

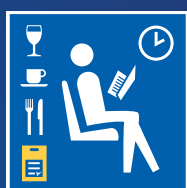
Schiphol Group
Jaarverslag
2012





Aviation

pagina 15



Consumer Products & Services

pagina 17



Real Estate

pagina 19



Alliances & Participations

pagina 21

Inhoudsopgave

Over ons 2

Profiel	3
Feiten en cijfers	6
Missie en visie	10
Business model	11
Kernactiviteiten	14

Strategie 23

Bericht van de CEO	24
Trends	26
Strategie Schiphol Group	28

Onze resultaten in 2012 33

Top Connectivity	34
Excellent Visit Value	44
Competitive Marketplace	51
Sustainable Performance	55
Financiële gang van zaken	68
Managementagenda	72

Stakeholders 75

In gesprek met stakeholders	76
Engagement	79

Governance 81

Verslag Raad van Commissarissen	82
Raad van Commissarissen	90
Directie	92
Key Management	93
Centrale Ondernemingsraad	94
Corporate Governance	95
Remuneratie	98
Aandeelhoudersinformatie	102
Risicomanagement	103

Jaarrekeningen

Operationele en maatschappelijke jaarrekening	109
Financiële jaarrekening	127



Over ons



Profiel

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



Knooppunt van bestemmingen

Amsterdam Airport Schiphol is een goed geoutilleerde internationale luchthaven met moderne faciliteiten. Wij bieden deze faciliteiten aan 101 lijndienstmaatschappijen, die in 2012 samen 51 miljoen reizigers en 1,5 miljoen ton vracht via de Mainport naar hun bestemming brachten. Voor de bedrijfsvoering zijn wij sterk afhankelijk van onze homecarrier KLM en haar SkyTeam-partners, die ongeveer 70% van het vliegverkeer van en naar Schiphol voor hun rekening nemen. Reizigers en vracht kunnen via de luchthaven Schiphol 317 directe bestemmingen over de hele wereld bereiken; diverse keren per dag of per week. Daarnaast bieden onze regionale luchthavens Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport tal van directe Europese vluchten.

Mainport Schiphol

De luchthaven Schiphol, het KLM- en SkyTeam-hubnetwerk en de omliggende metropoolregio Amsterdam zijn samen uitgegroeid tot de Mainport Schiphol. De Mainport Schiphol is dan ook méér dan een luchthaven met een wereldwijd netwerk. De Mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten. Samen zorgen zij ervoor dat er een internationaal en multimodaal knooppunt ontstaat van stromen mensen, goederen, geld,

informatie, kennis en cultuur. De Mainport Schiphol is uitgegroeid tot een hoogwaardig knooppunt dat Nederland via een uitgebreid netwerk verbindt met de belangrijke economische, politieke en culturele centra in Europa en de rest van de wereld. Daarmee zijn de activiteiten op Schiphol een belangrijke motor voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Het maakt bovendien de regio Amsterdam tot een aantrekkelijke vestigingslocatie voor internationaal georiënteerde bedrijven en instituten. Dankzij het netwerk van verbindingen, dat voor het grootste deel wordt gevormd door het fijnmazige Europese en intercontinentale netwerk van KLM en SkyTeam-partners, behoort Schiphol tot de vier belangrijkste luchthavens van Europa. Met Nederland als kleine thuismarkt is dat een unieke prestatie.

AirportCity

Wij exploiteren onze belangrijkste luchthaven Schiphol als een AirportCity, een dynamisch metropoolgebied waarin we reizigers en luchtvaartmaatschappijen 24 uur per dag alle diensten bieden die zij nodig hebben. Met drie business areas die elkaar aanvullen en versterken geven wij invulling aan de AirportCity-formule. De business area Aviation is de spil van de luchthaven, met dienstverlening aan luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven.

Amsterdam Airport Schiphol



317

bestemmingen rechtstreeks bereikbaar



51 miljoen

passagiers, 1,5 miljoen ton vracht



423.400

vliegtuigbewegingen



290.000

banen in Nederland, 64.000 mensen werkzaam op de locatie Schiphol



650.000 m²

terminal oppervlak, 5 hoofd start- en landingsbanen op 2.787 ha



3,9 miljard euro totale waarde vaste activa



500

bedrijven gevestigd op Schiphol



26 miljard euro bijdrage luchtvaartsector aan Bruto Nationaal Product Nederland

Aviation levert en beheert de infrastructuur waarmee reizigers, bagage en vracht op een prettige, betrouwbare en efficiënte wijze vertrekken en aankomen. De business area Consumer Products & Services biedt reizigers een uitgebreid aanbod producten en diensten voor zorgeloos en comfortabel reizen. De business area Real Estate ontwikkelt en beheert vastgoed op en rond Schiphol. Schiphol is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven die wij een grote variëteit aan hoogwaardig vastgoed bieden in de vorm van kantoor- en bedrijfspanden en logistieke gebouwen. In onze AirportCity zijn ongeveer vijfhonderd bedrijven gevestigd die werk bieden aan 64.000 medewerkers.

Regionale luchthavens

Schiphol Group participeert ook in een aantal regionale luchthavens zoals de luchthavens Rotterdam The Hague Airport (100%-belang), Eindhoven Airport (51%-belang) en Lelystad Airport (100%-belang). Eindhoven Airport en Lelystad Airport ontwikkelen hun eigen marktpositie, en vervullen daarnaast een belangrijke rol om de verwachte groei van de Mainport Schiphol in goede banen te leiden.

Internationale activiteiten

Met onze internationale activiteiten willen wij Schiphol Group versterken, en waar mogelijk ook de positie van Amsterdam Airport Schiphol. Dat doen we onder meer door samenwerking te zoeken met belangrijke buitenlandse luchthavens, waarbij onze focus ligt op die luchthavens die ook voor SkyTeam van belang zijn. Wij werken zodoende nauw samen met Aéroports de Paris, waarmee wij een 8%-kruisparticipatie hebben. We zijn de operator van Terminal 4 op JFK International Airport in New York, die we momenteel samen met SkyTeam partner Delta Airlines uitbreiden. We hebben ook activiteiten op luchthavens in

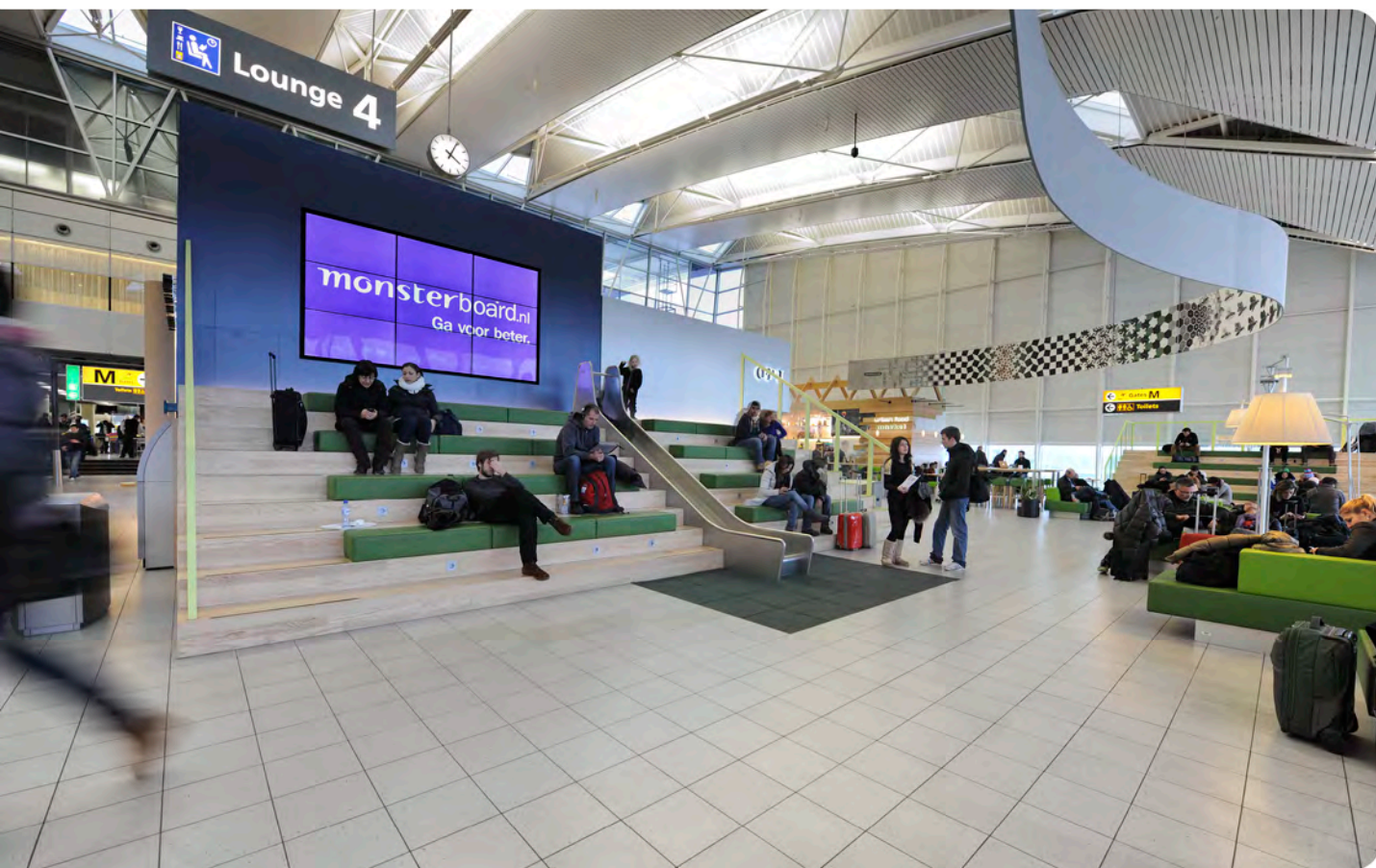
Australië, Italië, Hong Kong, Aruba en Zweden. Veel van deze activiteiten zijn over de afgelopen twintig jaar in ontwikkeling gebracht en leveren gezamenlijk inmiddels een substantiële bijdrage aan het resultaat van Schiphol Group.

Netwerk van partners

Op Schiphol werken we met veel partners, overheidsorganisaties en andere partijen in allerlei netwerken. In onze bedrijfsvoering op de luchthaven Schiphol zijn we niet alleen afhankelijk van luchtvaartmaatschappijen maar ook van de luchtverkeersleiding, de slotcoördinator, de landelijke overheid, provincie en gemeenten, afhandelaren, securitybedrijven, de douane en de Koninklijke Marechaussee. Terwijl deze partijen hun eigen rol en verantwoordelijkheden hebben, is de nauwe, langdurige en constructieve samenwerking met hen de sleutel tot een succesvolle luchthavenoperatie.

Ondernemen met een maatschappelijke functie

De activiteiten van onze luchthavens hebben een belangrijke maatschappelijke functie. Om de continuïteit van die activiteiten te waarborgen in de competitieve luchtvaartsector voert Schiphol Group een financieel robuust beleid. We investeren continu in de infrastructuur en de faciliteiten waarvan we de financiering op eigen kracht regelen. Daarom is het van groot belang toegang te houden tot de kapitaalmarkt en onze creditratings (S&P's A en Moody's A1) veilig te stellen. Deze solide positie maakt het ons mogelijk onze maatschappelijke functie te blijven vervullen en een bijdrage te leveren aan een sterk en aantrekkelijk Nederland.



In 2012 bedroeg onze netto-omzet 1.353 miljoen euro, het nettoresultaat 199 miljoen euro, het voorgestelde dividend 582 euro per aandeel en het rendement op het eigen vermogen 6,2%.

Onze rol en functie in de Nederlandse samenleving en in de luchtvaartsector maken onze onderneming ook interessant voor talentvolle medewerkers. Schiphol Group had in 2012 2.131 medewerkers in dienst, van wie 1.949 werkzaam zijn op de locatie Schiphol.

Aandeelhouders

De aandelen van Schiphol Group zijn in bezit van de Staat der Nederlanden (70%), de gemeente Amsterdam (20%), Aéroports de Paris (8%) en de gemeente Rotterdam (2%).

Feiten en cijfers

Vervoerscijfers

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

2012	55.284	2012	1.483	2012	459.967
Passagiersvolume x 1.000		Vrachtvolume x 1.000 ton		Vliegtuigbewegingen	
	2011 53.522		2011 1.524		2011 453.613
	2010 48.324		2010 1.512		2010 415.883
	2009 46.246		2009 1.286		2009 418.742
	2008 50.074		2008 1.568		2008 457.074

Totaal Amsterdam Airport Schiphol

2012	50.976	2012	1.483	2012	423.407
Passagiersvolume x 1.000		Vrachtvolume x 1.000 ton		Vliegtuigbewegingen	
	2011 49.681		2011 1.524		2011 420.349
	2010 45.137		2010 1.512		2010 386.316
	2009 43.523		2009 1.286		2009 418.742
	2008 47.392		2008 1.568		2008 428.336

Kerncijfers

2012

EUR miljoen tenzij anders vermeld	2012	2011	%
Resultaten			
Netto-omzet	1.353	1.278	5,8
Resultaat uit hoofde van verkoop vastgoedbeleggingen	12	1	
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-24	-1	
Bedrijfslasten	-1.044	-975	7,0
Exploitatieresultaat	296	304	-2,5
Resultaat voor belastingen	254	249	2,0
Netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)	199	194	2,2
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	238	208	14,5
EBITDA ¹	534	512	4,4
Investerings in vaste activa	298	263	13,2
Operationele kasstroom	399	387	3,0
Voorgesteld dividend	108	97	11,2
Kernratio's			
RONA na belastingen ²	5,7%	5,7%	
Rendement gemiddeld eigen vermogen (ROE) ³	6,2%	6,2%	
Leverage ⁴	37,8%	37,9%	
FFO/totale schuld ⁵	24,5%	18,5%	
FFO interest dekkingsratio ⁶	5,6	4,5	
Winst per aandeel ⁷	1.068	1.045	
Dividend per aandeel	582	524	
Bedrijfsomvang (in aantallen)			
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer ⁸	459.967	453.613	1,4
Passagiersbewegingen (x 1.000) ⁸	55.284	53.522	3,3
Vracht (x 1.000 ton) ⁸	1.483	1.524	-2,7
Personeelsbestand op basis van gemiddeld aantal FTE's	2.087	2.115	-1,3

1) Exploitatieresultaat plus afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen

2) Exploitatieresultaat na belasting plus resultaat geassocieerde deelnemingen en rentebaten / (Gemiddeld vaste activa – actieve belastinglatentie)

3) Netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders) / Gemiddeld eigen vermogen

4) Boekwaarde rentedragende schulden / (Eigen vermogen plus boekwaarde rentedragende schulden)

5) Funds From Operations (operationele kasstroom gecorrigeerd voor werkkapitaal) / Boekwaarde rentedragende schulden

6) Funds From Operations plus bruto rentelasten / bruto rentelasten

7) Op basis van het netto resultaat (toekomend aan aandeelhouders)

8) Betreft Schiphol Group: Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport

Financiële gegevens

Netto-omzet

EUR miljoen



EBITDA

EUR miljoen



Exploitatieresultaat

EUR miljoen



RONA na belasting

(in %)



Niet-financiële gegevens

Medewerkers Schiphol Group

(personen)



Netto CO₂-uitstoot eigen activiteiten

(ton op locatie Schiphol)



Werkgelegenheid op de locatie Schiphol

(personen)



Vertrekkende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt

(%)



Bedrijven op de locatie Schiphol

(aantal)



Aankomende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt

(%)



Diversiteit in hoger management

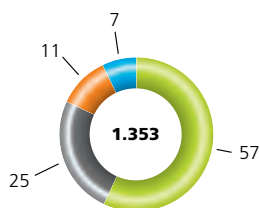
(% vrouwen in topfunctie)



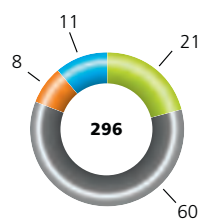


Business areas in cijfers

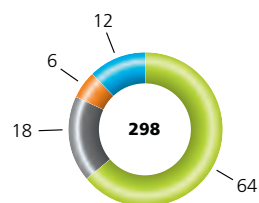
Netto-omzet
EUR miljoen (in %)



Exploitatie resultaat
EUR miljoen (in %)



Investerings
EUR miljoen (in %)



■ Aviation
 ■ Consumer Products & Services
 ■ Real Estate
 ■ Alliances & Participations



Missie en visie

De missie van Schiphol Group is Nederland te verbinden met alle belangrijke economische, politieke en culturele steden en centra in de wereld.

Schiphol Group

De luchthaven Schiphol is met haar uitgebreide, onderscheidende netwerk van bestemmingen essentieel voor de Nederlandse economie: de luchthaven trekt internationale bedrijvigheid aan en versterkt de Nederlandse handelspositie en kennisindustrie. Het economische effect dat Schiphol met haar stakeholders creëert reikt verder dan de grenzen van haar eigen terrein. De luchtvaart voegt op jaarbasis ruim 26 miljard euro toe aan het bruto binnenlands product van Nederland. Op en rond de luchthaven Schiphol bieden ongeveer vijfhonderd ondernemingen werk aan 64.000 medewerkers. Dankzij de luchtvaart hebben in Nederland 290.000 mensen werk. De Mainport Schiphol is daarmee een belangrijke stuwende kracht van de Nederlandse economie.

Nederland kan met haar gunstige geografische ligging reizigers en vracht uit alle windstreken uitstekende verbindingen bieden. Het fijnmazige hub- and spokes-netwerk dat door de jaren heen is opgebouwd, is te danken aan homecarrier KLM en de kwalitatief hoogwaardige hubgebonden infrastructuur van Schiphol. Bovendien biedt Schiphol deze infrastructuur aan tegen concurrerende tarieven: de totale havengelden liggen lager dan die van de belangrijkste Europese concurrenten. Het onderscheidende, wereldwijde knooppunt van Europese en intercontinentale verbindingen draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats. Als derde vrachtluchthaven van Europa is Schiphol ook voor cargo een belangrijke gateway van en naar Europa.

Amsterdam Airport Schiphol heeft een belangrijke rol, naast de Rotterdamse haven, als één van de twee Mainports van Nederland. Een Mainport kan alleen floreren in een sterke en aantrekkelijke regio. Daarom geeft Schiphol Group bijzondere aandacht aan de leefomgeving en het zakelijke klimaat op en rondom Schiphol. Een omgeving waar mensen met plezier wonen en waar bedrijven graag zaken doen.

