



2004



Inhoudsopgave

Aandeelhoudersinformatie	2
Profiel Schiphol Group	3
Voorwoord	4
Kerncijfers	6
Business areas Schiphol Group	7
Belangrijke gebeurtenissen in 2004	8
Verslag van de directie	
Doelstellingen en strategie	10
Financiële gang van zaken	13
Business area Aviation	20
Business area Consumers	26
Business area Real Estate	29
Business area Alliances & Participations	33
Verantwoord ondernemen	37
De risico's van ondernemen	40
Vooruitzichten	42
Corporate Governance	
Corporate Governance	43
Bericht van de Raad van Commissarissen	45
Bezoldigingsbeleid	49
Jaarrekening	
Geconsolideerde balans per 31 december 2004 (na voorstel winstbestemming)	54
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2004	56
Geconsolideerd kasstroomoverzicht	57
Grondslagen voor de consolidatie, de waardering van activa en passiva en de bepaling van het resultaat	58
Toelichting op de geconsolideerde balans	64
Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	74
Vennootschappelijke balans per 31 december 2004 (na voorstel winstbestemming)	83
Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2004	84
Toelichting op de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening	85
Overige gegevens	88
Accountantsverklaring	89
Overzicht van deelnemingen	90
Historisch overzicht	92
Raad van Commissarissen, Directie en Ondernemingsraad	94
Bijlagen	96
Begrippen	101





Aandeelhoudersinformatie

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van Schiphol Group (N.V. Luchthaven Schiphol) bedraagt € 136,1 miljoen, verdeeld in aandelen met een nominale waarde van € 453,78. Hiervan is een bedrag van € 77.712.130 geplaatst. De aandeelhouders zijn:

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

De Nederlandse regering heeft in juli 2004 besloten om op een nog nader te bepalen opportuun moment een minderheidsbelang in Schiphol Group te vervreemden. De Tweede en Eerste Kamer moeten dit besluit nog behandelen. Verwacht wordt dat dit in 2005 zal gebeuren.

Dividendbeleid

In overleg met de aandeelhouders is het dividend met ingang van 2003 bepaald op 30% van het resultaat na belastingen exclusief de ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen.

In 2004 bedroeg het resultaat na belastingen per aandeel € 924 en is het voorstel om een dividend per aandeel uit te keren van € 271.

Credit rating 2004

Schuldpapier, uitgegeven onder het EMTN-programma door N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland BV, heeft een credit rating van Standard & Poor's van AA-. De rating van Moody's Investors Service is Aa3.

Belangrijke data

Algemene Vergadering van Aandeelhouders	14 april 2005
Publicatie halfjaarresultaten en halfjaarbericht 2005 op internet	24 augustus 2005
Publicatie jaarcijfers 2005 en jaarverslag op internet	16 februari 2006*
Publicatie gedrukte versie jaarverslag 2005	16 maart 2006*
Algemene Vergadering van Aandeelhouders	13 april 2006*

* Deze data kunnen nog gewijzigd worden.

Profiel

Schiphol Group¹⁾ is een exploitant van luchthavens. 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.

Wij hebben de ambitie om een van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld te zijn.

Een AirportCity is een dynamische omgeving waar mensen en bedrijven, logistiek en winkels, informatie en entertainment samenkomen en elkaar versterken. Het is een efficiënt multi-modaal vervoersknooppunt van lucht-, rail- en wegverbindingen. Een locatie die haar bezoekers en de daar gevestigde internationale ondernemingen 24 uur per dag 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 verst gevorderd. De hier opgebouwde ervaring en deskundigheid worden gebruikt 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, exploitant van de luchthaven van Brisbane in Australië.

Iets meer dan de helft van onze omzet bestaat uit havengelden. Daarnaast zijn er inkomsten uit concessies, parkeergelden, vastgoed en deelnemingen.

In 2004 was de som der bedrijfsopbrengsten € 910 miljoen en werd een resultaat na belastingen behaald van € 158 miljoen. Ons eigen vermogen bedroeg ultimo 2004 € 2.139 miljoen. Bij Schiphol Group werken ruim 2.200 mensen (op fulltime basis).

Wij zijn op internet te vinden via www.schiphol.nl.

1) N.V. Luchthaven Schiphol voert als handelsnaam Schiphol Group. In de verwijzingen in dit verslag wordt Schiphol Group geacht steeds haar dochtervennootschappen te omvatten, tenzij expliciet of uit de context het tegendeel blijkt.

Gerlach Cerfontaine
(links) en
CFO Pieter Verboom



Voorwoord

Samen bouwen aan de concurrentiekracht van de regio

Schiphol Group zag in 2004 de passagiersaantallen duidelijk toenemen. Dit geldt voor onze regionale luchthavens, onze deelnemingen in Brisbane en op Kennedy Airport in New York en voor Amsterdam Airport Schiphol. Hier werd een recordaantal van ruim 42,5 miljoen passagiers verwerkt; 6,5% meer dan het jaar ervoor. Ook het vrachtvervoer heeft opnieuw alle records gebroken met een groei van 8,8% tot meer dan 1,4 miljoen ton.

Met deze groei houdt Amsterdam Airport Schiphol gelijke tred met zijn concurrenten Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle. We hebben onze vierde plaats op passagiers- en derde plaats op vrachtgebied in Europa weten te handhaven. Voor 2005 verwachten we een groei van het aantal passagiers met 4,5 tot 5%, terwijl het vrachtvervoer naar verwachting met circa 5,5% zal toenemen.

In 2005 zullen we ruim € 200 miljoen investeren in luchtvaartvoorzieningen op de luchthaven Schiphol om deze groei te faciliteren. Zo blijven wij aan de toekomst van Schiphol bouwen. We moeten blijven zorgen voor voldoende capaciteit en kwaliteit tegen concurrerende tarieven om de positie van Schiphol als mainport te behouden en te versterken. De almaar toenemende concurrentie in de luchtvaart maakt dit met het jaar moeilijker. De fusie tussen Air France en KLM en de aansluiting van KLM bij de SkyTeam-alliantie zijn in dit verband voor onze toekomst als volwaardige mainport dan ook van groot belang.

Deze fusie biedt ons de mogelijkheid als hub te blijven bestaan mits we in versneld tempo verder werken aan de toekomst. Dat kunnen we niet alleen en moeten we doen met alle betrokken partijen. Overheid, gebruikers, Luchtverkeersleiding Nederland, luchthaven én omgeving hebben daarin een eigen rol en verantwoordelijkheid.

Onze rol is vooral gelegen in het tijdig, tegen concurrerende tarieven en kosten, beschikbaar stellen van capaciteit voor verdere ontwikkeling.

Het blijft uitermate belangrijk dat de concurrentiekracht van de Randstad wordt versterkt, want zonder sterke regio kan de mainport de concurrentie met andere hubs niet aan. De regering erkent dat gelukkig ook in verschillende beleidsnota's. Snelle, daadkrachtige uitvoering van deze goede voornemens is nodig opdat wij niet achterop raken bij onze belangrijkste Europese concurrenten. In dit verband is het ook van het grootste belang dat Schiphol Group via een beursnotering dezelfde financiële mogelijkheden krijgt als haar concurrenten.

Verder vragen we de overheid mede te zorgen voor een *level playing field* op het gebied van regelgeving en heffingen. Schiphol heeft vergeleken met andere luchthavens te maken met veel strengere milieubepalingen, terwijl ze niet altijd doelmatiger zijn dan elders. Een voorbeeld is de Polderbaan. Mede dank zij de aanleg van deze baan worden 40% minder woningen met geluid belast dan de wettelijke grens toestaat. De nieuwe baan zorgt ervoor dat de operationele capaciteit rond de 600.000 vliegtuigbewegingen ligt. In de praktijk blijkt echter dat de nieuwe Wet luchtvaart die in 2005 geëvalueerd dient te worden, minder starts en landingen mogelijk maakt.

Samen met Air France-KLM, Luchtverkeersleiding Nederland en de regio willen wij voorstellen ontwikkelen om het wettelijke stelsel zo aan te passen dat alsnog de bedoelde fysieke capaciteit van het banenstelsel kan worden bereikt en de overlast in de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt.

Van onze burens, de omwonenden van Schiphol vragen wij in dat verband begrip en erkenning. Begrip voor het feit dat Schiphol – uiteraard binnen wettelijke grenzen - moet kunnen groeien; dat groei niet zonder overlast gepaard gaat, maar dat Schiphol wel

zijn uiterste best doet om deze hinder te beperken. En erkenning dat Schiphol een belangrijke motor is van onze economie en de belangrijkste in hun omgeving.

Omgekeerd mag de omgeving ook van ons op begrip en erkenning rekenen. Begrip voor de gevoelens van onze omgeving als het gaat om die overlast. En erkenning dat het belangrijk is onze regio, onze burens, veel nadrukkelijker te betrekken bij die voor ons land en voor de regio in het bijzonder, zo noodzakelijke groei van Schiphol. In plaats van tegenover elkaar te staan, moeten we samen bouwen aan de concurrentiekracht van de regio en Schiphol; het gaat per slot van rekening om ons beider toekomst.

Gerlach Cerfontaine
President-directeur

Het blijft uitermate belangrijk
dat de concurrentiekracht
van de Randstad wordt versterkt



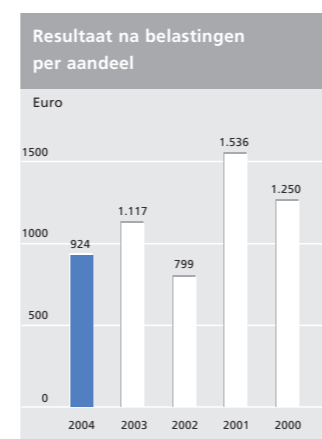
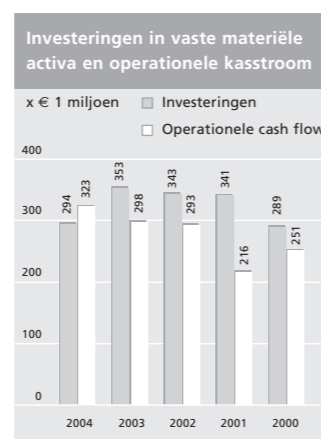
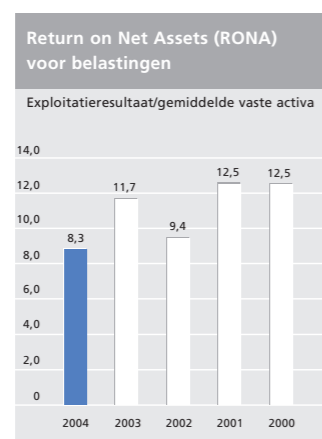
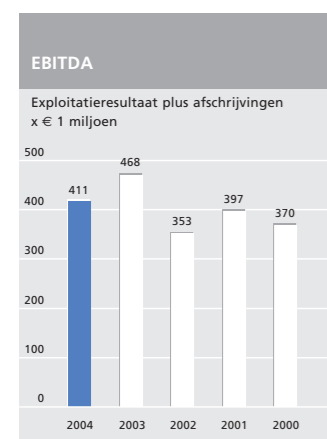
Zuidas Amsterdam

Kerncijfers

(* € 1 miljoen, tenzij anders aangegeven)

Historische cijfers zijn aangepast aan het huidige stelsel

	2004	2003	2002	2001	2000
Resultaten					
Netto-omzet	888	860	774	695	637
Exploitatieresultaat	258	337	247	296	263
Resultaat voor belastingen	235	294	208	263	214
Resultaat na belastingen ¹⁾	158	191	137	263	214
Afschrijvingen en waardeveranderingen	153	131	106	101	107
Operationele kasstroom ²⁾	323	298	293	216	251
Dividend per aandeel (in €)	271	239	245	263	133
Balansgegevens					
Totaal activa	3.590	3.469	2.938	2.775	2.432
Eigen vermogen	2.139	2.024	1.871	1.783	1.548
Gemiddelde vaste activa	3.119	2.888	2.625	2.370	2.097
Ratio's					
Interest dekkingsratio ³⁾	9,0	7,9	6,3	8,4	7,6
Rendement gemiddeld eigen vermogen ¹⁾	7,6	9,8	7,5	15,8	14,7
Rentedragend vreemd vermogen / totaal vermogen	0,27	0,30	0,25	0,25	0,23
Bedrijfsomvang (in aantallen) ⁴⁾					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer	431.456	417.315	430.134	447.742	455.925
Passagiersbewegingen (x 1.000)	44.331	41.005	41.711	40.557	40.645
Vracht (x 1.000 kg)	1.421.066	1.307.034	1.240.696	1.183.969	1.223.377
Personeel					
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalents	2.216	2.231	2.134	2.038	1.864



- 1) Vanaf 2002 worden resultaat na belastingen en rendement gemiddeld eigen vermogen negatief beïnvloed door introductie vennootschapsbelasting
- 2) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht
- 3) Exploitatieresultaat gedeeld door saldo financiële baten en lasten
- 4) Betreft Schiphol Group: locatie Schiphol, Rotterdam Airport en Eindhoven Airport

Business areas Schiphol group

(bedragen in miljoenen euro tenzij anders aangegeven)

Belangrijkste activiteiten	Aviation		Consumers		Real Estate		Alliances and Participations		Totaal	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
	Luchtvaartproces op locatie Schiphol incl. planning, regie, capaciteitsmanagement en informatievoorziening									
	Retail, parking advertising, e-business en verhuur ruimten in terminal Schiphol									
	Ontwikkeling, beheer, exploitatie van en belegging in vastgoed op en bij locatie Schiphol en andere luchthavens									
	Rotterdam Airport Eindhoven Airport Lelystad Airport Brisbane Airport JFKIAT Dartagnan									
RONA voor belastingen	5,5%	6,4%	23,5%	25,7%	7,5%	15,7%	-/- 5,0%	-/- 0,5%	8,3%	11,7%
RONA na belastingen	3,6%	4,2%	15,4%	16,9%	4,9%	10,3%	-/- 3,3%	-/- 0,3%	5,4%	7,7%
RONA voor belastingen inclusief resultaat niet geconsolideerde deelnemingen*	5,5%	6,4%	23,4%	25,7%	7,2%	15,7%	3,3%	0,2%	8,6%	11,7%
RONA na belastingen inclusief resultaat niet geconsolideerde deelnemingen*	3,6%	4,2%	15,3%	16,9%	4,7%	10,3%	2,2%	0,1%	5,6%	7,7%
Som der bedrijfsopbrengsten	521	484	237	252	95	173	57	47	910	956
EBITDA	183	180	141	142	78	140	9	6	411	468
Exploitatieresultaat	88	95	109	111	68	132	-/- 7	-/- 1	258	337
Gem. vaste activa	1.601	1.490	463	432	917	837	138	129	3.119	2.888
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	206	248	39	58	24	43	30	9	299	356
Ongerealiseerde waardeveranderingen			5	78			0	5	5	83
RONA exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen voor belastingen, inclusief resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen	6,6%	6,5%	3,6%**	-/- 3,8%**					8,4%	8,8%
RONA exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen na belastingen, inclusief resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen	4,3%	4,2%	2,3%**	-/- 2,5%**					5,5%	5,8%

* toegevoegd om bijdrage van deelnemingen zichtbaar te maken

** bij de berekening van de RONA is rekening gehouden met het resultaat deelnemingen; financiële vaste activa zijn opgenomen in de gemiddelde activa



Belangrijke gebeurtenissen in 2004

Februari

Amsterdam Airport Schiphol (40%) en Arlanda Stockholm Airport (60%) richten de joint venture *Arlanda Schiphol Development Company AB* op. Deze gaat het management voeren over de winkels, horecagelegenheden en andere verblijfsfaciliteiten in Terminal Noord van de luchthaven in Stockholm.

Maart

Amsterdam Airport Schiphol neemt een nieuw systeem voor vluchtinformatie in gebruik. Dit Centraal Informatie Systeem Schiphol levert voor elke vlucht alle relevante informatie, zoals aankomst- of vertrektijd, bestemming of herkomst, incheckbalie, gate en bagageband.

April

De sterk uitgebreide Lounge 1 – de wachtruimte achter de paspoort- of ticketcontrole voor passagiers naar de meeste Europese bestemmingen – gaat open. Middelpunt van de nieuwe Lounge vormt de Schipholversie van het 'Paleis voor Volksvlijt'.

Aruba Airport Authority en Schiphol Group ondertekenen een strategische samenwerkingsovereenkomst. Deze loopt tot eind 2007 en is bedoeld om de commerciële en operationele activiteiten van de Arubaanse luchthaven, Reina Beatrix Airport, een impuls te geven.

Schiphol Telematics heeft samen met haar partners een *Wireless LAN* (WLAN) aangelegd op Amsterdam Airport Schiphol. Het bedekt ongeveer 25.000 m² op de platformen, randwegen, pieren en een groot deel van de terminal.

Mei

Amsterdam Airport Schiphol en KLM starten een proef in het volgen van bagage door middel van bagagelabels met een *Radio Frequency Identification*-chip. De proef wordt uitgevoerd op vluchten van en naar Narita Airport (Tokio). Doel van de proef is om vast te stellen of deze techniek beter en sneller werkt dan de huidige barcode.

Juni

De eerste paal wordt geslagen voor het nieuwe bedrijventerrein Avioport Logistics Park naast *Malpensa Cargo City*, het nieuwe vrachtareaal van de Milanese luchthaven. Een consortium waarin Schiphol Real Estate deelneemt, ontwikkelt dit tot een hoogwaardig bedrijventerrein voor luchthavengerelateerde ondernemingen.

Op Schiphol Zuidoost wordt de eerste paal geslagen voor een bedrijfsgebouw van EXEL Freight Management. Het krijgt een omvang van 2.800 m² kantoorruimte en 8.600 m² bedrijfsruimte.

Juli

Het kabinet besluit om op een nog nader te bepalen opportuun moment een minderheidsbelang van de Staat in Schiphol Group te vervreemden. De Eerste en Tweede Kamer moeten het besluit nog behandelen. Verwacht wordt dat dit in 2005 gaat gebeuren.

De interesse van Schiphol Group in een 70%-belang in Brussels International Airport Company, de exploitant van de luchthaven Zaventem, leidt er niet toe dat Schiphol Group op de *shortlist* van bedrijven terechtkomt die een bod mogen uitbrengen.

Augustus

Staatssecretaris Schultz van Haegen (Verkeer en Waterstaat) willigt het verzoek in van de luchthaven en de gemeente Rotterdam om de openingstijden van Rotterdam Airport aan te passen, zodat vliegtuigen ook tussen 23.00 en 24.00 uur mogen landen.

September

Voor het vliegverkeer op Amsterdam Airport Schiphol worden nieuwe grenswaarden van kracht. De gevolgen van de zogenoemde invoerfout zijn hiermee hersteld. Tevens wordt de gewijzigde uitvliegroute van de Polderbaan rond Spaarndam ingevoerd.

De nieuwe aankomsthal 4, vertrekhal met 44 incheckposities en Lounge 4 aan de westkant van de terminal worden opgeleverd.

Schiphol Group breidt haar belang in Dartagnan uit tot 100%. Deze onderneming is specialist op het gebied van biometrische veiligheidstoepassingen.

Oktober

Minister Peijs (Verkeer en Waterstaat) geeft het startsein voor de bouw van een nieuwe terminal op Eindhoven Airport. Halverwege 2005 zal de terminal, die is berekend op 1,2 miljoen passagiers, in gebruik worden genomen.

November

Voor de vierde achtereenvolgende maal is Schiphol in het afgelopen operationele jaar (dat loopt van 1 november tot en met 31 oktober) binnen de wettelijke geluidsgrenzen gebleven.

Provinciale Staten van Flevoland stemmen in met het verlengen tot 2.100 meter van de start- en landingsbaan van Lelystad Airport.

Exploitant en eigenaar van JFK Airport in New York komen een verlenging van de pachtovereenkomst overeen. Dit betekent een automatische verlenging tot 2025 van het contract van JFK IAT voor de exploitatie van Terminal 4 op JFK.

December

De veiligheidsmaatregelen op Schiphol worden op aanwijzing van het ministerie van Justitie verder aangescherpt. Alle passagiers die overstappen van een niet-EU naar een EU-bestemming en hun bagage worden nu ook gecontroleerd.

Schiphol Real Estate verkoopt 50% van het Schipholgebouw, het hoofdkantoor van Schiphol Group op Schiphol-Centrum, aan het Acre Fund.





Doelstellingen en strategie

De belangrijkste doelstellingen die Schiphol Group zich heeft gesteld, zijn het creëren van duurzame waarde voor onze stakeholders, het positioneren van Amsterdam Airport Schiphol als de meest toonaangevende AirportCity en een van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen van de wereld 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
- Risicospreiding door op selectieve basis activiteiten op andere (inter-)nationale locaties te ontwikkelen

Schiphol Group is voor een zeer belangrijk deel Amsterdam Airport Schiphol. Daar wordt de meeste duurzame waarde gecreëerd en alleen van daaruit kunnen we een van de meest toonaangevende luchthavenondernemingen ter wereld worden. Onze strategie richt zich dan ook vooral op het continu verbeteren van de operationele kwaliteit, op het veiligstellen van de continuïteit van Amsterdam Airport Schiphol als mainport – een kwalitatief hoogwaardig knooppunt van vervoersverbindingen met een groot volume passagiers en vracht – en op het verbeteren van zijn internationale concurrentiepositie. Terugblikkend naar de afgelopen jaren kunnen we vaststellen dat we een eind zijn gevorderd. Schiphol maakt nu deel uit van het multi-hub systeem van een sterke luchtvaartalliantie, met een uitgebreid netwerk van verbindingen. En we werken hard aan het realiseren van concurrerende *visit costs* en operationele kwaliteit. Maar wat betreft het versterken van de mainportpositie van Amsterdam Airport Schiphol in een Randstadregio die kan concurreren met andere Europese economische regio's, dreigen we momentum te verliezen.

Mainportpositie onder druk

De positie van Schiphol als mainport is de afgelopen jaren onder druk komen te staan. Externe factoren zijn hiervan de oorzaak, zoals de steeds sterker wordende concurrentie tussen de economische regio's in Europa, de afnemende concurrentiekracht van de Randstad en de soms knellende nationale regelgeving vergeleken met onze concurrenten. Op dit moment is bijvoorbeeld de milieucapaciteit van het banenstelsel, ondanks grote investeringen van de luchtvaartsector in nieuwe vliegtuigen, de Polderbaan en geluidisolatie, niet groter dan die van het oude banenstelsel. Deze externe factoren maken het moeilijker onze doelstellingen te bereiken. Op alle fronten is daarom daadkracht en snelheid geboden. De fusiepartners Air France en KLM hebben aangegeven dat zij hun beide thuishavens Charles de Gaulle bij Parijs en Schiphol in gelijke mate willen gebruiken en ontwikkelen, zowel in het passagiers- als in het vrachtvervoer. Met de Franse en Nederlandse

overheid zijn hierover in het kader van de fusie afspraken gemaakt. Om een evenwichtige groei van Air France-KLM op beide thuishavens te kunnen realiseren is het van eminent belang dat Schiphol in de pas blijft lopen met Charles de Gaulle en andere hubluchthavens. Hierbij gaat het vooral om het tijdig kunnen aanbieden van voldoende capaciteit (600.000 vliegtuigbewegingen per jaar) en kwaliteit.

Daarnaast is het absoluut noodzakelijk dat de concurrentiekracht van Nederland en meer specifiek de Randstad verbetert. Randstad en mainport hebben elkaar nodig. Mainportregio's ontwikkelen zich steeds meer tot een ontmoetingsplaats van innovatie en economische vernieuwing. Dit is te danken aan de unieke positie die zo'n knooppunt in mondiale netwerken inneemt en aan de uitstekende verbindingen met andere belangrijke economische centra in de wereld.

Een sterke mainport is een van de belangrijkste voorwaarden voor een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat. Amsterdam Airport Schiphol heeft inmiddels een unieke positie opgebouwd, als knooppunt van mondiale vracht- en passagiersstromen. Dit maakt Schiphol toegangspoort naar Europa en een springplank naar de rest van de wereld. De Randstad en de regio Amsterdam in het bijzonder zijn hierdoor aantrekkelijk voor internationale ondernemingen. Die aantrekkingskracht neemt echter snel af, want de Randstad slijbt dicht en biedt ook minder aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden dan andere regio's.

Werken aan verantwoorde ontwikkeling

De afgelopen periode hebben wij intensief overleg gevoerd met Air France-KLM, de overheden en Luchtverkeerleiding Nederland om te komen tot een verantwoorde ontwikkeling van de mainport Schiphol. Dit overleg moet in het voorjaar van 2005 leiden tot een gezamenlijke visie en aanpak. Vooral het kunnen blijven aanbieden van een uitgebreid netwerk van verbindingen is daarin cruciaal. Daarvoor is onze *hub carrier* Air France-KLM essentieel. Voor een adequate dienstverlening hebben wij daarnaast de medewerking van Luchtverkeerleiding Nederland nodig. De rijksoverheid zal moeten zorgen voor een betere concurrentiepositie van de Randstad, onder meer op het punt van bereikbaarheid, en – bij de komende evaluatie van het normenstelsel, via een aanpassing van de wetgeving – voor de noodzakelijke milieucapaciteit.

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

Verder vragen wij van de rijksoverheid steun voor een *level playing field*. Niet alleen op het gebied van regelgeving, veiligheid en heffingen maar ook wat betreft financiële armslag. Het is van groot belang dat Schiphol Group in de snel veranderende luchtvaartwereld een beursgenoteerde onderneming wordt. Ook hier moeten we gelijke tred houden bij onze concurrenten in Londen, Parijs en Frankfurt die alle drie een beursonderneming zijn of dit binnen afzienbare tijd worden. Het geeft ons dezelfde financiële mogelijkheden als onze concurrenten om kapitaal aan te trekken voor investeringen op de eigen locatie en daarbuiten in onze zogenoemde *catchment area*. Voorts verhoogt het de druk op onze efficiency en geeft het ons een gelijke internationale uitgangspositie.

In onze groeistrategie, zoals op de vorige pagina schematisch is weergegeven, blijven wij ons ook richten op het vergroten van de niet-luchtvaartinkomsten waaronder die uit *retail* en vastgoed. En op het spreiden van onze risico's door het ontwikkelen van activiteiten op andere nationale en internationale locaties en het exploiteren van de AirportCity-formule.

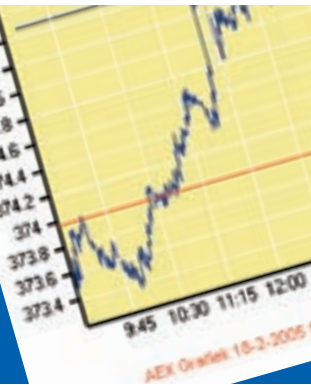
Onze strategie wordt uitgevoerd vanuit vier *Business areas*: Aviation, Consumers, Real Estate en Alliances & Participations. Deze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en beïnvloeden elkaar over en weer in sterke mate. Samen versterken zij de aantrekkelijkheid van Amsterdam Airport Schiphol, waardoor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

Value Based Management

Om onze mainportpositie te behouden en te versterken en de niet-luchtvaartinkomsten te vergroten, zijn investeringen voortdurend noodzakelijk. Binnen Schiphol Group wordt het systeem van *Value Based Management* gehanteerd 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* op termijn een rendement, *return on net assets (RONA)*, behalen dat boven de vermogenskosten ligt. In het geval van Aviation heeft de overheid de RONA gemaximeerd volgens een bepaalde formule die thans uitkomt op 5,8% (nu 4,1%), conform een nog aan te nemen verandering in de Wet luchtvaart. Ons beleid is om het rendement van Aviation van het huidige niveau te laten groeien naar dit maximum. De gemiddelde vermogenskosten na belastingen over alle *Business areas* heen zijn voor 2004 bepaald op 6,7% (7,4% in 2003). In 2004 behaalde Schiphol Group een rendement na belastingen (inclusief de ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen) van 5,4%.

Tussen de *Business areas* bestaan er grote verschillen in de behaalde rendementen. Aviation heeft door de regulering een *return on net assets* die met 3,6% in 2004 onder het toegestane niveau van 4,1% lag. De waardecreatie dankt Schiphol Group ook in 2004 aan Consumers met een *return on net assets* van 15,4%. Real Estate behaalde een *return on net assets* van 4,9% inclusief ongerealiseerde waardeveranderingen. De bijdrage van Alliances & Participations bedroeg inclusief ongerealiseerde waardeveranderingen -3,3%. Inclusief het resultaat van niet-geconsolideerde deelnemingen was de RONA van Alliances & Participations 2,2% positief.

