa Pura Schiphol Jakarta Indonesië
- Amsterdam Airport Schiphol
- Rotterdam Airport
- Eindhoven Airport
- Luchthaven Lelystad
- Retail Joint Venture - Arlanda Stockholm
- Real Estate - Avioport Milan Malpensa
- Real Estate - Villa Carmen Milan Malpensa
- Aandeelhouder - Vienna International Airport

# Inhoud

■ Voorwoord	4
■ Profiel	7
■ Belangrijkste gebeurtenissen	9
■ Aandeelhoudersinformatie	10
■ Doelstellingen en strategie	11
■ Financiële gang van zaken	15
■ De risico's van ondernemen	21
■ Verantwoord ondernemen	27
■ Business Area Aviation	30
■ Business Area Consumers	40
■ Business Area Real Estate	46
■ Business Area Alliances & Participations	54
■ Vooruitzichten	59
■ Corporate governance	60
■ Bericht van de Raad van Commissarissen	63
■ Remuneratiebeleid	68
■ Directie en management	73
■ Jaarrekening	74
■ Overige gegevens	191
■ Bijlagen	196
■ Begrippen	200



## ■ Voorwoord

### Een belangrijk jaar

We kijken terug op een succesvol jaar voor Schiphol Group. Op Amsterdam Airport Schiphol steeg het aantal passagiers tot boven de 44 miljoen en groeide het vrachtvervoer met 2%. Hiermee heeft 'Amsterdam' zijn vierde plaats op passagiers- en de derde plaats op vrachtgebied in Europa gehandhaafd.

De kwaliteit van het netwerk van verbindingen van Schiphol is verder verbeterd, doordat het aantal lijndienstbestemmingen in de zomer van 2005 vergeleken met 2004 met 14 toenam.

Operationeel, commercieel en financieel deden we het ook beter dan het jaar ervoor. Zo verbeterden onze bagageprestaties op Schiphol, nam de punctualiteit waarmee het vliegverkeer wordt afgehandeld duidelijk toe en bleef Amsterdam Airport Schiphol voor het vijfde achtereenvolgende jaar binnen de geluidsgrenzen. Verder zaten de verkopen van *See Buy Fly* duidelijk weer in de lift en leverden onze vastgoedactiviteiten en onze buitenlandse deelnemingen in 2005 een belangrijke positieve bijdrage aan de resultaten.

In 2006 zullen wij op deze goede resultaten voortbouwen.

Komend jaar wordt voor ons een belangrijk jaar. In de eerste plaats vanwege de evaluatie van de Wet luchtvaart die dan plaatsheeft. Sinds de ingebruikneming van de Polderbaan in februari 2003 is er voor Amsterdam Airport Schiphol een nieuw normen- en handhavingstelsel waaraan moet worden voldaan. Dat stelsel, vervat in de Wet luchtvaart, wordt dit jaar geëvalueerd. Deze evaluatie biedt kansen voor verbeteringen in de wet- en regelgeving waar alle partijen op en rond Schiphol bij zijn gebaat. Amsterdam Airport Schiphol moet de komende jaren, binnen het bestaande wettelijke stelsel, kunnen doorgroeien, door een betere benutting van de huidige milieucapaciteit. Dit kan onder meer door een aangescherpt selectiviteitsbeleid, onder meer gericht op de meest lawaaige vliegtuigen, actualisatie van de invoergegevens waarop de grenswaarden voor geluid zijn gebaseerd, en een ander baan- en routegebruik, gericht op vermindering van de hinder in de omgeving. Voor dit laatste willen wij in overleg met de regio *pilots* uitvoeren om aan te tonen dat werkelijk effectieve maatregelen mogelijk zijn.



Op de langere termijn moet Amsterdam Airport Schiphol verder kunnen groeien naar zo'n 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Hiervoor is echter een totaal nieuw wettelijk milieustelsel nodig. Samen met Air France-KLM en Luchtverkeersleiding Nederland hebben wij in 2005 onze visie gegeven over een aanpassing van de Wet luchtvaart. Een aanpassing die rekening houdt met de belangen en de wensen van de omwonenden van de luchthaven en die Amsterdam Airport Schiphol de mogelijkheid biedt haar mainportpositie te handhaven en verder uit te bouwen.

Net zo belangrijk in 2006 voor onze onderneming is de geplande vervreemding van een minderheidsbelang in de N.V. Luchthaven Schiphol. Minister Zalm van Financiën wil dat doen door het grootste deel van de te vervreemden aandelen naar de beurs te brengen en het andere deel onderhands te plaatsen bij een of meer institutionele beleggers. De Raad van Commissarissen en de directie kunnen zich vinden in deze keuze.

Een beursgang verhoogt, zo verwachten wij, de professionaliteit en het ondernemerschap die nodig zijn om in de competitieve luchtvaart-

sector anno 2006 en in de verdere toekomst, succesvol te kunnen blijven opereren.

Daarvoor is ook nodig, de samenwerking met onze belangrijkste partners en klanten op Amsterdam Airport Schiphol verder te verbeteren.

Verder willen wij in 2006, het jaar waarin Amsterdam Airport Schiphol 90 jaar bestaat, de samenwerking en dialoog met onze omgeving intensiveren. Samenwerking, vanuit een gedeelde visie op de toekomst van de regio, zien wij als voorwaarde voor het behoud en de versterking van het draagvlak voor verdere groei van Schiphol in de regio. Vol vertrouwen kijken wij er naar uit om ook dit jaar, samen met onze medewerkers, onze sectorpartners, onze klanten en de omgeving, te werken aan de economische ontwikkeling van de regio.

Ik wil onze medewerkers hartelijk bedanken voor hun inzet bij het realiseren van onze doelstellingen in 2005.

Gerlach Cerfontaine  
President-directeur



## ■ Profiel

Schiphol Group<sup>1)</sup> is een exploitant van luchthavens. Wij hebben de ambitie om één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld te zijn. Wij willen duurzame waarde voor onze stakeholders creëren door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als de meest toonaangevende AirportCity.

Een AirportCity is een dynamische omgeving waar mensen en bedrijven, logistiek en winkels, informatie en entertainment samenkomen en elkaar versterken. Het is een efficiënt multimodaal vervoersknooppunt van lucht-, rail- en wegverbindingen. Een locatie die haar bezoekers en de daar gevestigde internationale ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week alle diensten biedt die zij nodig hebben.

Amsterdam Airport Schiphol beschouwen wij als ons visitekaartje. Ontwikkeling en realisatie van de AirportCity-formule zijn er het meest ver gevorderd. De hier opgebouwde ervaring en deskundigheid gebruiken wij om deze formule ook op andere internationale luchthavens toe te passen.

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

Onze bedrijfsvoering voltrekt zich via de vier Business Areas Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations.

Schiphol Group is eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport en Lelystad Airport en bezit 51% van de aandelen in Eindhoven Airport. Buiten Nederland nemen wij via Schiphol USA Inc. deel in JFK IAT dat Terminal 4 op John F. Kennedy Airport bij New York exploiteert. Verder hebben wij een belang in Brisbane Airport Corporation Holding Pty Ltd., exploitant van de luchthaven van Brisbane in Australië.

De Business Area Aviation genereert 60% van de netto-omzet dankzij de inkomsten uit havengelden.

De Business Area Consumers zorgt voor 21% van de omzet die voornamelijk bestaat uit concessie-inkomsten en parkeergelden. De Business Areas Real Estate en Alliances & Participations zorgen voor respectievelijk 12% en 7% van de netto-omzet.

In 2005 bedroeg de netto-omzet EUR 948 miljoen (EUR 876 miljoen in 2004) en werd een resultaat na belastingen behaald van EUR 193 miljoen (EUR 161 miljoen in 2004). Het eigen vermogen bedroeg ultimo 2005 EUR 2.245 miljoen (EUR 2.093 miljoen in 2004).

Bij Schiphol Group werken bijna 2.200 mensen (op full-time basis).

Wij zijn op internet te vinden via [www.schipholgroup.com](http://www.schipholgroup.com).

<sup>1)</sup> N.V. 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.





## ■ Belangrijkste gebeurtenissen

### April

Amsterdam Airport Schiphol en Stockholm-Arlanda Airport breiden hun commerciële samenwerking op het gebied van winkels, horeca- en verblijfsfaciliteiten uit tot de hele terminal van Arlanda Airport.

### Mei

Op Amsterdam Airport Schiphol wordt de nieuwe bagagesorteerhal aan de zuidzijde van de terminal opgeleverd.

### Juni

De Tweede Kamer stemt in met het kabinetsvoorstel om een minderheid van de aandelen in N.V. Luchthaven Schiphol te vervreemden.

Schiphol Real Estate begint op Schiphol-Zuidoost met de ontwikkeling van een vrachtgebouw voor Eagle Global Logistics.

Schiphol Group brengt samen met KLM en Luchtverkeersleiding Nederland het document 'Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' uit. Het is een verbetervoorstel voor de Wet luchtvaart die in 2006 wordt geëvalueerd.

Microsoft tekent een contract met Schiphol Real Estate voor de bouw van een kantoorgebouw op Schiphol-Centrum. Hierin wordt in 2007 het Nederlandse hoofdkantoor van Microsoft gevestigd.

### Juli

Op het nieuwe bedrijvenpark van Rotterdam Airport start het bedrijf Sitecom met de bouw van haar nieuwe Europese hoofdkantoor. Sitecom wordt de eerste gebruiker van het bedrijvenpark.

### September

De nieuwe terminal op Eindhoven Airport wordt opgeleverd. Het gebouw heeft capaciteit voor het afhandelen van 1,2 miljoen passagiers per jaar.

Het Britse blad voor zakenreizigers *Business Traveller* roept Amsterdam Airport Schiphol voor de 22e keer sinds 1980 uit tot beste luchthaven van Europa.

Malpensa Real Estate BV, het samenwerkingsverband van Schiphol Real Estate en Grontmij Real Estate International, neemt een aandeel in de vastgoedonderneming Villa Carmen, die een nieuw businesspark gaat ontwikkelen bij Malpensa Airport.

Met Brisbane Airport Corporation wordt een nieuwe aandeelhoudersovereenkomst getekend, waarin onder andere nieuwe afspraken worden gemaakt over de aan Schiphol Group te betalen management fee en dividend.

### Oktober

Op Amsterdam Airport Schiphol wordt de noordelijke taxibaan naar de Polderbaan in gebruik genomen.

Schiphol Real Estate en OSIB Financial Holding B.V. tekenen een overeenkomst voor de uitgifte van grond voor de ontwikkeling van een nieuw hotel op Schiphol-Centrum met 220 kamers.

### November

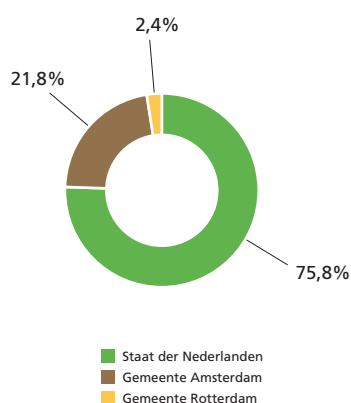
De H-pier, de zevende pier van Amsterdam Airport Schiphol, wordt in gebruik genomen. De pier is bestemd voor *point-to-point carriers* die belang hechten aan korte omdraaitijden.

# ■ Aandeelhoudersinformatie

## Aandelenkapitaal

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

Aandeelhouders Schiphol Group



Op 30 juni 2005 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het kabinetsvoorstel een minderheidsbelang in N.V. Luchthaven Schiphol te vervreemden. Bij de publicatie van dit jaarverslag lag het wetsvoorstel ter goedkeuring bij de Eerste Kamer.

Ter voorbereiding op de privatisering hebben wij in 2005 ons Investor Relations-beleid geïntensiveerd. Meer informatie over Investor Relations kan worden verkregen via:  
tel: +31 (0)20 601 2570  
email: [Investor\\_Relations@schiphol.nl](mailto:Investor_Relations@schiphol.nl)  
internet: [www.schipholgroup.com](http://www.schipholgroup.com)

## Dividendbeleid

Met ingang van 2003 is in overleg met de aandeelhouders het dividend bepaald op 30% van het resultaat (toekomend aan aandeelhouders), exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen. In 2005 bedroeg het resultaat na belastingen per aandeel EUR 1.126 en is het voorstel om een dividend per aandeel uit te keren van EUR 323.

## Credit rating

N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV hebben onder een EMTN-programma (Euro Medium Term Note) schuldpapier uitgegeven. In 2005 bleef de *credit rating* ongewijzigd bij zowel Standard & Poor's (AA-) als Moody's Investor Service (Aa3). De huidige *credit rating* werd respectievelijk in mei en juni 2005 herbevestigd.

## Belangrijke data

**Algemene Vergadering van Aandeelhouders**  
13 april 2006

**Publicatie halfjaarresultaten 2006**  
24 augustus 2006

**Publicatie jaarcijfers 2006**  
15 februari 2007\*

**Algemene Vergadering van Aandeelhouders**  
12 april 2007\*

\* Deze data kunnen nog gewijzigd worden



## ■ Doelstellingen en strategie

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

De strategie om dit te bereiken bestaat uit drie hoofdonderdelen:

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

### **Mainport Amsterdam Airport Schiphol**

Amsterdam Airport Schiphol creëert voor de onderneming de meeste duurzame waarde. Van daaruit kan Schiphol Group één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen ter wereld worden. Onze strategie richt zich dan ook in de eerste plaats op het verbeteren van de operationele kwaliteit, het veiligstellen

van de continuïteit en het versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol als mainport ofwel een kwalitatief hoogwaardig knooppunt van vervoersverbindingen met een groot volume passagiers en vracht. Terugblikkend naar de afgelopen jaren kunnen we vaststellen dat we een eind op weg zijn om die mainportfunctie te behouden en te versterken. Amsterdam Airport Schiphol maakt samen met Parijs Charles de Gaulle deel uit van het multi-hub systeem van de sterke luchtvaartalliantie SkyTeam, met een uitgebreid netwerk van verbindingen. Daarnaast biedt Amsterdam Airport Schiphol ook ruimte aan andere luchtvaartmaatschappijen die zowel op passagiers- als op vrachtgebied bijdragen aan de concurrentiepositie van de mainport.

Ook werken we met succes aan kostenbeheersing en het verbeteren van de operationele kwaliteit. Dit is echter niet voldoende. Om de huidige positie als mainport te behouden en te versterken moet Amsterdam Airport Schiphol de ruimte krijgen om op termijn te kunnen groeien naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar (2005: 404.594). Bij de evaluatie van de Wet luchtvaart in 2006 zal duidelijk worden of ons die mogelijkheid wordt geboden.

## Groeistrategie

<i>Doel</i>	Mainport	Non-aviation en risicospreiding		
<i>Business area</i>	Aviation	Consumers	Real Estate	Alliances & Participations
<i>Focus</i>	Hub alliantie Low-cost airlines	"Schiphol" als bestemming Catchment area	Trunk route airports	
<i>Actie</i>	Visit costs verlagen Productdifferentiatie	Uitbouw AirportCity	Exploitatie AirportCity producten	

Aviation
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Business Area: Aviation</li> <li>■ Gereguleerd via wetgeving (nu evenals na privatisering)</li> <li>■ Gevolg: rendement gemaximeerd</li> </ul>
<b>RONA na belasting: 4,1%</b>

Non-Aviation
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Business Areas: Consumers, Real Estate en Alliances &amp; Participations</li> <li>■ Niet gereguleerd</li> <li>■ Groeimogelijkheden in binnen- en buitenland</li> <li>■ Gevolg: rendement afhankelijk van de marktsituatie</li> </ul>
<b>RONA na belasting: 9,5%</b>

### Non-aviation en activiteiten op andere (inter)nationale luchthavenlocaties

In onze strategie richten wij ons verder op het vergroten van de non-aviation inkomsten waaronder die uit *retail* en vastgoed. En op het spreiden van onze risico's door op selectieve basis activiteiten op andere nationale en internationale locaties te ontwikkelen, door het exploiteren van de AirportCity-formule. Ook hierin is vooruitgang geboekt. De negatieve ontwikkeling van de gemiddelde bestedingen van vertrekkende passagiers in de *See Buy Fly* winkels op Schiphol, werd in de tweede helft van 2005 omgebogen en de waarde van onze vastgoedportefeuille ontwikkelde zich positief.

Met name onze buitenlandse deelneming in Brisbane heeft dankzij een financiële herstructurering, een nieuwe aandeelhoudersovereenkomst en de groei van verkeer en vervoer een interessante positieve bijdrage geleverd aan het resultaat. Verder hebben Amsterdam Airport Schiphol en Stockholm-Arlanda Airport hun samenwerking bij het managen van de commerciële faciliteiten van de Zweedse luchthaven uitgebreid tot de hele terminal en levert ook onze internationale deelneming in New York steeds betere resultaten op.

### Vier Business Areas

Onze groeistrategie wordt uitgevoerd vanuit vier Business Areas: Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations. Deze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en beïnvloeden elkaar over en weer in sterke mate. Samen creëren zij de AirportCity-formule en versterken zij de aantrekkelijkheid van Amsterdam Airport Schiphol, waardoor er groei in verkeer en vervoer en in inkomsten ontstaat.

### Value Based Management

Om onze mainportpositie te behouden en te versterken en de non-aviationinkomsten te vergroten, zijn voortdurend investeringen noodzakelijk. Binnen Schiphol Group hanteren wij het systeem van *Value Based Management*

om de activiteiten en de investeringen zodanig te sturen dat waarde wordt gecreëerd. De sturing vindt plaats met behulp van zogenoemde *key performance indicators* per Business Area. Met uitzondering van Aviation moeten de Business Areas een rendement, *return on net assets* (RONA), behalen dat boven de gewogen gemiddelde, vermogenskosten ligt. Voor Aviation heeft de overheid de maximaal toegestane RONA, volgens een bepaalde formule en een nog aan te nemen verandering in de Wet luchtvaart, berekend op een percentage dat thans uitkomt op 5,8%. Ons beleid is erop gericht het rendement van Aviation te laten groeien naar dit maximum. Zolang bedoelde wijziging van de Wet luchtvaart nog niet van kracht is, geldt een afwijkende maximaal toegestane RONA. Voor 2005 was deze door de overheid vastgesteld op 4,1%. De gemiddelde vermogenskosten na belastingen over alle Business Areas heen zijn voor 2005 bepaald op 6,4% (6,7% in 2004). In 2005 behaalde Schiphol Group een rendement na belastingen (inclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen) van 6,7% (5,6% in 2004).

Het rendement op het gereguleerde deel van onze activiteiten, dat overeenkomt met de Business Area Aviation, bedroeg 4,1% in 2005 (4,0% in 2004). Het totale rendement van de overige, ongereguleerde activiteiten bedroeg 9,5% (2004: 7,3%) en lag daarmee ruimschoots boven de vermogenskosten van Schiphol Group als geheel. Tussen de ongereguleerde Business Areas bestaan er grote verschillen in de behaalde rendementen. De grote waardecreatie komt voort uit Consumers met een RONA van 40,8% (33,8% in 2004). Real Estate behaalde een return on net assets van 4,6% inclusief waardeveranderingen (3,7% in 2004). De bijdrage van Alliances & Participations bedroeg inclusief waardeveranderingen 3,6% (-1,2% in 2004). Inclusief het resultaat van niet-geconsolideerde deelnemingen en rentebaten van niet-geconsolideerde deelnemingen was de RONA van Alliances & Participations 8,4% (3,3% in 2004).



## ■ Financiële gang van zaken

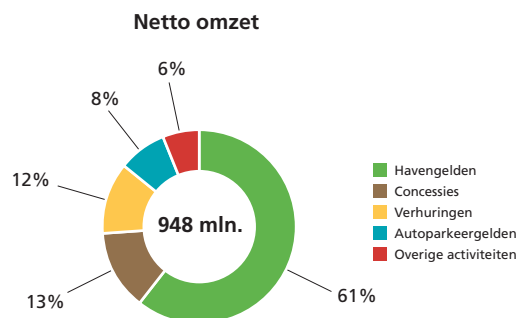
Ons netto resultaat (toekomend aan de aandeelhouders) steeg in 2005 met EUR 32 miljoen ofwel 19,9%, van EUR 161 miljoen naar EUR 193 miljoen. Deze stijging moet voor een deel worden toegeschreven aan de toename van de waardeverandering van ons vastgoed van EUR 5 miljoen in 2004 naar EUR 12 miljoen. Wordt dit niet meegerekend, dan is ons netto resultaat in 2005 met 17,1% gestegen.

Het exploitatieresultaat steeg van EUR 265 miljoen naar EUR 311 miljoen. Al onze Business Areas hebben hieraan bijgedragen. Het exploitatieresultaat van de Business Area Aviation nam met EUR 2 miljoen toe tot EUR 99 miljoen. De inkomsten uit havengelden stegen, maar daartegenover stonden fors hogere kosten voor uitbreiding van de beveiligingsmaatregelen. Het exploitatieresultaat van de Business Area Consumers steeg met EUR 19 miljoen tot EUR 125 miljoen, vooral door een toename van de inkomsten uit concessies en parkeren. Het exploitatieresultaat van de Business Area Real Estate steeg met EUR 13 miljoen tot EUR 78 miljoen, door meer inkomsten uit verhuur en een waardevermeerdering van het vastgoed. Het exploitatieresultaat van de Business Area Alliances & Participations nam met EUR 12 miljoen toe tot EUR 9 miljoen (2004: EUR 3 miljoen negatief), vooral door betere resultaten van onze buitenlandse deelnemingen. In bovenstaande cijfers is, verdeeld over alle Business Areas, een per saldo eenmalige bate opgenomen van EUR 15 miljoen, als gevolg van de vrijval van en dotatie aan enkele personeelsvoorzieningen.

De *return on net assets* na belastingen (RONA) kwam uit op 6,7% tegen 5,6% in 2004. Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen bedroeg de RONA dit verslagjaar 6,4% tegen 5,5% in 2004. Het rendement op het eigen vermogen (ROE) kwam uit op 8,9% tegen 7,9% in 2004; exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen bedroeg de ROE 8,5% in 2005 en 7,8% in 2004.

### Netto-omzet

De netto-omzet steeg in 2005 met 8,1% van EUR 876 miljoen naar EUR 948 miljoen. Hieronder is de verdeling van de netto-omzet over de diverse omzetcategorieën weergegeven.



### Havengelden

De inkomsten uit havengelden stegen met 9,9%, van EUR 523 miljoen naar EUR 574 miljoen. Deze stijging kan als volgt worden verklaard:

- **Volumefactoren:** Stijging van het aantal vertrekkende passagiers op de locatie Schiphol (4,1%), van het aantal vliegtuigbewegingen (0,5%) en van het gemiddelde startgewicht per vliegtuigbeweging op Schiphol met 2,9% van 97,7 ton tot 100,5 ton, zorgde in totaal voor een positief effect op de inkomsten uit havengelden van EUR 20,1 miljoen. Daarnaast is EUR 0,4 miljoen afkomstig van hogere vliegtuigparkeergelden.
- **Tariefsverhogingen:** Verhoging van de starten landingsgelden (3,2%) en van de passagiersgerelateerde vergoedingen (3,2%) op de locatie Schiphol per 1 april 2005 leverde EUR 12,8 miljoen op. Daarnaast wordt voor beveiligingsmaatregelen een beveiligings-tarief in rekening gebracht dat de kosten en financieringslasten (maximaal 4,1%) dekt. Dit tarief is per 1 april 2005 verhoogd met 4,2% en per 1 november 2005 met 8,3%. De verhoging van het beveiligingstarief leverde EUR 19,1 miljoen op.

#### ■ Minder opbrengst van regionale luchthavens:

De opbrengst uit havengelden van de regionale luchthavens daalde dit verslagjaar met EUR 1,1 miljoen (-4,7%) tot EUR 22,1 miljoen, met name als gevolg van de beperkte geluidscapaciteit van Rotterdam Airport.

#### Concessies

De inkomsten uit concessies stegen van EUR 120 miljoen naar EUR 128 miljoen; een toename van 6,4%. Over geheel 2005 daalden de gemiddelde bestedingen per vertrekkende, internationale passagier van EUR 16,82 naar EUR 16,74. Deze daling had vooral plaats in de eerste maanden van 2005. Vanaf medio 2005 stegen de gemiddelde bestedingen weer tot boven het bestedingsniveau van 2004, mede als gevolg van gerichte marketingacties.

#### Verhuringen

De inkomsten uit de verhuur van vastgoed namen met 7,7% toe, van EUR 104 miljoen naar EUR 112 miljoen. Deze toename is het gevolg van betere resultaten van de verhuur van ruimten in de terminal, een kwalitatief goede bezettingsgraad, indexering van de huurprijzen en meeropbrengsten uit servicekosten. Dit werd gerealiseerd ondanks de verkoop eind 2004 en 2005 van vastgoedbeleggingen aan het ACRE Fund. Omdat Schiphol voor 50% deelneemt in het ACRE Fund, halveerden de hiermee samenhangende verhuuropbrengsten.

#### Parkeren

De parkeerinkomsten namen in 2005 toe met 9,5%, van EUR 69 miljoen tot EUR 76 miljoen. Dit is op de locatie Schiphol te danken aan een stijging van het aantal kortparkeerders, aan een langere gemiddelde parkeerduur zowel bij kort- als bij lang parkeren en aan een verhoging van de parkeertarieven per 1 januari 2005. Daarnaast zorgden Rotterdam Airport en Eindhoven Airport voor EUR 0,9 miljoen aan extra parkeerinkomsten.

#### Overige activiteiten

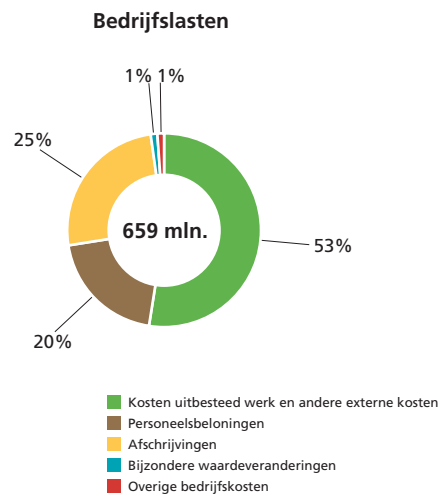
De opbrengsten uit overige activiteiten namen af met 4,1%, van EUR 61 miljoen naar EUR 58 miljoen. Dit komt onder andere door lagere opbrengsten uit diensten en werkzaamheden voor derden.

### Resultaten uit waardeverandering en verkoop vastgoed

De waardevermeerdering van ons vastgoed bedroeg in 2005 EUR 12 miljoen; EUR 7 miljoen meer dan de EUR 5 miljoen uit 2004. De waardevermeerdering van de terreinen bedroeg EUR 13 miljoen (2004: EUR 3 miljoen) en komt doordat we in 2005 nieuwe erfpachtcontracten hebben afgesloten en eindwaarden hebben toegekend aan erfpachtcontracten die ultimo 2005 binnen een termijn van 20 jaar expireren. De waarde van de kantoren en gebouwen daalde per saldo met EUR 1 miljoen (2004: stijging van EUR 2 miljoen). Met de verkoop van vastgoed werd een resultaat geboekt van EUR 10 miljoen (EUR 17 miljoen in 2004). Aan het ACRE Fund hebben we de resterende 50% van het hoofdkantoor van Schiphol Group (Schipholgebouw) en enkele andere projecten verkocht.

### Bedrijfslasten

De bedrijfslasten stegen met 3,9%, van EUR 634 miljoen naar EUR 659 miljoen. De onderverdeling is hieronder weergegeven:



#### Uitbestedingen en overige externe kosten

In 2005 stegen de uitbestedingen en overige externe kosten met EUR 47 miljoen ofwel 15,3% tot EUR 352 miljoen. Van deze stijging is EUR 39 miljoen het gevolg van een toename van de kosten voor beveiliging die voor het overgrote deel het gevolg zijn van door de Europese Unie en de Nederlandse overheid opgelegde maatregelen. We hebben derhalve meer beveiligingsmedewerkers moeten inhuren.



Op Amsterdam Airport Schiphol vormen de beveiligingskosten nu ruim een kwart van de totale bedrijfslasten. Deze kosten worden in diverse categorieën van de bedrijfslasten verantwoord.

### Personeelsbeloningen

De personeelsbeloningen daalden in 2005 met 11,9% tot EUR 133 miljoen.

Voor ruim 80% (EUR 15 miljoen) wordt de daling veroorzaakt door het vrijvallen van een groot deel van de voorziening tegemoetkoming ziektekostenverzekering gepensioneerden, als gevolg van de herziening van het zorgstelsel, en van een deel van de voorziening die voorziet in een uitkering bij jubileum (samen EUR 22 miljoen). Hiertegenover staat een extra dotatie van EUR 7 miljoen aan de voorziening voor functioneel leeftijdontslag als gevolg van belastingmaatregelen van de overheid die vervroegde uit-treding minder aantrekkelijk moeten maken voor de werkgever.

Het overige deel van de daling is een gevolg van de afname van het aantal fte's met 37, van 2.216 naar 2.179. Dit had een daling van de personeelsbeloningen tot gevolg van EUR 2,4 miljoen. Daar stond een stijging van de personeelsbeloningen tegenover van EUR 1,4 miljoen als gevolg van de op 1 april afgesloten nieuwe, tweejarige CAO. De contractlonen stegen met ingang van 1 april 2005 met 0,75% en er werd een eenmalige resultaatafhankelijke uitkering uitgekeerd.

### Afschrijvingen

De toename van de afschrijvingen bedroeg EUR 18 miljoen in 2005; een toename van 12,2%. Hierin is verwerkt een versnelde afschrijving van de centrale veiligheidsinstallaties (EUR 4,3 miljoen). Tevens zijn de afschrijvingen toegenomen door onder meer de ingebruik-neming van nieuwe bagagevoorzieningen en beveiligingsapparatuur en het in gebruik nemen

van Lounge 1 en de kantoren in de westelijke uitbreiding van de terminal van Amsterdam Airport Schiphol.

### Bijzondere waardeveranderingen

De bijzondere waardeveranderingen bedroegen in 2005 EUR 5 miljoen; EUR 10 miljoen minder dan in 2004. In verband met de geprognosticeerde verliezen en negatieve operationele kasstromen van Lelystad Airport hebben wij EUR 1,2 miljoen op de materiële vaste activa van Lelystad Airport afgewaardeerd. In Eindhoven Airport is EUR 0,7 miljoen afgeboekt als gevolg van de sloop van de oude terminal. Op de vrijgekomen grond worden parkeerplaatsen gerealiseerd. De waardevermindering van de immateriële vaste activa heeft voor het merendeel betrekking op de afboeking van *goodwill* van Schiphol Area Development Company (EUR 2,1 miljoen) als gevolg van een verliesgevend exploitatie op korte termijn.

### Overige bedrijfskosten






De overige bedrijfskosten waren EUR 11 miljoen lager dan in 2004. Deze daling wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat we in 2004 een voorziening van EUR 10 miljoen hebben getroffen in verband met enkele claims en geschillen, waaronder die voor het Groenenbergterrein.

### Exploitatieresultaat en netto resultaat

Het exploitatieresultaat steeg in 2005 met 17,4%, van EUR 265 miljoen naar EUR 311 miljoen. Het resultaat voor aftrek van rente, belastingen, afschrijvingen en waardeveranderingen (EBITDA) nam met 12,5% toe, van EUR 424 miljoen naar EUR 478 miljoen. Het negatieve saldo van financiële baten en lasten steeg met EUR 8 miljoen, van EUR 26 miljoen naar EUR 34 miljoen. Een eenmalige bate in 2004 van EUR 8,9 miljoen in verband met het financiële leasecontract van het kantoorgebouw Triport vormt hiervan de belangrijkste oorzaak.

Het resultaat deelnemingen nam toe van EUR 1,7 miljoen in 2004 tot EUR 1,8 miljoen in 2005. De positieve resultaten uit Brisbane (EUR 3,1 miljoen) en JFKIAT (EUR 1,4 miljoen) werden deels teniet gedaan door het negatieve resultaat uit het bedrijventerrein Flight Forum bij

### Afschrijvingen en waardeveranderingen EUR miljoen

2005		167
2004		160
2003		131
2002		106
2001		101

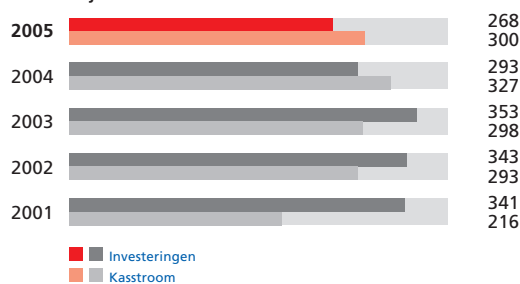
Eindhoven Airport van EUR 1,2 miljoen (afwaardering parkeergarage) en het negatieve resultaat van EUR 0,6 miljoen uit Tradeport Hong Kong (te verwachten korte en middel-lange termijn verliezen en negatieve kasstromen). Voor het jaar 2005 is het tarief voor vennootschapsbelasting gedaald van 34,5% naar 31,5%. Hierdoor nam de belastinglast met EUR 8,4 miljoen af.

### Investerings en financiering

De operationele kasstroom verslechterde van EUR 327 miljoen in 2004 naar EUR 300 miljoen in 2005. De belangrijkste oorzaak hiervan was dat wij in 2005 over de jaren 2004 en 2005 voorlopige aanslagen vennootschapsbelasting hebben ontvangen voor een totaalbedrag van EUR 114 miljoen. Dit bedrag hebben wij in 2005 betaald.

Het positieve saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten (de zogenoemde *free cash flow*) van EUR 85 miljoen en de aanwezige liquide middelen waren toereikend om de aflossing op leningen en leaseverplichtingen van EUR 84 miljoen en de betaalde dividenden van EUR 46 miljoen te financieren. Het positieve saldo van de liquide middelen en schulden aan kredietinstellingen steeg met EUR 26 miljoen van EUR 236 miljoen naar EUR 262 miljoen.

#### Investerings in materiële vaste activa en operationele kasstroom



De investeringen in materiële vaste activa bedroegen dit verslagjaar EUR 268 miljoen tegen EUR 294 miljoen in 2004.

De belangrijkste projecten waren de uitbreiding en renovatie van Lounge 1 en de bagagekelder

(EUR 46,5 miljoen), de nieuwbouw van de terminal in Eindhoven (EUR 18,0 miljoen), grondaankoop (EUR 36,1 miljoen), de bouw van de H-pier en platform (EUR 31,8 miljoen) en de aanleg van de noordelijke taxibaan op Amsterdam Airport Schiphol (EUR 18,8 miljoen). Hier stond een verkoopopbrengst als gevolg van desinvesteringen tegenover van EUR 85 miljoen, voornamelijk als gevolg van de verkoop van vastgoed aan het ACRE Fund.

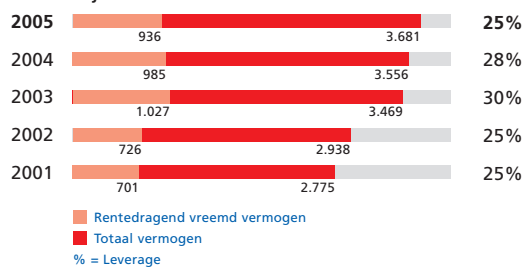
### Ratio's

Aan het einde van het verslagjaar bedroeg het rentedragend vreemd vermogen 25% van het balanstotaal van EUR 3.681 miljoen; 3 procentpunt lager dan een jaar eerder. Gecorrigeerd voor kasmiddelen bedraagt het rentedragend vreemd vermogen 20% van het balanstotaal; 3 procentpunt lager dan in 2004. De interest dekkingsratio nam in 2005 af van 10,3x in 2004 tot 9,1x, voornamelijk vanwege een eenmalige bate van EUR 8,9 miljoen in 2004.

### Financieringsbeleid

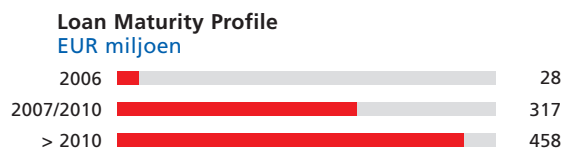
Het totale bedrag aan uitstaande leningen en leaseverplichtingen bedroeg per eind 2005 EUR 993 miljoen. In 2005 werd EUR 71,3 miljoen aan nieuwe leningen opgenomen en EUR 84,3 miljoen afgelost. Het bedrag dat is aangetrokken onder het Euro Medium Term Note programma (EMTN) bedroeg ultimo 2005 EUR 520,8 miljoen.

#### Kapitaal structuur



In ons financieringsbeleid streven wij onder andere naar het reduceren van het her-financieringsrisico. De resterende looptijden

van de onder het EMTN programma uitstaande leningen variëren tussen de 2 en 13 jaar.



De gemiddelde interestkosten zijn in 2005 gedaald van 4,87% naar 4,85%. In ons renterisicobeleid opteren wij in belangrijke mate voor het aantrekken van vastrentende leningen; hetzij van leningen met een vast interest-

percentage, hetzij door gebruik te maken van standaard rentederivaten.

### EMTN programma

In 2005 hebben wij het prospectus van het EMTN-programma geactualiseerd en in lijn gebracht met de nieuwe Europese prospectusregelgeving. Net als in 2004 heeft Standard & Poor's voor 2005 de *credit rating* van schuld-papier dat N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland B.V. uitgeven onder het EMTN programma vastgesteld op AA-, en Moody's Investors Service op Aa3.

## Buitenlandse activiteiten

Onze buitenlandse activiteiten zijn verdeeld over drie van de vier Business Areas. Gesteld kan worden dat wij in de loop der jaren een succesvolle portefeuille aan buitenlandse activiteiten hebben opgebouwd, die in 2005 EUR 9,2 miljoen heeft bijgedragen aan het nettoresultaat (EUR 7,8 miljoen in 2004). Deze bedragen zijn exclusief toe te rekenen organisatie- en acquisitiekosten.

In totaal heeft Schiphol Group sinds 1996 EUR 71,7 miljoen in het buitenland geïnvesteerd. Deze investering heeft over de periode 1996 – 2005 EUR 38,9 miljoen aan opbrengsten opgeleverd. De meeste deelnemingen zijn participaties in niet beursgenoteerde bedrijven. De actuele marktwaarde is hierdoor moeilijk vast te stellen en moet afgeleid worden uit afgesloten transacties van aandeelhouders dan wel uit

een waardering van de participaties door experts. Wij hebben recentelijk een dergelijke waardering voor Brisbane Airport verkregen. Daarnaast is er een marktwaarde voor onze participatie in Vienna International Airport (Wenen). Op basis van een schatting is de waarde van Brisbane en Wenen gezamenlijk in de afgelopen 10 jaar met EUR 93,8 miljoen gestegen tot EUR 165,5 miljoen. Daarmee bedraagt het gemiddeld historisch jaarlijks rendement (*Internal Rate of Return*) over de periode 1996 – 2005 16,7%. Rekening houdend met de management- en acquisitiekosten van alle buitenland-sprojecten bedraagt het gemiddeld historisch jaarlijks rendement 10,4%. In deze berekening is overigens circa EUR 30 miljoen aan recente investeringen buiten beschouwing gelaten, omdat het hier voornamelijk gaat om vastgoed in aanbouw dat nog geen rendement kan opleveren.



## ■ De risico's van ondernemen

**Schiphol Group is voortdurend blootgesteld aan onzekerheden verbonden aan de ondernemingsactiviteiten. Deze onzekerheden omvatten naast financiële ook strategische, operationele en wet- en regelgeving risico's. Daarnaast verschillen de risico's per Business Area. Voor het beheersen van deze risico's hebben wij beleid ontwikkeld, dat ervoor zorgt dat risicomanagement een integraal onderdeel is van al onze activiteiten.**

Ons risicobeleid omvat een helder systeem van risicobeheersing. De filosofie daarbij is dat:

1. directie en management verantwoordelijk zijn voor een effectieve identificatie, analyse, bewaking en beheersing van risico's en adequate acties daarop;
2. een goed risicobeheersingssysteem de kans op fouten, het nemen van verkeerde beslissingen en het zich voordoen van onvoorziene omstandigheden reduceert;
3. het nemen van verantwoorde risico's essentieel is voor een gezonde onderneming. Het doel is daarom om risico's zo goed mogelijk te identificeren, te analyseren, te bewaken en te beheersen, waarbij de directie eindverantwoordelijk is voor de bepaling van de maximaal acceptabele risico's.

De directie is verantwoordelijk voor de opzet en werking van de op onze vennootschap toegesneden interne beheersings- en controlesystemen. Deze systemen zijn ingericht met als doel significante risico's te identificeren en de realisering van operationele en financiële strategische doelstellingen van de vennootschap te bewaken. Voorts is het systeem gericht op het waarborgen van de naleving van de relevante wet- en regelgeving. Wij hebben ons systeem van interne controle opgezet volgens de aanbevelingen van de *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO - IC). Deze aanbevelingen zijn gericht op het bieden van een redelijke mate van zekerheid. Hoewel wij streven naar een zo goed mogelijk beheersing van zoveel mogelijk risico's is

volledigheid niet te garanderen. Het is mogelijk dat we bloot staan aan risico's die nog niet bekend zijn of die (nog) niet belangrijk geacht worden. Geen enkel systeem van risicobeheersing 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 invulling te kunnen geven aan deze verantwoordelijkheid hebben wij in 2004 een project gestart om te komen tot een eenduidig systeem van risico-inventarisatie, het benoemen van beheersingsmaatregelen per risico en de monitoring van de werking van de beheersingsmaatregelen. Dit project is eind 2005 afgerond en geïmplementeerd. Wij baseren onze interne beheersing op het principe dat het lijnmanagement verantwoordelijk is voor risicobeheer en beheersingsmaatregelen. Het beleid stelt dat binnen de groep het management verantwoordelijk is voor de toepassing, naleving en bewaking van het interne risicobeheersings- en controlesysteem, dat bedoeld is om een redelijke mate van zekerheid te verschaffen dat bedrijfsdoelstellingen worden gerealiseerd.

Het lijnmanagement legt met betrekking tot risicomanagement verantwoording af aan het nieuw ingestelde *Risk Committee*, waarvan de drie directieleden, de Corporate Auditor en de Corporate Controller lid zijn.

Aldus vormen de interne verklaringen van het management, de regelmatige beoordelingen door het management van de opzet en uitvoering van het risicobeheerbeleid van de vennootschap en de controles door het *Risk Committee* een integraal deel van het risicobeheerbeleid van Schiphol Group. Als tekortkomingen zijn gesignaleerd, worden verbeteracties ingezet.

Vervolgens rapporteert en legt de directie verantwoording af over de interne risicobeheersings- en controlesystemen aan de Raad van Commissarissen na een bespreking in de Auditcommissie van de Raad.

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 afgestemd zijn en waarvan het bovengenoemde risicomanagementsysteem onderdeel uitmaakt:

- een reguliere Plannings- en Controlcyclus bestaande uit onder andere de lange termijn Business Planning, de budgettering en de maandelijks managementinformatie (financieel en operationeel);
- handleidingen voor de financiële verslaggeving en voor de opstelling van te volgen procedures;
- kwaliteitmanagementsystemen zoals het Milieumanagementsysteem en het Veiligheidsmanagementsysteem;
- gedragscodes en klokkenluiderregeling;
- *Risk & Control Self Assessments* van zowel financiële als operationele processen; de bespreking daarvan en van de te nemen acties bij tekortkomingen in het Risk Committee en het daarop gebaseerde interne *"In control"-statement* per Business Area, Service Unit en Stafafdeling;
- periodieke follow-up besprekingen door de *Chief Financial Officer* met operationele en commerciële directeurs en hun controllers van de auditbevindingen van externe en interne accountants;
- interne *Letters of Representation* van de BA directeur en BA controller aan de directie en de *Letter of Representation* aan de externe accountant;
- opvolging van de aanbevelingen van de Managementletter van de externe accountant.

Het komende jaar zal het systeem verder worden verbeterd en zal de aandacht liggen op de overgang naar de COSO-erm systematiek, het objectiveren van de weging van risico's en het verbeteren van een transparante relatie met de strategische doelstellingen van Schiphol Group. Gelet op bovenstaande is de directie van oordeel dat ten aanzien van de financiële risico's:

- de risicobeheersings- en controlesystemen een redelijke mate van zekerheid geven dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat;

- de risicobeheersings- en controlesystemen in het verslagjaar naar behoren hebben gewerkt;
- er geen indicaties zijn dat de risicobeheersings- en controlesystemen in het lopende jaar niet naar behoren zullen werken.

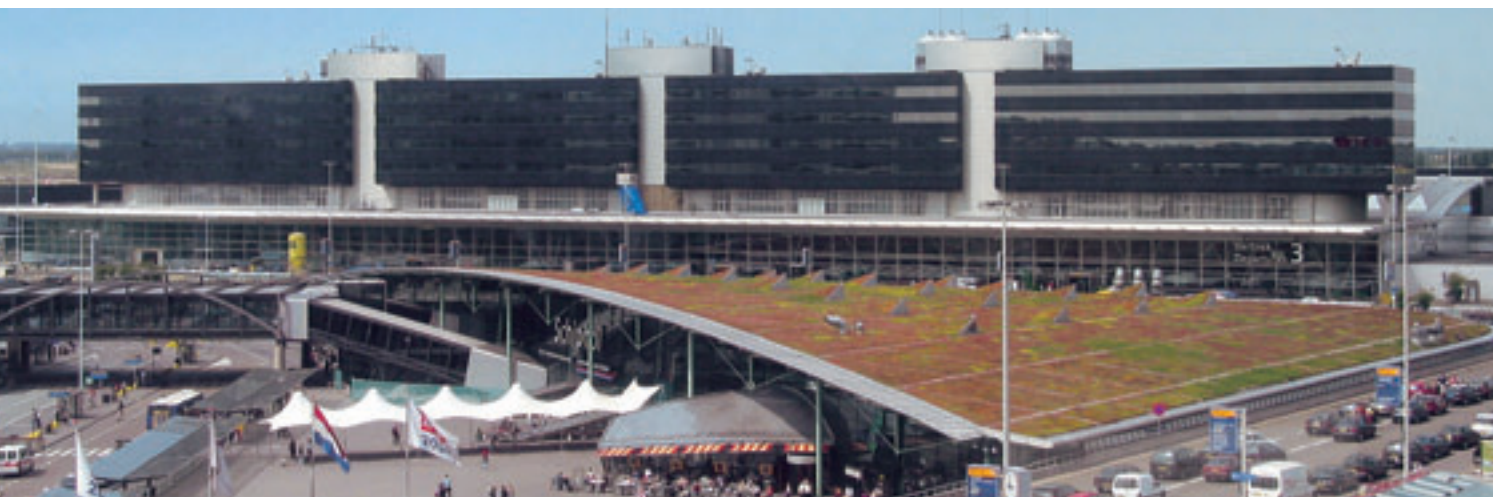
De belangrijkste strategische, operationele en wet- en regelgeving risico's en onzekerheden zouden ertoe kunnen leiden dat de werkelijke resultaten afwijken van de resultaten die we hebben beschreven in de toekomstgerichte uitspraken in dit document. De risico's en onzekerheden, die ons hinderen onze aangekondigde doelstellingen te behalen, zijn geïdentificeerd. Het vervolg van deze paragraaf beoogt inzicht te verschaffen in de belangrijkste risico's en de wijze waarop deze worden beheerst.

### Veiligheid en beveiliging

Veiligheid en beveiliging worden beschouwd als een van de belangrijkste risico's in het bedrijf om te managen. In geval van een ongeluk of terroristische daad, kunnen de gevolgen voor de mensen groot zijn en kunnen de operaties van het bedrijf voor langere tijd geheel of gedeeltelijk ontregeld worden. De risico's worden beheerst door uitgebreide procedures en een veiligheidmanagementsysteem, waarmee toezicht wordt gehouden op de naleving van deze procedures. Wij werken permanent aan de implementatie van de snel veranderende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging en werken hierbij nauw samen met de diverse overheden.