Schiphol Group streeft niet naar winstmaximalisatie maar naar een redelijk rendement op haar eigen vermogen en een stabiele dividendontwikkeling. Dit past bij een robuust financieel beleid dat noodzakelijk is voor het behoud van een goede toegang tot de kapitaalmarkt. Hierdoor verbetert de financierbaarheid van de

langetermijninvesteringen, die van grote betekenis zijn voor de Nederlandse luchtvaartsector. Er ontstaat zo een win-winsituatie voor de gebruikers van de luchthaven Schiphol, de Nederlandse economie en de aandeelhouders van Schiphol Group, waaronder de Nederlandse Staat.

Missie

De missie van Schiphol Group is Nederland te verbinden met alle belangrijke economische, politieke en culturele centra in de wereld. Wij willen de luchthaven Schiphol samen met onze partners blijven ontwikkelen tot een efficiënt en duurzaam multimodaal knooppunt, waar reizigers van over de gehele wereld zich welkom voelen in een dynamische en inspirerende omgeving.



Visie: Europe's Preferred Airport

Schiphol Group heeft samen met haar partners de luchthaven Schiphol ontwikkeld tot Europe's Preferred Airport. In 2012 hebben wij wederom een aantal awards in ontvangst mogen nemen die bevestigen dat reizigers Schiphol hoog inschalen en bovendien verkiezen als voorkeurspunt van vertrek of overstap. We zijn bijzonder trots hierop. In de toekomst willen we onze topospositie in Europa behouden en verder versterken, ook in tijden van economische onzekerheid. Schiphol wil soepele processen en goede faciliteiten bieden en reizigers zoveel als in haar vermogen ligt verzekeren van een prettige reis. Ons doel is en blijft dat reizigers bij voorkeur via Schiphol reizen. Dat vereist een heldere strategie en een nauwe samenwerking met onze stakeholders.

Business model

De kernactiviteiten van Schiphol Group zijn gesplitst in aviation en non-aviation, die elk een bijdrage aan de omzet leveren. De totale omzet van Schiphol Group bestaat uit havengelden, winkelverkoop, concessie-inkomsten uit winkels en horeca, verhuringen, media, vastgoedontwikkeling, autoparkeergelden en inkomsten uit internationale activiteiten.

Dual till-regulering

Voor Amsterdam Airport Schiphol zijn de tarieven voor de aviation activiteiten gereguleerd, waarbij het maximale rendement voor die activiteiten periodiek wordt vastgesteld volgens wettelijke bepalingen. De non-aviation activiteiten zijn niet gereguleerd. Dit zijn alle activiteiten op het gebied van winkels, horeca, verhuringen, media, vastgoedontwikkeling, autoparkeergelden. Ook internationale activiteiten vallen hieronder. Het resultaat van de non-aviation activiteiten biedt mogelijkheden economic profit te realiseren. Dit wordt het dual till systeem genoemd.

Gereguleerde inkomstenstroom

Voor elke landing en elk vertrek betalen de luchtvaartmaatschappijen start- en landingsgelden. Voor iedere vertrekkende passagier betalen zij een passenger service charge en een security service charge. Jaarlijks stelt Schiphol de tarieven vast. Dit gebeurt na uitvoerige consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, onder toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa).

De wijze waarop luchthaventarieven voor de locatie Schiphol worden bepaald, is vastgelegd in de Wet luchtvaart. Uitgangspunt is een kostengerelateerde en transparante tarifiering. Schiphol mag alleen kosten doorbelasten aan gebruikers van de luchthaven die direct samenhangen met de primaire luchthavenoperatie, infrastructuur en security. De toerekenbare kosten worden overigens niet bepaald op basis van IFRS, waardoor de doorbelaste kosten lager uitvallen dan de werkelijke (aviation-)kosten van Schiphol Group. Het rendement uit de aviation-activiteiten is daarbij gemaximeerd op de gereguleerde gemiddelde vermogenskosten van de gereguleerde asset base (de luchthaveninfrastructuur die mag worden meegerekend). Blijkt achteraf de opbrengst hoger of lager dan het toegestane niveau, omdat met name het volume af kan wijken van de ramingen, dan verrekenen wij dit in de tarieven van een volgende periode. In 2012 is een gereguleerde vermogenskostenvoet (gereguleerde WACC) van 4,5% gehanteerd. De gerealiseerde



rendementen op de aviation-activiteiten liggen daar beduidend onder als gevolg van de vrijwillige bijdragen door Schiphol Group vanuit non-aviation activiteiten. Mede daarom is het rendement van de business area Aviation al een aantal jaren bijzonder laag en is er in 2012 een RONA van 2,3% gerealiseerd (2011: 1,8%)

Schiphol Group voert een efficiënte bedrijfsvoering om de operationele kosten per passagier zo laag mogelijk te houden. Zo blijven de tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen op een concurrerend niveau.

Niet-gereguleerde inkomstenstroom

Schiphol Group realiseert ook een belangrijke omzetstroom uit commerciële activiteiten: winkelverkoop, concessie-inkomsten uit winkels, horeca en diensten, verhuringen, media, vastgoedontwikkeling, autoparkeergelden en inkomsten uit internationale activiteiten. Het winkel-, horeca- en dienstenaanbod is steeds bepalender voor hoe de reizigers Schiphol beleven. Hierop spelen we in met specifieke winkel-, horeca- en gemakconcepten die aansluiten bij de behoeften van de reizigers. Ook ontwikkelen we een inspirerende omgeving om in te

verblijven of te werken. De niet-gereguleerde inkomstenstroom levert een substantiële bijdrage aan het financiële resultaat en is een belangrijke pijler onder de gezonde financiële positie van de gehele onderneming.

Inkomsten regionale luchthavens en internationale activiteiten

De regionale luchthavens zijn niet gereguleerd; de inkomsten van deze luchthavens komen vooral uit havengelden en parkeren. Verder zijn er nog inkomsten uit onze internationale activiteiten; die worden met name verantwoord als resultaat uit deelnemingen, inclusief rentebaten en dividend.

Economische regulering volgens Wet luchtvaart

In de Wet luchtvaart, die de economische regulering van Amsterdam Airport Schiphol voorschrijft, is er feitelijk sprake van een hybride dual till, aangezien deze een subsidiëring vanuit de non-aviation activiteiten bewerkstelligt. Dit komt doordat de wetgever verlangt dat

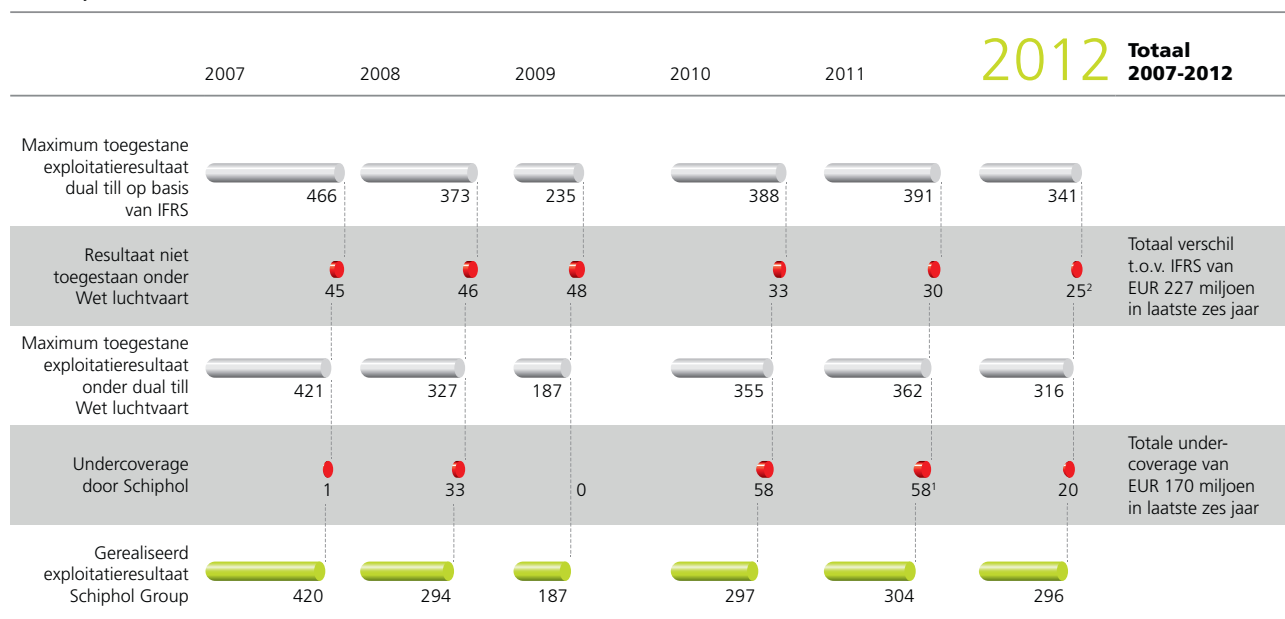
Schiphol bij de allocatie van investeringsbedragen en kosten boekhoudregels hanteert die afwijken van IFRS-boekhoudregels. Daarbij heeft de wetgever ook een gereguleerde gemiddelde vermogenskostenvoet voorgeschreven om het maximale rendement te bepalen in plaats van een hogere marktconforme vermogenskostenvoet.

Daarnaast heeft Schiphol sinds de invoering van de regulering in 2006 vrijwillig afgezien van de maximaal toegestane tarieven om haar langetermijn-concurrentiepositie verder te versterken. Gegeven de uitdagende omstandigheden in de luchtvaartsector in de afgelopen jaren vinden we dat ook een logische keuze in het belang van de luchtvaart in Nederland. Een dergelijk gematigd havengeldbeleid is alleen mogelijk dankzij de bijdragen uit de succesvolle non-aviation activiteiten.

De evaluatie Wet luchtvaart is nog niet afgerond. Het kabinet Rutte I heeft in april 2012 de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de resultaten tot dusverre van deze evaluatie.

Exploitatieresultaat onder dual till regulering

(EUR miljoen)



¹⁾ Inclusief verrekening over 2009 welke niet in de tarieven is opgenomen.

²⁾ Geconsulteerd bedrag, werkelijke correctie Wet luchtvaart wordt formeel vastgesteld in de Regulatory Accounts 2012, welke uiterlijk 31 mei 2013 wordt gepubliceerd.

Schiphol Group heeft de afgelopen jaren de kostenstijging als gevolg van investeringen in het bagageprogramma 70MB en in securitymaatregelen niet volledig in de tarieven doorgevoerd, terwijl dit volgens de wettelijke regulering wel is toegestaan. Gegeven de uitdagende marktomstandigheden voor de luchtvaartsector hebben wij gekozen voor een geleidelijke tariefontwikkeling. In totaal komt dit neer op een derving van havengelden van ongeveer 170 miljoen euro over de periode 2007-2012.



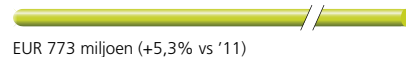
Kernactiviteiten



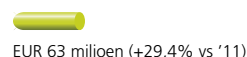
Aviation

De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein. Zij levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. De business area ondersteunt een efficiënt en kwalitatief hoogwaardig passagiers- en vrachtproces. Ze is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van de check-in en security-faciliteiten, de inrichting van de terminal, pieren en gates, de ontwikkeling en het beheer van het bagagesysteem, het beheer van het landingsterrein, het onderhoud van deze infrastructuur en de coördinatie van de veiligheid op platformen, wegen en terreinen en in de gebouwen.

Totale omzet



Exploitatieresultaat



Omzetbronnen

De omzet bestaat uit havengelden (vliegtuig-, passagiers- en beveiliginggerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof.

Aviation in 2012

- Recordaantal passagiers van 51 miljoen
- Netwerk uitgebreid tot 317 bestemmingen
- Succesvolle zomeroperatie bij recorddrukke op de luchthaven
- Bagagesysteem 70MB in gebruik genomen
- Maatregelen nieuwe Europese wetgeving 100% goederencontrole versneld ingevoerd
- Voorbereidingen project Centrale Security in het non-Schengen gebied
- Convenant vogelaanvaringen ondertekend
- Verlenging 'licence to operate' voor vijf jaar na audit door Inspectie Leefomgeving en Transport van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op ons Airside Veiligheid Management Systeem

Key performance indicators

Aantal lijndienstbestemmingen

Passagiers en vracht



Punctualiteit aankomend verkeer

(in %)



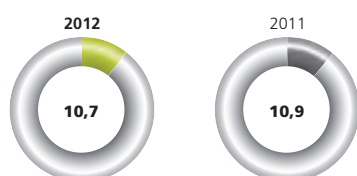
Punctualiteit vertrekkend verkeer

(in %)



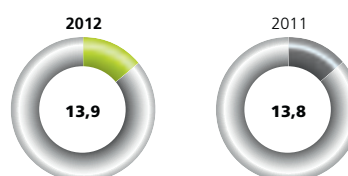
Marktaandeel passagiers

Top-10 Europese luchthavens (in %)



Marktaandeel vracht

Top-10 Europese luchthavens (in %)



Kerncijfers

EUR miljoen	2012	2011	%
Totale omzet	773	734	5,3
Bedrijfslasten	710	685	3,6
EBITDA	225	202	11,6
Exploitatieresultaat	63	49	29,4
Gemiddelde vaste activa	2.100	2.083	0,8
RONA na belastingen	2,3%	1,8%	

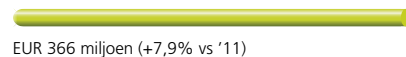
EUR miljoen	2012	2011	%	2012	2011	%
				Aviation	Security	
Totale omzet	506	487	4,0	267	248	7,9
Bedrijfslasten	449	439	2,4	261	247	5,8
EBITDA	189	173	9,2	36	29	26,6
Exploitatieresultaat	57	48	17,1	6	1	
RONA na belastingen	2,3%	2,0%		2,0%	0,2%	



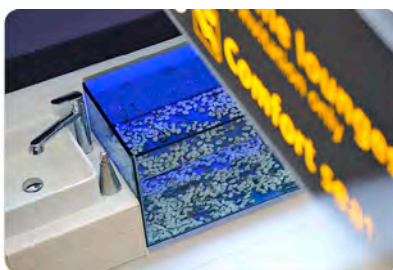
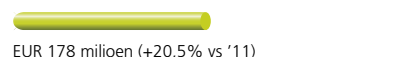
Consumer Products & Services

De business area Consumer Products & Services ontwikkelt en beheert het aanbod van producten en diensten op Amsterdam Airport Schiphol, met als belangrijkste doel dat reizigers zorgeloos en comfortabel kunnen reizen. De business area geeft concessies uit voor winkels, horecagelegenheden, services en entertainment, en exploiteert zelf winkels en autoparkeerterreinen. Verder creëert ze mogelijkheden te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol. Met het Privium-programma en het VIP centre bieden we een aanbod van specifieke diensten voor premium passagiers.

Totale omzet



Exploitatieresultaat



Omzetbronnen

Dit omzetaandeel is niet-gereguleerd en is afkomstig uit winkerverkopen, concessie-inkomsten, autoparkeergelden, verhuringen, reclame en media-inkomsten en overige inkomsten en managementfees.

Consumer Products & Services in 2012

- Omzet en exploitatieresultaat aanzienlijk gestegen dankzij groei in aantallen passagiers en bestedingen per passagier
- Gemiddelde besteding per passagier in Retail Airside winkels gestegen met 7,3% tot 16,69 euro, mede als gevolg van de verbouwing Lounge 3 in 2011 en verbetering commercieel aanbod in verbouwde Lounge 4
- Perceptie over prijs-kwaliteitverhouding Retail Airside verbeterd
- Short Stop Parking geïntroduceerd om congestie op de voorrijwegen te verminderen
- Nieuw omzetreCORD gerealiseerd van ruim 87 miljoen euro in eigen winkels voor drank, tabak en chocolade

Key performance indicators

Bestedingen per passagier Retail Airside

EUR per vertrekkende passagier



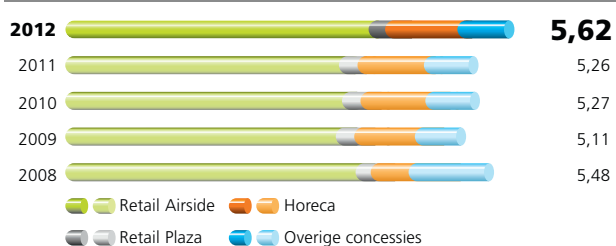
Prijs/kwaliteit Retail Airside - Goed of uitstekend

Tevredenheid passagiers (in %)



Concessie-inkomsten per vertrekkende passagier

EUR per vertrekkende passagier



Parkeeropbrengsten

EUR per vertrekkende NL passagier



Kerncijfers

EUR miljoen

2012

2011

%

Totale omzet	366	340	7,9
Bedrijfslasten	188	192	-1,8
EBITDA	204	174	17,4
Exploitatieresultaat	178	148	20,5
Gemiddelde vaste activa	258	247	4,2

EUR miljoen

2012

2011

%

Concessies	149	136	9,2
Parkeren	81	78	4,7
Winkelverkopen	87	78	10,8
Verhuringen	17	16	7,4
Reclame en Media	19	18	4,1
Overige activiteiten	13	14	-7,0
Totale omzet	366	340	7,9



Real Estate

De business area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. De portefeuille bestaat zowel uit operationeel als commercieel vastgoed. Het merendeel hiervan bevindt zich op en rondom Amsterdam Airport Schiphol. De business area biedt bedrijven en logistieke dienstverleners een variëteit aan locaties, kantoor- en bedrijfspanden en keuze in huurcontracten, met als bijzonder voordeel de directe nabijheid van een internationale luchthaven. Van het vastgoed in de totale portefeuille bevindt 87% zich op de locatie Amsterdam Airport Schiphol, 4% op en rond de regionale luchthavens van Rotterdam en Eindhoven, en 9% in Italië.

Totale omzet

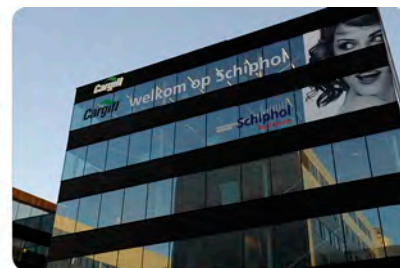
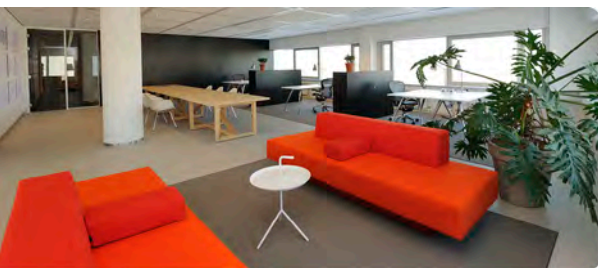


EUR 170 miljoen (-1,0% vs '11)

Exploitatieresultaat



EUR 23 miljoen (-68,3% vs '11)



Omzetbronnen

De grootste omzetbronnen zijn de verhuur en ontwikkeling van gebouwen en terreinen. Daarnaast wordt omzet gegenereerd met de uitgifte van erfpachten en de verkoop van terreinen en gebouwen. De waardeveranderingen van het vastgoed kunnen in enig jaar een onevenredige voor- of nadelige invloed hebben op het groepsresultaat.