Een andere belangrijke lat waarlangs onze prestaties worden gemeten, is de tevredenheid van de reizigers over onze dienstverlening. Van de aankomende reizigers beantwoordde in 2004 93% de vraag 'hoe ervaart u de kwaliteit van de dienstverlening op Amsterdam Airport Schiphol' met uitstekend of goed. Eenzelfde percentage als in 2003. Van de vertrekkende reizigers vond 92% de kwaliteit 'uitstekend' of 'goed'; 1 procentpunt minder dan in 2003.



Van groot belang dat Schiphol Group beursgenoteerde onderneming wordt



Financiële gang van zaken

- Exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen vastgoedbeleggingen belangrijke stijging resultaat
- Consumentenbestedingen en inkomsten uit verhuur onder druk
- Kostenbesparing effectief

Het resultaat na belastingen van Schiphol Group daalde in 2004 met 17,2%, van € 191 miljoen naar € 158 miljoen. De belangrijkste oorzaak is een minder sterke ongerealiseerde waardeverandering van onze vastgoedbeleggingen van € 5 miljoen in 2004 tegen € 83 miljoen in 2003. Wordt deze ongerealiseerde waardeverandering niet meegerekend, dan blijkt ons resultaat na belasting in 2004 met 13,1% te zijn gestegen. Dit is vooral te danken aan een toename van de inkomsten uit havengelden (€ 41 miljoen), concessies (€ 5 miljoen) en parkeergelden (€ 6 miljoen). De luchtvaartindustrie lijkt in het verslagjaar de in 2003 opgelopen klap van de oorlog in Irak en de uitbraak van de longziekte SARS te boven te zijn gekomen getuige de stijging van het verkeer en vervoer en de inkomsten daaruit.

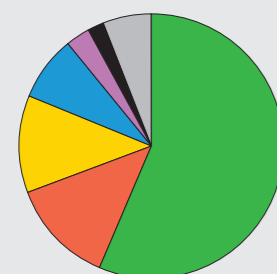
De *return on net assets* na belastingen (RONA) kwam inclusief ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen uit op 5,4% tegen 7,7% in 2003. Exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen, maar inclusief het resultaat van niet-geconsolideerde deelnemingen, bedroeg de RONA dit verslagjaar 5,5% tegen 5,8% in 2003. Het rendement op het eigen vermogen kwam inclusief ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen uit op 7,6% tegen 9,8% in 2003; de ongerealiseerde waardeveranderingen niet meegerekend bedroeg het 7,4% in 2004 en 7,0% in 2003.

Bedrijfsopbrengsten

De netto-omzet steeg in 2004 met 3,2%, van € 860 miljoen naar € 888 miljoen. Op de volgende pagina is de verdeling van de opbrengsten over de diverse omzetcategorieën weergegeven.

Netto-omzet

(in € 1 miljoen)



57% Havengelden	3% Verkoop vastgoed
13% Concessies	1% Opbrengst utiliteitsdiensten
12% Verhuringen	6% Overige activiteiten
8% Autoparkeergelden	

	2004	2003	Stijging/daling
Havengelden	507	466	8,7%
Concessies	120	115	4,2%
Verhuringen	106	105	1,4%
Autoparkeergelden	69	63	10,4%
Verkoop vastgoed	24	30	-/- 20,2%
Opbrengst utiliteitsdiensten	6	18	-/- 64,5%
Overige activiteiten	56	63	-/- 12,9%
Totaal	888	860	3,2%

De inkomsten uit havengelden stegen met 8,7% van € 466 miljoen naar € 507 miljoen. Deze stijging kan als volgt worden verklaard:

■ Volumefactoren

Stijging van het aantal passagiers (6,5%), van het aantal vliegtuigbewegingen (2,4%) en van het gemiddelde startgewicht per vliegtuigbeweging op Schiphol van 94,2 ton tot 97,7 ton zorgden voor een positief effect op de inkomsten uit havengelden van € 15,2 miljoen. Daar stond een daling tegenover van de vliegtuigparkeergelden van € 1 miljoen.

■ Tariefsverhogingen

Tariefsverhogingen per 1 april 2004 van de start- en landingsgelden (2,8%) en van de passagiersgerelateerde vergoedingen (6%) leverden € 14,1 miljoen op.

■ Overname beveiligingstaken

Per 1 april 2003 heeft Schiphol Group de uitvoering van de preventieve beveiligingstaken in de terminal op Schiphol overgenomen van de overheid. Hiervoor wordt een nagevoeg kostenneutrale beveiligingsheffing in rekening gebracht, die in 2004 vergeleken met 2003 drie maanden langer opbrengsten genereerde. Hierdoor stegen de inkomsten uit havengelden met € 18,9 miljoen.

■ Meeropbrengst van regionale luchthavens

De opbrengst uit havengelden van de regionale luchthavens steeg dit verslagjaar met € 9,2 miljoen (65,6%) tot € 23,3 miljoen; een forse toename vergeleken met de 0,9% in 2003.

■ Verrekening van geraamde en werkelijke opbrengsten en kosten

Met ingang van 2004 passen wij zoveel mogelijk de bepalingen van de ontwerp Wet luchtvaart en ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur toe. Dit houdt in dat Schiphol

Belangrijkste financiële gegevens

(x € 1 miljoen)

	2004	2003	Verandering in %
Resultaatontwikkeling			
Netto-omzet	888	860	3,2%
Ongerealiseerde waardeveranderingen	5	83	
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	17	13	
Som der bedrijfsopbrengsten	910	956	-/- 4,8%
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 499	-/- 488	2,3%
EBITDA	411	468	-/- 12,2%
Afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 153	-/- 131	16,9%
Exploitatieresultaat	258	337	-/- 23,2%
Financiële baten en lasten	-/- 29	-/- 43	
Resultaat deelnemingen	6	1	
Belastingen	-/- 77	-/- 103	
Resultaat uit gewone bedrijfsuitvoering na belastingen	158	192	-/- 17,7%
Aandeel derden	0	-/- 1	
Resultaat na belastingen	158	191	-/- 17,2%
<i>Resultaat na belastingen exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen</i>	<i>155</i>	<i>137</i>	<i>13,1%</i>
Balansontwikkeling			
Balanstotaal	3.590	3.469	3,5%
Vaste activa	3.192	3.046	4,8%
Eigen vermogen	2.139	2.024	5,7%
Rentedragende schulden	966	1.027	-/- 6,0%

bij de vaststelling van de havengeldtarieven voor 2005 en 2006, met de sector het verschil verrekenen tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten en kosten over 2004. Dit verschil is vastgesteld op € 16,0 miljoen en is in mindering gebracht op de havengeldopbrengsten over 2004.

Na een daling in 2003 stegen dit verslagjaar de inkomsten uit concessies van € 115 miljoen naar € 120 miljoen; een toename van 4,2%. Vooral de stijging van het aantal passagiers is hier debet aan. De gemiddelde bestedingen per vertrekkende, internationale passagier daalden in 2004 van € 17,86 naar € 16,82, onder meer door de lage koers van de dollar en het pond en de economische situatie.

De inkomsten uit de verhuur van vastgoed namen met 1,4% toe, van € 105 miljoen naar € 106 miljoen. Deze fractionele toename is het gevolg van een toename van de verhuur van terreinen en indexering van de huurprijzen. Deze werd gereduceerd door de verkoop eind 2003 van vastgoedbeleggingen aan het ACRE Fund. Hierdoor halveerden de hiermee samenhangende verhuuropbrengsten.



De parkeerinkomsten namen in 2004 toe met 10,4%, van € 63 miljoen tot € 69 miljoen. Dit is te danken aan een stijging van het aantal lang- en kortparkeerders en aan een verhoging van de parkeertarieven per 1 januari 2004. Daarnaast zorgden de toegenomen activiteiten op Rotterdam Airport en Eindhoven Airport voor € 1,6 miljoen aan extra parkeerinkomsten. De omzet uit utiliteitsdiensten nam af met 64,5% van € 18 miljoen tot € 6 miljoen. Dit komt door het afstoten van het (door)leveren van gas en elektra op de luchthaven sinds 1 januari 2004. De resterende omzet wordt verkregen uit het transport en het netwerkbeheer. De opbrengst van € 24 miljoen uit de verkoop van commercieel onroerend goed betreft de verkoop van 50% van het hoofdkantoor van Schiphol Group (Schipholgebouw) aan het ACRE Fund.

De opbrengsten uit overige activiteiten namen af met 12,9%, van € 63 miljoen tot € 56 miljoen. Dit komt onder andere omdat er in 2003 een eenmalige bate in deze opbrengsten was verantwoord van circa € 8 miljoen door de verkoop van activiteiten op het gebied van afvalinzameling, afvalwaterzuivering en levering van gas en elektra.

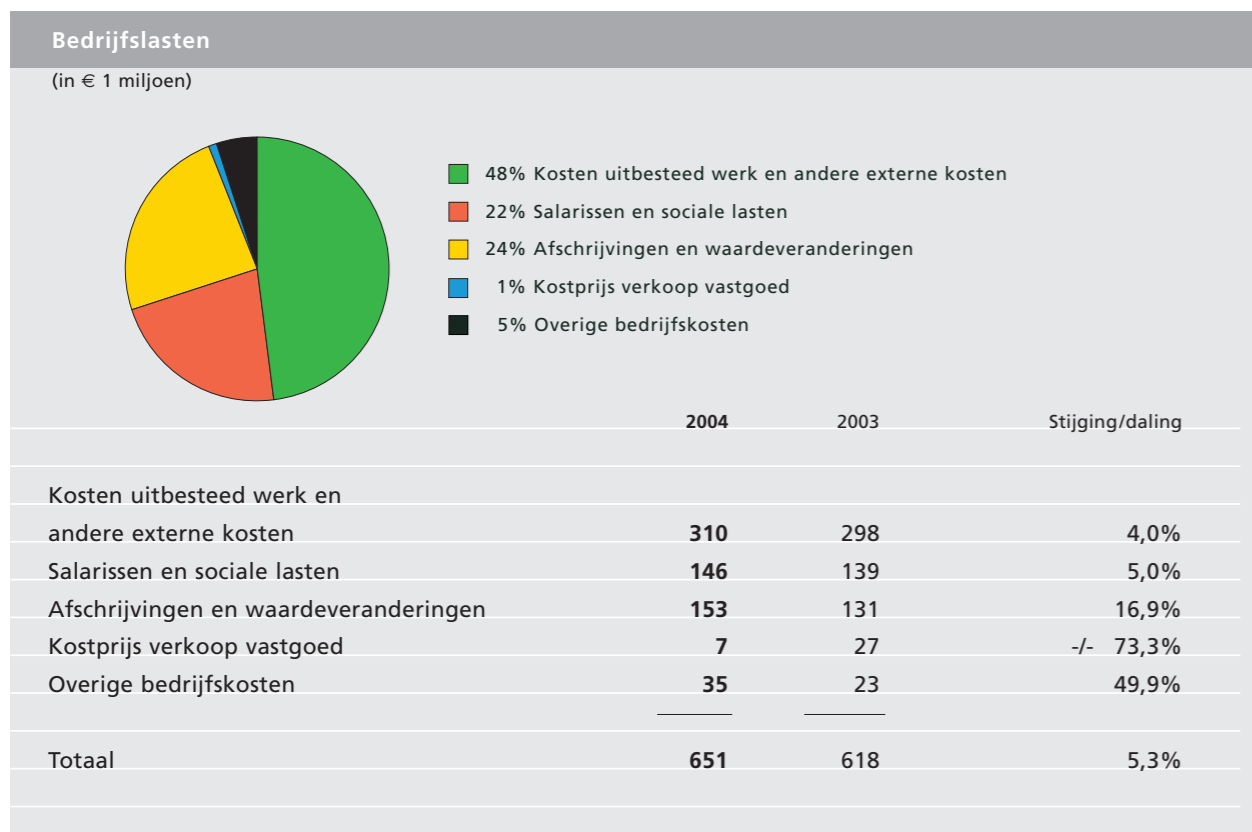
Ongerealiseerde waardeveranderingen

De ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen bedroegen in 2004 € 5 miljoen. Deze stijging is fors lager dan de € 83 miljoen uit 2003. In dat jaar hadden de ongerealiseerde waardeveranderingen echter een bijzonder karakter, zoals beschreven in ons Jaarverslag 2003. De ongerealiseerde waardeveranderingen in 2004 zijn opgebouwd uit twee componenten: een positieve ongerealiseerde waardeverandering op kantoren en bedrijfsgebouwen van € 8 miljoen en een negatieve ongerealiseerde waardeverandering voor de terreinen van € 3 miljoen.

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten stegen met 5,3%, van € 618 miljoen naar € 651 miljoen. De onderverdeling is hieronder weergegeven:

In 2004 bedroeg de stijging van de externe kosten (waaronder uitbestedingen) 4,0%. Dit



wordt met name veroorzaakt door inhuur van beveiligingsmedewerkers en heeft te maken met de eerder genoemde overname van beveiligingstaken van de overheid. Daarnaast namen het reguliere en groot onderhoud toe met € 11 miljoen en was er sprake van lagere lasten voor de inkoop van gas en elektra als gevolg van het afstoten van de levering hiervan aan derden.

De salarissen en sociale lasten stegen in 2004 met 5,0% tot € 146 miljoen. Deze stijging wordt niet veroorzaakt door het aantrekken van meer personeel of hogere salarissen. Het aantal fte's daalde in 2004 met 15 en in de eenjarige cao die op 1 april 2004 inging is afgesproken dat de contractlonen niet zouden stijgen. De stijging wordt dan ook veroorzaakt door in de cao overeengekomen eenmalige, resultaatgerelateerde uitkeringen, hogere winstuitkeringen, een stijging van de pensioenlasten, beëindigingvergoedingen en wachtgeld.

De toename van de afschrijvingen en waardeveranderingen bedroeg € 22 miljoen in 2004. Deze toename met 16,9% wordt deels veroorzaakt door een aantal bijzondere waardeverminderingen voor onder meer het J gebied (tussen de A4 en de Zwanenburgbaan) en de Beech Avenue (nieuwe weg tussen Schiphol-Zuid en Zuidoost) van € 6,2 miljoen totaal. Daarnaast is er een bijzondere waardevermindering verantwoord op de op korte en middellange termijn geprognosticeerde verliezen en negatieve operationele kasstromen van Lelystad Airport. Hiervoor hebben wij € 7,4 miljoen op de materiële vaste activa van Lelystad Airport afgewaardeerd. Deze afwaardering is vervolgens verlaagd met het restant van de voorziening onderrentabiliteit Lelystad ultimo 2004 ter hoogte van € 2,2 miljoen. Verder zijn de afschrijvingen toegenomen door onder meer de ingebruikname van nieuwe bagagevoorzieningen.

De afschrijvingen zijn onder meer toegenomen door de ingebruikname van nieuwe bagagevoorzieningen

De overige bedrijfskosten waren € 12 miljoen hoger dan in 2003. Deze stijging wordt met name veroorzaakt door het treffen van een voorziening van € 10 miljoen in verband met enkele claims en geschillen waarvan gedurende 2004 is komen vast te staan dat Schiphol Group een verplichting heeft.

Samengevat kan de toename van de bedrijfslasten van € 33 miljoen als volgt worden verklaard. Er is enerzijds sprake van een stijging van de beveiligingskosten met € 18 miljoen, van € 111 miljoen naar € 129 miljoen. Deze kosten, die in diverse categorieën van de bedrijfslasten zijn verantwoord, maken nu ruim 20% uit van de totale bedrijfslasten. Daarnaast stegen de onderhoudskosten met € 11 miljoen en de afschrijvingen en waardeveranderingen met € 22 miljoen. Doordat met ingang van 2004 bepaalde deelnemingen in de geconsolideerde jaarrekening zijn opgenomen, stegen de bedrijfslasten met € 3 miljoen. De overige bedrijfskosten stegen met € 12 miljoen, vooral door het treffen van de hierboven genoemde voorziening voor claims en geschillen. Ten slotte namen de salariskosten onder andere door beëindigingvergoedingen en hogere pensioenlasten met € 7 miljoen toe. Daar tegenover stond een daling van de kostprijs op verkoop van vastgoedbeleggingen en werd een effectieve kostenbesparing gerealiseerd van circa € 20 miljoen.

Exploitatieresultaat en resultaat na belastingen

Het exploitatieresultaat daalde in 2004 met 23,2%, van € 337 miljoen naar € 258 miljoen. Dit wordt nagenoeg volledig verklaard door lagere ongerealiseerde waardeveranderingen (€ 78 miljoen) en een hoger resultaat op de verkoop van vastgoedbeleggingen (€ 14 miljoen) ten opzichte van 2003. Het resultaat voor aftrek van rente, belastingen en afschrijvingen (EBITDA) daalde dit verslagjaar met 12,2% van € 468 miljoen naar € 411 miljoen.





De nieuwe Lounge 1



De financiële baten en lasten verbeterden met € 14 miljoen, van € 43 miljoen naar € 29 miljoen, door onder andere een eenmalige bate van € 8,9 miljoen in verband met het financiële leasecontract van het kantoorgebouw Triport. Het resultaat deelnemingen verbeterde fors ten opzichte van 2003, van € 1 miljoen tot € 6 miljoen, met name door de deelneming van Schiphol Australia in Brisbane Airport Corporation. Met ingang van 1 januari 2004 wordt deze deelneming gewaardeerd op netto vermogenswaarde in plaats van op historische kostprijs. De hieraan verbonden opwaardering bedraagt € 7,0 miljoen.

Investerings en financiering

De operationele kasstroom verbeterde van € 298 miljoen naar € 323 miljoen. De belangrijkste oorzaak is het niet ontvangen van een voorlopige aanslag vennootschapsbelasting in 2004 (2003: € 52 miljoen).

Het positieve saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten (de zogeheten *free cash flow*) van € 45 miljoen en de aanwezige liquide middelen waren toereikend om de aflossing op leningen van € 55 miljoen en de betaalde dividenden van € 41 miljoen te financieren. Hierdoor daalden de liquide middelen slechts met € 21 miljoen van € 271 miljoen naar € 250 miljoen en was het aantrekken van additionele financiering in 2004 niet nodig.

De investeringen in materiële vaste activa bedroegen dit verslagjaar € 294 miljoen tegen € 353 miljoen in 2003. De belangrijkste projecten waren de uitbreiding en renovatie van Lounge 1 inclusief de aanleg van bagagekelder nieuw Zuid, de uitbreiding van de terminal in westelijke richting, de inbouw van ruimbagagecontroleapparatuur in de bagagekelders, de vergroting van de brandveiligheid van de terminal en de verlenging van het verhoogde wegensysteem. Hier stond een desinvestering tegenover van € 7,2 miljoen, onder meer als gevolg van de verkoop van vastgoed aan het ACRE Fund.

Ratio's

Aan het einde van het verslagjaar bedroeg het rentedragend vreemd vermogen 27% van het balanstotaal van € 3.590 miljoen; drie procentpunt beter dan een jaar eerder. Gecorrigeerd voor kasmiddelen bedraagt het rentedragend vreemd vermogen 21% van het balanstotaal; ook drie procentpunt beter dan in 2003.

De *interest dekkingsratio* nam in 2004 toe van 7,9 in 2003 tot 9,0. Dit kan worden

toegeschreven aan een procentueel grotere afname van de financiële baten en lasten ten opzichte van de procentuele afname van het exploitatieresultaat in 2004. Een eenmalige bate van € 8,9 miljoen in verband met het financiële leasecontract van het kantoorgebouw Triport veroorzaakt de daling in de financiële baten en lasten.

Financieringsbeleid

Het totale bedrag aan uitstaande leningen bedroeg per eind 2003 € 956 miljoen. In 2004 werden geen nieuwe leningen opgenomen en € 55 miljoen afgelost. Het bedrag dat is aangetrokken onder het Euro Medium Term Note-programma (EMTN) bedroeg ultimo 2004 € 606 miljoen.

In het kader van zijn financieringsbeleid streeft Schiphol Group onder andere naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. De resterende looptijden van de onder het EMTN-programma uitstaande leningen variëren tussen de 2,5 en 13,5 jaar. De gemiddelde interestkosten zijn in 2004 fractioneel gedaald, van 4,94% naar 4,87%.

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

Credit rating 2004

Net als in 2003 is de credit rating van schuldpapier, uitgegeven onder het EMTN-programma door N.V. Luchthaven Schiphol en Schiphol Nederland B.V. door Standard & Poor's in 2004 vastgesteld op AA- en door Moody's Investors Service op Aa3.

IFRS

Als gevolg van EU-regelgeving zijn alle beursgenoteerde ondernemingen in de Europese Unie vanaf 1 januari 2005 verplicht de *International Financial Reporting Standards* (IFRS) van de International Accounting Standards Board (IASB) toe te passen in hun jaarrekening. Omdat Schiphol Group schuldpapier genoteerd heeft aan de Beurs van Londen is de IFRS regelgeving vanaf 1 januari 2005 ook op Schiphol Group van toepassing.

Schiphol Group bereidt momenteel de overgang voor in het kader van de naleving van de IFRS richtlijnen. De implementatie van de IFRS richtlijnen zal naar verwachting leiden tot een herziening van de in het jaarverslag opgenomen financiële gegevens.

In bepaalde gevallen wijkt IFRS af van de Nederlandse Richtlijnen (RJ) zoals die tot en met 2004 worden gehanteerd. De belangrijkste IFRS richtlijnen voor Schiphol Group betreffen: Materiële vaste activa (IAS 16), Personeelsbeloningen (IAS 19), Vastgoedbeleggingen (IAS 40) en Financiële instrumenten (IAS 39).

Toepassing van IFRS op de jaarrekening 2004 zou per 31 december 2004 naar verwachting hebben geleid tot een lager eigen vermogen in de orde van grootte van € 25 miljoen en een hoger resultaat na belastingen over 2004 in de orde van grootte van € 2,1 miljoen. In 2005 zal toepassing leiden tot een geraamd effect op het eigen vermogen in de orde van grootte van € 19 miljoen negatief omdat IAS 32 en IAS 39 "Financiële Instrumenten" met ingang van 1 januari 2005 worden geïmplementeerd.

De analyse van de gevolgen van de IFRS-richtlijnen voor enkele belangrijke en deels bedrijfsspecifieke issues is nog niet geheel afgerond. Daarom kunnen de genoemde aanpassingen van het vermogen per 31 december 2004 en het resultaat over 2004 nog wijzigen.



Business area Aviation

- Herstel passagiersvervoer voor belangrijk deel te danken aan Air France-KLM
- Sterke groei aantal full freighter vluchten
- Kosten per WLU exclusief beveiliging en afschrijvingen licht gestegen

De Business area Aviation levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers op Amsterdam Airport Schiphol. Een belangrijke doelstelling is om concurrerend te blijven ten opzichte van de andere grote Europese luchthavens. Eén van de middelen om dit doel te bereiken, is het tegen concurrerende *visit costs* aanbieden van kwalitatief hoogwaardige dienstverlening. Onder *visit costs* wordt het totaal aan kosten verstaan dat een luchtvaartmaatschappij voor een bezoek aan Schiphol moet betalen. Belangrijke indicatoren (*key performance indicators*) waarmee de prestaties van de Business area worden gemeten zijn het marktaandeel ten opzichte van een aantal belangrijke concurrenten in passagiers en vracht, het aantal passagiers- en vrachtbestemmingen, de punctualiteit van aankomende en vertrekkende vliegtuigen en de kosten per *Work Load Unit* (WLU).

Financiële gegevens (* € 1 mln)	2004	2003
RONA voor belastingen	5,5%	6,4%
RONA na belastingen	3,6%	4,2%
Som der bedrijfsopbrengsten	521	484
EBITDA	183	180
Exploitatieresultaat	88	96
Gem. vaste activa	1.601	1.490
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	206	248

Kpi's	2004	2003
Marktaandeel passagiers Euro top 10 (concurrenten)	10,2%	10,2%
Marktaandeel vracht Euro top 5 (concurrenten)	19,4%	19,6%
Netwerk (zomerdienst):		
Aantal lijndienstbestemmingen (luchthavens)	247	237
- waarvan alleen vracht	3	4
Punctualiteit		
Aankomende passagiersvliegtuigen	79,1%	81,7%
Vertrekkende passagiersvliegtuigen	70,3%	73,7%

Marktaandeel passagiers gelijk gebleven

Na de daling in 2003 zag Amsterdam Airport Schiphol het passagiersvervoer in 2004 met 6,5% toenemen tot ruim 42,5 miljoen passagiers. De regio's Afrika, het Midden en Verre Oosten lieten met respectievelijk 14, 11 en 19% de hoogste groeicijfers zien. Het vervoer op Europa, met een aandeel van 69% de belangrijkste regio voor Schiphol, nam met 5% toe. De in 2003 ondervonden negatieve effecten van de oorlog in Irak, de longziekte SARS en de economische stagnatie, die het passagiersvervoer ten opzichte van 2002 met bijna 2% deden dalen tot onder de 40 miljoen, zijn hiermee rechtgetrokken. Zowel over het hele jaar als op de drukste dag (31 juli met 153.488 passagiers) werden eerdere records gebroken.

De groei is voor het belangrijkste deel te danken aan Air France-KLM en haar partners in het SkyTeam die hun vervoer met 7,9% ofwel 1,9 miljoen passagiers zagen stijgen. Met een toename van 10,2% ofwel 0,4 miljoen leverden ook de *low cost carriers* een belangrijke bijdrage aan de passagiersgroei. De overige maatschappijen groeiden met 3,1% ofwel 0,3 miljoen passagiers.

Het marktaandeel in het passagiersvervoer vergeleken met tien belangrijke concurrenten was gelijk aan dat in 2003, waardoor Schiphol haar vierde plek in Europa wist te handhaven.

Hoewel Frankfurt en Parijs een iets minder sterke groei lieten zien, bleef ook hun marktaandeel nagenoeg gelijk aan dat van 2003. Londen won, als enige van de vier grote luchthavens, iets aan marktaandeel door de sterke groei van Stansted. Ook München zag zijn marktaandeel toenemen dankzij een passagiersgroei van ruim 11%. De forse uitbreiding van het netwerk van Lufthansa en partners en de nieuw geopende terminal op München zijn hieraan debet.

Sterke vrachtgroei vooral door meer full freighters

Met een toename van 8,8% heeft de positieve trend van de laatste jaren in het vrachtvervoer via Schiphol zich in 2004 versterkt voortgezet. Het totale volume kwam hiermee uit op 1.421.023 ton. Deze groei is voornamelijk gerealiseerd dankzij de inzet van een groot aantal extra *full freighter* diensten. Het aantal vliegtuigbewegingen met *full freighters* - vliegtuigen die alleen vracht vervoeren - groeide in 2004 met bijna 18% tot 17.318.

Deze vliegtuigen zorgen inmiddels voor 57% van het totale vrachtvolume op Schiphol. Door uitbreidingen van Polar Air Cargo en Singapore Airlines, in het najaar van 2004, is de positie van Schiphol in het vervoer op Noord-Amerika versterkt. Op deze, na Azië, belangrijkste vervoersregio voor Schiphol werd bijna 4% groei gerealiseerd. Afrika en Azië waren in 2004 de regio's waarop de hoogste groeicijfers werden behaald: respectievelijk 16 en 14%. Ondanks deze volumegroei heeft Schiphol in 2004 iets van zijn marktaandeel verloren.



Onze belangrijkste Europese concurrenten deden het vooral gedurende de zomermaanden beter dan Schiphol. Met name het vrachtvervoer met vliegtuigen die passagiers en vracht combineren, kende een sterke toename in Londen en Frankfurt. Schiphol liet hier een groei zien van nog geen 2%. Ondanks de lichte afname in marktaandeel blijft Amsterdam Airport Schiphol wat vrachtvervoer betreft de nummer drie van Europa, na Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle.

Gematigde groei van aantal vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer heeft in 2004, na de afname in 2003 met 2,1%, weer een toename laten zien van 2,5% tot 402.738. In de loop van het verslagjaar werden veel in vorige jaren opgeheven frequenties hervat. Met het uitbreiden van frequenties zijn de meeste luchtvaartmaatschappijen echter nog terughoudend geweest. Er werden eerder grotere toestellen ingezet dan frequenties uitgebreid. Dit blijkt onder meer uit het toegenomen gemiddelde startgewicht (MTOW) van passagiersvliegtuigen met ruim 1% en de stijging van het gemiddelde aantal stoelen met 2%. Mede door de sterke toename van het aantal *full freighter* vluchten steeg in 2004 op Schiphol het totale gemiddelde startgewicht per vliegtuigbeweging met meer dan 2% naar 97,7 ton.

Aantal bestemmingen en maatschappijen gestegen

Het aantal luchthavens waarop vanuit Schiphol met passagiersvliegtuigen en *full freighters* in 2004 is gevlogen, nam in de zomerdienstregeling met 10 toe tot 247. Deze bestemmingen werden in de zomer aangevlogen door 97 lijndienstmaatschappijen, waarvan 12 alleen *full freighter*-diensten uitvoerden. Het aantal low cost carriers steeg in de zomer van vijf in 2003 naar negen.