### Veranderingen in de vraag

Het risico van niet verwachte verandering in de vraag naar onze diensten kan leiden tot een tekort of overschot aan capaciteit. Deze veranderingen kunnen zich voordoen door bijvoorbeeld macro-economische of sociaal-economische ontwikkelingen, door veranderingen in de wisselkoersen, met betrekking tot de positie van de met ons concurrerende luchthavens en door ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie. De hubcarrier Air France-KLM heeft in het bijzonder een grote invloed op onze activiteiten



en draagt voor een substantieel deel bij aan onze omzet en resultaten. Om deze risico's te beheersen, hanteren wij korte- en lange termijn scenario's met betrekking tot de planning van de vraag naar onze diensten en de daarbij behorende capaciteit, en strenge procedures met betrekking tot goedkeuring van investeringsaanvragen. Daarnaast zijn voor een bepaalde termijn garanties afgegeven door Air France aan de Nederlandse overheid en aan de KLM ten tijde van de overname van KLM met betrekking tot de positie van Schiphol als hub-luchthaven.

#### Framework van reguleringen

Onze luchthavens worden gereguleerd op een aantal terreinen zoals geluid, capaciteit, haven-gelden, milieu en omgeving en veiligheid en beveiliging.

Wij werken intensief met veel projectteams op al deze terreinen om te blijven voldoen aan deze wet- en regelgeving en wij werken daarbij in goede verhoudingen samen met de regulerende autoriteiten.

#### Bedrijfsonderbrekingen

Onze operatie staat bloot aan operationele risico's als brand, wateroverlast, wind, onderbrekingen in de stroomvoorziening, technische mankementen en explosiegevaar. Deze risico's kunnen leiden tot gevolgen voor personen en tot schade aan de infrastructuur, activa en de

omgeving. Een of meerdere van deze calamiteiten, alsmede de juridische gevolgen ervan, kunnen een wezenlijk effect hebben op onze bedrijfsvoering, ons resultaat en onze vooruitzichten. Hoewel wij ons verzekerd hebben tegen deze vormen van calamiteiten, vangen deze verzekeringen wellicht niet alle gevolgen van een calamiteit op. Wij werken permanent aan het up-to-date houden van systemen en procedures met betrekking tot deze risico's.

#### Investeringen

Wij zijn van plan de komende jaren veel te investeren. De grootste investeringen zullen we doen in het bagage-afhandelingsysteem, in de beveiliging en verdere verbetering en uitbreiding van de terminal, in de infrastructuur van Amsterdam Airport Schiphol en in de ontwikkeling van vastgoed.

Wijzigingen in wet- en regelgeving, vertraging in projecten, technologische ontwikkelingen en ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie kunnen de hoogte van de investeringen beïnvloeden. Via middellange termijn scenarioplanning en strakke procedures met betrekking tot onze investeringsbeslissingen en –projecten beheersen wij deze risico's.

#### Afhankelijkheid van derden

De operatie van Amsterdam Airport Schiphol is in hoge mate afhankelijk van de inzet van



derden als de luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, en transporteurs, en van publieke organisaties als de Douane en de Marechaussee. Wij zijn niet verantwoordelijk voor, en kunnen slechts beperkte invloed uitoefenen op de verleende services door deze partijen. Wij werken permanent aan het up-to-date houden van afspraken en convenanten met deze partijen en aan goede onderlinge verhoudingen.

### **Strategie van internationale expansie**

Wij hebben luchthavengerelateerde investeringen in Australië, Oostenrijk, Hong Kong, Indonesië, Italië, Zweden en de Verenigde Staten. Onze strategie richt zich mede op het vergroten van de activiteiten in het buitenland en op het investeren in buitenlandse luchthavens, zolang wordt voldaan aan één of meer van onze doelstellingen, welke zijn:

- het behouden en versterken van de concurrentiepositie van Amsterdam Airport Schiphol;
- het verhogen van de inkomsten uit non-aviation activiteiten;
- risicospreiding door op selectieve basis activiteiten op andere (inter-)nationale luchthavenlocaties te ontwikkelen.

Economische, politieke en juridische risico's met betrekking tot investeringen in andere landen worden beheerst via intensieve betrokkenheid

van onze verantwoordelijke lijn- en staf-functionarissen en van lokale adviseurs ter plaatse en via managementrapportages over onze buitenlandse activiteiten.

### **Key management en arbeidsverhoudingen**

Wij werken permanent aan goede arbeidsverhoudingen en het aantrekken, opleiden en ontwikkelen van het management dat opereert op vitale posities.

### **Juridische geschillen**

Juridische geschillen kunnen het behalen van onze doelstellingen in gevaar brengen. Wij werken permanent aan het voldoen aan wet- en regelgeving en aan het voorkomen en waar nodig oplossen van de geschillen.

### **Financiële risico's**

Door de aard van de activiteiten en het kapitaal-intensieve karakter hebben wij te maken met een verscheidenheid aan risico's, te weten het marktrisico, het kredietrisico en het liquiditeitsrisico.

Voor een beschrijving van deze risico's en de beheersing ervan wordt verwezen naar pagina 100 van de jaarrekening.







## ■ Verantwoord ondernemen

**Ons beleid voor verantwoord ondernemen betreft de locatie Schiphol. Verantwoord ondernemen zien wij als de beste manier om Amsterdam Airport Schiphol en de regio duurzaam te ontwikkelen. Samenwerking, vanuit een gedeelde visie op de toekomst van de regio, zien wij hierbij als voorwaarde voor succes. We hebben onze visie in 2005 samen met de Luchtverkeersleiding en KLM verwoord in het rapport 'Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'. In deze visie staat samenwerking met de omgeving centraal.**

### PEOPLE

Op het terrein 'People' zijn een klantgerichte en goed samenwerkende organisatie, en de zorg voor een veilige luchthaven de belangrijkste thema's.

#### Klantgerichte organisatie

Bij Schiphol Group werkten in 2005 gemiddeld 2.179 mensen op basis van full-time-equivalenten (fte). (2004: 2.216). Op de locatie Schiphol gaat het om 1.834 fte, een daling van 20 fte ten opzichte van 2004. Het ziekteverzuim onder hen is gestegen van 4,8% in 2004 naar 5,4% in 2005. Vooral de lange griepperiode begin 2005 was hier debet aan. Op 1 april 2005 is een nieuwe cao ingegaan met een looptijd van twee jaar. Het contractloon is met 0,75 procent gestegen en eind 2005 is een eenmalige resultaatgerichte uitkering uitbetaald. Met instemming van de centrale ondernemingsraad hebben wij ook een nieuwe scholingsregeling vastgesteld die onder meer collectieve afspraken over de individuele ontwikkelingsplannen omvat. In december 2005 zijn wij gestart met een nieuwe beoordelings-systematiek waarin naast prestaties op kerntaken ook competenties meewegen. Voor het beoordelen van onze prestaties bij het creëren van een klantgerichte, goed samenwerkende organisatie hanteren we de prestatie-indicatoren medewerkersbetrokkenheid, klanttevredenheid (van luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven) en tevredenheid van passagiers. Het jaarlijkse onderzoek naar de medewerkersbetrokkenheid is in 2005 niet

gehouden omdat we eerst alle energie hebben gericht op de aanpassing van de interne organisatie.

De klanttevredenheid onder luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren (passagiers- en vrachtvervoer) is met 8% gedaald ten opzichte van 2004: van 90 naar 82%. Onze klanten zijn minder tevreden over de bagageafhandeling, de prijs-kwaliteitverhouding en het functioneren van de organisatie Amsterdam Airport Schiphol. Daarentegen waarderen ze de operationele faciliteiten, zoals de incheck- en transferbalies. Onze vrachtpartners vinden de vrachtoverslag-faciliteiten aanzienlijk verbeterd. Voor onze prestaties op het gebied van de passagiers- tevredenheid verwijzen we naar het hoofdstuk Business Area Aviation in dit verslag.

#### Zorgdragen voor een veilige luchthaven

Voor het beoordelen van onze prestaties op dit thema hanteren we prestatie-indicatoren voor luchtvaartveiligheid, beveiliging en arboveiligheid. Informatie over luchtvaartveiligheid en beveiliging wordt toegelicht in het hoofdstuk Business Area Aviation in dit verslag. Ook in 2005 zijn er geen dodelijke of zeer ernstige arbo-incidenten geweest met eigen medewerkers of gebruikers van onze infrastructuur. Er zijn wel drie incidenten (met goede afloop) voorgevallen met kinderen die op bagagebanden waren geklommen. Wij hebben maatregelen getroffen om de kans op herhaling zo klein mogelijk te maken. Het aantal bedrijfsongevallen op Schiphol ligt zestien procent lager dan het landelijke gemiddelde.

### PLANET

Bij het onderdeel 'Planet' richten we ons op het milieu op de locatie Schiphol en leefbaarheid van de omgeving.

#### Milieu op de locatie

Voor het beoordelen van onze milieuprestaties op Schiphol hanteren we drie prestatie-indicatoren: energie-efficiency, luchtkwaliteit en waterkwaliteit.



Conform ons aandeel in de 'Meer Jaren Afspraak' met de overheid hebben we in 2005 een energie-efficiency van 93,5% ten opzichte van het basisjaar 1998 gerealiseerd. Voor de luchtkwaliteit tellen zowel de emissies van vliegtuigen als de emissies van onze eigen installaties en materieel mee. Van deze emissies komt ongeveer 90 à 95% voor rekening van het vliegverkeer. Dit verkeer heeft in 2005 de relatieve grenswaarden voor de uitstoot van twee van de vijf stoffen die wettelijk worden gehandhaafd, overschreden, maar is wel binnen het absolute emissieplafond voor deze twee stoffen gebleven. Onze invloed op deze emissies is beperkt.

In 2005 hebben we extra aandacht besteed aan het behoud van de waterkwaliteit van het oppervlaktewater. Zo hebben wij op veel plaatsen opvangbuffers aangelegd voor het *de-icing* middel glycol dat wegvloeit van de *de-icing* platforms.

#### **Leefbaarheid**

Onze inspanningen op het thema leefbaarheid vloeien voort uit de vier pijlers uit de visie 'Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'.

De belangrijkste resultaten op de eerste pijler, afspraken met de omgeving, zijn de afspraken over de selectie en wijze van uitwerking van experimenten met het baan- en routegebruik, gericht op vermindering van de hinder in de

omgeving. Ook hebben we samen met de regio onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor instelling van een leefbaarheidsprogramma van waaruit compenserende maatregelen kunnen worden gefinancierd.

Bij de tweede pijler, aanpak van de hinder bij de bron, richten we ons samen met de sector en omgeving op het onderzoeken van innovatieve mogelijkheden die kunnen bijdragen aan een verbetering van de hinderbeleving.

De derde pijler is het introduceren van meetpunten waarmee we direct kunnen registreren of vliegtuigen een vooraf vastgestelde hoeveelheid geluid overschrijden.

Ten slotte bieden we sinds medio 2005 actuele informatie op maat door de koppeling van ons systeem van geluidsmetingen (NOMOS) aan onze website. Omwonenden kunnen nu op elk gewenst moment inzicht krijgen in de actuele geluidsniveaus in hun omgeving. Het is de eerste aanzet voor het verbeteren van onze informatievoorziening aan de omgeving.

In het gebruiksjaar 2005, dat liep van 1 november 2004 tot en met 31 oktober 2005, zijn de grenswaarden van de handhavingspunten voor geluid voor het vijfde jaar op rij niet overschreden. Het vliegverkeer is ook binnen het Totaal Volume aan Geluid (TVG) en binnen de wettelijke norm voor externe veiligheid, het Totaal Risico Gewicht, gebleven.



## PROFIT

Op het deelterrein 'Profit' zetten we ons in voor het creëren van duurzame aandeelhouderswaarde en het versterken van de concurrentiepositie van de regio Schiphol.

### Concurrerende regio

Voor de positie van de regio Schiphol zijn onze visit costs en het netwerk van bestemmingen essentieel (zie ook hoofdstuk Business Area Aviation in dit verslag). De luchthaven zorgt voor veel directe en indirecte werkgelegenheid in de Randstad. Op de peildatum 31 oktober 2005 werkten circa 57.970 mensen op Schiphol bij 543 bedrijven. Dat is een stijging van 0,7% ten opzichte van 2004. We stimuleren de werkgelegenheid in de regio met projecten voor jongere werkzoekenden zonder diploma's of met weinig werkervaring die weinig kans maken op de arbeidsmarkt. Met de gemeente Amsterdam hebben we in 2005 het project 'Starten voor een baan' uitgevoerd. Samen met de gemeente Haarlemmermeer, het lokale Centrum voor Werk en Inkomen en de KLM hebben we in 2005 de 'Schiphol Summer School' georganiseerd. 20 van de 34 jongeren die hierin een certificaat hebben behaald, hebben inmiddels een baan.

Kennisontwikkeling en innovatie stimuleren we met twee projecten.

In het Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport wisselen we kennis en ervaring uit met Air France - KLM, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, de Technische Universiteit Delft en TNO. Doel is om tot nieuwe, vooruitstrevende oplossingen te komen voor de ontwikkeling van de mainport en de regio. Met Luchtverkeersleiding Nederland, KLM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium werken we samen in het *Knowledge and Development Centre*. Dit kenniscentrum onderzoekt innovatieve vliegen en besluitvormingsprocedures om de groei van de luchtvaart op Schiphol te accommoderen met behoud van de leefbaarheid in de omgeving. Een andere belangrijke factor voor een concurrerende regio is een goede bereikbaarheid. We geven onder voorwaarden een financiële bijdrage voor het omleggen van de A9 en de N201. Voor het stimuleren van het treinverkeer van en naar de luchthaven werken we samen met de NS. Het aantal passagiers dat met de trein naar Schiphol reist, steeg in 2005 van 32,4% naar 35,1%. Het totale gebruik van collectief vervoer door passagiers nam toe van 40,1% naar 42,1%.

Meer informatie over verantwoord ondernemen op de locatie Schiphol vindt u in het Verslag Verantwoord Ondernemen 2005.



## Activiteiten

**Luchtvaartproces op locatie Schiphol inclusief planning, regie, capaciteitsmanagement en informatievoorziening**

Business Area Aviation	2005	2004	
EUR miljoen			
Netto omzet	573	525	9,0%
EBITDA	214	197	8,8%
Exploitatieresultaat	99	97	2,5%
Gemiddelde vaste activa	1.675	1.583	5,8%
RONA voor belastingen	5,9%	6,1%	
RONA na belastingen	4,1%	4,0%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	187	205	-8,7%

# Aviation

De Business Area Aviation levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen op Amsterdam Airport Schiphol. Belangrijkste doelstelling van de Business Area is om concurrerend te blijven ten opzichte van de andere grote Europese luchthavens, onder meer door het aanbieden van concurrerende visit costs. Daarbij zijn de kosten per Work Load Unit (WLU) een belangrijk element.

## Aantal lijnbestemmingen (zomerdienstregeling)



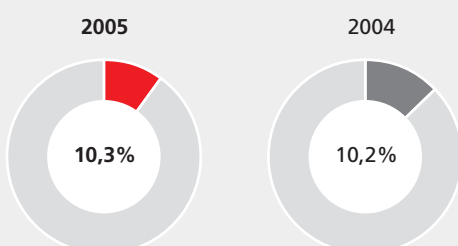
## Punctualiteit aankomend verkeer



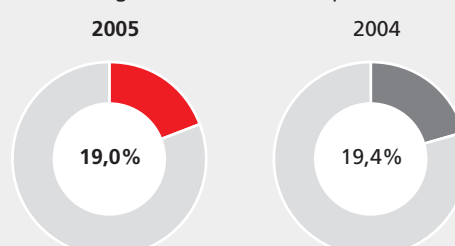
## Punctualiteit vertrekkend verkeer



## Marktaandeel passagiers (geselecteerde euro top 10)



## Marktaandeel vracht (geselecteerde euro top 5)





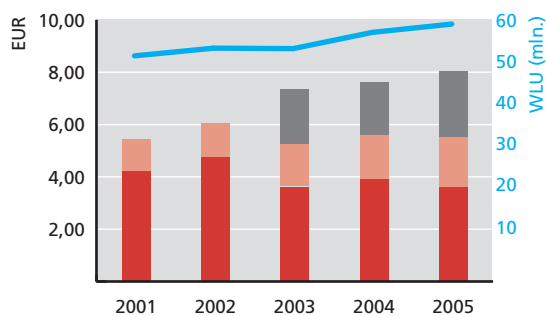


Amsterdam Airport Schiphol heeft in 2005 haar positie als vierde passagiers- en derde vrachtluchthaven van Europa gehandhaafd, met een passagiersgroei van 3,8% en een vrachtgroei van 2,0%. Er werden gemiddeld grotere vliegtuigen ingezet, die ook beter waren bezet; het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer steeg namelijk met slechts 0,5%. Op Amsterdam Airport Schiphol werden een nieuwe pier en een nieuwe taxibaan in gebruik genomen.

### Ontwikkeling kosten per WLU

De Business Area Aviation zag de kosten per *Work Load Unit*, een maat voor de efficiency, in 2005 met 5,4% ten opzichte van 2004 toenemen tot EUR 8,04. Eén WLU staat gelijk aan 1 passagier en/of 100 kg vracht.

De toename wordt volledig veroorzaakt door de gestegen kosten van beveiliging en afschrijvingen. Zonder deze twee effecten zijn de kosten van Aviation met 8,1% afgenomen ten opzichte van 2004 en liggen ze met EUR 3,61 zelfs iets onder het laagste niveau van de afgelopen jaren (EUR 3,62 in 2003).



	2001	2002	2003	2004	2005
Security	-	-	2,10	2,02	2,53
Afschrijvingen	1,20	1,29	1,60	1,68	1,90
Overige kosten	4,22	4,75	3,62	3,93	3,61

### Meer dan 44 miljoen passagiers

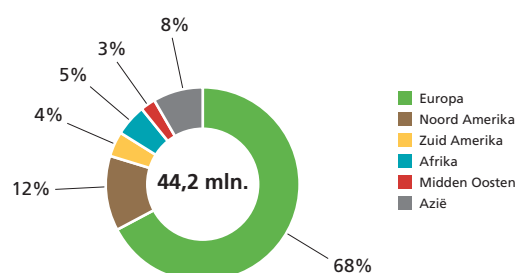
Het passagiersvervoer op Amsterdam Airport Schiphol is in 2005 toegenomen tot 44,2 miljoen passagiers. Gerekend was op 44,5 miljoen.

Met een groei van 3,8% bleven we hiermee zo'n 1%-punt achter bij onze vooruitzichten. Het tragere herstel van de economie en enkele dagen waarin het weer danig tegenzat, vormen de belangrijkste verklaring.

De groei was ook in 2005 vooral te danken aan onze *hub carrier* Air France-KLM en haar partners. Zij zagen het aantal passagiers met 5,7% stijgen; van 26,0 miljoen naar 27,4 miljoen. Ook de *low cost carriers* leverden in 2005 een belangrijke bijdrage aan de groei met een stijging van het aantal passagiers met 7,5%; van 4,2 miljoen naar 4,5 miljoen. De overige maatschappijen lieten in 2005 een geringe afname zien van 1,4% vergeleken met 2004. Hier daalde het aantal passagiers van 12,4 miljoen naar 12,3 miljoen.

Het vervoer binnen Europa, met bijna 30 miljoen passagiers veruit de belangrijkste regio voor Amsterdam Airport Schiphol, steeg met 2,7%. De regio's Afrika (+11,7%), Azië (+9,8%) en Noord-Amerika (+5,4%) kenden de hoogste groeicijfers. Het Midden-Oosten, in 2004 nog een sterke groeier (+11,0%), liet in 2005 een afname zien van 2,2%.

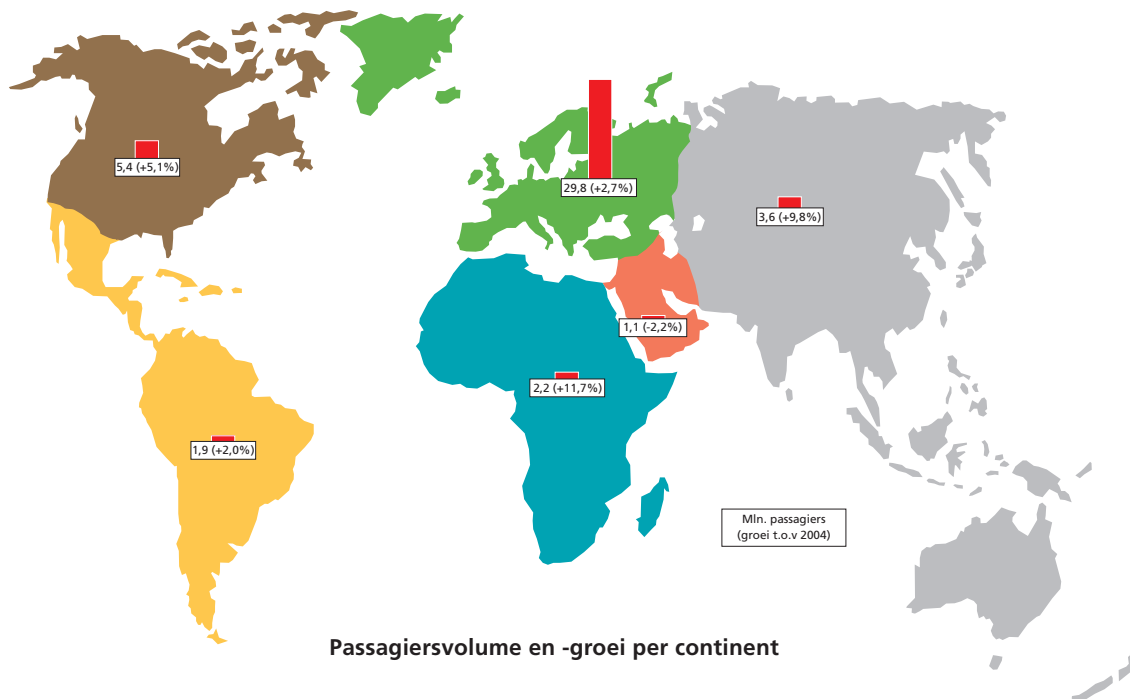
Passagiers per continent



Amsterdam Airport Schiphol heeft in 2005 zijn positie als vierde passagiersluchthaven van Europa wederom weten te handhaven. Londen Heathrow, de grootste in Europa, en Frankfurt (de nummer 3) bleven in hun groei iets achter bij Schiphol; Parijs Charles de Gaulle, de nummer 2 van Europa, Madrid (nummer 5), München en Barcelona groeiden dit verslagjaar procentueel meer dan Amsterdam Airport Schiphol.

### Tevredenheid passagiers

De tevredenheid van de reizigers over onze dienstverlening is in 2005 fractioneel gedaald. Van de vertrekkende reizigers beantwoordde in 2005 92% de vraag 'hoe ervaart u de kwaliteit



Passagiersvolume en -groei per continent

van de dienstverlening op Amsterdam Airport Schiphol' met uitstekend of goed: eenzelfde percentage als in 2004. Van de arriverende reizigers vond 91% de kwaliteit 'uitstekend' of 'goed'; 2 procentpunt minder dan in 2004. De lezers van het Britse blad voor zakenreizigers *Business Traveller* kozen Amsterdam Airport Schiphol in 2005 voor de 22ste keer sinds 1980 tot beste luchthaven van Europa.

en naar Europa (-8,4%), Afrika (-2,6%) en het Midden-Oosten (-7,6%) daalde in 2005.

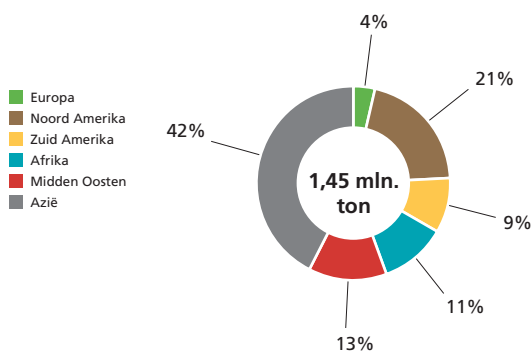
Wat het vrachtvervoer betreft handhaafde Amsterdam Airport Schiphol zich op de derde plaats binnen Europa. Frankfurt (1) en Parijs Charles de Gaulle (2) zagen het vrachtvolume sterker toenemen. Londen Heathrow (4) daarentegende onder meer wegens capaciteitsbeperkingen een daling van het volume.

### Vrachtvervoer groeit gering

Het vrachtvolume groeide in 2005 met 2,0% tot 1.449.855 ton, iets minder dan onze verwachting van 1,5 miljoen ton. Dit komt, doordat enkele grote vrachtmaatschappijen, uit *yield* overwegingen en vanwege bilaterale beperkingen, hun vloot anders inzetten dan was voorgenomen. De groei, die in 2004 vooral te danken was aan de sterke toename van vliegtuigen die alleen vracht vervoeren, was in 2005 meer gelijk verdeeld tussen deze *full freighters* en pax-combi toestellen; vliegtuigen die zowel passagiers als vracht vervoeren.

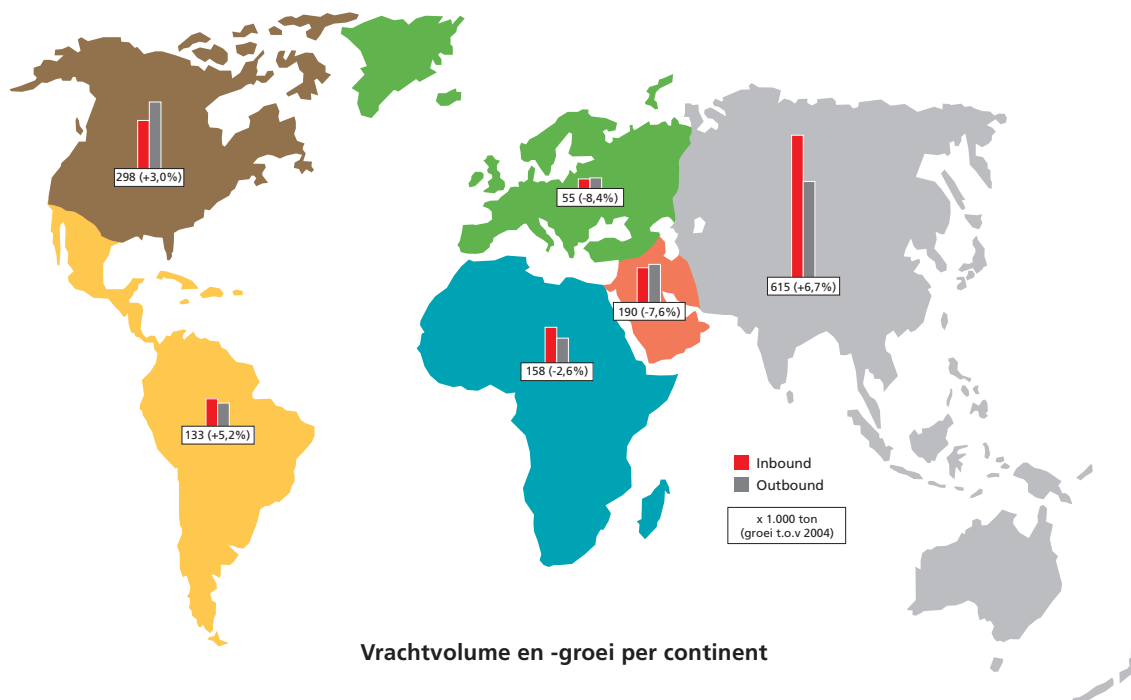
De sterkste groei werd gerealiseerd op Azië (+6,7%) en Latijns Amerika (+5,2%). In het vrachtvervoer op Azië nam de in 2003 voor het eerst opgetreden onbalans verder toe; er wordt steeds meer vracht uit Azië vervoerd dan omgekeerd. Vanuit Azië komt veruit het grootste volume uit China. Het vrachtvolume van en naar dit land steeg met 16,3%. Het vrachtvolume van

### Vracht per continent



### Vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer op Amsterdam Airport Schiphol nam in 2005 met 0,5% toe; van 402.738 naar 404.594. De hogere bezettingsgraad van de vliegtuigen - gestegen met 0,5 procentpunt naar 76,0% - en de inzet van grotere toestellen verklaren waarom het aantal passagiers meer groeide dan het aantal vliegtuigbewegingen.



Het gemiddelde maximum startgewicht (MTOW) per vliegtuigbeweging steeg van 97,7 ton naar 100,5 ton; een stijging van 2,9%.

### Aantal bestemmingen stijgt verder

Het aantal bestemmingen waarop passagiers- en vrachtvliegtuigen vanuit Amsterdam Airport Schiphol vliegen, is dit verslagjaar verder toegenomen. In de zomer van 2005 werden 261 luchthavens in lijndienst aangevlogen. Een toename van 14 vergeleken met 2004. 104 lijndienstmaatschappijen (97 in 2004) deden deze bestemmingen aan, waarvan 13 alleen vracht vervoerden (12 in 2004). Het aantal bestemmingen binnen Europa steeg van 141 naar 148. Het aantal intercontinentale bestemmingen nam toe van 106 in 2004 naar 113 in 2005.

De groei in Europa is vooral te danken aan transavia.com die op veel nieuwe bestemmingen is gaan vliegen en de komst van nieuwe *low cost* maatschappijen met andere bestemmingen. De groei van het aantal intercontinentale bestemmingen moet vooral op het conto worden geschreven van de vrachtcarriers en dan vooral Singapore Airlines.

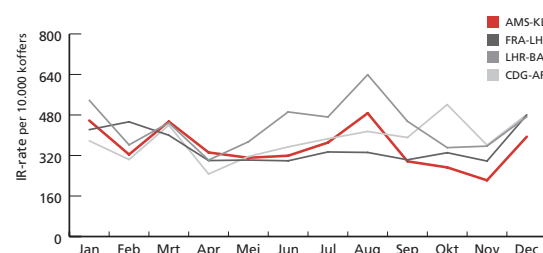
### Punctualiteit

De punctualiteit waarmee het vliegverkeer wordt uitgevoerd gaf dit verslagjaar weer een verbetering te zien, nadat in 2004 voor het eerst

sinds jaren sprake was van een daling. De aankomstpunctualiteit steeg van 79,1% naar 80,6%. De vertrekpunctualiteit nam toe van 70,3% naar 71,5%. De gestegen percentages zijn vooral het gevolg van verbeteringen tijdens de drukke zomerperiode van juni tot en met september. Dit komt enerzijds, omdat vooral KLM meer personeel heeft ingezet bij het lossen en laden van vracht en bagage. Anderzijds heeft de clustering van de Fokkervloot van KLM op het B-platform tot een verbetering van het afhandelingproces gezorgd. Verder werd in de zomerperiode in 2005 minder hinder ondervonden van grote bouwwerkzaamheden, beperkende weersomstandigheden en storingen in systemen van de luchthaven en Luchtverkeersleiding Nederland.

### Afhandeling bagage

De afhandeling van bagage van KLM-passagiers op Amsterdam Airport Schiphol is gemeten over geheel 2005 licht verbeterd. Hiervoor is de *Irregularity rate* (IR-rate) van de Association of





European Airlines (AEA) een belangrijke parameter. Deze daalde voor KLM/Schiphol met 5%; vooral dankzij de goede tot bijzonder goede scores in de tweede helft van dit verslagjaar. In de periode september tot en met december kwam KLM/Schiphol zelfs als beste van de vier grote luchthavens in Europa uit de bus.

### Ontwikkeling tarieven

Amsterdam Airport Schiphol heeft de start- en landingsgelden per 1 april 2005 met gemiddeld 3,2% verhoogd. Om de beschikbare geluidscapaciteit zo goed mogelijk te benutten en het gebruik van stillere vliegtuigen te bevorderen, zijn de toeslagen voor het starten en landen in de nacht en voor vliegtuigen van de meest lawaaiige geluidscategorie verhoogd van 20% naar 30%. De Passenger Service Charge (voor het gebruik van de luchthavenvoorzieningen) steeg voor lokaal vertrekkende passagiers naar EUR 12,96 en voor transferreizigers naar EUR 4,47; voor beiden een stijging van 3,2%. Daarnaast steeg de Security Service Charge, het beveiligingstarief, voor lokaal vertrekkende passagiers op 1 april 2005 met 4,2%, terwijl die voor transferreizigers ruim verdubbelde. Op 1 november is het beveiligingstarief nogmaals verhoogd (met 8,3%) vanwege de veel sterker dan verwachte stijging van de beveiligingskosten in 2005. Lokaal vertrekkende passagiers betalen sinds die datum EUR 11,90 en transferreizigers EUR 3,83.

### Beveiliging

Amsterdam Airport Schiphol voert sinds april 2003 in opdracht van de overheid een belangrijke wettelijke taak uit in de beveiliging van niet voor algemeen publiek toegankelijke gebieden. In 2005 zijn de beveiligingsmaatregelen die voortvloeien uit deze wettelijke taak verder opgevoerd. Onder andere naar aanleiding van de diamantroof, in februari, op Amsterdam Airport Schiphol hebben wij de toegangsverlening verder verscherpt en biometrische pascontrole voor personeel versneld ingevoerd. Ook in de voor publiek toegankelijke gebieden zijn extra beveiligingsmaatregelen getroffen.

Sinds 1 december 2005 worden passagiers die van Schiphol naar een niet-Schengen bestemming reizen, bij de gate gecontroleerd en niet meer direct na de paspoortcontrole in vertrekhal 2 en 3. Deze maatregel moesten wij nemen om te blijven voldoen aan wet- en regelgeving van de Europese Unie.

### Vliegveiligheid

Het *Runway Safety Team* dat bestaat uit medewerkers van Amsterdam Airport Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland en de luchtvaartmaatschappijen, heeft in 2005 veel aandacht besteed aan het voorkomen van zogenoemde *Runway incursions*. Op basis van incidentonderzoek en trendanalyses werden aanpassingen en verbeteringen geïmplementeerd. Waar mogelijk hebben wij daarnaast de infrastructuur aangepast om *hot spots* in het landingsterrein - locaties met de grootste kans op incidenten - minder risicovol te maken. Ook hebben wij strenger gecontroleerd op het naleven van de juiste radio- en telefonieprocedures.

Onze inspanningen om het risico van vogel-aanvaringen tot een minimum te beperken sorteren effect. In 2005 is het aantal vogel-aanvaringen op Amsterdam Airport Schiphol gehalveerd ten opzichte van 2004. Per 10.000 vluchten werden twee aanvaringen geregistreerd. In 2006 zullen wij proeven met radardetectie van vogels doen om het aantal aanvaringen nog verder te beperken.

### Aanpassingen organisatie

Op 1 januari 2006 hebben wij definitief een organisatiewijziging doorgevoerd, die in 2005 al voor een groot deel op proef was gestart. De voormalige business units Airlines en Passengers hebben wij samengevoegd tot de Business Area Aviation. Hierdoor is een plattere organisatie ontstaan die effectiever en slagvaardiger kan inspelen op ontwikkelingen in de markt en gedurende zeven dagen per week vierentwintig uur per dag operationeel is. De Business Area wordt direct aangestuurd door onze op 1 september 2005 aangetreden nieuwe



COO, Ad Rutten. Deze korte lijn tussen directie en Business Area moet zich vertalen in hogere klanttevredenheidscijfers en nog meer efficiency.

### Investeringsen

Begin 2005 startte de bouw van de H-pier, de zevende pier van Amsterdam Airport Schiphol. De nieuwe pier kon op 1 november in gebruik worden genomen. De H-pier telt zeven opstelplaatsen en is anders van opzet dan de overige pieren. Wij hebben de pier gebouwd om ruimte te creëren voor groei van onze *hub carrier* Air France-KLM in het centrale deel van de luchthaven. Uit dit deel zijn enkele zogenoemde *point-to-point* maatschappijen verdwenen; zij maken nu gebruik van de nieuwe H-pier. *Point-to-point* maatschappijen kennen weinig overstappende reizigers en hebben vooral behoefte aan een snelle afhandeling en korte omdraaitijden; dit is de tijd tussen aankomst en vertrek van een vliegtuig. Daarom beschikt de H-pier niet over passagiersbruggen. De pier zal voorlopig alleen worden gebruikt voor niet-Schengenvluchten. In mei is groot onderhoud uitgevoerd aan de Buitenveldertbaan. In oktober is de nieuwe, 4.250 meter lange noordelijke taxibaan van Amsterdam Airport Schiphol in gebruik genomen. Hiermee is het nieuwe banenstelsel, met als belangrijkste uitbreiding de Polderbaan, compleet. Dankzij de noordelijke taxibaan kunnen taxiënde vliegtuigen de Polderbaan bereiken

zonder het vliegverkeer te hinderen dat gebruik maakt van de Zwanenburgbaan. Er bestond al een zuidelijke taxibaan naar de Polderbaan. In 2005 zijn in het kader van het zogenoemde 70 MB-project (70 miljoen koffers) drie nieuwe bagageruimtes op Amsterdam Airport Schiphol opgeleverd: een sorteerhal, een opslagruimte en een reclaimruimte. Doel van het 70 MB-project is om ervoor te zorgen dat wij in 2012 met een lagere *IR-rate* dan nu en met een verhoogde efficiency zo'n 70 miljoen koffers per jaar kunnen verwerken, ruim 20 miljoen meer dan in 2005 werden verwerkt. In totaal investeren wij in het 70 MB-project tot 2012 EUR 500 miljoen.

In 2005 hebben wij ook opnieuw veel geïnvesteerd in veiligheidsmaatregelen. We hebben nieuwe röntgenapparatuur en detectiepoortjes aangeschaft, omdat de veiligheidscontroles voor vluchten naar niet-Schengen bestemmingen moesten worden verplaatst naar de gate. Daarnaast hebben we extra geïnvesteerd in irisscanapparatuur voor een betere toegangsbeveiliging voor personeel.

Ook zijn we in 2005 voortgegaan met de aanleg van sprinkler- en andere installaties ter verbetering van de brandveiligheid in de terminal.





## Activiteiten

**Retail, parkeren, reclame,  
e-business en overige  
concessies**

Business Area Consumers	2005	2004	
EUR miljoen			
Netto omzet	195	182	7,1%
EBITDA	140	120	15,7%
Exploitatieresultaat	125	106	17,9%
Gemiddelde vaste activa	209	205	2,0%
RONA voor belastingen	59,6%	51,6%	
RONA na belastingen	40,8%	33,8%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	16	23	-28,3%



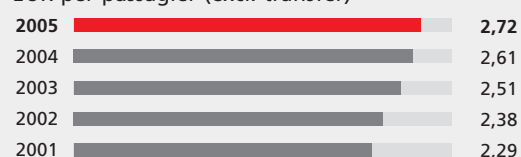
# Consumers

De Business Area Consumers wil dat de bezoekers van de luchthavens waar wij actief zijn zorgeloos aan hun reis kunnen beginnen. Door het ontwikkelen van moderne winkels en horecagelegenheden en door het aanbieden van reisoplossingen die van huisdeur tot plaats van bestemming reiken, bieden wij reizigers een integraal aanbod van producten en diensten.

Op Amsterdam Airport Schiphol doen wij er alles aan de aantrekkelijkheid van de luchthaven als thuisbasis van onze hub carrier te vergroten zodat we de belangrijkste luchthaven zijn en blijven in ons marktgebied.

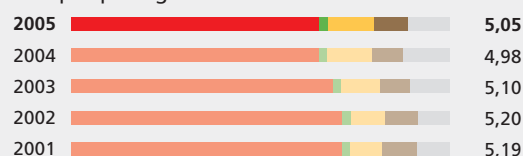
## Parkeeropbrengsten

EUR per passagier (excl. transfer)

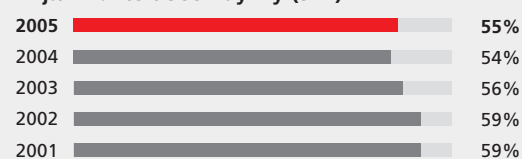


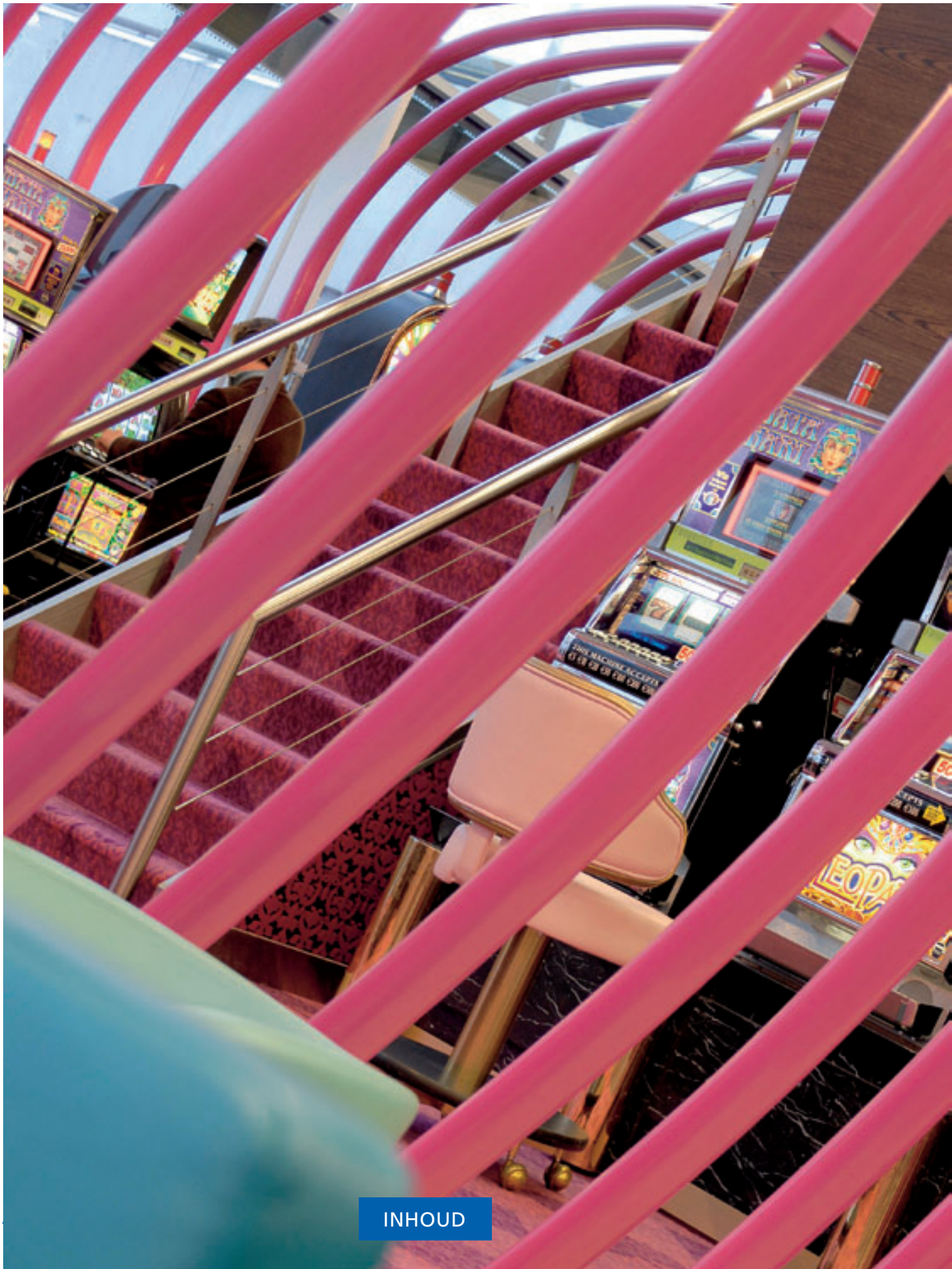
## Concessie inkomsten per vertrekkende internationale passagier (IDP)

EUR per passagier



## Prijs/kwaliteit See Buy Fly (SBF)





De gemiddelde bestedingen in en concessie-inkomsten uit *See Buy Fly* zijn in de tweede helft van 2005 gestegen door een succesvolle mediacampagne, de opening van een aantal nieuwe winkels en een meer concurrerende prijsstelling. Met deze ontwikkeling is de dalende trend in de bestedingen omgezet in een stijging. De parkeeropbrengsten stegen ook, mede door het nieuwe product Smart Parking. De renovatie van Lounge 1 werd afgerond. Het contract van Consumers International in Stockholm werd uitgebreid.

### Concessie-inkomsten licht gestegen

De opbrengsten van de Business Area Consumers zijn vooral gestegen dankzij hogere inkomsten uit concessies en parkeren.

De concessie-inkomsten uit de *See Buy Fly* winkels op Amsterdam Airport Schiphol stegen in 2005 met EUR 3,4 miljoen (4,4%) naar EUR 81,4 miljoen. Deze positieve ontwikkeling is voor een groot deel te danken aan de nieuw geopende winkels (waaronder enkele *specialty shops*) in Lounge 1, de meer concurrerende prijsstelling van de producten en de 'Buy Bye'-campagne. Hierdoor kreeg de prijs/kwaliteits-perceptie van de *See Buy Fly* winkels een positieve impuls en nam de omzet toe.

De waardering van de reizigers voor het *See Buy Fly*-product steeg van 53,8% in 2004 naar 54,6% in 2005.

De concessie-inkomsten uit *See Buy Fly* per vertrekkende internationale passagier lieten als gevolg van de getroffen maatregelen over het gehele jaar genomen een lichte stijging zien. Vooral de laatste maanden van het verslagjaar trokken de bestedingen weer aan.



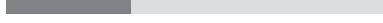
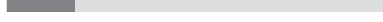
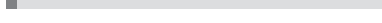
De inkomsten uit overige concessies stegen met EUR 2,3 miljoen. Dit komt onder andere door de introductie van nieuwe horecaconcepten uit het verre oosten. Ook steeg het aantal vestigingen van banken en kwamen er nieuwe concessies bij, waaronder een autoloterij.

De parkeeropbrengsten per passagier, de transferreiziger niet meegerekend, stegen met 4,2%; van EUR 2,61 in 2004 naar EUR 2,72 in 2005. Deze toename komt doordat de gemiddelde parkeerduur steeg en het tarief voor lang-parkeren met 3,3% en voor kort parkeren met 2,5% is verhoogd.

Het product Smart Parking – via [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl) voor een lager tarief een plek reserveren op de parkeerplaats voor lang parkeren, P3 – dat wij eind 2004 introduceerden, zorgde voor een stroom nieuwe parkeerders, vooral uit de grensgebieden van onze *catchment area*.

De reclame-inkomsten stegen ten opzichte van 2004 met 14,6% naar EUR 10,6 miljoen. Dit komt voor een belangrijk deel omdat we nieuwe reclameobjecten zoals passagiersbruggen hebben aangeboden aan adverteerders. Hierdoor is vooral het maken van buitenreclame aantrekkelijker geworden. De bezettingsgraad van bestaande en nieuwe objecten in de terminal van Amsterdam Airport Schiphol verbeterde ook.

### Aantal Priviumleden

2005		26.180
2004		15.068
2003		9.166
2002		5.009
2001		738

Het aantal deelnemers aan Privium, het serviceprogramma van Schiphol voor mensen die veel reizen, is in het verslagjaar gestegen van circa 15.000 tot boven de 26.000. Het programma bestaat sinds eind 2001. Schiphol was toen de eerste luchthaven ter wereld die reizigers voorrang, snelheid en comfort aanbood door middel van irisherkenning bij grenspassage. De sterke groei van het aantal deelnemers is mede te danken aan de succesvolle samenwerking van Privium met een aantal banken en creditcardorganisaties.

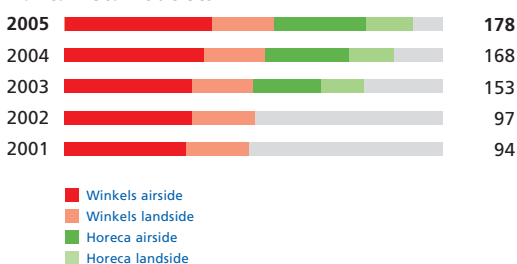


### Investerings en productverbeteringen

Op Amsterdam Airport Schiphol heeft de Business Area Consumers voor EUR 16 miljoen geïnvesteerd in 2005. Dit betreft investeringen in extra vierkante meters verkoopoppervlakte voor horeca, winkels en speciale verkooppunten, in productvernieuwingen en -verbeteringen, in het (nog) beter tot zijn recht laten komen van reclame-uitingen en in de parkeerfaciliteiten op de luchthaven.