Real Estate in 2012

- Omzet licht gedaald, maar huurniveaus zijn vrijwel stabiel gebleven
- Exploitatieresultaat is fors gedaald met name door waardeverminderingen van vastgoed, in het bijzonder op vastgoed in Italië
- Waarde van vastgoedbeleggingen is met 1,3% afgenomen
- Bezettingsgraad toegenomen van 88,5% naar 91,8%, mede dankzij nieuwe huurders in het WTC en The Outlook (Cargill)
- Contracten getekend met Hilton Worldwide voor ontwikkeling nieuw vijfsterrenhotel op Schiphol-Centrum
- Oplevering van een vrachtverzamelgebouw, een kantoorgebouw en een kinderdagverblijf op Rotterdam The Hague Airport

Key performance indicators

Direct rendement op vastgoedbeleggingen

(in %)



Bezettingsgraad

(in %)



Verwachte expiratie huren binnen 1 jaar

Op basis van jaarhuur (in %)



Omzetverdeling in 2012

EUR miljoen (in %)



Vastgoedportefeuille naar categorie

(in %)



Kerncijfers

EUR miljoen

2012

2011

%

Totale omzet	170	172	-1,0
Resultaat u.h.v. verkoop vastgoedbeleggingen	12	1	
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-23	-2	
Bedrijfslasten	136	99	37,3
EBITDA	61	90	-32,6
Exploitatieresultaat	23	72	-68,3
Gemiddelde vaste activa	1.521	1.555	-2,2
RONA na belastingen	0,8%	3,5%	

Rendementen (in %)¹

2012

2011

	RONA	Direct rendement	Indirect rendement	RONA	Direct rendement	Indirect rendement
Vastgoedbeleggingen	2,8%	5,0%	-2,2%	6,1%	6,3%	-0,2%
Vastgoed in aanbouw en ontwikkeling	-7,1%	-7,1%	0,0%	-1,3%	-1,3%	0,0%
Vastgoed operationele activiteiten	12,0%	12,0%	0,0%	14,3%	14,0%	0,3%
Totale rendementen	3,2%	4,9%	-1,7%	6,6%	6,7%	-0,1%

1) Rendementen op de gemiddelde vaste activa, voor belasting



Alliances & Participations

In Nederland hebben wij belangen in drie regionale luchthavens: Eindhoven Airport (51%), Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport (beide 100%). Daarnaast vallen overige activiteiten zoals Schiphol Telematics en Schiphol Utilities onder de business area Alliances & Participations. Onder deze business area vallen eveneens onze participaties in buitenlandse luchthavens in Parijs, New York en Brisbane. Verder ondersteunen we luchthavenactiviteiten op Aruba.

Totale omzet

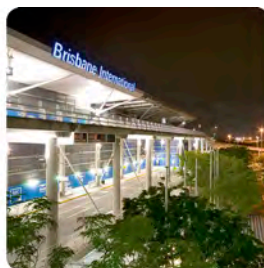
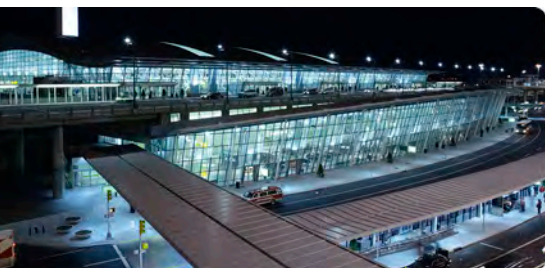


EUR 158 miljoen (+4,7% vs '11)

Exploitatieresultaat



EUR 32 miljoen (-8,9% vs '11)



Omzetbronnen

De binnenlandse luchthavens leveren hoofdzakelijk hun bijdrage aan de omzet via haven- en parkeergelden. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven. In Schiphol Utilities worden omzetten verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water. De buitenlandse luchthavens dragen bij aan de omzet door middel van management-, performance- en intellectual property-fees. Verder dragen zij bij aan het nettoresultaat met een aandeel in het resultaat uit deelneming, dividend en rentebaten.

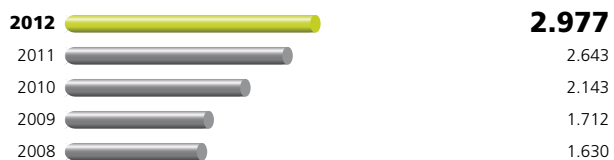
Alliances & Participations in 2012

- Totale omzet van Alliances & Participations toegenomen met 4,7% van 151 miljoen euro naar 158 miljoen euro
- Verdere groei in aantallen passagiers op Eindhoven Airport (12,6%) en Rotterdam The Hague Airport (13,3%)
- 1%-belang in Vienna International Airport verkocht op 26 september 2012
- Resultaat deelnemingen door gunstige resultaten van Brisbane Airport en Aéroports de Paris gestegen

Key performance indicators

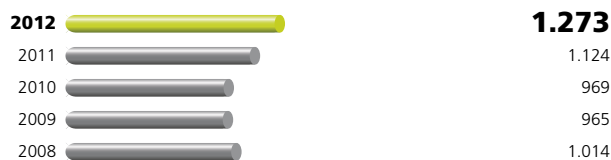
Eindhoven Airport

Passagiers x 1.000



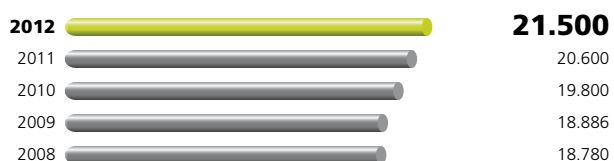
Rotterdam The Hague Airport

Passagiers x 1.000



Brisbane Airport (Australië)

Passagiers x 1.000



JFK IAT, New York (USA)

Passagiers x 1.000



Kerncijfers

EUR miljoen	2012	2011	%
Totale omzet ¹	158	151	4,7
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-1	1	
Bedrijfslasten ¹	125	117	7,2
EBITDA	43	46	-6,4
Exploitatieresultaat	32	35	-8,9
Resultaat deelnemingen incl rentebaten en dividend	55	42	31,1
Gemiddelde vaste activa	883	861	2,5
RONA na belastingen	8,8%	8,0%	

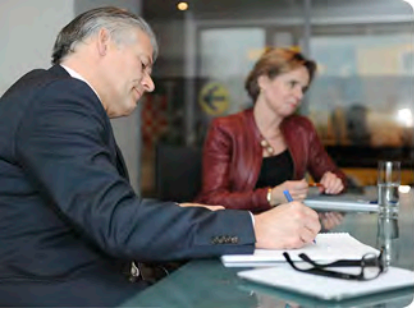
1) Vergelijkende cijfers 2011 aangepast, zie paragraaf "grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling" in de toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening.

EUR miljoen	Buitenlandse luchthavens		Binnenlandse luchthavens		Overige deelnemingen		Totaal	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Totale omzet	11	12	66	62	81	77	158	151
Exploitatieresultaat	8	9	13	14	11	11	32	35
Resultaat deelnemingen, rentebaten en resultaat overige belangen	55	42	-	-	-	-	55	42
Totaal resultaat	63	51	13	14	11	12	87	77
Gemiddelde asset base	727	726	90	77	65	58	883	861
RONA na belastingen	8,3%	6,8%	10,9%	13,9%	12,6%	16,0%	8,8%	8,0%



Strategie

Bericht van de CEO



Nederland wordt op de proef gesteld door de economische crisis die grote delen van onze samenleving in haar greep houdt. In turbulente tijden is het des te belangrijker dat ons land kan bouwen op zijn Mainports: zij verbinden Nederland met de wereld en maken groei van werkgelegenheid en welvaart mogelijk.

Schiphol heeft een maatschappelijke verantwoordelijkheid om zoveel zij kan bij te dragen aan economisch herstel en aan het creëren van nieuwe kansen. Een krachtige Mainport is daarvoor essentieel. De kern van de Mainport Schiphol is een sterk netwerk dat vooral aan KLM en SkyTeam te danken is. Dat netwerk wordt gefaciliteerd door een efficiënte hubluchthaven die een uitstekende naam heeft bij reizigers en andere klanten en die bestand is tegen stevige internationale concurrentie. Dat alles in een aantrekkelijke, leefbare omgeving waar mensen met plezier wonen en waar bedrijven graag zaken willen doen. Deze drie elementen horen onlosmakelijk bij elkaar.

Als luchthavenonderneming hebben we te maken met dilemma's die een spanningsveld van verschillende belangen kunnen veroorzaken. In 2012 - onder zeer uitdagende marktomstandigheden met felle concurrentie onder airlines - kwam dat spanningsveld scherp in het zicht. Het belang van het hubsysteem van KLM/SkyTeam voor de continuïteit van de Mainport is evident. Daarnaast is er het belang van reizigers en ondernemers. Zij zijn gebaat bij keuzevrijheid en ontsluiting van nieuwe markten. Tegelijkertijd heeft Schiphol de zorg voor de continuïteit van de Mainport op langere termijn, met de daarbij horende investeringen in capaciteit en kwaliteit. Dat vereist een gezonde financiële positie, zodat tegen aanvaardbare condities een beroep gedaan kan worden op de kapitaalmarkt. Onze aandeelhouders verwachten een redelijk rendement. En onze omgeving verwacht dat de activiteiten van Schiphol bijdragen aan verbetering van het leefklimaat.

In 2012 hebben KLM, Schiphol en het Rijk samen belangrijke stappen gezet om tot een gedeelde visie op de Mainport te komen en helderheid te brengen in het bestaande spanningsveld. Schiphol is verheugd over die hernieuwde bundeling van krachten en ziet de samenwerking met vertrouwen tegemoet.

'Top Connectivity' - een excellent netwerk dat Nederland verbindt met de wereld - is en blijft topprioriteit. In 2012 is het bestemmingennetwerk goed op peil gebleven, met 317 rechtstreekse verbindingen. Ondanks de economische tegenwind wist de luchtvaartsector meer passagiers te trekken; Schiphol kende een groei van het aantal reizigers met 2,6%. Dat is iets meer dan verwacht. Een goed resultaat is ook dat de toestellen van de luchtvaartmaatschappijen gemiddeld beter gevuld waren: de bezettingsgraad bereikte een record van 80,7% tegen 79,2% in 2011. De gemiddelde ticketprijzen van de luchtvaartmaatschappijen waren wel lager. Vracht had het zoals verwacht moeilijk: de hoeveelheid afgehandelde vracht slonk met 2,6%. Dat resultaat stak overigens gunstig af bij dat van andere hubluchthavens.

Het succes van Schiphol Group is het succes van de sector. We zijn een dienstverlenende onderneming die excellente faciliteiten en voorzieningen wil bieden aan reizigers, luchtvaartmaatschappijen en aan bedrijven die op of via de luchthaven zaken doen. Schiphol staat voor 'een goede reis' en voor een vloeiend, hoogwaardig vervoersproces. In dat opzicht mocht Schiphol in 2012 brede internationale waardering oogsten. Schiphol werd verkozen tot International Airport of the Year en tot beste luchthaven van Europa in de ogen van reizigers en van branchegenoten. Dat is iets om te koesteren. Het succes is tot stand gebracht door de inzet van de Schipholmedewerkers, die trots zijn op hun bedrijf. Niet onbelangrijk is dat Schiphol deze resultaten wist te boeken als meest concurrerende van de vier grote Europese hubs op



basis van prijs en kwaliteit. We streven ernaar de kwaliteit van onze producten en diensten en de efficiëntie van onze operatie voortdurend verder te verbeteren. Ten behoeve daarvan werd in 2012 onder meer de 'Backbone' in gebruik genomen: een toonaangevend transportsysteem dat alle bagagegebieden in de terminal met elkaar verbindt. Hierdoor wordt op Schiphol nu een nog beter bagageproduct neergezet.

Een Mainport kan niet floreren zonder een aantrekkelijke omgeving. Schiphol heeft een open oog en oor voor de wereld om haar heen en neemt samen met bedrijven en overheden het voortouw om de aantrekkelijkheid van de regio te vergroten. We ondernemen met respect voor mens en milieu en nemen verantwoordelijkheid voor vijf maatschappelijke thema's in het bijzonder: duurzame werkgelegenheid, bereikbaarheid en luchtkwaliteit, klimaatvriendelijke luchtvaart, grondstofschaarste en geluid en omgeving. We zijn verheugd dat KLM in 2013 toetreedt tot Schiphol College, de netwerkorganisatie die werken en leren voor jong en oud op en rond de luchthaven een impuls geeft. Als bijdrage aan klimaatvriendelijke luchtvaart en verbetering van de luchtkwaliteit heeft Schiphol onder meer besloten het busvervoer tussen terminal en vliegtuig elektrisch te maken. Via het Schipholfonds en de Stichting Leefomgeving Schiphol investeert onze onderneming in de leefbaarheid van steden en dorpen rondom de luchthaven.

Ook in economisch uitdagende tijden blijft de luchtvaart een bron van dynamiek. Binnen één decennium groeide Schiphol van 40 miljoen naar 51 miljoen passagiers, terwijl de capaciteit van pieren en terminals nauwelijks toenam. Dat begint te wringen, temeer daar we verdere groei verwachten. Wil onze Mainport zijn essentiële publieke en economische rol voor Nederland kunnen blijven spelen, dan moeten wij investeren in capaciteit en kwaliteit. Deze investeringen wil Schiphol realiseren in goed overleg met de

homecarrier, de andere luchtvaartmaatschappijen en alle betrokken stakeholders.

In de eerste plaats is het nodig de securitychecks bij de gates op de luchthaven te centraliseren. Deze vernieuwing geeft de reizigers meer bewegingsvrijheid en verkort de wachttijden bij de gates. Airlines zijn daardoor beter in staat de vliegtuigen volgens schema te laten vertrekken. Zo kunnen we op een vloeiende manier een groeiend aantal passagiers blijven bedienen en ook in de toekomst operationeel blijven voldoen aan de Europese wet- en regelgeving. De werkzaamheden starten begin 2013 en zijn in 2015 gereed.

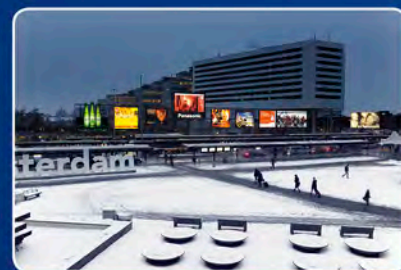
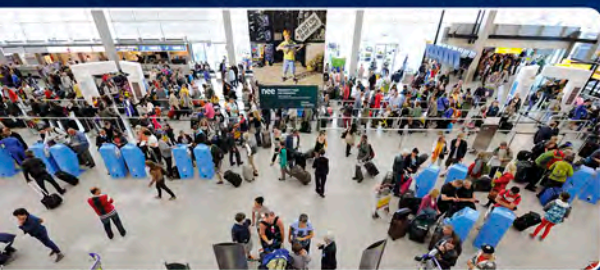
Hierbij kan het niet blijven. Schiphol wil immers op de best mogelijke manier invulling blijven geven aan haar publieke functie en de reizigers en airlines optimaal blijven bedienen. Om die taak in de toekomst te kunnen waarborgen en om overeind te kunnen blijven in het internationale concurrentiegedeelte, zijn verdere stapsgewijze vernieuwingen onontbeerlijk. De daarmee gepaard gaande investeringen vragen zorgvuldigheid. Investeringen moeten voor onze klanten betaalbaar zijn. Tegelijkertijd willen we waarborgen dat we een financieel robuust bedrijf blijven. Commerciële activiteiten staan in dienst van een stabiele financiële positie die Schiphol de mogelijkheid geeft de benodigde investeringen te kunnen doen.

Dat alles vraagt om behoedzame doortastendheid en hechte samenwerking. Schiphol ziet er naar uit daar in 2013 en latere jaren invulling aan te geven.

Jos Nijhuis, President-directeur

Trends

Schiphol Group opereert in een omgeving die aan verandering onderhevig is. Dat betekent dat we continu moeten inspelen op gebeurtenissen en ontwikkelingen in de luchtvaartsector en daarbuiten. We volgen die nauwlettend. Hier beschrijven wij de trends die van invloed zijn op de luchtvaart, op onze klanten en op onze bedrijfsvoering en resultaten.



Ontwikkelingen in de luchtvaartsector

De omstandigheden waarin de luchtvaartsector opereert zijn uitdagend. De inkomsten van de luchtvaartmaatschappijen staan onder druk door de economische crisis waarin Europa zich al sinds 2009 bevindt. Deze heeft ook in 2012 een significante weerslag gehad op het vertrouwen en de bestedingsruimte van consumenten, bedrijven en overheden. De Europese hubcarriers hebben bovendien ook in 2012 te maken gehad met verder toenemende concurrentie, onder andere van lowcostmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten en Turkije die hun operatie in Europa snel uitbreiden.

De luchtvaartsector stond in 2012 voor oplopende kosten, onder meer vanwege hogere prijzen voor brandstoffen en energie. De sector is ook geconfronteerd met extra beveiligingsmaatregelen zoals de 100%-controle van goederen. Voor de toekomst voorzien we toenemende investeringen in beveiligingsmaatregelen, zoals het centrale-securityconcept voor niet-Schengenvluchten.

Ondanks deze uitdagende omstandigheden heeft de luchtvaartsector als geheel bewezen in staat te zijn te groeien: zo nam het passagiersaantal op de luchthaven

Schiphol in 2012 toe met 2,6 procent naar 51 miljoen. We voorzien een verdere groei op de middellange termijn. In de komende tien jaar zal het aantal passagiers op Schiphol naar verwachting met zo'n 25% toenemen.