Punctualiteit verslechterd

De punctualiteit waarmee het vliegverkeer wordt uitgevoerd, gaf na jaren van verbetering in 2004 een verslechtering te zien. De aankomstpunctualiteit daalde van 81,7% in 2003 naar 79,1% in 2004. De vertrekpunctualiteit liet een teruggang zien van 73,7% in 2003 naar 70,3% in 2004. De voornaamste redenen van deze teruggang waren het slechte weer aan het begin van het jaar, de langere taxitijden vanaf de Polderbaan en de toegenomen drukte in het luchtruim. Schiphol heeft slechts een beperkte invloed hierop.

Afhandeling bagage moet beter

De afhandeling van de bagage verbeterde in 2004 ten opzichte van 2003, zij het in beperkte mate. Het percentage vertraagde bagage was voor het vierde achtereenvolgende jaar lager dan het jaar ervoor als gevolg van een verbeterde samenwerking met de afhandelaren en de ingebruikname van nieuwe hard- en softwaresystemen.

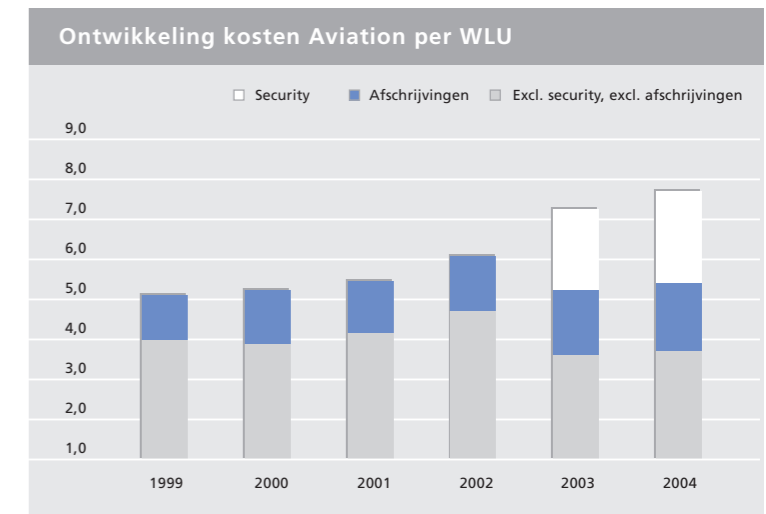
Ondanks deze verbetering vinden wij Schiphol nog niet goed genoeg presteren vergeleken met concurrerende hubs. Vooral aan het eind van het verslagjaar liep het percentage vertraagde bagage weer op.

Vogelaanvaringen toegenomen

Het aantal vogelaanvaringen is in 2004 gestegen van 3 naar 4,5 per 10.000 vluchten. Dit komt vooral door het grote aantal muizen rond de Polderbaan. Deze trekken roofvogels en reigers aan. Om de muizen te weren hebben we een nieuwe grassoort rond de Polderbaan gezaaid en bloembollen geplant die een geur afgeven waar muizen een hekel aan hebben. We hebben ook de patrouilles van onze vogelwacht geïntensiveerd.

Ontwikkeling kosten per WLU

De Business area Aviation zag de kosten per passagier en 100 kg vracht/post in 2004 met 4,3% stijgen ten opzichte van 2003. Exclusief beveiliging en afschrijvingen stegen deze kosten per Work Load Unit als gevolg van de getroffen voorziening voor claims en geschillen.



Aanzienlijke investeringen

De eerste fase van de uitbreiding van de terminal in westelijke richting is in september in gebruik genomen. In de uitbreiding van de vertrekhal staan vier balierijen met in totaal 44 incheckposities.

Ook de lounge en de aankomsthal van het westelijke deel van de terminal zijn uitgebreid. Er wordt hard gewerkt aan vernieuwing en uitbreiding van de bagagesystemen op Schiphol. Na een Europese aanbesteding zijn twee partijen geselecteerd die de komende jaren Schiphol hierbij gaan helpen: Vanderlande Industries en IBM. Samen zullen wij een aantal projecten voorbereiden en uitvoeren, gericht op het kunnen verwerken van een groeiende stroom bagage. Als eerste worden hiervoor momenteel drie nieuwe bagageruimten gebouwd aan de zuidzijde van de terminal. In 2008 moeten deze het huidige bagagesysteem-Zuid vervangen.

Onder het nieuwe aankomstgedeelte aan de westzijde van de terminal is in 2004 een nieuwe bagageruimte opgeleverd met vier nieuwe loskades voor aankomende bagage en vijf carroussels voor vertrekkende bagage. Ook werd dit verslagjaar het bagageproject onder de D-pier opgeleverd en gekoppeld aan het bagagesysteem van terminal centraal.

Samen met KLM hebben wij verder in 2004 een succesvolle proef gedaan met het volgen van bagage door middel van bagagelabels met een Radio Frequency Identification-chip. De proef is uitgevoerd op vluchten van en naar Narita Airport (Tokio). Doel van de proef was om vast te stellen of de bagageafhandeling met deze techniek beter en sneller werkt dan met de huidige barcode.

De veiligheidsmaatregelen op Schiphol zijn sinds 1 december 2004 op aanwijzing van het ministerie van Justitie verder aangescherpt. Alle passagiers die overstappen van een niet-EU naar een EU-bestemming en hun bagage moeten worden gecontroleerd. Hiervoor zijn 36



Alle passagiers die overstappen van een niet-EU naar een EU-bestemming nu gecontroleerd

gates van de D-pier en zeven paspoortcontrolepunten tussen het niet-Schengen en Schengengebied uitgerust met röntgenapparatuur en detectiepoorten. Daarnaast is opnieuw veel geïnvesteerd in verbetering van de brandveiligheid van de terminal.

Om aan de groei van het aantal full freighters te kunnen voldoen, zijn op Schiphol-Zuidoost twee extra opstelplaatsen voor B747-vliegtuigen in gebruik genomen. Om aan de verwachte groei van de Air France-KLM alliantie in het centrale deel van de terminal te voldoen, zal in 2005 een zevende pier met zeven vliegtuigopstelplaatsen worden gebouwd: de H-pier.

Wij investeren niet alleen in installaties en gebouwen, maar zijn ook samen met KLM op zoek naar mogelijkheden om bestaande processen efficiënter te maken. Dit doen we in het project Redesign Passagiers Processen. In dit kader zijn eind 2004 in Vertrek 1 en 3 self-service check-in kiosken met bijbehorende bagage-afgiftepunten in gebruik genomen, nadat deze eerder al in Vertrek 2 waren geplaatst. Passagiers van verschillende luchtvaartmaatschappijen kunnen hier zonder tussenkomst van een medewerk(st)er zelf inchecken.

Een ander project is de self service-boarding apparatuur die eind 2004 bij twee gates op de C-pier in gebruik is genomen. Hiermee kunnen passagiers zich zelf toegang verschaffen tot de passagiersbrug.

Belangrijk voor efficiënte communicatie op en rond de platformen is ook dat Schiphol Telematics in 2004 samen met haar partners een Wireless LAN (WLAN) heeft aangelegd op Schiphol. Het bedekt ongeveer 25.000 m² op de platformen, randwegen, pieren en een groot deel van de terminal. Er zijn plannen het netwerk nog verder uit te breiden.

Begin 2004 is een nieuw systeem voor vluchtinformatie in gebruik genomen, het Centraal Informatie Systeem Schiphol (CISS). Het levert voor elke vlucht alle relevante informatie zoals aankomst- of vertrektijd, de bestemming of herkomst, de incheckbalie, de gate en de toegewezen bagageband. Met het vernieuwde systeem kan Amsterdam Airport Schiphol de komende jaren soepel en snel inspelen op nieuwe wensen van de 20.000 gebruikers op de luchthaven.

Ontwikkeling havengelden

Per 1 april 2004 werden de havengelden verhoogd met gemiddeld 2,5%. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat had hiervoor eind 2003 toestemming gegeven. Voor de vliegtuigerelateerde tarieven bedroeg de verhoging gemiddeld 2,8%. Passagiers zijn vanaf 1 april 2004 6% meer gaan betalen. De veiligheidstoeslag werd echter met 2,3% verlaagd.

Invoerfout hersteld

Na de invoering van de Wet luchtvaart in 2003 werd een fout geconstateerd in de invoergegevens die in 2001 zijn verstrekt voor de berekening van de grenswaarden voor geluid. Op basis van het in maart 2004 door Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) uitgebrachte Milieueffectrapport Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol heeft de overheid in 2004 deze grenswaarden opnieuw vastgesteld. Ze werden in september van kracht. Als gevolg hiervan moest de initiële groeirimte van het banenstelsel, inclusief de Polderbaan, met circa 30.000 vliegtuigbewegingen naar beneden worden bijgesteld: van 538.000 (inclusief general aviation) naar 508.000 per jaar.

Eind 2003 vond LVNL dat bij het parallel starten van de Polderbaan en Zwanenburgbaan vliegtuigen onder bepaalde omstandigheden te dicht bij elkaar konden komen. LVNL besloot daarom om tijdens piekuren niet meer gelijktijdig op beide banen te starten dan wel de vliegtuigen een koerscorrectie te geven, waardoor zij direct van elkaar weg zouden vliegen.

Dit veroorzaakte meer geluidsbelasting in bepaalde gebieden, waardoor de procedure in 2004 een paar maal werd gewijzigd en ook het baangebruik op de luchthaven een paar keer veranderd werd om de verdeling van de geluidsbelasting in de pas te laten lopen met de jaarplanning. Mede hierdoor is het luchtverkeer in het operationeel jaar 2004 binnen de



Artist's impression van de H-pier

wettelijke geluidsgrenzen gebleven. Het operationeel jaar loopt voor Schiphol van 1 november tot en met 31 oktober.

Als tweede grote luchthaven in Europa voldoet Schiphol aan de nieuwe internationale eisen op het gebied van luchtvaartveiligheid. Op 1 september heeft de inspecteur-generaal van Verkeer en Waterstaat het bijbehorende veiligheidscertificaat uitgereikt. Het certificaat geldt voor een periode van drie jaar en is afgeleid van regelgeving van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO.

Bereikbaarheid

Op de luchthaven zelf was het gereedkomen van het verhoogde wegenstelsel in september een mijlpaal. Via deze verhoogde ring kunnen passagiers en wegbrengers zonder hinder van overig verkeer de terminal bereiken. Het verhoogde wegenstelsel zorgt hiermee voor een duidelijker, rustiger en daardoor veiliger verkeerssituatie.

De N201 vormt een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van Schiphol. Eind 2004 is zowel bestuurlijke als financiële overeenstemming bereikt over de verbetering van deze provinciale weg en de aansluitingen op de A4 en A9. Zodra deze gereed zijn zal het verkeer in de gehele regio sneller kunnen doorstromen. Dit is niet alleen belangrijk voor onze bereikbaarheid maar ook voor de bedrijven op en rond Schiphol zoals de Aalsmeerse bloemenveiling.

Medio 2004 zijn na een Europese aanbesteding nieuwe contracten gesloten met taxiondernemers voor het taxivervoer vanaf Schiphol. We hebben ons bij deze aanbestedingsprocedure vooral laten leiden door kwaliteitsaspecten.

In 2004 is het aantal passagiers dat gebruik maakt van collectief vervoer zoals openbaar vervoer, hotelbussen en taxibusjes, gestegen naar 40,1%. De daling in 2003 naar 39,8% is hiermee voor een deel tenietgedaan. In 2002 was het aandeel 40,7%.



Business area Consumers

- Inkomsten per vertrekkende, internationale passagier gedaald
- Parkeeropbrengsten gestegen
- Grenspassageprogramma in Indonesië in ontwikkeling

De *Business area Consumers* wil dat de bezoekers van Schiphol zorgeloos op reis gaan en hen daarbij een unieke beleving bezorgen, door het bieden van een integraal aanbod van producten en diensten, zowel fysiek als virtueel (via internet). Dit gebeurt onder meer door het ontwikkelen van moderne winkel-horeca en *door-to-door* concepten. Het doel is om als kwaliteitsluchthaven de aantrekkelijkheid van Schiphol als thuisbasis van de home-alliantie te vergroten, waarde te creëren uit consumentengroepen en internationaal AirportCity-producten te vermarkten.

De inkomsten bestaan voornamelijk uit concessie-opbrengsten uit de exploitatie van winkels en horeca, verhuur van reclameobjecten en parkeergelden. De concurrentie bestaat uit luchthavens in omringende landen, winkelcentra in de omgeving van Schiphol en – voor wat betreft parkeerfaciliteiten – andere mogelijkheden van vervoer dan de eigen auto, alsmede parkeermogelijkheden in de omgeving.

Financiële gegevens (* € 1 mln)	2004	2003
RONA voor belastingen	23,5%	25,7%
RONA na belastingen	15,4%	16,9%
Som der bedrijfsopbrengsten	237	252
EBITDA	141	142
Exploitatieresultaat	109	111
Gem. vaste activa	463	432
Investeringen immateriële en materiele vaste activa	39	58

Kpi's	2004	2003
Concessie-inkomsten See Buy Fly per vertrekkende, internationale passagier	€ 3,71	€ 3,92
Prijs/kwaliteit See Buy Fly	54%	57%
Parkeeropbrengsten per passagier, excl. transferreizigers	€ 2,61	€ 2,51

Belangrijke *key performance indicators* van de *Business area* zijn de concessie-inkomsten per vertrekkende, internationale passagier, de verhouding tussen prijs en kwaliteit van de See Buy Fly winkels en de parkeeropbrengsten per passagier (exclusief transferreizigers).

Concessie-inkomsten licht gestegen

Door het afstoten in 2003 van het (door)leveren van gas en elektra en de verkoop van de waterzuiveringsinstallatie, daalden de opbrengsten van Consumers in 2004. De inkomsten uit See Buy Fly-winkels stegen echter met ruim € 7 miljoen. Deze toename moet geheel op het conto worden geschreven van het toegenomen aantal passagiers, want per vertrekkende, internationale passagier daalden de inkomsten van € 3,92 in 2003 naar € 3,71 in 2004. Belangrijke oorzaken hiervoor zijn onder meer de sterke daling in de verkoop van tabak en drank, de economische onzekerheid, de ongunstige ontwikkeling van de dollar- en pondkoers en de relatief sterke toename van het aantal transfer- ten opzichte van het aantal bestemmingsreizigers, die gemiddeld meer besteden. De kooppenetratie (het percentage mensen dat koopt) bleef gelijk.

De waardering voor de prijs/kwaliteitsverhouding van de See Buy Fly winkels daalde van 57% in 2003 naar 54%.

De derde *key performance indicator* zijn de parkeeropbrengsten per passagier, transferreizigers niet meegerekend. Deze steeg in 2004 van € 2,51 naar € 2,61. Een toename van het aantal kort- en langparkeerders, een stijging in de omzet van Vip Valet Parking, een gemiddeld langere parkeerduur en de tariefverhoging aan het begin van het verslagjaar zorgden voor deze stijging.

De concessie-inkomsten uit horeca lieten in 2004 een aanzienlijke stijging zien. Deze positieve ontwikkeling is mede te danken aan de nieuwe horecavoorzieningen zoals het 'Paleis' in Lounge 1 en de uitbreiding van het aantal *GrabandFly*-units.

De opbrengsten uit reclame zijn met 2,9% licht gestegen en hebben zich redelijk ontwikkeld, gegeven de voor Nederland voorspelde algemene teruggang van 4,8%. In 2005 verwachten we een hogere omzet te kunnen genereren vanwege het gebruik van nieuwe reclameobjecten zoals passagiersbruggen, waardoor het maken van buitenreclame aantrekkelijker is geworden.

Onze eBusiness groep heeft de focus verlegd van de verkoop van vliegtickets naar het online boeken van vliegvakanties. Naast lijndiensttickets worden nu ook pakketreizen, tickets van *low cost carriers* en doelgroepreizen verkocht. Dit zorgde voor een lichte stijging van de omzet.

Het aantal deelnemers aan het loyaliteitsprogramma Privium, waarmee reizigers onder meer snel en eenvoudig via biometrische identificatie de grenscontrole kunnen passeren, is in het verslagjaar gestegen van 9.000 tot meer dan 15.000. Ook het aantal luchtvaartmaatschappijen waar deelnemers aan Privium zonder business class ticket toch kunnen inchecken bij de business class balie, nam toe: van 15 tot 19.



Het 'Paleis'

Concessie-inkomsten uit horeca sterk gestegen door nieuwe horecavoorzieningen

Investerings en productverbeteringen

Op 28 april 2004 werd de uitbreiding van Lounge 1 gedeeltelijk opengesteld. Dit is de wachtruimte achter de paspoort- of ticketcontrole voor passagiers naar de meeste Europese bestemmingen, ook wel de Schengenlounge genoemd. Middelpunt van de nieuwe lounge vormt het 'Paleis voor Volksvlucht', een horecagelegenheid in de stijl van het beroemde Amsterdamse gebouw aan het Frederiksplein, dat in 1929 door brand verloren ging. Lounge 1 kenmerkt zich door een ruime keuze uit bijzondere winkels en horeca waardoor de vliegreis al voor het instappen een bijzondere belevenis wordt.

De oude lounge werd in 1967 in gebruik genomen. In dat jaar maakten 1,5 miljoen passagiers gebruik van deze wachtruimte. Ruim 35 jaar later, in 2003, vertrokken ruim 8 miljoen passagiers vanuit Lounge 1, waardoor uitbreiding noodzakelijk was geworden. De totale vernieuwde Lounge 1 zal medio 2005 gereed zijn.

Na een succesvolle test in 2003 op de C-pier zijn in 2004 nog vier *GrabandFly*-units op andere pieren geplaatst. *GrabandFly* is een op Schiphol ontwikkeld horecaconcept dat inspelt op de vaak verminderde service aan boord. Bij de units kunnen passagiers dranken, snacks, sandwiches en salades kopen om mee aan boord te nemen.

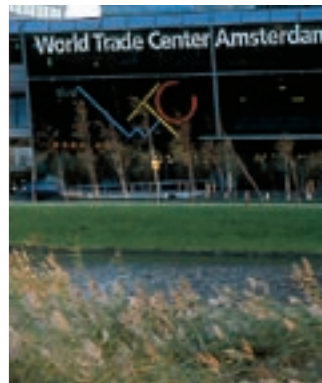
Parkeren op de luchthaven is dit verslagjaar aantrekkelijker geworden door de introductie van Schiphol Smart Parking. Hiermee is het mogelijk om via www.schiphol.nl vooraf op P3 Lang Parkeren een plek te reserveren. Bovendien wordt dan een korting op het tarief gegeven. Vooral in de zomerperiode is er veel vraag naar parkeerplaatsen op dit terrein.

Verder is onze website www.schiphol.nl op informatief vlak uitgebreid met informatie over reisbestemmingen, eCards en een vacaturebank. Inmiddels ontvangt de site maandelijks zo'n één miljoen bezoekers. Per week worden er ruim 220.000 nieuwsbrieven verstuurd.

Consumers International

In februari 2004 is de joint venture Arlanda Schiphol Development Company opgericht, tussen het Zweedse Luffartsverket en Schiphol Group. De nieuwe joint venture is momenteel verantwoordelijk voor het commerciële management van de Noord terminal op Stockholm Arlanda Airport.

Samen met PT Angkasa Pura II (APII), de onderneming die onder meer de luchthaven van Jakarta exploiteert, is een commercieel businessplan opgesteld voor het daar te ontwikkelen grenspassageprogramma 'Sapphire'. Dit plan is inmiddels goedgekeurd; de implementatie ervan start in 2005.



Business area Real Estate

- Exploitatieresultaat, exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen, 17% gestegen
- Bezettingsgraad licht gestegen
- Bouw Avioport Logistics Park gestart en reeds gedeeltelijk verhuurd

De Business area Real Estate heeft als hoofddoel het ontwikkelen van, beleggen in en exploiteren van gebouwen en gronden op en nabij luchthavens in binnen- en buitenland. Ons vastgoed is van hoogwaardige kwaliteit en vormt een onderdeel van een zorgvuldig ontwikkeld stedenbouwkundig concept. We besteden veel aandacht aan de wensen van de gebruikers en de kwaliteit van de openbare omgeving. Ons beleid is gericht op geografische diversificatie, een mix van kantoren, bedrijfsruimten en overig commercieel vastgoed en een combinatie van ontwikkeling en regelmatige verkoop van niet-strategisch vastgoed. Onze prestaties worden gemeten aan de hand van de volgende key performance indicators: de bezettingsgraad van het vastgoed, het percentage contracten dat binnen een jaar vervalt en de huurderstevredenheid.

Redelijke resultaten

De lichte stijging van de bezettingsgraad wordt voornamelijk veroorzaakt door een verbetering van de bezettingsgraad in 2004 van de in 2003 opgeleverde uitbreiding van het WTC, het Tristar-complex en de hoogbouw van Flight Square.

Bezettingsgraad*	2004	2003
Bestaande portefeuille incl. ACRE Fund (50%)	97,4%	93,7%
Nieuwe opleveringen 2003/2004	45,9%	33,0%
Totale bezettingsgraad	90,2%	89,9%

* Uitgedrukt als percentage van het totaal aan vierkante meter vrij verhuurbaar oppervlak per categorie

Financiële gegevens (* € 1 mln)	2004	2003
RONA na belastingen incl. ongerealiseerde waardeveranderingen en resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen	4,7%	10,3%
RONA na belastingen excl. ongerealiseerde waardeveranderingen	4,3%	4,2%
Ongerealiseerde waardeveranderingen	5	78
Som der bedrijfsopbrengsten	95	173
EBITDA	78	140
Exploitatieresultaat (incl. ongerealiseerde waardeveranderingen)	68	132
Exploitatieresultaat (excl. ongerealiseerde waardeveranderingen)	63	54
Gem. vaste activa	917	837
Investeringen immateriële en materiele vaste activa	24	43
Kpi's	2004	2003
Bezettingsgraad (in m ²)	90,2%	89,9%
Vervallende contracten binnen 1 jaar (in m ²)*	12,1%	5,6%
Huurderstevredenheid	6,8	6,8
* per peildatum 19 augustus 2004		

De ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen bedroegen in 2004 € 4,7 miljoen tegen € 78 miljoen in 2003. In 2004 was er sprake van een opwaardering in verband met de oplevering van nieuwe projecten en een afwaardering van de vastgoedbeleggingen. De ongerealiseerde waardeveranderingen in 2003 werden voornamelijk veroorzaakt door eenmalige bijzondere waardeveranderingen.

Het exploitatieresultaat, exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen, van € 63 miljoen van de Business area Real Estate toont een stijging van € 9 miljoen (17%). Deze stijging is met name het gevolg van een gerealiseerd verkoopresultaat (€ 16,6 miljoen) op de verkoop van 50% van het Schipholgebouw aan het ACRE Fund en een afwaardering van de locatie Beech Avenue op Schiphol-Zuidoost (- € 4,8 miljoen).

Indien geen rekening wordt gehouden met het eerder genoemde verkoopresultaat is er, ten opzichte van 2003, sprake van een daling van het exploitatieresultaat van circa € 2 miljoen, hetgeen gezien de economische omstandigheden een redelijk resultaat is. Deze daling is voornamelijk het gevolg van hogere uitgaven voor onderhoud, benodigd om het kwaliteitsniveau van de vastgoedportefeuille te waarborgen.

Portefeuille ACRE Fund uitgebreid

We hebben eind 2004, 50% van het Schipholgebouw voor € 47,7 miljoen verkocht aan het in 2002 gestarte ACRE Fund. De portefeuille van het ACRE Fund bestaat hierdoor nu uit twaalf gebouwen. Wij participeren voor 50% in het fonds. De huidige portefeuille van het ACRE Fund is met € 3,7 miljoen in waarde gedaald. Dit betreft voornamelijk de kantoren, wat het gevolg is van de matige omstandigheden op de kantorenmarkt. De waarde van de bedrijfsruimten is op peil gebleven, mede door de groei van de luchtvracht en de toegenomen vraag naar bedrijfsruimte in dit marktsegment.

Het ACRE Fund omvatte ultimo 2004 51.188 m² kantoorruimte en 66.567 m² bedrijfsruimte met een totale marktwaarde van circa € 193 miljoen. De bezettingsgraad was 99,9%. Het is de bedoeling dat het fonds groeit tot circa € 360 miljoen door de inbreng van andere objecten uit onze nationale portefeuille.

Uitbreiding portefeuille vastgoedbeleggingen Business area Real Estate

De gemiddelde vaste activa bestaan voor ruim tweederde uit vastgoedbeleggingen. Eenderde deel betreft operationele materiële vaste activa en financiële vaste activa. De marktwaarde van de vastgoedbeleggingen, bestaande uit terreinen en gebouwen, kwam eind 2004 uit op € 640 miljoen tegen € 627 miljoen eind 2003. Deze stijging is het gevolg van nieuw aangekochte gronden en gebouwen en de oplevering van Vrucht 6B.

Wij beschikten eind 2004 over een gebouwenportefeuille (vastgoed in exploitatie) met een totale capaciteit aan verhuurbaar oppervlak van 298.905 m², bestaande uit 181.278 m² kantoorruimte en 117.627 m² bedrijfsruimte (inclusief ons aandeel van 50% in de verhuurbare oppervlakte van het ACRE Fund en exclusief operationele gebouwen).

Een gedeelte van onze gebouwenportefeuille kan worden vergeleken met de Nederlandse ROZ/IPD indices. Als onze resultaten op deze gebouwen in de periode 2001-2003 (*) worden vergeleken met de Nederlandse ROZ/IPD indices voor kantoren en bedrijfsruimten, levert dit de volgende resultaten op:

Kantoren	Locatie Schiphol	ROZ/IPD
Gemiddeld direct rendement 2001-2003	7,8 %	7,3 %
Gemiddelde waardegroei 2001-2003	-/- 0,2 %	0,4 %
Totaal gemiddeld rendement 2001-2003	7,6 %	7,7 %
Bedrijfsruimten	Locatie Schiphol	ROZ/IPD
Gemiddeld direct rendement 2001-2003	9,4 %	8,4 %
Gemiddelde waardegroei 2001-2003	-/- 0,2 %	0,2 %
Totaal gemiddeld rendement 2001-2003	9,2 %	8,6 %
(*) De ROZ/IPD-gegevens over 2004 zullen op 24 maart 2005 bekend worden gemaakt.		

Naast de vastgoedbeleggingen hebben wij strategische gronden, bouwlocaties en activa in aanbouw in onze portefeuille. Het rendement op deze vaste activa is nagenoeg nihil. Deze vertegenwoordigden eind 2004 een waarde van circa € 152 miljoen en veroorzaken een drukkend effect op onze RONA na belastingen.

Tot op heden bestaat er nog onzekerheid ten aanzien van de fiscale openingsbalans per 1 januari 2002. Aangezien de vennootschapsbelasting wordt berekend, zonder rekening te houden met het mogelijke verschil tussen de fiscale en de commerciële balans, zal dit uiteindelijk voor wat betreft de vastgoedbeleggingen, een positief effect hebben op onze RONA na belastingen.



Schipholgebouw voor 50% verkocht aan ACRE Fund

Nieuwe investeringen

De totale investeringen in materiële vaste activa in de Business area Real Estate bedroegen het afgelopen jaar circa € 24 miljoen. Op de locatie Schiphol is in 2004 de bouw gestart van de bedrijfsgebouwen Vracht 6B (circa 3.300 m²) op Schiphol-Zuid voor de eerste lijn vrachtafhandelaar Aero Ground Services en voor de vrachtextpediteur Exel (circa 8.000 m²) op Schiphol-Zuidoost. Vracht 6B is eind 2004 opgeleverd en door Aero Ground Services in gebruik genomen.

In het verslagjaar is overeenstemming bereikt met de vrachtextpediteurs EGL en Yusen over de ontwikkeling en verhuur van twee nieuwe bedrijfsgebouwen (respectievelijk 10.000 m² en 5.000 m²) op Schiphol-Zuidoost. Afhankelijk van de verkrijging van de bouwvergunning, zal de bouw van beide bedrijfsgebouwen medio 2005 starten.

Per 1 december 2004 hebben we 3,8 ha grond op het Antony Fokker Businesspark in eigendom verkregen. Hiervan is 2,8 ha voor 40 jaar in erfpacht uitgegeven aan Air France-KLM.

Activiteiten op andere locaties

Voor de herinrichting van het landzijdige gedeelte van Rotterdam Airport is gestart met de uitwerking van het in 2003 opgestelde stedenbouwkundige plan. Met diverse geïnteresseerde bedrijven vinden gesprekken plaats over mogelijke huisvesting.