In het (luchtzijdige) gebied achter de paspoort- en ticketcontrole - de Lounges 1, 2 en 3 - kwam er per saldo 990 m<sup>2</sup> aan winkelruimte bij, onder meer van zes nieuwe *specialty shops* in de uitgebreide en gerenoveerde Lounge 1. Dit zijn winkels waar een beperkt aantal producten wordt verkocht zoals *Whisky & Cigars* en *Sun Glasses*. Ook werd in Lounge 1 een nieuwe combishop in gebruik genomen waar drank, tabak, parfum en drogisterijproducten worden verkocht. Deze winkel is één van de grootste luchthavenwinkels in Europa.

#### Aantal retail outlets



Wij hebben de website [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl) in 2005 volledig vernieuwd en daarmee nog toegankelijker gemaakt voor gebruikers. Het aantal bezoekers steeg met 16% ten opzichte van 2004 tot ruim 1 miljoen per maand. Zij bekeken in 2005 gemiddeld acht pagina's.

### Consumers International

Arlanda Schiphol Development Company AB heeft haar commerciële activiteiten op het Zweedse vliegveld Arlanda in 2005 uitgebreid. Deze joint venture van Schiphol en het Zweedse Luftfartsverket was sinds eind 2003 al verantwoordelijk voor het management van de commerciële faciliteiten in Terminal Noord (terminal 5) van de Zweedse luchthaven. Deze activiteiten zijn nu uitgebreid naar SkyCity, het voor publiek toegankelijke centrale winkelcentrum en treinstation, en de overige vertrekhallen en pieren van Arlanda.

Consumers International heeft tevens een overeenkomst gesloten met JFK IAT voor commerciële ondersteuning van terminal 4 van JFK Airport te New York. JFK IAT is een 40% deelneming van Schiphol USA.





## Activiteiten

**Ontwikkeling, beheer, exploitatie van en belegging in vastgoed op en bij locatie Schiphol en andere luchthavens, plus verhuur ruimten in terminal Schiphol**

Business Area Real Estate	2005	2004	
EUR miljoen			
Netto omzet	116	107	8,5%
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	10	18	-42,1%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	11	5	110,3%
EBITDA	102	92	11,2%
Exploitatieresultaat	78	65	20,6%
Gemiddelde vaste activa	1.157	1.151	0,6%
RONA voor belastingen	6,8%	5,7%	
RONA na belastingen	4,6%	3,7%	
RONA na belastingen excl. waardeveranderingen, incl. resultaat deelnemingen/rentebaten	3,7%	3,2%	
RONA na belastingen incl. waardeveranderingen, incl. resultaat deelnemingen/rentebaten	4,3%	3,5%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	50	38	30,4%

# Real Estate

De Business Area Real Estate richt zich op de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie van en het beleggen in vastgoed op en nabij Amsterdam Airport Schiphol en andere luchthavens in binnen- en buitenland.

De doelstellingen van de Business Area liggen in het verlengde van die van Schiphol Group; het verhogen van de non-aviation inkomsten en het bevorderen van risicospreiding. De Business Area beheert ook operationeel onroerend goed, waaronder de verhuurbare kantoorruimten in de terminal van Amsterdam Airport Schiphol.

## Bezettingsgraad in m<sup>2</sup>

Locatie Schiphol en Eindhoven



## Huurders tevredenheid

Huurders tevredenheid wordt eens in de twee jaar gemeten



## Expirerende contracten binnen 1 jaar

Op basis van de totaal gemiddelde contractduur





INHOUD



## Resultaten

De bezettingsgraad van ons vastgoed op Amsterdam Airport Schiphol, waar zich 92% van de verhuurbare vierkante meters van de Business Area Real Estate bevindt, daalde van 88,4% in 2004 naar 86,1% in 2005. Dit is voor meer dan de helft het gevolg van de verkoop van relatief beter te verhuren vastgoedobjecten aan het ACRE Fund. Daarnaast hebben enkele gedateerde gebouwen uit onze portefeuille (gebouw 70 en 72), waarvoor in de toekomst een nieuwe bestemming wordt gezocht, een drukkend effect op de bezettingsgraad.

In het verslagjaar hebben wij verschillende nieuwe huurcontracten afgesloten, waaronder voor circa 2.600 m<sup>2</sup> vvo (vrij verhuurbare oppervlakte) met diverse nieuwe huurders in het WTC-complex. In het Triport gebouw werd 1.332 m<sup>2</sup> vvo verhuurd aan diverse luchtvaartmaatschappijen van de Star Alliance. Het kantoorgebouw Snipweg (2.164 m<sup>2</sup> vvo) werd geheel verhuurd aan de Koninklijke Marechaussee. In het gebouw Tristar werd 2.427m<sup>2</sup> vvo (een derde van het gebouw) verhuurd aan een internationale hotelgroep. Deze nieuwe contracten, in combinatie met de verlenging van diverse expirerende huurcontracten (in 2005: 12,1%), hebben ervoor gezorgd dat de bezettingsgraad van onze vastgoedportefeuille, exclusief de gebouwen 70 en 72, gelijk bleef.

De waardeveranderingen van onze vastgoedbeleggingen van EUR 11,4 miljoen in 2005, tegen EUR 5,4 miljoen in 2004, worden veroorzaakt door:

- opwaarderingen in verband met de oplevering van nieuwe objecten en de uitgifte van nieuwe erfpachten (EUR 9,7 miljoen);
- een per saldo positieve herwaardering van de bestaande vastgoedportefeuille (EUR 1,7 miljoen).

De verkoop van vastgoed heeft een resultaat opgeleverd van EUR 10,2 miljoen tegen EUR 17,6 miljoen in 2004. We hebben onder andere de tweede helft van het Schipholgebouw en de bedrijfsruimte Vracht 8 verkocht aan het ACRE Fund. Tevens is de laagbouw van Flight Square in Eindhoven verkocht en is 6.203 m<sup>2</sup> vvo bedrijfsruimte op Schiphol-Zuidoost ontwikkeld en verkocht aan de logistieke dienstverlener Yusen. Het ACRE Fund heeft één object (Skymaster) verkocht aan derden.

Het exploitatieresultaat is met EUR 13 miljoen gestegen naar EUR 78 miljoen. Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen steeg het exploitatieresultaat met 12%, van EUR 60 miljoen in 2004 naar EUR 67 miljoen in 2005. Deze stijging is nagenoeg geheel het gevolg van een hoger resultaat op de exploitatie van het terminalcomplex.

Bezettingsgraad Locatie Schiphol	2005	2005 excl. gebouwen 70/72	2004
Bestaande portefeuille incl. ACRE Fund (50%)*	84%	89%	97%
Nieuwe opleveringen boekjaar	100%	100%	46%
<b>Bezettingsgraad</b>	<b>85%</b>	<b>89%</b>	<b>90%</b>
Toevoeging bezettingsgraad Terminal Verhuringen	89%	89%	84%
<b>Bezettingsgraad Locatie Schiphol</b>	<b>86%</b>	<b>89%</b>	<b>88%</b>

\*) Hierin is eveneens opgenomen 3.865 verhuurbare m<sup>2</sup> op locatie Eindhoven (bezettingsgraad 2004: 17%; 2005 17%)

(in EUR 1.000)

	RONA	Asset Base gemiddeld	Exploitatie resultaat incl. waardeveranderingen VGB
Vastgoedbeleggingen (VGB)	11,0%	637.600 *	69.949
Activa in aanbouw of ontwikkeling	-/- 2,0%	124.146 **	-/- 2.498
Materiële vaste activa t.b.v. operationele activiteiten	7,8%	308.690 **	24.047
Overige activa	-/- 14,9%	87.070 **	-/- 12.956
RONA voor belastingen incl. waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	6,8%	1.157.506	78.542
RONA na belastingen incl. waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	4,6%		
Resultaat deelnemingen			-/- 3.619
RONA voor belastingen incl. waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en resultaat niet geconsolideerde deelnemingen	6,5%	1.157.506	74.923
RONA na belastingen incl. waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en resultaat niet geconsolideerde deelnemingen	4,3%		

\*) Deze activa zijn gewaardeerd tegen marktwaarde

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

### Analyse rendement

De RONA na belastingen, inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen, is gestegen van 3,7% in 2004 naar 4,6% ultimo 2005. Drie activiteiten bepalen deze RONA. Dit zijn activiteiten die onderling een sterk uiteenlopend risico- en rendementsprofiel kennen, zoals blijkt uit onderstaand overzicht. De gedeeltelijke afwaardering in 2005 van de deelneming Tradeport Hong Kong veroorzaakte een verlaging van de RONA na belastingen, inclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen, van 3,5% in 2004 naar 4,3%.

### Vastgoedbeleggingen

Onze portefeuille vastgoedbeleggingen (incl. 50% belang in ACRE Fund) omvat kantoren, bedrijfsruimten en terreinen op en rond

Amsterdam Airport Schiphol en de luchthavens Rotterdam, Eindhoven en Malpensa (Italië). Deze vastgoedbeleggingen vertegenwoordigden eind 2005 circa 60% van onze totale vaste activa. De marktwaarde van onze vastgoedbeleggingen bedroeg ultimo 2005 EUR 635 miljoen tegen EUR 640 miljoen ultimo 2004. De RONA voor belasting, exclusief de toedeling van overhead, bedraagt 11,0% tegen 8,6% in 2004. Dit is het gevolg van een stijging van het resultaat en een daling van de gemiddelde activawaarde.

#### Locatie Schiphol, Eindhoven en Rotterdam:

In 2005 is op Schiphol-Zuidoost een bedrijfsgebouw voor vrachtexpediteur EXEL (11.397 m<sup>2</sup> vvo) opgeleverd. Tevens is op Schiphol-Zuidoost een nieuwe bedrijfsruimte ontwikkeld voor de logistieke dienstverlener Yusen Air & Sea Service (Yusen), die hier haar Europese hoofdkantoor heeft gevestigd. Wij hebben dit object aan

Yusen verkocht, waarbij de grond in erfpacht is uitgegeven. De nieuwe bedrijfsruimte vervangt de voormalige bedrijfsruimte van Yusen op Schiphol-Zuidoost.

Wij hebben aan One Star Is Born Financial Holding B.V. (OSIB) in 2005 grond in erfpacht uitgegeven voor de ontwikkeling van een nieuw hotel op Schiphol-Centrum. Daarnaast hebben wij op de locatie Flight Forum in Eindhoven voor circa 3,2 ha. grond verkocht. In Rotterdam is de eerste kavel van het nieuwe bedrijvenpark van Rotterdam Airport in erfpacht uitgegeven aan Sitecom Europe B.V.

**Internationaal:** Bij Malpensa Airport is in 2005 een bedrijfsgebouw (ca. 12.500 m<sup>2</sup> vvo) en een kantoorgebouw (ca. 4.000 m<sup>2</sup> vvo) opgeleverd voor logistieke doeleinden; ons belang hierin bedraagt 42%. Voor 70% van deze gebouwen zijn inmiddels huurovereenkomsten afgesloten. Deze activa zullen vanaf 2006 een positief direct rendement genereren en derhalve een positieve bijdrage aan de RONA leveren.

**Ontwikkeling voorraad verhuurbare vierkante meters:** Door bovenstaande transacties is de voorraad verhuurbare vierkante meters (exclusief operationele onroerend goedobjecten) per saldo ingekrompen. Wij beschikten ultimo 2005 over een gebouwenportefeuille van 263.813 m<sup>2</sup> (2004: 298.905 m<sup>2</sup>), bestaande uit 138.193 m<sup>2</sup> kantoren en 125.620 m<sup>2</sup> bedrijfsruimten (inclusief ons aandeel van 50% in ACRE Fund).

### Activa in aanbouw of ontwikkeling

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden aangehouden voor toekomstige ontwikkeling van vastgoed. Het gaat hier om bouwlocaties, grondposities en objecten in aanbouw. Gedurende de ontwikkelingsperiode leidt dit tot een kapitaalbeslag en zorgen deze activa veelal voor een negatief resultaat, omdat ze wel kosten met zich meebrengen maar nog geen opbrengst genereren. Op het moment dat een object wordt opgeleverd, leveren deze activa een positieve bijdrage aan de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen. Dat komt dan ten goede

van de RONA van de activacategorie vastgoedbeleggingen.

De activa in aanbouw of ontwikkeling worden in overeenstemming met IFRS gewaardeerd tegen historische kostprijs. In 2005 is in totaal 3.960 m<sup>2</sup> vvo kantoren en 23.953 m<sup>2</sup> vvo bedrijfsruimten opgeleverd. De gemiddelde activawaarde van de voor rekening en risico van Aviation aangehouden grondposities bedroeg in 2005 circa EUR 43 miljoen. Deze zijn toebedeeld aan de Business Area Aviation.

Ultimo 2005 bedroeg de totale boekwaarde van de categorie activa in aanbouw of ontwikkeling circa EUR 137 miljoen (gemiddelde boekwaarde EUR 124 miljoen). Het rendement op deze activa is negatief en veroorzaakt hierdoor een drukkend effect op onze RONA na belastingen.

In de verslagperiode is circa 158 ha. grond aangekocht in gebieden ten noordwesten en ten zuidoosten van Amsterdam Airport Schiphol. In juni is op Schiphol-Zuidoost begonnen met de ontwikkeling van een vrachtgebouw (circa 10.000 m<sup>2</sup> vvo) voor Eagle Global Logistics (EGL) dat nu nog vestigingen heeft op Schiphol-Oude Meer en Schiphol-Oost. Eind 2005 is op Schiphol-Centrum begonnen met de voorbereidingen voor de bouw van een nieuw kantorencomplex voor Microsoft, dat hier haar hoofdkantoor wil vestigen.

Voor het in ontwikkeling zijnde kantorenpark Malpensa Trade Centre bij de luchthaven Malpensa in Italië, heeft Malpensa Real Estate B.V. (waarin wij een belang hebben van 60%) in 2005 een belang van 47,44% verworven in Villa Carmen B.V. Voor de ontwikkeling en realisatie van dit project, dat wij samen met Grontmij Real Estate International B.V. uitvoeren, zijn samenwerkingsverbanden aangegaan met verschillende Italiaanse partners.

Ultimo 2005 bedroeg het totaal aan activa in aanbouw of ontwikkeling binnen onze ontwikkelingsportefeuille 75.000 m<sup>2</sup>, waarvan circa 18.000 m<sup>2</sup> nabij de luchthaven van Malpensa.



### **Materiële vaste activa t.b.v. operationele activiteiten**

Bij de categorie Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten gaat het om het beheer en de exploitatie van kantoorruimten in de terminal van Amsterdam Airport Schiphol (Terminal Verhuringen). Daarnaast om de brandweerkazernes, het hoofdkantoor van Schiphol Group, enkele voor vrachtoverslag bestemde bedrijfsruimten op toekomstige operationeel te gebruiken locaties en om de bedrijfsruimte waarin de sneeuwvloot van Amsterdam Airport Schiphol gevestigd is. In de terminal bevinden zich kantoorruimten die verhuurd worden aan luchtvaartmaatschappijen en luchthavengerelateerde ondernemingen.

De RONA van deze activa is verbeterd ten opzichte van 2004, maar is relatief laag omdat het verhuren van ruimten in de terminal wordt gekenmerkt door relatief hoge operationele kosten. Bovenstaande activa vertegenwoordigden eind 2005 een waarde van EUR 298 miljoen en genereerden over 2005 een RONA voor belastingen van 7,8%.

### **Overige activa**

#### **Financiële vaste activa en gealloceerde activa:**

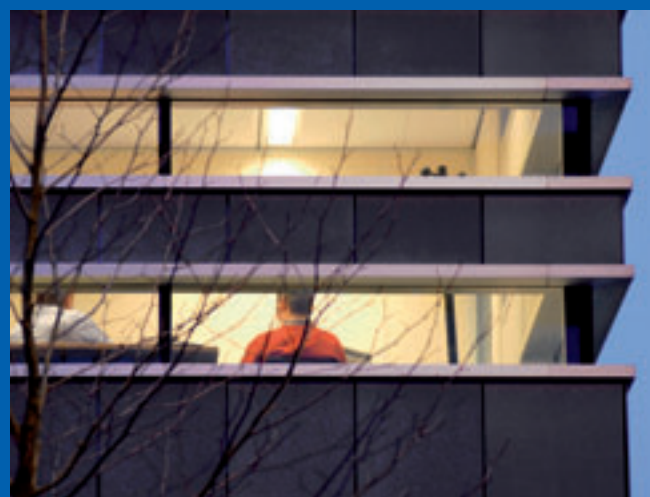
Naast onze vastgoedbeleggingen hebben wij diverse deelnemingen, gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde. Het betreft onder meer een minderheidsbelang in de beleggingsactiviteiten

van Tradeport Hongkong Limited.

De exploitatie van dit logistieke centrum is in 2005 enigszins achtergebleven bij de verwachtingen. Tradeport Hongkong is een samenwerkingsverband tussen Schiphol Real Estate, Fraport, China National Aviation Company Limited en Hongkong Land Investment Limited. Aan deze categorie worden tevens infrastructuurle activa toegerekend, die ten dienste staan van de activiteiten van de Business Area Real Estate, inclusief de bijbehorende exploitatiekosten en overige overheadkosten. De gemiddelde waarde in 2005 van deze overige activa bedroeg EUR 87 miljoen. Ze genereren per saldo een negatief resultaat en verlagen derhalve de RONA.

### **Fiscale openingsbalans**

Tot op heden bestaat onzekerheid over de fiscale openingsbalans van de Business Area per 1 januari 2002. Aangezien de vennootschapsbelasting wordt berekend zonder rekening te houden met het mogelijke verschil tussen de fiscale en de commerciële balans, verwachten we dat dit voor de vastgoedbeleggingen een positief effect zal hebben op onze RONA na belastingen.





## Activiteiten

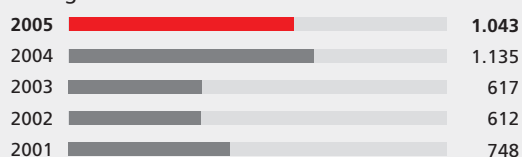
**Rotterdam Airport, Eindhoven Airport, Lelystad Airport, Brisbane Airport, JFKIAT (T4), Dartagnan**

Business Area Alliances & Participations	2005	2004	
EUR miljoen			
Netto omzet	64	62	2,6%
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	1,0	-0,3	
EBITDA	22	15	45,7%
Exploitatieresultaat	9	-3	
Gemiddelde vaste activa	162	148	9,4%
RONA voor belastingen	5,3%	-1,9%	
RONA na belastingen	3,6%	-1,2%	
RONA na belastingen excl. waardeveranderingen, incl. resultaat deelnemingen/rentebaten	8,0%	3,5%	
RONA na belastingen incl. waardeveranderingen, incl. resultaat deelnemingen/rentebaten	8,4%	3,3%	
Investerings immateriële en materiële vaste activa	24	32	-26,3%

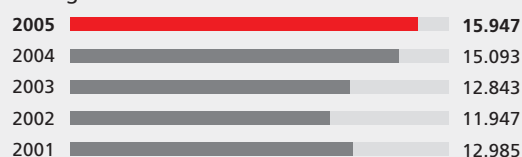
# Alliances & Participations

De Business Area Alliances & Participations heeft twee doelstellingen. Het versterken van de positie van onze binnenlandse regionale luchthavens en zorgen voor risicospreiding door het exporteren van de door ons ontwikkelde AirportCity-formule, al dan niet door (gedeeltelijk) te participeren in buitenlandse luchthavens. Samenwerkingsverbanden die eenduidig onder één Business Area vallen, zijn gegroepeerd onder de Business Areas Consumers of Real Estate. Alle overige samenwerkingsverbanden vallen onder de Business Area Alliances & Participations.

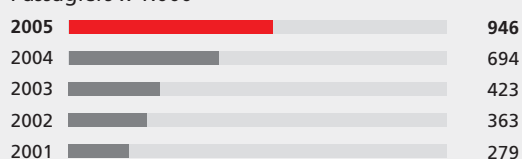
## Rotterdam Airport



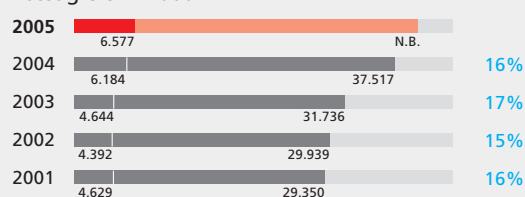
## Brisbane Airport (Australië)



## Eindhoven Airport



## JFK Airport, New York (VS)



■ Passagiers Terminal 4  
 ■ Totaal aantal passagiers JFK  
 % = aandeel van Terminal 4



Onze buitenlandse participaties in New York en Brisbane laten steeds betere resultaten zien. Mede door een financiële herstructurering en een nieuwe aandeelhoudersovereenkomst in Brisbane hebben deze deelnemingen een sterke bijdrage geleverd aan het netto resultaat van Schiphol Group. Ook het verkeer en vervoer op deze luchthavens groeit voorspoedig. Dat geldt in Nederland ook voor Eindhoven Airport. Op Rotterdam Airport daalde het aantal passagiers en vluchten in het handelsverkeer vanwege een gebrek aan geluidruimte. Aan een uitbreiding daarvan wordt gewerkt.

### Resultaat verder gestegen

Het exploitatieresultaat van de Business Area over 2005 verbeterde met EUR 11 miljoen. Dit komt deels doordat de stijging van de netto omzet gerealiseerd werd met dalende exploitatiekosten. Daarnaast heeft de financiële herstructurering en de nieuwe aandeelhoudersovereenkomst met Brisbane Airport Corporation Holdings, in combinatie met de groei van het verkeer en vervoer op Brisbane Airport, geleid tot een aanzienlijke verbetering van de vergoedingen en dividenden die wij vanuit deze deelneming ontvangen. In 2005 hebben wij in totaal EUR 7 miljoen ontvangen, die onder verschillende posten in de resultatenrekening over 2005 is verantwoord. Ook vanuit JFKIAT hebben wij in 2005 aanzienlijk hogere vergoedingen ontvangen.

In totaal werd EUR 1,3 miljoen uitgekeerd, hetgeen is verantwoord als resultaat deelnemingen.

### Binnenlandse Luchthavens Rotterdam Airport

Rotterdam Airport sloot het verslagjaar af met een passagiersaantal in het handelsverkeer van 1.043.387; 8,1% minder dan in 2004. Het aantal vluchten in het handelsverkeer daalde met 4,4%. Het aantal vluchten in het overige verkeer nam daarentegen toe met 22,1%. Er werd een netto resultaat behaald van EUR 2,4 miljoen.

De daling in het handelsverkeer en -vervoer wordt veroorzaakt door de krappe geluidruimte waarover de luchthaven beschikt. Hierdoor konden vrijkomende *slots* - onder meer door de verplaatsing van een aantal vluchten van transavia.com naar Amsterdam Airport Schiphol niet aan nieuwe maatschappijen worden uitgegeven. Door de sluiting van het marinevliegveld Valkenburg is het aantal regerings- en militaire vluchten vanaf Rotterdam Airport in 2005 aanzienlijk gestegen. Omdat hierdoor de druk op de beschikbare geluidscapaciteit verder is toegenomen, zijn we mede op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en met instemming van de Gemeente Rotterdam, een MER-procedure (milieu effect rapportage) gestart die de basis moet vormen voor een verruiming van de (geluid)capaciteit.



In 2005 hebben wij voor EUR 1,2 miljoen op Rotterdam Airport geïnvesteerd. Op het nieuwe bedrijvenpark van Rotterdam Airport is het bedrijf Sitecom gestart met de bouw van haar nieuwe Europese hoofdkantoor. Sitecom wordt de eerste gebruiker van het bedrijvenpark.

### Eindhoven Airport

De sterke passagiersgroei van de laatste jaren werd in 2005 voortgezet. De toename van 694.451 passagiers in 2004 naar 946.218 in 2005 betekent een groei van 36,3%. Deze is voor een belangrijk deel te danken aan het toenemende aantal *low cost* maatschappijen dat gebruik maakt van de luchthaven.

Eindhoven Airport heeft inmiddels zijn capaciteitsgrenzen bereikt, waardoor het vakantieverkeer nauwelijks meer kan groeien. Het aantal vliegbewegingen liep hierdoor terug van 10.543 in 2004 naar 10.411 in 2005. Laag bezette lijndiensten werden vervangen door beter bezette *low cost* lijndiensten met zwaardere vliegtuigen.

Eindhoven Airport behaalde in 2005 een netto resultaat van EUR 1,1 miljoen. Er werd voor EUR 18,7 miljoen geïnvesteerd, vooral in de nieuwe terminal die in augustus werd opgeleverd en in gebruik genomen.

### Lelystad Airport

Met het indienen van een aanwijzingsverzoek bij de Minister van Verkeer en Waterstaat voor verlenging van de startbaan naar 2.100 meter heeft Lelystad Airport in 2005 een belangrijke stap gezet in de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Indien alle procedures succesvol worden afgerond, zou Lelystad Airport een goed alternatief kunnen vormen voor *point to point* vluchten van Schiphol naar diverse Europese bestemmingen.

Het aantal vliegtuigbewegingen in de kleine luchtvaart blijft afnemen: van 111.722 in 2004 naar 105.097 in 2005. De belangrijkste oorzaak hiervan zijn de hoge brandstofkosten en de zwakke economische situatie. Lelystad Airport boekte hierdoor een verlies van EUR 0,5 miljoen. Er werd voor EUR 0,3 miljoen op de luchthaven geïnvesteerd.

## Buitenlandse luchthavens

### JFK New York - USA

Schiphol USA heeft een belang van veertig procent in de joint venture John F. Kennedy Airport IAT die Terminal 4 op JFK exploiteert. Het aantal passagiers in Terminal 4 is ten opzichte van 2004 verder gestegen. De toename bedroeg 6,4% naar bijna 6,6 miljoen passagiers. Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer nam met 5,0% toe tot 38.621. Dit leverde een resultaat deelnemingen van EUR 1,3 miljoen op.

In het verslagjaar steeg het aantal internationale luchtvaartmaatschappijen dat Terminal 4 gebruikt naar 48. Er werden zes nieuwe maatschappijen verwelkomd, terwijl twee maatschappijen vertrokken. Terminal 4 bereidt zich voor op de komst van de Airbus A380. Vier maatschappijen zullen hiermee in 2007/2008 op JFK gaan vliegen. De positie van Terminal 4 op John F. Kennedy Airport zal hierdoor nog sterker worden, omdat het de enige terminal is die de A380 kan ontvangen.

### Brisbane

Schiphol Australia heeft een belang van 15,6% in Brisbane Airport Corporation Holdings (BACH). Het aantal passagiers op Brisbane Airport steeg met 5,7% (17% in 2004) van 15,1 miljoen in 2004 naar ruim 15,9 miljoen in 2005. Ook het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer nam verder toe: met 5,5% (11% in 2004) van 142.196 in 2004 naar 150.084 in 2005. Het netto resultaat steeg van AUD 23,8 miljoen naar AUD 27,7 miljoen. Schiphol Group ontving EUR 3,1 miljoen als resultaat deelnemingen, en daarnaast EUR 2,3 miljoen aan rentebaten en EUR 1,6 miljoen aan managementfee die verantwoord is bij Overige bedrijfsopbrengsten.

Brisbane ontving in 2005 twee belangrijke onderscheidingen. IATA riep Brisbane Airport uit tot de beste private luchthaven van de wereld en reikte haar de Golden Eagle Award 2005 uit. De Australian Airports Association riep Brisbane Airport uit tot de beste Australische luchthaven van 2005; voor de tweede keer binnen vier jaar.



## Aruba

Aruba Airport Authority, waarmee wij een strategische samenwerkingsovereenkomst hebben die loopt tot en met 2007, kende een bijzonder jaar. De mooie groeicijfers van de eerste zeven maanden werden volledig teniet gedaan in de vijf maanden die erop volgden. Tegenvallend toerisme vanuit Noord-Amerika als gevolg van de vermissing van het Amerikaans meisje Natalee Holloway, heeft het vakantie-verkeer vanuit de VS negatief beïnvloed. Met als gevolg dat de luchthaven in het verslagjaar 1,714.523 miljoen passagiers verwerkte; 1,1% minder dan in 2004.

In financieel opzicht laat de luchthaven desondanks betere resultaten zien. Dit is voornamelijk het gevolg van een verbeterde kostenbeheersing.

In de loop van het verslagjaar zijn veel projecten gestart die moeten leiden tot verbetering van de infrastructuur, van de service aan de passagiers en tot verdere verhoging van de commerciële inkomsten.

## Overige deelnemingen

### Dartagnan Biometric Solutions

Dartagnan Biometric Solutions, een 100% dochter van Schiphol Group, richt zich op het vermarkten van technologische oplossingen op het gebied van biometrische identificatie. In 2005 heeft zij samen met Angkasa Pura Schiphol (een joint venture van Schiphol International en de Indonesische luchthavenorganisatie PT Angkasa Pura II) een grenspassagesysteem (irisscan) geïnstalleerd op de luchthaven van Jakarta, Soekarno-Hatta, in Indonesië. Eind december is de officiële toestemming van de Indonesische regering verkregen om het systeem te mogen gebruiken. Met het departement Homeland Security van de Verenigde Staten en de Nederlandse overheid is overeenstemming bereikt om in 2006 een proef te starten waarbij het voor frequente reizigers mogelijk wordt om op Schiphol en in Terminal 4 op JFK Airport gebruik te maken van volledig automatische grensfaciliteiten. Met diverse bedrijven zijn belangrijke contracten afgesloten op het gebied van toegangscontrole waarbij gebruik wordt gemaakt van de irisscan-methode.

## ■ Vooruitzichten

Onze financiële resultaten worden in belangrijke mate bepaald door de vervoersgroei in passagiers en vracht en de daarmee samenhangende ontwikkeling in vliegtuigbewegingen. Op Amsterdam Airport Schiphol, de grootste en belangrijkste luchthaven binnen Schiphol Group, verwachten wij dat het passagiersvervoer in 2006 met 4,2% ofwel bijna 2 miljoen zal toenemen tot zo'n 46 miljoen reizigers. Wij spreken deze verwachting uit onder de aanname dat de wereldeconomie en de Nederlandse economie verder verbeteren en de luchtvaart niet onderhevig zal zijn aan crises, zoals die zich in het verleden hebben voorgedaan.

Hoewel we in 2006 doorgaan met het nemen van kostenbeheersingmaatregelen, verwachten we een stijging van de kosten, onder meer vanwege nieuwe, door de overheid voorgeschreven beveiligingsmaatregelen die eind 2005 zijn ingevoerd op Amsterdam Airport Schiphol. Daarnaast zullen de afschrijvingen toenemen. Wij verwachten geen significante wijziging in de personeelsomvang en –samenstelling in 2006. We verwachten over 2006 een netto resultaat, exclusief waardeverandering en verkoop vastgoed, dat in dezelfde orde van grootte zal liggen als over 2005.

In 2006 verwachten we circa EUR 360 miljoen te investeren, waarvan ruim de helft zal worden besteed aan luchtvaartvoorzieningen op de locatie Amsterdam Airport Schiphol. De financieringslasten zullen hierdoor toenemen. De aanwezige liquiditeit, de verwachte operationele kasstroom en de aanwezige financiële faciliteiten bieden voldoende ruimte voor de financiering ervan.

Schiphol, 15 februari 2006

De directie

G.J. Cerfontaine

P.M. Verboom

A.P.J.M. Rutten

# ■ Corporate Governance

## Governance structuur

Schiphol Group is een structuurvennootschap (volledig structuurregime).

## Code Tabaksblad

Schiphol Group heeft de principes en best practice bepalingen van de Code Tabaksblad vrijwel geheel geïmplementeerd in de diverse interne reglementen, ondanks dat de vennootschap niet beursgenoteerd is. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft met instemming kennisgenomen van de implementatie. Het overzicht van de reflectie van de diverse bepalingen in interne regelgeving is gepubliceerd op onze website [www.schipholgroup.com](http://www.schipholgroup.com). Hier vindt u ook de interne reglementen van de Raad van commissarissen, zijn subcommissies en de directie.

Voorts is in het verslagjaar een Klokkenluidersregeling vastgesteld die in een effectieve procedure voorziet voor melding van misstanden.

Een aantal bepalingen van de Code Tabaksblad valt voor een niet beursgenoteerde onderneming als Schiphol Group niet (zinvol) toe te passen. Het betreft hier met name de bepalingen II.2 (opties als beloningscomponent), IV.2 (certificering van aandelen), IV.3 (koersgevoelige informatie) en IV.1.3 (openbare reactie op onderhands bod op bedrijfs-onderdeel). Slechts een beperkt aantal best practice bepalingen uit de Code Tabaksblad wordt nog niet toegepast.

- Bij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders zijn niet de voltallige Raad van Commissarissen en directie aanwezig. Gezien het zeer beperkte aantal aandeelhouders achten wij de beraadslaging in deze vergadering meer gediend met een afvaardiging uit beide organen. Om diezelfde reden zal ook de externe accountant bij de

Algemene Vergadering van Aandeelhouders slechts aanwezig zijn indien een aandeelhouder hierom verzoekt (Code Tabaksblad bepaling V.2.1);

- Omdat op relevante agendapunten al een toelichting is gegeven in de Auditcommissie, is de externe accountant niet aanwezig in de vergaderingen van de aandeelhouders en de Raad van Commissarissen, tenzij een aandeelhouder c.q. de voorzitter van de Raad van Commissarissen hierom verzoekt (II.2.7);
- De arbeidscontracten van de directieleden Cerfontaine en Verboom zijn voor onbepaalde tijd aangegaan en de maximale vergoeding bij onvrijwillig ontslag die is overeengekomen bedraagt meer dan het maximum uit de Code. De Raad van Commissarissen heeft besloten deze lopende arbeidscontracten niet open te breken (II.1.1 en II.2.7). Voor de goede orde zij vermeld dat het contract met de heer Rutten dat in het boekjaar 2005 is gesloten wel in overeenstemming met deze bepalingen is gesloten;
- De Raad van Commissarissen kent geen permanente selectie- en benoemingscommissie. De commissie wordt ingesteld als er een selectie of benoeming aan de orde is en de Raad van Commissarissen de instelling van deze commissie nodig acht.

## Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen kent als permanente subcommissies de Auditcommissie en de Remuneratiecommissie. Bovendien was er het afgelopen jaar een Selectie- en benoemingscommissie ingesteld. De Raad heeft een reglement opgesteld voor deze drie commissies. De leden van de Raad zijn allen onafhankelijk.

In het laatste kwartaal van het verslagjaar is eveneens een Privatiseringscommissie ingesteld. De leden van de Auditcommissie vormen

gezamenlijk de Privatiseringscommissie, die zich bezighoudt met het voornemen van de aandeelhouders tot vervreemding van aandelen in Schiphol Group.

### **Auditcommissie**

De Auditcommissie bestaat uit drie leden. Zij komt minstens tweemaal per jaar bijeen. Twee van de huidige leden gelden als financieel expert als bedoeld in het profiel voor de Raad. De Corporate Controller is aangewezen als secretaris van de Auditcommissie.

### **Remuneratiecommissie**

De Remuneratiecommissie bestaat uit drie leden. Zij adviseert de Raad bij het opstellen van het bezoldigingsbeleid en de bezoldiging van de individuele directieleden. Voorts stelt zij jaarlijks een remuneratierapport op.

### **Selectie- en benoemingscommissie**

Deze commissie bestaat eveneens uit drie leden. Zij adviseert de Raad door het opstellen van selectiecriteria en benoemingsprocedures inzake commissarissen en directieleden. Gedurende het boekjaar 2005 is deze commissie ingesteld geweest in verband met de benoeming van de nieuwe COO.

### **Transacties in effecten**

Aangezien de aandelen in Schiphol Group niet aan de beurs zijn genoteerd, is er nog geen reglement ingesteld voor transacties in eigen aandelen door directieleden en commissarissen. Wel zijn er in het kader van het EMTN-programma obligaties uitgegeven. De directieleden en commissarissen onthouden zich van transacties in deze obligaties. Voor Schiphol Group zal begin 2006 een Reglement Effectentransacties worden ingesteld.

### **Directie**

De leden van de directie besturen Schiphol Group onder toezicht van de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen is bevoegd leden van de directie te benoemen, te schorsen of te ontslaan.

Voor directieleden geldt een onderlinge taakverdeling die is opgenomen in het directiereglement. Het afgelopen jaar is van deze taakverdeling zodanig afgeweken dat gedurende de vacature van de COO de taken van deze functionaris tussen de president-directeur en de CFO zijn verdeeld. In afwijking van het directiereglement wordt de commerciële portefeuille (Business Area Consumers) waargenomen door de CFO. Voordat in de vacature van de COO was voorzien heeft de directie in afwijking van het directiereglement enkele malen een directievergadering belegd waarbij slechts één statutair directeur aanwezig was. Besluitvorming werd echter telkens aangehouden totdat een voltallige directievergadering werd gehouden.

### **Wijziging Structuurregeling**

Aan de aandeelhouders is het afgelopen jaar voorgesteld om de wijzigingen als gevolg van veranderingen in het Burgerlijk Wetboek inzake de structuurregeling vast te leggen in de statuten van de vennootschap. Er bleek evenwel niet een voor deze statutenwijziging vereiste versterkte meerderheid te zijn. Ofschoon de wettelijke bepalingen prevaleren boven de statutaire bepalingen, streeft de Raad er naar in de volgende vergadering van aandeelhouders hierover te besluiten.

Schiphol, 15 februari 2006

De Directie

De Raad van Commissarissen



# ■ Bericht van de Raad van Commissarissen

## Algemeen

De wijze waarop de Raad van Commissarissen verslag doet van zijn werkzaamheden is in overeenstemming met het besluit de Corporate Governance Code, zoals opgesteld door de Commissie Tabaksblat, toe te passen. Het betreft mededelingen over de werkzaamheden van de Raad en de commissies die de Raad heeft ingesteld. Verder omvat het mededelingen over het eigen functioneren van de Raad en het functioneren van de directie. Het verslag bevat ook een overzicht met meer uitgebreide informatie over de afzonderlijke leden, zoals het tijdstip van benoeming en de zittingstermijn.

## Werkzaamheden van de Raad

De Raad kwam in 2005 zes keer bijeen om een breed scala aan onderwerpen te bespreken met betrekking tot het beleid, de organisatie en de toekomst van de onderneming.

De Raad ontving van de directie maandelijks rapportages, waarin de actuele resultaten werden vergeleken met het Corporate Budget 2005 en met de cijfers over 2004. In iedere vergadering werden zij door de Raad besproken evenals de ontwikkeling van operationele resultaten en de financierings- en liquiditeitspositie van de onderneming.

De Raad besprak met de directie regelmatig de prestaties op het gebied van de punctualiteit, marktaandeel, operationele veiligheid (*safety*) en *security*.

De directie heeft regelmatig verslag gedaan over het genomen besluit van de regering om een minderheidsbelang in de N.V. Luchthaven Schiphol (NVLS) te vervreemden en de politieke discussies over dit onderwerp. In oktober 2005 is in dit kader door de Raad uit haar midden een Privatiseringscommissie ingesteld die de Raad en directie adviseert. Deze commissie is viermaal bijeengewees om de voortgang van de besluitvorming door het ministerie van Financiën en de Tweede Kamer te bespreken.

Zij heeft steeds de standpuntbepaling van de Raad van Commissarissen voorbereid terzake van de wijze van privatisering. De Raad acht het in het belang van de onderneming dat de verkoop van de overheidsaandelen (zoveel mogelijk) door plaatsing ten beurse geschiedt.

Na benoeming van een tijdelijke Chief Operating Officer uit eigen gelederen, heeft de Raad zich intensief beziggehouden met het vinden van een definitieve nieuwe COO. Per 1 september werd vervolgens de heer A. Rutten benoemd. Door zijn voorganger en hem is een voorstel uitgewerkt tot wijziging van de 24-uurs organisatie van de Business Area Aviation ("24/7"). Per 1 januari 2006 is deze wijziging definitief geïmplementeerd.

In de Raad van Commissarissen is verder uitgebreid stilgestaan bij het Position Paper "Werken aan de Toekomst van Schiphol en de Randstad" dat door Schiphol Group in samenwerking met de KLM en Luchtverkeersleiding Nederland is aangeboden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de evaluatie van de Wet luchtvaart in 2006. Hiernaast zijn het Business Plan 2006-2010, het Budget 2006, de internationale strategie en diverse investeringsbeslissingen goedgekeurd.

De leden van de Raad van Commissarissen waren bijna altijd voltallig aanwezig.

## Corporate Governance

De Raad heeft actief de implementatie van de Corporate Governance Code ondersteund, ondanks dat Schiphol Group thans (nog) geen beursvennootschap is. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders heeft met instemming kennisgenomen van de mate van implementatie van de Code. Inmiddels is door de directie onder goedkeuring van de Raad ook een Klokkenluidereglement vastgesteld. Voor een meer uitgebreide beschrijving van





de Corporate Governance verwijzen wij naar het hoofdstuk Corporate Governance in dit verslag.

### Financiële rapportage en rendementsontwikkeling

Op advies van de Auditcommissie hebben wij de jaarcijfers van de N.V. Luchthaven Schiphol over 2004, de halfjaarcijfers over 2005 en de jaarcijfers over 2005 goedgekeurd. We volgen de ongunstige ontwikkeling van de verzekeringspremies in de luchtvaartbranche en de doorwerking van kosten, in samenhang met het nog steeds groeiende aandeel van de beveiligingskosten in de exploitatie van Amsterdam Airport Schiphol op de voet. De Raad heeft goedkeuring verleend aan een update van het bestaande Euro Medium Term Note programme (EMTN). Het Financieringsplan voor het Budget 2004 omvatte mogelijkheden voor uitgifte en notering van *EMTN-Notes* aan de beurzen van Amsterdam en Londen en/of een lening bij de Europese Investeringsbank. Van deze mogelijkheden heeft Schiphol Group door effectieve kostenbeheersing en een verantwoord investeringsbeleid geen gebruik hoeven maken.

### Risicobeheersing en controle

In de Auditcommissie heeft de directie verslag gedaan van het opzetten van een intern risicobeheersings- en controlesysteem. De Raad heeft met instemming kennisgenomen van de opzet van het systeem en verwijst voor een meer uitgebreide behandeling van dit onderwerp naar het hoofdstuk "De risico's van ondernemen".

### Centrale Ondernemingsraad

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

### Remuneratiecommissie

In enkele vergaderingen heeft de Remuneratiecommissie de beloning van de directie besproken (zie ook Bezoldigingsbeleid).

Voorts heeft de remuneratiecommissie geadviseerd ten aanzien van het arbeidsvoorwaardenpakket van de nieuwe COO. Deze is conform het directie-reglement benoemd voor een periode van vier jaar.

### Selectie- en benoemingencommissie

Deze commissie, die steeds kan worden ingesteld indien er een selectie- of benoeming aan de orde is, heeft het afgelopen jaar geadviseerd ten aanzien van de vervulling van de vacature van COO. Nu deze functie succesvol is ingevuld is de commissie aan het eind van 2005 weer ontbonden.

### Bezoldigingsbeleid

Op aanbeveling van de Remuneratiecommissie hebben we gesproken over het bezoldigingsbeleid in het algemeen en de *Short Term* en *Long Term incentives* in het bijzonder. Deze incentives vormen het variabele deel van de beloning van de directie. De uitgangspunten zijn in overeenstemming met de Code. Er is enkele malen in afwezigheid van de directie vergaderd om het functioneren van de directie en de Raad van Commissarissen te evalueren. De conclusies van deze bijeenkomsten zijn besproken en komen onder meer tot uitdrukking in het variabele deel van de beloning van de directie. Het bezoldigingsbeleid zoals door de Raad geformuleerd is goedgekeurd door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Voor de inhoud verwijzen wij naar het hoofdstuk Bezoldigingsbeleid elders in dit verslag.

### Samenstelling directie

De directie bestaat sinds 1 september 2005 weer uit de president-directeur, de CFO en de COO. Tot 1 september werden de operationele taken van de COO waargenomen door de president-directeur en de commerciële taken door de CFO. Deze laatste houdt de commerciële taken voor de BA Consumers voorlopig in portefeuille.

Naam	Geboorte jaar	Eerste benoeming	Einde termijn/ evt. herbenoeming	Functie/nevenfuncties
mr. P.J. Kalff 2) 3) 4) (voorzitter)	1937	1997	2009**	Voorzitter Raad van Commissarissen Hagemeyer N.V. Vice Voorzitter Raad van Commissarissen Stork N.V. Commissaris Koninklijke Volker Wessels Stevin N.V. Member of the Board Aon Corporation Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur ABN AMRO Holding N.V.
mr. J.M. Hessels 2) 4)	1942	1994	2006**	Voorzitter Raad van Commissarissen van Euronext N.V. Commissaris Koninklijke Philips Electronics N.V. Commissaris Heineken N.V. non executive bestuurder bij Fortis N.V. Voormalig Voorzitter Hoofddirectie Koninklijke Vendex KBB N.V.
mr. S. Patijn	1936	1994	2006**	Commissaris Holding Nationale Goede Doelen Loterijen N.V. Commissaris RAI Holding B.V. Voormalig Burgemeester van Amsterdam
T.H. Woltman 1) 3)	1937	1998	2006*	Commissaris BCD Holding N.V. Commissaris Koninklijke Saan B.V. Commissaris Koninklijke Porceleyne Fles N.V. Voormalig Voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam Voormalig Senior Vice President KLM North America
mr. H. van den Broek 1)	1936	2000	2008	Voorzitter Bestuur Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen "Clingendael" Voorzitter Bestuur Carnegie Stichting en Beheersraad Haagse Academie voor Internationaal Recht Voorzitter Alg. Bestuur Radio Nederland Wereldomroep Voormalig Lid van de Europese Commissie Voormalig Minister van Buitenlandse Zaken
Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer 1) 3)	1946	2001	2009*	President HayVision Society Commissaris ABN AMRO N.V. Commissaris Koninklijke Philips Electronics Nederland B.V. Commissaris Arbo Unie Commissaris Twynstra Gudde
mr. W.F.C. Stevens 2) 4)	1938	2002	2006	Senior counsel Baker & McKenzie Commissaris Aegon N.V. Commissaris TBI Holding

1) Tevens lid van de remuneratiecommissie

2) Tevens lid van de auditcommissie

3) Gedurende 2005 lid van de tijdelijk ingestelde Selectie- en benoemingencommissie

4) Tevens lid van Privatiseringscommissie

\* Voor deze zetels is het versterkte aanbevelingsrecht van de Centrale Ondernemingsraad van toepassing.

\*\* Leden die na drie termijnen niet voor herbenoeming in aanmerking komen.

Mr. P.J. Kalff en mr. J.M. Hessels zijn de commissarissen met relevante kennis en ervaring op financieel, administratief en accounting terrein als bedoeld in 3.3 sub c van het reglement Raad van Commissarissen.

N.B. : alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.

### Samenstelling Raad van Commissarissen

Voor de samenstelling van de Raad hanteren wij een profielschets die er voor zorgt dat wij onze wettelijke taken altijd adequaat kunnen vervullen en dat de commissarissen ten opzichte van elkaar en de directie onafhankelijk en kritisch kunnen optreden. Wij streven naar een goede spreiding van expertise en ervaring. Alle leden van de Raad van Commissarissen zijn onafhankelijk in de zin van de Code. Tenminste twee leden van de Raad van Commissarissen zijn een zogenoemd financieel expert in de zin van de Code.

Op voordracht van de Raad van Commissarissen zijn de heer Kalff en mevrouw Maas door de Algemene Vergadering voor een periode van vier jaar herbenoemd. Ten aanzien van de herbenoeming van mevrouw Maas heeft de Centrale Ondernemingsraad haar versterkte recht van aanbeveling uitgeoefend. In 2006 zullen de heren Hessels en Patijn de maximale zittingstermijn van twaalf jaar bereiken. Over de mogelijke invulling van deze vacatures is door de Raad reeds uitvoerig overlegd. Het rooster van aftreden/benoemen van leden van de Raad van Commissarissen treft u hiernaast aan.