Trends en ontwikkelingen die onze bedrijfsvoering en resultaten beïnvloeden

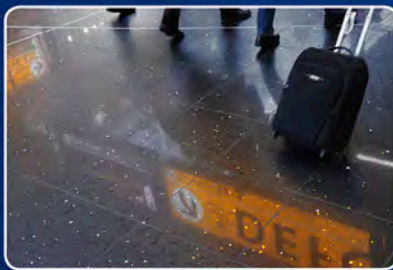
1. **Luchtvaartsector sterk in beweging.** De grote luchtvaartmaatschappijen in Europa die gebruik maken van de hubluchthavens hebben te maken met een groeiende concurrentie van lowcostmaatschappijen en nieuwe toetreders. Vooral toetreders uit het Midden-Oosten en Turkije breiden hun positie op de Europese markt uit. Ook Air France-KLM heeft te maken met deze toenemende concurrentiedruk.
2. **Technologische ontwikkelingen hebben steeds grotere invloed.** De introductie van nieuwe vliegtuigtypes, zoals de Airbus 380 en de Boeing 787, geeft de ontwikkeling van de luchtvaartsector een nieuwe impuls. Dit heeft ook onherroepelijk effect op de luchthaven Schiphol, zowel voor onze marktpositie als voor onze infrastructuur. Nieuwe vliegtuigtypes kunnen grotere afstanden overbruggen en kunnen een hub overslaan. Met grote vliegtuigen kan het verkeer tussen hubs intensiever worden. Het netwerk met

langeafstandsbestemmingen wordt groter. Grotere vliegtuigen hebben grotere opstelplaatsen nodig. Door de toename in het aantal passagiers per vlucht is de druk op bijvoorbeeld bagagesystemen groter.

3. **Luchtvaartmaatschappijen sturen aan op kostenverlaging.** Voor luchtvaartmaatschappijen is een concurrerend kostenniveau essentieel om het netwerk te kunnen behouden en ontwikkelen. Teruglopende inkomsten en stijgende kosten van onder andere brandstof hebben hun weerslag op de winstgevendheid. De bezetting van vliegtuigstoelen en de efficiëntie van de processen op de luchthaven zijn daarom ook van groot belang.
4. **Economische ontwikkeling heeft gevolgen voor verkeersvolumes.** De huidige economische omstandigheden krijgen steeds meer hun weerslag op het passagiers- en vrachtvolume, met name in Europa. Dit effect wordt deels gecompenseerd door groei van het verkeer van en naar Zuid-Amerika, China en andere Aziatische landen.
5. **Toenemende concurrentie luchthavens onderling.** Een sterke luchthaven blijft sterk als klanten tevreden zijn: reizigers, luchtvaartmaatschappijen en andere gebruikers, zoals huurders en bezoekers. Kwaliteitsbeleving en voldoende capaciteit zijn essentieel voor een sterke concurrentiepositie. Zowel het overstap- als het bestemmingsverkeer op Schiphol heeft te maken met een groeiende concurrentie. De belangrijkste hubluchthavens in Europa, zoals Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt, investeren de laatste jaren fors in capaciteit en kwaliteit om hun concurrentiepositie veilig te stellen of uit te bouwen. Ook heeft de transfermarkt te maken met concurrentie van de luchthavens van Dubai en Istanbul. Het bestemmingsverkeer op Schiphol ondervindt concurrentie van de omringende luchthavens in België en Duitsland waar vooral lowcostmaatschappijen fors uitbreiden. Dit alles maakt het voor Schiphol Group urgenter te investeren in kwaliteit en capaciteit.
6. **Security-eisen verder aangescherpt.** De security-eisen voor de beveiliging van luchthavens worden wereldwijd steeds stringenter. Ook Schiphol heeft hiermee te maken. Schiphol wil een efficiënt securityproces combineren met meer comfort voor reizigers. Voor de toekomst voorzien we additionele investeringen op het gebied van beveiliging, zoals het centrale securityconcept voor niet-Schengenvluchten. Dit vereist majeure aanpassingen van de bestaande infrastructuur.
7. **Maatschappelijke verantwoordelijkheid.** Voor de regio blijft het beperken van geluidshinder een belangrijk streven. Schiphol hecht grote waarde aan de dialoog aan de Tafel van Alders en de afspraken die zijn gemaakt op het gebied van selectieve groei. Deze afspraken, die zijn vastgelegd in de Luchtvaartnota, vormen het kompas bij de verdere ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol en de regionale velden. Twee mondiale duurzaamheidsvraagstukken die in het bijzonder relevant zijn voor de luchtvaartsector zijn klimaatverandering en de verminderde beschikbaarheid van grondstoffen.
8. **Consumenten steeds kritischer.** De financieel onzekere situatie in Europa heeft het consumentenvertrouwen doen afnemen. Dit negatieve effect is op de luchthaven Schiphol met name merkbaar onder Europese reizigers, die gemiddeld genomen minder besteden. De gemiddelde bestedingen van reizigers uit andere werelddelen nemen nog steeds toe, wat voor een groot deel is toe te schrijven aan een verdere verbetering van het aanbod op de luchthaven. Ook groeit de behoefte naar high-end merken, een hoog serviceniveau en meer beleving.
9. **Uitdagingen in vastgoedmarkt.** De Nederlandse vastgoedmarkt heeft te maken met dalende inkomsten, toenemende leegstand en waarderingen die onder druk staan. Op de locatie Schiphol zien we tot op heden een ander beeld: de bezettingsgraad is toegenomen en de huurinkomsten zijn gestegen. Centraal gelegen, multifunctionele locaties in binnensteden en op strategisch gelegen, multimodale knooppunten, zoals de locatie Schiphol, blijven hun aantrekkingskracht behouden.
10. **Wetgever als stakeholder steeds belangrijker.** Wet- en regelgeving bepalen voor een groot deel de bewegingsvrijheid en de investeringscapaciteit van luchthavens. Wereldwijd, ook in Nederland, oefenen wetgevers en toezichhouders nadrukkelijker invloed uit op de kwaliteit en de kostenontwikkeling van grote luchthavens.

Strategie Schiphol Group

Om de preferred airport in Europa te blijven, wil Schiphol Group de luchthaven verder ontwikkelen als hoogwaardige hub. Daartoe werken we nauw samen met onze homecarrier KLM, die we optimaal willen faciliteren. We streven ernaar de sterke concurrentiepositie van de Mainport Schiphol verder te verbeteren, niet enkel als luchthaven met een wereldwijd netwerk maar ook als multimodaal knooppunt in Nederland, en als motor van de Nederlandse economie. We zoeken samenwerking op nationaal en regionaal niveau. In dit licht heeft Schiphol Group in 2012 vier strategische langetermijnthema's bepaald: Top Connectivity, Excellent Visit Value, Competitive Marketplace en Sustainable Performance.



Mainport Schiphol: méér dan een luchthaven

De luchthaven Schiphol, het KLM- en SkyTeam-hubnetwerk en de omliggende metropoolregio Amsterdam zijn samen uitgegroeid tot de Mainport Schiphol. De Mainport Schiphol is dan ook meer dan enkel een luchthaven met een wereldwijd netwerk. De Mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten. Samen zorgen zij ervoor dat er een internationaal en multimodaal knooppunt ontstaat van stromen mensen, goederen, geld, informatie, kennis en cultuur.

De Mainport Schiphol is uitgegroeid tot een hoogwaardig knooppunt dat Nederland via een uitgebreid netwerk verbindt met de belangrijke economische, politieke en culturele centra in Europa en de rest van de wereld. Daarmee zijn de activiteiten op Schiphol een belangrijke motor voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Het maakt bovendien de regio Amsterdam tot een aantrekkelijke vestigingslocatie voor internationaal georiënteerde bedrijven en instituten.

Essentieel voor een Mainport is een kwalitatief hoogwaardig netwerk van verbindingen. Dankzij dit netwerk behoort Schiphol tot de vier belangrijkste

luchthavens van Europa. Met Nederland als kleine thuismarkt is dat een unieke prestatie.

Regionale en internationale activiteiten

Schiphol Group investeert behalve in Amsterdam Airport Schiphol ook in andere nationale en internationale luchthavenondernemingen. In Nederland vervullen de regionale luchthavens Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport in toenemende mate een strategische rol. Deze regionale luchthavens versterken de regionale economie door het netwerk van bestemmingen en bedienen het niet-zakelijke (leisure) segment. Eindhoven Airport en Lelystad Airport krijgen in de toekomst een belangrijke rol in het realiseren van zogeheten selectieve groei. Die is erop gericht niet-Mainport gerelateerde bestemmingen (zoals vakantiebestemmingen) steeds meer vanuit deze regionale luchthavens te bedienen.

Onze internationale activiteiten zijn gericht op het versterken van de Mainport Schiphol en het netwerk van bestemmingen dat door de homecarrier KLM wordt gedragen. Door participaties in en allianties met belangrijke buitenlandse luchthavens kan Schiphol ook haar eigen producten en processen blijven verbeteren, terwijl wij ook onze kennis met andere luchthavenoperators delen en



daarvan gezamenlijk kunnen profiteren. De SkyTeam-hubs John F. Kennedy Airport in New York en Parijs Charles de Gaulle zijn hier belangrijke voorbeelden van. De industriële samenwerking en kruisparticipatie met Aéroports de Paris vormt een uitstekend platform voor het verder ontwikkelen van het hubsysteem en de AirportCity-formule. Gezamenlijk versterken we het dual hubsysteem van Air France en KLM met synergievoordelen als kostenbesparingen, uitwisselen van best practices, innovaties en betere dienstverlening voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers.

Financieel robuust beleid

Het uitgangspunt bij de uitvoering van onze strategie is een financieel robuust beleid; het doel is het behoud van de kredietwaardigheid van Schiphol Group en goede toegang tot de kapitaalmarkten. Dit komt ook tot uitdrukking in een credit rating van tenminste A van S&P's en A2 van Moody's. Dit vereist een solide kapitaalstructuur en bepaalde mate van liquiditeit, waarbij wij streven naar een minimum FFO/Total debt ratio van 20% en een liquiditeit die onze nettofinancieringsbehoefte steeds minimaal twaalf maanden vooruit dekt.

Strategische thema's

Top Connectivity

De Mainport Schiphol heeft haar succes en bestaansrecht te danken aan het grote netwerk van verbindingen met de rest van de wereld. Dat is het resultaat van een succesvolle samenwerking tussen de homecarrier KLM, de overheid en de luchthaven. Schiphol Group verbetert haar faciliterende functie continu en breidt deze uit in het belang van multimodale transportmogelijkheden voor reizigers en vracht. Zowel een groot netwerk van verbindingen als een zekere keuzevrijheid voor reizigers en vrachtvervoerders is daarbij van belang. Het hoogwaardige hubnetwerk dat in het verleden is opgebouwd, dient te worden gekoesterd. Schiphol streeft tevens samen met haar partners naar verbetering van de bereikbaarheid van de Mainport over de weg en per spoor.

Excellent Visit Value

Om de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol veilig te stellen en verder te verbeteren, wil Schiphol Group reizigers, luchtvaartmaatschappijen en andere gebruikers een concurrerende prijs-kwaliteitverhouding bieden. We streven naar een voortdurende verbetering van de efficiëntie van onze operatie en de kwaliteit van de

producten en diensten op onze luchthavens. Wij maken daarbij een constante afweging tussen kosten en kwaliteit.

Competitive Marketplace

Schiphol Group ontwikkelt de luchthaven Schiphol als een aantrekkelijke locatie voor werk, verblijf, vestiging, winkelen, ontmoeting en ontspanning. Om als vestigingsplaats te kunnen concurreren met andere nationale en internationale locaties, is een aantrekkelijke marktplaats belangrijk. Essentiële elementen zijn de retail- en vastgoedstrategie. We spannen ons ook in om Schiphol te versterken als een distributiepunt voor vracht.

Sustainable Performance

Schiphol Group onderneemt met respect voor mens, milieu en omgeving. De luchthaven creëert duurzame waarde voor haar klanten en stakeholders. Een financieel gezonde, robuuste en efficiënte bedrijfsvoering is noodzakelijk voor een toekomstbestendig bedrijf; de afweging tussen people, planet en profit staat daarbij centraal. Schiphol neemt haar verantwoordelijkheid voor vijf maatschappelijke thema's in het bijzonder: duurzame werkgelegenheid, bereikbaarheid en luchtkwaliteit, klimaatvriendelijke luchtvaart, grondstofschaarste en geluid en omgeving.

Strategische doelstellingen

Onze strategische doelstellingen voor de periode 2013-2017, per thema geclusterd.

Top Connectivity

1. Faciliteren van verdere ontwikkeling van een hoogwaardig, onderscheidend en concurrerend netwerk van met name intercontinentale verbindingen.
2. Verder verbeteren van een uitgebreid, betrouwbaar en toegankelijk landzijdig netwerk van multimodale verbindingen.

Excellent Visit Value

1. Verder ontwikkelen van het reisgemak voor passagiers.
2. Realiseren van een concurrerende prijs-kwaliteitverhouding voor luchtvaartmaatschappijen.
3. Bieden van een hoogwaardige en onderscheidende luchthaven voor reizigers.

Competitive Marketplace

1. Zorg dragen voor een attractief ondernemingsklimaat op de luchthaven.
2. Realiseren van flexibele logistieke oplossingen voor afhandelaren en verladers.
3. Bieden van een aantrekkelijk en eigentijds portfolio van producten en services.

Sustainable Performance

1. Zorg dragen voor een juiste afweging in de verhouding people, planet en profit.
2. Financieel robuuste en efficiënte bedrijfsvoering garanderen om verdere ontwikkeling van de Mainport mogelijk te maken en waarde te genereren voor alle stakeholders.
3. Voortzetten van de stakeholderdialoog aan de Tafel van Alders en met de partijen van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol.

Toprisico's

Top Connectivity

Veranderingen in de vraag

Aanhoudende economische laagconjunctuur kan leiden tot een afnemend aantal passagiers, lagere bestedingen per passagier, een capaciteitsreductie en een veranderende dynamiek in de sector.

Grote projecten

Uitvoering van grote infrastructurele projecten kan gepaard gaan met budgetoverschrijdingen en vertragingen, waardoor een project niet meer voldoende aansluit op de daadwerkelijke vraag.

Excellent Visit Value

Operationele risico's Aviation

Veiligheidsincidenten, onverwachte bedrijfsonderbrekingen of onvoldoende inzet van partijen waarvan we in onze operatie afhankelijk zijn, kunnen leiden tot een verstoorde operatie, reputatieschade en een negatieve invloed op het resultaat.

Veranderende wet- en regelgeving

Politieke ontwikkelingen, verandering van standpunten en nieuwe of gewijzigde Europese of nationale wet- en regelgeving die de luchtvaartsector alsook de verkoop van consumentenproducten op de luchthaven betreffen, kunnen van grote invloed zijn op onze business.

Economische regulering

De economische regulering van de luchthaven Schiphol heeft invloed op de financiële soliditeit van Schiphol Group en de mogelijkheden om in de Mainport te investeren.

Competitive Marketplace

Concurrentie

Achterblijvende investeringen in kwaliteit en capaciteit kunnen tot gevolg hebben dat de concurrentiepositie van de Mainport niet kan worden gewaarborgd.

Marktontwikkelingen vastgoed

Veranderende marktomstandigheden kunnen ertoe leiden dat de bezetting van de vastgoedportefeuille terugloopt en dat de huurniveaus afnemen met waardedaling als gevolg.

Sustainable Performance

Overschrijding van geluids- en milieunormen

Overschrijding van (inter)nationale regelgeving op het gebied van geluid en milieu heeft negatieve financiële en operationele gevolgen.

Financiële risico's

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

Internationaal ondernemen

Het ondernemen buiten de eigen landsgrenzen biedt voordelen en kansen maar gaat ook gepaard met specifieke risico's die binnen de eigen landsgrenzen niet spelen.

SWOT

Sterktes

- Groot netwerk van verbindingen en frequenties
- Homecarrier met een sterk transferproduct
- Moderne en goed geoutilleerde luchthaven
- Betrouwbare operatie met hoge piekcapaciteit
- Internationale reputatie en imago
- Goed ontwikkelde non-aviation activiteiten
- Aantrekkelijke werkgever

Kansen


- Uitbreiding bestemmingen en frequenties
- Verkeer en vervoer vanuit opkomende economieën
- Positionering als gateway tussen China, Europa en Zuid-Amerika
- Versterking hubfunctie voor vracht
- Nieuwe investeringen in capaciteit en kwaliteit
- Uitbreiding SkyTeam-alliantie
- Integratie van duurzaamheidsaspecten in alle luchthavenprocessen
- Verbetering van snelle verbindingen van en naar luchthaven (snelwegen, HSL en regionale bus)

Zwaktes

- Beperkte internationale spreiding
- Toenemende druk op operatie als gevolg van geplande grootschalige verbouwingen
- Kleine thuismarkt en beperkte 'catchment area'
- Grote afhankelijkheid competitieve transfermarkt
- Geen constante bezetting start- en landingsbanen: grote vraag naar piekcapaciteit
- Complex stelsel voor gebruik landingsbanen en luchtruimcapaciteit

Bedreigingen

- Wijzigingen in wet- en regelgeving en (economische) regulering van luchthaven(s)
- Geografische verplaatsing van vervoers- en handelsstromen
- Bereikbaarheid Amsterdam Airport Schiphol
- Grote investeringen in capaciteit en kwaliteit bij concurrenten Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle
- Veranderende houding ten aanzien van vliegen
- Toenemende beveiligingseisen
- Economische tegenwind en laag consumentenvertrouwen



Onze resultaten in 2012

Top Connectivity

Schiphol Group streeft ernaar Amsterdam Airport Schiphol voortdurend te verbeteren als multimodaal transportknooppunt. Samen met KLM, onze grootste klant en homecarrier, werken wij aan een verdere versteviging van het wereldwijde netwerk van vliegverbindingen. Wat betreft bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer is Schiphol een van de beste luchthavens in Europa; samen met de regio optimaliseren we de bereikbaarheid en infrastructuur.