Daarnaast hebben wij op de luchthaven Rotterdam het Bel Air gebouw verworven.

Samen met de gemeente Eindhoven ontwikkelen wij het bedrijfsterrein Flight Forum. Hier heeft in 2004

ondanks de tegenvallende economie een beperkte gronduitgifte (circa 3 ha) plaatsgevonden. Van de hoogbouw van het gezamenlijk met Heijmans Vastgoed B.V. gerealiseerde kantorencomplex Flight Square zijn twee verdiepingen (16,9%) verhuurd aan expediteur Panalpina. Met andere gegadigden zijn gesprekken gaande over verhuur.

Nabij Malpensa Airport in Italië is in 2004 met de bouw gestart van een bedrijfsgebouw (circa 10.000 m²) en een kantoorgebouw (circa 3.500 m²) voor logistieke doeleinden. Voor het bedrijfsgebouw is reeds een huurovereenkomst afgesloten met FedEx (circa 2.000 m²) en een voorlopige huurovereenkomst met Exel (circa 2.000 m²). Met andere gegadigden zijn gesprekken gaande voor het resterende deel.

Voor het in ontwikkeling zijnde kantorenproject Trade Centre op Malpensa Airport is in 2004 het bestemmingsplan vastgesteld, waarna de bouwvergunning voor de eerste fase is aangevraagd. We verwachten deze vergunning begin 2005 te verkrijgen. Voor de ontwikkeling en realisatie van beide projecten, die we samen met Grontmij Ontwikkeling & Exploitatie B.V. uitvoeren, zijn samenwerkingsverbanden aangegaan met Italiaanse partners.

Op Hongkong International Airport is de exploitatie van het logistieke centrum Tradeport Hongkong in 2004 enigszins achtergebleven bij de verwachtingen. Nieuwe verhuur-/concessiecontracten die in het laatste kwartaal van 2004 zijn afgesloten, bieden voor 2005 een gunstiger perspectief. Tradeport Hongkong is een samenwerkingsverband met Fraport, China National Aviation Company Limited en Hongkong Land Investment Limited.



Artist's impression van Malpensa Project

Nabij Malpensa Airport is de bouw gestart van een bedrijfs- en kantoorgebouw voor logistieke doeleinden



Rotterdam Airport

Business area Alliances & Participations

- Voor het eerst meer dan miljoen passagiers via Rotterdam Airport
- Brisbane Airport draagt bij aan resultaat
- Contract JFKIAT voor Terminal 4 verlengd

De Business area Alliances & Participations heeft twee doelstellingen. Het versterken van de positie van onze drie binnenlandse regionale luchthavens. Daarnaast moet de Business area zorgen voor risicospreiding door het exporteren van de AirportCity-formule al dan niet door deel te nemen in (delen van) buitenlandse luchthavens. Samenwerkingsverbanden die eenduidig onder één Business area vallen, zijn gegroepeerd onder de Business areas Consumers en Real Estate.

Financiële gegevens (€ 1 mln)	2004	2003
RONA na belastingen incl. ongerealiseerde waardeveranderingen en resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen	2,2%	0,1%
RONA na belastingen excl. ongerealiseerde waardeveranderingen, incl. resultaat niet-geconsolideerde deelnemingen	2,3%	-/- 2,5%
Som der bedrijfsopbrengsten	57	47
EBITDA	9	6
Exploitatieresultaat	-/- 7	-/- 1
Gem. vaste activa	138	129
Investeringen immateriële en materiële vaste activa	30	9

Ook in 2004 richtte onze aandacht zich op het consolideren en het verbeteren van de prestaties van bestaande deelnemingen. Pogingen tot het aangaan van nieuwe deelnemingen werden wel ondernomen maar hadden weinig succes. Onze interesse in een belang van 70% in de Brusselse luchthaven Zaventem leidde er niet toe dat Schiphol Group op de *shortlist* van bedrijven terechtkwam die een bod mochten uitbrengen.

Samenwerkingsverbanden

In september van het verslagjaar heeft Schiphol Group het aandeel van Joh. Enschedé in Dartagnan overgenomen, waardoor het niet meer een joint venture is maar een 100% dochter. Dartagnan is specialist op het gebied van biometrische identificatie die op luchthavens maar ook bij andere ondernemingen kan worden toegepast.

De joint venture PT Angkasa Pura Schiphol (APS) is in bespreking met de Indonesische overheid om voor alle internationale havens en luchthavens van Indonesië biometrische toegangssystemen te ontwikkelen. Hierbij is ook Dartagnan betrokken. PT Angkasa Pura Schiphol is een samenwerkingsverband met PT Angkasa Pura II, de exploitant van de Indonesische luchthavens Jakarta en Medan.

Voor Soekarno-Hatta International Airport heeft APS in 2004 het Saphire loyalty programma ontwikkeld. Dit is een equivalent van het Privium programma op Amsterdam Airport Schiphol. Het Saphire-programma zal naar alle waarschijnlijkheid in de eerste helft van 2005 geïntroduceerd worden.

Binnenlandse luchthavens

Rotterdam Airport

Het jaar 2004 was in meerdere opzichten een bijzonder jaar voor Rotterdam Airport. Voor de eerste keer in haar bijna vijftigjarige geschiedenis gebruikten meer dan één miljoen passagiers (1.095.142, excl. transito) de luchthaven, 78% meer dan in 2003. Het aantal vluchten in het handelsverkeer nam met 26% toe tot 18.175, mede omdat er niet minder dan zeven nieuwe lijndienstbestemmingen aan de dienstregeling werden toegevoegd.

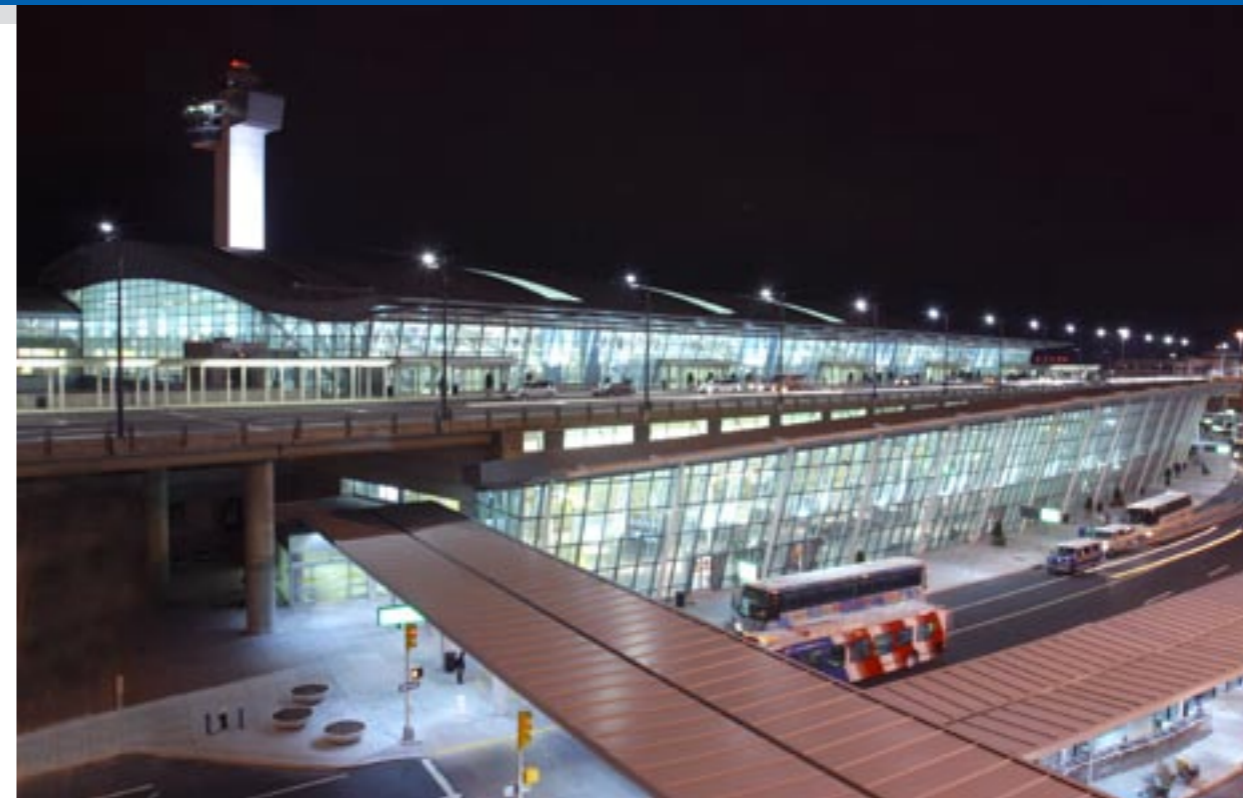
Het aantal recreatieve vluchten is dit verslagjaar verder afgenomen, met 16% tot 40.627. Dit is in lijn met de tussen Schiphol en de gemeente Rotterdam gesloten raamovereenkomst op gebied van milieu. Over het terugdringen van het aantal oefenvluchten van grotere vliegtuigen werd een akkoord met de betrokken maatschappijen bereikt.

In augustus kreeg de luchthaven toestemming van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat om haar openingstijden met één uur te verlengen. Hiermee wordt de belangrijke infrastructurele en economische rol die de luchthaven in de regio speelt, versterkt.

In het begin van het jaar werd gestart met onderzoek ter voorbereiding op de renovatie en vergroting van het hoofdplatform. Dit project zal een substantiële investering vragen.

Eindhoven Airport

In 2004 maakte Eindhoven Airport de grootste passagiersgroei door in haar 20-jarig bestaan: van 423.000 in 2003 naar 694.000 in 2004. Deze 64% stijging is vooral te danken aan het starten van de dagelijkse lijndiensten naar Barcelona/Girona (in februari), Istanbul (maart) en Rome (september), alsmede aan de aanhoudende groei van het aantal vakantiepassagiers. Het aantal vliegbewegingen in het handelsverkeer nam toe van 9.860 naar 12.087 (+ 23%). Deze explosieve groei, die naar verwachting ook in 2005 zal doorzetten, maakt de bouw van een nieuw luchthavengebouw noodzakelijk. Eind 2004 werd gestart met de bouw hiervan. Medio 2005 moet het gebouw met een grootte van 13.500 m² in gebruik worden genomen. Het kan 1,2 miljoen passagiers per jaar verwerken. Voorafgaand aan de nieuwbouw zijn in 2004 voor € 7,7 miljoen investeringen gepleegd; voor de verwerving van gebouwen, de uitbreiding van parkeerterreinen en nieuwbouwadvieskosten.



Terminal 4
op JFK Airport

In oktober is de eerste van twaalf geluidspalen geplaatst. Hiermee is een totale investering van € 300.000 gemoeid. In de herziene Regionale Overeenkomst van 2003 is afgesproken om zo het rond de luchthaven geproduceerde geluid van burgervliegtuigen te kunnen monitoren.

Lelystad Airport

Twee gebeurtenissen waren voor Lelystad Airport in 2004 belangrijk. Provinciale Staten van Flevoland spraken zich uit voor verlenging van de start- en landingsbaan naar 2.100 meter. En de Planologische Kernbeslissing werd van kracht.

Het nog ontbreken van groter vliegverkeer vormde de belangrijkste reden voor het faillissement eind 2004 van het sinds 1999 op Lelystad gevestigde bedrijf Rossair. Met 60 werknemers was dit de grootste onderneming op de luchthaven.

Het aantal starts en landingen van de kleine luchtvaart kwam vanwege de kwakkelende economie, met 111.722, bijna 7% lager uit dan in 2003.

Buitenlandse luchthavens

Passagiersvolume Terminal 4 JFK groeit

Schiphol USA heeft een belang van veertig procent in de joint venture JFK IAT die Terminal 4 op JFK exploiteert. Het aantal passagiers in Terminal 4 is ten opzichte van 2003 met 33% toegenomen naar 6,2 miljoen, terwijl het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer met 34% toenam tot 36.780. Dit prima resultaat is voor een groot deel te danken aan de drie vluchten die Virgin sinds februari 2004 dagelijks onderhoudt. Deze hebben ook de consumentenomzet vergroot. Naast Virgin heeft JFKIAT in 2004 nog vijf internationale luchtvaartmaatschappijen verwelkomd. Daar staat tegenover dat vier maatschappijen Terminal 4 in 2004 hebben verlaten.

De verlenging van de pachtovereenkomst tussen de exploitant en de eigenaar van JFK Airport in New York had een automatische verlenging van 2015 tot 2025 tot gevolg van het contract van JFK IAT voor de exploitatie van Terminal 4. Hierdoor is de positie van JFK IAT op Kennedy Airport sterker geworden.



Brisbane Airport

Record aantal passagiers voor Brisbane

Schiphol Group heeft via Schiphol Australia een belang van 15,6% in Brisbane Airport Corporation (BAC). Voor deze Australische luchthaven was 2004 een topjaar met 15,1 miljoen passagiers, 17% meer dan in 2003. Ook het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer nam toe: met 11% tot 142.196, mede door de komst van diverse nieuwe luchtvaartmaatschappijen.

Brisbane Airport heeft in 2004 kunnen profiteren van de toenemende concurrentie in de luchtvaart. Met name binnenlandse vluchten zijn voor de Australische consument beter betaalbaar geworden. De groei van het aantal passagiers deed zich daarom vooral in het binnenlandse verkeer voor.

Op Brisbane Airport komt een hangar van Virgin Blue, de Australische lage-kostenmaatschappij, voor het onderhoud aan Boeing 737's. De bouw is eind 2004 begonnen en zorgt de komende vijf jaar voor 150 extra arbeidsplaatsen.

Een wijziging van de Australische belastingwetgeving was aanleiding de juridische structuur van Brisbane Airport Corporation aan te passen. Dit leidde tot de oprichting van een houdstermaatschappij per 30 juni 2004 en vormde tevens een aanleiding de inkomsten van Schiphol Group uit deze participatie te heronderhandelen. Hierdoor droeg BAC in 2004 € 2,9 miljoen bij aan het resultaat van Schiphol Group.

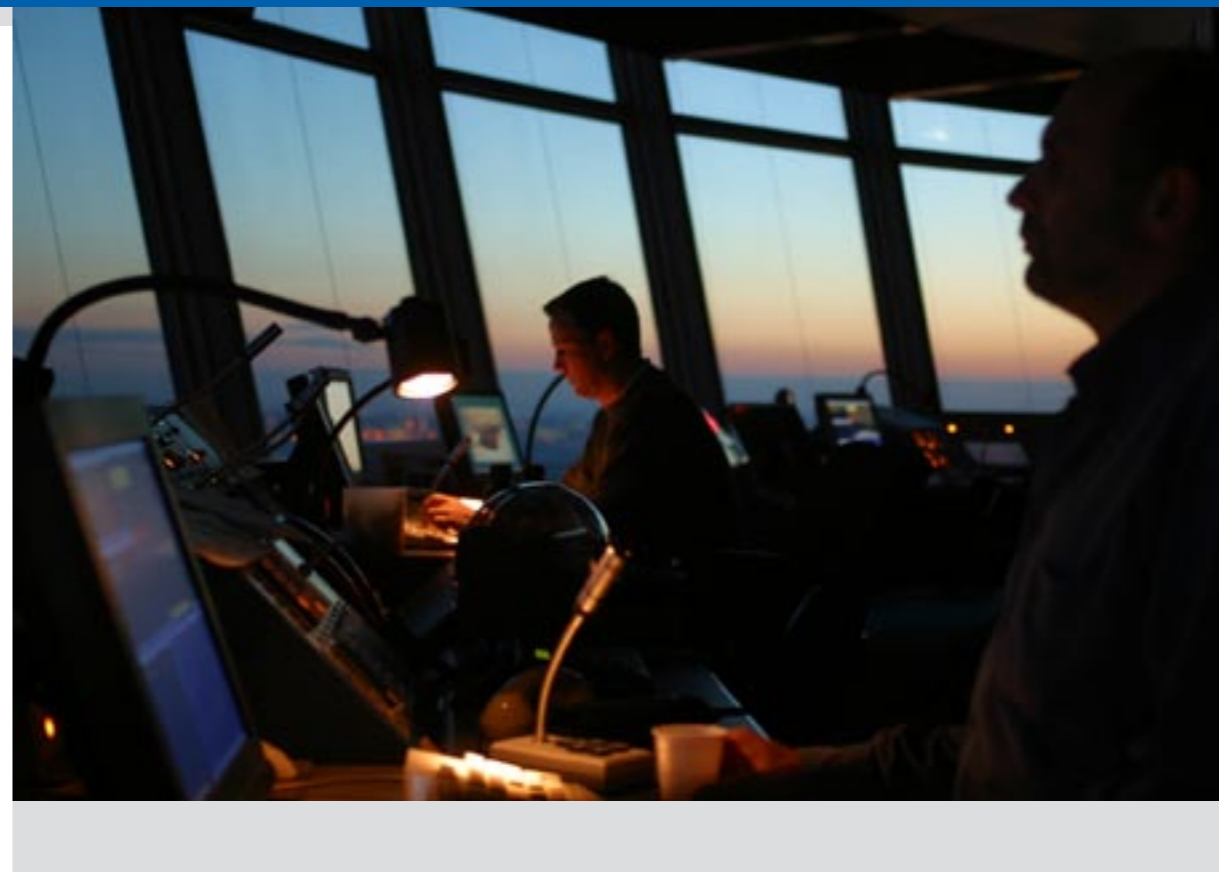
De juridische structuur van Brisbane Airport Corporation werd gewijzigd

Aruba

Met Aruba Airport Authority hebben wij een strategische samenwerkingsovereenkomst gesloten die loopt tot en met 2007. Deze is bedoeld om de commerciële en operationele activiteiten van de Arubaanse luchthaven, Reina Beatrix Airport, een extra impuls

te geven. Schiphol International zal de komende drie jaar het management van de luchthaven op Aruba versterken en zal ondersteuning verlenen op het gebied van operatie en commercie.

In 2004 verwerkte de luchthaven ruim 1,7 miljoen passagiers; 12% meer dan in 2003. Het aantal vliegtuigbewegingen steeg met 6% tot 26.797.



Verantwoord ondernemen

- Verantwoord ondernemen-beleid meer gestructureerd
- Meerderheid bevolking positief tegenover verdere groei
- Medewerkersbetrokkenheid blijft hoog

Ons beleid met betrekking tot verantwoord ondernemen vloeit voort uit onze doelstelling om duurzame waarde te creëren voor onze stakeholders. De invulling ervan verschilt per groep stakeholders.

Zo willen we voor luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en concessionarissen een marktconforme prijs-kwaliteitverhouding realiseren.

Reizigers en bezoekers van Schiphol willen we vooral een unieke, plezierige ervaring op de luchthaven bezorgen.

Voor onze medewerkers willen we een aantrekkelijke werkgever zijn. Voor onze aandeelhouders willen we een gezonde en stabiele winstgevendheid genereren.

Voor onze omwonenden richten we ons met de bestuurlijke omgeving op het beperken van de lasten die het wonen in de nabijheid van een luchthaven met zich meebrengt.

People – planet – profit

Sinds 2003 volgen we voor verantwoord ondernemen de indeling in de deeltherreinen *people – planet – profit*. Voor de invulling hiervan zijn thema's gekozen die voor onszelf en onze stakeholders relevant zijn.

In 2004 hebben we voor het eerst met *key performance indicators* voor elk thema gewerkt. Hierdoor is het beleid meer gestructureerd en staat de voortgang nu permanent op de agenda van het management.

Ook in de interne bewustwording hebben we een slag gemaakt. De helft van alle afdelingen heeft in 2004 werksessies gehouden om de aanpak en consequenties van verantwoord ondernemen te bespreken. In 2005 worden deze interne werksessies afgerond en zal een begin worden gemaakt met het betrekken van onze externe stakeholders bij het

verantwoord ondernemenbeleid. De conclusies willen we gebruiken om de manier waarop en de middelen waarmee wij verantwoording afleggen over ons verantwoord ondernemenbeleid te verbeteren.

KPI's	2004	2003
Medewerkerbetrokkenheid	77%	78%
Draagvlak (groei van) Schiphol in Nederland	53%	51%
Draagvlak (groei van) Schiphol in CROS-gebied	50%	43%
Bekendheid Schipholfonds	37%	30%

People

Bij het deelterrein People zijn belangrijke doelstellingen 'zorgen voor een goede veiligheidsperceptie' en medewerkerbetrokkenheid.

Veiligheid

Om de veiligheidsperceptie te kunnen verbeteren, evalueren we onder meer elk jaar onze eigen veiligheidsactiviteiten en die van de andere bedrijven en organisaties op de luchthaven. Dit gebeurt in het Veiligheidsplatform Schiphol, waarin we samenwerken met Luchtverkeersleiding Nederland, de Nederlandse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en de afhandelingbedrijven.

In 2004 heeft het platform zich vooral gericht op het vergroten van het veiligheidsbewustzijn bij de mensen die aan *airside* van de luchthaven werken.

Naast luchtvaartveiligheid (*safety*) onderscheiden wij Arboveiligheid, brandveiligheid, verkeersveiligheid en beveiliging (*security*). Wij willen passagiers, luchtvaartmaatschappijen, bezoekers en medewerkers een hoge mate van veiligheid bieden. Daarom besteden wij specifiek aandacht aan de grondprocessen van de luchtvaart, brandpreventie en beperking van de vervolgschade door brand, de werkomstandigheden van medewerkers en de veiligheid van onze verkeerswegen. In 2004 hebben zich geen ongelukken met dodelijke afloop op Schiphol voorgedaan (2003: 1).

Ons securitybeleid is erop gericht tegen acceptabele kosten en in lijn met wet- en regelgeving het beveiligingsproces op Schiphol voortdurend te verbeteren.

Met ingang van 1 april 2003 is Schiphol Group verantwoordelijk voor de uitvoering van de preventieve beveiligingstaken in de terminal van Schiphol. De Koninklijke Marechaussee houdt toezicht op de uitoefening van deze taak, terwijl het ministerie van Justitie eindverantwoordelijk is. Wij hebben in 2004 voldaan aan het door de overheid vereiste kwaliteitsniveau.

Medewerkers en organisatie

Op basis van fulltime-equivalenten (fte) werkten er in 2004 gemiddeld 2.216 mensen bij Schiphol Group; 15 minder dan in 2003.

Schiphol Group opereert in een omgeving waarin zowel de marktomstandigheden als de technologie snel veranderen. Bovendien stellen onze stakeholders hoge eisen aan de manier waarop we de luchthaven exploiteren en daarover communiceren en rapporteren. We willen een toonaangevende luchthavenonderneming zijn en dito medewerkers werven en behouden. *Benchmarks* van het bureau Hay en de werkgeversorganisatie AWWN, maar ook het lage natuurlijke verloop, bevestigen dat Schiphol Group op arbeidsvoorwaardelijk terrein een aantrekkelijke werkgever is.

Voor onze onderneming gelden respect, resultaatgerichtheid en betrokkenheid als kernwaarden. Naast onze functies in het faciliteren van infrastructuur willen we ons onderscheiden als commerciële dienstverlener en werken daarom voortdurend aan een

klantgerichte, soepel samenwerkende organisatie die zich inleeft in wensen van klanten en behoeften van collega's.

Wij zijn van mening dat klanten tevreden zullen zijn over ons bedrijf als ze te maken hebben met werknemers die graag bij ons bedrijf werken, omdat zij ook tevreden zijn over hun werk. Een belangrijke maatstaf voor het personeelsbeleid is daarom de medewerkerbetrokkenheid. De jaarlijkse Personeelsmonitor toont dat 77% van de medewerkers in 2004 het (zeer) eens is met de stelling 'ik voel me zeer betrokken bij Schiphol Group'. In 2003 was dat 78%.

In 2004 hebben wij veel aandacht besteed aan het uitdragen van onze ondernemingsstrategie en de rol van de individuele medewerkers daarin binnen het bedrijf.

Voor de verdere ontwikkeling van de kerncompetenties klantgerichtheid, samenwerkingsvermogen en inlevingsvermogen werken we met individuele ontwikkelingsplannen. Leidinggevenden beoordelen in een vaste cyclus de prestaties van hun medewerkers. Aansluitend worden eens per jaar de plannen en budgetten voor opleidingen, stages, coaching of training bijgesteld.

Op basis van onze ondernemingscode hebben we in het verslagjaar drie specifieke gedragscodes vastgesteld waaraan elke medewerker zich dient te houden. De eerste code geeft aan hoe het bedrijf het gebruik van e-mail en internet registreert zonder de privacy van de werknemer op de werkplek aan te tasten. De tweede code behandelt afspraken om ongewenste omgangsvormen door individuen of groepen tegen te gaan en de klachtenregeling als mensen zich niet aan deze afspraken houden. De derde code beschrijft ethische spelregels voor de omgang met externe relaties.

Vanaf 1 april 2004 geldt een nieuwe CAO met een looptijd tot 1 april 2005. In overeenstemming met het nationale najaarsakkoord van de sociale partners is de contractloonstijging op nul procent gesteld. Wel krijgen medewerkers in januari 2005 een eenmalige uitkering die gerelateerd is aan het financieel resultaat op 31 december 2004. In de nieuwe CAO zijn de roostersystematiek en het leeftijdsbewust personeelsbeleid verbeterd.

Planet

Een van de doelstellingen voor het deelterrein Planet heeft betrekking op de leefbaarheid voor de omgeving van Schiphol. We hanteren hiervoor twee *key performance indicators*: van de Nederlanders heeft 53% een positieve houding tegenover de uitbreiding van Schiphol en bij omwonenden van Schiphol is dat aandeel gegroeid naar 50%. In 2003 waren deze percentages respectievelijk 51 en 43%.

De bekendheid van het Schipholfonds (een onafhankelijke stichting die jaarlijks een door Schiphol Group gedoteerd bedrag aan donaties uitkeert aan sportieve, culturele en maatschappelijke initiatieven in de regio) is toegenomen van 30 naar 37% van de omwonenden van Schiphol.

We hanteren op Schiphol een milieumanagementsysteem dat al jaren volgens de voorschriften van ISO 14.001 gecertificeerd is. Onze luchthaven voldoet daarmee aan wet- en regelgeving en de milieuzorg is aantoonbaar goed op orde. Voor alle acht milieucapartimenten – geluid, water, energie, afval, bodem, lucht, gevaarlijke stoffen, natuur en landschap – is uniform beleid opgesteld en voor de jaren van 2004 tot en met 2007 vastgelegd in een nieuw plan.

Profit

Informatie over het derde deelterrein *Profit* is te vinden in dit jaarverslag.

Meer informatie over ons verantwoord ondernemenbeleid treft u aan in het Verslag Verantwoord Ondernemen 2004 dat vrijwel gelijktijdig met dit jaarverslag verschijnt.



Betrokkenheid medewerkers hoog



Uitreiking van het Schipholfonds

De risico's van ondernemen

Schiphol Group is voortdurend blootgesteld aan onzekerheden verbonden aan de ondernemingsactiviteiten. Deze onzekerheden omvatten naast financiële ook operationele en marktrisico's. Daarnaast verschillen de risico's per *Business area*. Voor het beheersen van deze risico's is beleid ontwikkeld, zodat risicomanagement een integraal onderdeel is van het dagelijkse doen en laten. Momenteel zijn diverse (risico)managementsystemen in gebruik. Hoewel wij streven naar beheersing van zoveel mogelijk verschillende risico's is volledigheid moeilijk 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 risico-beheersing kan een absolute zekerheid bieden tegen het niet realiseren van ondernemingsdoelstellingen, noch kan het alle onjuistheden van materieel belang, verlies, fraude en overtredingen van wetten en regels geheel voorkomen.

Als directie zijn wij verantwoordelijk voor de opzet en werking van de op onze vennootschap toegesneden interne beheersings- en controlesystemen. Deze systemen zijn of worden ingericht met als doel significante risico's te beheersen, operationele en financiële doelstellingen te realiseren en het naleven van relevante wet- en regelgeving te waarborgen. Wij baseren ons hierbij op de criteria voor interne risicobeheersings- en controlesystemen, zoals beschreven in het interne beheersingsstramien dat is opgesteld door de *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO)*.

Om volledig invulling te kunnen geven aan deze verantwoordelijkheid hebben wij in 2004 een project gestart om (conform Code Tabaksblat) te komen tot een eenduidig systeem van risico-inventarisatie, benoemen van beheersingsmaatregelen per risico en monitoring van de werking van de beheersingsmaatregelen. Dit project zal in 2005 worden afgerond.