### Auditcommissie

De Auditcommissie is drie maal bijeen geweest. In deze bijeenkomsten zijn de jaarrekening 2004, het halfjaarbericht 2005, de jaarrekening 2005 en de interne controle en andere aspecten van interne beheersing besproken. Bij twee van deze vergaderingen was ook de externe accountant PricewaterhouseCoopers Accountants NV aanwezig. De Raad van Commissarissen oordeelt over de bevindingen van de jaarlijkse rapportage en doet daarvan verslag aan de vergadering van Aandeelhouders. In de auditcommissie zijn specifieke onderwerpen van financiële aard aan de orde geweest, zoals het financieringsplan, de *return on net assets*-ontwikkeling, de stelselwijziging financiële rapportage (met name de invoering van IFRS), budgettering, *risk management*,

de accountantsrapportage, balansvoorzieningen, *impairments*, acties ingevolge de management-letter en verzekeringen, alsmede juridische claims.

### Jaarrekening 2005

Een bedrag ad EUR 7,4 miljoen wordt toegevoegd aan de wettelijke reserves. De Raad kan zich verenigen met het voorstel van de directie om een dividend van EUR 55,3 miljoen over het gestorte aandelenkapitaal uit te keren - zijnde 30% van het resultaat (toekomend aan aandeelhouders) exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen- en EUR 12,4 miljoen toe te voegen aan de herwaarderingsreserves. Het resterende gedeelte van het netto resultaat ad EUR 117,8 miljoen wordt toegevoegd aan de ingehouden winst.

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

De jaarrekening is door PricewaterhouseCoopers Accountants NV gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 192 van dit verslag.

De directie legt de jaarrekening voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders die plaats heeft op 13 april 2006. Op basis van het oordeel van de Raad over het door haar verleende toezicht stellen wij de aandeelhouders voor om aan de directie decharge te verlenen voor het gevoerde beleid en aan de Raad voor het gehouden toezicht.

Ten slotte spreken wij onze waardering uit jegens de directie en de medewerkers van de N.V. Luchthaven Schiphol en haar deelnemingen voor de inzet en de resultaten die zijn bereikt.

Schiphol, 15 februari 2006

De Raad van Commissarissen



## ■ Remuneratiebeleid

### Honorering Directie

De Raad van Commissarissen stelt het remuneratiebeleid op voor de bestuurders van Schiphol Group, op advies van de Remuneratiecommissie. Het remuneratiebeleid dient door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van Schiphol Group te worden vastgesteld. Binnen het vastgestelde remuneratiebeleid stelt de Raad van Commissarissen, wederom op advies van de Remuneratiecommissie, de honorering van de individuele bestuurders vast.

Het huidige remuneratiebeleid is in 2002 door de Remuneratiecommissie opgesteld en door de Raad van Commissarissen goedgekeurd. In 2005 heeft ook de Algemene Vergadering van Aandeelhouders dit beleid vastgesteld.

### Grondslagen

Het remuneratiebeleid heeft als uitgangspunt dat de remuneratie marktconform dient te zijn en dat Schiphol Group op basis van het vastgestelde remuneratiepakket goed management moet kunnen aantrekken, behouden en motiveren. Tevens dient het beleid de korte en lange termijn doelstellingen van de onderneming te ondersteunen.

Om de genoemde uitgangspunten te realiseren dienen de beloningsniveaus vergelijkbaar te 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. Zowel de logistieke sector (waaronder NS, KLM, Koninklijke Frans Maas, BAA, Fraport) als de vastgoedsector (waaronder Rodamco Europe, Corio, Amstelland AM) zijn hierin opgenomen. Ook meer generiek gebundelde informatie omtrent Nederlandse ondernemingen van vergelijkbare omzet en aantallen medewerkers waren in de overwegingen betrokken. De vaststelling van de totale waarde van het remuneratiepakket van de directie van Schiphol Group was gebaseerd op informatie zoals verkregen van beloningsadviesbureaus en op inzichten en ervaring van de Remuneratiecommissie. Het beloningsniveau bleek zich rond het mediaan niveau te bevinden van de bovengenoemde referentiegroepen. Uitgangspunt van het huidige beloningsbeleid is dat het totale beloningspakket zich maximaal op het niveau van de mediaan van de referentiegroep bevindt.

In 2005 hebben er geen nadere gedetailleerde analyses van de beloningsniveaus van de aangegeven referentiegroep plaatsgevonden. De Raad van Commissarissen is van mening en heeft



tot dusverre ervaren dat het huidige arbeidsvoorwaarden pakket adequate ruimte biedt om goed management te kunnen aantrekken, behouden en motiveren.

De Raad beschouwt het variabele inkomen als belangrijk onderdeel van het totale pakket. De prestatiecriteria waaraan de korte termijnbonus en de lange termijnbonus zijn gerelateerd, zijn afgeleid van de belangrijkste parameters waarop de onderneming wordt gestuurd. Dit is in de keuze en vormgeving van het arbeidsvoorwaardenpakket ook terug te vinden; om die reden is een belangrijk deel (40 à 50%) van het beloningspakket variabel en gekoppeld aan uitdaginge en concrete prestatiecriteria. Hiermee wordt onder meer bevorderd dat de directie aandacht besteedt aan de continuïteit van de onderneming en aan de waarde van Schiphol Group in het algemeen.

In het begin van het jaar komen de Raad van Commissarissen en de bestuurders een prestatiecontract overeen. Dit bevat de normstellingen en de prestatiecriteria voor de korte termijnbonus en de lange termijnbonus voor dat jaar. Nadat de Raad van Commissarissen de prestaties over het afgelopen jaar heeft bekeken, beoordeelt zij in hoeverre de bestuurders hun collectieve en individuele doelstellingen hebben behaald.

Uiterlijk in april bepaalt zij, in overeenstemming met het remuneratiebeleid, de daarbij passende variabele beloning over het afgelopen jaar.

Het remuneratiepakket voor de bestuurders is als volgt opgebouwd:

#### **Totaal Vast Inkomen**

Het normniveau is beleidsmatig gepositioneerd zoals bovenstaand aangegeven. De huidige vaste inkomens liggen rond het mediaanniveau van de door de Raad bepaalde relevante referentiegroep in de markt. Voorts geldt dat onderscheid wordt gemaakt tussen het norminkomen van de bestuurders onderling, waarbij uitgangspunt is dat het norminkomen van de leden ongeveer 80% bedraagt van het norminkomen zoals dat is vastgesteld voor de President-directeur. Per 1 januari 2005 zijn de vaste inkomens verhoogd met 0,7% en per 1 januari 2006 met 2,3%. Hiermee is aangesloten bij de praktijk zoals die gold voor de medewerkers die vallen onder de CAO.

#### **Korte termijnbonus**

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 bedrijfs-



economische doelstelling bestaat uit het netto resultaat gedeeld op totaal eigen vermogen (ROE) conform het door de Raad goedgekeurde budget voor dat jaar. De persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren. Het "at target" niveau van de korte termijnbonus bedraagt 35% van het vaste inkomen. Het onderdeel bedrijfseconomisch resultaat bedraagt ongeveer tweederde van de totale korte termijn variabele beloning. Overschrijding van het geformuleerde ambitieniveau voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan leiden tot een bonusrealisatie van anderhalf maal het gedefinieerde "at target" niveau van dat onderdeel, waardoor bij uitzonderlijke prestaties de korte termijnbonus maximaal 47,5% van het vaste inkomen kan bedragen voor de CEO; voor de overige directieleden 45%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

De persoonsgebonden doelstellingen voor 2005 bestonden ondermeer uit de realisatie van een goede 7\*24 uur operatie deels blijkend uit klanttevredenheidsonderzoek, uit de implementatie van de nieuwe verslaggevingsrichtlijnen (IFRS) en uit verbetering van de commerciële non-aviation activiteiten.

De persoonsgebonden doelstellingen voor 2006 bestaan ondermeer uit het realiseren van

voldoende milieucapaciteit binnen de bestaande operationele capaciteit; scherpe doelstellingen voor het verbeteren van de klanttevredenheid bij airlines, afhandelaren en passagiers, targets voor het verbeteren van het bagageproces en voor de vermindering van de kans op vogelaanvaringen. Voorts het opstellen van een specifiek jaarverslag voor Aviation met een heldere verantwoording over investeringen, allocatie van kosten en bijbehorende tarieven.

#### **Lange termijnbonus**

Er is (nog) geen beleid inzake het toekennen van aandelen. Ter ondersteuning van de lange termijn doelstellingen van Schiphol Group is een lange termijn bonus regeling op een termijn van drie jaar vastgesteld. De lange termijnbonus is een voorwaardelijke jaarlijkse bezoldigingscomponent en kent een "at target" niveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren *Economic Profit* over een periode van telkens drie boekjaren op basis van het door de Raad goedgekeurde meerjaren business plan. Bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen. De prestatiecriteria voor de lange termijnbonus 2005 hebben betrekking op de *Economic Profit* te realiseren in de driejarige periode 2005, 2006 en 2007. Eventuele uitbetaling vindt plaats in 2008. 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. Uitbetaling vindt in principe plaats onder de (uitsluitende) voorwaarde dat de bestuurder nog in dienst is.

### Pensioenregeling

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

### Overige arbeidsvoorwaarden

Het beleid van de onderneming is erop gericht een marktconform pakket overige secundaire arbeidsvoorwaarden aan te bieden bestaande uit een passende representatiekosten-

vergoeding, een bedrijfsauto, een tegemoetkoming in de kosten voor een ziektekostenverzekering en gebruik van telefoon. Tevens heeft de Vennootschap ten behoeve van de bestuurders een ongevallenverzekering alsmede een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering afgesloten. Er worden geen leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan bestuurders. Ten aanzien van nevenfuncties geldt een restrictief beleid; aanvaarding van nevenfuncties behoeft expliciete goedkeuring van de Voorzitter van de Raad van Commissarissen.

### Arbeidsovereenkomsten

Uitgangspunt is dat bestuurders conform de Code zullen worden benoemd voor een eerste termijn van maximaal vier jaar. Na afloop van de eerste termijn kan de bestuurder worden herbenoemd voor achtereenvolgende termijnen van (maximaal) vier jaar. Ten aanzien van afvloeiingsregelingen zal nauwlettend worden gevolgd hetgeen in de praktijk gangbaar is. Relevante wetgeving alsmede de werkingskracht van de "kantonrechtersformule" zullen daarbij mede in beschouwing worden genomen. Uitgangspunt is dat zal worden aangesloten bij hetgeen in de Code hierover is opgenomen. De bestaande arbeidsovereenkomsten, zoals overeengekomen voor 1 januari 2004, zullen worden gerespecteerd. Voor de heer Cerfontaine geldt dat de arbeidsovereenkomst is aangegaan voor onbepaalde tijd, terwijl de afvloeiingsregeling



in dit contract is vastgesteld op driemaal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald. De arbeidsovereenkomst met de heer Verboom is eveneens aangegaan voor onbepaalde tijd, terwijl de afvloeiingsregeling bij onvrijwillig ontslag is vastgesteld op anderhalf maal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald. De arbeidsovereenkomst met de heer Rutten is met ingang van 1 september 2005 aangegaan voor een termijn van vier jaar met de mogelijkheid tot herbenoeming, terwijl de afvloeiingsregeling bij onvrijwillig ontslag is vastgesteld op 1 maal het vaste jaarsalaris.

### **Evaluatie remuneratiebeleid**

In 2005 hebben er wijzigingen plaatsgevonden in de taakverdeling en samenstelling van het bestuur van Schiphol Group en er zijn veranderingen in de eigendomsstructuur voorzien. Daarnaast heeft de Monitoring Commissie Frijns haar bevindingen gepresenteerd. Tegen de achtergrond van die omstandigheden heeft de Raad van Commissarissen het voornemen het huidige beleid in 2006 te evalueren en eventueel aan te passen. Bij die evaluatie wil de Raad onder andere de structuur en criteria variabel inkomen, de samenstelling van de referentiegroep en de einddienstverband regelingen hernieuwd in ogenschouw nemen. De Raad heeft zich voorgenomen de beloningsniveaus van de bestuurders niet bij te stellen ter

gelegenheid van de verwachte wijziging in de eigendomsstructuur. Mogelijke wijzigingen zullen ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. De Raad van Commissarissen maakt hiertoe zonedig gebruik van "eigen" externe adviseurs op het gebied van bezoldiging, alsmede van beschikbare rapportages op dit gebied.

Voor een overzicht van de individuele beloning van de bestuurders wordt verwezen naar pagina 148 van het jaarverslag.

Voor een overzicht van de vergoeding per lid van de Raad van Commissarissen wordt verwezen naar pagina 147 van het jaarverslag. De nevenfuncties van de bestuurders staan vermeld op pagina 148 van het jaarverslag.

Schiphol, 15 februari 2006

De Raad van Commissarissen



# ■ Directie & Management

## Directie

Gerlach Cerfontaine, President-directeur

Pieter Verboom, lid directie/CFO

Ad Rutten, lid directie/COO

## Business areas en deelnemingen

Ad Rutten - Aviation

Dick Flink - Consumers

Ad Mast - Schiphol Real Estate

Jacques Greitemann - Schiphol International

Roland Wondolleck - Rotterdam Airport

Bart de Boer - Eindhoven Airport

Lex Oude Weernink - Lelystad Airport

Koen Rooijmans - Brisbane Airport Corporation

Alain Maca - JFK IAT

Peter Steinmetz - Aruba Airport Authority

Gert-Jan de Graaff- Arlanda Schiphol development Company

Boudewijn Wudy - Angkasa Pura Schiphol

Frits Bosch – Dartagnan Biometric Solutions

## Staff en support

Paul Luijten - Corporate Affairs

Jan Stringer - Corporate Auditor

Charles Evers - Corporate Controller

Joris Backer - Corporate Legal

Dirk Klokke - Corporate Procurement

Gerard Ellerman - Corporate Treasury

Ruud Wilgenkamp - Personeel & Organisatie

Joop Krul - Airport Development

Johan van Streun - Business Development

Gert Eerkens – Projectmanagement Schiphol

Kees Jans – Information & Communication Technology

## Centrale Ondernemingsraad

Theo van Heijningen - voorzitter

Wim Roozendaal - plv. voorzitter

Frans Sam - secretaris

Peter Aardenburg - plv. secretaris

Marcel van den Berg

Cees Breems

Caroline Frenken

Manfred Funke

Gijs Hasselman

Rabia Karahan

Terezi van der Meulen

Nasser Ouf

Hans Willemsen

Rob van der Zee

Joop Zorn

# Schiphol Group Jaarrekening 2005

<b>Geconsolideerde balans per 31 december 2005</b>	76
<b>Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2005</b>	78
<b>Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen</b>	79
<b>Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2005</b>	81
<b>Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening</b>	83
■ Transitie naar IFRS, voorzover aanvaard door de EU	83
■ Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling	85
■ Oordeelsvorming in de toepassing van waarderingsgrondslagen	96
■ Kritische veronderstellingen en schattingen	98
■ Financieel Risico Management	100
■ Informatie per bedrijfssegment	102
■ Toelichting op de geconsolideerde balans	104
■ Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	134
■ Toelichting op het geconsolideerd kasstroomoverzicht	144
■ Gerelateerde partijen	146
■ Toelichtingen bij de transitie naar IFRS	157
<b>Vennootschappelijke jaarrekening</b>	182
■ Vennootschappelijke balans per 31 december 2005	182
■ Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2005	183
■ Toelichtingen bij de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening	184

# Geconsolideerde balans per 31 december 2005

(in EUR 1.000)

## Activa

	Toelichting	31 december 2005	31 december 2004
<b>Vaste activa</b>			
<b>Immateriële vaste activa</b>	1	<b>17.865</b>	5.952
<b>Materiële vaste activa</b>			
Materiële vaste activa			
ten behoeve van operationele activiteiten	2	2.175.388	2.023.143
Activa in aanbouw of ontwikkeling	3	289.975	359.637
Vastgoedbeleggingen	4	665.271	668.767
		<b>3.130.634</b>	3.051.547
<b>Financiële vaste activa</b>			
Deelnemingen	5	17.842	29.607
Vorderingen op deelnemingen	6	45.520	42.049
Leasevorderingen	7	20.015	22.856
Derivaten	16	300	–
Overige financiële vaste activa	8	17.222	5.203
		<b>100.899</b>	99.715
		<b>3.249.398</b>	3.157.214
<b>Vlottende activa</b>			
Activa beschikbaar voor verkoop	9	25.277	25.269
Handels- en overige vorderingen	10	144.758	123.106
Liquide middelen	11	261.942	250.488
		<b>431.977</b>	398.863
		<b>3.681.375</b>	3.556.077

## Passiva

	Toelichting	31 december 2005	31 december 2004
<b>Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders</b>			
Geplaatst kapitaal	12	77.712	77.712
Ingehouden winst	13	2.140.230	1.995.306
Overige reserves	14	4.710	-/- 1.474
		<u>2.222.652</u>	<u>2.071.544</u>
Aandeel van derden	15	22.658	20.962
		<u>2.245.310</u>	<u>2.092.506</u>
<b>Eigen vermogen</b>			
<b>Langlopende verplichtingen</b>			
Leningen	16	775.252	769.574
Leaseverplichtingen	17	182.486	185.989
Voorzieningen personeelsbeloningen	18	54.944	72.456
Latente belastingen	19	18.915	32.253
Overige voorzieningen	20	10.000	10.000
Derivaten	16	48.231	-
		<u>1.089.828</u>	<u>1.070.272</u>
<b>Kortlopende verplichtingen</b>			
Leningen	16	28.359	80.229
Leaseverplichtingen	17	7.222	3.775
Winstbelasting	21	91.240	121.430
Handels- en overige schulden	22	219.416	187.865
		<u>346.237</u>	<u>393.299</u>
		<u>3.681.375</u>	<u>3.556.077</u>

# Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2005

(in EUR 1.000)

	Toelichting	2005	2004
<b>Netto-omzet</b>	24	<b>947.567</b>	876.326
Verkoopopbrengst vastgoed		85.024	23.853
Boekwaarde verkoop vastgoed		74.828	6.230
<b>Resultaat uit verkoop vastgoed</b>	25	<b>10.196</b>	17.623
Waardeveranderingen vastgoed	26	12.377	5.071
<b>Overige resultaten uit vastgoed</b>		<b>22.573</b>	22.694
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	27	352.009	305.424
Personeelsbeloningen	28	133.500	151.605
Afschrijvingen	29	161.803	144.185
Bijzondere waardeveranderingen	30	4.903	15.365
Overige bedrijfskosten	20	6.938	17.548
<b>Totaal bedrijfslasten</b>		<b>-/- 659.153</b>	-/- 634.127
<b>Exploitatieresultaat</b>		<b>310.987</b>	264.893
Financieringsbaten en -lasten	31	-/- 38.004	-/- 25.024
Overige financiële resultaten	32	3.906	-/- 644
<b>Financiële baten en lasten</b>		<b>-/- 34.098</b>	-/- 25.668
Resultaat deelnemingen	33	1.777	1.717
<b>Resultaat voor belastingen</b>		<b>278.666</b>	240.943
Winstbelasting	34	-/- 84.507	-/- 79.970
<b>Resultaat</b>		<b>194.159</b>	160.973
Toekomend aan:			
<b>Minderheidsaandeelhouders</b>		<b>1.259</b>	154
<b>Aandeelhouders (netto resultaat)</b>		<b>192.900</b>	160.819
<b>Winst per aandeel (x EUR 1)</b>	35	<b>1.126</b>	939
<b>Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)</b>	35	<b>1.126</b>	939

# Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen

(in EUR 1.000)

	Toekomend aan de aandeelhouders				Aandeel derden	Totaal
	Geplaatst kapitaal	Ingehouden winst	Overige reserves	Dividend		
<b>Stand per 31 december 2003</b>						
<b>volgens voormalige grondslagen</b>	<b>77.712</b>	<b>1.603.782</b>	<b>301.189</b>	<b>41.000</b>	<b>20.042</b>	<b>2.043.725</b>
IFRS aanpassingen openingsbalans 2004	–	270.558	-/- 301.189	-/- 41.000	–	-/- 71.631
<b>Stand per 1 januari 2004</b>						
<b>volgens IFRS</b>	<b>77.712</b>	<b>1.874.340</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>20.042</b>	<b>1.972.094</b>
Omrekeningsverschillen	–	1.147	-/- 1.474	–	–	-/- 327
Direct in het eigen vermogen verwerkte baten en lasten	–	1.147	-/- 1.474	–	–	-/- 327
Resultaat na belastingen	–	160.819	–	–	154	160.973
Som van het resultaat na belastingen en direct in het eigen vermogen verwerkte baten en lasten	–	161.966	-/- 1.474	–	154	160.646
Uitbetaling van dividend	–	-/- 41.000	–	–	-/- 103	-/- 41.103
Kapitaalstorting derden in dochteronderneming	–	–	–	–	869	869
<b>Stand per 31 december 2004</b>	<b>77.712</b>	<b>1.995.306</b>	<b>-/- 1.474</b>	<b>–</b>	<b>20.962</b>	<b>2.092.506</b>
IFRS aanpassingen openingsbalans 2005	–	-/- 1.574	4.098	–	–	2.524
<b>Stand per 1 januari 2005</b>	<b>77.712</b>	<b>1.993.732</b>	<b>2.624</b>	<b>–</b>	<b>20.962</b>	<b>2.095.030</b>
Omrekeningsverschillen	–	–	846	–	–	846
Waardemutaties hedgetransacties	–	–	234	–	–	234
Waardemutaties overige belangen	–	–	1.006	–	–	1.006
Direct in het eigen vermogen verwerkte baten en lasten	–	–	2.086	–	–	2.086
Resultaat na belastingen	–	192.900	–	–	1.259	194.159
Som van het resultaat na belastingen en direct in het eigen vermogen verwerkte baten en lasten	–	192.900	2.086	–	1.259	196.245
Uitbetaling van dividend	–	-/- 46.400	–	–	-/- 111	-/- 46.511
Kapitaalstorting derden in dochteronderneming	–	–	–	–	550	550
Overige mutaties	–	-/- 2	–	–	-/- 2	-/- 4
<b>Stand per 31 december 2005</b>	<b>77.712</b>	<b>2.140.230</b>	<b>4.710</b>	<b>–</b>	<b>22.658</b>	<b>2.245.310</b>

Het dividend dat per aandeel in 2005 en 2004 werd uitgekeerd kan als volgt worden berekend:

	2005	2004
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	46.400.000	41.000.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	171.255	171.255
Dividend per aandeel (x EUR 1)	271	239



# Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2005

(in EUR 1.000)

	Toelichting	2005	2004
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten:</b>			
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	36	447.441	368.545
Betaalde winstbelasting (voorheffing)		-/- 113.808	316
Betaalde interest		-/- 48.234	-/- 49.886
Ontvangen interest		9.974	7.023
Ontvangen dividend		5.023	1.488
		<u>-/- 147.045</u>	<u>-/- 41.059</u>
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>		<b>300.396</b>	<b>327.486</b>
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten:</b>			
■ Investerings in immateriële vaste activa	1	-/- 8.943	-/- 5.114
■ Investerings in materiële vaste activa	2,3,4	-/- 268.052	-/- 293.057
■ Ontvangen uit desinvesteringen	2,3,4	85.569	24.527
■ Acquisities dochterondernemingen en joint ventures	37	-/- 19.378	-/- 750
■ Acquisities deelnemingen	5	-	-/- 262
■ Terugstorting kapitaal deelnemingen	5	-	2.290
■ Kapitaalstorting derden in dochterondernemingen		250	869
■ Toename langlopende vorderingen	8	-/- 1.728	-/- 4.584
■ Toename langlopende leasevorderingen	7	-/- 3.934	-
■ Afname langlopende leasevorderingen	7	902	-
		<u>-/- 215.314</u>	<u>-/- 276.081</u>
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		<b>-/- 215.314</b>	<b>-/- 276.081</b>
<b>Vrije kasstroom</b>		<b>85.082</b>	<b>51.405</b>
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten:</b>			
■ Ontvangen uit opgenomen leningen	16	67.002	12.535
■ Betaalde aflossingen op leningen	16	-/- 80.264	-/- 56.238
■ Betaalde dividend		-/- 46.511	-/- 41.112
■ Toename leaseverplichtingen	17	4.303	9.455
■ Afname leaseverplichtingen	17	-/- 3.960	-/- 2.883
		<u>-/- 59.430</u>	<u>-/- 78.243</u>
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>		<b>-/- 59.430</b>	<b>-/- 78.243</b>
<b>Nettokasstroom</b>		<b>25.652</b>	<b>-/- 26.838</b>
Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	11	236.204	262.717
Nettokasstroom		25.652	-/- 26.838
Koers- en omrekeningsverschillen op liquide middelen	32	4	325
		<u>261.860</u>	<u>236.204</u>
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	11	261.860	236.204

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)	2005	2004
Liquide middelen	<b>261.942</b>	250.488
Schulden in rekening courant	-/- <b>82</b>	-/- 14.284
	<hr/> <b>261.860</b>	<hr/> 236.204

## Algemene informatie

N.V. Luchthaven Schiphol is een naamloze (structuur) vennootschap, statutair gevestigd te Schiphol, gemeente Haarlemmermeer. De vennootschap is ingeschreven op het adres Evert van der Beekstraat 202, 1118 CP te Schiphol, Nederland. N.V. Luchthaven Schiphol voert als handelsnaam Schiphol Group.

Schiphol Group is een exploitant van luchthavens. Wij hebben de ambitie om één van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld te zijn. Wij willen duurzame waarde voor onze stakeholders creëren door het ontwikkelen van AirportCities en het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als de meest toonaangevende AirportCity.

In de vergadering van 15 februari 2006 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 13 april 2006.

## Transitie naar IFRS, voorzover aanvaard door de EU

Vanaf 2005 is Schiphol Group verplicht haar externe financiële berichtgeving op te stellen in overeenstemming met International Financial Reporting Standards (IFRS) en International Accounting Standards (IAS) van de International Accounting Standards Board (IASB) en de interpretaties van deze standaarden van de International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) voorzover aanvaard door de EU<sup>1</sup>. Opgemerkt wordt dat verschillen tussen 'IFRS' en 'IFRS voorzover aanvaard door de EU' in de praktijk niet van toepassing zijn voor Schiphol Group.

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

De vergelijkende cijfers over 2004 zijn eveneens in overeenstemming gebracht met IFRS. De aanpassingen die hiervan het gevolg zijn, zijn verwerkt in de openingsbalans per transitiedatum van 1 januari 2004, met uitzondering van de wijzigingen die het gevolg zijn van invoering van IAS 32 Financial Instruments: Disclosure and Presentation en IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement. Gebruik is gemaakt van de in IFRS 1 geboden mogelijkheid de vergelijkende cijfers over 2004 niet te wijzigen voor aanpassingen in verband met deze beide standaarden. Dientengevolge zijn de effecten verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2005.

<sup>1)</sup> In het vervolg van dit document wordt met een verwijzing naar IFRS bedoeld het geheel van regelgeving opgenomen in International Accounting Standards (IAS), International Financial Reporting Standards (IFRS) en Standing Interpretations van het International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) voorzover aanvaard door de EU.

# Toelichtingen bij de geconsolideerde jaarrekening

(in EUR 1.000)

De toepassing van IFRS geeft aanleiding tot de volgende mutaties op de cijfers over 2004 en het vergelijkende beginvermogen 2005:

	IFRS	Voormalige grondslagen	Verschillen
Exploitatieresultaat 2004	264.893	258.403	6.490
Netto resultaat 2004	160.819	158.257	2.562
Eigen vermogen per 1 januari 2004	1.972.094	2.043.725	-/- 71.631
Eigen vermogen per 31 december 2004 <sup>2</sup>	2.092.506	2.159.750	-/- 67.244
Eigen vermogen per 1 januari 2005 <sup>3</sup>	2.095.030	2.092.506	2.524
Netto resultaat per aandeel 2004 (in EUR)	939	924	15

Voornoemde effecten zijn het gevolg van toepassing van de volgende IFRS standaarden:

	Eigen vermogen		Eigen vermogen		Eigen vermogen		Netto resultaat	
	1 januari 2004	31 december 2004	1 januari 2004	31 december 2004	1 januari 2005	31 december 2005	geheel 2004	geheel 2004
<b>IFRS standaarden:</b>								
IFRS 3 Business Combinations	-/- 730	85	-	-	-	-	-	815
IAS 16 Materiële vaste activa	-/- 23.199	-/- 24.620	-	-	-	-	-/-	1.421
IAS 17 Lease	-/- 142	-/- 21	-	-	-	-	-	121
IAS 19 Personele beloningen	-/- 41.532	-/- 42.529	-	-	-	-	-/-	997
IAS 21 Vreemde valuta	-	605	-	-	-	-	-/-	1.149
IAS 28 Deelnemingen	-/- 8.736	-/- 12.180	-	-	-	-	-/-	3.514
IAS 37 Voorzieningen	2.707	11.416	-	-	-	-	-	8.708
IAS 39 Financiële instrumenten	-	-	-	-	2.524	-	-	-
<b>Totaal</b>	<b>-/- 71.631</b>	<b>-/- 67.244</b>	<b>2.524</b>	<b>2.524</b>	<b>2.524</b>	<b>2.524</b>	<b>2.562</b>	<b>2.562</b>

Vanaf pagina 157 is een meer gedetailleerde toelichting bij voornoemde wijzigingen opgenomen aan de hand van aansluitingen van het eigen vermogen per 1 januari 2004, 31 december 2004 en per 1 januari 2005 evenals van het netto resultaat en de kasstroom over 2004. Voorts worden de toepassing door Schiphol Group van de IFRS overgangsbepalingen en de wijzigingen in de grondslagen van waardering en resultaatbepaling nader toegelicht.

<sup>2)</sup> vóór toepassing van IAS 39

<sup>3)</sup> na toepassing van IAS 39

## 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 en worden consistent toegepast op alle informatie die wordt gepresenteerd, tenzij anders is aangegeven. Voorts wordt, voorzover van toepassing, voldaan aan de wettelijke bepalingen inzake de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

Schiphol Group hanteert het historische kostprijsstelsel, uitgezonderd de tot de vastgoedbeleggingen behorende gebouwen en gronden, derivaten en overige financiële belangen. Deze posten worden (voor wat betreft derivaten en overige financiële belangen met ingang van 1 januari 2005) gewaardeerd tegen reële waarde.

### Consolidatie

#### (a) Algemeen

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling van dochterondernemingen, deelnemingen die als joint venture kwalificeren en deelnemingen zijn waar noodzakelijk veranderd om zodoende overeenstemming met de grondslagen van Schiphol Group te bewerkstelligen.

#### (b) Dochterondernemingen

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

Het aandeel van de overige aandeelhouders in het geconsolideerde eigen vermogen en het geconsolideerde resultaat is in de balans vermeld onder aandeel van derden (onderdeel van het eigen vermogen) en in de winst- en verliesrekening onder resultaat toekomend 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 onder financiële vaste activa. 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 passiva wordt in de geconsolideerde jaarrekening verantwoord als goodwill onder de immateriële vaste 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 of joint ventures worden geëlimineerd. Ongerealiseerde verliezen worden eveneens geëlimineerd tenzij er aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering van het actief.

Vorenstaande is eveneens van toepassing op ongerealiseerde winsten en verliezen op transacties tussen de vennootschap en haar deelnemingen. Eliminatie heeft hier echter plaats naar evenredigheid van het belang van de vennootschap in die deelnemingen.

#### **Vennootschappelijke winst- en verliesrekening**

Gebruik is gemaakt van de in artikel 2:402 BW geboden mogelijkheid tot opstelling van een verkorte vennootschappelijke 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 die individuele goederen of diensten of een groep van soortgelijke goederen of diensten levert respectievelijk verleent en die 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. Kosten van concern overhead worden aan de bedrijfssegmenten toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de activa, omzet en personeelskosten van Schiphol Group.

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

## **Vreemde valuta**

### **(a) Functionele en verslaggeving valuta**

De functionele en verslaggeving valuta van Schiphol Group is de euro. Financiële informatie wordt weergegeven in duizenden euro, tenzij anders aangegeven.

### **(b) Transacties, activa en passiva**

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

Een uitzondering op vorenstaande betreft met ingang van 2005 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 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 waardeaanpassingen die ontstaan bij de acquisitie van een deelneming worden gezien als activa en passiva van de betreffende deelneming, en worden eveneens omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen die ontstaan bij de omrekening van balans en winst- en verliesrekening van dochterondernemingen, joint ventures en deelnemingen buiten de 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 verantwoord in de winst- en verliesrekening als onderdeel van het resultaat uit hoofde van de vervreemding.

## **Immateriële vaste activa**

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

Goodwill ontstaat bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures wordt opgenomen onder de immateriële vaste 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.

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 een tijdsregistratie. Interne- en externe uren in de initiatief- en definitiefase worden niet geactiveerd. Software wordt lineair afgeschreven over de economische levensduur.

## **Materiële vaste activa**

### **(a) Investerings**

Alle investeringsuitgaven worden initieel verantwoord onder één van de twee beschikbare categorieën bij materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling. Bij oplevering en/of ingebruikname worden de activa tegen kostprijs overgeboekt naar vastgoedbeleggingen of naar materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten. In het laatste geval zal dan tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aanvangen. Initiële investeringsuitgaven evenals latere uitgaven die verband houden met een materieel vast actief dat al is opgenomen, worden opgevoerd als materieel vast actief respectievelijk aan de boekwaarde van het actief toegevoegd indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag betrouwbaar kan worden bepaald.

### **(b) Materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling**

Materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling bestaan uit twee categorieën:

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

Materiële vaste 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 materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling wordt niet afgeschreven.

### **(c) Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten**

Tot de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten behoren banen, rijbanen, platformen, terreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen. Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van ontvangen investeringsfaciliteiten (zie onder letter d), afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Op terreinen wordt niet afgeschreven.

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

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

### **(d) Investeringsfaciliteiten**

Ontvangen investeringsfaciliteiten worden in mindering gebracht op de kostprijs van het actief.

### **(e) Vastgoedbeleggingen**

De tot de vastgoedbeleggingen behorende gebouwen worden gewaardeerd op reële waarde die nader gedefinieerd is als marktwaarde in verhuurde staat. Op jaarbasis wordt ongeveer 50% van de objecten in portefeuille getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs, terwijl de resterende objecten door interne taxateurs worden getaxeerd.



De tot de vastgoedbeleggingen behorende gronden worden uitsluitend intern getaxeerd. De marktwaarde van de in erfpacht uitgegeven terreinen wordt berekend door discontering van de jaarlijkse canons van de betreffende contracten (DCF methode). De disconteringsvoet is gebaseerd op de rente op Staatsleningen verhoogd met een risico opslag.

Als gevolg van het langlopende karakter van de contracten bestaat onduidelijkheid over de aanwending van de betreffende gronden na afloop van deze contracten. Als gevolg hiervan kan uitsluitend een betrouwbare waarde worden bepaald voor de eindwaarden indien het erfpachtcontract binnen 20 jaar expireert. De eindwaarde van contracten die na 20 jaar expireren wordt op nihil gewaardeerd. De erfpachtcontracten waar na afloop van de looptijd een operationeel doel aan kan worden toegekend zijn niet opgenomen onder vastgoedbeleggingen maar zijn verantwoord onder de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten (terreinen).

Waardeveranderingen die ontstaan als gevolg van een wijziging in de reële waarde van vastgoedbeleggingen worden verantwoord in winst- en verliesrekening onder de waardeveranderingen vastgoed in het jaar waarin de verandering zich voordoet. In geval van verkoop worden gerealiseerde waardeveranderingen, zijnde het verschil tussen verkoopprijs en boekwaarde in de winst- en verliesrekening verantwoord.

Op vastgoedbeleggingen wordt niet afgeschreven.

## Afschrijvingen

### (a) Methodiek

De immateriële en materiële vaste 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.

### (b) Afschrijvingstermijnen

#### Immateriële vaste activa

■ ICT uren in het kader van ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	3 jaar
■ Softwarelicenties	3 jaar

#### Materiële vaste activa

■ Banen, rijbanen	15-60 jaar
■ Platformen	30-60 jaar
■ Terreinen, wegen 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 immateriële vaste activa en materiële 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 economische levensduur bijgesteld. Daarnaast kunnen omstandigheden duiden op de noodzaak tot het terugdraaien van een eerder toegepaste bijzondere waardevermindering. Terugnemen van waardeverminderingen op goodwill is evenwel niet toegestaan.

### **Lease**

#### **(a) Schiphol Group als huurder**

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap of haar dochterondernemingen krachtens een leaseovereenkomst het economisch eigendom hebben, worden geactiveerd (financiële lease). Voornoemde activa worden verantwoord onder materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten en 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 lease termijn 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.

Voor contracten waar het economisch eigendom in handen van derden is (operationele lease), worden uitsluitend de huurtermijnen als kosten verantwoord in de winst- en verliesrekening. Bij vooruitbetaalde erfpacht wordt het bedrag van de afkoop als leasevordering opgenomen in de balans en lineair als last in de winst- en verliesrekening verantwoord over de termijn van het leasecontract.

De vennootschap of haar dochterondernemingen hebben het economisch eigendom indien vrijwel alle aan het eigendom verbonden risico's voor haar rekening zijn en beloningen aan haar toekomen. 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 verhuurder**

Activa die het onderwerp zijn van een operationele lease worden in de balans opgenomen en gewaardeerd volgens de aard van het actief. Huurtermijnen van dergelijke lease contracten worden als bate verantwoord in de winst- en verliesrekening. 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.

Activa die het onderwerp zijn van een 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.

### **Financiële vaste activa**

De financiële vaste activa bestaan uit deelnemingen, vorderingen op deelnemingen, derivaten en overige financiële vaste activa. Voor de grondslagen van waardering en resultaatbepaling terzake van deelnemingen wordt verwezen naar de paragraaf betreffende consolidatie.

#### **(a) Vorderingen op deelnemingen en overige vorderingen**

De vorderingen op deelnemingen en overige vorderingen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de uitgegeven lening. Transactiekosten worden op dit bedrag in mindering gebracht. Vervolgens worden de vorderingen op deelnemingen en overige vorderingen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs. Verschillen tussen de nominale waarde 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. Tot en met 2004 werden de vorderingen op deelnemingen en overige vorderingen gewaardeerd tegen nominale waarde.

#### **(b) 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 valuta koersen. De ter afdekking van deze risico's gebruikte afdekkinginstrumenten betreffen renteswaps, rentecaps en valutaswaps. Gezien hun specifieke aanwending is terzake van al deze afdekkinginstrumenten hedge accounting van toepassing. Daarbij kunnen alle afdekkingstransacties worden aangemerkt als cash flow hedges.

Derivaten worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs. Vervolgens worden derivaten met ingang van 2005 gewaardeerd tegen reële waarde, gebaseerd op een marktnotering of een model tot waardering van derivaten. Mutaties in de reële waarde worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties (onderdeel van het eigen vermogen), mits de afdekking 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. In beginsel zullen de parameters (looptijd, nominaal bedrag en dergelijke) van het af te dekken instrument en het afdekkinginstrument volledig overeenkomen. 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.

### (c) Overige financiële vaste activa

De overige financiële vaste activa bestaan uit overige financiële belangen en overige vorderingen. Voor de grondslagen van waardering en resultaatbepaling voor overige vorderingen wordt verwezen naar letter (a) van deze paragraaf.

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 de 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. Tot en met 2004 werden de overige financiële belangen gewaardeerd tegen kostprijs.

## Vlottende activa

### (a) 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 voorraad grond (bouwlocaties) wordt gewaardeerd op verkrijgingsprijs of lagere reële waarde verminderd met te verwachten, direct gerelateerde verkoopkosten. In de verkrijgingsprijs zijn tevens opgenomen de kosten die samenhangen met de verwerving van de grond en kosten voor bouwrijp maken van de grond. Ook vastgoedbeleggingen waarvoor vanaf het begin het voornemen bestaat deze te verkopen worden als voor verkoop beschikbare activa verantwoord.

### (b) Handels- en overige vorderingen

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

### (c) Liquide middelen

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

## Eigen vermogen

### (a) Geplaatst kapitaal

Het geplaatste kapitaal omvat de op uitgegeven aandelen gestorte bedragen. Transactiekosten die direct verband houden met de uitgifte van aandelen worden hierop in mindering gebracht.

### (b) Ingehouden winst

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

### (c) Overige reserves

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

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

De grondslagen voor de reserve afdekkingstransacties worden besproken onder letter (b) in de paragraaf Financiële vaste activa. De grondslagen voor de reserve omrekeningsverschillen worden besproken onder letter (c) in de paragraaf Vreemde valuta.

### **Leningen**

Deze post betreft obligaties en onderhandse leningen alsmede schulden aan kredietinstellingen. Leningen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de opgenomen lening. Transactiekosten worden op dit bedrag in mindering gebracht. Vervolgens worden de schulden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Het verschil tussen de nominale waarde en de kostprijs wordt daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rente methodiek. Tot en met 2004 werden de leningen gewaardeerd tegen nominale waarde en transactiekosten werden afzonderlijk geactiveerd en lineair afgeschreven over de looptijd van de lening.

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

### **Voorzieningen 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 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 van de winst- en verliesrekening van de verschuldigde premie terzake van de pensioenen.

Voor de pensioenregelingen van enkele dochterondernemingen en joint ventures is wel de informatie beschikbaar die noodzakelijk is voor de verantwoording als toegezegd-pensioenregeling. In dat geval wordt in de balans een netto vordering of verplichting opgenomen die het totaal is van de volgende bedragen:

1. de contante waarde van de brutoverplichting uit hoofde van de toegezegd-pensioenregeling op de balansdatum. Deze verplichtingen worden berekend in overeenstemming met de projected unit credit method. Volgens deze methode wordt de contante waarde van de pensioenverplichtingen bepaald op basis van het aantal actieve dienstjaren tot aan de balansdatum, het geraamde salarisniveau per de verwachte pensioneringsdatum en de marktrente.
2. vermeerderd met enige actuariële winsten (verminderd met enige actuariële verliezen) die nog niet zijn opgenomen in de winst- en verliesrekening. Actuariële winsten en verliezen worden niet in de winst- en verliesrekening verantwoord, tenzij het totaal van deze cumulatieve verschillen en wijzigingen buiten een bandbreedte van 10% van de grootste van de verplichtingen uit hoofde van de regeling of de reële waarde van de bijbehorende beleggingen valt. Het deel dat buiten de bandbreedte valt, wordt ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht over de resterende arbeidsjaren van de deelnemers (corridor methode).
3. verminderd met enige nog niet opgenomen pensioenkosten van verstreken diensttijd. Indien als gevolg van de herziening van pensioenregelingen de verwachte verplichtingen op basis van toekomstige salarisniveaus ten aanzien van reeds verstreken dienstjaren (backservicekosten) toenemen, wordt deze toename niet volledig verantwoord in de periode waarin de rechten verleend worden, maar gespreid over de resterende dienstjaren van de leden ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.
4. verminderd met de reële waarde op de balansdatum van eventuele fondsbeleggingen 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 bestaat deze categorie onder meer uit lange termijn bonussen voor het directie-team en staf- en BA directeuren, loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid 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) 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.

### (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.

### 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.

### Latente belastingen

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen voor tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de in deze jaarrekening gevolgde waarderinggrondslagen anderzijds. De berekening van de latente belastingvorderingen en -verplichtingen geschiedt tegen de op het einde van het verslagjaar geldende belastingtarieven of tegen de in komende jaren geldende tarieven, voorzover reeds bij wet vastgesteld.

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

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

Latente belastingvorderingen en verplichtingen worden gewaardeerd op nominale waarde.

#### **Kortlopende verplichtingen**

De handels- en overige schulden worden opgenomen voor de reële waarde van de tegenprestatie, gewoonlijk het nominale bedrag.

#### **Netto-omzet**

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

Financieringsbaten en –lasten worden verantwoord op basis van tijdsevenredigheid, rekening houdend met het effectieve rendement van het actief. Royalties worden opgenomen volgens het toerekening-beginsel. Dividend wordt verantwoord op het moment dat de onderneming het recht heeft verkregen om de betaling te ontvangen.

### **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.

#### **(a) 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 dergelijke vereiste zorgt ervoor dat geen enkele deelnemer in een joint venture zich in een positie bevindt waardoor hij eenzijdig de zeggenschap heeft over de activiteit.



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

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

#### **(b) Onderscheid tussen materiële vaste activa voor operationele doeleinden en vastgoedbeleggingen**

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

- vastgoedbeleggingen worden aangehouden om huuropbrengsten te genereren en/of waardeverhoging 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 doeleinden 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 materiële vaste activa voor operationele doeleinden 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 doeleinden 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 vereist 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.

### (a) Bijzondere waardeverminderingen van goodwill en andere vaste activa

De boekwaarde van vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering. 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 terugdraaien 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 (in het geval van vaste activa) terugnemingen daarvan.

### (b) Economische levensduur en restwaarde van materiële vaste activa

De materiële vaste activa maken een belangrijk deel uit van de totale activa van de vennootschap, de kosten van periodieke afschrijvingen vormen een belangrijk deel van de jaarlijkse bedrijfslasten. De op basis van haar inschattingen en veronderstellingen door de directie vastgestelde economische levensduur en restwaarden hebben een belangrijke invloed op de waardering en resultaatbepaling van materiële vaste activa. De economische levensduur van materiële vaste activa 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 de vennootschap. Periodiek wordt getoetst of zich zodanige wijzigingen hebben voorgedaan in inschattingen en veronderstellingen dat een aanpassing van de economische levensduur en/of restwaarde noodzakelijk is. Een dergelijke aanpassing wordt prospectief doorgevoerd.

### (c) Waardering van vastgoed tegen reële waarde

Zoals eerder beschreven wordt de jaarlijkse bepaling van de reële waarde van vastgoedbeleggingen gedeeltelijk uitgevoerd door interne taxateurs. In dat kader zijn de volgende veronderstellingen en schattingen van belang. De beste aanwijzingen voor de reële waarde zijn de gangbare prijzen op een actieve markt voor soortgelijke lease-overeenkomsten en andere contracten. Bij het ontbreken van dergelijke informatie wordt de reële waarde zelfstandig vastgesteld binnen een bandbreedte van redelijke schattingen van de reële waarde.

Deze schattingen van de reële waarde worden ontleend aan:

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

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

#### (d) Latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen, met inbegrip van die voortvloeiend uit voorwaartse verliescompensatie, worden gewaardeerd indien het waarschijnlijk is dat er 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.

#### (e) Actuariële assumpties voorzieningen personeelsbeloningen

Voorzieningen uit hoofde van personele regelingen alsmede netto vorderingen of verplichtingen uit hoofde van pensioenregelingen van deelnemingen worden actuariëel bepaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van veronderstellingen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen in salaris, sterfte, personeelsverloop, rendement van beleggingen en andere uitgangspunten. Wijzigingen in deze inschattingen en veronderstellingen kunnen leiden tot zogenoemde actuariële winsten en verliezen die, voorzover een bandbreedte van 10% wordt overschreden, 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.

#### (f) Voorzieningen voor claims en geschillen

Periodiek wordt door de directie een beoordeling uitgevoerd op alle claims en geschillen teneinde te bepalen in welke mate er sprake is van bestaande en/of voorwaardelijke verplichtingen. 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 er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van het bedrag van de verplichting. Een voorwaardelijke verplichting dient te worden toegelicht. Aan de hand van de uitkomst van deze beoordeling wordt derhalve bepaald voor welke claims en geschillen een voorziening zal worden getroffen en voor welke een toelichting zal worden opgenomen. Indien een voorziening dient te worden getroffen vraagt ook de inschatting van de kans en omvang van een uitstroom van middelen een aanzienlijke mate van beoordeling. In deze beoordeling maakt de directie mede gebruik van juridisch advies.