Bestemmingen



317

Passagiers



51 mln

Vracht



1.5 mln ton

Masterplan: klaar voor de toekomst

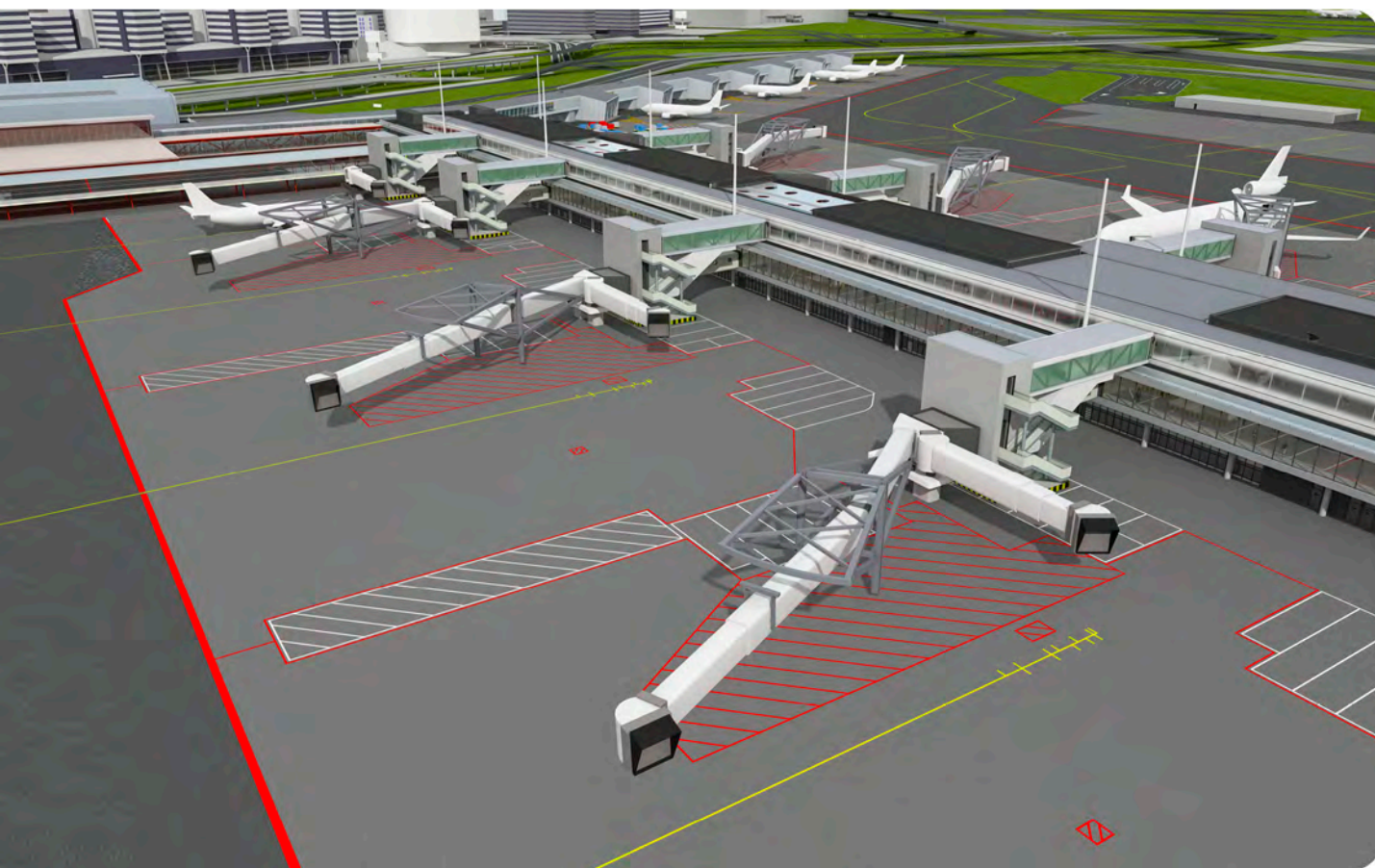
Voor Schiphol is Top Connectivity het sleutelwoord. Amsterdam Airport Schiphol moet zowel voor vliegverkeer als voor wegverkeer en openbaar vervoer optimaal bereikbaar zijn, met een uitgebreid netwerk aan bestemmingen en met een passende infrastructuur. De luchthaven Schiphol is een van de belangrijkste Europese Mainports. Het is ook een van de belangrijkste hubs, een luchthaven waar een groot deel van de reizigers overstapt op een aansluitende vlucht. We willen dat de luchthaven Schiphol ook in de toekomst een Mainport en hub blijft.

Om onze sterke positie binnen de wereldwijde luchtvaart te behouden, zullen we onze capaciteit moeten uitbreiden. Dat is onontkoombaar. Nu al lopen we op piekdagen aan tegen de grenzen van de capaciteit van de terminal, de pieren en de opstelplaatsen voor vliegtuigen. Deze situatie zal beslist verergeren als het huidige groeitempo aanhoudt. Naar verwachting zal het aantal reizigers in de komende tien jaar toenemen met zo'n 25%. Dit is binnen de grenzen van het met de partijen aan de Tafel van Alders overeengekomen aantal van maximaal 510.000

vliegtuigbewegingen. Daardoor zal in de komende jaren de druk op onze operatie toenemen. Ook de reiziger kan dit merken: als de capaciteit niet toereikend is of lijkt, zal ook de waardering voor de geboden kwaliteit afnemen. Daar willen we geen genoeg mee nemen: ook in de toekomst staan we garant voor zowel capaciteit als voor kwaliteit.

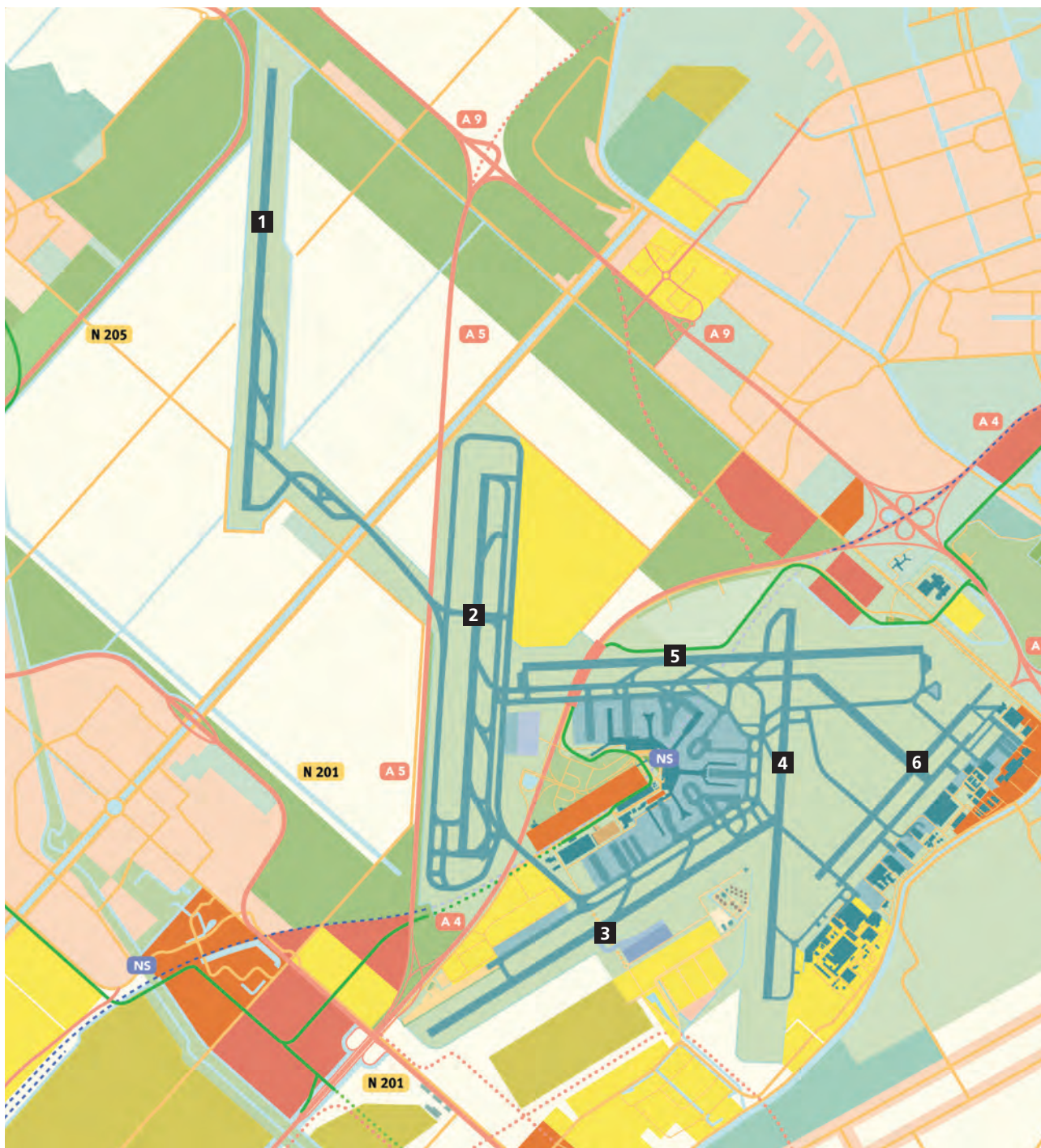
Bovendien profileren concurrerende hubs in Europa en de Golfstaten, zoals Frankfurt en Dubai, zich steeds nadrukkelijker. Dat is een tweede reden om niet achter te kunnen blijven. Zij investeren grote bedragen in capaciteit en kwaliteit en vormen een groeiende bedreiging voor de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol.

Samen met onze partners werken we daarom aan een Masterplan voor Schiphol dat voorziet in de uitbreiding van de capaciteit en een structurele verbetering van de kwaliteit van de terminals, pieren en opstelplaatsen. Daaraan is een investeringsplan voor de lange termijn gekoppeld, dat bestaat uit verscheidene, deels op zichzelf staande projecten. Dit modulaire plan biedt ons flexibiliteit: we realiseren infrastructurele voorzieningen waar en wanneer die nodig zijn. De zorgvuldige planvorming dient de financiële impact van de investeringen op de havengelden te beperken.



Centrale securitycontrole

In de tussentijd zitten we niet stil. Er lopen al projecten die inspelen op de veranderende omstandigheden. Een belangrijke vernieuwing waaraan al wordt gewerkt is het centrale beveiligingsconcept in het niet-Schengengedeelte van de terminal: de securitycontrole van passagiers en handbagage gaat plaatsvinden bij centrale securityfilters en niet meer aan de gates. Om hiervoor ruimte te creëren, komt er een extra verdieping op een aantal pieren (E, F en G) en wordt een bestaande verdieping ingericht voor securitycontroles. Centrale security resulteert uiteindelijk in een veel efficiënter proces, betere benutting van boarding lounge en gatecapaciteit, meer comfort voor de reiziger en grotere toekomstbestendigheid van de operatie in het licht van nieuwe wet- en regelgeving op securitygebied. Begin 2013 hebben we een aanvang gemaakt met de eerste voorbereidende werkzaamheden. De oplevering van dit omvangrijke project is naar verwachting in 2015. Hiermee is een investeringsprogramma gemoeid van circa 350 miljoen euro.



Landingsbanen

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



Concurrentiepositie

Ondanks de economische tegenwind in de wereld mochten wij in 2012 op Amsterdam Airport Schiphol 51 miljoen reizigers verwelkomen, een toename van 2,6% vergeleken met 2011. Schiphol handhaaft zich als vierde passagiersluchthaven van Europa, met een marktaandeel van 10,7%. Daarentegen is de economische crisis terug te zien in het vrachtvervoer: het volume nam af met 2,6% tot iets minder dan 1,5 miljoen ton.

Groeiend aantal reizigers op Schiphol

Het totaal aantal passagiers op Schiphol nam in 2012 toe met 2,6% tot 51 miljoen. Vergeleken met 2011 (+10,0%) is dat weliswaar een kleinere stijging, maar de stijging in dat jaar was uitzonderlijk, onder meer vanwege een inhaaleffect. Het aantal OD-passagiers (de zogeheten Origin & Destination passagiers, met Schiphol als vertrek- of aankomstpunt) steeg met 2,1% naar 30,1 miljoen. Het aantal transferpassagiers groeide met 3,4% naar 20,9 miljoen, 41% van het totaal aantal passagiers.

Homecarrier KLM en haar SkyTeam-partners, die gezamenlijk het grootste segment voor hun rekening nemen, lieten de grootste absolute groei zien en vervoerden

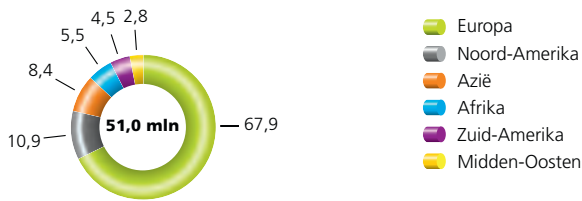
in 2012 32,3 miljoen passagiers, een toename van ruim een miljoen (+3,2%, tegen +8,5% in 2011).

De grootste procentuele groei komt voor rekening van de lowcostmaatschappijen, het op een na grootste segment. Het aantal passagiers bij deze airlines nam in 2012 toe met ruim 6,8%; in absolute aantallen met 0,4 miljoen tot 7,1 miljoen. De stijging is wel aanmerkelijk kleiner dan die in 2011 (+24,7%).

Juli was net als in voorgaande jaren de drukste maand van 2012 met meer dan 5,2 miljoen passagiers, 1,4% meer vergeleken met juli 2011. Dit is een record voor Schiphol: er zijn nog nooit zoveel passagiers per maand van, naar of via Schiphol gereisd. De drukste dag in 2012 viel op 20 juli met 177.700 passagiers.

Europa is met 34,7 miljoen passagiers het continent met zoals altijd veruit het grootste aantal reizigers dat via Schiphol reist. Met een groei van 811.000 passagiers, een plus van 2,4%, liet Europa in 2012 opnieuw de grootste absolute groei in het reizigersvolume zien. Relatief groeide Afrika het hardst met 8,4% naar 2,8 miljoen passagiers, gevolgd door Midden- en Zuid-Amerika: 6,7% naar 2,3 miljoen passagiers. Het aantal Aziatische passagiers

Passagiers per continent
(in %)



vertoonde gelijke tred met 2011 en kwam uit op 4,3 miljoen passagiers, een toename van 3,1%. Noord-Amerika, tweede in absolute passagiersvolumes met 5,6 miljoen, groeide licht met 1,2%. De enige regio met krimp was het Midden-Oosten: een daling van 5,5% tot 1,4 miljoen passagiers.

Bezettingsgraad opnieuw hoger

De gemiddelde bezettingsgraad van de passagierstoestellen was in 2012 opnieuw hoger; de stoelen waren voor 80,7% bezet, tegen 79,2% in 2011. Het totaal aantal aangeboden stoelen steeg met 460.000 naar ruim 63 miljoen, een toename van 0,7%.

Netwerk van bestemmingen

Het aantal directe bestemmingen is in 2012 gegroeid met vier. In 2012 verbonden 101 carriers Amsterdam Airport Schiphol met 317 lijndienstbestemmingen, waarvan 24 enkel met full freighters. Passagiers konden kiezen uit 293 lijndienstbestemmingen, acht meer dan vorig jaar.

Ten opzichte van 2011 nam het aantal intercontinentale bestemmingen toe met twee en kwam uit op 123. KLM

voegde onder andere Luanda (Angola), Lusaka (Zambia) en Harare (Zimbabwe) toe. In Noord-Amerika werden drie nieuwe bestemmingen aangevlogen, maar dat was enkel gedurende de zomer. Dit waren Dallas/Fort Worth (KLM) en Las Vegas en Oakland (ArkeFly).

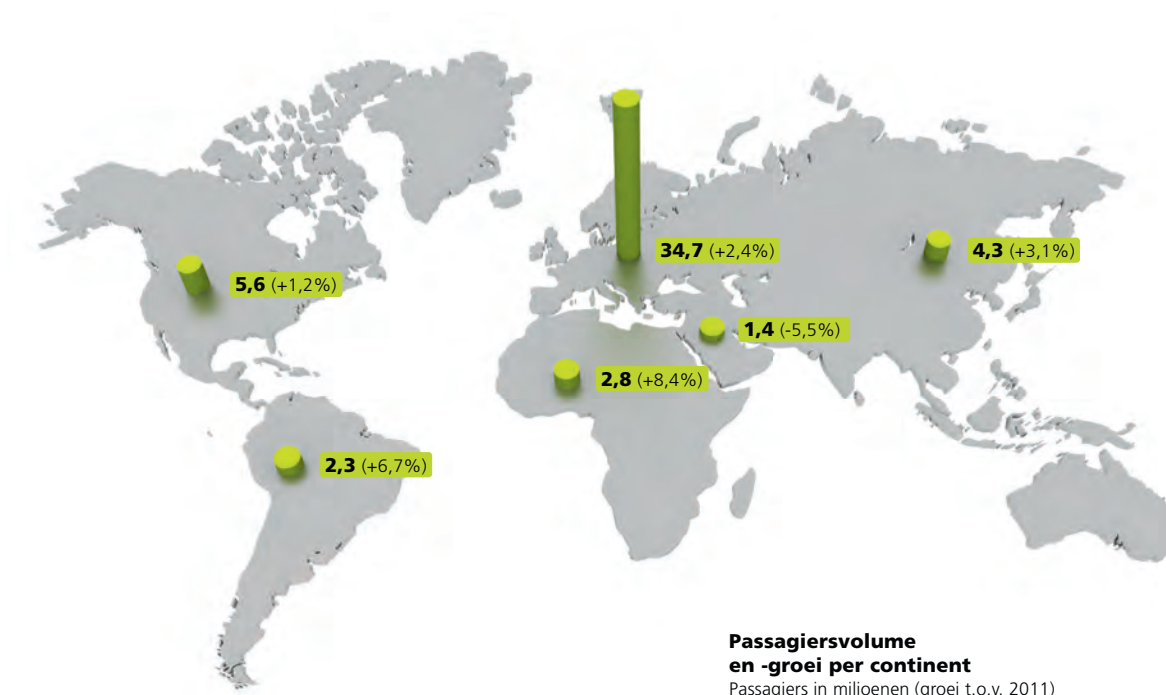
Het aantal Europese lijndienstbestemmingen nam per saldo toe met zes en kwam uit op 170. Met de komst van Eurolot werd het Schiphol-netwerk uitgebreid met Gdansk en Krakow. easyJet is gaan vliegen op Southend, Londens zesde luchthaven.

Het totaal aantal luchtvaartmaatschappijen op Schiphol is uitgekomen op 101, per saldo een daling van twee. Dit is toe te schrijven aan onder meer het faillissement van Malev, Amsterdam Airlines, Cimber Sterling en WindJet, het EU-vliegverbod voor Syrian Arab Airlines en het opgaan van Continental in United Airlines. Nieuwkomers in 2012 zijn onder meer het Poolse Eurolot en full freighter Air China Cargo.

In 2012 is het aantal leden van de SkyTeam-alliantie toegenomen naar 19. Nieuwkomers waren Saudia, Middle East Airlines, Aerolineas Argentinas en Xiamen Airlines. Verder is een samenwerking aangekondigd van Air France-KLM met Etihad Airways en Air Berlin.

Vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen is van belang in verband met de afspraken die zijn gemaakt aan de Tafel van Alders over de groei van Schiphol. Hiervoor is een maximum gesteld van 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020, waarvan



Passagiersvolume en -groei per continent
Passagiers in miljoenen (groei t.o.v. 2011)

dan 70.000 vluchten moeten worden uitgevoerd op de luchthavens Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2008, het jaar dat het Aldersakkoord werd gesloten, lag het verkeersvolume op 425.000. Als gevolg van de economische crisis in grote delen van de wereld is er in de jaren 2009 en 2010 een daling geweest tot zelfs minder dan 390.000 vliegtuigbewegingen. In 2011 steeg dit volume weer naar 420.249. Die groei zette door in 2012.

In 2012 steeg het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer met 0,8% (8,8% in 2011) naar 423.407. Het aantal bewegingen met passagierstoestellen groeide met 0,9% (9,1% in 2011) van 404.321 naar 407.864. Het totaal aantal aangeboden stoelen steeg met 0,7% iets minder hard tot 63,2 miljoen. De gemiddelde stoelcapaciteit bleef nagenoeg gelijk met 155. Dit is te verklaren doordat het grotere verkeersvolume werd gevlogen met hetzelfde type passagierstoestellen als het jaar ervoor.

Het aantal vliegtuigbewegingen door vrachttoestellen nam in 2012 af met 2,4% (+2,1% in 2011) en kwam uit op 15.543. Het gemiddeld maximale startgewicht van een vrachttoestel nam af van 328,6 ton in 2011 naar 324,2 ton in 2012. Er werden gemiddeld kleinere toestellen ingezet.

Economische crisis raakt vrachtvervoer

Het vrachtvervoer had te lijden onder de haperende economie. Als gevolg van de teruglopende uitgaven en een dalend consumentenvertrouwen is in 2012 het vrachtaanbod gekrompen. Het jaar werd afgesloten met een negatief groei cijfer. Het vrachtvolume nam af met 2,6% (+0,8% in 2011) en kwam uit op een totaalvolume van 1.483.448 ton.

Het vervoer met full freighters, toestellen met uitsluitend vracht, nam af met 0,9% (+2,3% in 2011), van 882.400 ton in 2011 naar 874.700 ton in 2012. De vracht in toestellen die zowel passagiers als vracht vervoeren, kromp in 2012 met 5,1% (-1,3% in 2011), van 641.400 ton naar 608.800 ton.

Ontwikkelingen per continent

Het vrachtvervoer van en naar Azië daalde het hardst: -7,9% (-7,1% in 2011) van 610 duizend ton naar 561 duizend ton, onder andere door de afnemende vraag naar Aziatische goederen vanuit Europa. De import daalde fors dan de export. Van en naar Noord-Amerika, de tweede grootste regio voor vracht, slonk het volume eveneens met 7,9%, van 283 duizend ton naar 261 duizend ton. In 2011 kende Noord-Amerika nog een groei van 11,6%. Het vrachtvervoer van en naar Midden- en Zuid-Amerika was marginaal lager. Het volume slonk met 0,3% (naar 174 duizend ton), tegen een plus van 11,3% in 2011. Deze daling is met name gering gebleven door de groei van de Braziliaanse economie. Het vrachtvolume van en naar Afrika liep terug met 4,3% naar 177 duizend ton. Van en naar het Midden-Oosten daalde

Vliegtuigbewegingen

2012

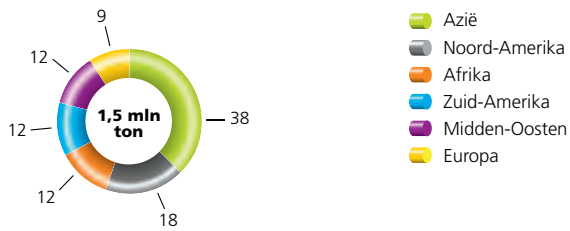
Positie 2012	Positie 2011	Airline	Totaal	Vergeleken met 2011 in %
1	(1)	KLM	213.656	2,6
2	(2)	transavia.com	27.001	0,7
3	(3)	easyJet	25.676	9,2
4	(4)	Air France	14.551	- 1,5
5	(6)	Delta Airlines	10.984	0,5
6	(7)	British Airways	10.942	3,8
7	(5)	Lufthansa	10.868	- 2,0
8	(8)	ArkeFly	7.884	10,3
9	(9)	Alitalia	6.191	7,3
10	(12)	Aer Lingus	5.078	2,9
11	(10)	SAS	4.992	- 4,1
12	(13)	Vueling	4.914	0,9
13	(18)	Flybe	3.594	33,9
14	(11)	Martinair	3.513	- 29,8
15	(16)	Turkish Airlines	2.912	7,4
16	(14)	Swiss	2.902	- 0,4
17	(32)	United Airlines	2.775	108,0
18	(15)	Austrian Airlines	2.708	- 1,2
19	(20)	TAP Portugal	2.588	6,6
20	(25)	China Southern	2.370	31,1
21	(46)	Corendon Dutch Airlines	2.028	137,7
22	(22)	Corendon	2.017	2,4
23	(24)	LOT Polish Airlines	1.832	- 0,9
24	(17)	Iberia (incl Iberia Express)	1.828	- 32,5
25	(52)	Onur Air	1.736	118,1
26	(27)	Royal Air Maroc	1.711	1,1
27	(34)	Norwegian	1.710	37,9
28	(23)	Singapore Airlines	1.574	- 15,6
29	(29)	Cathay Pacific	1.494	6,4
30	(37)	Pegasus	1.494	21,5
Overige airlines			39.884	- 11,4
Totaal			423.407	0,8

het vrachtvervoer met 2,2%. Binnen Europa steeg het vrachtvervoer met 44,2% naar ruim 138 duizend ton.

Nieuwe cargo carriers en vrachtbestemmingen

In 2012 zijn enkele nieuwe full freighter-airlines, onder meer Air China Cargo en Swiftair, een service begonnen vanaf Amsterdam Airport Schiphol. We namen afscheid van de carrier Jade Cargo. In totaal opereerden er 19 full freighter-airlines en 8 airlines met zowel een full freighter- als een passagiersservice. Dit is een toename van 4 ten opzichte van 2011.

Vracht per continent
(in %)



Het aantal unieke full freighter-bestemmingen, waarop enkel vracht wordt vervoerd, daalde met 4, van 28 naar 24. Dat is voor een groot deel toe te schrijven aan het wegvallen van Jade Cargo. Er kwamen enkele nieuwe full freighter-bestemmingen bij: we konden bijvoorbeeld Zhengzhou en Chongqing aan het netwerk toevoegen.

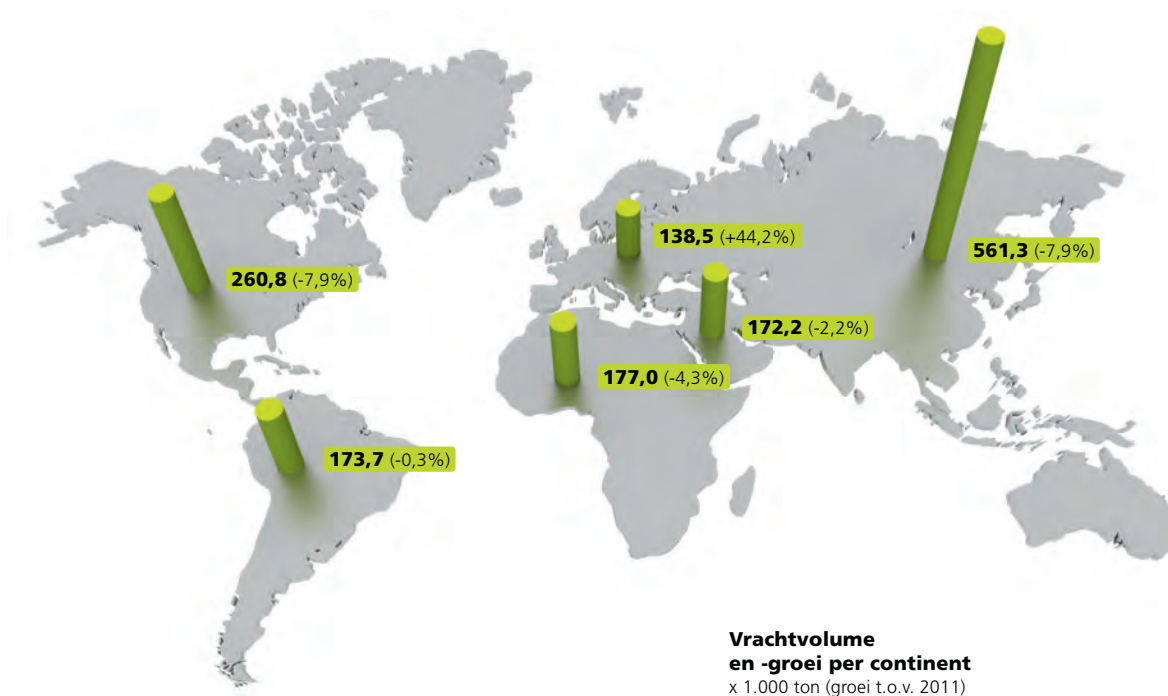
Marktaandeel Schiphol gehandhaafd

Marktaandeel passagiers

Amsterdam Airport Schiphol handhaafde zich in 2012 als vierde passagiersluchthaven van Europa - na koploper Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt. Het marktaandeel van Schiphol is licht gedaald ten opzichte van vorig jaar: van 10,9% naar 10,7%.

Marktaandeel vracht

Amsterdam Airport Schiphol staat op de derde plaats binnen de toptien van Europese luchthavens voor vracht. Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle nemen plaats één en twee in. Het marktaandeel van Schiphol is met 0,1 procentpunt toegenomen tot 13,9%.



Passagiersvervoer (excl. transitopassagiers)*
x 1.000

2012

Vergeleken
met 2011 in %

	1	London Heathrow	LHR	69.985	+ 0,9
	2	Parijs Charles de Gaulle	CDG	61.490	+ 1,0
	3	Frankfurt	FRA	57.274	+ 1,7
	4	Amsterdam	AMS	50.976	+ 2,6
	5	Madrid	MAD	45.104	- 9,0
	6	Istanbul	IST	44.999	+ 20,0
	7	München	MUC	38.193	+ 1,6
	8	Rome Fiumicino	FCO	36.741	- 1,8
	9	Barcelona	BCN	35.091	+ 2,2
	10	London Gatwick	LGW	34.211	+ 1,7

*) Top-10 luchthavens in Europa in aantallen passagiers

Vrachtvervoer*
x 1.000 tonnen

2012

Vergeleken
met 2011 in %

	1	Frankfurt	FRA	1.986	- 6,9
	2	Parijs Charles de Gaulle	CDG	1.950	- 6,6
	3	Amsterdam	AMS	1.483	- 2,6
	4	London Heathrow	LHR	1.465	- 1,3
	5	Leipzig	LEJ	864	+ 13,6
	6	Cologne	CGN	730	+ 0,5
	7	Luxemburg	LUX	615	- 6,4
	8	Luik	LGG	577	- 14,5
	9	Istanbul	IST	522	+ 4,9
	10	Brussel	BRU	459	- 3,3

*) Top-10 luchthavens in Europa in vrachtvolume

Vliegtuigbewegingen*
x 1.000

2012

Vergeleken
met 2011 in %

	1	Parijs Charles de Gaulle	CDG	491	- 3,1
	2	Frankfurt	FRA	476	- 1,1
	3	London Heathrow	LHR	471	- 1,0
	4	Amsterdam	AMS	423	+ 0,8
	5	München	MUC	377	- 2,9
	6	Madrid	MAD	373	- 13,1
	7	Istanbul	IST	349	+ 14,4
	8	Rome Fiumicino	FCO	309	- 4,6
	9	Barcelona	BCN	290	- 4,3
	10	Zurich	ZRH	252	- 2,3

*) Top-10 luchthavens in Europa in aantallen vliegtuigbewegingen

Regionale luchthavens en internationale participaties

Regionale luchthavens

Het aantal passagiers op Eindhoven Airport is in 2012 gestegen van 2,6 miljoen naar 3,0 miljoen. Daarnaast is het aantal bestemmingen dat is te bereiken vanaf Eindhoven Airport gestegen van 36 naar 46. Ook Rotterdam The Hague Airport vertoonde groei in het aantal passagiers: van 1,1 miljoen naar 1,3 miljoen. Het aantal bestemmingen vanaf Rotterdam The Hague Airport is gestegen van 35 naar 40.

De afspraken die gemaakt zijn aan de Tafel van Alders hebben invloed op de ontwikkeling van Eindhoven Airport en Lelystad Airport. Zo wordt op Eindhoven Airport onder andere het terminalgebouw uitgebreid en zijn op Lelystad Airport de verhardingen aan de uiteinden van de start- en landingsbaan verlengd. Rotterdam The Hague Airport ontwikkelt zich meer en meer als zakelijke luchthaven.

Internationale participaties

Onze internationale focus is vooral gericht op het nog beter ondersteunen van onze belangrijkste klanten: we zoeken samenwerking met buitenlandse luchthavens die belangrijk zijn voor hen. Dit versterkt onze concurrentiepositie. Het uitgebreide mondiale netwerk van KLM en SkyTeam vormt hiervoor een belangrijk uitgangspunt. De SkyTeam-alliantie is de grootste transatlantische joint-venture binnen de luchtvaartsector met Amsterdam Airport Schiphol, Parijs Charles de Gaulle en JFK International Airport als belangrijke grote knooppunten. We zullen bestaande participaties goed blijven beheren en internationale partnerships continueren.

Aéroports de Paris, waarmee Schiphol Group een strategische alliantie (HubLink) en een 8%-kruisparticipatie heeft, droeg ook in 2012 positief bij aan het resultaat. Een belangrijke prestatie van de Parijse luchthavens is de verbetering van de kwaliteitsperceptie ten opzichte van 2011, mede dankzij nieuwe faciliteiten zoals de in 2012 geopende nieuwe boarding-satelliet op Parijs Charles de Gaulle. De samenwerkingsprojecten tussen beide luchthavenorganisaties hebben verdere voordelen opgeleverd door onder andere het gezamenlijk inkopen en gebruikmaken van elkaars 'best practices'.

Schiphol Group en Aéroports de Paris zijn een strategische samenwerking aangegaan met de internationale luchthaven van Seoul, Incheon Airport. We hebben in 2012 verschillende projecten uitgevoerd met deze luchthaven, die al zeven jaar op rij is uitgeroepen tot beste luchthaven ter wereld. Dankzij deze projecten kunnen we onder meer kennis uitwisselen op operationeel terrein, en in het bijzonder op het gebied van Aziatische reizigers en vracht. Incheon is de thuishaven van SkyTeam-partner Korean Air en de vierde vrachthub in de wereld.

De uitbreiding van Terminal 4 op JFK International Airport in New York, die we samen met Delta Airlines laten uitvoeren, ligt goed op schema. Er komen negen nieuwe internationale gates en extra faciliteiten voor bagage, douane en grensbewaking.

Zowel de samenwerking met Aéroports de Paris, de uitwisseling met Incheon als de uitbreiding van Terminal 4 op JFK International Airport draagt bij aan een verdere versterking van het internationale hubsysteem van de SkyTeam-alliantie.

Brisbane Airport, waarin Schiphol Group een 18,7%-belang heeft, blijft zich verder ontwikkelen als AirportCity met wederom een groei in het aantal passagiers in 2012 (+4,5%). Schiphol Group heeft op 26 september het belang van 1% in Vienna International Airport verkocht.

Bereikbaarheid

Schiphol staat in de toonaangevende Airport Service Quality benchmark van Europese luchthavens op de tweede plaats voor bereikbaarheid. Een optimaal aanbod aan infrastructuur, verbindingen en vervoersproducten is essentieel voor onze concurrentiepositie. Het maakt van de luchthaven een aantrekkelijke werk- en vestigingslocatie. De bereikbaarheid van de luchthaven is voor de reiziger na de bestemmingen en de prijs van het ticket het belangrijkste criterium.

Wegverkeer

Schiphol heeft geïnvesteerd in verbetering van de voorrijwegen voor de terminal. Zo zijn onder meer rijbanen, bebording en belijning aangepast om het autoverkeer beter te laten doorstromen. Op de nieuwe Short Stop Parking kunnen bezoekers kort gratis hun auto parkeren als zij

	Passagiers (x 1.000)			Vliegtuigbewegingen		
	2012	2011	Groei	2012	2011	Groei
Rotterdam The Hague Airport	1.273	1.124	13,3%	13.565	13.137	3,3%
Eindhoven Airport	2.977	2.643	12,6%	22.995	20.227	13,7%
Lelystad Airport				114.508	123.035	-6,9%

iemand wegbrengen of ophalen. Er is ook een apart rijvak voor touringcars gekomen. Hierdoor komen opstoppingen, veroorzaakt door auto's of bussen die op de verkeerde plek stoppen voor het ophalen of brengen, minder voor. We letten er strenger op dat het verkeer op de voorrijwegen goed kan doorstromen.

Openbaar vervoer

In 2012 is gewerkt aan verbetering van de OV-voorzieningen op Schiphol. Het aantal kaartautomaten van Nederlandse Spoorwegen (NS) is uitgebreid, waardoor de wachttijd is verkort. Het aanbod aan directe treinverbindingen met Schiphol is verbeterd. Een voorbeeld: de reistijd van en naar Groningen is dankzij de Hanzelijn met 22 minuten teruggebracht naar 2 uur en 11 minuten.

Net als in de rest van Nederland wordt ook op Schiphol de OV Chipkaart ingevoerd. Dit is in 2012 voorbereid. Het gebruik van de chipkaart wordt verplicht op alle buslijnen en in de trein. Met NS is afgesproken dat er op Schiphol geen controlepoortjes komen maar kaartleesapparatuur; dit is handiger voor reizigers met koffers. De toeslag op de hogesnelheidstrein naar Amsterdam CS komt te vervallen waardoor er geen verwarring meer ontstaat bij toeristen over het verschil in tarieven. Op de stations Amsterdam CS en Amsterdam Zuid is nu op schermen reisinformatie van Schiphol te zien.

In 2012 is een begin gemaakt met de uitbreiding van het vrije busbaanet, met een tracé langs Schiphol-Oost. Duizenden werknemers in dit gebied zullen hiermee een aanzienlijke tijdswinst boeken. Op Schiphol-Noord komt een OV-knooppunt voor het regionale openbaar vervoer. De verwachting is dat de busbaan en het knooppunt in 2014 in gebruik kunnen worden genomen.