In 2004 hebben wij ons bij de vaststelling van een adequate beheersing van onze risico's nog gebaseerd op onze reguliere controlcyclus en een aantal al langer bestaande elementen van het interne risicobeheersings- en controlesysteem. De belangrijkste elementen hiervan zijn:

- Maandelijks managementinformatie (financieel en operationeel)
- De interne accountants van de onderneming voeren continu beoordelingen uit van de kwaliteit van de risicobeheersing en controles. Tevens bevorderen zij een effectieve risicobeheersing in de verschillende bedrijfsactiviteiten
- Periodieke follow-up besprekingen door de *Chief Financial Officer* met operationele en commerciële directeuren en hun controllers van de auditbevindingen van externe en interne accountants
- Opstellingen van interne *Letters of Representation*
- Managementletter van externe accountant
- De directie neemt alle belangrijke onderkende risico's van de onderneming in overweging en zorgt ervoor dat risicobeperkende maatregelen worden genomen
- De directie rapporteert jaarlijks aan de Auditcommissie van de Raad van Commissarissen van de vennootschap mede op basis van rapportages van de externe en interne accountant over de kwaliteit van de interne beheersing.
- *Control Risk Self Assessments* op managementniveau
- Het hanteren van gedragscodes
- Handleidingen voor de financiële verslaggeving en voor de opstelling van te volgen procedures

De handleiding financiële verslaggeving is ook in het verslagjaar weer geactualiseerd, onder andere met voor Schiphol Group relevante bepalingen uit de International Financial Reporting Standards (IFRS).

Wij zijn van mening dat de in onze vennootschap tot op heden geïmplementeerde interne risicobeheersings- en controlesystemen adequaat zijn ingezet en in het boekjaar 2004 als zodanig effectief hebben gewerkt. Deze systemen zijn bedoeld om het risico van niet-realiseren van de bedrijfsdoelstellingen te beheersen, daar waar nodig actie te ondernemen en niet om dit risico te elimineren; ieder systeem kan slechts redelijke maar geen absolute zekerheid verschaffen tegen onjuistheden van materieel belang of verlies.

Financiële risico's

Voor het reduceren van valuta- en renterisico's is beleid ontwikkeld. De risico's hiervan worden in principe voor het belangrijkste deel gemitigeerd. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van standaardderivaten. Daarnaast wordt bij buitenlandse activiteiten over het algemeen met lokale valuta gerekend. Aangezien Schiphol Group normaliter vanuit een lange termijn visie participaties aanhoudt, wordt het valutarisico niet afgedekt. Het benodigde vreemd vermogen wordt indien mogelijk op een *non-recourse* basis aangetrokken.

Operationele risico's

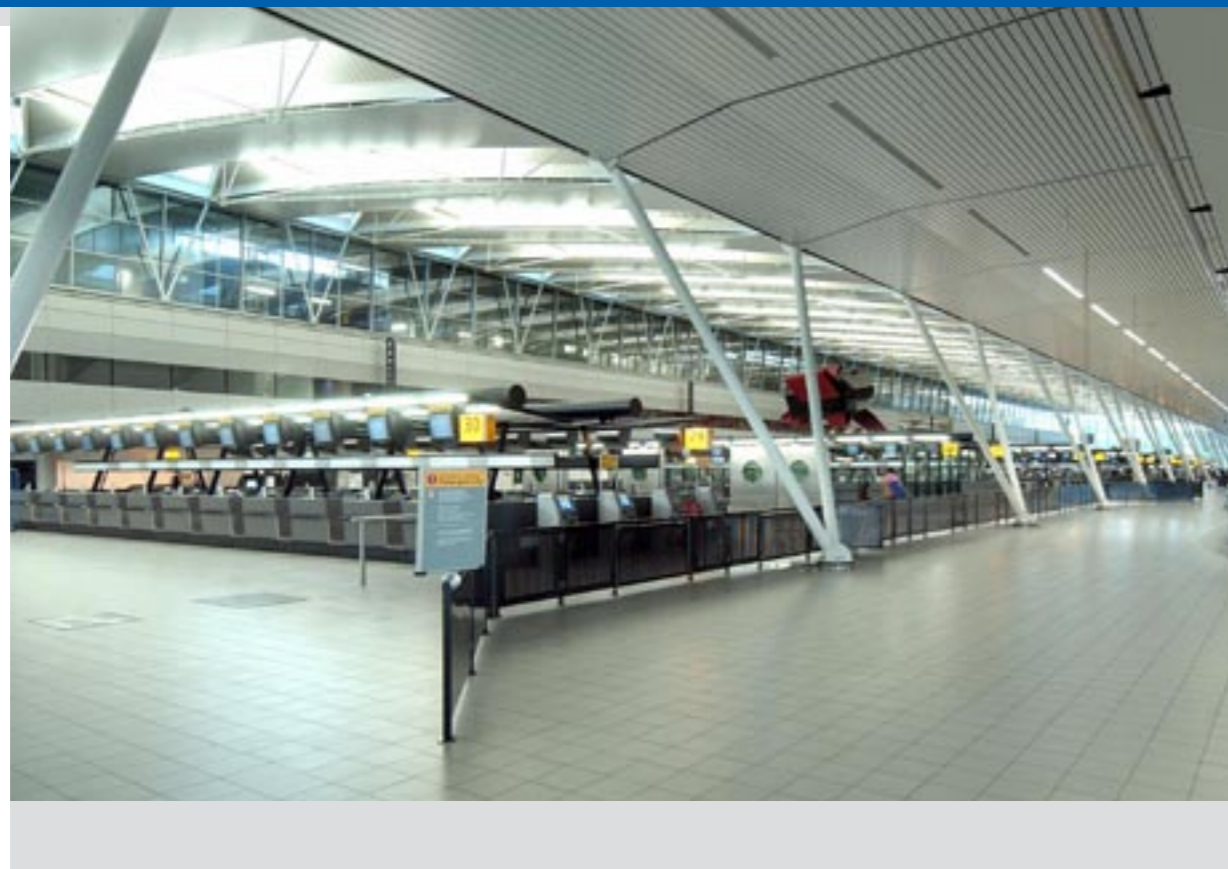
Wij beschikken over een adequate organisatie waarmee risico's op het gebied van milieu en veiligheid kunnen worden beheerd. Ook hier zijn procedures ingebed in de organisatie en vastgelegd in interne handleidingen. Continu wordt gewerkt aan de verbetering van deze managementsystemen. Daarnaast geldt voor de beheersing van de risico's op het gebied van milieu en veiligheid de bestaande en in ontwikkeling zijnde wet- en regelgeving.

Wij beschikken over een adequate organisatie waarmee risico's op het gebied van milieu en veiligheid worden beheerd

Marktrisico's

Veel van de factoren die de markt definiëren waarin Schiphol Group opereert, vallen buiten onze (directe) invloedssfeer. Hierbij kan worden gedacht aan de economische ontwikkeling in het algemeen, de verkeer- en vervoersontwikkeling in het bijzonder en de toekomstige ontwikkelingen van Air France-KLM. Behalve met dergelijke marktrisico's moet tevens rekening worden gehouden met bijvoorbeeld het risico van terroristische aanslagen. Mede om deze redenen gaat het business plan van Schiphol Group uit van een behoudende inschatting van belangrijke variabelen. Momenteel wordt een impactstudie uitgevoerd naar deze en andere marktrisicofactoren op basis waarvan een gedetailleerde scenarioanalyse zal worden uitgevoerd.





Vooruitzichten

Wij verwachten voor Amsterdam Airport Schiphol voor 2005 een groei van het aantal passagiers van 4,5 tot 5% en van het vrachtvervoer van circa 5,5%. Deze verwachtingen worden gedaan 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 2001 en 2003 hebben voorgedaan.

Wij verwachten dat de kosten zullen stijgen, onder meer vanwege de extra beveiligingsmaatregelen die eind 2004 zijn ingevoerd, en door hogere afschrijvingen in verband met het gereedkomen van grote investeringsprojecten.

Wij gaan door met het beheersen van onze kosten.

De investeringen zullen in 2005 naar schatting € 400 miljoen bedragen, waarvan ruim de helft zal worden besteed aan luchtvaartvoorzieningen op de locatie Schiphol. De financieringslasten zullen hierdoor toenemen. De aanwezige liquiditeit, de verwachte operationele kasstroom en de aanwezige financiële faciliteiten bieden echter voldoende ruimte voor de financiering hiervan.

Naar verwachting zal het resultaat na belasting, exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen, in 2005 dezelfde orde van grootte hebben als in 2004.

Amsterdam, 23 februari 2005

De directie

G.J. Cerfontaine

P.M. Verboom

Corporate Governance

Governance structuur

Schiphol Group is een structuurvennootschap.

Code Tabaksblad

Schiphol Group heeft nog geen beursnotering en is wettelijk niet verplicht de Nederlandse Corporate Governance Code toe te passen. Niettemin hebben wij besloten de principes van de code grotendeels in te voeren. Enerzijds omdat Schiphol Group vooruitstrevend wil zijn op het gebied van Corporate Governance, anderzijds omdat het een logische voorbereiding is op een beursgang. Op het moment van de beursgang voltooien we de implementatie van de laatste nog ontbrekende elementen van de code, voorzover er geen reden is om ervan af te wijken.

In 2004 is het merendeel van de bepalingen van de code opgenomen in de reglementen voor de Raad van Commissarissen, de diverse subcommissies en de directie. Er komt nog een reglement voor klokkenluiders. Alle reglementen staan op de website van Schiphol Group. Met instemming van de Raad van Commissarissen en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders is in 2004 besloten de toepassing van de code als een apart agendapunt ter goedkeuring voor te leggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in 2005.

Een aantal bepalingen van de Code Tabaksblad valt voor een niet beursgenoteerde onderneming als Schiphol Group niet (zinnig) 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. Deze zijn:

- 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 (V.2.1);
- Schiphol Group zal de implementatie van de *best practice* bepalingen uit de Code als apart agendapunt voorleggen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders 2005. Wij zullen vervolgens niet jaarlijks een integraal overzicht hiervan opnemen in het jaarverslag, maar slechts aandacht vragen voor de veranderingen op dit gebied (I.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 huidige directieleden 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);
- Er is thans nog geen Reglement Effectentransacties vastgesteld voor bestuurders en commissarissen. Dit zal nog in 2005 worden opgesteld en ingevoerd zodra er ook bij beursvennootschappen een duidelijke consensus ontstaat over de reikwijdte en inhoud van een dergelijk reglement. (II.2.6);
- In 2004 was uit de Raad van Commissarissen nog geen selectie- en benoemingscommissie gevormd. De gehele Raad van Commissarissen vervulde voorlopig de taken van deze commissie. Inmiddels heeft de commissie zich gevormd, met mevrouw Maas en de heer Woltman als leden en de heer Kalff als voorzitter.

- Ten tijde van het schrijven van dit jaarverslag is de klokkenluidersregeling nog niet definitief vastgesteld. Na vaststelling zal dit reglement op de website van de vennootschap worden geplaatst.

Raad van commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft als permanente subcommissies de Auditcommissie, de Remuneratiecommissie en inmiddels de Selectie- en benoemingscommissie. De Raad heeft een reglement opgesteld voor de drie commissies. De leden van de Raad vervullen niet meer commissariaten dan het maximum dat de code voorschrijft; ze zijn allen onafhankelijk.

Auditcommissie

De Auditcommissie bestaat uit drie leden. Zij komt minstens tweemaal per jaar bijeen. Twee van de huidige leden gelden als financieel expert, zoals omschreven in de code. 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

De Selectie- en benoemingscommissie bestaat eveneens uit drie leden. Zij adviseert de Raad door het opstellen van selectiecriteria en benoemingsprocedures inzake commissarissen en directieleden.

Transacties in eigen effecten

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

Directie

De leden van de directie besturen Schiphol Group onder toezicht van de Raad van Commissarissen. De huidige leden zijn benoemd voor onbepaalde termijn. Nieuwe benoemingen gelden in principe voor een termijn van vier jaren. 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.

Wijziging Structuurregeling

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 2005 wordt voorgesteld om de wijzigingen als gevolg van veranderingen in het Burgerlijk Wetboek inzake de structuurregeling vast te leggen in de statuten van de vennootschap.

23 februari 2005

De Directie

De Raad van Commissarissen

Het volledige overzicht van de bepalingen van de Code Tabaksblad en de vastlegging daarvan in de interne reglementen van Schiphol Group wordt geplaatst op www.schiphol.nl

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 –Tabaksblad, zoveel mogelijk toe te passen op Schiphol Group. Daarom is aan het tot nog toe gebruikelijke overzicht van werkzaamheden een aantal onderwerpen toegevoegd, waarover wij nu voor het eerst rapporteren. Het betreft mededelingen over het functioneren van de directie, ons eigen functioneren en de werkzaamheden van de belangrijkste commissies die de Raad heeft ingesteld. Het verslag bevat ook meer uitgebreide informatie over de afzonderlijke commissarissen, zoals het tijdstip van benoeming en de zittingstermijn.

Werkzaamheden van de Raad

De Raad kwam in 2004 zes keer bijeen om een scala van onderwerpen te bespreken met betrekking tot het beleid, de gang van zaken en de toekomst van de onderneming. Met een sporadische uitzondering was de Raad van commissarissen steeds voltallig aanwezig. We hebben de meeste tijd besteed aan voorstellen en gebeurtenissen die betrekking hadden op Amsterdam Airport Schiphol, de kern van Schiphol Group.

Wij hebben maandelijks rapportages ontvangen, waarin de actuele resultaten zijn vergeleken met het Corporate Budget 2004 en met vergelijkende cijfers over 2003. In iedere vergadering werden zij door de Raad besproken. De Raad heeft regelmatig met de directie de prestaties op het gebied van de punctualiteit, marktaandeel, geluidsoverlast, veiligheid, security en buitenlands beleid besproken. De ontwikkeling van operationele resultaten en de financierings- en liquiditeitspositie van de onderneming zijn in onze vergadering aan de orde geweest. We hebben uitgebreid aandacht besteed aan de eerste effecten van de fusie tussen Air France en de KLM die van het grootste belang is voor ontwikkeling van Schiphol Group. De directie heeft ons regelmatig geïnformeerd over het project dat moet leiden tot een betere afhandeling van de bagage op Amsterdam Airport Schiphol. We hebben gesproken over de prestaties van onze luchthaven die achterblijven bij andere grote hub-vliegvelden in Europa. In dat verband heeft de Raad aandacht gevraagd voor de ontwikkeling van het low cost product en de aantrekkelijkheid van Amsterdam Airport Schiphol voor dit type passagiersvervoer. De directie heeft regelmatig verslag gedaan van de politieke discussie over en het voornemen van de regering om een minderheidsbelang in de N.V. Luchthaven Schiphol (NVL) te vervreemden middels een beursgang. In die context zijn belangrijke onderdelen besproken van de voorstellen tot economische regulering van de vliegactiviteiten van Amsterdam Airport Schiphol, waardoor een geleidelijk oplopend rendement tot een bepaald maximum mogelijk wordt gemaakt. We constateren dat de kabinetsvoorstellen hebben geleid tot gewijzigde wetsvoorstellen die in het verslagjaar aan de Tweede Kamer zijn voorgelegd.

Corporate Governance

De Raad heeft actief het voornemen ondersteund van de directie om de Corporate Governance Code zoveel mogelijk in te voeren, ook al is het thans geen beursvennootschap. We hebben diverse besluiten die daarop van toepassing zijn, besproken en goedgekeurd. Er zijn dientengevolge belangrijke wijzigingen aangebracht in het directiereglement, het reglement van de Raad van Commissarissen, het reglement van de Auditcommissie, de Selectie- en benoemingscommissie en de Remuneratiecommissie. In dit kader hebben wij de Klokkenluidersregeling goedgekeurd, onder voorbehoud van het advies van de Centrale Ondernemingsraad. Wij verwijzen verder naar het hoofdstuk Corporate Governance van dit verslag.



Business Plan en lange termijn

We hebben met de directie de actualisering van het Business Plan besproken. De Raad heeft het voornemen om in het Business Plan 2005 – 2009 een aantal accenten te verleggen, zoals het voorlopig uitstellen van de bouw van de J-pier op Amsterdam Airport Schiphol, de Automated People Mover en enkele modules van terminal West ondersteund. Over een onderdeel van die actualisering, de voorgenomen investering in een H-pier op basis van een vernieuwd concept, is door de Raad in een aparte vergadering een positief besluit genomen.

Ervaring wettelijk stelsel Amsterdam Airport Schiphol

De directie heeft ons regelmatig geïnformeerd over de voortgang van de Milieu Effect Rapportage in samenwerking met Luchtverkeersleiding Nederland. Deze rapportage moest ertoe leiden dat de regering in staat werd gesteld het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit (Uitvoeringsbesluiten Wet luchtvaart) te herzien. De Raad constateert dat dit project tijdig kon worden afgerond en dat er in 2004 wederom geen overschrijding van de geluidsnormen heeft plaatsgevonden.

De directie heeft ons op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van het Geluids-isolatieproject rond Amsterdam Airport Schiphol. We stellen vast dat er een oplossing is gevonden voor de verdeling van kosten die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat veel hoger zijn uitgevallen dan was begroot.

Internationale strategie

We zijn regelmatig geïnformeerd over de deelneming van Schiphol USA in JFK IAT. We hebben met instemming kennis genomen van de financiële en vennootschapsrechtelijke herstructurering van Brisbane Airport Corporation en van het vooruitzicht dat dit kan leiden tot gunstiger dividenduitkeringen. De directie heeft gerapporteerd dat de concrete samenwerking met Fraport in Pantares zich in 2004 niet verder heeft ontwikkeld en voorlopig beperkt blijft tot een deelneming in het logistiek project Tradeport Hong Kong. De Raad heeft in juni in een aparte vergadering ingestemd met het voornemen van de directie om haar interesse te tonen in een mogelijke participatie in Brussels International Airport Company. Het heeft niet geleid tot een plaats op de selectielijst van kanshebbers die een bod mochten doen.

Financiële rapportage en rendementsontwikkeling

Op advies van de Auditcommissie hebben wij de jaarcijfers van NV Luchthaven Schiphol over 2003 en de halfjaarcijfers 2004 vastgesteld. De Raad werd geïnformeerd over de verkoop van een volgende tranche onroerend aan het ACRE Fund. We hebben onze bezorgdheid uitgesproken over 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. Voor het budget 2004 hebben wij voor de directieleden ambitieuze doelstellingen geformuleerd voor efficiencyverbetering en kostenbeheersing. De directie heeft hierover regelmatig gerapporteerd. 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.

Risicobeheersing en controle

De Raad heeft kennisgenomen van het voornemen van de directie om een integraal risicobeheersings- en controlesysteem in te voeren. Gedurende het verslagjaar 2005 zullen hierover beraadslagingen in de Raad plaatsvinden.

Centrale Ondernemingsraad

Leden van de Raad van Commissarissen zijn aanwezig geweest in de overlegvergaderingen met de Centrale Ondernemingsraad, waarvan de samenstelling is gewijzigd na verkiezing van nieuwe leden. Wij hebben deze bijeenkomsten als constructief en informatief ervaren en gewaardeerd.

Remuneratiecommissie

De heer Kalff trad in 2004 af als lid van de Remuneratiecommissie. De heer Van den Broek en mevrouw Maas-de Brouwer traden toe. De heer Woltman is herbevestigd als lid en benoemd tot voorzitter.

In enkele vergaderingen heeft de Remuneratiecommissie de beloning van de directie besproken (zie ook Bezoldigingsbeleid). De Raad heeft de conclusies van de commissie goedgekeurd. De remuneratiecommissie heeft naar aanleiding van de Code de vertrekregelingen van directieleden geëvalueerd. Deze regelingen zijn niet uniform en bestonden al op het moment dat de Code Tabaksblad werd gepubliceerd. De Raad heeft besloten tot handhaving van de status quo, maar streeft voor toekomstige regelingen naar aansluiting bij de Code. Daartoe zal de Remuneratiecommissie voorstellen aan ons doen.

Bezoldigingsbeleid

Op aanbeveling van de Remuneratiecommissie hebben we gesproken over het bezoldigingsbeleid in het algemeen en het *Short Term* en *Long Term* Incentive reglement in het bijzonder. Dit reglement regelt 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 eenmaal om ons eigen functioneren 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.

Overeenkomstig het nieuwe wettelijke regime voor structuurvennootschappen (sinds 1 oktober 2004 van kracht) leggen wij het bezoldigingsbeleid ter goedkeuring voor aan de aandeelhouders en zenden wij het ter kennisneming aan de Centrale Ondernemingsraad. Wij verwijzen naar het hoofdstuk Bezoldigingsbeleid elders in dit verslag.

Samenstelling directie

Tegen het einde van het jaar hebben wij besloten, wegens gerezen problemen, mevrouw M.E. van Lier Lels te verzoeken haar functie neer te leggen, hetgeen zij heeft aanvaard. Inmiddels hebben wij in onderling overleg het dienstverband met haar beëindigd. Haar operationele taken worden waargenomen door de president-directeur en haar commerciële taken door de Chief Financial Officer. Inmiddels is er een interim COO aangesteld die aan de directie rapporteert, in afwachting van een nieuw te benoemen COO.

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. We 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



Artist's impression van de nieuwe H-pier



Raad van Commissarissen zijn een zogenoemd financieel expert in de zin van de Code. De Raad ging over tot herbenoeming van de heer Van den Broek. Op de benoeming en het ontslag van leden van de Raad is vanaf 1 oktober 2004 het nieuwe wettelijke regime voor structuurvennootschappen van toepassing.

Het rooster van aftreden/benoemen van leden van de Raad van Commissarissen is te vinden op www.schiphol.nl

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in het verslagjaar 2004 gewerkt op basis van een gemoderniseerd reglement. Zij is viermaal bijeen geweest. In deze bijeenkomsten zijn de jaarrekening 2003, het halfjaarbericht 2004 en de interne controle en andere aspecten van interne beheersing besproken. Bij een aantal van deze vergaderingen was ook de externe accountant PricewaterhouseCoopers Accountants NV aanwezig. De Raad oordeelt over de bevindingen van de jaarlijkse rapportage en doet daarvan verslag aan de Vergadering van Aandeelhouders.

In de commissie 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 effecten van ongerealiseerde waardeveranderingen van het onroerend goed bezit op de jaarcijfers 2003), de accountantsrapportage, balansvoorzieningen, acties ingevolge de managementletter, verzekeringen, het internationale beleid en de fiscale openingsbalans.

In de commissie is de wenselijke hoogte van de *Weighted Average Cost of Capital* besproken, mede in verband met de discussie over de economische regulering.

De directie heeft de Auditcommissie ingelicht over de voortgang van de oplossing van de geluidsisolatieproblematiek als voorbereiding op de bespreking in de Raad. De meeste besprekingen hebben plaatsgevonden in aanwezigheid van de externe accountant. In de samenstelling van de Auditcommissie zijn geen wijzigingen aangebracht. De leden zijn de heren Hessels (voorzitter), Kalff en Stevens.

Jaarrekening 2004

Een bedrag ad € 5,5 miljoen wordt toegevoegd aan de wettelijke reserves. De Raad kan zich verenigen met het voorstel van de directie om een dividend van € 46,4 miljoen over het gestorte aandelenkapitaal uit te keren – zijnde 30% van het resultaat na belastingen exclusief de ongerealiseerde waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen – en € 6,7 toe te voegen aan de herwaarderingsreserves. Het resterende gedeelte van de winst ad € 99,7 miljoen wordt toegevoegd aan de overige reserves.

De Raad heeft de jaarrekening en de toevoeging aan de reserves, zoals voorgesteld door de directie, in zijn vergadering van 23 februari 2005 goedgekeurd om aan de aandeelhouders ter vaststelling voor te leggen. De jaarrekening is door PricewaterhouseCoopers Accountants NV gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar pagina 89 van dit verslag.

De Raad legt de jaarrekening voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders die plaats heeft op 14 april 2005. 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.

23 februari 2005

De Raad van Commissarissen

Bezoldigingsbeleid

Honorering Directie

De Raad van Commissarissen heeft – zoals in het Jaarverslag over 2003 reeds aangekondigd en mede in het licht van de Code Tabaksblat - aandacht besteed aan het zorgvuldig verwoorden van het huidige beloningsbeleid ten aanzien van bestuurders van de onderneming. Uitgangspunt blijft dat de remuneratie marktconform dient te zijn en dat Schiphol Group op basis van het vastgestelde remuneratiepakket goed management moet kunnen aantrekken en behouden; tevens dient het beloningsbeleid de korte en lange termijn doelstellingen van de onderneming te ondersteunen.

Besloten is om het ultimo 2002 vastgestelde beloningsbeleid te continueren, waarbij de honorering wordt vergeleken met die van groepen vergelijkbare ondernemingen; hierbij spelen onder meer omzet, aantallen medewerkers alsmede complexiteit van de bedrijfsvoering een rol. Zowel de logistieke sector (waaronder NS, KLM, Koninklijke Frans Maas, British Airport Authority, Frankfurt Airport) als de vastgoedsector (waaronder Rodamco Europe, Corio, Amstelland AM) zijn hierbij betrokken. Ook meer generiek gebundelde informatie omtrent Nederlandse ondernemingen van vergelijkbare omzet en aantallen medewerkers is in de overwegingen betrokken. De vaststelling van de totale waarde van het remuneratiepakket van de directie van Schiphol Group is gebaseerd op informatie zoals verkregen van beloningsadviesbureaus en op inzicht van de remuneratiecommissie; de huidige niveaus bevinden zich rond het mediaan niveau van de aldus door de Raad van Commissarissen bepaalde relevante referentiegroepen.

De onderneming 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 totale beloningspakket variabel en gekoppeld aan uitdagende en concrete prestatiecriteria. Hiermee wordt onder meer bevorderd dat de directie aandacht besteedt aan de groei van de onderneming en aan de waarde van Schiphol Group in het algemeen.

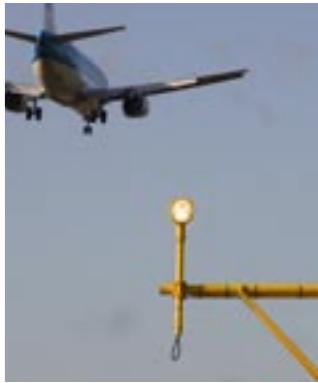
Het remuneratiepakket voor de leden van de directie is als volgt opgebouwd:

1. 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 Nederlandse markt. Voorts geldt dat onderscheid wordt gemaakt tussen het norminkomen van de bestuurders, waarbij uitgangspunt is dat het norminkomen van de leden ongeveer 80% bedraagt van het norminkomen zoals dat is vastgesteld voor de voorzitter van de directie. Per 1 januari 2004 zijn de vaste inkomens niet verhoogd; hierbij is aangesloten bij de praktijk zoals die gold voor de medewerkers die vallen onder de CAO. Een eventuele aanpassing zal de volgende jaren met inachtneming van bovenstaande worden bepaald.

2. Korte termijnbonus

De jaarlijkse bonus regeling is afhankelijk van bedrijfseconomische doelstellingen (ROE, overeenkomend met een minimaal te realiseren netto resultaat), alsmede van een aantal persoonsgebonden doelstellingen. Deze persoonsgebonden doelstellingen kunnen jaarlijks variëren; voor het jaar 2005 zijn ondermeer de realisatie van een goede 7*24 uur



operatie alsmede de implementatie van de nieuwe financiële richtlijnen (IFRS) in de doelstellingen voor de bestuurders opgenomen. Het "at target" niveau van de korte termijnbonus bedraagt 35%, waarbij realisatie van het bedrijfseconomische target circa de helft bijdraagt. 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 het maximum thans niet meer bedraagt dan 47,5%.

De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

3. Lange termijnbonus

Er is (nog) geen beleid inzake het toekennen van aandelen. Ter ondersteuning van de lange termijn doelstellingen van Schiphol Group heeft de Raad van Commissarissen een lange termijnbonus regeling vastgesteld. De lange termijnbonus is een voorwaardelijke jaarlijkse bezoldigingscomponent en kent een normniveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning is afhankelijk van de cumulatief te realiseren Economic Profit over een periode van telkens drie boekjaren; bij uitzonderlijk goede prestaties kan het maximum circa 50% bedragen. De prestatiecriteria voor de lange termijnbonus 2004 hebben betrekking op de Economic Profit te realiseren in de driejarige periode 2004, 2005 en 2006; eventuele betaling vindt plaats in 2007. 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 financieel verantwoord in het betreffende jaar. Uitbetaling vindt in principe plaats onder de (uitsluitende) voorwaarde dat de bestuurder nog in dienst is.