## Financieel Risico Management

### Financiële risicofactoren

Door de aard van de activiteiten heeft Schiphol Group te maken met een verscheidenheid aan risico's: marktrisico, kredietrisico en liquiditeitsrisico. In het beheerprogramma voor financiële risico's (dat deel uitmaakt van het totale risicobeheerprogramma van Schiphol Group) ligt de nadruk op de onvoorspelbaarheid van de financiële markten en op het minimaliseren van de eventuele nadelige effecten daarvan op de financiële resultaten van Schiphol Group. Schiphol Group maakt gebruik van derivaten voor de afdekking van bepaalde risicoposities. Het financiële risicobeheer wordt verzorgd door een centrale treasury-afdeling (Corporate Treasury) en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. De directie stelt schriftelijke richtlijnen op voor het financiële risicobeheer, en stelt daarnaast ook het beleid vast voor specifieke aandachtsgebieden als valutarisico, renterisico, kredietrisico, gebruik van afgeleide en niet-afgeleide financiële instrumenten (derivaten), en de investering van een tijdelijk surplus aan liquiditeiten.

#### (a) Marktrisico

Marktrisico omvat drie soorten risico's: valutarisico, prijsrisico en renterisico.

#### (I) Valutarisico

Valutarisico treedt op als toekomstige zakelijke transacties, verantwoorde activa en passiva en netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone worden uitgedrukt in een valuta die niet de functionele valuta van de entiteit is (de euro in het geval van Schiphol Group). Schiphol Group is internationaal actief en heeft te maken met valutarisico's via diverse valutaposities, met name de Japanse yen (langlopende schulden), de Amerikaanse dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone en langlopende schulden) en de Australische dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de euro zone). Bij de beheersing van het valutarisico maakt Schiphol Group gebruik van termijncontracten. Corporate Treasury is verantwoordelijk voor het beheer van de nettopositie in de afzonderlijke vreemde valuta's via het gebruik van externe valutatermijncontracten. Het beleid voor de beheersing van het financiële risico is dat vrijwel 100% van de verwachte transacties (voornamelijk ter financiering van de kasstromen) wordt afgedekt. Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de euro zone, waarvan de netto-investeringen te maken krijgen met een omrekeningsrisico. De valutapositie die samenhangt met de netto-investeringen van de activiteiten buiten de euro zone van Schiphol Group wordt niet afgedekt.

#### (II) Prijsrisico

Prijsrisico betreft het risico dat de waarde van een financieel instrument zal schommelen als gevolg van veranderingen in marktprijzen. Schiphol Group heeft te maken met het prijsrisico van aandelen en vergelijkbare effecten via de beleggingen die door Schiphol Group worden aangehouden en die als 'beschikbaar voor verkoop' in de geconsolideerde balans zijn opgenomen.

#### (III) 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 aan te houden in vastrentende waarden.

### Kasstroom-renterisico

Het kasstroom-renterisico betreft het risico dat de toekomstige kasstromen van een financieel instrument zullen schommelen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Schiphol Group heeft behalve liquide middelen geen omvangrijke financiële activa die een kasstroom-renterisico lopen. Het kasstroom-renterisico van Schiphol Group hangt samen met langlopende leningen tegen een variabele rente. Deze positie wordt beperkt door het beleid van Schiphol Group om maximaal 25% van de geleende gelden tegen een variabele rente aan te houden. Het kasstroom-renterisico wordt beheerst door het gebruik van renteswaps waarmee van een variabele rente kan worden overgestapt op een vaste rente. Als onderdeel van een renteswap komt Schiphol Group met een tegenpartij overeen om op vooraf vastgestelde momenten een ruil aan te gaan van het verschil tussen een vast contracttarief en een variabele rente. Dit verschil wordt berekend op basis van de overeengekomen onderliggende hoofdsom.

### (b) Kredietrisico

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

### (c) 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 via een toereikend bedrag aan toegezegde kredietfaciliteiten financiering voorhanden is.

### Schatting van de reële waarde

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

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

Beurskoersen of door handelaars genoemde prijzen voor vergelijkbare instrumenten worden gebruikt voor langlopende schulden. Andere waarderingstechnieken, zoals verwachte kasstroommodellen, worden gebruikt voor de bepaling van de reële waarde van de resterende financiële instrumenten. De reële waarde van renteswaps wordt berekend als de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen. De reële waarde van valutatermijncontracten wordt bepaald op basis van de koers op de valutatermijnmarkt per balansdatum. Verondersteld wordt dat de nominale waarde na aftrek van de geschatte aanpassingen voor handelsdebiteuren en -crediteuren de reële waarde benadert. Voor de informatieverschaffing wordt de reële waarde van de financiële activa en passiva geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor Schiphol Group voor vergelijkbare financiële instrumenten geldt.

(in EUR 1.000)	Aviation		Consumers	
	2005	2004	2005	2004
<b>Winst- en verliesrekening</b>				
Externe netto omzet	<b>572.529</b>	525.021	<b>195.343</b>	182.377
Interne netto omzet	<b>19.414</b>	27.373	<b>36.954</b>	14.971
<b>Netto omzet</b>	<b>591.943</b>	552.393	<b>232.297</b>	197.348
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-
Afschrijvingen vaste activa	<b>115.148</b>	98.632	<b>14.873</b>	14.633
Bijzondere waardeveranderingen vaste activa	-	1.649	-	247
Andere niet geldelijke uitgaven	-/- <b>2.032</b>	6.040	-/- <b>2.275</b>	930
Exploitatieresultaat	<b>99.224</b>	96.825	<b>124.623</b>	105.701
Resultaat deelnemingen incl. rente baten	-	-	-	-/- 179
<b>Balans</b>				
Totaal activa	<b>1.972.615</b>	1.876.681	<b>298.963</b>	291.404
Totaal vaste activa	<b>1.711.611</b>	1.637.717	<b>209.910</b>	208.394
Deelnemingen equity methode	-	-	-	89
Totale verplichtingen (exclusief winstbelasting)	<b>691.321</b>	673.194	<b>65.166</b>	65.304
Investerings vaste activa	<b>186.924</b>	204.770	<b>16.306</b>	22.749

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

De Business Area Aviation levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen op Amsterdam Airport Schiphol.

De Business Area Consumers richt zich voor wat betreft de luchthavens waar Schiphol Group actief is, op het ontwikkelen van moderne winkels en horecagelegenheden en het aanbieden van reisoplossingen.

De Business Area Real Estate richt zich op de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie van en het beleggen in vastgoed op en nabij Amsterdam Airport Schiphol en andere luchthavens in binnen- en buitenland.

De Business Area Alliances & Participations heeft twee doelstellingen. Het versterken van de positie van onze binnenlandse regionale luchthavens en zorgen voor risicospreiding door het exporteren van de door ons ontwikkelde AirportCity-formule, al dan niet door (gedeeltelijk) te participeren in buitenlandse luchthavens.

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

Aangezien een zeer belangrijk deel van de huidige activiteiten van Schiphol Group zich concentreert in Nederland (99,7% van de geconsolideerde omzet) zijn geen geografische segmenten aangemerkt.

Real Estate		Alliances & Participations		Eliminaties		Totaal	
2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
<b>116.233</b>	107.081	<b>63.463</b>	61.847	–	–	<b>947.567</b>	876.326
<b>90.014</b>	91.403	<b>27.437</b>	37.353	<b>-/- 173.819</b>	<b>-/- 171.100</b>	–	–
<b>206.247</b>	198.484	<b>90.900</b>	99.201	<b>-/- 173.819</b>	<b>-/- 171.100</b>	<b>947.567</b>	876.326
<b>11.375</b>	5.408	<b>1.002</b>	<b>-/- 337</b>	–	–	<b>12.377</b>	5.071
<b>22.995</b>	21.623	<b>8.787</b>	9.297	–	–	<b>161.803</b>	144.185
<b>588</b>	5.133	<b>4.315</b>	8.337	–	–	<b>4.903</b>	15.365
<b>-/- 3.330</b>	1.381	<b>-/- 2.713</b>	950	–	–	<b>-/- 10.349</b>	9.302
<b>78.542</b>	65.108	<b>8.598</b>	<b>-/- 2.740</b>	–	–	<b>310.987</b>	264.893
<b>-/- 3.619</b>	<b>-/- 1.838</b>	<b>7.715</b>	6.713	–	–	<b>4.096</b>	4.696
<b>1.207.811</b>	1.208.927	<b>201.986</b>	179.065	–	–	<b>3.681.375</b>	3.556.077
<b>1.154.822</b>	1.160.188	<b>173.055</b>	150.915	–	–	<b>3.249.398</b>	3.157.214
<b>6.237</b>	9.607	<b>11.605</b>	19.911	–	–	<b>17.842</b>	29.607
<b>475.551</b>	488.424	<b>93.872</b>	82.967	–	–	<b>1.325.910</b>	1.309.888
<b>49.860</b>	38.225	<b>23.905</b>	32.424	–	–	<b>276.995</b>	298.168

## 1. Immateriële vaste activa

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

	(in EUR 1.000)		Ontwikkeling				Immateriële		Totaal
	Goodwill		Oprichtings- kosten	geautomatiseerde toepassingen	Software licenties	vaste activa in aanbouw			
<b>Samenstelling 31 december 2003</b>									
Aanschaffingswaarde	7.454		397	–	–	–	–	–	7.851
Afschrijvingen en waardeverminderingen	-/- 3.648	-/-	162	–	–	–	–	-/-	3.810
<b>Boekwaarde</b>	<b>3.806</b>		<b>235</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>		<b>4.041</b>
Transitie naar IFRS	-/- 2.650	-/-	143	–	–	–	–	-/-	2.793
<b>Boekwaarde aanvang boekjaar</b>	<b>1.156</b>		<b>92</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>		<b>1.248</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>									
Investeringen	940	–	–	–	–	–	5.116	–	6.056
Oplevering immateriële vaste activa	–	–	–	1.401	437	-/-	1.838	–	–
Afschrijvingen	–	-/- 104	-/-	177	-/- 83	–	–	-/-	364
Bijzondere waardeverminderingen	-/- 940	–	–	–	–	–	–	-/-	940
Hergroeperingen	–	12	-/-	60	–	–	–	-/-	48
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>–</b>	<b>-/- 92</b>	<b>1.164</b>	<b>354</b>	<b>3.278</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>4.704</b>
<b>Samenstelling 31 december 2004</b>									
Aanschaffingswaarde	2.096	–	–	1.341	437	–	3.278	–	7.152
Afschrijvingen en waardeverminderingen	-/- 940	–	-/-	177	-/- 83	–	–	-/-	1.200
<b>Boekwaarde</b>	<b>1.156</b>	<b>–</b>	<b>1.164</b>	<b>354</b>	<b>3.278</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>5.952</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>									
Investeringen	–	–	–	–	–	–	8.943	–	8.943
Oplevering immateriële vaste activa	–	–	–	4.668	1.813	-/-	6.481	–	–
Acquisities	5.502	–	–	–	–	–	–	–	5.502
Afschrijvingen	–	–	-/-	1.647	-/- 622	–	–	-/-	2.269
Bijzondere waardeverminderingen	-/- 307	–	–	–	–	–	–	-/-	307
Hergroeperingen	–	–	–	–	43	–	–	–	43
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>5.195</b>	<b>–</b>	<b>3.021</b>	<b>1.234</b>	<b>2.462</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>11.912</b>
<b>Samenstelling 31 december 2005</b>									
Aanschaffingswaarde	7.598	–	–	6.103	2.298	–	5.740	–	21.739
Afschrijvingen en waardeverminderingen	-/- 1.247	–	-/-	1.918	-/- 709	–	–	-/-	3.874
<b>Boekwaarde</b>	<b>6.351</b>	<b>–</b>	<b>4.185</b>	<b>1.589</b>	<b>5.740</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>17.865</b>



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

De per 31 december 2005 aanwezige goodwill heeft tot een bedrag van EUR 0,8 miljoen betrekking op het in 2001 door Schiphol Group verworven additionele belang van 16,66% in Schiphol Telematics B.V. De boekwaarde van de goodwill is ultimo 2005 getoetst aan de bedrijfswaarde. De bedrijfswaarde is berekend op basis van gegevens uit het businessplan 2004-2010 van Schiphol Telematics B.V. en een disconteringsvoet van 7,7%. De toets gaf geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardevermindering.

In september 2005 heeft Malpensa Real Estate 2 BV (een 60% dochteronderneming van Schiphol Group) een belang van 47,44% in Villa Carmen BV verworven tegen een betaling in contanten en inbreng van grond. Bij deze transactie is een goodwill ontstaan van EUR 5,5 miljoen. Deze goodwill zal in 2006 voor de eerste maal worden getoetst op een eventuele bijzondere waardevermindering. Voor een nadere toelichting op deze acquisitie wordt verwezen naar de toelichtingen op het kasstroomoverzicht. Voor een nadere toelichting bij de classificatie als joint venture wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen.

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. De oplevering van ontwikkelde geautomatiseerde toepassingen heeft onder andere betrekking op de oplevering van de nieuwe release van Oracle.

## 2. Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten

De samenstelling en het verloop van de materiële vaste 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 2003</b>							
Aanschaffingswaarde	532.021	448.496	1.028.393	773.738	199.897	2.982.545	
Afschrijvingen en waardeverminderingen	-/- 175.314	-/- 81.982	-/- 345.712	-/- 366.814	-/- 117.534	-/- 1.087.356	
<b>Boekwaarde</b>	<b>356.707</b>	<b>366.514</b>	<b>682.681</b>	<b>406.924</b>	<b>82.363</b>	<b>1.895.189</b>	
Transitie naar IFRS	403	-/- 5.002	-/- 82.016	50.883	17	-/- 35.715	
<b>Boekwaarde 1 januari 2004</b>	<b>357.110</b>	<b>361.512</b>	<b>600.665</b>	<b>457.807</b>	<b>82.380</b>	<b>1.859.474</b>	
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>							
Opgeleverde activa	13.458	51.015	72.489	143.936	37.744	318.642	
Afschrijvingen	-/- 16.270	-/- 10.251	-/- 29.603	-/- 63.763	-/- 20.868	-/- 140.755	
Bijzondere waardeverminderingen	-/- 2.896	-/- 3.438	-/- 542	-/- 887	72	-/- 7.691	
Verkopen			-/- 5.122	-/- 1.109		-/- 6.231	
Desinvesteringen	-/- 688	-/- 596	-/- 573	-/- 954	-/- 252	-/- 3.063	
Hergroeperingen		4.042	-/- 22.472	19.663	167	1.400	
Acquisities en (de)consolidaties			604	-/- 36	831	1.399	
Omrekeningsverschillen					-/- 30	-/- 30	
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 6.396</b>	<b>40.772</b>	<b>14.781</b>	<b>96.850</b>	<b>17.664</b>	<b>163.671</b>	
<b>Samenstelling 31 december 2004</b>							
Aanschaffingswaarde	544.379	497.790	925.660	1.046.641	235.945	3.250.415	
Afschrijvingen en waardeverminderingen	-/- 193.666	-/- 95.507	-/- 310.214	-/- 491.984	-/- 135.901	-/- 1.227.272	
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	<b>350.713</b>	<b>402.283</b>	<b>615.446</b>	<b>554.657</b>	<b>100.044</b>	<b>2.023.143</b>	
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>							
Opgeleverde activa	40.107	31.873	143.915	83.612	21.721	321.228	
Afschrijvingen	-/- 17.563	-/- 9.419	-/- 32.601	-/- 70.980	-/- 22.266	-/- 152.829	
Bijzondere waardeverminderingen	-/- 229	300	-/- 1.138	-/- 626	-/- 77	-/- 1.770	
Verkopen			-/- 4.891	-/- 1.008	-/- 584	-/- 6.483	
Desinvesteringen	295	-/- 722	-/- 3.156	-/- 3.013	-/- 110	-/- 6.706	
Hergroeperingen		-/- 847	-/- 1	175	-/- 249	-/- 922	
Reclassificatie naar vastgoed in aanbouw		-/- 242		-/- 44		-/- 286	
Omrekeningsverschillen					13	13	
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>22.610</b>	<b>20.943</b>	<b>102.128</b>	<b>8.116</b>	<b>-/- 1.552</b>	<b>152.245</b>	
<b>Samenstelling 31 december 2005</b>							
Aanschaffingswaarde	564.332	527.991	1.056.266	1.109.159	268.480	3.526.228	
Afschrijvingen en waardeverminderingen	-/- 191.009	-/- 104.765	-/- 338.692	-/- 546.386	-/- 169.988	-/- 1.350.840	
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>373.323</b>	<b>423.226</b>	<b>717.574</b>	<b>562.773</b>	<b>98.492</b>	<b>2.175.388</b>	

In de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten, categorie Gebouwen, is een bedrag van EUR 45,4 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.

In december 2004 is het hoofdkantoor van Schiphol Group (Schipholgebouw) voor 50% ondergebracht in het Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB, onder handelsnaam bekend als ACRE Fund). In december 2005 is de andere 50% in deze vennootschap ondergebracht. NV Luchthaven Schiphol neemt, via de 100% dochter Schiphol Real Estate B.V., voor 50% deel in het kapitaal van AREB. Dit belang wordt proportioneel geconsolideerd. Gelet op het feit dat NV Luchthaven Schiphol het ingebrachte pand zelf gebruikt, wordt het resterende belang van Schiphol Group in dit pand (50%), verantwoord als materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten en niet als vastgoedbelegging. De verkoopopbrengst bedroeg EUR 24,9 miljoen. De in het verloop overzicht met betrekking tot deze transactie verantwoorde kostprijs van de verkoop onder gebouwen en installaties ter hoogte van EUR 5,9 miljoen betreft de resterende 50% van de totale boekwaarde van het verkochte object. Voor een nadere toelichting bij de bepaling van het verkoopresultaat wordt verwezen naar paragraaf 25.

Voor een uiteenzetting van de bijzondere waardeverminderingen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening, paragraaf 30.

### 3. Activa in aanbouw of ontwikkeling

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

(in EUR 1.000)	Objecten in aanbouw tbv operationele activiteiten	Objecten in aanbouw tbv vastgoed- belegging	Totaal
<b>Boekwaarde 1 januari 2004</b>	<b>298.542</b>	<b>117.542</b>	<b>416.084</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>			
Investeringsuitgaven	259.572	33.485	293.057
Activering van bouwrente	3.740	106	3.846
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	-/- 318.642	-/- 15.234	-/- 333.876
(De)consolidatie	-	-/- 10.782	-/- 10.782
Bijzondere waardeverminderingen	-/- 1.984	-/- 4.750	-/- 6.734
Omrekeningsverschillen	-/- 1	122	121
Overboeking	1.765	-/- 3.744	-/- 1.979
Hergroeperingen	4.993	-/- 5.093	-/- 100
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 50.557</b>	<b>-/- 5.890</b>	<b>-/- 56.447</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	<b>247.985</b>	<b>111.652</b>	<b>359.637</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>			
Investeringsuitgaven	229.894	38.157	268.051
Activering van bouwrente	2.209	78	2.287
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	-/- 321.229	-/- 36.968	-/- 358.197
Bijzondere waardeverminderingen	-/- 188	-/- 574	-/- 762
Acquisities	-	15.287	15.287
Reclassificatie van leasevorderingen	-	4.654	4.654
Hergroeperingen	-/- 5.324	4.342	-/- 982
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 94.638</b>	<b>24.976</b>	<b>-/- 69.662</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>153.347</b>	<b>136.628</b>	<b>289.975</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 2005 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 1,6% tot 1,8%.

Per 31 december 2005 was sprake van verplichtingen tot investeringen in materiële vaste activa tot een bedrag van EUR 50 miljoen, waarvan EUR 6 miljoen in vastgoed (per 31 december 2004 EUR 95 miljoen waarvan EUR 11 miljoen in vastgoed).

#### 4. Vastgoedbeleggingen

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

(in EUR 1.000)	Vastgoed in exploitatie	Terreinen	Totaal
<b>Boekwaarde 1 januari 2004</b>	<b>393.470</b>	<b>255.644</b>	<b>649.114</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>			
Opgeleverde vastgoedbeleggingen	7.959	7.275	15.234
Waardeveranderingen	8.234	-/ 3.163	5.071
Overboeking	600	-	600
Hergroeperingen	31.160	-/ 32.412	-/ 1.252
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>47.953</b>	<b>-/ 28.300</b>	<b>19.653</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	<b>441.423</b>	<b>227.344</b>	<b>668.767</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>			
Opgeleverde vastgoedbeleggingen	36.469	500	36.969
Verkopen	-/ 54.704	-	-/ 54.704
Waardeveranderingen	-/ 1.393	13.770	12.377
Hergroeperingen	-	1.862	1.862
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/ 19.628</b>	<b>16.132</b>	<b>-/ 3.496</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>421.795</b>	<b>243.476</b>	<b>665.271</b>

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

In de categorie vastgoed in exploitatie is een bedrag van EUR 93,8 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.

De reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd houdt rekening met in de balans opgenomen huurincentives. Voor een uiteenzetting van de waardeveranderingen wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening, paragraaf 26.

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

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

## 5. Deelnemingen

Het verloop van de post deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>29.607</b>	<b>70.356</b>
Transitie naar IFRS	-/- 7.058	-/- 50.476
<b>Boekwaarde 1 januari</b>	<b>22.549</b>	<b>19.880</b>
<b>Specificatie van mutaties in het boekjaar</b>		
Resultaat	1.777	1.717
Bijzondere waardeverminderingen	-/- 2.063	-
Dividend	-/- 4.708	-/- 1.173
Terugstorting kapitaal	-	262
Investerings	-	-/- 2.290
(De)consolidatie	-	8.197
Omrekeningsverschillen	369	-/- 730
Overige mutaties	-/- 82	3.744
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 4.707</b>	<b>9.727</b>
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>17.842</b>	<b>29.607</b>

In de post deelnemingen was per 31 december 2004 betreffende Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) een goodwill begrepen van EUR 2,1 miljoen. Het rendement van SADC wordt vooral bepaald door de marge die zij ontvangt op de uitgifte van gronden. Uit de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de aandeelhouders van SADC (zoals nader wordt besproken in het hoofdstuk Gerelateerde partijen) blijkt dat uitgifte van gronden voor het grootste deel niet eerder zal plaatsvinden dan na 2010. Voor de korte termijn betekent dit dat de exploitatie van SADC naar verwachting verliesgevend zal zijn, evenals dit het geval was in de afgelopen jaren. Als gevolg hiervan is in 2005 besloten de goodwill als bijzondere waardevermindering af te boeken ten laste van het resultaat.

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

## 6. Vorderingen op deelnemingen

Het verloop van de vorderingen op deelnemingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>42.049</b>	1.511
Transitie naar IFRS	–	43.803
<b>Boekwaarde 1 januari</b>	<b>42.049</b>	45.314
<b>Specificatie van mutaties in het boekjaar</b>		
(De)consolidatie	–	-/- 1.342
Omrekeningsverschillen	3.471	-/- 1.754
Overige mutaties	–	-/- 169
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>3.471</b>	-/- 3.265
<b>Boekwaarde 31 december</b>	<b>45.520</b>	42.049

De vorderingen op deelnemingen betreft uitsluitend de door Schiphol Group gehouden redeemable preference shares in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd (BACH). Terzake van de redeemable preference shares is sprake van een cumulatief recht op dividend. Voorts zal de nominale waarde van deze aandelen binnen een termijn van maximaal tien jaar worden terugbetaald aan de aandeelhouders. Op basis van deze kenmerken wordt de nominale waarde van de redeemable preference shares ad AUD 73,5 miljoen (EUR 45,5 miljoen) als langlopende vordering op deelneming geclassificeerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbate.

De reële waarde van de vorderingen op deelnemingen bedraagt per 31 december 2005 AUD 76,6 miljoen (EUR 47,4 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.

## 7. Leasevorderingen

Het verloop van de leasevorderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Vorderingen				Totaal
	uit financiële lease	Afgekochte erfpacht	Huur-incentives		
<b>Boekwaarde 31 december 2003</b>	–	–	–		–
Transitie naar IFRS	15.353	4.280	–		19.633
<b>Boekwaarde 1 januari 2004</b>	<b>15.353</b>	<b>4.280</b>	–		<b>19.633</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>					
Nieuw verstrekte huurincentives	–	–	5.301		5.301
Rentebijbeschrijving op leasevorderingen	1.792	–	–		1.792
Ontvangen leasetermijnen	-/- 2.737	–	–	-/-	2.737
Afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening	–	-/- 44	–	-/-	44
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 945</b>	<b>-/- 44</b>	<b>5.301</b>		<b>4.312</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	<b>14.408</b>	<b>4.236</b>	<b>5.301</b>		<b>23.945</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>					
Nieuw verstrekte huurincentives	–	–	4.359		4.359
Rentebijbeschrijving op leasevorderingen	1.669	–	–		1.669
Ontvangen leasetermijnen	-/- 2.737	–	–	-/-	2.737
Afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening	–	132	-/- 766	-/-	634
Reclassificatie naar objecten in aanbouw ten behoeve van vastgoedbelegging	–	-/- 4.368	–	-/-	4.368
Overige mutaties	164	–	–		164
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 904</b>	<b>-/- 4.236</b>	<b>3.593</b>	<b>-/-</b>	<b>1.547</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>13.505</b>	<b>–</b>	<b>8.894</b>		<b>22.399</b>

Van de leasevorderingen is per 31 december 2005 het kortlopende deel ad EUR 2,4 miljoen (per 31 december 2004 ad EUR 1,1 miljoen) verantwoord onder de handels- en overige vorderingen.

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



De resterende looptijd van de leasevorderingen is per 31 december 2005 als volgt. Het deel van de leasevorderingen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende vorderingen.

(in EUR 1.000)	> 1 jaar en				
	Totaal	< 1 jaar	> 1 jaar	< 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële lease contracten	<b>19.912</b>	2.737	17.175	10.948	6.227
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	<u>-/- 6.407</u>	<u>-/- 1.506</u>	<u>-/- 4.901</u>	<u>-/- 4.201</u>	<u>-/- 700</u>
Boekwaarde van de vorderingen uit financiële lease	<b>13.505</b>	1.231	12.274	6.747	5.527
Huurincentives	<u>8.894</u>	<u>1.153</u>	<u>7.741</u>	<u>7.694</u>	<u>47</u>
<b>Totaal leasevorderingen</b>	<b>22.399</b>	<b>2.384</b>	<b>20.015</b>	<b>14.441</b>	<b>5.574</b>

## 8. Overige financiële vaste activa

Het verloop van de overige financiële vaste activa is als volgt:

(in EUR 1.000)	Overige financiële belangen	Overige vorderingen	Totaal
<b>Boekwaarde 31 december 2003</b>	–	<b>10.205</b>	<b>10.205</b>
Transitie naar IFRS	–	-/- 4.280	-/- 4.280
<b>Boekwaarde 1 januari 2004</b>	–	<b>5.925</b>	<b>5.925</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>			
Nieuw verstrekte leningen	–	698	698
(De)consolidatie	–	671	671
Aflossingen	–	-/- 393	-/- 393
Afwaardering	–	-/- 400	-/- 400
Overige mutaties	–	68	68
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	–	-/- <b>54</b>	-/- <b>54</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	–	<b>5.871</b>	<b>5.871</b>
Transitie naar IFRS	11.697	-/- 1.671	10.026
<b>Boekwaarde 1 januari 2005</b>	<b>11.697</b>	<b>4.200</b>	<b>15.897</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>			
Nieuw verstrekte leningen	–	1.184	1.184
(De)consolidatie	–	-/- 760	-/- 760
Rentebijschrijving op overige vorderingen	–	187	187
Herwaardering overige financiële belangen	1.006	–	1.006
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>1.006</b>	<b>611</b>	<b>1.617</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>12.703</b>	<b>4.811</b>	<b>17.514</b>

Van de overige vorderingen is per 31 december 2005 het kortlopende deel ad EUR 0,3 miljoen (per 31 december 2004 ad EUR 0,7 miljoen) verantwoord onder de handels- en overige vorderingen.

Overige financiële belangen betreft per 31 december 2005 het 1% belang in Flughafen Wien AG. Waardering vindt plaats tegen reële waarde, welke wordt ontleend aan de beurskoers van het aandeel.

De overige vorderingen omvatten ondermeer twee leningen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met een gezamenlijke nominale waarde van EUR 2,7 miljoen, rentepercentage van 0% en een resterende looptijd van 7 jaar. De boekwaarde van de leningen bedraagt per 31 december 2005 EUR 1,3 miljoen, de reële waarde bedraagt EUR 2,2 miljoen, de effectieve rente is 3,0%.

Voorts is onder de overige vorderingen opgenomen een lening aan het Aviodrome met een nominale waarde (en boekwaarde) van EUR 1,6 miljoen, rentepercentage van 3,84% en een resterende looptijd van 9 jaar. De reële waarde wijkt niet materieel af van de nominale waarde aangezien de rente jaarlijks per balansdatum opnieuw wordt vastgesteld op basis van de dan geldende marktrente.

## 9. Activa beschikbaar voor verkoop

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

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

Daarnaast is hierin begrepen het terrein Schiphol Logistic Park voor een bedrag van EUR 9,5 miljoen. Voor deze grond bestaat de intentie deze in 2006 in te brengen in Schiphol Logistic Park B.V., het samenwerkingsverband tussen Schiphol Group en Air France-KLM.

## 10. Handels- en overige vorderingen

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

(in EUR 1.000)	2005	2004
Debiteuren	79.931	68.442
Te ontvangen baten	26.477	17.965
Vooruitbetaalde kosten	13.744	10.502
Omzetbelasting	8.443	12.308
Participanten en deelnemingen	1.255	1.141
Langlopende vorderingen	292	668
Leasevorderingen	2.384	1.089
Overige vorderingen	12.232	10.991
	<b>144.758</b>	<b>123.106</b>

De handels- en overige vorderingen worden opgenomen tegen de reële waarde van de tegenprestatie, gewoonlijk de nominale waarde, onder aftrek van een voorziening wegens oninbaarheid. Per 31 december 2005 is de post debiteuren inclusief een voorziening voor oninbaarheid ad EUR 3,0 miljoen (per 31 december 2004: EUR 2,5 miljoen).

## 11. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan voor EUR 236,6 miljoen (2004: EUR 228,1 miljoen) uit deposito's met een op balansdatum resterende looptijd variërend van 1 tot 3 maanden (gemiddeld 1 maand). De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt 2%. De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

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

## 12. Geplaatst kapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt EUR 136.134.065 en is verdeeld in driehonderdduizend aandelen van EUR 453,78. Per 31 december 2005 zijn, evenals per 31 december 2004, 171.255 aandelen geplaatst en volgestort. De verdeling over aandeelhouders is als volgt:

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

## 13. 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 2004 van EUR 46,4 miljoen. Dit bedrag is bij uitkering in 2005 onttrokken aan de ingehouden winst.

Het netto resultaat over 2005 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2005 nog begrepen het voorstel voor het over 2005 uit te keren dividend, zoals nader toegelicht in Overige gegevens.

## 14. 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	Overige wettelijke reserves		
<b>Stand per 31 december 2003</b>	-/- 7.481	–	–	308.670	301.189	
Transitie naar IFRS	7.481	–	–	-/- 308.670	-/- 301.189	
<b>Stand per 1 januari 2004</b>	–	–	–	–	–	
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>						
Omrekeningsverschillen	-/- 1.474	–	–	–	-/- 1.474	
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	-/- 1.474	–	–	–	-/- 1.474	
<b>Stand per 31 december 2004</b>	-/- 1.474	–	–	–	-/- 1.474	
Transitie naar IFRS	–	4.639	-/- 541	–	4.098	
<b>Stand per 1 januari 2005</b>	-/- 1.474	4.639	-/- 541	–	2.624	
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>						
Omrekeningsverschillen	846	–	–	–	846	
Mutaties in de reële waarde van overige financiële belangen	–	1.006	–	–	1.006	
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	–	–	-/- 8.100	–	-/- 8.100	
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	–	–	13.503	–	13.503	
Winstbelasting over deze mutatie	–	–	-/- 4.253	–	-/- 4.253	
Aanpassing tarief van de winstbelasting	–	–	-/- 916	–	-/- 916	
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>846</b>	<b>1.006</b>	<b>234</b>	<b>–</b>	<b>2.086</b>	
<b>Stand per 31 december 2005</b>	-/- 628	5.645	-/- 307	–	4.710	

### Reserve omrekeningsverschillen

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

### Reserve overige financiële belangen

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

### Reserve afdekkingstransacties

In de reserve afdekkingstransacties worden de mutaties in de reële waarde van derivaten verantwoord, nadat rekening is gehouden met latente belastingvorderingen en verplichtingen. Voorts worden in de reserve afdekkingstransacties de waarderingverschillen 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.

## 15. Aandeel van derden

Onder aandeel van derden is opgenomen het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V., Malpensa Real Estate B.V., Malpensa Real Estate Srl, Malpensa Real Estate II B.V. en Avioport S.p.A

## 16. Leningen

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(in EUR 1.000)				Nominaal	Referentie		
	Aflossing in	Rente	Valuta	(in 1.000)	afdekking	2005	2004
ISIN898	2007	0,67%	JPY	5.000.000	a	35.863	43.600
ISIN798	2009	1,08%	JPY	5.000.000	b	35.863	43.600
ISIN052	2009	Euribor + opslag	EUR	27.000	c	27.000	27.000
ISIN238	2007	USDlibor + opslag	USD	75.000	d	63.350	81.522
ISIN411	2005	Euribor + opslag	EUR	50.000		–	50.000
ISIN245	2018	5,16%	EUR	30.000		29.911	30.000
ISIN610	2010	Euribor + opslag	EUR	30.000		30.000	30.000
ISIN269	2013	4,38%	EUR	300.000		298.778	298.615
<b>EMTN programma</b>						<b>520.765</b>	<b>604.337</b>
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	21.715	e, g, h	21.715	21.715
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	10.463	i	10.463	13.500
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	4.727		4.727	–
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	11.927		11.927	11.927
ING Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	12.448	j	12.448	–
Fortis Bank	2011	Euribor + opslag	EUR	15.135	f	15.135	–
<b>Leningen AREB CV</b>						<b>76.415</b>	<b>47.142</b>
Europese							
Investeringsbank	2006-2011	3,75%	EUR	150.000		150.000	150.000
Overige leningen						<b>56.431</b>	<b>48.324</b>
<b>Totaal leningen</b>						<b>803.611</b>	<b>849.803</b>

Van de leningen is per 31 december 2005 het kortlopende deel ad EUR 28,4 miljoen (per 31 december 2004 ad EUR 80,2 miljoen) verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In 1999 (meest recentelijk geactualiseerd in 2005) is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gelanceerd, waarmee in de komende jaren naar behoefte financiële middelen ter beschikking staan tot een maximum van EUR 1.000 miljoen. Ultimo boekjaar is voor een totaal van EUR 520,8 miljoen opgenomen. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt.

Daarnaast is in 2002 een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 150 miljoen. Dit bedrag is in 2003 opgenomen. Aflossing zal plaatsvinden 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. Additionele zekerheden kunnen worden verlangd indien de credit rating beneden "A" (S&P) of "A2" (Moody's) komt. Net als in 2004 is de credit rating van schuld papier, uitgegeven onder het EMTN programma door N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland B.V. door S&P in 2005 vastgesteld op AA- en door Moody's op Aa3.

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

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

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

Van het totale bedrag aan leningen is EUR 63,3 miljoen opgenomen in Amerikaanse Dollars (USD 75 miljoen) en EUR 71,7 miljoen in Japanse Yen (JPY 10 miljard). Voor EUR 234,3 miljoen zijn leningen opgenomen met een variabele rente. In lijn met het beleid Financieel Risico Management zijn ter afdekking van de door variabele rente en vreemde valuta aanwezige risico's renteswaps, rentecaps, valutaswaps en in enkele gevallen gecombineerde valuta rente swaps afgesloten op de leningen. De aangegane transacties komen op relevante kenmerken zoals looptijd, omvang en dergelijke volledig overeen met de onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en of vaste dan wel gemaximeerde rente. Alle afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde kasstroomafdekkingen.

De derivaten betreffen de volgende contracten, waarbij de referenties verwijzen naar de gerelateerde leningen in het voorgaande overzicht.

Referentie	Wederpartij	Type	Rente	Valuta	Notional	Looptijd	Reële waarde in EUR 1.000 per			
							31 december 2005	1 januari 2005		
a	UBS AG	Valutaswap	5,27%	JPY	5.000.000	2007	9.906	12.863		
b	UBS AG	Valutaswap	5,59%	JPY	5.000.000	2009	11.796	11.215		
c	UBS AG	Renteswap	5,63%	EUR	27.000	2009	2.656	3.221		
d	ABN AMRO	Valutarente swap	5,26%	USD	75.000	2007	22.732	33.335		
e	ING	Renteswap	4,84%	EUR	10.858	2011	513	520		
f	ING	Renteswap	4,12%	EUR	12.600	2011	629	580		
Derivaten verantwoord onder de langlopende verplichtingen							<b>48.231</b>	<b>61.734</b>		
g	ING	Rentecap	4,25%	EUR	7.250	2011	-/-	67	-/-	135
h	ING	Rentecap	4,12%	EUR	3.600	2011	-/-	37	-/-	73
i	ING	Rentecap	4,12%	EUR	900	2011	-/-	9	-/-	18
j	ING	Rentecap	3,50%	EUR	10.800	2011	-/-	187		-
Derivaten verantwoord onder de financiële vaste activa							-/-	<b>300</b>	-/-	<b>226</b>
<b>Totaal</b>							<b>47.931</b>	<b>61.508</b>		

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 betreft 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 2005 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)	Totale boekwaarde	Boekwaarde		> 1 jaar en		
		< 1 jaar	> 1 jaar	< 5 jaar	> 5 jaar	
EMTN programma	520.765	-/-	170	520.935	161.395	359.540
Leningen AREB CV	76.415	-	-	76.415	-	76.415
Europese Investeringsbank	150.000	13.777	136.223	119.938	16.285	
Overige leningen	56.431	14.752	41.679	35.642	6.037	
<b>Totaal leningen</b>	<b>803.611</b>	<b>28.359</b>	<b>775.252</b>	<b>316.975</b>	<b>458.277</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 2005	Reële waarde 31 december 2005
EMTN programma	520.765	551.267
Leningen AREB CV	76.415	76.415
Europese Investeringsbank	150.000	152.673
Overige leningen	56.431	58.290
<b>Totaal leningen</b>	<b>803.611</b>	<b>838.645</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 1 januari 2004</b>	<b>834.815</b>	<b>58.896</b>	<b>893.711</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>			
Nieuw opgenomen leningen	12.535	–	12.535
Rentebijdrage op leningen	822	–	822
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	-/- 77.235	77.235	–
Aflossing van leningen	-/- 2.034	-/- 55.890	-/- 57.924
(De)consolidatie	671	–	671
Omrekeningsverschillen	–	-/- 12	-/- 12
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 65.241</b>	<b>21.333</b>	<b>-/- 43.908</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	<b>769.574</b>	<b>80.229</b>	<b>849.803</b>
Transitie naar IFRS	-/- 42.119	-/- 9	-/- 42.128
<b>Boekwaarde 1 januari 2005</b>	<b>727.455</b>	<b>80.220</b>	<b>807.675</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>			
Nieuw opgenomen leningen	67.002	–	67.002
Rentebijdrage op leningen	925	–	925
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	-/- 28.230	28.230	–
Aflossing van leningen	–	-/- 80.264	-/- 80.264
Omrekeningsverschillen	8.100	–	8.100
Overige mutaties	–	173	173
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>47.797</b>	<b>-/- 51.861</b>	<b>-/- 4.064</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>775.252</b>	<b>28.359</b>	<b>803.611</b>

## 17. Leaseverplichtingen

De samenstelling van de leaseverplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve	Einde	2005	2004
		rente	looptijd		
P1 / Traverse	ABP	6,7%	2035	<b>56.178</b>	56.850
Triport	ABP	7,0%	2034	<b>57.802</b>	58.533
Verkeerstoren	Abinton BV	7,7%	2012	<b>13.377</b>	14.983
Overige				<b>4.915</b>	5.320
<b>Totaal financiële lease contracten</b>				<b>132.272</b>	<b>135.686</b>
Afgekochte erfpacht				<b>52.323</b>	51.215
Huurincentives				<b>5.113</b>	2.863
<b>Totaal leaseverplichtingen</b>				<b>189.708</b>	<b>189.764</b>

Van de leaseverplichtingen is per 31 december 2005 het kortlopende deel ad EUR 7,2 miljoen (per 31 december 2004 ad EUR 3,8 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 of te kopen voor EUR 45. De huur wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van prijsindexcijfers voor de gezinsconsumptie. De grond onder P1 / Traverse is in erfpacht uitgegeven aan ABP gedurende de termijn van de lease.

Het Triport contract met ABP heeft een totale looptijd van 40 jaar met tussentijdse opties tot beëindiging van de huurovereenkomst na 25 en na 30 jaar. Bij voortijdige beëindiging is Schiphol Group een afkoopsom en boeterente verschuldigd, waarna de opstallen eigendom worden van Schiphol Group. De huur wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van prijsindexcijfers voor de gezinsconsumptie. De grond onder Triport is in erfpacht uitgegeven aan ABP gedurende de termijn van de lease.

Voorts huurt Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag BV (een 100% dochteronderneming van Schiphol Group, hierna Balnag) met ingang van 1992 gedurende een totale huurtermijn van 20 jaar de verkeerstoren op het centrum van de luchthaven van een financieringsmaatschappij, Abinton BV. Gedurende dezelfde periode wordt de verkeerstoren door Balnag verhuurd aan Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL). Beide contracten betreffen een financiële lease. De vordering uit hoofde van de verhuur aan LVNL is opgenomen onder de leasevorderingen. Beide partijen, Balnag én LVNL, hebben aan het einde van de looptijd een optie tot koop van de verkeerstoren voor een bedrag van EUR 2,1 miljoen.

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

De resterende looptijd van de lease verplichtingen is per 31 december 2005 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	<b>290.989</b>	12.426	278.564	47.800	230.764
Rentebestanddeel in financiële lease termijnen	<b>-/-158.717</b>	-/- 8.884	-/- 149.834	-/- 32.553	-/- 117.281
Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease	<b>132.272</b>	3.542	128.730	15.247	113.483
Vooruitontvangen erfpacht	<b>52.322</b>	1.003	51.319	3.923	47.396
Huurincentives	<b>5.114</b>	2.677	2.437	2.437	–
<b>Totaal lease verplichtingen</b>	<b>189.708</b>	<b>7.222</b>	<b>182.486</b>	<b>21.607</b>	<b>160.879</b>

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

(in EUR 1.000)

	Verplichtingen			Totaal
	uit financiële lease	Afgekochte erfpacht	Huur-incentives	
<b>Boekwaarde 31 december 2003</b>	–	–	–	–
Transitie naar IFRS	141.641	51.948	–	193.589
<b>Boekwaarde 1 januari 2004</b>	<b>141.641</b>	<b>51.948</b>	<b>–</b>	<b>193.589</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>				
Nieuwe lease overeenkomsten	5.635	–	–	5.635
Nieuw verstrekte huurincentives	–	–	3.143	3.143
Rentebijbeschrijving op leaseverplichtingen	12.077	–	–	12.077
Betaalde lease termijnen	-/- 14.924	–	–	-/- 14.924
Afschrijving ten gunste van de winst- en verliesrekening	–	-/- 733	-/- 280	-/- 1.013
Correctie Triport	-/- 8.555	–	–	-/- 8.555
Overige mutaties	-/- 188	–	–	-/- 188
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 5.955</b>	<b>-/- 733</b>	<b>2.863</b>	<b>-/- 3.825</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	<b>135.686</b>	<b>51.215</b>	<b>2.863</b>	<b>189.764</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>				
Nieuwe lease overeenkomsten	627	–	–	627
Afkoop van erfpacht contracten	–	2.106	–	2.106
Nieuw verstrekte huurincentives	–	–	3.406	3.406
Rentebijbeschrijving op leaseverplichtingen	10.296	–	–	10.296
Betaalde lease termijnen	-/- 14.256	–	–	-/- 14.256
Afschrijving ten gunste van de winst- en verliesrekening	–	-/- 998	-/- 1.156	-/- 2.154
Overige mutaties	-/- 81	–	–	-/- 81
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 3.414</b>	<b>1.108</b>	<b>2.250</b>	<b>-/- 56</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>132.272</b>	<b>52.323</b>	<b>5.113</b>	<b>189.708</b>

## 18. Voorzieningen Personeelsbeloningen

De voorzieningen personeelsbeloningen betreffen de volgende netto verplichtingen:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslag vergoedingen	Totaal
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>				
Waarde van de verplichtingen	57.088	10.323	11.121	<b>78.532</b>
Waarde van de beleggingen	5.571	–	–	<b>5.571</b>
	<u>51.517</u>	<u>10.323</u>	<u>11.121</u>	<u><b>72.961</b></u>
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	-/- 453	–	-/- 52	-/- <b>505</b>
<b>Verplichting in de balans</b>	<b>51.064</b>	<b>10.323</b>	<b>11.069</b>	<b>72.456</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>				
Waarde van de verplichtingen	50.442	9.474	6.794	<b>66.710</b>
Waarde van de beleggingen	8.413	–	–	<b>8.413</b>
	<u>42.029</u>	<u>9.474</u>	<u>6.794</u>	<u><b>58.297</b></u>
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	-/- 3.114	–	-/- 239	-/- <b>3.353</b>
<b>Verplichting in de balans</b>	<b>38.915</b>	<b>9.474</b>	<b>6.555</b>	<b>54.944</b>

**Vergoedingen na uitdiensttreding:** toegezegd-pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag, tegemoetkoming ziektekosten gepensioneerden

**Andere lange termijn personeelsbeloningen:** jubileumuitkeringen, lange termijn bonusregeling, sabbatical leave, loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid

**Ontslag vergoedingen:** wachtgeld, BUT, Loonsuppletie, loonsuppletie, werkloosheid

Voor genoemde voorzieningen voor personeelsbeloningen gaven aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslag vergoedingen	Totaal
Opbouw of toekenning van rechten	2.507	966	3.190	<b>6.663</b>
Toevoeging van interest	2.619	341	474	<b>3.434</b>
Last uit hoofde van actuariële winsten en verliezen	–	93	–	<b>93</b>
Verwachte baten uit beleggingen	-/- 218	–	–	-/- <b>218</b>
Overige kosten	33	5	–	<b>38</b>
<b>Totale kosten ten laste van 2004</b>	<b>4.941</b>	<b>1.405</b>	<b>3.664</b>	<b>10.010</b>
Opbouw of toekenning van rechten	2.851	1.103	1.209	<b>5.163</b>
Toevoeging van interest	2.653	357	429	<b>3.439</b>
Last uit hoofde van actuariële winsten en verliezen	-/- 8	450	–	<b>442</b>
Last toe te schrijven aan verstreken diensttijd	7.294	–	–	<b>7.294</b>
Vrijval (o.m. door inperking van de regeling)	-/- 21.582	-/- 1.647	-/- 1.448	-/- <b>24.677</b>
Verwachte baten uit beleggingen	-/- 299	–	–	-/- <b>299</b>
Overige kosten	11	-/- 17	71	<b>65</b>
<b>Totale kosten ten laste van 2005</b>	<b>-/- 9.081</b>	<b>246</b>	<b>261</b>	<b>-/- 8.574</b>

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

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

Het verloop van de betreffende voorzieningen gedurende het boekjaar was als volgt:

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeelsbeloningen	Ontslag vergoedingen	Totaal
<b>Boekwaarde 31 december 2003</b>	19.383	–	7.221	26.604
Transitie naar IFRS	29.904	9.213	3.895	43.012
<b>Stand per 1 januari 2004</b>	<b>49.287</b>	<b>9.213</b>	<b>11.116</b>	<b>69.616</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	4.941	1.405	3.664	10.010
Uitkeringen gedurende het boekjaar	-/- 2.394	-/- 295	-/- 3.711	-/- 6.400
Betaling van premies	-/- 838	–	–	-/- 838
Overboeking van de overige voorzieningen	68	–	–	68
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>1.777</b>	<b>1.110</b>	<b>-/- 47</b>	<b>2.840</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	<b>51.064</b>	<b>10.323</b>	<b>11.069</b>	<b>72.456</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	-/- 9.081	246	261	-/- 8.574
Uitkeringen gedurende het boekjaar	-/- 2.612	-/- 1.104	-/- 3.097	-/- 6.813
Betaling van premies	-/- 930	–	–	-/- 930
Reclassificatie naar kortlopende verplichtingen	–	–	-/- 1.220	-/- 1.220
Overige mutaties	475	9	-/- 458	26
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>-/- 12.148</b>	<b>-/- 849</b>	<b>-/- 4.514</b>	<b>-/- 17.511</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>38.916</b>	<b>9.474</b>	<b>6.555</b>	<b>54.945</b>

De voorzieningen zijn berekend uitgaande van de volgende actuariële veronderstellingen:

	31 december 2005	31 december 2004
Disconteringsvoet	4,00%	4,75%
Beleggingsrendement	4,00%	4,75%

	Voor 2005 én 2004
Algemene salarisstijging	2,00%
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	0,00% (55 tot 65 jaar) tot 3,00% (25 tot 34 jaar)
Inflatie	2,00%
Stijgingspercentage ziektekosten	4,00%
Overlevingskansen	GBM/V 1995-2000 leeftijdsterugstelling van 2 jaar voor mannen en 1 jaar voor vrouwen
Invalideringskansen	GMD 1994, vermenigvuldigd met 25%
Blijfkansen (m.b.t. FLO)	100%
Ontslagkansen, afhankelijk van leeftijd	0,10% (60 jaar) tot 4,20% (25 jaar)
Gehuwdheidsfrequenties	90% op pensioenleeftijd
Leeftijdsverschil	Mannen zijn 3 jaar ouder dan hun vrouwelijke partner
Arbeidsparticipatie partners	Mannen < 52 jaar 70% en mannen > 52 jaar 0%

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

#### 19. Latente belastingvorderingen en verplichtingen

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

(in EUR 1.000)	2005	2004
<b>Latente belastingvorderingen</b>		
Derivaten	-/- 14.277	-
<b>Latente belastingverplichtingen</b>		
Vastgoedbeleggingen	33.192	32.253
	<hr/>	<hr/>
	18.915	32.253
Langlopend (realisatie te verwachten na 12 maanden)	18.915	32.253
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 12 maanden)	-	-
	<hr/>	<hr/>
	18.915	32.253

De latente belastingvorderingen en verplichtingen worden gesaldeerd aangezien de vorderingen en verplichtingen onderdeel uit maken 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 belasting vorderingen in verband met derivaten en latente belastingverplichtingen in verband met vastgoed gedurende het boekjaar is als volgt:

(in EUR 1.000)

	Latente belastingen derivaten	Latente belastingen vastgoed	Totaal
<b>Boekwaarde 1 januari 2004</b>	–	33.575	33.575
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>			
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening	–	1.749	1.749
Aanpassing door verlaging van het belastingpercentage	–	-/- 3.071	-/- 3.071
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	–	-/- 1.322	-/- 1.322
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	–	32.253	32.253
Transitie naar IFRS	-/- 19.446	–	-/- 19.446
<b>Boekwaarde 1 januari 2005</b>	-/- 19.446	32.253	12.807
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>			
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in de Winst & Verliesrekening (vastgoed)	–	3.470	3.470
Latente belasting over herwaarderingen verantwoord in het Eigen Vermogen (derivaten)	4.253	–	4.253
Aanpassing door verlaging van het belastingpercentage	916	-/- 2.079	-/- 1.163
Overige mutaties	–	-/- 452	-/- 452
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	5.169	939	6.108
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	-/- 14.277	33.192	18.915

Per 31 december 2005 was geen sprake van verrekenbare tijdelijke verschillen en compensabele verliezen 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.