Het busvervoer in de daluren van en naar Schiphol-Rijk en Schiphol-Zuidoost is als gevolg van overheidsbezuinigingen stopgezet. Schiphol heeft in samenwerking met onder meer de daar gevestigde bedrijven een buspendeldienst opgezet. Sinds december is er ook een busdienst tussen Schiphol-Plaza en het nieuwe bedrijventerrein Schiphol Noord-West. De snelbusdienst 370 tussen Schiphol en Alphen aan den Rijn heeft een 24-uurs dienstregeling gekregen, waardoor ook medewerkers met onregelmatige werktijden of in ploegendiensten deze verbinding kunnen gebruiken.

Taxivervoer

Schiphol geeft concessies uit aan taxibedrijven die de ritten vanaf de luchthaven mogen uitvoeren. In 2012 werden steeds meer ritten uitgevoerd door taxichauffeurs zonder vergunning. Om dit tegen te gaan, zijn de handhavingsnormen aangescherpt. De overlast van dit soort illegale dienstverlening is afgenomen. In de terminal wordt

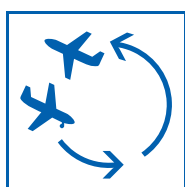
omgeroepen dat reizigers alleen gebruik moeten maken van taxi's met een vergunning.

Om de kwaliteit van de taxiritten te onderzoeken, zetten we een aantal keer per jaar mystery guests in. Zij rijden met de taxi naar verschillende bestemmingen. Tijdens de rit wordt onder meer gelet op het zichtbaar aanwezig zijn van de tariefkaart, het (rij)gedrag van de chauffeur en de betaalde ritprijs. 95% van de onderzochte taxiritten scoort goed op de geteste onderdelen.

Excellent Visit Value

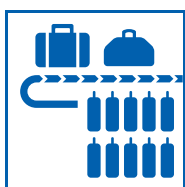
Schiphol Group heeft zich ook in 2012 ingespannen om klanten een concurrerende prijs-kwaliteitverhouding te bieden. Daarmee willen we de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol veiligstellen en verder versterken. We houden de havengeldtarieven op concurrerend niveau, we bieden reizigers een steeds breder aanbod aan winkels en diensten. We blijven investeren in de stroomlijning van de check-in- en controleprocessen. Ook is de laatste hand gelegd aan het geavanceerde bagageprogramma 70MB.

Transfer



41%

Bagage IR rate



1,5%

Bestedingen



€16,69
per passagier

Schiphol stroomlijnt processen

Schiphol is voortdurend bezig de check-in- en controleprocessen op de luchthaven te verbeteren. Alles is erop gericht om het zowel de reizigers als de luchtvaartmaatschappijen zo prettig en makkelijk mogelijk te maken.

Piekcapaciteit optimaal benutten

Amsterdam Airport Schiphol heeft een grote capaciteit door zijn stelsel van start- en landingsbanen. De terminal is zo ontworpen dat op piekmomenten grote aantallen passagiers en bagage kunnen worden verwerkt. Dit zijn de momenten dat de intercontinentale vluchten binnenkomen en passagiers overstappen naar andere bestemmingen. Vooral in de vroege ochtend en aan het eind van de middag is het spitsuur op Schiphol. Omdat we tegen de grenzen van de capaciteit in de terminal aanlopen, gaan we slim om met de huidige beschikbare ruimte vóór de grenspassage. Voorzieningen die het passagiersproces versnellen zijn selfservice check-in, selfservice bagage drop-off, de loopbrug voor premium passagiers en de automatische grenscontrole No-Q.

Tijdens drukke dagen is er desalniettemin minder marge om verstoringen door weersomstandigheden, annuleringen of vertragingen op te vangen. Om op eventuele extra piekbelasting te zijn voorbereid, staan we bijvoorbeeld tijdens vakantieperiodes verbouwingen niet toe en zetten we extra (kantoor)personeel in om reizigers te helpen. Elk jaar stellen we samen met de verschillende operationele afdelingen en KLM Ground Services een speciaal plan op waarin staat welke acute maatregelen moeten worden genomen bij operationele verstoringen.

Selfservice check-in

De gele selfservice check-in kiosken hebben we in 2012 vervangen door een nieuwe generatie machines. In totaal gaat het om negentig stuks. Om het gebruik verder te stimuleren, is een aantal kiosken geplaatst op locaties in de looproutes naar de vertrekhallen: bij de trap en lift tussen Vertrek/Aankomst 1 en 2, op de begane grond van Vertrek 3, en in de WTC-traverse.

Selfservice bagage drop-off

In vertrekhal 2 is het aantal selfservice bagage drop-off machines (SSDOP's) bij SkyTeam uitgebreid van vier naar twaalf. In vertrekhal 3 namen easyJet en ArkeFly vijf van deze apparaten in gebruik. In de komende jaren gaan we

het aantal SSDOP's verder uitbreiden: het gebruik hiervan zal op termijn steeds gewoner worden.

In de zomer hebben we een pilot gedaan met het inchecken van bagage op het parkeerterrein voor Lang Parkeren. Bij deze proef ('Drive-Inchecken') konden reizigers van transavia.com en ArkeFly al op parkeerplaats P3 hun bagage afgeven. Het verlicht de inspanningen van de reizigers, die zich gemakkelijker naar en door de luchthaven kunnen bewegen. Vooral tijdens piekmomenten worden hierdoor de balies voor check-in en bagageafgifte in de vertrekhallen ontzien. De pilot was een succes: de waardering van de reizigers was groter dan verwacht. We onderzoeken in overleg met de luchtvaartmaatschappijen hoe we deze proef een vervolg kunnen geven.

Backbone voor efficiënte bagageafhandeling in gebruik

Na tien jaar van investeren en bouwen is het bagageprogramma 70MB nagenoeg gereed, met als laatste hoogtepunt de ingebruikname van de Backbone. Deze 'ruggengraat' verbindt de bagagekelders Zuid, West, E en D met elkaar. In het nieuwe, geavanceerde bagagesysteem, dat tot doel heeft de capaciteit te verhogen naar 70 miljoen stuks bagage, heeft Schiphol de afgelopen jaren ongeveer 800 miljoen euro geïnvesteerd. We hebben dit project gerealiseerd in nauwe samenwerking met KLM, de grootste gebruiker.

Na de ingebruikname van de Backbone eind 2012 is de Schengen check-in van de SkyTeam-partners verhuisd naar balierijen 3 tot en met 8 in Vertrek 1. Hiermee kunnen we de verwachte verdere groei van KLM en de SkyTeam-partners opvangen. De bagage die is ingecheckt in Vertrek 1 kan via de Backbone naar alle bagagegebieden van de luchthaven worden geleid.

De IR-rate, het percentage koffers dat niet gelijk met de passagiers op zijn bestemming aankomt, daalde van 2,0% in 2011 naar 1,5% in 2012.

No-Q

Nieuw in 2012 was ook de automatische grenspassage, de zogeheten No-Q, die in samenwerking met de overheid is ingevoerd. Dit is een systeem waarbij de controle van het paspoort volledig automatisch gaat, door onder meer gezichtsherkenning. De eerste automatische grenspoorten zijn geplaatst in Vertrek 3, bij Aankomst 3 en bij de

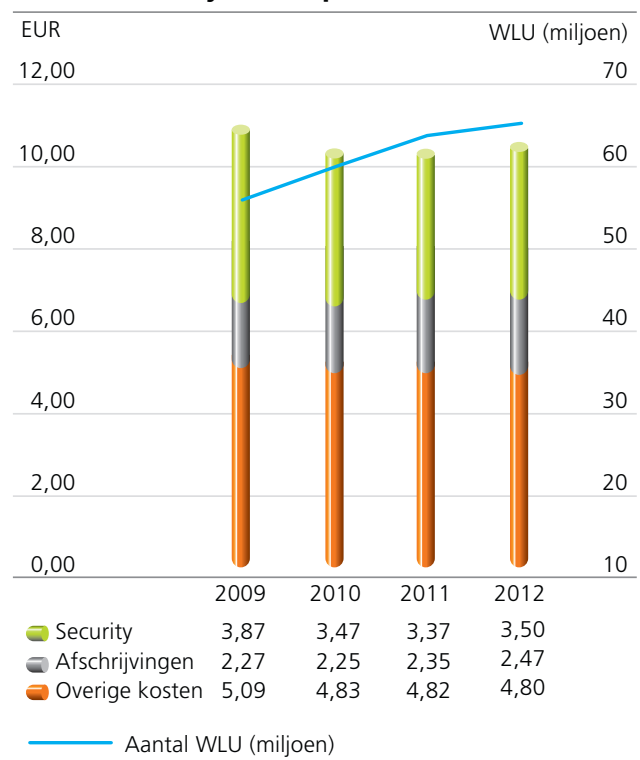
grenscontrole tussen Lounge 1 en Lounge 2 (Schengen en niet-Schengen). Voorlopig is deze controle enkel beschikbaar voor volwassen Europese reizigers met een elektronisch paspoort (met chip). Op termijn zal de automatische controle voor iedereen mogelijk zijn.

Door No-Q wordt de doorstromingsnelheid bij de paspoortcontrole vergroot. Er kunnen meer controleposten worden ingericht omdat de No-Q poorten slechts tweederde van de ruimte van een bemande post innemen.

Premium-loopbrug in gebruik

Op 1 oktober is de 'premiumbrug' in gebruik genomen, een loopbrug van parkeergarage P2 naar de corridor tussen de B- en C-pier in het Schengengebied. Dit is een extra service voor premiumreizigers en leden van het serviceprogramma Privium die enkel handbagage bij zich hebben. Zij kunnen direct van parkeergarage P2 naar de gate lopen en winnen daarmee tijd omdat ze de gebruikelijke processen in de reguliere vertrekhal kunnen vermijden.

Kostenefficiëncy: kosten per WLU



Kostenefficiëncy

De kostenefficiëncy drukken we uit in de kosten per Work Load Unit (WLU). 1 WLU is gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht. De kosten per WLU voor Amsterdam Airport Schiphol waren in 2012 10,77 euro (2011: 10,54 euro).

Ruimte creëren voor grotere vliegtuigen

Er is een duidelijke trend waarneembaar dat luchtvaartmaatschappijen kiezen voor steeds grotere toestellen, waaronder de Airbus A380 en de Boeing 787-800. In augustus verwelkomde Schiphol de eerste commerciële lijnvlucht van een Airbus A380. Vanwege het toenemende aantal grotere en daarmee zwaardere vliegtuigen op Schiphol hebben we op verscheidene locaties aanpassingen moeten doen. Zo zijn de viaducten op het landingsterrein verstevigd en zijn de gates E18 en G9 omgebouwd. Ook de wachruimten bij de gates zijn aangepast om het grotere aantal passagiers te kunnen opvangen. Gezien deze ontwikkelingen houdt Schiphol rekening met meer infrastructurele aanpassingen in de toekomst.

Zomer- en winteroperatie

De weersomstandigheden veroorzaakten slechts kortstondig verstoringen. Schiphol had in januari, februari en december enkele dagdelen te kampen met zware sneeuwval. Dit had annuleringen tot gevolg, met name van vluchten van en naar Europese bestemmingen. Overstappende passagiers werden omgeleid naar andere luchthavens.

Tijdens de drukke zomerperiode heeft ons kantoorpersoneel meegewerkt in de terminal. Met name de ticket- en boardingcardcontroles verliepen hierdoor soepel. In Vertrek 1 zijn extra doorgangen voor ticket- en securitycontrole in gebruik genomen.

Securitymaatregelen

Amsterdam Airport Schiphol voerde per 22 mei 2012, conform Europese wetgeving, de 100%-controle in op goederen en lading die nodig zijn voor de luchthavenoperatie. Deze spullen, die variëren van flesjes water die worden verkocht in de terminal tot materialen voor onderhoud, worden gecontroleerd en verzegeld voordat ze het beveiligd gebied binnenkomen. Om dit te realiseren hebben we in kort tijdsbestek een groot aantal voorzieningen getroffen.

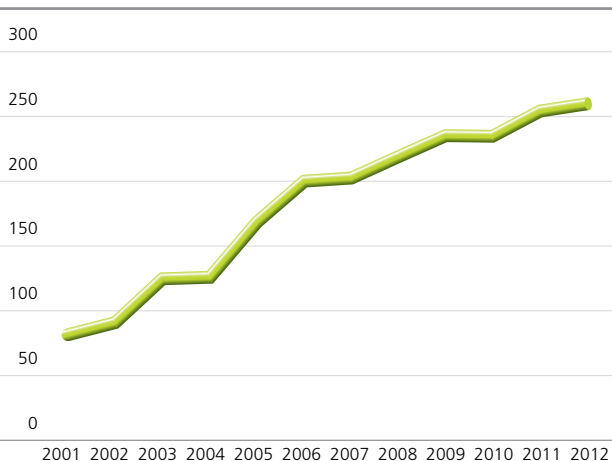
De controle op luchtvaartbenodigdheden (alles wat in een vliegtuig wordt gebruikt) is al enige tijd geleden ingevoerd. De luchtvaartmaatschappijen voeren deze controle zelf uit.

Centrale security

In 2012 hebben we besloten de securitycontrole van passagiers met hun handbagage in het niet-Schengengebied te laten plaatsvinden bij centrale securityfilters en niet meer aan de gates. Om hiervoor ruimte te creëren, bouwen we een extra verdieping op de E-, F- en G-pier en passen we het gebruik van de ruimte in de terminal aan. We veranderen ook de ingangen van de gates op deze pieren, zodat we aankomende transferpassagiers die nog een securitycontrole

Security kosten

EUR miljoen



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

moeten ondergaan kunnen scheiden van passagiers die al adequaat zijn gecontroleerd. Dat is een essentiële voorwaarde voor het centrale-securityconcept. Dit omvangrijke project zal naar verwachting in 2015 worden afgerond.

Veiligheid op de luchthaven

Schiphol is verantwoordelijk voor de veiligheid op de luchthaven, zowel in de terminal als op het luchthaven-terrein. Een uitgebreide toelichting op de maatregelen die wij nemen en onze prestaties op dit gebied staat onder [Sustainable Performance](#).

Concurrerende tarieven

Om de positie van de Mainport te handhaven, is het essentieel dat Amsterdam Airport Schiphol concurrerende tarieven hanteert voor het gebruik van de luchthaven. Onze tarieven reflecteren de ontwikkeling van de operationele kosten en de kosten die samenhangen met investeringen in de luchthaveninfrastructuur. Om de hoogte van onze tarieven goed te beoordelen, moet ook worden gekeken naar de kwaliteit van onze luchthaven en de toegevoegde waarde van onze dienstverlening voor luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en passagiers.

Tarieven 2012 en 2013

Schiphol heeft de tariefsverhoging per 1 april 2012 vastgesteld op 2%. Voor 2013, ook per 1 april, is de verhoging vastgesteld op 0,6%. Dit percentage is tot stand gekomen na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen. In dat proces hebben de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol gezamenlijk verdere kostenbesparingen geïdentificeerd. Schiphol had aanvankelijk een voorstel gedaan voor een tariefsverhoging van 1,2%.

Kostenniveau vergeleken met andere belangrijke luchthavens

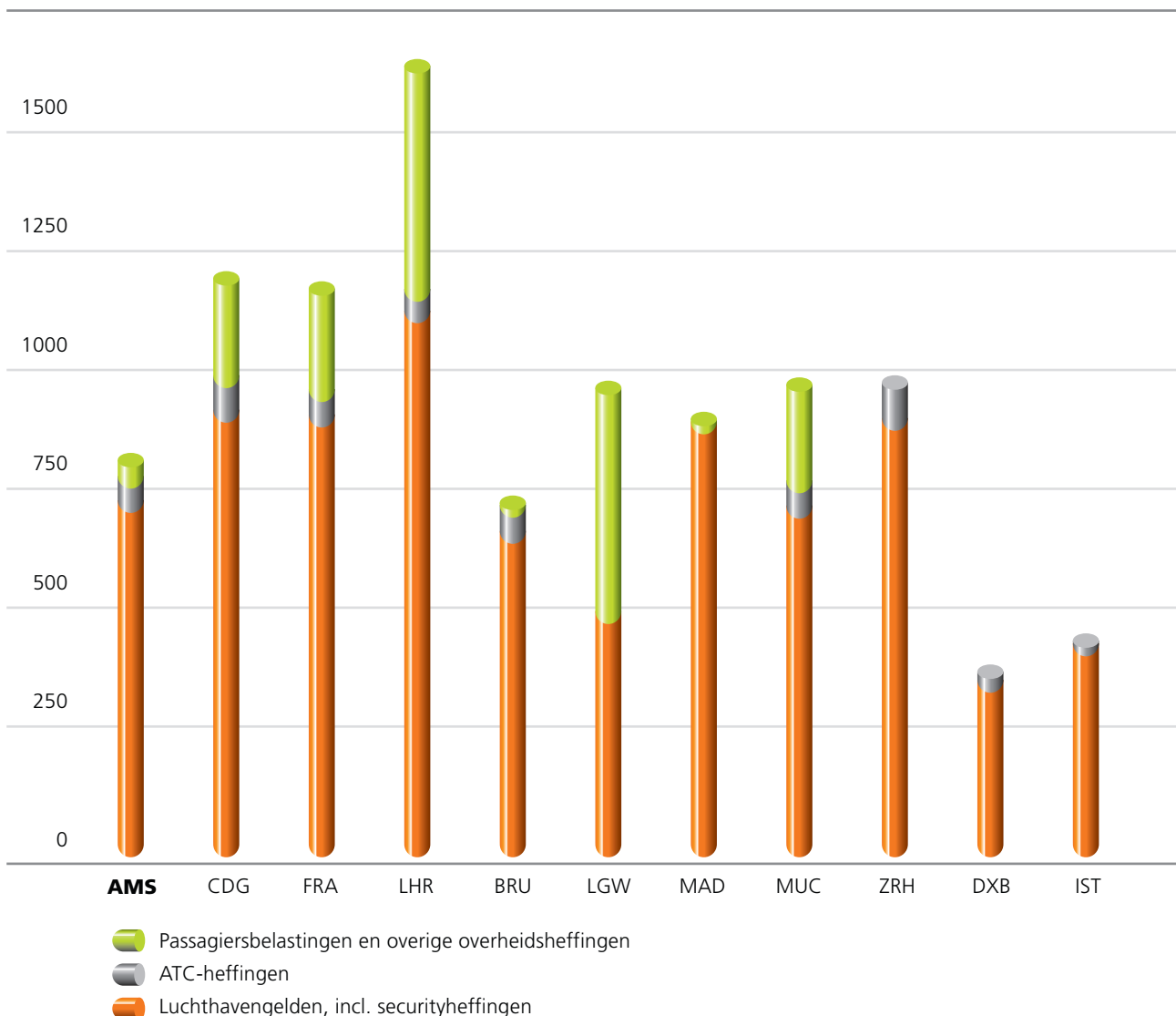
Voor het behoud van de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol is het van belang dat er sprake is van een concurrerende prijs-kwaliteitsniveau in vergelijking tot andere Europese hubs. We moeten er ook terdege rekening mee houden dat bijvoorbeeld luchthavens als die van Istanbul en Dubai, directe concurrenten, lagere tarieven hanteren. De bedrijfsvoering van Schiphol is gericht op strikte beheersing van (operationele) kosten. Schiphol hanteert een zorgvuldige investeringsplanning voor de lange termijn: met een juiste timing, een flexibele fasering en een modulaire aanpak houden we de financiële impact

van deze investeringen op luchtvaartmaatschappijen zo beperkt mogelijk. Schiphol heeft al jaren een gematigd tariefbeleid, vergeleken met concurrerende luchthavens. Met de tariefsverhoging van 0,6% per 1 april 2013 houdt Schiphol een nog gematigder tempo aan.