4. Pensioenregeling

De bestuurders nemen deel in de pensioenregeling zoals die geldt voor de Vennootschap en is ondergebracht bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds, overeenkomstig het voor de werknemers van de Vennootschap geldende pensioenreglement. De sedert 1 januari 2004 geldende regeling is een zogenaamde middelloonregeling, waarbij ingevolge het ABP reglement naar onze huidige informatie zowel het vaste als het variabele inkomen pensioengevend zullen zijn. Voor de zittende directieleden zal het voorgaande geen materiële wijzigingen in de bestaande pensioenafspraken betekenen. De verschuldigde premie voor de regeling wordt door het ABP jaarlijks vastgesteld (voor het jaar 2005 op ruim 21% van het pensioengevend salaris); een deel van deze verschuldigde premie zal op de bestuurder via een "eigen bijdrage" worden verhaald.

Wij zijn in overleg met het ABP over een aanvaardbare pensioengrondslag.

5. Overige arbeidsvoorwaarden

Het beleid van de onderneming is erop gericht een marktconform pakket aan te bieden bestaande uit een passende representatiekostenvergoeding, een bedrijfsauto, 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 zullen geen leningen, voorschotten of garanties worden 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.

6. Arbeidsovereenkomsten

Leden van de directie zullen worden benoemd voor een eerste termijn van in beginsel vier jaar; na afloop van de eerste termijn kan de bestuurder worden herbenoemd voor achtereenvolgende termijnen van (maximaal) vier jaar. Indien marktomstandigheden daartoe aanleiding geven kan van deze bepaling worden afgeweken.

Ten aanzien van afvloeiingsregelingen zal nauwlettend worden gevolgd hetgeen in de praktijk gangbaar is; relevante wetgeving alsmede de werkingskracht van de "kantonsrechtformule" 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 van de heer Verboom is eveneens aangegaan voor onbepaalde tijd, terwijl de afvloeiingsregelingen bij onvrijwillig ontslag is vastgesteld op anderhalf maal het vaste inkomen zoals dat in het voorafgaande jaar is uitbetaald. Ook het nu beëindigde contract met mevrouw Van Lier Lels had een onbeperkte looptijd.

Accordering van dit beleid heeft plaatsgevonden in de Raad, op voorstel van de remuneratiecommissie. De Raad van Commissarissen zal regelmatig bezien of er aanleiding is wijzigingen aan te brengen in het beloningsbeleid; dergelijke aanpassingen 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 bladzijde 77 van het jaarverslag.

Voor een overzicht van de vergoeding per lid van de Raad van Commissarissen wordt verwezen naar bladzijde 80 van het jaarverslag.

De nevenfuncties van de bestuurders staan vermeld op bladzijde 95 van het jaarverslag.

23 februari 2005

De Raad van Commissarissen



Geconsolideerde balans per 31 december 2004 (na voorstel winstbestemming)

(in € 1.000)

Activa

	Toelichting	31 december 2004	31 december 2003
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	7.500	4.041
Materiële vaste activa			
Materiële vaste activa			
ten behoeve van operationele activiteiten	2	2.060.072	1.895.189
Activa in aanbouw of ontwikkeling	3	359.637	416.084
Vastgoedbeleggingen	4	668.767	649.114
		<u>3.088.476</u>	<u>2.960.387</u>
Financiële vaste activa	5	96.442	82.072
		<u>3.192.418</u>	<u>3.046.500</u>
Vlottende activa			
Vorraden	6	27.777	30.229
Vorderingen	7	118.909	121.392
Liquide middelen	8	250.488	270.558
		<u>397.174</u>	<u>422.179</u>
		<u>3.589.592</u>	<u>3.468.679</u>

Passiva

	Toelichting	31 december 2004	31 december 2003
Eigen vermogen	9	2.138.788	2.023.683
Aandeel van derden	10	20.962	20.042
Vorzieningen			
Vervroegde uitdiensttreding	11	27.273	26.604
Voorziening latente belasting	12	32.253	33.575
Overige voorzieningen	13	10.068	3.849
		<u>69.594</u>	<u>64.028</u>
Langlopende schulden	14	959.664	1.024.196
Kortlopende schulden	15	400.584	336.730
		<u>3.589.592</u>	<u>3.468.679</u>

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2004

(in € 1.000)

Toelichting	2004	2003
Netto-omzet	887.369	859.707
Ongerealiseerde waardeveranderingen	5.071	82.775
Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf	17.224	13.319
Som der bedrijfsopbrengsten	909.664	955.801
Kosten uitbesteed werk en ander externe kosten	310.321	298.252
Salarissen en sociale lasten	146.028	139.076
Afschrijvingen en waardeveranderingen materiële en immateriële vaste activa	152.650	130.592
Kostprijs verkoop vastgoed	7.170	26.878
Overige bedrijfskosten	35.092	23.417
Som der bedrijfslasten	651.261	618.215
Exploitatieresultaat	258.403	337.586
Financiële baten en lasten	-/- 28.726	-/- 42.744
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	229.677	294.842
Belastingen	-/- 76.812	-/- 103.012
Aandeel in het resultaat van deelnemingen	5.546	630
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	158.411	192.460
Aandeel van derden	-/- 154	-/- 1.151
Resultaat na belastingen	158.257	191.309

Geconsolideerd kasstroomoverzicht over 2004

(in € 1.000)

	2004	2003
Exploitatieresultaat	258.403	337.586
Aanpassingen voor:		
■ Afschrijvingen en waardeveranderingen	154.936	130.592
■ Kostprijs verkoop vastgoed	7.170	26.878
■ Afschrijving langlopende vorderingen	400	500
■ Ongerealiseerde waardeveranderingen	-/- 5.071	-/- 82.775
■ Vrijval negatieve goodwill	-	-/- 343
■ Vrijval uit vooruitontv./vooruitbet. erfpachten	-/- 1.458	-/- 1.188
■ Opbrengst verkoop activa/vastgoed	-/- 24.527	-/- 38.123
■ Mutatie voorzieningen	6.889	-/- 5.814
	138.339	29.727
Exploitatieresultaat na aanpassingen	396.742	367.313
Veranderingen in werkkapitaal*	-/- 32.269	9.241
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	364.473	376.554
Betaalde winstbelasting (voorheffing)	316	-/- 51.554
Betaalde interest	-/- 49.886	-/- 37.144
Ontvangen interest	6.371	9.132
Ontvangen dividend	1.488	699
Kasstroom uit operationele activiteiten	322.762	297.687
Kasstroom uit investeringsactiviteiten:		
■ Investeringsactiviteiten in immateriële vaste activa	-/- 5.114	-/- 3.197
■ Investeringsactiviteiten in materiële vaste activa	-/- 294.120	-/- 353.179
■ Ontvangen uit desinvesteringen	24.527	38.123
■ Acquisities geconsolideerde deelnemingen	-/- 750	-/- 8.007
■ Acquisities niet-geconsolideerde deelnemingen	-/- 262	-/- 2.446
■ Terugstorting kapitaal niet geconsolideerde deeln.	2.290	-
■ Kapitaalstorting door derden in geconsolideerde deeln.	869	-
■ Afname vorderingen niet-geconsolideerde deeln.	-	516
■ Toename overige langlopende vorderingen	-/- 5.529	-/- 1.500
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-/- 278.089	-/- 329.690
Vrije kasstroom	44.673	-/- 32.003
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
■ Ontvangen uit opgenomen leningen	18.358	545.777
■ Betaalde aflossingen op leningen	-/- 57.991	-/- 259.338
■ Ontvangen investeringssubsidies	-	325
■ Overige langlopende schulden	9.234	19.936**
■ Schulden aan kredietinstellingen	6.444	-
■ Betaalde dividend	-/- 41.112	-/- 42.113
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-/- 65.067	264.587
Nettokasstroom	-/- 20.394	232.584
Stand liquide middelen aanvang verslagperiode	270.558	38.015
Koers- en omrekeningsverschillen op geldmiddelen	324	-/- 41
Stand liquide middelen einde verslagperiode	250.488	270.558

* Exclusief bankschulden en leningen

** Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving, zoals onder meer opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW. De gehanteerde grondslagen voor waardering en presentatie van de activa, passiva, resultaten en kasstromen zijn gelijk aan die gehanteerd in de jaarrekening 2003 met uitzondering van hetgeen onder het hoofdstuk stelselwijziging is weergegeven.

Grondslagen voor de consolidatie

Criteria voor de geconsolideerde jaarrekening

In de geconsolideerde jaarrekening worden overeenkomstig uniforme grondslagen, de financiële gegevens van de N.V. Luchthaven Schiphol en haar op bladzijde 90 vermelde groepsmaatschappijen volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder groepsmaatschappijen worden verstaan de maatschappijen die tot de economische eenheid van de N.V. Luchthaven Schiphol behoren en waarin door haar beslissende zeggenschap over het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend.

De financiële gegevens van deelnemingen die als joint venture kwalificeren, zijn in de geconsolideerde jaarrekening 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 wordt uitgeoefend. Een overzicht van deze rechtspersonen is opgenomen op bladzijde 90.

De resultaten van de in de loop van het jaar verworven groepsmaatschappijen worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap beslissende zeggenschap heeft verkregen op het beleid van de groepsmaatschappij. De financiële gegevens van de in de loop van het jaar afgestoten groepsmaatschappijen blijven in de consolidatie opgenomen tot aan het moment van vervreemding. Het aandeel van de overige aandeelhouders in het geconsolideerde eigen vermogen en het geconsolideerde resultaat is vermeld onder aandeel van derden.

Intercompany transacties, intercompany winsten en onderlinge vorderingen en schulden tussen groepsmaatschappijen worden geëlimineerd. Waarderingsgrondslagen van groepsmaatschappijen zijn waar nodig gewijzigd om aansluiting te krijgen bij de geldende waarderingsgrondslagen voor de Groep.

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.

Grondslagen voor waardering van activa en passiva en de bepaling van het resultaat

Stelselwijziging

De grondslagen voor de waardering en resultaatbepaling zijn ten opzichte van de jaarrekening 2003 niet gewijzigd met uitzondering van de activering van ICT uren voor de ontwikkeling van geautomatiseerde toepassingen en softwarelicenties onder de rubriek 'immateriële vaste activa'. De reden voor deze stelselwijziging is dat hierdoor het inzicht in het vermogen en resultaat verbetert. Voorts is het nieuwe stelsel zowel nationaal als internationaal meer gebruikelijk, waardoor de vergelijkbaarheid toeneemt.

De implementatie ervan heeft tot de volgende aanpassingen geleid: Interne uren en externe uren gemaakt in de uitvoerings- en afsluitingsfase (ontwikkeling) van ICT projecten worden geactiveerd op basis van een tijdsregistratie. Interne- en externe uren gemaakt in de initiatief- en definitiefase (onderzoek) worden niet geactiveerd. De uurtarieven worden gebaseerd op een integrale kostprijsberekening. Softwarelicenties worden opgenomen tegen kostprijs. De investering in 2004 van de activering van ICT uren voor de ontwikkeling van geautomatiseerde toepassingen en softwarelicenties bedraagt in totaal € 5,1 miljoen.

De vergelijkende cijfers over 2003 zijn niet aangepast voor deze stelselwijziging, omdat de urenregistratie over het boekjaar 2003 niet met terugwerkende kracht beschikbaar was. Indien de vergelijkende cijfers over 2003 wel waren aangepast, dan zou de activering in 2003 – zo is de inschatting van het management – niet materieel hebben afgeweken van de activering over 2004, gezien de min of meer gelijke omvang van ICT- activiteiten in beide jaren.

Vreemde valuta

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 financiële baten en lasten. De koersverschillen die ontstaan bij de omrekening van netto-investeringen in buitenlandse deelnemingen worden rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Tenzij hierna anders vermeld, geschiedt de waardering van de activa en passiva tegen nominale waarde.

Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa hebben betrekking op

- de kosten van goodwill welke is verkregen van derden;
- kosten die verband houden met oprichting van vennootschappen en met de uitgifte van aandelen;
- ICT uren in het kader van ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen;
- Kosten ter zake van het verkrijgen van softwarelicenties.

Goodwill is opgenomen als het verschil tussen verkrijgingsprijs en netto vermogenswaarde, welke is berekend op basis van de grondslagen van Schiphol Group. Goodwill wordt lineair afgeschreven overeenkomstig de geschatte economische levensduur. Bij de waardering wordt voorts rekening gehouden met duurzame waardeverminderingen.

Interne uren en externe uren gemaakt in de uitvoerings- en afsluitingsfase (ontwikkeling) van ICT projecten worden geactiveerd op basis van een tijdsregistratie. Interne- en externe uren gemaakt in de initiatief- en definitiefase (onderzoek) worden niet geactiveerd. De uurtarieven worden gebaseerd op een integrale kostprijsberekening. Softwarelicenties worden opgenomen tegen kostprijs.

Voor wat betreft de kosten die verband houden met oprichting van vennootschappen, de uitgifte van aandelen en ontwikkelingskosten immateriële vaste activa wordt conform het bepaalde in artikel 2:365 lid 2 BW voor de nog niet afgeschreven kosten een wettelijke reserve aangehouden.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten

Materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen overeenkomstig de geschatte economische levensduur en bijzondere waardeverminderingen. Op terreinen wordt niet afgeschreven.

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 of tegen lagere marktwaarde. De historische kostprijs is inclusief:

- Bouwrente voor grootschalige investeringen;
- Uren van eigen medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten. In het uurtarief is begrepen een opslag voor indirecte kosten.

Vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen onderscheiden zich van operationeel vastgoed op basis van de volgende criteria:

- Vastgoedbeleggingen worden aangehouden om huuropbrengsten te genereren en/of waardestijging te realiseren;
- Vastgoedbeleggingen genereren kasstromen die grotendeels onafhankelijk zijn van de andere activa van de onderneming.

Tot de vastgoedbeleggingen behoren niet vastgoed voor (toekomstig) eigen gebruik of vastgoed in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van het toekomstig gebruik als vastgoedbelegging.

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

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.

Gelet op het langlopende karakter van de contracten is uit voorzichtigheidsoverwegingen uitsluitend een waarde toegekend aan de eindwaarden indien het erfpachtcontract binnen 20 jaar expireert. 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).

Ongerealiseerde waardeveranderingen die ontstaan als gevolg van een wijziging in de reële waarde van vastgoedbeleggingen, worden verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de ongerealiseerde waardeveranderingen 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.

Vastgoed in ontwikkeling ten behoeve van toekomstig gebruik als vastgoedbelegging wordt onder activa in aanbouw gepresenteerd en gewaardeerd zoals hiervoor is vermeld.

De materiële vaste activa waarvan de vennootschap of haar dochtermaatschappijen krachtens een lease overeenkomst het economisch eigendom hebben, worden geactiveerd. Deze activa zijn verantwoord onder materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten en vastgoedbeleggingen en worden gewaardeerd tegen de laagste van reële waarde van het geleasde eigendom of de contante waarde van de minimale leasebetalingen bij aanvang van het leasecontract. Voor zover op activa, die de vennootschap zelf in eigendom heeft, wordt afgeschreven, wordt deze afschrijvingsmethodiek ook toegepast op identieke, doch geleasde activa.

Financiële vaste activa

De financiële vaste activa bestaan uit deelnemingen, overige financiële vaste activa en overige vorderingen. De deelnemingen worden gewaardeerd tegen netto-vermogenswaarde, onder gebruikmaking van grondslagen identiek aan die van Schiphol Group. Deelnemingen waarin geen invloed van betekenis wordt uitgeoefend, worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs onder aftrek van een eventuele voorziening voor duurzame waardevermindering. De deelnemingen worden niet lager dan nihil gewaardeerd tenzij er garanties zijn verstrekt. De overige financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen nominale waarde en verminderd met een, indien noodzakelijk, voorziening voor eventuele oninbaarheid.

Vlottende activa

Vorraden

Vastgoedbeleggingen waarvoor het voornemen bestaat deze te verkopen worden verantwoord als voorraad. De tot deze categorie behorende voorraad grond (bouwlocaties) wordt gewaardeerd op verkrijgingsprijs. In de verkrijgingsprijs zijn tevens opgenomen de kosten die samenhangen met de verwerving van de grond en kosten voor bouwrijp maken van de grond.

De overige voorraden worden gewaardeerd op basis van gemiddelde inkooprijzen.

De voorraden ten behoeve van het technisch onderhoud worden op nihil gewaardeerd.

Vorderingen

De vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde, onder aftrek van een voorziening wegens eventuele oninbaarheid.

Liquide middelen

De liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Herwaarderingsreserve

De herwaarderingsreserve wordt aangehouden voor ongerealiseerde mutaties van de reële waarde van de vastgoedbeleggingen (vastgoed en terreinen). Dotaties aan deze reserve geschieden, in overeenstemming met Richtlijn 213, uit de winstbestemming, rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen valt de ongerealiseerde herwaardering van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves.

Voorzieningen

De voorzieningen voor vervroegde uitdiensttreding worden in het algemeen gewaardeerd tegen de actuariael berekende waarde, waarbij de gehanteerde rekenrente 4% bedraagt (2003: 4%).

De voorziening voor latente belasting wordt gewaardeerd tegen nominale waarde en is berekend op basis van de (gecumuleerde) ongerealiseerde waardeveranderingen vanaf 1 januari 2002 rekening houdend met het tarief voor vennootschapsbelasting waartegen de latente belastingverplichtingen naar verwachting worden afgewikkeld.

De overige voorzieningen zijn opgenomen voor het nominale bedrag.

Langlopende schulden

De langlopende schulden worden opgenomen voor het nominale bedrag.

De hieronder tevens begrepen egalisatierekening investeringsfaciliteiten bevat de investeringssubsidies, welke een bijdrage vormen in de exploitatiekosten die aan investeringen zijn verbonden, na aftrek van de jaarlijks berekende vrijval. Waardering vindt plaats tegen nominale waarde.

Kortlopende schulden

De kortlopende schulden worden opgenomen voor het nominale bedrag.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemeen

Tenzij hierna anders vermeld, geschiedt de waardering van baten en lasten tegen nominale waarde en worden zij verantwoord onder toepassing van het toerekeningsbeginsel.

Netto-omzet

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van geleverde diensten onder aftrek van 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.

Ongerealiseerde waardeveranderingen

Hieronder zijn verantwoord de ongerealiseerde mutaties in de reële waarde van de vastgoedbeleggingen.

Afschrijvingsmethodiek en –termijnen

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 vastgoedbeleggingen, objecten in aanbouw en op grond wordt niet afgeschreven.

Afschrijvingstermijnen

Immateriële vaste activa

▪ Goodwill	5 jaar
▪ Oprichtingskosten	2 jaar
▪ ICT uren in het kader van ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	3 jaar
▪ Softwarelicenties	3 jaar

Materiële vaste activa

▪ Banen, rijbanen en platformen	30-40 jaar
▪ Terreinen en wegen	
- Parkeerterreinen	30 jaar
- Wegen	30 jaar
- Overige verhardingswerken	10-30 jaar
▪ Gebouwen	20-40 jaar
▪ Installaties	5-30 jaar
▪ Overige vaste bedrijfsmiddelen	3-20 jaar

Egalisatierekening Investeringsfaciliteiten

De investeringsfaciliteiten vallen, naar rato van de afschrijvingstermijnen van de activa waarop zij betrekking hebben, vrij ten gunste van het resultaat. De vrijval wordt in de winst- en verliesrekening opgenomen onder de afschrijvingen.

Belastingen

De belastingen over het resultaat worden berekend door toepassing van het geldende belastingpercentage over het resultaat van het boekjaar, waarbij rekening wordt gehouden met permanente verschillen tussen de commerciële en fiscale winstberekening.

De waardering van de passieve belastinglatentie vindt plaats tegen nominale waarde. Latente belastingvorderingen worden uitsluitend in de balans opgenomen indien het waarschijnlijk is dat er fiscale winst beschikbaar zal zijn voor verrekening in de toekomst.

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan vennootschapsbelasting. In de winst en verliesrekening is de belastinglast berekend over de commerciële winst, rekening houdend met verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. 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 € 2.115 miljoen hoger dan het commerciële vermogen. Dit wordt veroorzaakt door een hogere fiscale waardering van gronden van € 1.655 miljoen en een hogere fiscale waardering van opstallen en andere activa van € 460 miljoen. Zodra de definitieve aanslag vennootschapsbelasting 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 2004 niet gewaardeerd.

Met ingang van 2002 wordt een passieve latentie gevormd voor de vennootschapsbelasting die is toe te rekenen aan de ongerealiseerde waardeveranderingen van de boekjaren vanaf 2002. De passieve latentie is per 31 december 2004 berekend met het nieuwe tarief voor vennootschapsbelasting dat van kracht is met ingang van 1 januari 2005.

Derivaten

De vennootschap maakt gebruik van derivaten om de rentelasten op de opgenomen langlopende leningen te beperken en om koersrisico's op deze leningen af te dekken. Deze instrumenten betreffen renteswaps en valutaswaps. De resultaten uit hoofde van deze instrumenten worden, naar rato van de aan het boekjaar toe te rekenen effecten gesaldeerd in de winst- en verliesrekening en verantwoord onder de financiële baten en lasten. Indien swaps worden afgewikkeld omdat er geen tegengestelde positie meer voor bestaat, worden de opbrengsten of kosten hiervan rechtstreeks ten gunste of ten laste van het resultaat gebracht.

Activa

Vaste activa

1. Immateriële vaste activa

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

	Goodwill	Oprichtings- kosten	Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	Software licenties	Immateriële vaste activa in aanbouw	Totaal
Samenstelling ultimo boekjaar						
Aanschaffingswaarde	7.454	397	1.341	437	3.278	12.907
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen	-/- 4.751	-/- 397	-/- 177	-/- 82	-	-/- 5.407
Boekwaarde ultimo boekjaar	2.703	-	1.164	355	3.278	7.500
Boekwaarde aanvang boekjaar	3.806	235	-	-	-	4.041
Mutaties in het boekjaar	-/- 1.103	-/- 235	1.164	355	3.278	3.459
Samenstelling mutaties in het boekjaar						
Investeringen	940	-	1.401	437	3.278	6.056
Afschrijvingen	-/- 1.103	-/- 247	-/- 177	-/- 82	-	-/- 1.609
Bijz. waardeverminderingen	-/- 940	-	-	-	-	-/- 940
Hergroeperingen	-	12	-/- 60	-	-	-/- 48
Boekwaarde ultimo boekjaar	-/- 1.103	-/- 235	1.164	355	3.278	3.459

De goodwill heeft betrekking op de volgende posten:

- In 2001 heeft Schiphol Group een additioneel belang verkregen van 16,66% in Schiphol Telematics B.V.;
- Rotterdam Airport heeft in 2002 de horecafaciliteiten in het vertrekgedeelte van het Stationsgebouw overgenomen;
- Uitbreiding in 2003 van het belang van Schiphol Group in Schiphol Airport Development Company N.V. met 8,3% voor € 2,2 miljoen;
- In 2004 is het resterende 50% belang verkregen in Dartagnan B.V. De hiervoor betaalde goodwill bedraagt € 0,9 miljoen. Het bedrag aan betaalde goodwill is in 2004 ten laste van het resultaat gebracht op basis van een inschatting van de toekomstige resultaatontwikkeling.

De oprichtingskosten hebben betrekking op:

- Airport Real Estate Basisfonds C.V., Schiphol Real Estate Italy srl en Avioport S.p.A.

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 immateriële vaste activa in aanbouw hebben onder andere betrekking op de interne en externe uren die zijn besteed aan 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:

	Banen, rijbanen en platformen	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Totaal
Samenstelling ultimo boekjaar						
Aanschaffingswaarde	539.388	502.099	1.059.719	896.636	236.127	3.233.969
Afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen	-/- 190.152	-/- 95.619	-/- 368.179	-/- 383.643	-/- 136.304	-/- 1.173.897
Boekwaarde ultimo boekjaar	349.236	406.480	691.540	512.993	99.823	2.060.072
Boekwaarde aanvang boekjaar	356.707	366.514	682.681	406.924	82.363	1.895.189
Mutaties in het boekjaar	-/- 7.471	39.966	8.859	106.069	17.460	164.883
Samenstelling mutaties in boekjaar						
Opgeleverde activa	10.830	51.015	72.489	143.781	37.744	315.859
Acquisities	-	-	-	-	49	49
(De)consolidaties	-	-	602	-	782	1.384
Verkopen	-	-	-/- 7.170	-	-	-/- 7.170
Desinvesteringen	-/- 688	-/- 595	-/- 573	-/- 981	-/- 258	-/- 3.095
Bijz. waardeverminderingen	-/- 2.896	-/- 3.438	-/- 542	-/- 887	72	-/- 7.691
Hergroeperingen	-	4.042	-/- 22.472	19.656	173	1.399
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	-/- 30	-/- 30
Afschrijvingen	-/- 14.717	-/- 11.058	-/- 33.475	-/- 55.500	-/- 21.072	-/- 135.822
Totaal mutaties boekjaar	-/- 7.471	39.966	8.859	106.069	17.460	164.883

In de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten is een bedrag van € 47,1 miljoen begrepen inzake de boekwaarde van activa waarvan de vennootschap geen juridisch eigenaar is (financial lease).

In december 2004 is het hoofdkantoor van NV Luchthaven Schiphol voor 50% ondergebracht in het Airport Real Estate Basisfonds C.V. NV Luchthaven Schiphol neemt, via de 100% dochter Schiphol Real Estate B.V., voor 50% deel in het kapitaal van deze vennootschap. Dit belang wordt proportioneel (50%) geconsolideerd. Gelet op het feit dat NV Luchthaven Schiphol het ingebrachte pand zelf gebruikt, wordt het resterende belang van Schiphol Group in dit pand (75%), ook na deze inbreng verantwoord als materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten en niet als vastgoedbelegging. De in het overzicht met betrekking tot deze transactie verantwoorde kostprijs van de verkoop ter hoogte van € 7,2 miljoen betreft 50% van de totale boekwaarde van het verkochte object. De verkoopopbrengst bedroeg € 23,9 miljoen.

Voor een uiteenzetting van de bijzondere waardeverminderingen wordt verwezen naar de toelichting op de afschrijvingen en waardeveranderingen.

De hergroeperingen hebben betrekking op definitieve classificatie van investeringen in projecten 2003.

3. Activa in aanbouw of ontwikkeling

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

	Objecten in aanbouw tbv operationele activiteiten	Objecten in aanbouw tbv vastgoed- belegging	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	298.542	117.542	416.084
Investeringsuitgaven	260.529	33.591	294.120
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	-/- 315.859	-/- 15.234	-/- 331.093
Deconsolidatie	-	-/- 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
Boekwaarde ultimo boekjaar	247.985	111.652	359.637

4. Vastgoedbeleggingen

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

	Vastgoed in exploitatie	Terreinen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	393.470	255.644	649.114
Opgeleverde vastgoedbeleggingen	7.959	7.275	15.234
Ongerealiseerde waardeveranderingen	8.234	-/- 3.163	5.071
Overboeking	600	-	600
Hergroeperingen	31.160	-/- 32.412	-/- 1.252
Boekwaarde ultimo boekjaar	441.423	227.344	668.767

De hergroeperingen hebben betrekking op definitieve classificatie van de grond onder de in 2003 in opgeleverde vastgoedbeleggingen (WTC en Tristar).

In de categorie vastgoed in exploitatie is een bedrag van € 95 miljoen begrepen inzake de reële waarde van activa waarvan de vennootschap geen juridisch eigenaar is (financial lease). Onder terreinen zijn gronden begrepen die in erfpacht zijn uitgegeven.

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. Schiphol Group kan te allen tijden 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. Het percentage van alle huurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt 46%. Tussen één en vijf jaar vervalt 23% en na vijf jaar vervalt 31%.

5. Financiële vaste activa

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

	Deel- nemingen	Vorderingen op deel- nemingen	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	70.356	1.511	10.205	82.072
Investerings	-/- 2.028	-	-	-/- 2.028
(De)consolidatie	8.197	-/- 1.342	-	6.855
Opnames/aflossingen	-	-	4.464	4.464
Resultaat	5.546	-	-	5.546
Dividend	-/- 1.488	-	-	-/- 1.488
Omrekeningsverschillen	-/- 2.554	-	-	-/- 2.554
Reclassificatie van redeemable preference shares	-/- 42.049	42.049	-	-
Overige mutaties	3.744	-/- 169	-	3.575
Boekwaarde ultimo boekjaar	39.724	42.049	14.669	96.442

In 2004 heeft een heroriëntatie plaatsgevonden op de zeggenschap en mate van invloed van Schiphol Group bij groepsmaatschappijen en de daaruit voortvloeiende wijze van waarderen en consolideren. Het gevolg hiervan is dat met ingang van 1 januari 2004 de volgende wijzigingen zijn verwerkt:

Brisbane Airport Corporation Ltd (na herstructurering medio 2004 Brisbane Airport Holding No.2 Pty Ltd.), JFK IAT LLC, Pantares Tradeport Asia Ltd., Tradeport Hong Kong Ltd en Tradeport Singapore Ltd. worden met ingang van 1 januari 2004 op netto vermogenswaarde gewaardeerd op basis van het hebben van invloed van betekenis. Tot en met 2003 zijn deze deelnemingen gewaardeerd tegen kostprijs.