Daarnaast wordt verwezen naar de toelichtingen bij vennootschapsbelasting in de paragraaf Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.



## 20. Overige voorzieningen

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

(in EUR 1.000)	Onderrentabiliteit		Claims en		Totaal
	Lelystad		geschillen	Reorganisatie	
<b>Boekwaarde 31 december 2003</b>		<b>2.708</b>	<b>68</b>	<b>1.073</b>	<b>3.849</b>
Transitie naar IFRS	-/-	2.708	-	-	-/- 2.708
<b>Stand per 1 januari 2004</b>		<b>-</b>	<b>68</b>	<b>1.073</b>	<b>1.141</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>					
Onttrekkingen	-	-	-/-	41	-/- 41
Dotaties	-	10.000	-	-	10.000
Vrijval	-	-	-/-	200	-/- 200
Overboeking naar voorzieningen personeelsbeloningen	-	-/-	68	-	-/- 68
Overige mutaties	-	-	-/-	832	-/- 832
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>		<b>-</b>	<b>9.932</b>	<b>-/- 1.073</b>	<b>8.859</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>		<b>-</b>	<b>10.000</b>	<b>-</b>	<b>10.000</b>
<b>Totaal mutaties in het boekjaar 2005</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>		<b>-</b>	<b>10.000</b>	<b>-</b>	<b>10.000</b>

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

De voornaamste van voornoemde claims en geschillen betreft de rechtmatigheid van het bouwverbod voor het Groenenbergterrein. Bebouwing van het Groenenbergterrein zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan ernstig kunnen verstoren. Door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is daarom voor dit terrein een bouwverbod ex. Artikel 38 van de Luchtvaartwet (oud) afgekondigd. De eigenaar van het terrein heeft in juni 2003 een claim ingediend bij Schiphol Group voor de schade die voortvloeit uit het treffen van dit bouwverbod. Op 12 januari 2005 heeft de Rechtbank Haarlem Schiphol Group in een tussenvonnissen aansprakelijk gehouden voor de door een deskundigencommissie nader vast te stellen schade. Op 2 februari 2006 heeft de deskundigencommissie ten behoeve van de Rechtbank Haarlem haar ontwerp-advies uitgebracht, gedateerd op 31 januari 2006. Daarin is de hoogte van de schade (exclusief te vergoeden rente vanaf 19 februari 2003 tot de datum van het te wijzen vonnis door de Rechtbank Haarlem) bepaald op EUR 16,8 miljoen. Partijen hebben de gelegenheid om hierop te reageren waarna door de deskundigencommissie een definitief advies aan de Rechtbank Haarlem zal worden uitgebracht. Een vonnis van de Rechtbank Haarlem over de omvang van de schadevergoeding wordt medio 2006 verwacht.

In haar overwegingen betreffende de terzake van deze claim per 31 december 2005 te verantwoorden voorziening heeft de directie de volgende aspecten betrokken, en daarover zowel interne als externe juristen en andere deskundigen geraadpleegd.

Het advies van de deskundigencommissie betreft nog een ontwerp. Partijen hebben de gelegenheid om hierop te reageren. Schiphol Group ziet gemotiveerd aanleiding om van deze mogelijkheid gebruik te maken. In het ontwerp-advies wordt afgeweken van de uitgangspunten gehanteerd in de door Schiphol Group gemaakte lagere berekening van de geleden schade. Die uitgangspunten zijn naar haar mening nog altijd valide. Voorts is sprake van enkele andere, nieuwe ontwikkelingen die van belang kunnen zijn voor het bedrag van de schade. Schiphol Group heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat desgevraagd, en na consultatie van Luchtverkeersleiding Nederland, geantwoord dat onder bepaalde voorwaarden de gewijzigde bouwplannen van de eigenaar van het Groenenbergterrein niet meer tot enige capaciteitsbeperking van de Aalsmeerbaan zullen leiden. Indien het ministerie zou besluiten het bouwverbod op te heffen zal dit de omvang van de schade beperken.

Samengevat is de directie van mening dat er nog geen definitieve vaststelling van de schade is door de Rechtbank Haarlem; dat er voldoende aanleiding bestaat om gemotiveerd te stellen dat het bedrag van de schade in het ontwerpadvies te hoog is; dat in geval van opheffing van het bouwverbod de schade beperkt wordt en dat daarom op dit moment de schatting die de directie heeft gemaakt ten tijde van het opmaken van de jaarrekening over het voorgaande boekjaar niet hoeft te worden herzien.

De dotatie in 2004 van EUR 10 miljoen is met name de oorzaak voor de daling in de overige bedrijfskosten van EUR 17,5 miljoen in 2004 naar EUR 6,9 miljoen in 2005.

## 21. Winstbelasting

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

## 22. Handels- en overige schulden

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

(in EUR 1.000)	2005	2004
Schulden aan leveranciers	72.036	39.916
Schulden aan banken	82	14.284
Schulden aan participanten en deelnemingen	1	5.260
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	3.114	3.357
Schulden ter zake van pensioenen	794	723
Te betalen interest	15.284	15.077
Nog te betalen kosten	71.870	61.799
Vooruitontvangen baten	28.605	27.601
Overige schulden	27.630	19.848
	<b>219.416</b>	<b>187.865</b>

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

## 23. Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

### Winstbelasting

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan winstbelasting. In 2003 is de fiscale openingsbalans door Schiphol Group opgesteld en is de aangifte over 2002 ingediend. Volgens die aangifte is het fiscale vermogen van Schiphol Nederland B.V. per 1 januari 2002 EUR 2.115 miljoen hoger dan het commerciële vermogen. Dit wordt veroorzaakt door een hogere fiscale waardering van gronden van EUR 1.655 miljoen en een hogere fiscale waardering van opstallen en andere activa van EUR 460 miljoen. Momenteel onderzoekt de Belastingdienst de ingediende openingsbalans per 1 januari 2002 en de aangifte over het boekjaar 2002. Daarnaast vinden op dit moment gesprekken plaats tussen de directie van Schiphol Group en de Belastingdienst met het oogmerk op korte termijn tot overeenstemming te komen. De Belastingdienst heeft echter nog geen definitieve standpunten gecommuniceerd.

Zodra de definitieve aanslag winstbelasting 2002 vaststaat, zal over het verschil tussen het fiscale en het commerciële vermogen, voor zover het de fiscaal afschrijfbaar opstallen en andere activa betreft, een belastinglatentie worden gevormd. De vorming van deze latentie zal tot een eenmalige post in de winst- en verliesrekening leiden. Deze kan materieel zijn en zal positief uitvallen. Gelet op het onzekere karakter is deze actieve latentie in de balans per 31 december 2005 niet gewaardeerd.

### **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 in de toelichting op te nemen informatie. Schiphol Group beschikt evenwel 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. 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. Afhankelijk van de renteontwikkeling verwacht het ABP de volgens het zogenoemde nieuwe herstelplan benodigde dekkingsgraad in 2006 of in 2007 te realiseren. Daarbij is de pensioenpremie in 2006 ongewijzigd gebleven ten opzichte van 2005.

### **Omlegging van de A9**

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de A9 te Badhoevedorp een overeenkomst gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de Provincie Noord-Holland, de Gemeente Haarlemmermeer, het Regionaal Orgaan Amsterdam, de Gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland B.V. Op voorwaarde dat de omlegging van de A9 tegemoet komt aan door Schiphol Nederland B.V. gestelde condities in het kader van onder meer een doelmatige besteding van middelen, doorstroming van het verkeer en ontsluiting van het luchthavenareaal is een geconditioneerde bijdrage in de kosten van de omlegging toegezegd van maximaal EUR 15 miljoen, welke volgens de huidige planning in 2011 betaalbaar zal zijn. De bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd.

### **Omlegging van de N201**

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de N201 tussen Uithoorn en Hoofddorp een overeenkomst gesloten tussen de Provincie Noord-Holland en Schiphol Nederland B.V. In deze overeenkomst heeft Schiphol Nederland B.V. een bijdrage toegezegd van maximaal EUR 5 miljoen in geld (betaalbaar achteraf in gelijke jaarlijkse termijnen) en maximaal EUR 7 miljoen in natura. Aan de bijdrage zijn voorwaarden verbonden in het kader van realisatie van de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project, waarborging van de (strategische) belangen en de mainport positie van de luchthaven, doelmatige besteding van middelen en transparantie in de financiële verantwoording. Eén jaar nadat de vereiste ruimtelijke bestemmingswijzigingen met betrekking tot de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project onaantastbaar zijn geworden, wordt de eerste termijn van de bijdrage in geld opeisbaar. Volgens de huidige verwachtingen zal dit het geval zijn in 2008. Aan de bijdrage in natura wordt 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.

### **Havengeldverhogingen**

KLM heeft beroep aangetekend tegen de verhoging van de havengeldtarieven 2000. De behandeling van het beroep is reeds lange tijd aangehouden. Wederpartij voert aan dat het besluit strijdig is met het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en met het EG verdrag (misbruik van machtspositie). Schiphol Group schat in dat geen havengelden behoeven te worden terugbetaald.

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. Deze bezwaren zijn nog aanhangig. De grondslagen van de bezwaren stemmen in grote lijnen overeen met de bezwaren bij de havengeldverhoging 2000. Schiphol Group schat in dat geen havengelden behoeven te worden terugbetaald.

### **Diamantroof**

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

### **Investeringsverplichtingen en verplichtingen uit hoofde van andere langlopende contracten**

Voor een toelichting omtrent de per balansdatum bestaande verplichtingen tot het doen van investeringen in vaste activa wordt verwezen naar de toelichtingen bij de materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling (paragraaf 3). Voor een toelichting bij (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor onderhoud, schoonhouden en dergelijke wordt verwezen naar de toelichting bij de kosten uitbesteed werk en ander externe kosten (paragraaf 27).

### **Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen**

Schiphol Group heeft een voorwaardelijke verplichting van EUR 8,5 miljoen in het kader van het Uitwerkingsplan Mainport en Groen, waarvan de uitkeringen gespreid plaatsvinden over de jaren 2006 t/m 2009. Verder bestaat een verplichting van EUR 0,7 miljoen inzake het Schipholfonds en heeft Schiphol Group garanties verstrekt ten behoeve van door personeel opgenomen leningen en overige garanties ter hoogte van EUR 1,3 miljoen.

Daarnaast zijn er nog diverse andere claims tegen de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen ingediend en zijn er geschillen aanhangig. Alle claims worden betwist. Over de claims en geschillen is door de vennootschap juridisch advies ingewonnen. De afloop van de onderhandelingen en/of procedures kan evenwel niet met zekerheid worden voorspeld. Dientengevolge is het op dit moment nog onvoldoende duidelijk of een en ander zal leiden tot daadwerkelijke verplichtingen voor de vennootschap en/of haar groepsmaatschappijen. Voor deze claims en geschillen is daarom per balansdatum geen voorziening opgenomen in de balans.

Voorts heeft de vennootschap claims ingediend respectievelijk geschillen aanhangig gemaakt bij derden. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk of de vennootschap wat betreft deze zaken in het gelijk zal worden gesteld. Dientengevolge zijn voornoemde vorderingen per balansdatum niet in de balans opgenomen.

## Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

### 24. Netto-omzet

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

(in EUR 1.000)	Alliances and				2005	2004
	Aviation	Consumers	Real Estate	Participations		
Havengelden	552.054	–	–	22.120	<b>574.174</b>	522.660
Concessies	13.464	111.654	1.751	1.150	<b>128.019</b>	120.331
Verhuringen	662	–	108.498	2.412	<b>111.572</b>	103.600
Autoparkeergelden	–	69.327	1.048	5.242	<b>75.617</b>	69.086
Overige activiteiten	6.349	14.362	4.935	32.539	<b>58.185</b>	60.649
	<b>572.529</b>	<b>195.343</b>	<b>116.232</b>	<b>63.463</b>	<b>947.567</b>	<b>876.326</b>

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

#### Havengelden

Schiphol Group heeft met de sector en met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afgesproken dat Schiphol Group met ingang van 2004 zoveel als mogelijk de bepalingen zoals opgenomen in de ontwerp Wet luchtvaart en de ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur toepast. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 2005 een verfijning en een verduidelijking van de verrekenregels opgenomen in de ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur behorende bij de ontwerp Wet luchtvaart. Als gevolg van deze aanpassingen dienen verrekeningen van havengelden plaats te vinden na afloop van een boekjaar. Met ingang van 2005 zal Schiphol Group ook deze aanpassingen in de ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur volgen. Voor 2005 betekent dit dat Schiphol Group geen voorlopige verrekening toepast in de tarieven over 2006 maar dat verrekening plaatsvindt in de tarieven die worden vastgesteld nadat de jaarrekening over 2005 is opgemaakt. Voor het boekjaar 2005 zal een verrekening dan dus plaatsvinden in de tarieven van 2007.

Overschotten en tekorten die voor verrekening in de havengeldtarieven in aanmerking komen worden, in overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling, niet als vorderingen en verplichtingen in de balans tot uitdrukking gebracht. In plaats daarvan komen de overschotten en tekorten ten gunste respectievelijk ten laste van de boekjaren waarin zij zich voordoen.

De opbrengsten uit havengelden bestaan uit de volgende vergoedingen:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Vliegtuiggerelateerde vergoedingen	<b>181.436</b>	170.428
Passagiersgerelateerde vergoedingen	<b>210.992</b>	196.484
Beveiligingsheffing	<b>175.031</b>	149.373
Vliegtuigparkeergelden	<b>6.715</b>	6.375
	<b>574.174</b>	<b>522.660</b>

## Concessies

Schiphol Group heeft binnen de Business Area Consumers in totaal circa 100 concessiecontracten afgesloten 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). Deze zogenaamde 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. Samenvattend kan worden gesteld dat binnen de Business Area Consumers circa 9% van de concessiecontracten voor korter dan 3 jaar is vastgelegd, circa 73% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar is vastgelegd en circa 18% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar is vastgelegd.

## Verhuringen

De samenstelling van de verhuringen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Verhuringen vastgoedbeleggingen (gebouwen) inclusief servicekosten	<b>38.094</b>	36.473
Verhuringen vastgoedbeleggingen (terreinen)	<b>23.835</b>	23.171
Verhuringen operationeel onroerend goed inclusief servicekosten	<b>49.643</b>	43.956
	<b>111.572</b>	103.600

De gemiddelde bezettingsgraad voor gebouwen in verhuur bedroeg in de Business Area Real Estate 84% in 2005. De bezettingsgraad per 31 december 2005 bedraagt voor de Business Area Real Estate 86%.

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

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

(in EUR 1.000)	2005
Verhuurde gebouwen	<b>28.143</b>
Leegstaande gebouwen	<b>4.087</b>
	<b>32.230</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)	2005	2004
<b>Parkeren op de locatie Schiphol:</b>		
Kort parkeren	37.309	33.469
Lang parkeren	20.653	19.678
Overig publieksparkeren	2.771	2.773
Gevestigde bedrijven	9.642	8.767
	<hr/>	<hr/>
	70.375	64.687
<b>Parkeren op andere locaties</b>	5.242	4.399
	<hr/>	<hr/>
	75.617	69.086

## Overige activiteiten

De opbrengsten uit overige activiteiten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Reclame	11.169	9.964
Uitlenen van personeel	1.572	2.117
Diensten en werkzaamheden derden	16.282	16.979
Electriciteit, gas en water	6.769	6.234
Andere bedrijfsbaten	20.487	18.742
Resultaat buitengebruik gestelde activa	-/- 39	641
Diversen	1.945	5.972
	<hr/>	<hr/>
	58.185	60.649

## 25. Resultaat uit verkoop vastgoed

Het resultaat van EUR 10,2 miljoen met betrekking tot de verkoop van vastgoed betreft onder andere de verkoop van de resterende 50% van het hoofdkantoor van Schiphol Group (Schipholgebouw) aan het Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB). In 2004 werd al de eerste 50% van het hoofdkantoor verkocht aan AREB. De verkoopopbrengst van de resterende 50% bedroeg EUR 24,9 miljoen en de kostprijs EUR 5,9 miljoen. Deze kostprijs is met EUR 14,2 miljoen verhoogd in verband met in de balans in aanmerking te nemen kortlopende verplichtingen aan AREB tot het realiseren van parkeervoorzorgingen welke verplichtingen voortvloeien uit de verkooptransactie van het hoofdkantoor van Schiphol Group. Op deze verkoop werd derhalve een resultaat gerealiseerd van EUR 4,8 miljoen. Naast de verkoop van het Schipholgebouw is in 2005 nog een aantal andere objecten verkocht aan AREB.

De totale kostprijs verkoop vastgoed van EUR 74,8 miljoen bestaat voor EUR 20,1 miljoen (inclusief EUR 14,2 miljoen inzake te realiseren parkeervoorzorgingen) uit materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten (Schipholgebouw) en voor EUR 54,7 miljoen uit ander vastgoed.



## 26. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

De samenstelling van de waardeveranderingen vastgoedbeleggingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Toekennen eindwaarde erfpachten	6.023	–
Herwaardering gekapitaliseerde kosten	755	-/- 2.034
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	6.341	4.776
Opleveringen nieuwe gebouwen	4.291	1.729
Marktwaardeaanpassing	-/- 5.033	600
	<b>12.377</b>	<b>5.071</b>

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

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

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

## 27. 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)	2005	2004
Uitbestedingen	<b>185.153</b>	151.155
Onderhoud	<b>52.657</b>	54.774
Energie en water	<b>13.955</b>	14.487
Assurantiën	<b>16.586</b>	15.703
Andere externe kosten	<b>83.658</b>	69.305
	<b>352.009</b>	<b>305.424</b>

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

Per 31 december 2005 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor onderhoud, schoonhouden en dergelijke tot een bedrag van EUR 87 miljoen (per 31 december 2004 EUR 62 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	<b>70.220</b>	5.169	65.051	17.786	47.265

## 28. Personeelsbeloningen

De samenstelling van de personeelsbeloningen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Salarissen	115.357	116.241
Sociale lasten	9.943	13.452
Activering interne uren	-/- 11.581	-/- 13.533
<b>Korte termijn personeelsbeloningen</b>	<b>113.719</b>	<b>116.160</b>
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	17.623	15.260
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	820	720
Vervroegde uitdiensttreding	7.881	1.646
Vergoeding ziektekosten na pensionering	-/- 17.782	2.575
<b>Vergoedingen na uitdiensttreding</b>	<b>8.542</b>	<b>20.201</b>
Jubileumuitkeringen	-/- 125	1.004
Lange termijn bonusregeling	537	440
Overige personeelsbeloningen	-/- 166	-/- 39
<b>Andere lange termijn personeelsbeloningen</b>	<b>246</b>	<b>1.405</b>
<b>Ontslagvergoedingen</b>	<b>261</b>	<b>3.664</b>
<b>Overige personeelskosten</b>	<b>10.732</b>	<b>10.175</b>
	<b>133.500</b>	<b>151.605</b>

Het gemiddeld aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen is 2.179 (2004: 2.216).

In de lasten uit hoofde van vervroegde uitdiensttreding is in 2005 een dotatie van EUR 7 miljoen begrepen aan de voorziening voor functioneel leeftijdsontslag als gevolg van belastingmaatregelen door de overheid die vervroegde uittreding minder aantrekkelijk moet maken voor de werkgever.

In de vergoeding ziektekosten na pensionering en in de jubileumuitkeringen is een vrijval van in totaal EUR 22 miljoen begrepen als gevolg van het vervallen van een groot deel van de voorziening tegemoetkoming ziektekostenverzekering gepensioneerden (in verband met de invoering van het nieuwe zorgstelsel) en het geheel vervallen van de uitkering bij pensionering.

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.

## 29. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
<b>Afschrijvingen immateriële vaste activa</b>		
Oprichtingskosten	–	104
Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	1.647	177
Software licenties	622	83
	<b>2.269</b>	<b>364</b>
<b>Afschrijvingen materiële vaste activa</b>		
Banen, rijbanen en platformen	17.563	16.270
Terreinen en wegen	9.418	10.251
Gebouwen	32.601	29.603
Installaties	70.980	63.763
Overige vaste bedrijfsmiddelen	22.266	20.868
	<b>152.828</b>	<b>140.755</b>
Afschrijvingen inzake desinvesteringen	<b>6.706</b>	<b>3.064</b>
<b>Totaal afschrijvingen</b>	<b>161.803</b>	<b>144.183</b>

### 30. Bijzondere waardeverminderingen

De samenstelling van de bijzondere waardeverminderingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
<b>Bijzondere waardeverminderingen immateriële vaste activa</b>		
Goodwill	2.370	940
	<b>2.370</b>	<b>940</b>
<b>Bijzondere waardeverminderingen materiële vaste activa</b>		
Banen, rijbanen en platformen	229	2.896
Terreinen en wegen	-/- 299	3.438
Gebouwen	1.138	542
Installaties	626	887
Overige vaste bedrijfsmiddelen	77	-/- 72
	<b>1.771</b>	<b>7.691</b>
Objecten in aanbouw t.b.v. operationele activiteiten	188	1.984
Objecten in aanbouw t.b.v. vastgoedbelegging	574	4.750
	<b>4.903</b>	<b>15.365</b>
<b>Totaal bijzondere waardeverminderingen</b>	<b>4.903</b>	<b>15.365</b>

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

De bijzondere waardeverminderingen op materiële vaste activa zijn onder meer gerelateerd aan Lelystad Airport en Eindhoven Airport. In verband met de op korte en middellange termijn geprognosticeerde verliezen en negatieve operationele kasstromen is EUR 1,2 miljoen op de materiële vaste activa van Lelystad Airport afgewaardeerd. Daarnaast is EUR 0,7 miljoen afgeboekt als gevolg van de sloop van de oude terminal van Eindhoven Airport. Op de vrijkomende grond worden parkeerplaatsen gerealiseerd.

### 31. Financieringsbaten en -lasten

De samenstelling van de financieringsbaten en -lasten is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Liquide middelen	3.346	5.101
Leasevorderingen	1.699	1.792
Leningen	-/- 39.102	-/- 38.330
Lease verplichtingen	-/- 10.296	-/- 12.077
Geactiveerde bouwrente	2.287	3.847
Eenmalige bate financiële leasecontract Triport	–	8.555
Bate uit afkoop leasecontract	–	2.290
Provisie derivaten (caps)	133	–
Overig	3.929	3.798
	<hr/>	<hr/>
	-/- 38.004	-/- 25.024

De geactiveerde bouwrente betreft gemaakte rentekosten tijdens de uitvoeringsfase van investeringsprojecten.

### 32. Overige financiële resultaten

De samenstelling van de overige financiële resultaten is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Koersverschillen vorderingen op deelnemingen	3.471	-/- 1.754
Koersverschillen liquide middelen	4	325
Koersverschillen overige activa en passiva	50	580
Dividend overige belangen	441	315
Overige	-/- 60	-/- 110
	<hr/>	<hr/>
	3.906	-/- 644

De koersverschillen vorderingen op deelnemingen betreffen de redeemable preference shares (RPF's) 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.

### 33. Resultaat deelnemingen

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

#### 34. Winstbelasting

Het effectieve winstbelastingpercentage bedraagt 30,5%. Dit is in lijn met het geldende tarief van 31,5% verminderd met de resultaten van niet in de consolidatie opgenomen deelnemingen. Deze resultaten vallen fiscaal onder de deelnemingsvrijstelling. Daarnaast is de belastinglast over 2005 verminderd met een vrijval uit de voorziening voor latente belastingen van EUR 2,1 miljoen als gevolg van een verlaging van het winstbelastingpercentage van 31,5% naar 29,6% met ingang van 2006.

#### 35. Netto resultaat per aandeel

Het netto resultaat per aandeel wordt als volgt berekend:

	2005	2004
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat, x EUR 1)	192.900.000	160.819.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	171.255	171.255
<b>Netto resultaat per aandeel</b> (x EUR 1)	<b>1.126</b>	<b>939</b>

Aangezien gedurende het boekjaar geen aandelen zijn uitgegeven en ingekocht is het gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen onveranderd. Momenteel is geen sprake van, uit hoofde van opties of converteerbare vermogensinstrumenten, potentieel uit te geven aandelen die tot verwatering van de winst per aandeel zouden kunnen leiden.

# Toelichting op het geconsolideerd kasstroomoverzicht

(in EUR 1.000)

## 36. Kasstroom uit bedrijfsoperaties

De kasstroom uit bedrijfsoperaties kan als volgt worden gespecificeerd:

	2005	2004
<b>Resultaat</b>	<b>194.159</b>	<b>160.973</b>
Winstbelasting	84.507	79.971
Resultaat deelnemingen	-/- 1.777	-/- 1.717
Financiële baten en lasten	34.098	25.666
	<b>116.828</b>	<b>103.920</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>310.987</b>	<b>264.893</b>
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	161.803	144.185
Bijzondere waardeveranderingen	4.903	15.365
Resultaat u.h.v. verkoop vastgoed	-/- 10.196	-/- 17.623
Afschrijving langlopende vorderingen	-	400
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-/- 12.377	-/- 5.071
Vrijval vooruitontvangen/vooruitbetaalde erfpachten	-/- 998	-/- 1.458
Vrijval vorderingen en schulden inzake huurincentives	-/- 621	-
Resultaat u.h.v. verkoop activa	38	-/- 641
Mutatie voorzieningen	-/- 17.513	11.699
	<b>125.039</b>	<b>146.856</b>
<b>Exploitatieresultaat na aanpassingen</b>	<b>436.026</b>	<b>411.749</b>
Veranderingen in werkkapitaal	11.415	-/- 43.204
<b>Kasstroom uit bedrijfsoperaties</b>	<b>447.441</b>	<b>368.545</b>



### 37. Acquisities

In september 2005 heeft Malpensa Real Estate II BV (MRE II BV, een 60% dochteronderneming van Schiphol Group) een belang van 47,44% in Villa Carmen BV verworven tegen een betaling in contanten en inbreng van grond. Villa Carmen BV heeft een 100% dochteronderneming: Villa Carmen Srl.

De gecombineerde overname balans van Villa Carmen B.V. en Villa Carmen Srl is als volgt (100% en in EUR 1.000):

#### Activa

Immateriële vaste activa	6
Activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbelegging	32.120
Handels- en overige vorderingen	241
Liquide middelen	87
	<hr/>
	<b>32.454</b>

#### Passiva

Eigen Vermogen	29.740
Handels- en overige schulden	2.714
	<hr/>
	<b>32.454</b>

De activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbelegging betreft grond, bij inbreng in Villa Carmen BV eenmalig gewaardeerd tegen reële waarde, direct gelegen tegenover de terminal van luchthaven Malpensa Airport Milaan. Voor de betreffende grond bestaan plannen tot de ontwikkeling van het kantorenpark Malpensa Trade Center.

Van de post activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbelegging maakt ondermeer deel uit de grond die MRE II B.V. heeft ingebracht tegen een reële waarde van EUR 5 miljoen. Naast de inbreng van grond heeft MRE II B.V. voor de verwerving van haar belang in Villa Carmen B.V. in 2005 betalingen in contanten verricht van EUR 14,4 miljoen, inclusief direct aan de acquisitie gerelateerde kosten. Per 31 december 2005 worden nog tot een bedrag van EUR 0,2 miljoen aan facturen voor direct aan de acquisitie gerelateerde kosten verwacht. De totale kostprijs van het belang komt daarmee op EUR 19,6 miljoen.

De netto vermogenswaarde van het aandeel van 47,44% bedraagt op het moment van de acquisitie EUR 14,1 miljoen. Uit de transactie is daarom een goodwill ontstaan van EUR 5,5 miljoen.

## Aandeelhouders

De aandeelhouders zijn:

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

## Dividendbeleid

Met ingang van 2003 is het dividend, in overleg met de aandeelhouders, bepaald op 30% 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 Hoofdstuk 8 titel 4 van de Wet luchtvaart

Op grond van artikel 8.25 van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven, de N.V. Luchthaven Schiphol, verplicht om met inachtneming van de bij of krachtens de Wet luchtvaart of de Luchtvaartwet gestelde bepalingen luchthavenluchtverkeer ten behoeve van de burgerluchtvaart, met uitzondering van circuit-, proef en oefenvluchten, op de luchthaven toe te laten. Tevens is de exploitant verplicht om in door de Minister aangewezen gevallen militaire luchtvaart op de luchthaven toe te laten.

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.

De exploitant is op grond van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart gehouden de luchthaven beschikbaar te stellen overeenkomstig 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 overeenkomstig het luchthavenverkeerbesluit te bevorderen.

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.

In de Luchtvaartwet is vastgelegd dat de exploitant verplicht is tarieven vast te stellen voor het gebruik dat door luchtvaartuigen wordt gemaakt van de luchthaven en van de zich daarop bevindende opstallen.

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.

In juni 2005 heeft de Tweede Kamer een wetsvoorstel aangenomen dat de exploitatie van de luchthaven Schiphol betreft. Op grond van dit wetsvoorstel zal de N.V. Luchthaven Schiphol voor onbepaalde tijd een exploitatievergunning krijgen. Tevens zal bij wet de tariefstelling worden gereguleerd.

## Raad van Commissarissen

De bezoldigingen van commissarissen ingevolge art 2:383c BW bedroegen:

(x EUR 1)

	2005	2004
mr. P.J. Kalff	50.000	32.000
mr. H. van den Broek	29.000	23.500
mr. J.M. Hessels	36.000	24.500
drs. T.A. Maas-de Brouwer	34.000	23.500
mr. S. Patijn	24.000	20.500
mr. W.F.C. Stevens	36.000	24.500
T.H. Woltman	34.000	23.500
<b>Totaal</b>	<b>243.000</b>	<b>172.000</b>

In 2005 is in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten tot een aanpassing van de bezoldiging van commissarissen per 1 januari 2005. De bezoldiging van de voorzitter is verhoogd naar EUR 33.000 per jaar (voorheen EUR 28.000 per jaar). Voor de leden van de Raad van Commissarissen is de bezoldiging verhoogd naar EUR 24.000 per jaar (voorheen EUR 20.500 per jaar).

Voorts is de bezoldiging voor de auditcommissie verhoogd van EUR 4.000 naar EUR 6.000 en voor de remuneratiecommissie van EUR 3.000 naar EUR 5.000 per jaar.

Daarnaast was gedurende het verslagjaar een Selectie- en Benoemingscommissie (bezoldiging EUR 5.000 per jaar) ingesteld en is er thans een Privatiseringscommissie ingesteld (bezoldiging EUR 6.000 per jaar). Tenslotte krijgen de commissarissen een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar (niet begrepen in hierboven weergegeven bezoldigingen).

## Bestuurders

prof. drs. G.J. Cerfontaine (1946)

President-directeur

Lid Raad van Commissarissen Rüttchen Groep B.V.

Lid Adviesraad Gilde Investments N.V.

Voorzitter Vereniging Vrienden van het Concertgebouw en het Koninklijk Concertgebouworkest

dr. P.M. Verboom (1950)

Lid Directie/CFO

Lid Raad van Commissarissen VastNed Retail N.V. en VastNed Offices/Industrial N.V.

mr. A.P.J.M. Rutten (1951)

Lid Directie/COO (met ingang van 1 september 2005)

Lid Raad van Advies NIVR

Boardmember ACI Europe

De bezoldigingen van bestuurders ingevolge art 2:383c BW bedroegen:

Periodiek betaalde beloningen (x EUR 1)	2005	2004
prof. drs. G.J. Cerfontaine	347.635	345.047
dr. P.M. Verboom	271.551	269.529
mr. A.P.J.M. Rutten	90.517	–
Voormalig bestuurder	–	269.529
<b>Totaal</b>	<b>709.703</b>	<b>884.105</b>

Er geldt voor de korte en lange termijn een bonusregeling. Het bonuspercentage is afhankelijk van het halen van bepaalde doelstellingen en wordt toegepast over de periodiek betaalde beloningen.

De aan de bonusregeling (korte termijn) verbonden doelstellingen bevatten zowel financiële targets (ROE: Return On Equity) als persoonlijke functiegebonden targets (zoals invoering van IFRS in 2005, aanpassing van de 7x24 uren operatie en het algemeen functioneren). In 2005 is door de directieleden aan de ROE doelstelling meer dan voldaan, terwijl ook aan de overige targets is voldaan.

<b>Bonusregeling (korte termijn)</b>	2005	2004
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	165.127	120.766
dr. P.M. Verboom	122.198	124.657
mr. A.P.J.M. Rutten	31.681	–
Voormalig bestuurder	–	104.443
<b>Totaal</b>	<b>319.006</b>	<b>349.866</b>

De lange termijn bonus is een voorwaardelijke bezoldigingscomponent, waarbij de opschortende voorwaarde bij de toekenning is, dat de bestuurders na een periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode) vooraf vastgestelde prestatiecriteria (economic profit<sup>1</sup>) cumulatief hebben gerealiseerd. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na de periode van drie jaar nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen.

- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2003 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2003, 2004 en 2005. Eventuele betaling vindt plaats in 2006.
- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2004 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2004, 2005 en 2006. Eventuele betaling vindt plaats in 2007.
- De prestatiecriteria voor de lange termijn bonus 2005 hebben betrekking op de economic profit in de driejarige periode 2005, 2006 en 2007. Eventuele betaling vindt plaats in 2008.

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 economic profit heeft zich gedurende de afgelopen jaren dusdanig ontwikkeld dat, conform de in de vorige alinea omschreven systematiek de volgende bedragen ten laste van het resultaat zijn verantwoord:

- Een derde deel met betrekking tot de periode 2003-2005 ten laste van 2003.
- Een derde deel met betrekking tot de periode 2003-2005 en een derde deel met betrekking tot de periode 2004-2006 ten laste van 2004.
- Een derde deel met betrekking tot de periode 2003-2005, een derde deel met betrekking tot de periode 2004-2006 en een derde deel met betrekking tot de periode 2005-2007 ten laste van 2005.

In 2005 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde lange termijn bonus 2002. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2005 gekomen.

In 2006 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde lange termijn bonus 2003 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2003, 2004 en 2005. Aan de doelstelling economic profit voor deze driejarige periode is meer dan voldaan.

<sup>1)</sup> Economic profit: RONA na belastingen minus WACC vermenigvuldigd met gemiddelde vaste activa

<b>Bonusregeling (lange termijn)</b>	2005	2004
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	181.602	120.766
dr. P.M. Verboom	141.857	94.336
Voormalig bestuurder	–	48.832
<b>Totaal</b>	<b>323.459</b>	<b>263.934</b>

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies.

<b>Pensioenkosten</b>	2005	2004*
(x EUR 1)		
prof. drs. Cerfontaine	91.498	81.099
dr. P.M. Verboom	70.579	62.559
mr. A.P.J.M. Rutten	21.206	–
Voormalig bestuurder	–	62.769
<b>Totaal</b>	<b>183.283</b>	<b>206.427</b>

De stijging in individuele pensioenkosten is veroorzaakt door de gestegen premies met ingang van 2005.

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten.

<b>Overige vergoedingen</b>	2005	2004
(x EUR 1)		
prof. drs. Cerfontaine	10.274	11.532
dr. P.M. Verboom	10.038	10.518
mr. A.P.J.M. Rutten	3.229	–
Voormalig bestuurder	–	6.592
<b>Totaal</b>	<b>23.540</b>	<b>28.642</b>

<b>Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat*</b>	<b>1.558.991</b>	<b>1.732.974</b>
---	------------------	------------------

\*) De cijfers over 2004 zijn, voor wat betreft de pensioenkosten, voor vergelijkingsdoeleinden aangepast.

### Backservice pensioenen

De remuneratiecommissie heeft besloten het directiepensioen marktconform te maken. Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) heeft een herberekening gemaakt van de backservice. In 2005 betreft de herberekening van het ABP voor prof. drs. G.J. Cerfontaine de periode 1998-2005 en voor dr. P.M. Verboom de periode 1997-2005. Voor mr. A.P.J.M. Rutten is geen backservice van toepassing. De hieruit voortvloeiende lasten zijn in het volgende schema samengevat:

<b>Backservice pensioenen</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>
(x EUR 1)		
prof. drs. G.J. Cerfontaine	<b>54.235</b>	54.235
dr. P.M. Verboom	<b>35.493</b>	35.493
Voormalig bestuurder	–	39.857
<b>Totaal</b>	<b>89.728</b>	129.585

## Dochterondernemingen

De volgende dochterondernemingen worden integraal geconsolideerd:

Groepsmaatschappijen	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Schiphol Nederland B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol Belgium N.V.	Antwerpen	100
Schiphol Australia Pty Ltd.	Brisbane	100
Schiphol North American Holding Inc.	Delaware	100
Schiphol Retail US Inc.	Delaware	100
Schiphol Services Inc.	Delaware	100
Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	51
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100
N.V. Luchthaven Lelystad	Lelystad	100
Schiphol USA Inc.	New York	100
Schiphol USA LLC	Delaware	100
Rotterdam Airport B.V. <sup>1)</sup>	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Supplies Services B.V.	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Holding B.V. <sup>1)</sup>	Rotterdam	100
Rotterdam Airport Vastgoed B.V.	Rotterdam	100
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	100
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	60
Malpensa Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	60
Malpensa Real Estate II B.V.	Schiphol	60
Schiphol Real Estate Caravelle B.V.	Schiphol	100
Schiphol Dienstverlening B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol International B.V.	Schiphol	100
Schiphol Project Consult B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate B.V. <sup>1)</sup>	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Tristar B.V.	Schiphol	100
HAFOK B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate World Trade Center B.V.	Schiphol	100
Schiphol Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100
Airport Real Estate Management B.V.	Schiphol	100
Airport Property Management B.V.	Schiphol	100
Dartagnan B.V.	Amsterdam	100
Dartagnan Biometric Solutions US Inc.	New York	100
Avioport S.p.A.	Lonate Pozzolo	42

<sup>1)</sup> Toegepast is artikel 2:403 BW.

Avioport S.p.A. betreft een 70% dochteronderneming van Malpensa Real Estate B.V. (MRE B.V.) welke vennootschap een 60% dochteronderneming is van Schiphol Real Estate International B.V. (SREI B.V.). Schiphol Group heeft daarom een belang in Avioport S.p.A. van 60% van 70%, oftewel 42%. Door het bestaan van zeggenschap in voornoemde drie vennootschappen worden zij volledig geconsolideerd onder gelijktijdige verantwoording van een aandeel derden.



## Joint ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds C.V.	Schiphol	50,00
Schiphol Telematics C.V.	Schiphol	50,00
Schiphol Telematics B.V.	Schiphol	50,00
Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	50,00
Flight Square Beheer B.V.	Schiphol	50,00
Flight Square C.V.	Schiphol	50,00
Flight Forum Beheer Venoot B.V.	Eindhoven	50,00
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50,00
V.O.F. Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50,00
P.T. Angkasa Pura Schiphol	Jakarta	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50,00
Arlanda Schiphol Development Company AB	Stockholm	40,00
Villa Carmen B.V.	Amsterdam	28,46
Villa Carmen Srl	Milaan	28,46

De dochterondernemingen Airport Real Estate Management B.V., Schiphol Telematics B.V., Flight Forum Beheer B.V. en Flight Square Beheer B.V. zijn als beherend venoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van respectievelijk Airport Real Estate Basisfonds C.V., Schiphol Telematics C.V., Flight Forum C.V. en Flight Square C.V. Schiphol Nederland B.V. heeft vergelijkbare aansprakelijkheid voor de schulden van VOF Proefdraaiplaats Holding 27.

Ondanks dat in het geval van de vennootschappen Arlanda Schiphol Development Company AB, Villa Carmen B.V. en Villa Carmen Srl geen sprake is van een 50% belang is wel sprake van gezamenlijke zeggenschap en derhalve worden deze vennootschappen proportioneel geconsolideerd. In de aandeelhoudersovereenkomsten die aan deze joint ventures ten grondslag liggen is door de betrokken vennoten afgesproken dat op belangrijke zaken als businessplan en budget, (des)investeringen, acquisities, aandelentransacties, financiering en dergelijke unaniem wordt besloten.

Malpensa Real Estate II B.V. (MRE II B.V.) heeft een belang van 47,44% in Villa Carmen B.V. MRE II B.V. is een 60% dochter van SRE International B.V. (SREI B.V.). Schiphol Group heeft daarom een belang in Villa Carmen B.V. van 60% van 47,44%, oftewel 28,46%.

In februari 2006 zullen Schiphol Nederland B.V. (hierna Schiphol) en KPN Telecom B.V. (hierna KPN), de commanditaire vennoten in de joint venture Schiphol Telematics B.V., naar alle waarschijnlijkheid een overeenkomst op hoofdpunten sluiten betreffende de uittreding van KPN per 1 januari 2006 als commanditaire venoot in de joint venture. Due diligence dient nog plaats te vinden. Schiphol Telematics C.V. zal dan worden voortgezet door Schiphol als commanditaire venoot en Schiphol Telematics B.V. als beherend venoot. De activiteiten van de joint venture zullen dan worden gesplitst in een "Dienstenbedrijf" en een "Netwerkbedrijf". Het "Netwerkbedrijf" blijft achter in Schiphol Telematics C.V. en wordt derhalve toebedeeld aan Schiphol Group. Het "Dienstenbedrijf" wordt toebedeeld aan KPN. Voor de overbedeling van Schiphol die hiervan het gevolg is zal Schiphol aan KPN een vergoeding betalen.

**Verkorte balans voor vennootschappen die naar evenredigheid worden geconsolideerd, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:**

(in EUR 1.000)

31 december 2005

31 december 2004

**Activa**

Immateriële vaste activa	38	–
Materiële vaste activa	189.310	115.186
Financiële vaste activa	3.037	1.803
Vlottende activa	15.011	9.794

207.396	126.783
---------	---------

**Passiva**

Eigen vermogen	102.316	59.579
Langlopende verplichtingen	87.150	50.330
Kortlopende verplichtingen	17.930	16.874

207.396	126.783
---------	---------

**Verkorte Winst & Verliesrekening voor deze vennootschappen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:**

(in EUR 1.000)

2005

2004

<b>Netto-omzet</b>	<b>31.675</b>	<b>26.595</b>
<b>Overige resultaten uit hoofde van vastgoed</b>	<b>1.372</b>	<b>-/- 2.861</b>
	<b>33.047</b>	<b>23.734</b>
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>19.719</b>	<b>17.688</b>
	<b>13.328</b>	<b>6.046</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>13.328</b>	<b>6.046</b>
Financiële baten en lasten	-/- 2.467	-/- 1.728
Resultaat deelnemingen	-/- 1.386	-/- 1.613
	<b>9.475</b>	<b>2.705</b>
<b>Resultaat voor belastingen</b>	<b>9.475</b>	<b>2.705</b>
Winstbelasting	-/- 193	-/- 52
	<b>9.282</b>	<b>2.653</b>
<b>Resultaat</b>	<b>9.282</b>	<b>2.653</b>

## Deelnemingen

Deze post vertegenwoordigt per 31 december 2005 de volgende deelnemingen welke worden gewaardeerd volgens de equity methode:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Flight Forum C.V.	Eindhoven	49,05
Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd	Brisbane	15,62
JFK IAT LLC	New York	40,00
Cargonaut B.V.	Schiphol	37,00
Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	33,33
Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	48,00
Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Airport Medical Services B.V.	Haarlemmermeer	20,00
Airport Medical Services C.V.	Haarlemmermeer	20,00

Schiphol Group heeft een belang van 15,62% in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. Deze vennootschap heeft een 100% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd welke vennootschap een 100% belang heeft in Brisbane Airport Corporation Ltd. (BACL). Ondanks dat het indirecte belang van Schiphol Group in BACL kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Schiphol Group heeft een blokkerende stem terzake van verschillende belangrijke besluiten die de aandeelhoudersvergadering slechts met een meerderheid groter dan 90% kan nemen;
- Schiphol Group heeft het recht drie van de negen leden van de Board of Directors te benoemen. Ieder lid heeft een gelijk stemrecht waardoor de door Schiphol Group benoemde leden 33,3% van de stemrechten vertegenwoordigen;
- Het bestaan van een Technical Services Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan Schiphol Group ondermeer het alleenrecht heeft de Managing Director, tevens de Chief Executive Officer, voor te dragen;
- Het bestaan van een Intellectual Property Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan BACL mag delen in kennis van Schiphol Group met betrekking tot de exploitatie en ontwikkeling van een luchthaven.