V.O.F. Proefdraaiplaats Holding 27. waarin Schiphol Group een 50% belang heeft, wordt proportioneel geconsolideerd op basis van de conclusie dat sprake is van gezamenlijke zeggenschap. De deelneming werd tot en met 2003 als overige deelneming verantwoord en gewaardeerd tegen kostprijs.

Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V. wordt met ingang van 1 januari 2004 proportioneel geconsolideerd. Als gevolg van sterk afwijkende bedrijfsactiviteiten is proportionele consolidatie bij BPS tot en met 2003 achterwege gebleven. De waardering vond tot en met 2003 plaats tegen kostprijs.

Flight Forum CV, waarin Schiphol Group een 49% belang heeft, wordt met ingang van 1 januari 2004 verantwoord als deelneming waar invloed van betekenis wordt uitgeoefend. Tot en met 2003 werd deze vennootschap proportioneel geconsolideerd. Wat betreft Flight Forum is geen sprake van gezamenlijke zeggenschap. De waardering is met ingang van 1 januari 2004 op netto vermogenswaarde.

Het totale effect van deze wijzigingen bedraagt € 5,5 miljoen positief. Hiervan wordt in totaal € 7,0 miljoen positief veroorzaakt door de veranderde verwerkingswijze van Brisbane Airport Corporation Ltd.

In 2004 heeft een financiële herstructurering plaatsgevonden betreffende Brisbane Airport Corporation Ltd. (BACL). Als gevolg van deze herstructurering heeft Schiphol Group, evenals alle andere aandeelhouders in BACL, haar aandelen in BACL ingeruild tegen aandelen in een nieuwe vennootschap Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. (BACH). Deze vennootschap houdt alle aandelen in Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd. (BACH2). BACH2 houdt alle aandelen in BACL.

De ruil van aandelen BACL voor aandelen BACH heeft plaatsgevonden tegen de reële waarde van BACL op het moment van de herstructurering. Voor wat betreft het belang van Schiphol Group bedroeg deze reële waarde € 84,1 miljoen. Deze reële waarde ligt hoger dan de netto vermogenswaarde van het belang van Schiphol Group van € 54,2 miljoen. De meerwaarde begrepen in de waarde van de aandelen BACH wordt geëlimineerd, aangezien de herstructurering op geconsolideerd niveau slechts als een verhangings van het belang in BACL wordt aangemerkt.

Na de financiële herstructurering houdt Schiphol Group zogeheten ordinary shares, redeemable preference shares en performance shares in 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 tien jaar worden terugbetaald aan de aandeelhouders. Op basis van deze kenmerken is besloten de nominale waarde van de redeemable preference shares ad € 42,0 miljoen als langlopende vordering op deelneming te classificeren en de vergoeding op deze aandelen als rentebate (in 2004 € 2,9 miljoen).

Vlottende activa

6. Voorraden

De voorraden zijn als volgt samengesteld:

	2004	2003
Voorraad grond ten behoeve van vervreemding	25.269	27.031
Voorraad ten behoeve van technisch onderhoud en facilitaire dienstverlening	2.508	3.198
Totaal	27.777	30.229

In de voorraad grond ten behoeve van vervreemding is de A4 zone Oost en West opgenomen voor een bedrag van € 15,8 miljoen. Schiphol Group is daarvan geen juridisch eigenaar.

Onder de voorraad ten behoeve van het technisch onderhoud en de facilitaire dienstverlening is een voorziening opgenomen inzake incurantheid als gevolg van technische veroudering.

7. Vorderingen

De samenstelling van de vorderingen is als volgt:

	2004	2003
Debiteuren	68.438	64.463
Participanten en deelnemingen	6.568	5.924
Overige vorderingen	15.436	15.286
Overlopende activa	28.467	35.719
Totaal	118.909	121.392

Onder debiteuren is een voorziening opgenomen van € 2,5 miljoen (2003: € 2,2 miljoen) voor eventuele oninbaarheid. De overige vorderingen bevatten een vordering van circa € 12,4 miljoen (2003: circa € 10,7 miljoen) ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen, waarvan € 12,3 miljoen betrekking heeft op te vorderen omzetbelasting (2003: € 10,4 miljoen).

8. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan voor € 228 miljoen (2003: € 247 miljoen) uit deposito's met een looptijd variërend van 1 tot 12 maanden. De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

Passiva

9. Eigen vermogen

Het totaalresultaat van Schiphol Group bedraagt:

Geconsolideerd netto resultaat na belastingen	158.257
Omrekeningsverschillen deelnemingen	-/ 2.151
Totaal resultaat Schiphol Group	156.106

Een toelichting op de samenstelling en het verloop van het eigen vermogen is opgenomen in de toelichting op de vennootschappelijke balans.

10. 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 2 B.V., Malpensa Real Estate srl en Avioport S.p.A.

Voorzieningen

11. Vervroegde uitdiensttreding

De samenstelling en het verloop van de voorziening vervroegde uitdiensttreding is als volgt:

	Functioneel leeftijdsontslag	Wachtgeld	BUT	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	19.383	628	6.593	26.604
Onttrekkingen	-/ 2.278	-/ 147	-/ 2.974	-/ 5.399
Vrijval	-	-	-/ 416	-/ 416
Dotaties	2.232	2.523	1.729	6.484
Boekwaarde ultimo boekjaar	19.337	3.004	4.932	27.273

De voorzieningen functioneel leeftijdsontslag en wachtgeld worden actuariael berekend, waarbij een rekenrente is gehanteerd van 4% (2003: 4%). In de voorziening voor functioneel leeftijdsontslag is een bedrag begrepen van € 10,2 miljoen met betrekking tot toekomstige uitkeringsgerechtigden (2003: € 10,3 miljoen). De BUT voorziening vloeit voort uit:

- De in 1996 /1997 vastgestelde CAO waarin medewerkers de mogelijkheid wordt geboden vervroegd, dat wil zeggen voor de FPU-gerechtigde leeftijd, uit dienst te treden.
- De reorganisatie in 1999 waarbij een groep medewerkers een BUT regeling is aangeboden.
- De regeling 55+ en nachtdiensten waarbij sinds 2001 de fulltime medewerkers van 55 jaar en ouder die nachtdiensten blijven verrichten, de mogelijkheid is gegeven eerder te stoppen met werken.

12. Voorziening voor latente belasting

De samenstelling en het verloop van de voorziening voor latente belasting is als volgt:

	2004	2003
Boekwaarde aanvang boekjaar	33.575	5.147
Dotaties	1.749	28.428
Vrijval als gevolg van gewijzigd tarief voor vennootschapsbelasting	-/- 3.071	-
Boekwaarde ultimo boekjaar	32.253	33.575

13. Overige voorzieningen

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

	Onder- rentabiliteit Lelystad	Reorgani- satie	Overige	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	2.708	1.073	68	3.849
Onttrekkingen	-/- 422	-/- 41	-	-/- 463
Dotaties	-	-	10.000	10.000
Overige mutaties	-	-/- 832	-	-/- 832
Vrijval	-/- 2.286	-/- 200	-	-/- 2.486
Boekwaarde ultimo boekjaar	-	-	10.068	10.068

Onderrentabiliteit Lelystad

De voorziening voor onderrentabiliteit is in 1993, uit hoofde van een verplichting ten tijde van de overname, gevormd en werd aangewend ter dekking van toekomstige negatieve resultaten van de groepsmaatschappij N.V. Luchthaven Lelystad. De voorziening is in 2004 vrijgevallen ten gunste van het resultaat. Voor een uiteenzetting van de vrijval wordt verwezen naar de toelichting op de afschrijvingen en waardeveranderingen.

Reorganisatie

De voorziening voor reorganisatie betrof de nog te verwachten kosten als gevolg van een in 1999 doorgevoerde interne reorganisatie.

Overige voorzieningen

Gedurende 2004 is vast komen te staan dat Schiphol Group een verplichting heeft in het kader van enkele claims en geschillen. Eén van deze 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 is daarom voor dit terrein een bouwverbod ex. Artikel 38 van de Luchtvaartwet (oud) afgekondigd. Gelet op de vele procedurele onzekerheden en op basis van het gewezen vonnis van de Rechtbank Haarlem terzake en de ingewonnen juridische adviezen is het reëel om rekening te houden met een schadebedrag voor de luchthaven dat niet verhaald kan worden op derden. De prognose van de schadeberekening is afhankelijk van diverse factoren. Terzake van voornoemde claims en geschillen is ten laste van het boekjaar 2004 een gezamenlijke voorziening getroffen van € 10 miljoen.

14. Langlopende schulden

De samenstelling van de langlopende schulden is als volgt:

	2004 Rente % gemiddeld	2004 Totaal	2004 Vervallend na 5 jaar	2003 Totaal	2003 Vervallend na 5 jaar
Obligaties en onderhandse leningen en financiële leaseverplichtingen	5	866.711	520.752	925.138	636.533
Schulden aan kredietinstellingen	6	21.715	-	34.594	-
Egalisatierekening investeringsfaciliteiten		11.560	6.109	12.516	7.484
Overig		59.678	47.290	51.948	47.916
		959.664	574.151	1.024.196	691.933

In 1999 (meest recentelijk geactualiseerd in 2004) heeft 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 € 1.000 miljoen. Ultimo boekjaar is voor een totaal van € 605,7 miljoen opgenomen. Voor een uiteenzetting van de op deze leningen afgesloten derivaten wordt verwezen naar niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen.

In de obligaties en onderhandse leningen en financiële leaseverplichtingen zijn twee financiële leasecontracten opgenomen. Het betreft leasecontracten voor de financiering van Parkeerterrein P1/Traverse en voor Triport. Beide contracten zijn afgesloten met het ABP. De resterende looptijden bedragen 31 respectievelijk 30 jaar. De restant schuld ultimo 2004 bedraagt voor P1/Traverse € 56,9 miljoen en voor Triport € 57,9 miljoen.

Onder de overige langlopende schulden zijn opgenomen de ontvangen afkoopsommen van erfpachtcontracten en de huurincentives die jaarlijks naar rato van de duur van het contract in de winst- en verliesrekening vrijvallen. Daarnaast is in de overige langlopende schulden begrepen de verrekening ter hoogte van € 5,6 miljoen van de havengelden die in de tarieven per 1 april 2006 zullen worden verrekend. Zie voor een uiteenzetting over de verrekening van de havengelden de toelichting bij de geconsolideerde winst- en verliesrekening.

De in het volgend boekjaar af te lossen bedragen zijn in de balans onder kortlopende schulden opgenomen en bedragen € 81,4 miljoen (2003: € 54,6 miljoen).

15. Kortlopende schulden

De samenstelling van de kortlopende schulden is als volgt:

	2004	2003
Binnen een jaar vervallende aflossingen van langlopende schulden	81.411	54.575
Schulden aan kredietinstellingen	14.284	12.773
Schulden aan leveranciers	39.916	76.700
Schulden aan participanten en deelnemingen	5.260	4.430
Schulden ter zake van belastingen en premies sociale verzekeringen	121.631	43.461
Schulden ter zake van pensioenen	723	1.534
Overige schulden	19.847	15.615
Overlopende passiva	117.512	127.642
	400.584	336.730

De schulden ter zake van belastingen en premie sociale verzekeringen zijn als volgt te specificeren:

	2004	2003
Loonbelasting	2.834	2.853
Vennootschapsbelasting	118.273	39.917
Overige belastingen	524	691
	121.631	43.461

De overlopende passiva zijn als volgt te specificeren:

	2004	2003
Te betalen interest	15.077	16.066
Nog te betalen kosten	64.434	83.961
Vooruitontvangen baten	38.001	27.615
	117.512	127.642

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Behalve de in de balans opgenomen schulden bestaan er voor de vennootschap nog de volgende verplichtingen:

	2004	2003
Verplichtingen met betrekking tot:		
■ investeringen	95.460	105.271
■ operationele lease- en huurcontracten	2.261	2.769
■ langlopende onderhouds- en schoonmaakcontracten	54.484	60.017
■ subsidies en andere bijdragen aan derden	9.141	9.106
Garantie verstrekt aan derden ten behoeve van:		
■ door personeel opgenomen leningen en overige garanties	1.282	1.035
	162.628	178.198

Onder subsidies en andere bijdragen is € 8,5 miljoen begrepen inzake een financiële bijdrage in het kader van het Uitwerkingsplan Mainport en Groen, waarvan de uitkeringen gespreid plaatsvinden over de jaren 2006 t/m 2009. Verder is hieronder € 0,6 miljoen inzake het Schipholfonds begrepen.

Derivaten

Voor een totaal van US\$ 75 miljoen en voor JPY 10 miljard zijn in 2002 gecombineerde rente/valutaswaps afgesloten, ter dekking van het rente- en valutarisico op leningen. Deze swaps lopen af in 2007 en 2009. Daarnaast zijn voor € 27 miljoen renteswaps afgesloten ter dekking van het interestrisico op langlopende leningen. Deze swaps lopen af in 2009. De marktwaarde van de swaps bedraagt € 60,6 miljoen negatief. De aangegane swaptransacties matchen 100% met onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en of vaste rente.

Onderpand

Het Airport Real Estate Basisfonds C.V. heeft 11 panden behorende tot de vastgoedportefeuille in onderpand gegeven aan de ING Bank N.V. en Fortis Bank N.V. voor een bedrag van € 35,2 miljoen. Schiphol Group heeft een belang van 50% in deze vennootschap.

Claims en Geschillen

De beroepen en bezwaren die tegen de havengeldverhogingen 2000, 2001, 2002 en 2005 zijn ingesteld zijn nog aanhangig.

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.

Aansprakelijkheden

De groepsmaatschappijen Airport Real Estate Management B.V., Schiphol Telematics B.V., Flight Forum Beheer B.V. en Flight Square Beheer B.V. zijn als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van respectievelijk Airport Real Estate Basisfonds C.V., Schiphol Telematics C.V., Flight Forum CV en Flight Square C.V.

Schiphol Nederland B.V. heeft vergelijkbare aansprakelijkheid voor de schulden van VOF Proefdraaiplaats Holding 27.

Daarnaast heeft de vennootschap voor enige groepsmaatschappijen een verklaring van hoofdelijke aansprakelijkheid gedeponereerd als bedoeld in artikel 2:403 BW, waarvoor wordt verwezen naar pagina 90.

16. Netto-omzet

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

	2004	2003
Havengelden	506.658	466.297
Concessies	120.331	115.497
Verhuringen	106.337	104.912
Autoparkeergelden	69.086	62.563
Utiliteitsdiensten	6.235	17.554
Verkoop vastgoed	23.852	29.874
Overige activiteiten	54.870	63.010
	887.369	859.707

Business Areas

De samenstelling van de som der bedrijfsopbrengsten over Business Area's is als volgt:

	2004	2003
Aviation	520.855	484.062
Consumers	236.528	251.392
Real Estate	95.245	173.092
Alliances and Participations	57.036	47.255
	909.664	955.801

Havengelden

De samenstelling van de havengelden is als volgt:

	2004	2003
Vliegtuigerelateerde vergoedingen	163.152	159.357
Passagiersgerelateerde vergoedingen	189.539	176.618
Security Service Charge	147.099	123.152
Vliegtuigparkeergelden	6.868	7.170
	506.658	466.297

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 vanaf 2005, het verschil verrekenet 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 havengelden. Het verschil bedraagt € 16,0 miljoen, waarvan € 10,4 miljoen een kortlopend karakter heeft. Het totale bedrag is ten laste van de havengeldopbrengsten over 2004 verantwoord.

Concessies

Schiphol Group heeft in totaal 103 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 aangewezen locatie tot exploitatie en beheer van een commerciële activiteit (outlet). Deze 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 9,8% van de concessiecontracten voor korter dan 3 jaar is vastgelegd, 70,6 % van de concessiecontracten voor 3-5 jaar is vastgelegd en 19,6 % van de concessiecontracten voor een periode langer dan 5 jaar is vastgelegd.

Verhuringen

De samenstelling van de verhuringen is als volgt:

	2004	2003
Verhuringen vastgoedbeleggingen (gebouwen) inclusief servicekosten	36.473	39.872
Verhuringen vastgoedbeleggingen (terreinen)	23.171	21.553
Verhuringen operationeel onroerend goed inclusief servicekosten	46.693	43.487
	106.337	104.912

De opbrengsten uit overige activiteiten betreffen onder meer doorberekende diensten, werkzaamheden aan derden en reclame.

17. Ongerealiseerde waardeveranderingen

De samenstelling van de ongerealiseerde waardeveranderingen is als volgt:

	2004	2003
Toekennen eindwaarden aan erfpachtcontracten	-	32.475
Herwaardering gekapitaliseerde kosten	-/- 2.034	19.800
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	4.776	13.700
Opleveringen nieuwe gebouwen	1.729	28.100
Marktwaardeaanpassing	600	-/- 45.100
Opwaardering voormalig vervuilde grond de Pit	-	33.800
	5.071	82.775

In 2003 bestaan de ongerealiseerde waardeveranderingen ter hoogte van € 82,8 miljoen uit een aantal incidentele bijzondere posten, zoals het toekennen van eindwaarden aan erfpachtcontracten, een herberekening van gediscoteerde kosten van groenvoorzieningen en infrastructuur en een opwaardering van grond als gevolg van sanering van vervuiling.

In 2004 zijn er geen bijzondere posten verantwoord.

18. Geactiveerde productie voor het eigen bedrijf

De geactiveerde productie voor het eigen bedrijf betreft bouwrente op grootschalige en commerciële investeringen en interne uren van medewerkers die in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten worden geactiveerd. De samenstelling is als volgt:

	2004	2003
Geactiveerde interne uren	13.378	8.177
Geactiveerde rente	3.846	5.142
	17.224	13.319

19. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

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

	2004	2003
Uitbestedingen	151.155	131.933
Aankoop van energie	14.487	24.205
Onderhoud	57.401	45.933
Andere externe kosten	87.278	96.181
	310.321	298.252

De kosten voor beveiligingsactiviteiten vormen een onderdeel van de uitbestedingen. Als gevolg van de overname van deze taken van de overheid per 1 april 2003 is de stijging van de kosten voor uitbestedingen grotendeels het gevolg hiervan.

20. Salarissen en sociale lasten

	2004	2003
Salarissen	117.316	112.056
Pensioenlasten	15.260	13.502
Sociale lasten	13.452	13.518
	146.028	139.076

Het gemiddeld aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar groepsmaatschappijen is 2.216 (2003: 2.231). De stijging van de salariskosten wordt veroorzaakt door hogere winstuitkeringen, eenmalige uitkeringen, kosten beëindiging-vergoedingen en wachtgeld en hogere pensioenlasten.

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Als gevolg van recente wijzigingen in de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, RJ 271 'Personeelsbeloningen' is een bedrijfstak-pensioenfonds niet zonder meer, zoals tot en met 2003 het geval was, te kwalificeren als toegezegde bijdrageregeling. Schiphol Group heeft het contract met het ABP beoordeeld. Op basis hiervan kwalificeert de pensioenregeling zich 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. Echter, naar informatie van het ABP, is zij op dit moment 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 voor de Jaarverslaggeving (artikel 271.309) wordt de toegezegd pensioenregeling daarom verantwoord als een toegezegde bijdrageregeling.

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.

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

(x € 1)

Bestuurders

Periodiek betaalde beloningen	2004	2003
Drs G.J. Cerfontaine	345.047	345.047
Dr P.M. Verboom	269.529	269.529
Ir M.E. van Lier Lels	269.529	269.529
Totaal	884.105	884.105

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 herstellen van de invoerfout, de financiële positionering en het algemeen functioneren). In 2004 is door de directieleden aan de ROE doelstelling voldaan, terwijl aan de overige targets deels is voldaan.

Bonusbetaling (korte termijn)	2004	2003
(x € 1)		
Drs G.J. Cerfontaine	120.766	129.392
Dr P.M. Verboom	124.657	121.288
Ir M.E. van Lier Lels	104.443	121.288
Totaal	349.866	371.968

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) 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. 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 in 2004 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

Bonusbetaling (lange termijn)	2004	2003
(x € 1)		
Drs G.J. Cerfontaine	120.766	60.383
Dr P.M. Verboom	94.336	47.168
Ir M.E. van Lier Lels	48.832	47.168
Totaal	263.934	154.719

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies.

Pensioenkosten	2004	2003
(x € 1)		
Drs G.J. Cerfontaine	70.607	63.540
Dr P.M. Verboom	54.499	49.063
Ir M.E. van Lier Lels	54.909	48.843
Totaal	180.015	161.446

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten.

Overige vergoedingen	2004	2003
(x € 1)		
Drs G.J. Cerfontaine	11.532	11.187
Dr P.M. Verboom	10.518	10.193
Ir M.E. van Lier Lels	6.592	6.409
Totaal	28.642	27.789

	2004	2003
Totaal van de bezoldiging bestuurders (x € 1)	1.706.562	1.600.027

Inmiddels is in onderling overleg overeenstemming bereikt over het tijdstip waarop en de voorwaarden waaronder het dienstverband met Ir M.E. van Lier Lels wordt beëindigd. Ten laste van 2004 zijn onderstaande bedragen verantwoord. Deze bedragen zijn vastgesteld in overeenstemming met de in de arbeidsovereenkomst opgenomen regeling.

Uitkeringen bij beëindiging dienstverband	2004
(x € 1)	
Beëindigingvergoeding conform arbeidsovereenkomst	408.055

Daarnaast vindt de contractuele doorbetaling plaats van salaris tot 1 augustus 2005, van in totaal € 165.544.

Backservice pensioenen

De remuneratiecommissie heeft besloten het directiepensioen marktconform te maken. Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) heeft een herberekening gemaakt van de backservice.

In 2003 betreft de herberekening voor drs G.J. Cerfontaine de periode 1998-2003, voor dr P.M. Verboom de periode 1997-2003 en voor ir M.E. van Lier Lels de periode 2000-2003. In 2004 betreft de herberekening van het ABP voor drs G.J. Cerfontaine de periode 1998-2004, voor dr P.M. Verboom de periode 1997-2004 en voor ir M.E. van Lier Lels de periode 2000-2004. De hieruit voortvloeiende lasten zijn in het volgende schema samengevat:

Backservice pensioen	2004	2003
(x € 1)		
Drs G.J. Cerfontaine	54.235	325.413
Dr P.M. Verboom	35.493	215.260
Ir M.E. van Lier Lels	39.857	7.058
Totaal	129.585	547.731

De bezoldiging aan commissarissen is als volgt:

(x € 1)	2004	2003
mr P.J. Kalff	32.000	32.659
mr H. van den Broek	23.500	20.083
mr J.M. Hessels	24.500	23.083
dr J. Kremers	0	4.708
drs T.A. Maas-de Brouwer	23.500	20.083
mr S. Patijn	20.500	20.083
mr W.F.C. Stevens	24.500	23.083
T.H. Woltman	23.500	22.333
Totaal	172.000	166.115

In 2003 is in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besloten tot een aanpassing van de bezoldiging aan commissarissen per 1 april 2003. De beloning van de voorzitter bedraagt met ingang van 1 april 2003 € 28.000 per jaar. Voor de leden van de Raad van Commissarissen bedraagt de vergoeding € 20.500 per jaar. Daarnaast wordt aan de commissarissen die zitting hebben in de auditcommissie of remuneratiecommissie een vergoeding verstrekt van € 4.000 respectievelijk € 3.000 op jaarbasis. De vergoedingen zijn in 2004 niet aangepast. Tenslotte geldt een onkostenvergoeding van € 1.600 per jaar.

21. Afschrijvingen en waardeveranderingen immateriële vaste activa

De samenstelling van de afschrijvingen en waardeveranderingen op immateriële vaste activa is als volgt:

	2004	2003
Goodwill	2.043	1.777
Oprichtingskosten	247	150
Ontwikkeling geautomatiseerde toepassingen	177	0
Softwarelicenties	82	0
Totaal	2.549	1.927

22. Afschrijvingen en waardeveranderingen materiële vaste activa

De samenstelling van de afschrijvingen en waardeveranderingen op materiële vaste activa is als volgt:

	2004	2003
Banen, rijbanen en platformen	14.717	13.225
Terreinen en wegen	11.058	8.234
Gebouwen	33.475	34.054
Installaties	55.500	45.193
Overige vaste bedrijfsmiddelen	21.072	18.644
Totaal afschrijvingen en waardeveranderingen	135.822	119.350
Afschrijving inzake desinvesteringen	3.095	10.308
Bijz. waardeverminderingen materiële vaste activa	12.140	0
Totaal afschrijvingen en waardeveranderingen	151.057	129.658
Vrijval uit egalisatierekening investeringsfaciliteiten	-/- 956	-/- 993
Totaal afschrijvingen en waardeveranderingen	150.101	128.665
Totaal afschrijvingen en waardeveranderingen	152.650	130.592

De bijzondere waardeverminderingen hebben betrekking op Beech Avenue, Automatic People Mover, J-Pier en afwaardering ontwikkelingskosten Eindhoven voor € 6,9 miljoen.

Daarnaast werd er een bijzondere waardevermindering verantwoord op de Luchthaven Lelystad. Op korte en middellange termijn zijn er geprognoseerde verliezen en negatieve operationele kasstromen te verwachten. Dit heeft de directie van Schiphol Group doen besluiten € 7,4 miljoen op de materiële vaste activa van Luchthaven Lelystad af te waarderen. Deze afwaardering is vervolgens verlaagd met het restant van de voorziening onderrentabiliteit Lelystad ultimo 2004 ter hoogte van € 2,3 miljoen.

(in € 1.000)

Activa

	31 december 2004	31 december 2003
Vaste activa		
Financiële vaste activa	1.989.615	1.837.267
Vlottende activa		
Vorderingen	144.090	142.009
Liquide middelen	12.614	51.302
	2.146.319	2.030.578

Passiva

	31 december 2004	31 december 2003
Eigen vermogen		
Geplaatst kapitaal	77.712	77.712
Herwaarderingsreserve	304.539	297.874
Wettelijke reserves	14.694	10.796
Reserve omrekeningsverschillen	-/- 9.632	-/- 7.481
Overige reserves	1.705.075	1.603.782
Dividend	46.400	41.000
	2.138.788	2.023.683
Langlopende schulden aan groepsmaatschappijen	2.446	3.218
Kortlopende schulden	5.085	3.677
	2.146.319	2.030.578

23. Overige bedrijfskosten

In de overige bedrijfskosten is een bedrag van € 11,5 miljoen (2003: € 10,9 miljoen) overige personeelskosten begrepen.

Tevens is hierin een dotatie aan de overige voorzieningen begrepen van € 13,9 miljoen (2003: een vrijval van € 1,9 miljoen). De dotatie in 2004 is inclusief de voorziening van € 10 miljoen voor enkele claims en geschillen waarvan gedurende 2004 is vast komen te staan dat Schiphol Group een verplichting heeft. Voor nadere informatie hierover wordt verwezen naar de toelichting op de balans.

24. Financiële baten en lasten

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

	2004	2003
Rentebaten	8.902	9.803
Rentelasten	-/- 40.713	-/- 52.793
Overige financiële resultaten	3.085	246
	-/- 28.726	-/- 42.744

Het (negatieve) saldo van financiële baten en lasten daalde met € 14,0 miljoen onder andere door een eenmalige bate van € 8,9 miljoen in verband met het financiële leasecontract van het kantoorgebouw Triport.

25. Belastingen

Het effectieve belastingpercentage bedraagt 32,7%. Dit is in lijn met het geldende tarief van 34,5% verminderd met de resultaten van niet in de consolidatie opgenomen deelnemingen. Deze resultaten vallen fiscaal onder de deelnemingsvrijstelling. Daarnaast is de belastinglast over 2004 verminderd met een vrijval uit de voorziening voor latente belastingen van € 3,1 miljoen als gevolg van een verlaging van het vennootschapsbelastingpercentage van 34,5% naar 31,5% met ingang van 2005.

26. Aandeel in het resultaat van deelnemingen

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

Schiphol, 23 februari 2005

Voor geconsolideerde jaarrekening over 2004:

Raad van Commissarissen

mr P.J. Kalff, voorzitter
 mr H. van den Broek
 mr J.M. Hessels
 Mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer
 mr S. Patijn
 mr W.F.C. Stevens
 T.H. Woltman

Directie

drs G.J. Cerfontaine, President-directeur
 dr P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

Vennootschappelijke winst- en verliesrekening over 2004

(in € 1.000)

	2004	2003
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	2.671	6.981
Aandeel in het resultaat van deelnemingen	155.586	184.328
Resultaat na belastingen	158.257	191.309

Toelichting op vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening

(in € 1.000)

Algemeen

De waarderings- en resultaatsbepalingsgrondslagen voor de vennootschappelijke balans en winst- en verliesrekening zijn gelijk aan die van de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening. Derhalve wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde 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.