De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol Group en de provincie Noord-Holland hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) opgericht als publiek-privaat samenwerkingsverband. Aandeelhouders van SADC zijn Schiphol Group (33,3%), de gemeente Amsterdam (24,3%), de gemeente Haarlemmermeer (24,3%) en de provincie Noord-Holland (18,1%). SADC wil de economische positie van de Amsterdamse luchthaven Schiphol en de omliggende gebieden veiligstellen en verbeteren door de voortdurende ontwikkeling van bedrijvenlocaties en ondersteunende infrastructurele projecten.

Op 22 december 2005 hebben de aandeelhouders een hernieuwde samenwerkingsovereenkomst getekend inzake de verkoop en ontwikkeling van gronden in de Amsterdam Airport Area. In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over gecoördineerde ontwikkeling van kantoor- en bedrijfslocaties in de directe omgeving van Luchthaven Schiphol. Naast de locaties die SADC reeds onderhanden heeft gaat zij uit naam van de aandeelhouders het ontwikkelings- en realisatieproces aansturen van zes nieuwe locaties, tezamen circa 360 hectare groot. SADC is tevens verantwoordelijk voor de internationale marketing en uitgifte van de locaties.

### Financiële gegevens van de deelnemingen

Enkele financiële gegevens terzake van voornoemde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

	2004
Totaal van de activa	155.127
Totaal eigen vermogen	-/- 86.406
Netto omzet	73.211
Nettoresultaat	-/- 7.440

Aangezien Schiphol Group ten tijde van het opmaken van de jaarrekening nog niet voor alle deelnemingen over de volledige informatie met betrekking tot 2005 kon beschikken is voor de samenstelling van voorgaande gegevens tevens gebruik gemaakt van de financiële informatie per 31 december 2004 (activa en eigen vermogen) respectievelijk over 2004 (netto-omzet en nettoresultaat). Dit geldt niet voor drie deelnemingen die een afwijkend boekjaar hebben. Voor Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd is gebruik gemaakt van de gegevens per 30 juni 2005 (en het boekjaar 1 juli 2004 tot en met 30 juni 2005) en voor Airport Medical Services B.V. en Airport Medical Services C.V. van de gegevens per 31 maart 2005 (en het boekjaar 1 april 2004 tot en met 31 maart 2005).

Het negatieve eigen vermogen houdt met name verband met het negatieve eigen vermogen van Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd en JFK IAT LLC (gezamenlijk EUR 106 miljoen negatief). Op Schiphol Group rust geen verplichting tot aanzuivering van dit negatieve eigen vermogen. De betreffende deelnemingen zijn daarom gewaardeerd op een netto vermogenswaarde van nihil.

Per 31 december 2005 heeft Tradeport Hong Kong een lening uitstaan van EUR 32,4 miljoen. Het deel van deze lening waar een garantstelling voor bestaat bedraagt 20%. Gerelateerd aan het aandeel van Schiphol Group in Tradeport Hong Kong (18,75%) bedraagt de door Schiphol Group afgegeven garantie EUR 1,2 miljoen. In verband met het negatieve eigen vermogen van Tradeport Hong Kong is voor dit bedrag ten laste van 2005 een voorziening getroffen.

Doordat voor voornoemde financiële gegevens van de deelnemingen in bepaalde gevallen gebruik is gemaakt van informatie over afwijkende boekjaren en het feit dat voor twee deelnemingen op dit moment een nettovermogenswaarde wordt aangehouden van nihil sluiten voorgaande gegevens niet aan met gegevens elders in de jaarrekening.

### Voorwaardelijke verplichtingen van de deelnemingen

Per 30 juni 2005 heeft Brisbane Airport Corporation Ltd. (BACL) een verplichting van EUR 69,0 miljoen, gebaseerd op de vooruitzichten van passagier- en verkeersontwikkelingen, tot het doen van investeringen over een periode van 2 jaar (voor 30 juni 2007) op de luchthaven van Brisbane. Deze periode kan worden verlengd indien passagiers- en verkeersontwikkelingen of operationele omstandigheden daartoe aanleiding geven. Gerelateerd aan ons indirecte belang van 15,62% in BACL bedraagt de voorwaardelijke verplichting van BACL EUR 9,4 miljoen.

## 1. Aansluitingsoverzichten

- Overzicht aansluiting van het eigen vermogen per 1 januari 2004
- Overzicht aansluiting van het eigen vermogen per 31 december 2004
- Overzicht aansluiting van het netto resultaat over 2004
- Overzicht aansluiting van het kasstroomoverzicht over 2004
- Overzicht aansluiting van het eigen vermogen per 1 januari 2005

## 2. Toelichtingen bij de transitie naar IFRS

- Status van de regelgeving
- Toepassing van de overgangsbepalingen
- Wijzigingen in de grondslagen van waardering en resultaatbepaling

# Overzicht aansluiting van het eigen vermogen per 1 januari 2004

## Activa

(in EUR 1.000)

	Voormalige grondslagen 1 januari 2004	Totaal aanpassingen	IFRS 1 januari 2004
<b>Vaste activa</b>			
<b>Immateriële vaste activa</b>	<b>4.041</b>	<b>-/- 2.793</b>	<b>1.249</b>
<b>Materiële vaste activa</b>			
Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten	1.895.189	-/- 35.715	1.859.474
Activa in aanbouw of ontwikkeling	416.084	-	416.084
Vastgoedbeleggingen	649.114	-	649.114
	<b>2.960.387</b>	<b>-/- 35.715</b>	<b>2.924.672</b>
<b>Financiële vaste activa</b>			
Deelnemingen	70.356	-/- 50.476	19.880
Vorderingen op deelnemingen	1.511	43.803	45.314
Leasevorderingen	-	18.669	18.669
Derivaten	-	-	-
Overige financiële vaste activa	10.205	-/- 4.280	5.925
	<b>82.072</b>	<b>7.716</b>	<b>89.788</b>
	<b>3.046.500</b>	<b>-/- 30.791</b>	<b>3.015.709</b>
<b>Vlottende activa</b>			
Activa beschikbaar voor verkoop	-	27.031	27.031
Voorraden	30.229	-/- 30.229	-
Handels- en overige vorderingen	121.392	4.162	125.554
Liquide middelen	270.558	-	270.558
	<b>422.179</b>	<b>964</b>	<b>423.143</b>
	<b>3.468.679</b>	<b>-/- 29.827</b>	<b>3.438.852</b>

## Passiva

(in EUR 1.000)	Voormalige grondslagen		Totaal	IFRS
	1 januari 2004	aanpassingen		1 januari 2004
<b>Kapitaal en reserves</b>				
<b>toekomend aan aandeelhouders</b>				
Geplaatst kapitaal	77.712	–		77.712
Ingehouden winst	1.603.782	270.558		1.874.340
Overige reserves	301.189	-/- 301.189		–
Dividend	41.000	-/- 41.000		–
	<b>2.023.683</b>	<b>-/- 71.631</b>		<b>1.952.052</b>
<b>Aandeel van derden</b>	20.042	–		20.042
<b>Eigen vermogen</b>	<b>2.043.725</b>	<b>-/- 71.631</b>		<b>1.972.094</b>
<b>Langlopende verplichtingen</b>				
Leningen	1.024.196	-/- 189.381		834.815
Lease verplichtingen	–	192.978		192.978
Voorzieningen personeelsbeloningen	26.604	43.012		69.616
Latente belastingverplichtingen	33.575	–		33.575
Overige voorzieningen	3.849	-/- 2.707		1.142
Derivaten	–	–		–
	<b>1.088.224</b>	<b>43.902</b>		<b>1.132.126</b>
<b>Kortlopende verplichtingen</b>				
Leningen	59.507	-/- 611		58.896
Lease verplichtingen	–	611		611
Winstbelasting	39.917	–		39.917
Handels- en overige schulden	237.306	-/- 2.098		235.208
	<b>336.730</b>	<b>-/- 2.098</b>		<b>334.632</b>
	<b>3.468.679</b>	<b>-/- 29.827</b>		<b>3.438.852</b>

## Activa

(in EUR 1.000)	IFRS aanpassingen in de balans per 1 januari 2004							Herrubri- cing	Totaal aanpas- singen
	IFRS 3	IAS 16	IAS 17	IAS 19	IAS 21	IAS 28	IAS 37		
	A	B	C	D	E	F	G		
<b>Vaste activa</b>									
<b>Immateriële vaste activa</b>	-/- 730	-	-	-	-	-/- 2.063	-	-	-/- 2.793
<b>Materiële vaste activa</b>									
Materiële vaste activa ten behoefte van operationele activiteiten	-	-/-35.715	-	-	-	-	-	-	-/-35.715
Activa in aanbouw of ontwikkeling	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		<u>-</u>	<u>-/-35.715</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-/-35.715</u>
<b>Financiële vaste activa</b>									
Deelnemingen	-	-	-	-	-	-/- 50.476	-	-	-/-50.476
Vorderingen op deelnemingen	-	-	-	-	-	43.803	-	-	43.803
Leasevorderingen	-	-	18.669	-	-	-	-	-	18.669
Derivaten	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige financiële vaste activa	-	-	-/- 4.280	-	-	-	-	-	-/- 4.280
	-	<u>-</u>	<u>14.389</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-/- 6.673</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>7.716</u>
	<u>-/- 730</u>	<u>-/-35.715</u>	<u>14.389</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-/- 8.736</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-/-30.791</u>
<b>Vlottende activa</b>									
Activa beschikbaar voor verkoop	-	-	-	-	-	-	-	27.031	27.031
Voorraden	-	-	-	-	-	-	-	-/- 30.229	-/-30.229
Handels- en overige vorderingen	-	-	964	-	-	-	-	3.198	4.162
Liquide middelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	<u>-</u>	<u>964</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>964</u>
	<u>-/- 730</u>	<u>-/-35.715</u>	<u>15.353</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-/- 8.736</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-/-29.827</u>



## Passiva

(in EUR 1.000)	IFRS aanpassingen in de balans per 1 januari 2004							Herrubri- cering	Totaal aanpas- singen
	IFRS 3	IAS 16	IAS 17	IAS 19	IAS 21	IAS 28	IAS 37		
	A	B	C	D	E	F	G		
<b>Kapitaal en reserves</b>									
<b>toekomend aan aandeelhouders</b>									
Geplaatst kapitaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingehouden winst	-/- 730	-/-23.199	-/- 142	-/-41.532	-/- 7.481	-/- 8.736	2.707	349.670	270.558
Overige reserves	-	-	-	-	7.481	-	-	-/- 308.670	-/- 301.189
Dividend	-	-	-	-	-	-	-	-/- 41.000	-/- 41.000
	-/- 730	-/-23.199	-/- 142	-/-41.532	-	-/- 8.736	2.707	-	-/- 71.631
Aandeel van derden	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Eigen vermogen</b>	-/- 730	-/-23.199	-/- 142	-/-41.532	-	-/- 8.736	2.707	-	-/- 71.631
<b>Langlopende verplichtingen</b>									
Leningen	-	-/-12.516	-/- 176.865	-	-	-	-	-	-/- 189.381
Lease verplichtingen	-	-	192.978	-	-	-	-	-	192.978
Voorzieningen									
personeelsbeloningen	-	-	-	43.012	-	-	-	-	43.012
Latente									
belastingverplichtingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige voorzieningen	-	-	-	-	-	-	-/- 2.707	-	-/- 2.707
Derivaten	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-/-12.516	16.113	43.012	-	-	-/- 2.707	-	43.902
<b>Kortlopende verplichtingen</b>									
Leningen	-	-	-/- 611	-	-	-	-	-	-/- 611
Lease verplichtingen	-	-	611	-	-	-	-	-	611
Winstbelasting	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Handels- en overige schulden	-	-	-/- 618	-/- 1.480	-	-	-	-	-/- 2.098
	-	-	-/- 618	-/- 1.480	-	-	-	-	-/- 2.098
	-/- 730	-/-35.715	15.353	-	-	-/- 8.736	-	-	-/- 29.827

De letters A tot en met H refereren aan de uitleg bij de transitie naar IFRS vanaf pagina 172.

# Overzicht aansluiting van het eigen vermogen per 31 december 2004

## Activa

(in EUR 1.000)

	Voormalige grondslagen 31 december 2004	Totaal aanpassingen	IFRS 31 december 2004
<b>Vaste activa</b>			
<b>Immateriële vaste activa</b>	7.500	-/- 1.548	5.952
<b>Materiële vaste activa</b>			
Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten	2.060.072	-/- 36.929	2.023.143
Activa in aanbouw of ontwikkeling	359.637	-	359.637
Vastgoedbeleggingen	668.767	-	668.767
	<b>3.088.476</b>	<b>-/- 36.929</b>	<b>3.051.547</b>
<b>Financiële vaste activa</b>			
Deelnemingen	39.724	-/- 10.117	29.607
Vorderingen op deelnemingen	42.049	-	42.049
Leasevorderingen	-	22.856	22.856
Derivaten	-	-	-
Overige financiële vaste activa	14.669	-/- 9.466	5.203
	<b>96.442</b>	<b>3.273</b>	<b>99.715</b>
	<b>3.192.418</b>	<b>-/- 35.204</b>	<b>3.157.214</b>
<b>Vlottende activa</b>			
Activa beschikbaar voor verkoop	-	25.269	25.269
Voorraden	27.777	-/- 27.777	-
Handels- en overige vorderingen	118.909	4.197	123.106
Liquide middelen	250.488	-	250.488
	<b>397.174</b>	<b>1.689</b>	<b>398.863</b>
	<b>3.589.592</b>	<b>-/- 33.515</b>	<b>3.556.077</b>

## Passiva

(in EUR 1.000)	Voormalige grondslagen	Totaal	IFRS
	31 december 2004	aanpassingen	31 december 2004
<b>Kapitaal en reserves</b>			
<b>toekomend aan aandeelhouders</b>			
Geplaatst kapitaal	77.712	–	77.712
Ingehouden winst	1.705.075	290.231	1.995.306
Overige reserves	309.601	-/- 311.075	-/- 1.474
Dividend	46.400	-/- 46.400	–
	<b>2.138.788</b>	<b>-/- 67.244</b>	<b>2.071.544</b>
<b>Aandeel van derden</b>	20.962	–	20.962
<b>Eigen vermogen</b>	<b>2.159.750</b>	<b>-/- 67.244</b>	<b>2.092.506</b>
<b>Langlopende verplichtingen</b>			
Leningen	959.664	-/- 190.090	769.574
Lease verplichtingen	–	185.989	185.989
Voorzieningen personeelsbeloningen	27.273	45.183	72.456
Latente belastingverplichtingen	32.253	–	32.253
Overige voorzieningen	10.068	-/- 68	10.000
Derivaten	–	–	–
	<b>1.029.258</b>	<b>41.014</b>	<b>1.070.272</b>
<b>Kortlopende verplichtingen</b>			
Leningen	81.411	-/- 1.182	80.229
Lease verplichtingen	–	3.775	3.775
Winstbelasting	121.631	-/- 201	121.430
Handels- en overige schulden	197.542	-/- 9.677	187.865
	<b>400.584</b>	<b>-/- 7.285</b>	<b>393.299</b>
	<b>3.589.592</b>	<b>-/- 33.515</b>	<b>3.556.077</b>

## Activa

(in EUR 1.000)	IFRS aanpassingen in de balans per 31 december 2004							Herrubri- cering H	Totaal aanpas- singen
	IFRS 3	IAS 16	IAS 17	IAS 19	IAS 21	IAS 28	IAS 37		
	A	B	C	D	E	F	G		
<b>Vaste activa</b>									
<b>Immateriële vaste activa</b>	515	-	-	-	-	-/- 2.063	-	-	-/- 1.548
<b>Materiële vaste activa</b>									
Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten	-	-/-36.929	-	-	-	-	-	-	-/-36.929
Activa in aanbouw of ontwikkeling	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		<b>-</b>	<b>-/-36.929</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-/-36.929</b>
<b>Financiële vaste activa</b>									
Deelnemingen	-	-	-	-	-	-/-10.117	-	-	-/-10.117
Vorderingen op deelnemingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Leasevorderingen	-	-	22.856	-	-	-	-	-	22.856
Derivaten	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige financiële vaste activa	-	-	-9.537	-	-	-	-	71	-/- 9.466
	-	-	<b>13.319</b>	-	-	<b>-/-10.117</b>	-	<b>71</b>	<b>3.273</b>
	<b>515</b>	<b>-/-36.929</b>	<b>13.319</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-/-12.180</b>	<b>-</b>	<b>71</b>	<b>-/-35.204</b>
<b>Vlottende activa</b>									
Activa beschikbaar voor verkoop	-	-	-	-	-	-	-	25.269	25.269
Vorraden	-	-	-	-	-	-	-	-/-27.777	-/-27.777
Handels- en overige vorderingen	-	-	1.089	-	-	-	-	3.108	4.197
Liquide middelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	<b>1.089</b>	-	-	-	-	<b>600</b>	<b>1.689</b>
	<b>515</b>	<b>-/-36.929</b>	<b>14.408</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-/-12.180</b>	<b>-</b>	<b>671</b>	<b>-/-33.515</b>

## Passiva

(in EUR 1.000)	IFRS aanpassingen in de balans per 31 december 2004							Herrubri- cering	Totaal aanpas- singen					
	IFRS 3	IAS 16	IAS 17	IAS 19	IAS 21	IAS 28	IAS 37							
	A	B	C	D	E	F	G							
<b>Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders</b>														
Geplaatst kapitaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Ingehouden winst	85	-/-24.620	-/-	21	-/-42.529	-/-	8.630	-/-11.103	11.416	365.633	290.231			
Overige reserves	-	-	-	-	9.235	-/-	1.077	-	-/-	319.233	-/-	311.075		
Dividend	-	-	-	-	-	-	-	-	-/-	46.400	-/-	46.400		
	<b>85</b>	<b>-/-24.620</b>	<b>-/-</b>	<b>21</b>	<b>-/-42.529</b>	<b>-/-</b>	<b>8.630</b>	<b>-/-11.103</b>	<b>11.416</b>			<b>67.244</b>		
<b>Aandeel van derden</b>														
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Eigen vermogen</b>	<b>85</b>	<b>-/-24.620</b>	<b>-/-</b>	<b>21</b>	<b>-/-42.529</b>	<b>-/-</b>	<b>8.630</b>	<b>-/-11.103</b>	<b>11.416</b>			<b>67.244</b>		
<b>Langlopende verplichtingen</b>														
Leningen	-	-/-11.560	-/-	173.599	-	-	-	-/-	5.602	671	-/-	190.090		
Lease verplichtingen	-	-	185.989	-	-	-	-	-	-	-	-	185.989		
Voorzieningen														
personeelsbeloningen	-	-	-	45.115	-	-	-	-	-	68	-	45.183		
Latente														
belastingverplichtingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Overige voorzieningen	-	-	-	-	-	-	-	-	-/-	68	-/-	68		
Derivaten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	<b>-</b>	<b>-/-11.560</b>	<b>12.390</b>	<b>45.115</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-/-</b>	<b>5.602</b>	<b>671</b>			<b>41.014</b>		
<b>Kortlopende verplichtingen</b>														
Leningen	-	-	-/-	1.182	-	-	-	-	-	-	-/-	1.182		
Lease verplichtingen	-	-	3.775	-	-	-	-	-	-	-	-	3.775		
Winstbelasting	430	-/-	749	64	-/-	570	-/-	605	-	4.586	-/-	3.357	-/-	201
Handels- en overige schulden	-	-	-/-	618	-/-	2.016	-	-	-/-	10.400	-	3.357	-/-	9.677
	<b>430</b>	<b>-/-</b>	<b>749</b>	<b>2.039</b>	<b>-/-</b>	<b>2.586</b>	<b>-/-</b>	<b>605</b>	<b>-</b>	<b>-/-</b>	<b>5.814</b>	<b>-</b>	<b>-/-</b>	<b>7.285</b>
	<b>515</b>	<b>-/-36.929</b>	<b>14.408</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-/-</b>	<b>12.180</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>671</b>	<b>-/-</b>	<b>33.515</b>		

De letters A tot en met H refereren aan de uitleg bij de transitie naar IFRS vanaf pagina 172. In deze uitleg wordt in de meeste gevallen gerefereerd aan de bij de aanpassingen behorende bedragen per 1 januari 2004 en niet de bedragen per 31 december 2004.

# Overzicht aansluiting van het netto resultaat over 2004

(in EUR 1.000)	Voormalige grondslagen		Totaal		IFRS
	2004		aanpassingen		2004
<b>Netto omzet</b>	<b>887.369</b>	-/-	<b>11.043</b>		<b>876.326</b>
<b>Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf</b>	<b>17.224</b>	-/-	<b>17.224</b>		<b>-</b>
Verkoopopbrengst vastgoed	-		23.853		23.853
Boekwaarde verkoop vastgoed	-		6.230		6.230
<b>Resultaat uit verkoop vastgoed</b>	<b>-</b>		<b>17.623</b>		<b>17.623</b>
Waardeveranderingen vastgoed	5.071		-		5.071
<b>Overige resultaten uit vastgoed</b>	<b>5.071</b>		<b>17.623</b>		<b>22.694</b>
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	310.321	-/-	4.897		305.424
Personeelsbeloningen	146.028		5.577		151.605
Afschrijvingen	152.650	-/-	8.465		144.185
Bijzondere waardeveranderingen	-		15.365		15.365
Boekwaarde verkoop vastgoed	7.170	-/-	7.170		-
Overige bedrijfskosten	35.092	-/-	17.544		17.548
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>651.261</b>	-/-	<b>17.134</b>		<b>634.127</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>258.403</b>		<b>6.490</b>		<b>264.893</b>
Financieringsbaten en -lasten	-/- 28.726		3.702	-/-	25.024
Overige financiële resultaten	-		-/- 644	-/-	644
<b>Financiële baten en lasten</b>	<b>-/- 28.726</b>		<b>3.058</b>		<b>-/- 25.668</b>
Resultaat deelnemingen	5.546	-/-	3.829		1.717
<b>Resultaat voor belastingen</b>	<b>235.223</b>		<b>5.720</b>		<b>240.943</b>
Winstbelasting	-/- 76.812	-/-	3.158		-/- 79.970
<b>Resultaat</b>	<b>158.411</b>		<b>2.562</b>		<b>160.973</b>
Toekomend aan:					
<b>Minderheidsaandeelhouders</b>	<b>154</b>		<b>-</b>		<b>154</b>
<b>Aandeelhouders (netto resultaat)</b>	<b>158.257</b>		<b>2.562</b>		<b>160.819</b>
<b>Netto resultaat per aandeel (in euro)</b>	<b>924</b>		<b>15</b>		<b>939</b>

(in EUR 1.000)	IFRS aanpassingen in de winst- en verliesrekening over 2004							Herrubri- cering	Totaal aanpas- singen		
	IFRS 3	IAS 16	IAS 17	IAS 19	IAS 21	IAS 28	IAS 37				
	A	B	C	D	E	F	G				
<b>Netto omzet</b>	-	-	-/- 2.737	-	-	-	16.002	-/-	24.308	-/-	11.043
<b>Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf</b>	-	-	-	-	-	-	-	-/-	17.224	-/-	17.224
Verkoopopbrengst vastgoed	-	-	-	-	-	-	-		23.853		23.853
Boekwaarde verkoop vastgoed	-	-/- 940	-	-	-	-	-		7.170		6.230
<b>Resultaat uit verkoop vastgoed</b>	-	940	-	-	-	-	-		16.683		17.623
Waardeveranderingen vastgoed	-	-	-	-	-	-	-		-		-
<b>Overige resultaten uit vastgoed</b>	-	940	-	-	-	-	-		16.683		17.623
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	-	-/- 2.628	-/- 2.270	-	-	-	-		1	-/-	4.897
Personeelsbeloningen	-	-/- 155	-	1.567	-	-	-		4.165		5.577
Afschrijvingen	-/- 1.245	5.893	-	-	-	-	-	-/-	13.113	-/-	8.465
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	-	-	-	2.286		13.079		15.365
Boekwaarde verkoop vastgoed	-	-	-	-	-	-	-	-/-	7.170	-/-	7.170
Overige bedrijfskosten	-	-	-	-	-	-	422	-/-	17.966	-/-	17.544
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	-/- 1.245	3.110	-/- 2.270	1.567	-	-	2.708	-/-	21.004	-/-	17.134
<b>Exploitatieresultaat</b>	1.245	-/- 2.170	-/- 467	-/- 1.567	-	-	13.294	-/-	3.845		6.490
Financieringsbaten en -lasten	-	-	652	-	-	-	-		3.050		3.702
Overige financiële resultaten	-	-	-	-	-/- 1.754	-	-		1.110	-/-	644
<b>Financiële baten en lasten</b>	-	-	652	-	-/- 1.754	-	-		4.160		3.058
Resultaat deelnemingen	-	-	-	-	-	-/- 3.514	-	-/-	315	-/-	3.829
<b>Resultaat voor belastingen</b>	1.245	-/- 2.170	185	-/- 1.567	-/- 1.754	-/- 3.514	13.294		-		5.720
Winstbelasting	-/- 430	749	-/- 64	570	605	-	-/- 4.586	-/-	1	-/-	3.158
<b>Resultaat</b>	815	-/- 1.421	121	-/- 997	-/- 1.149	-/- 3.514	8.708	-/-	1		2.562
Toekomend aan:											
<b>Minderheidsaandeelhouders</b>	-	-	-	-	-	-	-		-		-
<b>Aandeelhouders (netto resultaat)</b>	815	-/- 1.421	121	-/- 997	-/- 1.149	-/- 3.514	8.708	-/-	1		2.562

De letters A tot en met I refereren aan de uitleg bij de transitie naar IFRS vanaf pagina 172.

# Overzicht aansluiting van het kasstroomoverzicht over 2004

(in EUR 1.000)

	Voormalige grondslagen		Totaal		IFRS
	2004		aanpassingen		2004
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten:</b>					
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>258.403</b>		<b>6.490</b>		<b>264.893</b>
Aanpassingen voor:					
▪ Afschrijvingen	139.572		4.613		144.185
▪ Bijzondere waardeveranderingen	15.364		1		15.365
▪ Resultaat u.h.v. verkoop vastgoed	-/- 16.682		-/- 941		-/- 17.623
▪ Afschrijving langlopende vorderingen	400		-		400
▪ Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-/- 5.071		-	-/-	5.071
▪ Vrijval uit vooruitontvangen / vooruitbetaalde erfpachten	-/- 1.458		-	-/-	1.458
▪ Opbrengst verkoop activa	-/- 675		33	-/-	642
▪ Mutatie voorzieningen	6.889		4.810		11.699
	<b>138.339</b>		<b>8.516</b>		<b>146.855</b>
Exploitatie resultaat na aanpassingen	<b>396.742</b>		<b>15.006</b>		<b>411.748</b>
Veranderingen in werkkapitaal	-/- 32.269		-/- 10.935		-/- 43.204
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	<b>364.473</b>		<b>4.071</b>		<b>368.544</b>
Betaalde winstbelasting (voorheffing)	<b>316</b>		<b>-</b>		<b>316</b>
Betaalde interest	<b>-/- 49.886</b>		<b>-</b>		<b>-/- 49.886</b>
Ontvangen interest	<b>6.371</b>		<b>652</b>		<b>7.023</b>
Ontvangen dividend	<b>1.488</b>		<b>-</b>		<b>1.488</b>
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>	<b>322.762</b>		<b>4.723</b>		<b>327.485</b>



(in EUR 1.000)	Voormalige grondslagen		Totaal		IFRS	
	2004		aanpassingen		2004	
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten:</b>						
■ Investerings in immateriële vaste activa	-/-	5.114	-	-/-	5.114	
■ Investerings in materiële vaste activa	-/-	294.120	1.064	-/-	293.056	
■ Ontvangen uit desinvesteringen		24.527	-		24.527	
■ Acquisities van dochterondernemingen	-/-	750	-	-/-	750	
■ Acquisities van deelnemingen	-/-	262	-	-/-	262	
■ Terugstorting kapitaal van deelnemingen		2.290	-		2.290	
■ Kapitaalstorting derden in dochterondernemingen		869	-		869	
■ Toename overige langlopende vorderingen	-/-	5.529	945	-/-	4.584	
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		<b>-/- 278.089</b>	<b>2.009</b>		<b>-/- 276.080</b>	
<b>Vrije kasstroom</b>		<b>44.673</b>	<b>6.732</b>		<b>51.405</b>	
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten:</b>						
■ Ontvangen uit opgenomen leningen		18.358	-/-	5.823	12.535	
■ Betaalde aflossingen op leningen	-/-	57.991	1.753	-/-	56.238	
■ Betaald dividend	-/-	41.112	-	-/-	41.112	
■ Overige leningen		9.234	-/-	9.234	-	
■ Toename leaseverplichtingen		-	9.455		9.455	
■ Afname leaseverplichtingen		-	-/-	2.883	-/-	2.883
■ Schulden aan kredietinstellingen		6.444	-/-	6.444	-	
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>		<b>-/- 65.067</b>	<b>-/- 13.176</b>		<b>-/- 78.243</b>	
<b>Netto kasstroom</b>		<b>-/- 20.394</b>	<b>-/- 6.444</b>		<b>-/- 26.838</b>	
Liquide middelen bij aanvang boekjaar		<b>270.558</b>	-/-	7.841	<b>262.717</b>	
Netto kasstroom	-/-	<b>20.394</b>	-/-	6.444	<b>-/- 26.838</b>	
Koers- en omrekeningsverschillen op geldmiddelen		<b>325</b>	-		<b>325</b>	
<b>Liquide middelen ultimo boekjaar</b>		<b>250.489</b>	<b>-/- 14.285</b>		<b>236.204</b>	

# Overzicht aansluiting van het eigen vermogen per 1 januari 2005

## Activa

(in EUR 1.000)

	IFRS	IAS 39	IFRS
	31 december 2004	J	1 januari 2005
<b>Vaste activa</b>			
<b>Immateriële vaste activa</b>	<b>5.952</b>	<b>-</b>	<b>5.952</b>
<b>Materiële vaste activa</b>			
Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten	2.023.143	-	2.023.143
Activa in aanbouw of ontwikkeling	359.637	-	359.637
Vastgoedbeleggingen	668.767	-	668.767
	<b>3.051.547</b>	<b>-</b>	<b>3.051.547</b>
<b>Financiële vaste activa</b>			
Deelnemingen	29.607	-/- 7.058	22.549
Vorderingen op deelnemingen	42.049	-	42.049
Leasevorderingen	22.856	-	22.856
Derivaten	-	226	226
Overige financiële vaste activa	5.203	10.027	15.230
	<b>99.715</b>	<b>3.195</b>	<b>102.910</b>
	<b>3.157.214</b>	<b>3.195</b>	<b>3.160.408</b>
<b>Vlottende activa</b>			
Activa beschikbaar voor verkoop	25.269	-	25.269
Vorraden	-	-	-
Handels- en overige vorderingen	123.106	-/- 511	122.595
Liquide middelen	250.488	-	250.488
	<b>398.863</b>	<b>-/- 511</b>	<b>398.352</b>
	<b>3.556.077</b>	<b>2.684</b>	<b>3.558.760</b>

## Passiva

(in EUR 1.000)

	IFRS	IAS 39	IFRS
	31 december 2004	J	1 januari 2005
<b>Kapitaal en reserves</b>			
<b>toekomend aan aandeelhouders</b>			
Geplaatst kapitaal	77.712	–	77.712
Ingehouden winst	1.995.306	-/- 1.574	1.993.732
Overige reserves	-/- 1.474	4.098	2.624
Dividend	–	–	–
	<b>2.071.544</b>	<b>2.524</b>	<b>2.074.068</b>
<b>Aandeel van derden</b>	<b>20.962</b>	<b>–</b>	<b>20.962</b>
<b>Eigen vermogen</b>	<b>2.092.506</b>	<b>2.524</b>	<b>2.095.030</b>
<b>Langlopende verplichtingen</b>			
Leningen	769.574	-/- 42.119	727.455
Lease verplichtingen	185.989	–	185.989
Voorzieningen personeelsbeloningen	72.456	–	72.456
Latente belastingverplichtingen	32.253	-/- 19.446	12.807
Overige voorzieningen	10.000	–	10.000
Derivaten	–	61.734	61.734
	<b>1.070.272</b>	<b>169</b>	<b>1.070.441</b>
<b>Kortlopende verplichtingen</b>			
Leningen	80.229	-/- 9	80.220
Lease verplichtingen	3.775	–	3.775
Winstbelasting	121.430	–	121.430
Handels- en overige schulden	187.865	–	187.865
	<b>393.299</b>	<b>-/- 9</b>	<b>393.290</b>
	<b>3.556.077</b>	<b>2.684</b>	<b>3.558.760</b>

De letter J refereert aan de uitleg bij de transitie naar IFRS vanaf pagina 172.

### Status van de regelgeving

Alle definitief door de IASB uitgegeven standaarden zijn volledig en zonder aanpassingen door de EU bekrachtigd, met uitzondering van IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement waarvan door de EU bepaalde voorschriften niet zijn overgenomen (carve out versie).

De volgende (wijzigingen van) standaarden en interpretaties die in werking treden met ingang van de jaarrekening over 2005 zijn, voorzover van toepassing op Schiphol Group, nog niet toegepast in afwachting van aanvaarding door de EU:

- IAS 39 - Amendment (December 2004) Transition and Initial Recognition of Financial Assets and Financial Liabilities
- IFRIC Amendment to SIC-12: Scope of SIC-12 Consolidation—Special Purpose Entities
- IFRIC 2 Members' Shares in Co-operative Entities and Similar Instruments

Opgemerkt wordt dat verschillen tussen 'IFRS' en 'IFRS voorzover aanvaard door de EU' in de praktijk niet van toepassing zijn voor Schiphol Group.

Voorts worden de volgende (wijzigingen van) standaarden en interpretaties, die formeel in werking treden met ingang van de jaarrekening over 2006, voorzover van toepassing op Schiphol Group, niet vrijwillig over 2005 toegepast:

- AS 19 - Amendment (December 2004) Actuarial Gains and Losses, Group Plans and Disclosures
- IFRIC 4 Determining whether an Arrangement contains a Lease
- IFRIC 5 Rights to Interests arising from Decommissioning, Restoration and Environmental Rehabilitation Funds

De verwachting is dat deze wijzigingen van bestaande richtlijnen respectievelijk nieuwe richtlijnen niet tot ingrijpende wijzigingen in de financiële gegevens van Schiphol Group aanleiding zullen geven.

### Toepassing van de overgangsbepalingen

De richtlijnen voor de eerste toepassing van IAS en IFRS zijn opgenomen in IFRS 1 "First Time Adoption of International Financial Reporting Standards". In het algemeen schrijft deze richtlijn voor dat IFRS retrospectief dient te worden toegepast. Het is toegestaan gebruik te maken van één of meerdere uitzonderingen op deze regel. Schiphol Group heeft besloten gebruik te maken van uitsluitend de volgende uitzonderingen.

#### ■ Business combinations

Schiphol Group maakt gebruik van de uitzondering IFRS 3 Business Combinations niet retrospectief toe te passen op acquisities die zich in het verleden hebben voorgedaan.

#### ■ Employee benefits

Voorzover binnen Schiphol Group sprake is van pensioenregelingen die kwalificeren als toegezegd-pensioenregeling zal onder IFRS vanaf 2004 gebruik worden gemaakt van de zogenoemde corridor methode. Cumulatieve actuariële winsten en verliezen van vóór 1 januari 2004 komen direct ten laste van het eigen vermogen in de openingsbalans per 1 januari 2004.

#### ■ Cumulative translation differences

De cumulatieve omrekeningsverschillen uit de periode vóór 1 januari 2004, zoals opgenomen in de reserve omrekeningsverschillen, worden per 1 januari 2004 op nul gesteld. Het saldo van de betreffende reserve komt ten laste van de ingehouden winst (onderdeel van het eigen vermogen) in de openingsbalans per 1 januari 2004.

Voorts verbiedt IFRS 1 “First Time Adoption of International Financial Reporting Standards” retrospectieve toepassing van de standaarden in bepaalde gevallen, waarvan de volgende van toepassing zijn op Schiphol Group.

#### ■ Hedge accounting

Hedge accounting in overeenstemming met IAS 39 mag in beginsel uitsluitend prospectief worden toegepast. De vennootschap maakt al geruime tijd op effectieve wijze 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. Per 1 januari 2005 zijn alle aanwezige derivaten in overeenstemming met de vereisten in IAS 39 aangemerkt als afdekkinginstrumenten in een afdekkingstransactie en zijn betreffende transacties formeel gedocumenteerd. Voorts worden zij met ingang van 1 januari 2005 prospectief en retrospectief getoetst op effectiviteit. De cumulatieve waardemutaties van derivaten zijn in de openingsbalans verantwoord in de reserve afdekkingstransacties, gegeven het feit dat het in alle gevallen cash flow hedges betreft.

#### ■ Activa beschikbaar voor verkoop

Indien de datum van transitie vóór 1 januari 2005 ligt, hetgeen bij Schiphol Group het geval is, dienen de overgangsbepalingen van IFRS 5 te worden toegepast. IFRS 5 stelt dat de presentatie van activa als beschikbaar voor verkoop in beginsel prospectief dient te worden toegepast. Indien al op een eerder moment werd voldaan aan de criteria voor verantwoording van activa als activa beschikbaar voor verkoop, mogen de betreffende activa per dat moment als zodanig worden gepresenteerd mits de boekwaarde voor dat moment bekend is. Voor wat betreft de activa die Schiphol Group als beschikbaar voor verkoop heeft aangemerkt wordt voldaan aan deze voorwaarden. Dientengevolge worden deze activa met terugwerkende kracht (ook in de vergelijkende cijfers) verantwoord als activa beschikbaar voor verkoop.

De in dit document opgenomen vergelijkende cijfers over 2004 zijn eveneens gebaseerd op IFRS. De aanpassingen die hiervan het gevolg zijn, zijn verwerkt in de openingsbalans per transitiedatum van 1 januari 2004, met uitzondering van de wijzigingen die het gevolg zijn van invoering van IAS 32 Financial Instruments: Disclosure and Presentation en IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement. Aanpassingen in verband met deze beide standaarden zijn verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2005. De vergelijkende cijfers over 2004 zijn in dit opzicht niet aangepast.

## Wijzigingen in de grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Hierna wordt per relevant onderwerp uiteengezet welke wijzigingen zich hebben voorgedaan in de grondslagen van waardering en resultaatbepaling door toepassing van IFRS.

### IFRS 3 Business combinations (A)

In tegenstelling tot de Nederlandse Richtlijnen is het onder IFRS 3 Business Combinations niet langer toegestaan af te schrijven op goodwill. Tevens dient de boekwaarde van goodwill verplicht jaarlijks te worden getoetst aan de realiseerbare waarde. De realiseerbare waarde is de hoogste van de directe opbrengstwaarde en bedrijfswaarde. Gegeven de tot en met 2004 toegepaste grondslag van afschrijving van de kostprijs van goodwill over een termijn van vijf jaar bestond onder de Nederlandse Richtlijnen uitsluitend een verplichting tot het uitvoeren van deze toets indien aanwijzingen aanwezig waren voor een bijzondere waardevermindering.

In overeenstemming met het voorgaande is de boekwaarde van de goodwill per 1 januari 2004 'bevoren', na toepassing van een correctie ad EUR 0,587 miljoen voor een onjuiste vaststelling van goodwill in het verleden en eliminatie van de boekwaarde van oprichtingskosten ad EUR 0,143 miljoen. Voorts is de afschrijvingslast ten laste van 2004 betreffende goodwill en oprichtingskosten ad EUR 1,245 miljoen teruggedraaid. De toets van de boekwaarde aan de realiseerbare waarde per 1 januari 2004 en per 1 januari 2005 gaf geen aanleiding tot het in aanmerking nemen van bijzondere waardeverminderingen, anders dan de bijzondere waardeverminderingen die reeds onder de voormalige grondslagen waren doorgevoerd en die onder IFRS worden gehandhaafd.

## IAS 16 Property, Plant and Equipment (B)

### Componentenbenadering

Onder IFRS is toepassing van de componentenbenadering verplicht. Dit betekent dat binnen één actief meerdere componenten moeten worden onderkend indien de kostprijs van een component significant is ten opzichte van de totale kostprijs en de economische levensduur van het component afwijkt van de economische levensduur van andere componenten. Toepassing van deze richtlijn heeft ertoe geleid dat in totaal circa 40 nieuwe componenten zijn onderkend die voorheen als één geheel werden verantwoord onder respectievelijk banen, rijbanen, platformen, gebouwen, werktuigbouwkundige installaties, bagageafhandeling systemen, bagagecontroleapparatuur en drainage- en ontwateringwerken.

Uitgaven voor groot onderhoud worden onder IFRS geactiveerd voorzover daarmee componenten van materiële vaste activa worden vervangen. De kostprijs wordt vervolgens afgeschreven over de economische levensduur. Gelijktijdig met de investering heeft een desinvestering plaats van de activa die door uitvoering van het groot onderhoud worden vervangen en voorzover hiervoor nog een boekwaarde aanwezig is. Onder de voormalige grondslagen van Schiphol Group werden de uitgaven voor groot onderhoud als kosten verantwoord ten laste van de winst en verliesrekening in het jaar waarin zij zich voordeden.

De herrekening van de boekwaarde per 1 januari 2004 op basis van de vastgestelde economische levensduur voor nieuwe componenten en retrospectieve toepassing van de gewijzigde grondslag voor groot onderhoud heeft geleid tot een vermindering van de boekwaarde ten laste van het eigen vermogen in de openingsbalans per 1 januari 2004 van EUR 23,199 miljoen. De afschrijvingslast over het boekjaar 2004 is EUR 5,893 miljoen hoger dan onder de voormalige grondslagen. Over het boekjaar 2004 is een bedrag van EUR 2,628 miljoen aan groot onderhoud alsnog geactiveerd en in mindering gebracht op de kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten.

In december 2004 is het hoofdkantoor van Schiphol Group voor 50% ondergebracht in het Airport Real Estate Basisfonds C.V. Als gevolg van voornoemde wijzigingen is tevens de boekwaarde en daarmee de kostprijs van het hoofdkantoor gewijzigd. De met betrekking tot deze transactie in 2004 verantwoorde kostprijs van de verkoop is EUR 0,940 miljoen lager uitgekomen en de boekwinst voor hetzelfde bedrag hoger.

### Verantwoording van investeringssubsidies

Schiphol Group heeft ervoor gekozen onder IFRS de egalisatierekening investeringssubsidies in de balans niet meer als vooruit ontvangen baten te verantwoorden, maar in mindering te brengen op de boekwaarde van de gerelateerde vaste activa. Als gevolg van deze wijziging nemen per 1 januari 2004 de overige leningen én de boekwaarde van materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten af met EUR 12,516 miljoen.

## IAS 17 Lease (C)

### Huur en verhuur van de verkeerstoren

Met ingang van 1992 huurt Schiphol Group 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 Schiphol Group verhuurd aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Uit een nadere beoordeling van beide contracten is vast komen te staan dat het in beide gevallen een financiële lease betreft.

Voor de balans van Schiphol Group heeft deze vaststelling tot gevolg dat per 1 januari 2004 enerzijds een leasevordering wordt opgenomen op LVNL van EUR 15,353 miljoen en anderzijds een leaseverplichting aan Abinton BV van EUR 16,113 miljoen. Zowel de vordering als de schuld worden gewaardeerd tegen de contante waarde van de nog resterende te vorderen respectievelijk verschuldigde minimale leasebetalingen. Het verschil tussen de vordering en de schuld (inclusief een correctie van kortlopende verplichtingen uit hoofde van de beide contracten tot een bedrag van EUR 0,618 miljoen) ad EUR 0,142 miljoen is onttrokken aan het eigen vermogen per 1 januari 2004.

Met ingang van 2004 worden de betaalde huur (EUR 2,270 miljoen in 2004) en de ontvangen huur (EUR 2,737 miljoen in 2004) niet langer als huurkosten respectievelijk huurbaten verantwoord, maar als aflossing op de langlopende schuld respectievelijk langlopende vordering. Over 2004 heeft dit tot gevolg dat het exploitatieresultaat daalt met EUR 0,467 miljoen. Daar staan echter financieringsbaten tegenover van per saldo EUR 0,652 miljoen.

### Presentatie van leasevorderingen en leaseverplichtingen

Alle bestaande langlopende vorderingen uit hoofde van financiële lease contracten en door Schiphol Group vooruitbetaalde erfpacht ten bedrage van EUR 4,280 miljoen worden met ingang 1 januari 2004 verantwoord als leasevorderingen. Alle bestaande leningen uit hoofde van financiële lease contracten en door Schiphol Group vooruitontvangen erfpacht ten bedrage van EUR 176,865 miljoen worden met ingang 1 januari 2004 verantwoord als lease verplichtingen.

## IAS 19 Employee Benefits (D)

### Pensioenregelingen

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. De pensioenregeling kwalificeert zich als een toegezegd-pensioenregeling. Het ABP is echter niet in staat de gegevens aan te leveren die noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegd-pensioenregeling. Praktisch gezien is het niet mogelijk met behulp van een geëigende verdeelsleutel een toerekening te bewerkstelligen. In overeenstemming met de richtlijnen wordt de toegezegd-pensioenregeling daarom verantwoord als een toegezegde bijdrageregeling. Evenals onder de voormalige grondslagen heeft Schiphol Group 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.

Enkele van de dochterondernemingen en joint ventures van Schiphol Group hebben eveneens een pensioenregeling die zich kwalificeert als toegezegd-pensioenregeling. Voorzover de betrokken pensioenfonds en -verzekeraars in staat zijn de informatie noodzakelijk voor de verantwoording van deze pensioenregelingen als toegezegd-pensioenregeling aan te leveren, is door Schiphol Group voldaan aan de vereisten van resultaatbepaling en verantwoording. In dat kader is naar de stand per 1 januari 2004 een pensioenverplichting opgenomen en ten laste gebracht van het eigen vermogen ad EUR 2,336 miljoen.

### **Voorzieningen overige personeelsbeloningen**

De arbeidsvoorwaarden van Schiphol Group voorzien in uitkeringen bij het bereiken van een bepaalde duur van het dienstverband (jubilea), uitkering van vaste maandelijkse vergoedingen voor ziektekosten aan gepensioneerden, loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid en een bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid. Ten aanzien van deze voorwaarden is geconcludeerd dat wordt voldaan aan de onder IFRS geldende voorwaarden voor het treffen van een voorziening; er is sprake van een bestaande verplichting die zal leiden tot een uitstroom van middelen waarvan de omvang betrouwbaar kan worden geschat. De omvang van de verplichtingen in het kader van deze voorzieningen is naar de stand per 1 januari 2004 (voor het merendeel) actuariel berekend op EUR 35,910 miljoen welk bedrag ten laste van het eigen vermogen in de openingsbalans per 1 januari 2004 is gebracht. De uitkeringen die onder de voormalige grondslagen ten laste van de winst- en verliesrekening over het boekjaar 2004 zijn gebracht komen nu in mindering op de voorzieningen. In de plaats daarvan komt onder IFRS een dotatie aan de voorzieningen ten laste van de winst- en verliesrekening over 2004.

Voorts worden onder IFRS actuariële winsten en verliezen 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). Over 2004 bedraagt het totaal van actuariële verliezen op alle voorzieningen overige personeelsbeloningen EUR 0,505 miljoen. Dit bedrag blijft niet geheel binnen voornoemde bandbreedte zodat in 2005 een beperkt bedrag ten laste van de winst- en verliesrekening dient te worden gebracht.

De lange termijn bonus voor de directie en enkele andere personeelsleden alsmede de door het personeel gereserveerde verlofrechten ten behoeve van sabbatical leave vallen eveneens onder IAS 19. De voorzieningen die voor deze regelingen reeds werden aangehouden onder de voormalige grondslagen van EUR 1,480 miljoen is per 1 januari 2004 verplaatst van de kortlopende verplichtingen naar de voorzieningen personeelsbeloningen onder de langlopende verplichtingen.