Financiële vaste activa

De samenstelling van de financiële vaste activa is als volgt:

	Deelnemingen in groeps- maat- schappijen	Vorderingen op groeps- maat- schappijen	Andere deelnemingen	Totaal
Boekwaarde aanvang boekjaar	1.814.844	15.365	7.058	1.837.267
Resultaat	155.271	–	315	155.586
Dividend	–	–	-/- 315	-/- 315
Omrekeningsverschillen	-/- 2.359	-/- 564	–	-/- 2.923
Boekwaarde ultimo boekjaar	1.967.756	14.801	7.058	1.989.615

De deelnemingen in groepsmaatschappijen betreft de 100% deelnemingen in Schiphol Nederland B.V. en Schiphol International. Andere deelnemingen betreft de 1% deelneming in Flughafen Wien AG. Een overzicht van deelnemingen in groepsmaatschappijen is opgenomen op bladzijde 90.

Eigen vermogen

Het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

							2004	2003
	Geplaatst kapitaal	Herwaar- derings reserve	Wettelijke reserve	Reserve omrekenings- verschillen	Overige reserves	Dividend	Totaal	Totaal
Stand aanvang								
boekjaar	77.712	297.874	10.796	-/- 7.481	1.603.782	41.000	2.023.683	1.870.698
Overige mutaties	-	-	-/- 1.582	-/- 2.151	1.581	-/- 41.000	-/- 43.152	-/- 38.324
Saldo ultimo boekjaar voor winstbestem- ming	77.712	297.874	9.214	-/- 9.632	1.605.363	-	1.980.531	1.832.374
Winstbestem- ming	-	6.665	5.480	-	99.712	46.400	158.257	191.309
Saldo ultimo boekjaar na winstbestem- ming	77.712	304.539	14.694	-/- 9.632	1.705.075	46.400	2.138.788	2.023.683
Geplaatst kapitaal								
Aandeelhouders:								
Staat der Nederlanden			58.937	75.8%				
Gemeente Amsterdam			16.915	21.8%				
Gemeente Rotterdam			1.860	2.4%				
			77.712	100.0%				

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt € 136.134.065 en is verdeeld in driehonderdduizend aandelen van € 453,78.

Herwaarderingsreserve

De herwaarderingsreserve wordt aangehouden voor ongerealiseerde mutaties van de reële waarde van de vastgoedbeleggingen (vastgoed en terreinen). Dotaties aan deze reserve geschieden, in overeenstemming met Richtlijn 213, uit de winstbestemming rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen valt de ongerealiseerde herwaardering van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves.

Wettelijke reserves

In de wettelijke reserves zijn opgenomen de wettelijke reserve deelnemingen, de wettelijke reserve oprichtingskosten en de wettelijke reserve voor ontwikkelingskosten immateriële vaste activa.

De onttrekking van € 1,6 miljoen betreft de dividenduitkeringen van deelnemingen en de afschrijving van de oprichtingskosten die worden toegevoegd aan de overige reserves.

De toevoeging van € 5,5 miljoen aan de wettelijke reserve betreft de activering van ontwikkelingskosten immateriële vaste activa voor een bedrag van € 4,4 miljoen en resultaat deelnemingen voor een bedrag van € 1,1 miljoen.

Het bedrag aan wettelijke reserves kan niet worden uitgekeerd aan de aandeelhouder.

Reserve omrekeningsverschillen

Onder de reserve omrekeningsverschillen worden de koersverschillen verantwoord die zijn ontstaan bij de omrekening van de netto investeringen in de buitenlandse deelnemingen.

Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Een specificatie van de niet uit de balans blijvende verplichtingen is opgenomen in de toelichting op de geconsolideerde balans. De vennootschap heeft voor enige groepsmaatschappijen (zie het overzicht op bladzijde 90 en 91) een verklaring van hoofdelijke aansprakelijkheid gedeponneerd als bedoeld in artikel 2:403 BW.

Schiphol, 23 februari 2005

Voor vennootschappelijke jaarrekening over 2004:

Raad van Commissarissen

mr P.J. Kalff, voorzitter
mr H. van den Broek
mr J.M. Hessels
Mevrouw drs T.A. Maas-de Brouwer
mr S. Patijn
mr W.F.C. Stevens
T.H. Woltman

Directie

drs G.J. Cerfontaine, President-directeur
dr P.M. Verboom, Lid Directie/CFO

Overige gegevens

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 goedgekeurde jaarrekening, gereserveerd tenzij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na goedkeuring van 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 goedkeuring van dit voorstel door de Raad van Commissarissen.

Voorstel tot winstbestemming

(* € 1.000)

Resultaat		158.257
Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:		
Toe te voegen aan de wettelijke reserves en ontwikkelingskosten immateriële vaste activa	-/-	5.480
Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve uit hoofde van ongerealiseerde waarderingsverschillen	-/-	3.593
Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve uit hoofde van wijziging in het tarief van de vennootschapsbelasting	-/-	3.072
		<hr/>
		-/- 12.145
		<hr/>
		146.112
Uit te keren dividend	-/-	46.400
		<hr/>
Toe te voegen aan de overige reserves		99.712

Dit voorstel is in de jaarrekening verwerkt.

Aan de aandeelhouders van N.V. Luchthaven Schiphol**Opdracht**

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2004 van N.V. Luchthaven Schiphol te Schiphol gecontroleerd. 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

Wij zijn van oordeel dat de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31 december 2004 en van het resultaat over 2004 in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving en voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

Amsterdam, 23 februari 2005

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Groepsmaatschappijen	Plaats van vestiging	Belang in %	Vennootschappen geconsolideerd naar evenredigheid:	Plaats van vestiging	Belang in %
Schiphol Nederland B.V. ¹⁾	Schiphol	100	Airport Real Estate Basisfonds C.V.	Schiphol	50
Schiphol Belgium N.V.	Antwerpen	100	Schiphol Telematics C.V.	Schiphol	50
Schiphol Australia Pty Ltd.	Brisbane	100	Schiphol Telematics B.V.	Schiphol	50
Schiphol North America Holding Inc.	Delaware	100	Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	50
Schiphol Retail US Inc.	Delaware	100	Flight Square Beheer B.V.	Schiphol	50
Schiphol Services Inc.	Delaware	100	Flight Square C.V.	Schiphol	50
Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	51	Flight Forum Beheer Venoot B.V.	Eindhoven	50
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100	Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50
N.V. Luchthaven Lelystad	Lelystad	100	V.O.F. Proefdraaiplaats Holding 27	Schiphol	50
Schiphol USA Inc.	New York	100	P.T. Angkasa Pura Schiphol	Jakarta	50
Schiphol USA LLC	Delaware	100	Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50
Rotterdam Airport B.V. ¹⁾	Rotterdam	100	Arlanda Schiphol Development Company AB	Stockholm	40
Rotterdam Airport Supplies Services B.V.	Rotterdam	100			
Rotterdam Airport Holding B.V. ¹⁾	Rotterdam	100	Overige deelnemingen		
Rotterdam Airport Vastgoed B.V.	Rotterdam	100	Flight Forum C.V.	Eindhoven	49,05
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	100	Beijing GSA Aviation Business Management Corporation Ltd.	Beijing	33 1/3
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100	Brisbane Airport Corporation Ltd. ³⁾	Brisbane	15,62
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	60	Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd. ³⁾	Brisbane	15,62
Malpensa Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	60	Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd ³⁾	Brisbane	15,62
Malpensa Real Estate 2 B.V.	Schiphol	60	T4 Expansion Development LLC	Delaware	40
Schiphol Real Estate Caravelle B.V.	Schiphol	100	JFK IAT LLC	New York	40
Schiphol Dienstverlening B.V. ¹⁾	Schiphol	100	Cargonaut B.V.	Schiphol	37
Schiphol International B.V.	Schiphol	100	Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	331/3
Schiphol Project Consult B.V. ¹⁾	Schiphol	100	SADC Parkmanagement B.V.	Schiphol	331/3
Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	Schiphol	100	Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	48
Schiphol Real Estate B.V. ¹⁾	Schiphol	100	Flughafen Wien AG	Wenen	1
Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	Schiphol	100	Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V.	Schiphol	100	Tradeport Singapore Ltd	Singapore	18,75
Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V.	Schiphol	100	Airport Medical Services B.V.	Haarlemmermeer	20
Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	100	Airport Medical Services C.V.	Haarlemmermeer	20
Schiphol Real Estate Tristar B.V.	Schiphol	100	Avioport S.p.A.	Lonate Pozzolo	42
HAFOK B.V. ²⁾	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			

1. Toegepast is artikel 2:403 BW.

2. Voorheen Schiphol Real Estate Parking B.V.

3. Als gevolg van een omwisseling door één van de andere aandeelhouders van convertible notes in aandelen is het belang van Schiphol Group gedaald van 15,82% naar 15,62%.

Historisch overzicht

(in € 1.000.000, tenzij anders aangegeven)

Historische cijfers zijn aangepast aan het huidige stelsel

	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Winst- en verliesrekening										
Netto-omzet	888	860	774	695	637	575	553	504	446	401
Ongerealiseerde waardeveranderingen	5	83	15	74	63	16	2	1	1	1
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	17	13	16	11	10	11	11	0	0	0
Som der bedrijfsopbrengsten	910	956	805	780	710	603	566	505	447	402
Som der bedrijfslasten excl. afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 499	-/- 488	-/- 452	-/- 383	-/- 340	-/- 312	-/- 287	-/- 259	-/- 236	-/- 225
EBITDA	411	468	353	397	370	291	280	246	210	178
Afschrijvingen en waardeveranderingen	-/- 153	-/- 131	-/- 106	-/- 101	-/- 107	-/- 82	-/- 83	-/- 80	-/- 74	-/- 69
Exploitatieresultaat	258	338	247	296	263	209	197	166	136	108
Financiële baten en lasten	-/- 29	-/- 43	-/- 39	-/- 35	-/- 35	-/- 32	-30	-/- 24	-/- 33	-/- 32
Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	-/- 71	-/- 104	-/- 71	3	4	6	3	2	-/- 5	1
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	158	191	137	263	232	183	169	144	98	78
Buitengewone lasten	-	-	-	-	-/- 18	-/- 29	0	0	0	0
Resultaat na belastingen	158	191	137	263	214	154	169	144	98	78
Balans										
Vaste activa	3.192	3.047	2.729	2.522	2.219	1.976	1.700	1.512	1.359	1.319
Vlottende activa	397	422	209	254	213	196	267	241	233	155
Totaal activa	3.590	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172	1.967	1.753	1.592	1.474
Eigen vermogen	2.139	2.024	1.871	1.783	1.548	1.356	1.207	1.058	916	820
Voorzieningen	70	64	41	38	54	71	43	39	33	29
Langlopende schulden (incl.aandeel derden)	981	1.044	523	459	448	342	536	524	514	519
Kortlopende schulden	401	337	502	494	382	403	180	133	129	106
Totaal passiva	3.590	3.469	2.938	2.775	2.432	2.172	1.967	1.753	1.592	1.474
Operationele cashflow ¹⁾	323	298	293	216	251	290	283	237	190	115
Ratio's										
Exploitatieresultaat als % netto-omzet	29,1	39,3	31,9	42,6	41,2	36,4	35,5	33,0	30,5	27,0
Interest dekkingsratio ²⁾	9,0	7,9	6,3	8,4	7,6	6,5	6,5	6,9	4,1	3,4
Rendement gemiddeld eigen vermogen	7,6	9,8	7,5	15,8	14,7	12,0	14,9	14,6	11,3	9,9
RONA ³⁾	8,3	11,7	9,4	12,5	12,5	11,4	12,2	11,6	10,2	8,7
ROCE ⁴⁾	8,0	11,5	9,4	12,8	13,8	11,8	11,5	10,8	9,6	8,3
Rentedragend vreemd vermogen / totaal vermogen	0,27	0,30	0,25	0,25	0,23	0,24	0,27	0,29	0,33	0,35
Gegevens per aandeel										
Winst per aandeel	924	1.117	799	1.536	1.250	901	987	844	572	455
Operationele cashflow per aandeel	1.885	1.738	1.710	1.258	1.468	1.696	1.655	1.386	1.112	673
Dividend per aandeel	271	239	245	263	133	119	119	93	66	41
Personeel										
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.216	2.231	2.134	2.038	1.864	1.868	1.928	1.791	1.717	1.687

1) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht

2) Interest dekkingsratio: Exploitatieresultaat / saldo financiële baten en lasten

3) Return on Net Assets (RONA): Exploitatieresultaat / gem. vaste activa

4) Return on Capital Employed (ROCE): Exploitatieresultaat / gem. (passiva -/- niet rentedragend kort vreemd vermogen)

Raad van Commissarissen

mr. P.J. Kalff (1937), voorzitter ¹⁾

Lid van de Raad sinds 1997; tweede termijn loopt in 2005 af.

Voorzitter Raad van Commissarissen Hagemeyer N.V.

Vice Voorzitter Raad van Commissarissen Stork N.V.

Lid Raad van Commissarissen Koninklijke Volker Wessels Stevin N.V.

Member of the Board Aon Corporation

Voormalig voorzitter Raad van Bestuur ABN AMRO Holding N.V.

mr. H. van den Broek (1936) ²⁾

Lid van de Raad sinds 2000; tweede termijn loopt in 2008 af.

Voorzitter Bestuur Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen "Clingendael"

Voorzitter Bestuur Carnegie Stichting en Beheersraad Haagse Academie voor Internationaal Recht

Voorzitter Alg. Bestuur Radio Nederland Wereldomroep

Lid Raad van Toezicht Universiteit Utrecht

Voorzitter Calamiteiten Commissie Stichting Calamiteitenfonds

Member Board of Advisors van Global Panel/Prague Society

Member Board of Advisors Global Leadership Foundation

Member Board of Advisors Stuar Lammert & Co Canada (M&A firm)

Voormalig Lid van de Europese Commissie, voormalig Minister van Buitenlandse Zaken

mr. J.M. Hessels (1942) ¹⁾

Lid van de Raad sinds 1994; derde termijn loopt in 2006 af.

Voorzitter van de Raad van Commissarissen van Euronext N.V.

Commissaris bij Koninklijke Philips Electronics N.V.

Commissaris bij Heineken N.V.

Commissaris bij Koninklijke Vopak N.V. (Tot mei 2005)

non executive bestuurder bij Fortis N.V.

Voormalig voorzitter Hoofddirectie Koninklijke Vendex KBB N.V.

Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer (1946) ²⁾

Lid van de Raad sinds 2001, eerste termijn loopt in 2005 af.

President HayVision Society

Commissaris bij ABN AMRO N.V.

Commissaris bij Philips Electronics Nederland B.V.

Lid Raad van Commissarissen Arbo Unie

Lid Raad van Commissarissen Twynstra Gudde

mr. S. Patijn (1936)

Lid van de Raad sinds 2002; eerste termijn loopt in 2006 af.

Commissaris Holding Nationale Goede Doelen Loterijen N.V.

Commissaris RAI Holding B.V.

Oud-burgemeester van Amsterdam

mr. W.F.C. Stevens (1938) ¹⁾

Lid van de Raad sinds 2002; eerste termijn loopt in 2006 af.

Voorzitter van de Raad van Commissarissen van NIB Capital N.V.

Commissaris bij Aegon N.V.

Commissaris bij TBI Holding

Senior counsel Baker & McKenzie

T.H. Woltman (1937) ²⁾

Lid van de Raad sinds 1998; tweede termijn loopt in 2006 af.

Voormalig voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam.

Voormalig Vice President KLM North America

1) Tevens lid van de auditcommissie

2) Tevens lid van de remuneratiecommissie

n.b.: alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.

Jhr. mr. J.P. Backer (1953), secretaris

Directie

Drs. G.J. Cerfontaine (1946)

President-directeur

Voorzitter Raad van Advies ING Groep N.V.

Lid Raad van Commissarissen Rüttchen Groep B.V.

Lid Raad van Commissarissen Stokvis & Niehe Producties 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.

Centrale Ondernemingsraad

Ing. P.L.T. Aardenburg	(1955)
H. Bakker	(1953)
C.G. Breems	(1945)
J.H. Enthoven	(1945)
M. Funke	(1952)
Mw. M. Goeman, plv. secretaris	(1953)
Drs. T.C. van Heijningen, voorzitter	(1953)
Mw. drs. M. Huls	(1970)
Mw. R. Karahan	(1976)
Ing. H.T.M. Krebbers	(1973)
Mw. T.E.P. van der Meulen	(1966)
W.F. Roozendaal, plv. voorzitter	(1950)
F.W.G.M. Sam, secretaris	(1948)
J.M. Willemsen	(1951)

Bijlage 1a

Verkeer en vervoer Schiphol

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
Passagiers				
(excl. Transitio)	42.425.392	39.808.649	+	6,6
Transito passagiers	115.788	151.751	-/-	23,7
Luchtvracht (in tonnen)	1.421.023	1.306.155	+	8,8
Luchtpost (in tonnen)	46.181	47.605	-/-	3,0
Vliegtuigbewegingen				
In het handelsverkeer	402.738	392.997	+	2,5
Overig verkeer	15.875	15.303	+	3,7
Vliegtuigbewegingen totaal	418.613	408.300	+	2,5

Bijlage 1b

Verkeer en vervoer Rotterdam Airport

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
Passagiers				
(excl. Transitio)	1.095.142	616.823	+	77,5
Luchtvracht (in tonnen)	43	230	-/-	81,3
Vliegtuigbewegingen				
In het handelsverkeer	18.175	14.458	+	25,7
Overig verkeer	40.627	52.485	-/-	22,6
Vliegtuigbewegingen totaal	58.802	66.943	-/-	12,2

Bijlage 1c

Verkeer en vervoer Eindhoven Airport

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
Passagiers				
(excl. Transitio)	694.451	422.899	+	64,2
Luchtvracht (in tonnen)	0	0		-
Vliegtuigbewegingen				
In het handelsverkeer	10.543	9.860	+	6,9
Overig verkeer	5.626	4.944	+	13,8
Vliegtuigbewegingen totaal	16.169	14.804	+	9,2

Bijlage 1d

Verkeer en vervoer Lelystad

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
Vliegtuigbewegingen totaal	111.722	119.754	-/-	6,7

Bijlage 1e

Verkeer en vervoer JFKIAT

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
Passagiers				
(excl. Transitio)	6.183.866	4.644.189	+	33,2
Luchtvracht (in tonnen)	n.b.	n.b.		
Vliegtuigbewegingen				
In het handelsverkeer	36.780	27.393	+	34,3
Overig verkeer	n.v.t.	n.v.t.		
Vliegtuigbewegingen totaal	36.780	27.393	+	34,3

n.b.: niet beschikbaar
n.v.t.: niet van toepassing

Bijlage 1f

Verkeer en vervoer Brisbane Airport

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
Passagiers				
(excl. Transit)	15.080.689	12.842.852	+	17,4
Luchtvracht (in tonnen)	n.b.	n.b.		
Vliegtuigbewegingen				
In het handelsverkeer	142.196	127.624	+	11,4
Overig verkeer	11.908	10.306	+	15,5
Vliegtuigbewegingen totaal	154.104	137.930	+	11,7

Passagiersbewegingen inclusief transit 1x geteld

(x 1.000)

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
1 Londen ¹⁾	119.714	112.193	+	6,7
2 Parijs ²⁾	75.314	70.512	+	6,8
3 Frankfurt	51.098	48.352	+	5,7
4 Amsterdam	42.541	39.960	+	6,5
5 Madrid	38.526	35.694	+	7,9
6 Rome ³⁾	30.636	28.043	+	9,2
7 Milaan ⁴⁾	27.502	26.379	+	4,3
8 München	26.815	24.193	+	10,8
9 Barcelona	24.550	22.748	+	7,9
10 Manchester	21.548	19.868	+	8,5

Bijlage 2

Vergelijkend overzicht van de grootste 10 Europese luchthavens

Vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer

(x 1.000)

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
1 Londen ¹⁾	889	863	+	2,9
2 Parijs ²⁾	735	709	+	3,8
3 Frankfurt	463	445	+	4,1
4 Amsterdam	403	393	+	2,5
5 Madrid	400	383	+	4,6
6 München	360	333	+	8,0
7 Rome ³⁾	335	320	+	4,4
8 Milaan ⁴⁾	309	307	+	0,5
9 Barcelona	288	279	+	3,3
10 Kopenhagen	269	256	+	5,2

Vrachtvervoer

(x 1.000 ton)

	2004	2003	Verandering t.o.v. 2003 in %	
1 Londen ¹⁾	1.771	1.647	+	7,6
2 Parijs ²⁾	1.740	1.589	+	9,5
3 Frankfurt	1.724	1.527	+	12,9
4 Amsterdam	1.421	1.306	+	8,8
5 Luxemburg	713	657	+	8,4
6 Brussel	654	602	+	8,8
7 Keulen	605	518	+	16,7
8 Luik	382	374	+	2,2
9 Milaan ⁴⁾	363	323	+	12,4
10 Madrid	337	306	+	10,0

- 1) Heathrow, Gatwick en Stansted
- 2) Charles de Gaulle en Orly
- 3) Fiumicino en Ciampino
- 4) Malpensa en Linate

n.b.: niet beschikbaar

- 1) Heathrow, Gatwick en Stansted
- 2) Charles de Gaulle en Orly
- 3) Fiumicino en Ciampino
- 4) Malpensa en Linate

Bijlage 3

Lijndienstmaatschappijen op Schiphol

Passagiers-/vrachtmaatschappijen

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1. Adria Airways | 44. JAL Japan Airlines |
| 2. Aer Lingus | 45. JAT Airways |
| 3. Aeroflot | 46. Jet2 |
| 4. Air Alps Aviation | 47. Kenya Airways |
| 5. Air Astana | 48. KLM |
| 6. air Baltic | 49. KLM exel |
| 7. Air Canada ^{*)} | 50. Korean Air |
| 8. Air France | 51. Kuwait Airways |
| 9. Air Malta | 52. Lithuanian Airlines |
| 10. Air Moldova | 53. LOT Polish Airlines |
| 11. Air Transat ^{*)} | 54. Lufthansa |
| 12. Air Wales | 55. Macedonian Airlines |
| 13. Airzena Georgian Airlines | 56. Maersk Air |
| 14. Alitalia | 57. Malaysia Airlines |
| 15. Armavia | 58. Malev Hungarian Airlines |
| 16. Austrian Airlines | 59. Martinair Holland |
| 17. Blue1 | 60. Meridiana |
| 18. bmi | 61. Northwest Airlines |
| 19. bmibaby | 62. Olympic Airlines |
| 20. British Airways | 63. PIA Pakistan International |
| 21. Bulgaria Air | 64. Pulkovo Airlines |
| 22. Cathay Pacific Airways | 65. Royal Air Maroc |
| 23. China Airlines | 66. Royal Jordanian |
| 24. China Southern Airlines | 67. SAS Scandinavian Airlines |
| 25. Continental Airlines | 68. Scot Airways |
| 26. Croatia Airlines | 69. Singapore Airlines |
| 27. Cyprus Airways | 70. SkyEurope Airlines |
| 28. Czech Airlines | 71. Surinam Airways |
| 29. Delta Air Lines | 72. Smartwings |
| 30. easyJet | 73. Swiss Int. Airlines |
| 31. Egypt Air | 74. Syrian Arab Airlines |
| 32. El-Al | 75. TACV Cabo Verde |
| 33. Eritrean Airlines | 76. TAP Portugal |
| 34. Estonian Airlines | 77. Thomsonfly |
| 35. Ethiopian Airlines | 78. THY Turkish Airlines |
| 36. EUjet | 79. Transavia Airlines |
| 37. EVA Airways | 80. Tunis Air |
| 38. Finnair | 81. Ukraine International Airlines |
| 39. Garuda Indonesia | 82. United Airlines |
| 40. Helvetic | 83. US Airways |
| 41. Iberia | 84. Varig |
| 42. Icelandair | 85. Virgin Express |
| 43. Iranair | |

Vrachtmaatschappijen

1. Asiana Airlines
2. Das Air Cargo
2. Dragonair
3. Emirates
5. Kalitta
6. Kuzu Air Cargo
7. Nippon Cargo Airlines
8. Polar Air Cargo
9. Qatar Airways
10. TMA of Lebanon
11. VLM
12. West Air

Automated People Mover

Geautomatiseerd personentransportsysteem

ACRE Fund

Vastgoedfonds waarin een deel van de gebouwen van Schiphol Real Estate is ondergebracht en waarvan 50% is geplaatst bij institutionele beleggers

Catchment area

Gebied waaruit passagiers met grondvervoer van en naar de luchthaven komen

Code Tabaksblad

Aanbevelingen voor aanpassing van de Corporate Governance code voor beursgenoteerde bedrijven die in 2003 zijn opgesteld door commissie Tabaksblad

Concessie-opbrengsten

Inkomsten uit activiteiten waarvoor een concessie (= toestemming om bepaalde activiteiten te mogen uitvoeren) verstrekt is

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

Fraport

Bedrijf dat onder meer Flughafen Frankfurt/Main exploiteert

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. Over de rechtmatigheid daarvan loopt een door Chipshol tegen Schiphol Group aangespannen juridische procedure.

Havengelden

Verzamelnaam voor start-, landings- en parkeergelden voor vliegtuigen, passagiersvergoeding en beveiligingsheffing

Hub

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

Hub carrier

Belangrijkste netwerkmaatschappij op hub luchthaven

Invoerfout

Fout (verkeerd aangenomen verdeling van startend verkeer van Polderbaan en Zwanenburgbaan) in invoergegevens van het milieu-effectrapport 2001, op basis waarvan de grenswaarden van de handhavingspunten voor geluid in de Wet Luchtvaart van 2003 zijn bepaald

Key Performance Indicator (KPI)

Belangrijke indicator voor het meten van de prestaties van een bedrijf of bedrijfs onderdeel

Lounge 1

Wachtgebied voor passagiers naar Schengenlanden (zie Schengenverdrag)

Lounge 4

Nog niet in gebruik zijnd wachtgebied voor Schengenpassagiers van pier H.

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

Non-recourse

Bij deze vorm van financiering hebben de financiers van een project slechts regres op zekerheden verschaft door of in het kader van het project; niet op de aandeelhouders

Pantares

Samenwerkingsverband tussen Fraport en Schiphol Group

Planologische Kern Beslissing

Wet die (wijziging van) gebruik van grote infrastructurele projecten regelt

*) Alleen gedurende de zomerdienst

Preventieve beveiligingstaken

Controle van passagiers en hun ruim- en handbagage voordat zij aan boord van een vliegtuig mogen

Privium

Serviceprogramma, gekoppeld aan automatische grenspassage door middel van irisherkenning

Polderbaan

Nieuwe start- en landingsbaan die in 2003 in gebruik is genomen. Deze baan ligt parallel aan de Zwanenburgbaan en is Schiphols vijfde hoofdstart- en landingsbaan.

Randstad

Westelijk deel van Nederland dat de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht omvat

RFID

Afkorting voor Radio Frequency Identification; middel om via een minizendertje producten of bagage te volgen of te traceren

ROZ/IPD index

Nederlandse index voor de bepaling van de waarde van vastgoed

SARS

Afkorting van Severe Acute Respiratory Syndrome; besmettelijke longziekte die in 2003 voor het eerst in Verre Oosten is ontstaan

See Buy Fly

Samenwerkingsverband van winkeliers in het loungegebied van de terminal van Schiphol en 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)

Schiphol Smart Parking

Productnaam voor service waarbij vooraf met korting een parkeerplaats kan worden gereserveerd

Self service check-in/boarding apparatuur

Apparatuur waarmee passagier zelf kan inchecken c.q. de passagiersbrug in kan lopen

SkyTeam

Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen, waartoe ook KLM behoort

Terminal

Luchthavenstationsgebouw (aankomst- en vertrekhal)

Transferreiziger

Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig

Transitoreiziger

Passagier die met hetzelfde vliegtuig doorvliegt als waarmee hij aangekomen is

Vip Valet Parking

Productnaam voor service waarmee passagiers bij vertrek vanaf Schiphol hun auto voor de vertrekhal kunnen afgeven en terug laten bezorgen

Visit costs

Het totaal aan kosten dat een luchtvaartmaatschappij kwijt is voor een bezoek aan de luchthaven

Wet luchtvaart

Wet waarin nieuwe normen voor geluid, luchtkwaliteit, geur en veiligheid voor Schiphol worden vastgelegd; van kracht sinds februari 2003

Wireless LAN

Draadloos lokaal communicatienetwerk

Work Load Unit (WLU)

Begrip om efficiency te meten; staat gelijk aan 1 passagier en/of 100 kg vervoerde vracht en post

WTC

World Trade Center Schiphol Airport