### **Actuariële grondslagen**

Onder de voormalige grondslagen werden de toekomstige verplichtingen uit hoofde van functioneel leeftijdsontslag, wachtgeld en bijzondere uitdiensttreding (BUT) verdisconteerd tegen een rekenrente van 4,0%. Onder IFRS dienen deze verplichtingen te worden verdisconteerd tegen de marktrente. Het rentetarief dat hiervoor per 1 januari 2004 is gehanteerd bedraagt 5,0%. Voorts wordt met betrekking tot de uitkeringen rekening gehouden met een jaarlijkse indexatie. Als gevolg van beide wijzigingen nemen de betreffende voorzieningen toe met EUR 3,286 miljoen welk bedrag is onttrokken aan het eigen vermogen per 1 januari 2004.

De last die per saldo voor alle voorzieningen voor overige personeelsbeloningen ten laste van de winst- en verliesrekening over 2004 komt is EUR 1,567 hoger.

## **IAS 21 The effects of changes in foreign exchange rates (E)**

### **Omrekeningsverschillen**

Zoals hiervoor al werd toegelicht is het saldo van de reserve omrekeningsverschillen van EUR 7,481 miljoen negatief per 1 januari 2004 per die datum binnen het eigen vermogen verschoven naar de ingehouden winst.

### **Redeemable preference shares BACH**

De redeemable preference shares (RPF's) die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. (BACH) werden onder de voormalige grondslagen van waardering en resultaat-



bepaling gezien als een onderdeel van de netto-investering in de deelneming. Onder IFRS is dit niet langer het geval. De RPF's worden namelijk, zoals nader gemotiveerd in de paragraaf hierna, aangemerkt als langlopende vordering gezien onder meer de bepalingen over terugbetaling van de nominale waarde aan de aandeelhouders binnen een termijn van tien jaar. Als gevolg hiervan dienen de omrekeningsverschillen met ingang van 2004 te worden verantwoord in de winst- en verliesrekening in plaats van in de reserve omrekeningsverschillen. In 2004 bedroegen de omrekeningsverschillen EUR 1,754 miljoen negatief.

## IAS 28 Investments in associates (F)

### Redeemable preference shares BACH

Terzake van de redeemable preference shares (RPF's) die Schiphol Group houdt in BACH is sprake van een cumulatief recht op dividend, welk dividend bovendien jaarlijks toeneemt met 1% van 8% per jaar bij uitgifte van de lening tot maximaal 12% per jaar. Voorts zal de nominale waarde van deze aandelen binnen een termijn van tien jaar worden terugbetaald aan de aandeelhouders. Op basis van deze kenmerken is besloten de nominale waarde van de RPF's ad EUR 43,803 miljoen als langlopende vordering op deelneming te classificeren per 1 januari 2004.

### Toepassing van IFRS bij Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL)

BACL heeft ervoor gekozen IFRS 3 retrospectief toe te passen. Schiphol Group heeft besloten deze keuze niet te volgen. Deze toepassing van IFRS heeft voor Schiphol Group tot gevolg dat de netto vermogenswaarde van deze deelneming negatief wordt. De boekwaarde van de deelneming van EUR 8,736 miljoen per 1 januari 2004 is op nihil gesteld en de verantwoording van resultaat over 2004 is hiermee in overeenstemming gebracht. Het resultaat deelnemingen is hierdoor EUR 3,514 miljoen lager in 2004.

### Goodwill deelnemingen

Onder IFRS worden deelnemingen gewaardeerd tegen het aandeel in het eigen vermogen van de betreffende deelneming inclusief goodwill ontstaan bij de acquisitie van de deelneming. Om deze reden is de goodwill op onze deelneming in Schiphol Area Development Company N.V. ad EUR 2,063 miljoen overgeboekt van goodwill naar deelnemingen.

## IAS 37 Provisions, contingent liabilities and contingent assets (G)

### Voorziening onderrentabiliteit NV Luchthaven Lelystad

Ten tijde van de aankoop door de vennootschap van NV Luchthaven Lelystad is een voorziening getroffen in verband met toekomstige onderrentabiliteit. Onder de voormalige grondslagen is jaarlijks, tot en met 2004, het exploitatieverlies van NV Luchthaven Lelystad aan deze voorziening onttrokken. Het per 31 december 2004 nog resterende saldo is vrijgevallen ten gunste van de winst- en verliesrekening ter compensatie van de bijzondere waardevermindering op materiële vaste activa van NV Luchthaven Lelystad. Onder IFRS is een voorziening voor onderrentabiliteit niet toegestaan. Het saldo van de voorziening ad EUR 2,707 miljoen is in de openingsbalans per 1 januari 2004 toegevoegd aan het eigen vermogen. De onttrekkingen (EUR 0,422 miljoen) en de vrijval (EUR 2,286 miljoen) die in 2004 onder de voormalige grondslagen hebben plaatsgevonden zijn gecorrigeerd in de winst- en verliesrekening over 2004.

### Verplichtingen uit hoofde van havengeldverrekening

Schiphol Group heeft met de sector en met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afgesproken dat Schiphol Group met ingang van 2004 zoveel als mogelijk de bepalingen zoals opgenomen in de ontwerp Wet luchtvaart en de ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur toepast. Dit houdt in dat Schiphol bij de vaststelling van de havengeldtarieven voor locatie Schiphol, het verschil verrekent

tussen de geraamde en de werkelijke opbrengsten en kosten voor zover bekend dan wel ingeschat op het moment van het indienen van het voorstel voor de havengeldtarieven. De mate waarin verrekening zal plaatsvinden komt tot uitdrukking in de nieuw vastgestelde tarieven.

Op basis hiervan ontstond voor Schiphol Group over 2004 een verplichting tot verrekening van havengelden in 2005 van EUR 10,400 miljoen en in 2006 van EUR 5,602 miljoen. Onder de voormalige grondslagen is voor deze bedragen onder de kortlopende verplichtingen respectievelijk langlopende verplichtingen in totaal EUR 16,002 miljoen gereserveerd ten laste van de omzet havengelden over 2004. Onder IFRS is dit niet toegestaan. Dientengevolge is het bedrag van EUR 16,002 miljoen weer toegevoegd aan de omzet havengelden over 2004. De verplichting tot verrekening van havengelden komt nu ten laste van de opbrengsten havengelden over 2005 en 2006.

## Overige herrubriceringen in de balans (H)

### Voorraden

De voorraden die onder de voormalige grondslagen in de balans werden getoond bestaan voor een belangrijk deel uit voorraad grond ten behoeve van vervreemding. Vastgesteld is dat deze post valt binnen de scope van IFRS 5 Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations. Als zodanig is de betreffende voorraad grond afzonderlijk tegen de kostprijs ad EUR 27,031 miljoen in de balans per 1 januari 2004 verantwoord op de regel Activa beschikbaar voor verkoop onder de Vlottende Activa. De post voorraden is door deze herrubricering komen te vervallen.

### Wettelijke reserves

Onder de voormalige grondslagen werd in de geconsolideerde balans een herwaarderingsreserve (in relatie tot de ongerealiseerde herwaarderingskosten op vastgoed) en een wettelijke reserve (in relatie tot deelnemingen gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde, oprichtingskosten en ontwikkelingskosten immateriële vaste activa) aangehouden. Onder IFRS is dit niet vereist. In de geconsolideerde balans is het saldo van de betreffende reserves ad EUR 308,670 miljoen dientengevolge toegevoegd aan de ingehouden winst. In de vennootschappelijke balans worden de betreffende reserves overigens, in overeenstemming met de vereisten in BW 2 Titel 9 en in afwijking van IFRS, wel aangehouden.

### Dividend

De balans werd onder de voormalige grondslagen opgesteld na verwerking van het voorstel tot winstbestemming. Aangezien een besluit betreffende de uitkering van dividend is voorbehouden aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders werd het dividendvoorstel als afzonderlijke regel verantwoord onder het Eigen Vermogen. Onder IFRS dient het dividendvoorstel (in de openingsbalans per 1 januari 2004 een bedrag van EUR 41,0 miljoen) onder dergelijke omstandigheden niet als afzonderlijke post in de balans tot uitdrukking te worden gebracht maar als onderdeel van de ingehouden winst. Het dividendvoorstel dient wel te worden toegelicht.

## Overige herrubriceringen in de winst- en verliesrekening (I)

### Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf

Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf bestaat uit de activering van interne uren in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten en bouwrente op grootschalige en commerciële investeringen. Onder de voormalige grondslagen werden deze posten verantwoord als onderdeel van de Som der bedrijfsopbrengsten. Onder IFRS komt deze regel te vervallen. Voorts kunnen deze posten naar de mening van de directie beter (zichtbaar in de toelichting) in mindering van de betreffende posten (personeelsbeloningen en rentelasten) in de winst- en verliesrekening worden gebracht in plaats van verantwoording als een vorm van omzet of opbrengsten. Over 2004 is het totale bedrag van geactiveerde productie voor het eigen bedrijf ad EUR 17,224 miljoen in mindering gebracht op de kosten van personeelsbeloningen (EUR 13,378 miljoen) en de interestlasten (EUR 3,846 miljoen). Daarnaast zijn

overige personeelskosten en lasten uit hoofde van dotaties aan de voorzieningen personeelsbeloningen tot een bedrag van EUR 17,966 miljoen in 2004 overgeboekt van de overige bedrijfskosten naar personeelsbeloningen.

#### **Verkooptransacties Vastgoed**

Onder de voormalige grondslagen werd de opbrengst uit verkooptransacties vastgoed (EUR 23,853 miljoen in 2004) verantwoord als omzet en de kostprijs van deze transacties (EUR 7,170 miljoen in 2004) onder de som der bedrijfslasten. Onder IFRS wordt het resultaat uit hoofde van verkooptransacties vastgoed als opbrengst getoond. Het resultaat wordt in de winst- en verliesrekening berekend als het verschil tussen verkoopopbrengst en boekwaarde.

#### **Bijzondere waardeveranderingen**

De bijzondere waardeveranderingen (EUR 13,079 miljoen in 2004 onder de voormalige grondslagen) worden onder IFRS afzonderlijk verantwoord. Voorheen werden in de winst- en verliesrekening de afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen als één totaal vermeld.

### **IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement (J)**

Zoals al eerder vermeld wordt deze richtlijn toegepast met ingang van 2005, zonder aanpassing van de vergelijkende cijfers. De aanpassingen in verband met toepassing van deze standaard zijn verwerkt in de openingsbalans per 1 januari 2005.

#### **Overige financiële belangen**

Deelnemingen waarbij door de vennootschap zeggenschap noch invloed van betekenis wordt uitgeoefend ('overige financiële belangen') worden gewaardeerd tegen reële waarde of, indien een reële waarde niet voorhanden is, tegen kostprijs. Onder de Nederlandse Richtlijnen werden dergelijke belangen gewaardeerd tegen kostprijs. De aanpassing van de waardering van ons belang van 1% in Flughafen Wien AG van kostprijs naar reële waarde (afgeleid van de beurskoers van dit aandeel) heeft geleid tot een aanpassing ten gunste van het eigen vermogen per 1 januari 2005 van EUR 4,639 miljoen. Voorts worden de overige financiële belangen verantwoord onder de overige financiële vaste activa in plaats van onder de deelnemingen.

#### **Geamortiseerde kostprijs vorderingen op deelnemingen en overige vorderingen**

Vorderingen op deelnemingen en overige vorderingen worden onder IFRS gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs. Verschillen tussen de nominale waarde 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. Onder de voormalige grondslagen werden deze vorderingen gewaardeerd tegen nominale waarde. Wijziging van de waardering van nominale waarde naar geamortiseerde kostprijs geeft aanleiding tot een negatieve aanpassing op het eigen vermogen in de openingsbalans van 1 januari 2005 van EUR 1,670 miljoen.

#### **Geamortiseerde kostprijs rentedragende leningen**

De rentedragende leningen (obligaties, onderhandse leningen, schulden aan kredietinstellingen) worden onder IFRS gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs. Verschillen tussen de nominale waarde 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. Onder de voormalige grondslagen werden deze leningen gewaardeerd tegen nominale waarde. Wijziging van de waardering van nominale waarde naar geamortiseerde kostprijs geeft aanleiding tot een positieve aanpassing op het eigen vermogen in de openingsbalans van 1 januari 2005 van EUR 0,382 miljoen.

### **Omrekening tegen slotkoers**

Voorts worden onder IFRS de rentedragende leningen die zijn opgenomen in een vreemde valuta omgerekend tegen de wisselkoers per 31 december van het betreffende boekjaar. Onder de voormalige grondslagen werden deze leningen omgerekend tegen de vaste wisselkoers waartegen, op grond van een daartoe afgesloten termijntransactie in de betreffende valuta (valutaswap), op het moment van aflossing de benodigde valuta konden worden aangekocht. Wijziging van de koers waartegen de rentedragende leningen worden omgerekend van termijnkoers naar slotkoers geeft aanleiding tot een positieve aanpassing op het eigen vermogen in de openingsbalans van 1 januari 2005 van EUR 41,746 miljoen. Aangezien tegen voornoemde rentedragende leningen in vreemde valuta ook onder de voormalige grondslagen valutaswaps werden aangehouden in kasstroom afdekkingstransacties die als effectief kunnen worden aangemerkt wordt de aanpassing volledig verantwoord in de reserve afdekkingstransacties per 1 januari 2005.

### **Verantwoording van derivaten**

Onder de voormalige grondslagen werd uitsluitend met derivaten rekening gehouden in de omrekening naar euro van de leningen waarvoor deze derivaten als afdekkinginstrument gelden. Onder IFRS worden derivaten afzonderlijk in de balans verantwoord en gewaardeerd tegen reële waarde. Het in aanmerking nemen van derivaten als balanspost geeft aanleiding tot een negatieve aanpassing op het eigen vermogen in de openingsbalans van 1 januari 2005 van EUR 42,573 miljoen. Daarbij is rekening gehouden met latente belastingvorderingen van EUR 19,446 miljoen. Aangezien voornoemde derivaten ook onder de voormalige grondslagen werden aangemerkt als afdekkinginstrumenten in kasstroom afdekkingstransacties die als effectief kunnen worden aangemerkt wordt de aanpassing grotendeels verantwoord in de reserve afdekkingstransacties per 1 januari 2005.

### **Winstbelasting**

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan vennootschapsbelasting. In 2003 is de fiscale openingsbalans door Schiphol Group opgesteld en is de aangifte over 2002 ingediend. Momenteel onderzoekt de Belastingdienst de ingediende openingsbalans per 1 januari 2002 en de aangifte over het boekjaar 2002. Het fiscale vermogen van Schiphol Nederland B.V. is per 1 januari 2002 EUR 2.115 miljoen hoger dan het commerciële vermogen. Dit wordt veroorzaakt door een hogere fiscale waardering van gronden van EUR 1.655 miljoen en een hogere fiscale waardering van opstallen en andere activa van EUR 460 miljoen. Zodra de definitieve aanslag winstbelasting 2002 vaststaat, zal over het verschil tussen het fiscale en het commerciële vermogen, voor zover het de fiscaal afschrijfbare opstallen en andere activa betreft, een belastinglatentie worden gevormd.

In afwachting van de uitkomsten van voornoemd onderzoek zijn voor de additionele verschillen die door toepassing van IFRS ontstaan tussen de commerciële en fiscale waardering van activa en passiva, met uitzondering van de derivaten, geen latente belastingen vorderingen en schulden verantwoord.

De aanpassingen op het resultaat voor belastingen over 2004 hebben, voorzover van toepassing, wel geleid tot aanpassing van de last in 2004 en kortlopende schulden per 31 december 2004 uit hoofde van winstbelasting, alsook het eigen vermogen per 31 december 2004.

Schiphol, 15 februari 2006

Voor geconsolideerde jaarrekening over 2005:

**Raad van Commissarissen**

mr. P.J. Kalff, voorzitter

mr. H. van den Broek

mr. J.M. Hessels

T.H. Woltman

Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer

mr. S. Patijn

mr. W.F.C. Stevens

**Directie**

prof. drs. G.J. Cerfontaine, President-directeur

dr. P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/COO

# Vennootschappelijke balans per 31 december 2005

(in EUR 1.000)

Voor verwerking van het voorstel resultaatbestemming

## Activa

	Toelichting	31 december 2005	31 december 2004
<b>Financiële vaste activa</b>	<b>38</b>		
Dochterondernemingen		2.088.016	1.900.511
Vorderingen op dochterondernemingen		–	14.801
Overige financiële belangen		12.703	7.058
		<u>2.100.719</u>	<u>1.922.370</u>
<b>Vlottende activa</b>	<b>39</b>		
Vorderingen		127.192	144.090
Liquide middelen		2.170	12.614
		<u>2.230.081</u>	<u>2.079.074</u>

## Passiva

	Toelichting	31 december 2005	31 december 2004
Geplaatst kapitaal		77.712	77.712
Ingehouden winst		1.825.569	1.688.218
Reserve omrekeningsverschillen		-/- 628	-/- 1.474
Reserve overige belangen		5.645	–
Reserve afdekkingstransacties		-/- 307	–
Herwaarderingsreserve		299.967	297.874
Overige wettelijke reserves		14.694	9.214
<b>Eigen vermogen</b>	<b>40</b>	<u>2.222.652</u>	<u>2.071.544</u>
<b>Langlopende verplichtingen</b>	<b>41</b>	–	2.446
<b>Kortlopende verplichtingen</b>	<b>41</b>	7.429	5.084
		<u>2.230.081</u>	<u>2.079.074</u>

# Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2005

(in EUR 1.000)

	2005	2004
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	3.795	2.296
Resultaat deelnemingen	189.105	158.523
<b>Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)</b>	<b>192.900</b>	<b>160.819</b>

## Algemeen

De vennootschappelijke 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 vennootschappelijke 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 vennootschappelijke winst- en verliesrekening.

## Transitie naar IFRS, zoals aanvaard door de EU

Met ingang van het boekjaar 2005 heeft Schiphol Group de geconsolideerde jaarrekening opgesteld in overeenstemming met IFRS zoals aanvaard door de Europese Unie. Schiphol Group heeft ervoor gekozen om vanaf 2005 de grondslagen van waardering en resultaatbepaling, die worden gehanteerd in de geconsolideerde jaarrekening, ook toe te passen in de vennootschappelijke jaarrekening. Het eigen vermogen en het resultaat na belastingen in de enkelvoudige jaarrekening zijn hierdoor in beginsel gelijk aan het eigen vermogen en het resultaat na belastingen in de geconsolideerde jaarrekening, wat naar Nederlands gebruik algemeen geaccepteerd is. Tevens leidt het tot een vereenvoudiging van de verslaggeving aangezien Schiphol Group kan volstaan met één set van grondslagen.

De eerste toepassing van IFRS heeft in de geconsolideerde jaarrekening geleid tot wijzigingen in de gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling. Deze aanpassingen zijn doorgevoerd in de vergelijkende cijfers over 2004. Alleen de wijzigingen die betrekking hebben op IAS 39 Financiële Instrumenten zijn doorgevoerd per 1 januari 2005. Ten opzichte van de jaarrekening 2004 heeft dit geleid tot een wijziging van het eigen vermogen per 1 januari 2004 en 31 december 2004, een wijziging van het resultaat over 2004 en een wijziging van het eigen vermogen per 1 januari 2005. De effecten van de stelselwijziging op vermogen en resultaat zijn gelijk aan de informatie opgenomen in de paragraaf Transitie naar IFRS op pagina 83 en Toelichtingen bij de transitie naar IFRS vanaf pagina 157.

## Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

### Algemeen

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de vennootschappelijke 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 zeggenschap kan uitoefenen 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 deelneming dan wel verplichtingen zijn aangegaan of betalingen namens de deelneming 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 deelnemingen voor zover deze resultaten niet door transacties met derden zijn gerealiseerd.



Verliezen worden niet geëlimineerd als de transactie met een deelneming aantoont dat sprake is van een bijzondere waardevermindering van een actief.

### **Samenstelling van het eigen vermogen**

In de vennootschappelijke balans worden enkele wettelijke reserves aangehouden, die in de geconsolideerde balans onderdeel uitmaken van de ingehouden winst. Het betreft de Herwaarderingsreserve Vastgoed (BW2 titel 9 artikel 390.1), de reserve Immateriële vaste activa (BW2 titel 9 artikel 365.2) en de Reserve Deelnemingen (BW2 titel 9 artikel 389.6).

De herwaarderingsreserve wordt aangehouden voor veranderingen in de reële waarde van de vastgoedbeleggingen (onroerend goed en terreinen). Dotaties aan deze reserve geschieden uit de winstbestemming, rekening houdend met vennootschapsbelasting. Voor objecten waarvan de cumulatieve herwaarderingsreserves negatief zijn wordt de herwaarderingsreserve op nihil gesteld. De negatieve herwaarderingsreserves zijn in mindering gebracht op de overige reserves. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen vallen de in de herwaarderingsreserve besloten herwaarderingsreserves van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves. Tevens worden in de herwaarderingsreserve de waardeveranderingen verantwoord van de rechtstreeks in het eigen vermogen van de deelnemingen verwerkte herwaardering.

De overige wettelijke reserves bestaan uit de reserve immateriële vaste activa en de reserve deelnemingen.

De Reserve Immateriële vaste activa wordt aangehouden in verband met de activering van kosten van onderzoek en ontwikkeling (software).

In de Reserve Deelnemingen wordt het aandeel in het positieve resultaat uit deelnemingen en in rechtstreekse vermogensvermeerderingen verantwoord. Deelnemingen waarvan het cumulatief resultaat niet positief is, worden daarbij niet in aanmerking genomen. De reserve wordt verminderd met de uitkeringen van dividend, rechtstreekse vermogensverminderingen en voorts uitkeringen die Schiphol Group zonder beperkingen zou kunnen bewerkstelligen.

Het uit te keren dividend, zoals berekend als onderdeel van het voorstel voor winstbestemming, maakt per balansdatum, hangende de besluitvorming door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, nog onderdeel uit van de ingehouden winst.

### **Toelichtingen bij de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening**

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

### 38. Financiële vaste activa

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

(in EUR 1.000)	Vorderingen		Overige	Totaal
	Dochter- ondernemingen	op dochter- ondernemingen	financiële belangen	
<b>Boekwaarde 31 december 2003</b>	<b>1.814.844</b>	<b>15.365</b>	<b>7.058</b>	<b>1.837.267</b>
Transitie naar IFRS	-/- 71.631	–	–	-/- 71.631
<b>Boekwaarde 1 januari 2004</b>	<b>1.743.213</b>	<b>15.365</b>	<b>7.058</b>	<b>1.765.636</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2004</b>				
Resultaat boekjaar	158.208	–	315	158.523
Dividend	–	–	-/- 315	-/- 315
Omrekeningsverschillen	-/- 910	-/- 564	–	-/- 1.474
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>157.298</b>	<b>-/- 564</b>	<b>–</b>	<b>156.734</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2004</b>	<b>1.900.511</b>	<b>14.801</b>	<b>7.058</b>	<b>1.922.370</b>
Transitie naar IFRS	-/- 2.115	–	4.639	2.524
<b>Boekwaarde 1 januari 2005</b>	<b>1.898.396</b>	<b>14.801</b>	<b>11.697</b>	<b>1.924.894</b>
<b>Specificatie van mutaties in 2005</b>				
Resultaat boekjaar	188.664	–	441	189.105
Dividend	–	–	-/- 441	-/- 441
Aflossingen	–	-/- 14.198	–	-/- 14.198
Mutaties in de reële waarde van overige belangen	–	–	1.006	1.006
Overige mutaties	110	–	–	110
Omrekeningsverschillen	846	-/- 603	–	243
<b>Totaal mutaties in het boekjaar</b>	<b>189.620</b>	<b>-/- 14.801</b>	<b>1.006</b>	<b>175.825</b>
<b>Boekwaarde 31 december 2005</b>	<b>2.088.016</b>	<b>–</b>	<b>12.703</b>	<b>2.100.719</b>

De deelnemingen in dochterondernemingen betreft de 100% deelnemingen in Schiphol Nederland B.V. en Schiphol International B.V.. Overige financiële belangen betreft de 1% deelneming in Flughafen Wien AG.

### 39. Vlottende activa

De vorderingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(in EUR 1.000)	2005	2004
<b>Rekening courant vorderingen:</b>		
▪ Schiphol Nederland B.V.	75.087	115.456
▪ Schiphol International B.V.	51.991	21.006
▪ Schiphol Belgium N.V.	–	7.626
Overige vorderingen	114	2
	<hr/>	<hr/>
	127.192	144.090

De liquide middelen bestaan per 31 december 2005 voor EUR 0,2 miljoen (per 31 december 2004 EUR 0,2 miljoen) uit vreemde valuta. De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

De vorderingen en liquide middelen worden opgenomen tegen de reële waarde van de tegenprestatie, gewoonlijk de nominale waarde.

#### 40. Eigen vermogen

De samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

(in EUR 1.000)	Geplaatst kapitaal	Ingehouden winst	Reserve omrekenings- verschillen
<b>Stand per 1 januari 2004 volgens voormalige grondslagen</b>	<b>77.712</b>	<b>1.702.184</b>	<b>-/- 7.481</b>
IFRS aanpassingen openingsbalans 2004	-	-/- 79.112	7.481
<b>Stand per 1 januari 2004 volgens IFRS</b>	<b>77.712</b>	<b>1.623.072</b>	<b>-</b>
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-/- 98.402	-
Omrekeningsverschillen	-	1.147	-/- 1.474
Resultaat na belastingen	-	160.819	-
Uitbetaling van dividend	-	-	-
Overige mutaties	-	1.582	-
<b>Stand per 31 december 2004</b>	<b>77.712</b>	<b>1.688.218</b>	<b>-/- 1.474</b>
IFRS aanpassingen openingsbalans 2005 in verband met IAS 39	-	-/- 1.574	-
<b>Stand per 1 januari 2005</b>	<b>77.712</b>	<b>1.686.644</b>	<b>-/- 1.474</b>
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-/- 58.545	-
Omrekeningsverschillen	-	-	846
Waardemutaties overige belangen	-	-	-
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-
Resultaat na belastingen	-	192.900	-
Uitbetaling van dividend	-	-	-
Wetswijziging herwaarderingsreserve	-	-/- 6.451	-
Gerealiseerde herwaardering door verkoop vastgoed	-	11.023	-
Overige mutaties	-	-/- 2	-
<b>Stand per 31 december 2005</b>	<b>77.712</b>	<b>1.825.569</b>	<b>-/- 628</b>

Reserve overige financiële belangen	Reserve afdekking transacties	Herwaarderings- reserve	Overige wettelijke reserves	Dividend	Totaal
-	-	243.657	7.611	-	2.023.683
-	-	-	-	-	-/ - 71.631
-	-	243.657	7.611	-	1.952.052
-	-	54.217	3.185	41.000	-
-	-	-	-	-	-/ - 327
-	-	-	-	-	160.819
-	-	-	-	-/ - 41.000	-/ - 41.000
-	-	-	-/ - 1.582	-	-
-	-	297.874	9.214	-	2.071.544
4.639	-/ - 541	-	-	-	2.524
4.639	-/ - 541	297.874	9.214	-	2.074.068
-	-	6.665	5.480	46.400	-
-	-	-	-	-	846
1.006	-	-	-	-	1.006
-	234	-	-	-	234
-	-	-	-	-	192.900
-	-	-	-	-/ - 46.400	-/ - 46.400
-	-	6.451	-	-	-
-	-	-/ - 11.023	-	-	-
-	-	-	-	-	-/ - 2
5.645	-/ - 307	299.967	14.694	-	2.222.652

In de overige wettelijke reserves is opgenomen de reserve immateriële vaste activa en de reserve deelnemingen.

Voor de aanpassingen uit hoofde van IFRS op vermogen en resultaat wordt verwezen naar de informatie opgenomen in de paragraaf Transitie naar IFRS op pagina 83 en Toelichtingen bij de transitie naar IFRS vanaf pagina 157. Hier wordt tevens de ontstaansgrond toegelicht voor de Reserve overige financiële belangen en de Reserve afdekking transacties.

Als gevolg van wijzigingen in de wettelijke bepalingen wordt voor objecten waarvan de cumulatieve herwaarderings negatief zijn de herwaarderingsreserve op nihil gesteld. De negatieve herwaarderings zijn in mindering gebracht op de overige reserves. Hierdoor is EUR 6,5 miljoen in mindering gebracht op de ingehouden winst en toegevoegd aan de herwaarderingsreserve.

#### 41. Kortlopende verplichtingen

De samenstelling van de kortlopende verplichtingen is als volgt:

(in EUR 1.000)	2005	2004
Te betalen winstbelasting	5.657	5.084
Intern valuta termijn contract	1.772	–
	<u>7.429</u>	<u>5.084</u>

Het intern valuta termijn contract van EUR 1,8 miljoen (per 31 december 2004 nog opgenomen onder de langlopende verplichtingen voor een bedrag van EUR 2,4 miljoen) betreft een contract tussen de vennootschap en haar dochteronderneming Schiphol International B.V. Op basis van dit contract verplicht de vennootschap zich tot de aankoop per 16 november 2006 van een bedrag van USD 6 miljoen van Schiphol International B.V. tegen de per 29 december 2000 vastgestelde koers van USD 1 is EUR 1,14.

Schiphol International B.V. beschikt per die datum over dit bedrag in USD uit hoofde van aflossing op een lening die zij heeft verstrekt aan haar dochteronderneming Schiphol USA Inc.

Gezien het interne karakter van dit valuta termijn contract is ervoor gekozen geen hedge accounting toe te passen. De mutaties in de boekwaarde worden daarom verantwoord in de vennootschappelijke winst en verliesrekening.

Schiphol, 15 februari 2006

Voor vennootschappelijke jaarrekening over 2005:

##### **Raad van Commissarissen**

mr. P.J. Kalff, voorzitter

mr. H. van den Broek

mr. J.M. Hessels

T.H. Woltman

Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer

mr. S. Patijn

mr. W.F.C. Stevens

##### **Directie**

prof. drs. G.J. Cerfontaine, President-directeur

dr. P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

mr. A.P.J.M. Rutten, Lid Directie/COO

### Voorstel tot winstbestemming

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

1. Onverminderd het in artikel 2:105 BW bepaalde wordt de winst, ingevolge de door de directie opgemaakte jaarrekening, gereserveerd tenzij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen besluit de winst uit te keren.
2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen.

### Voorstel tot winstbestemming

(in EUR 1.000)

Resultaat toekomend aan aandeelhouders	192.900
--	---------

Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:

Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve (waardeveranderingen vastgoed volgens de winst- en verliesrekening, gecorrigeerd voor waardeveranderingen onder de kostprijs, na aftrek van vennootschapsbelasting)	-/- 12.385
---	------------

Toe te voegen aan de overige wettelijke reserves (de som van resultaat deelnemingen, verminderd met dividend uitkeringen, en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)	-/- 7.426
---	-----------

Voorstel uit te keren dividend (30% van het netto resultaat verminderd met waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting)	-/- 55.300
--	------------

---

-/- 75.111

Toe te voegen aan de overige reserves	117.789
---------------------------------------	---------

**Aan: de Aandeelhouders, Raad van commissarissen en Directie van N.V. Luchthaven Schiphol**

## **Opdracht**

Ingevolge uw opdracht hebben wij de in dit rapport op pagina 74 tot en met pagina 190 opgenomen jaarrekening 2005 van N.V. Luchthaven Schiphol te Schiphol gecontroleerd. De jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde en de enkelvoudige jaarrekening. De jaarrekening is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de directie van de vennootschap. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de jaarrekening te verstrekken.

## **Werkzaamheden**

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

## **Oordeel met betrekking tot de geconsolideerde jaarrekening**

Wij zijn van oordeel dat de geconsolideerde jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31 december 2005 en van het resultaat en de kasstromen over 2005 in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW voorzover van toepassing.

Tevens zijn wij nagegaan dat het jaarverslag voorzover wij dat kunnen beoordelen verenigbaar is met de geconsolideerde jaarrekening.

## **Oordeel met betrekking tot de enkelvoudige jaarrekening**

Wij zijn van oordeel dat de enkelvoudige jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31 december 2005 en van het resultaat over 2005 in overeenstemming met in Nederland aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving en voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake de enkelvoudige jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

Tevens zijn wij nagegaan dat het jaarverslag voorzover wij dat kunnen beoordelen verenigbaar is met de enkelvoudige jaarrekening.

Amsterdam, 15 februari 2006

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

J.A.M. Stael RA





# Historisch overzicht

(in miljoenen EUR, tenzij anders aangegeven)

Cijfers 2004 zijn aangepast aan IFRS, cijfers tot en met 2003 zijn op basis van voormalige grondslagen.

		2005	2004
<b>Winst- en verliesrekening</b>	Netto-omzet	948	876
	Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen		
	Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf		
	Som der bedrijfsopbrengsten		
	Resultaat uit hoofde van vastgoed	23	23
	Som der bedrijfslasten excl. afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 492	-/- 475
	EBITDA	478	424
	Afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 167	-/- 160
	Exploitatieresultaat	311	265
	Financiële baten en lasten	-/- 34	-/- 26
	Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	-/- 84	-/- 78
	Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	193	161
	Buitengewone lasten	-	-
Resultaat na belastingen	193	161	
<b>Balans</b>	Vaste activa	3.249	3.157
	Vlottende activa	432	399
	Totaal activa	3.681	3.556
	Eigen vermogen (excl. aandeel derden)		
	Eigen vermogen (incl. aandeel derden)	2.245	2.093
	Voorzieningen	84	115
	Langlopende schulden (incl.aandeel derden)		
	Langlopende schulden (excl.aandeel derden)	1.005	958
	Kortlopende schulden	347	391
	Totaal passiva	3.681	3.556
	Operationele cashflow <sup>1)</sup>	300	327
<b>Ratio's</b>	Exploitatieresultaat als % netto-omzet	32,8	30,2
	Interest dekkingsratio <sup>2)</sup>	9,1	10,3
	Rendement gemiddeld eigen vermogen	8,9	7,9
	RONA <sup>3)</sup>	9,7	8,6
	ROCE <sup>4)</sup>	9,4	8,2
	Rentedragend vreemd vermogen/totaal vermogen	0,25	0,28
<b>Gegevens per aandeel</b>	Winst per aandeel	1.126	939
	Operationele cashflow per aandeel	1.754	1.912
	Dividend per aandeel	323	271
<b>Personeel</b>	Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.179	2.216

<sup>1)</sup> Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

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

2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
860	774	695	637	575	553	504	446	401
83	15	74	63	16	2	1	1	1
13	16	11	10	11	11	-	-	-
956	805	780	710	603	566	505	447	402
-/- 488	-/- 452	-/- 383	-/- 340	-/- 312	-/- 287	-/- 259	-/- 236	-/- 225
468	353	397	370	291	280	246	210	178
-/- 131	-/- 106	-/- 101	-/- 107	-/- 82	-/- 83	-/- 80	-/- 74	-/- 69
338	247	296	263	209	197	166	136	108
-/- 43	-/- 39	-/- 35	-/- 35	-/- 32	-/- 30	-/- 24	-/- 33	-/- 32
-/- 104	-/- 71	3	4	6	3	2	-/- 5	1
191	137	263	232	183	169	144	98	78
-	-	-	-/- 18	-/- 29	-	-	-	-
191	137	263	214	154	169	144	98	78
3.047	2.729	2.522	2.219	1.976	1.700	1.512	1.359	1.319
422	209	254	213	196	267	241	233	155
3.469	2.938	2.775	2.432	2.172	1.967	1.753	1.592	1.474
2.024	1.871	1.783	1.548	1.356	1.207	1.058	916	820
64	41	38	54	71	43	39	33	29
1.044	523	459	448	342	536	524	514	519
337	502	494	382	403	180	133	129	106
3.469	2.938	2.775	2.432	2.172	1.967	1.753	1.592	1.474
298	293	216	251	290	283	237	190	115
39,3	31,9	42,6	41,2	36,4	35,5	33,0	30,5	27,0
7,9	6,3	8,4	7,6	6,5	6,5	6,9	4,1	3,4
9,8	7,5	15,8	14,7	12,0	14,9	14,6	11,3	9,9
11,7	9,4	12,5	12,5	11,4	12,2	11,6	10,2	8,7
11,5	9,4	12,8	13,8	11,8	11,5	10,8	9,6	8,3
0,30	0,25	0,25	0,23	0,24	0,27	0,29	0,33	0,35
1.117	799	1.536	1.250	901	987	844	572	455
1.738	1.710	1.258	1.468	1.696	1.655	1.386	1.112	673
239	245	263	133	119	119	93	66	41
2.231	2.134	2.038	1.864	1.868	1.928	1.791	1.717	1.687

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

<sup>4)</sup> Return on Capital Employed (ROCE): Exploitatieresultaat / gem. (passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen)

# Bijlage 1

## Bijlage Ia Verkeer en vervoer Amsterdam Airport Schiphol

	2005	2004	Verandering t.o.v. 2004
Passagiers (excl. transit)	44.077.539	42.425.392	3,9%
Transito passagiers	85.559	115.788	-26,1%
Passagiers totaal	<b>44.163.098</b>	42.541.180	3,8%
Luchtvracht (in tonnen)	<b>1.449.855</b>	1.421.023	2,0%
Luchtpost (in tonnen)	<b>46.064</b>	46.181	-0,3%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	404.594	402.738	0,5%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	16.142	15.875	1,7%
Vliegtuigbewegingen totaal	<b>420.736</b>	418.613	0,5%

## Bijlage Ib Verkeer en vervoer Rotterdam Airport

	2005	2004	Verandering t.o.v. 2004
Passagiers (excl. transit)	1.010.948	1.095.142	-7,7%
Transito passagiers	32.439	39.703	-18,3%
Passagiers totaal	<b>1.043.387</b>	1.134.845	-8,1%
Luchtvracht (in tonnen)	<b>17</b>	43	-60,5%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	15.561	18.175	-14,4%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	49.593	40.627	22,1%
Vliegtuigbewegingen totaal	<b>65.154</b>	58.802	10,8%

## Bijlage Ic Verkeer en vervoer Eindhoven Airport

	2005	2004	Verandering t.o.v. 2004
Passagiers (excl. transit)	<b>946.218</b>	694.451	36,3%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	10.411	10.543	-1,3%
Vliegtuigbewegingen overig verkeer	5.367	5.626	-4,6%
Vliegtuigbewegingen totaal	<b>15.778</b>	16.169	-2,4%

### Bijlage Id Verkeer en vervoer Lelystad Airport

	2005	2004	Verandering t.o.v. 2004
Vliegtuigbewegingen totaal	105.097	111.722	-5,9%

### Bijlage Ie Verkeer en vervoer Terminal 4 JFK Airport

	2005	2004	Verandering t.o.v. 2004
Passagiers (excl. transit)	6.577.160	6.183.866	6,4%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	38.621	36.780	5,0%

### Bijlage If Verkeer en vervoer Brisbane Airport

	2005	2004	Verandering t.o.v. 2004
Passagiers (excl. transit)	15.946.722	15.092.621	5,7%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	150.084	142.196	5,5%

### Bijlage Ig Verkeer en vervoer Aruba Airport

	2005	2004	Verandering t.o.v. 2004
Passagiers (excl. transit)	1.714.523	1.733.739	-1,1%
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	33.768	33.655	0,3%

## Bijlage 2

### Vergelijkend overzicht van de tien belangrijkste Westeuropese luchthavens

#### Vliegtuigbewegingen

(x 1.000)

	2005	2004	Verandering	
			t.o.v. 2004	
1 Parijs Charles de Gaulle	514	516	-	0,5%
2 Frankfurt	482	469	+	2,8%
3 Londen Heathrow	472	470	+	0,5%
4 Madrid	414	400	+	3,5%
5 Amsterdam	405	403	+	0,5%
6 München	375	360	+	4,2%
7 Barcelona	305	288	+	5,8%
8 Rome Fiumicino	303	309	-	2,0%
9 Kopenhagen	265	269	-	1,6%
10 Londen Gatwick	252	241	+	4,4%

#### Passagiersvervoer

(x 1.000) (transito 1x geteld)

	2005	2004	Verandering	
			t.o.v. 2004	
1 Londen Heathrow	67.915	67.344	+	0,8%
2 Parijs Charles de Gaulle	53.756	51.260	+	4,9%
3 Frankfurt	52.219	51.098	+	2,2%
4 Amsterdam	44.163	42.541	+	3,8%
5 Madrid	41.940	38.705	+	8,4%
6 Londen Gatwick	32.784	31.462	+	4,2%
7 Rome Fiumicino	28.620	28.119	+	1,8%
8 München	28.619	26.815	+	6,7%
9 Barcelona	27.121	24.551	+	10,5%
10 Parijs Orly	24.857	24.053	+	3,3%

#### Vrachtvervoer

(x 1.000 ton)

	2005	2004	Verandering	
			t.o.v. 2004	
1 Frankfurt	1.864	1.724	+	8,2%
2 Parijs Charles de Gaulle	1.767	1.638	+	7,9%
3 Amsterdam	1.450	1.421	+	2,0%
4 Londen Heathrow	1.306	1.325	-	1,4%
5 Luxemburg	742	713	+	4,2%
6 Brussel	700	654	+	7,0%
7 Keulen	637	605	+	5,3%
8 Milaan Malpensa	369	347	+	6,3%
9 Madrid	328	341	-	3,8%
10 Luik	326	382	-	14,8%

## Bijlage 3

### Lijndienstmaatschappijen op Schiphol in 2005

Adria Airways	P	EVA Airways	P	Smartwings <sup>2)</sup>	P
Aer Lingus	P	Finnair	P	Sterling <sup>1)</sup>	P
Aeroflot Russian Int. Airlines	P	Georgian Airways	P	Surinam Airways	P
Air Alps Aviation <sup>2)</sup>	P	Iberia	P	Swiss Int. Airlines	P
Air Astana	P	Icelandair	P	Syrian Arab Airlines	P
AirBaltic	P	Iranair	P	TACV Cabo Verde Airlines	P
Air Berlin <sup>1)</sup>	P	Japan Airlines	P + V	TAP Portugal	P
Air Canada <sup>3)</sup>	P	JAT Airways	P	Thomsonfly.com	P
Air France	P	Jet2.com	P	Turkish Airlines	P
Air Malta	P	Kalitta	V	transavia.com	P
Air Moldova <sup>2)</sup>	P	Kenya Airways	P	Tristar	V
Air Transat <sup>3)</sup>	P	KLM	P + V	Tunis Air	P
Alitalia	P	KLM exel <sup>2)</sup>	P	Ukraine International Airlines	P
Armavia	P	Korean Air	P1 + V	United Airlines	P
Asiana Airlines	V	Kuzu Air Cargo <sup>2)</sup>	V	US Airways	P
Atlas Blue <sup>2)</sup>	P	LAN Chile <sup>1)</sup>	V	Varig Brazilian Airlines	P
Austrian	P	Lithuanian Airlines	P	Virgin Express	P
Blue1	P	LOT Polish Airlines	P	VLM Airlines	P1 + V
bmi	P	Lufthansa German Airlines	P	Volga-Dnepr <sup>1)</sup>	V
bmibaby	P	MAT Macedonian Airlines <sup>2)</sup>	P	Vueling <sup>1)</sup>	P
British Airways	P	Maersk Air	P	Westair	V
Bulgaria Air	P	Malaysia Airlines	P + V	Wizz Air <sup>1)</sup>	P
Cathay Pacific Airways	P	Malev Hungarian Airlines	P		
China Airlines	P + V	Martinair Holland	P + V	P = passagiers (-combi) diensten	
China Southern Airlines	P + V	Meridiana	P	V = full freighter diensten	
Continental Airlines	P	MNG Airlines <sup>1)</sup>	V		
Corendon Airlines <sup>1)</sup>	P	Nippon Cargo Airlines	V		
Croatia Airlines	P	Northwest Airlines	P		
Cyprus Airways	P	Olympic Airlines	P		
CSA Czech Airlines	P	Phuket Air <sup>2)</sup>	P		
Das Air Cargo	V	PIA Pakistan Int. Airlines	P		
Delta Air Lines	P	Polar Air Cargo	V		
Dragonair	V	Portugalia Airlines <sup>1)</sup>	P		
easyJet	P	Pulkovo Aviation Enterprise	P		
Egypt Air	P	Qatar Airways	V		
El Al Israel Airlines	P + V	Royal Air Maroc	P		
Emirates	V	Royal Jordanian Airlines	P	<sup>1)</sup> gestart in 2005	
Eritrean Airlines	P	SAS Scandinavian Airlines	P		
Estonian Airlines	P	ScotAirways	P	<sup>2)</sup> (tijdelijk) gestopt in 2005	
Ethiopian Airlines	P	Singapore Airlines	P + V		
EUjet <sup>2)</sup>	P	SkyEurope	P	<sup>3)</sup> seizoenoperatie	

## ■ Begrippen

### **ACRE Fund**

Het vastgoedfonds "Airport Real Estate Basisfonds C.V." waarin een deel van de gebouwen van Schiphol Real Estate is ondergebracht en waarvan 50% is geplaatst bij institutionele beleggers

### **Catchment area**

Gebied waaruit passagiers met grondvervoer van en naar de luchthaven komen

### **Code Tabaksblat**

Aanbevelingen voor aanpassing van de Corporate Governance code voor beursgenoteerde bedrijven die in 2003 zijn opgesteld door commissie Tabaksblat

### **Concessie-opbrengsten**

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

### **De-icing**

Het voor vertrek van sneeuw en ijs ontdoen van vliegtuigrompen en -vleugels

### **Euro Medium Term Note (EMTN)**

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

### **Fte's**

Full time equivalenten; aantal voltijds-arbeidsplaatsen

### **Full freighter**

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

### **General aviation**

Verzamelnaam voor kleine, vaak niet-commerciële luchtvaart

### **Groenenbergterrein**

Terrein bij de Aalsmeerbaan van projectontwikkelaar Chipshol, waarvoor een bouwverbod geldt. Chipshol claimt hiervoor schadevergoeding van Schiphol Group

### **Havengelden**

Verzamelnaam voor start-, landings- en parkeergelden voor vliegtuigen, passagiersvergoeding en beveiligingsstarief

### **Hub**

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

### **Hub carrier**

Belangrijkste netwerkmaatschappij op hub luchthaven

### **H-pier**

In 2005 in gebruik genomen pier voor point-to-point carriers

### **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)

### **Lounge 1**

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden (zie Schengenverdrag)

### **Low cost carrier**

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkope tickets

### **Mainport**

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

### **MTOW**

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



### **Multi-hub systeem**

Systeem waarbij door een wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen binnen een continent meerdere hubs worden gebruikt

### **Passenger Service Charge**

Tarief dat vertrekkende reizigers betalen voor gebruik van de luchthavenvoorzieningen

### **Pax-combi vliegtuig**

Vliegtuig waarin zowel passagiers als vracht worden vervoerd

### **Point-to-point carrier**

Luchtvaartmaatschappij die vluchten onderhoudt waarop weinig of geen transferreizigers worden vervoerd

### **Privium**

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning

### **Polderbaan**

Start- en landingsbaan die in 2003 in gebruik is genomen. Is Schiphols vijfde hoofdstart- en landingsbaan

### **Randstad**

Westelijk deel van Nederland dat de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht omvat

### **Runway incursion**

Voorval waarbij sprake is van onjuiste aanwezigheid van een luchtvaartuig, voertuig of persoon op een locatie die is aangewezen voor het landen en starten van vliegtuigen

### **Security Service Charge**

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor beveiligingsmaatregelen

### **See Buy Fly**

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

### **Schengenverdrag**

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

### **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, waartoe ook KLM behoort

### **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

### **Visit costs**

Totaal aan kosten dat een luchtvaartmaatschappij kwijt is voor een bezoek aan de luchthaven

### **VVO**

Vrij verhuurbare oppervlakte

### **Wet luchtvaart**

Wet waarin nieuwe normen voor geluid, luchtkwaliteit, geur en veiligheid voor Schiphol worden vastgelegd; van kracht sinds februari 2003

### **Work Load Unit (WLU)**

Begrip om efficiency te meten; staat gelijk aan 1 passagier en/of 100 kg vracht

### **WTC**

World Trade Center Schiphol Airport