Commercieel aanbod

Schiphol streeft ernaar de reizigers een kwalitatief hoog aanbod aan voorzieningen te bieden op het gebied van winkels, horeca, parkeren, entertainment en services. Dit alles tegen een redelijke, concurrerende prijs. We proberen

SEO Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen



Berekende aeronautical opbrengsten (x EUR 1.000.000) voor 2012 voor het 'Schiphol pakket' op basis van de in de zomer van 2012 geldende tarieven.

Bron: SEO rapport 'Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen', februari 2013

hierbij een belevingswereld te creëren die de reiziger blijft. Bijvoorbeeld door een deel van de collectie van het Rijksmuseum te tonen. Of met het Airport Park, waar reizigers in een groene omgeving, binnen of buiten, kunnen wachten op hun vlucht.

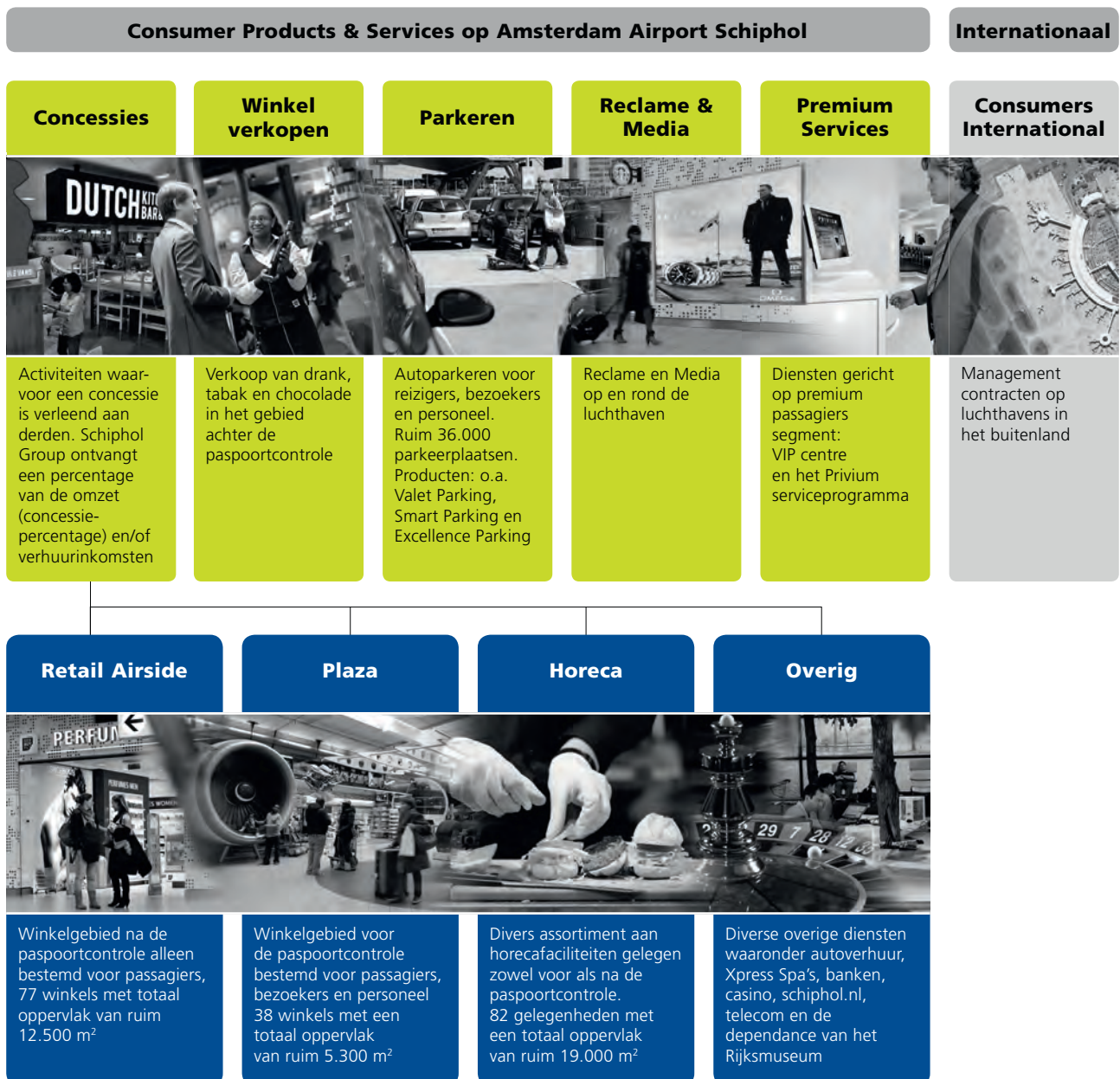
Airside

In onze Retailvisie staan het bieden van gemakconcepten, beleving en een gevarieerd aanbod centraal. Reizigers willen we verrassen met unieke winkelconcepten en merkwinkels. De in 2011 verbouwde Lounge 3 is hier een goed voorbeeld van. Doordat onze nieuwe winkelconcepten aanslaan en het assortiment verder is geoptimaliseerd, is in 2012 de retailbesteding per passagier gestegen met 7,3% naar 16,69 euro.

Begin 2012 is Lounge 4 verbouwd, met een compleet nieuw en uitgebreid aanbod aan retail. Ook hebben we hier twee horecaconcepten geïntroduceerd. In één ervan, het Light Lounge Café, verandert de beleving al naar gelang het tijdstip van de dag. 's Ochtends is het café een koffiégelegenheid en 's avonds een bar. In de andere horecagelegenheid, de Urban Food Market, bieden we een gezond assortiment. In Lounge 4 hebben we tevens een aantal speeltoestellen geplaatst, waardoor het verblijf ook voor kinderen leuker is geworden.

Plaza

Schiphol Plaza, het winkelgebied voor de paspoortcontrole, kreeg in 2012 een vestiging van Victoria's Secret; de tweede op Schiphol en in Nederland. America Today heeft een winkel geopend met zijn nieuwste winkelconcept. Een



nieuwe aanwinst op Plaza is ook de AKO Books & Travel Store, een reisboekenwinkel. Verder hebben Paolo Salotto en GWK Travelex hun locaties ingrijpend heringericht.

Buiten op het Jan Dellaertplein stond deze zomer tijdens het EK Voetbal een tribune waar passagiers naar de wedstrijden konden kijken. We hebben samen met ING een Johan Cruyff Court aangelegd. Ondanks de snelle uitschakeling van het Nederlands Elftal hebben we een zeer succesvolle Oranje-campagne gevoerd met ING en Coca-Cola.

Andere vernieuwingen

Op de C-pier hebben we een nieuwe horecagelegenheid geopend: Café Comunal. Dit café is gespecialiseerd in Spaans eten en drinken. Dit concept slaat aan. Vanaf deze pier vertrekken veel vluchten naar Spanje; reizigers komen hier alvast in de sfeer.

We bieden reizigers binnen het Schengengebied al jaren de mogelijkheid iets te kopen op Schiphol en pas weer op te halen bij terugkomst. Deze service hebben we nu opnieuw geïntroduceerd, onder een pakkender naam: Shop & Collect. Voorheen heette deze service Pick-up on Return. In 2012 hebben we ook onze online en mobiele services uitgebreid.

Parkeerfaciliteiten

In 2012 zijn we begonnen met een upgrade van parkeergarage P1, een van de garages dicht bij Schiphol Plaza. P1 wordt lichter en kleurrijker. Een dynamisch verwijssysteem zorgt ervoor dat direct te zien is waar nog een vrije parkeerplaats is. Daarmee vereenvoudigen we de routing en maken we de parkeergarage klantvriendelijker. De verbouwing, die tijdelijk consequenties heeft voor de parkeercapaciteit, zal eind 2013 zijn afgerond.

In P1 is ook Short Stop Parking geïntroduceerd. Aan de terminalzijde van de garage zijn vakken vrijgemaakt voor degenen die snel en comfortabel een reiziger willen brengen of ophalen. Het eerste kwartier is gratis, daarna is het tarief hoger dan in de andere garages op Schiphol om het langer parkeren op deze plaats te ontmoedigen. Short Stop Parking is een groot succes.

Schiphol digitaal

Schiphol.nl

We hebben in 2012 de webshop van See Buy Fly aangepakt, onderdeel van de website Schiphol.nl. De nieuwe webshop inspireert de reiziger met een breed en gevarieerd assortiment. Daarnaast is ook het reizigersdeel van Schiphol.nl beter toegankelijk gemaakt voor (met name) blinden en slechtzienden. Schiphol is hiervoor aangesloten

bij het initiatief Toegang voor Iedereen, een initiatief van Microsoft.

Schiphol-app

Het gaat goed met de Schiphol-app voor smartphones. De gratis app, die reizigers gepersonaliseerde informatie biedt over hun vlucht maar ook over de voorzieningen op Schiphol, is in anderhalf jaar tijd 730.000 keer gedownload. Met het oog op de toename van het aantal reizigers uit China heeft Schiphol in 2012 ook een Chinese versie van de app gelanceerd. De app helpt de reizigers in het Mandarijn de weg te vinden op de luchthaven. De reiziger kan met de camera van zijn smartphone direct de bewegwijzeringsborden op Schiphol vertalen. De app, die is ontwikkeld in samenwerking met Aéroports de Paris, is beschikbaar voor de iPhone en voor de Android-smartphone.

Social media

In 2012 zijn we Facebook, Twitter en YouTube nog beter gaan gebruiken. Met relevante content en succesvolle campagnes hebben we ons bereik flink vergroot. Met 185.000 likes op Facebook kunnen we 35 miljoen personen bereiken. Op onze kanalen in de social media kunnen reizigers terecht met al hun vragen. Bij verstoringen kunnen we hen sneller informeren.

Waardering

Reizigers opnieuw zeer tevreden

Het algemene oordeel over het vertrek- en/of aankomstproces op Schiphol was in 2012 bijzonder hoog. Van de reizigers geeft 95% Schiphol de waardering goed of uitstekend (in 2011: 93% voor vertrekproces en 94% voor aankomstproces). Dat is de hoogste score in jaren. De Net Promoter Score, een graadmeter voor klanttevredenheid en loyaliteit, is in 2012 gestegen van 20 naar 27. De mooie cijfers zijn onder meer te danken aan de verkorting van de wachttijden en de vriendelijkheid van de luchthavenmedewerkers.

De perceptie bij de reizigers van de retail in het gebied achter de paspoortcontrole is gestegen: 60% vindt de verhouding prijs-kwaliteit in de retail goed of uitstekend (was 57%). Bij de horeca in dit gebied is de waardering licht gedaald, 38% waardeert de horeca als goed of uitstekend (was 39%). De overall waardering voor Schiphol Plaza is groot: 90% van de reizigers/bezoekers geeft het oordeel goed of uitstekend. De verbetering van de retail- en horecavoorzieningen ligt hieraan ten grondslag.

Schiphol 'beste luchthaven van Europa'

Schiphol heeft in 2012 opnieuw belangrijke prijzen gewonnen.



Aviation

Voor het eerst is Amsterdam Airport Schiphol in het toonaangevende onderzoek van SKYTRAX verkozen als de beste luchthaven van Europa. Op de wereldranglijst zijn we gestegen van plaats 6 naar plaats 4, en hebben we enkel nog Incheon International Airport (Zuid-Korea), Singapore Changi Airport en Hongkong International Airport voor ons te dulden. We zien deze onderscheiding als een bijzondere blijk van waardering: SKYTRAX heeft twaalf miljoen reizigers om hun mening gevraagd.

Amsterdam Airport Schiphol is bovendien door CAPA, Center for Aviation, uitgeroepen tot International Airport of the Year 2012. Volgens dit onafhankelijke onderzoeksbureau vervult Schiphol een voorbeeldrol in de wereldwijde luchtvaartsector.

Voor het 23ste jaar hebben Britse zakenreizigers Schiphol gekozen tot winnaar van de Business Traveller Award in de categorie Best Airport in Europe. Voor de achtste keer op rij heeft de Canadese reisindustrie Schiphol uitgeroepen als Top International Airport.

Vracht

Amsterdam Airport Schiphol is voor zijn prestaties op het gebied van vracht meermalen onderscheiden. In 2012 is de

luchthaven bij de Asian Freight & Supply Awards (AFSCA) voor de 18de keer uitgeroepen tot Best Airport Europe. Voor de 13de keer zijn we tot Best Cargo Terminal Europe gekroond.

Commerciële activiteiten

Tijdens de tweede editie van de Food and Beverage Conference and Award is café Rembrandt in de prijzen gevallen. De bar op Schiphol Plaza, nabij Aankomst 1, is door een internationale jury verkozen tot beste luchthavenbar ter wereld. Businesspartner HMSHost en Amsterdam Airport Schiphol werden onderscheiden voor het Best Food and Beverage Concession Program, onder meer vanwege het geïntegreerde en complete horeca-aanbod.

Online

Ook online valt ons waardering ten deel. Moodie International, een van de bekendste business-to-business uitgevers, heeft Amsterdam Airport Schiphol onderscheiden met twee awards: een voor de Best Mobile App en een voor Best Retail Website in de Airport sector. Schiphol is in beide categorieën gekozen uit 160 inzendingen. Amsterdam Airport Schiphol heeft daarnaast een eervolle vermelding gekregen in de categorieën Best use of Social Media Overall, Best Facebook Page en Best Marketing Campaign.

Competitive Marketplace

Ook in economisch lastige tijden is Amsterdam Airport Schiphol een aantrekkelijke, concurrerende locatie gebleven voor werk, verblijf en vestiging. De bezettingsgraad van de kantoren op Schiphol is in 2012 zelfs gestegen. Wel staan over de gehele linie de huurprijzen onder druk. Schiphol is prominent deelnemer aan verscheidene samenwerkingsverbanden in de metropoolregio Amsterdam. Doel is de logistieke ketens naadloos te verbinden. Schiphol wil ook voor vracht Europe's Preferred Airport zijn en blijven.

Bedrijven



500

Vastgoed



>565.000 m²

Bezettingsgraad



92%

Aantrekkelijk Schiphol

Hoewel de vastgoedsector in Nederland zwaar heeft te lijden onder de economische crisis en de vraag naar kantoorruimte nog altijd daalt, blijven multifunctionele toplocaties met goede bereikbaarheid en een levendige omgeving in trek. Amsterdam Airport Schiphol is een van die locaties.

Kantoren, voorzieningen en logistiek vastgoed

De bezettingsgraad van de kantoren in de portefeuille van Schiphol is in 2012 tegen de marktontwikkeling in met 5,4 procentpunt gestegen naar 84%, voornamelijk dankzij de hoge bezettingsgraad van de kantoorgebouwen The

Outlook en het WTC. De omzet uit verhuur is op een stabiel niveau gebleven. Voor nieuwe contracten staat het huurniveau onder druk. De waarde van de bestaande kantorenportefeuille is in 2012 licht gedaald.

De marktomstandigheden zijn nog steeds niet goed. Dat uit zich ook in de omvang van de transacties; deze worden kleiner. Het verhuurcontract voor 8.200 m² met Cargill, de multinational in de voedingssector die eind 2012 haar hoofdkantoor heeft gevestigd in The Outlook op Schiphol Centrum, is een van de grotere transacties in de regio van het afgelopen jaar.

Visie op kantoorgebieden

Schiphol Real Estate heeft in 2012 haar strategie verder verfijnd om in te kunnen spelen op ontwikkelingen in de markt. Flexibiliteit, multifunctionaliteit, connectiviteit, beleving en value for money zijn de onderscheidende waarden voor Schiphol als toplocatie.

Kantoren en kantoorgebieden dienen meer dan vroeger de functie te hebben van een ontmoetingsplek, waar ook voorzieningen als horeca, winkels, sportfaciliteiten en kinderopvang beschikbaar zijn. In 2012 hebben we een sportveld aangelegd op Schiphol-Zuidoost, waarvan

Bezettingsgraad (in %)	2012	2011
Kantoren	84,0	78,6
Bedrijfsruimten	97,9	94,6
Operationeel vastgoed	91,3	90,0
Operationeel vastgoed terminal	91,4	91,5
Totale bezettingsgraad	91,8	88,5



Schiphol is een aantrekkelijke locatie voor werk, verblijf en vestiging.

medewerkers van bedrijven veel gebruik maken. Ook hebben we een aantal nieuwe, flexibele huurconcepten en innovatieve diensten ingezet. Zo is met supermarktketen Albert Heijn overeenstemming bereikt over de vestiging van een nieuw concept op Schiphol, het Pick Up Point. De klant bestelt de boodschappen online en haalt ze met de auto op in een drive-thru. Deze pick-upwinkel is naar verwachting in de eerste helft van 2013 gereed.

Een belangrijke herontwikkeling is de vernieuwing van het kantoorgebouw The Base. Dit complex, dat een centrale rol zal krijgen op Schiphol-Centrum, ontstaat door de drie gebouwen van Triport met elkaar te verbinden met een passage en een gemeenschappelijk atrium. In The Base komen diverse voorzieningen, zoals hoogwaardige horeca, kinderdagverblijf, fitnessruimte en mogelijk ook winkelvoorzieningen. Eind 2013 wordt het complex opgeleverd.

Flexruimten

Met flexruimten wil Schiphol inspelen op huidige trends in de kantoormarkt. Op Aerospace Exchange (Schiphol-Oost) zijn diverse verouderde gebouwen gesloopt. In Gebouw 144 zijn we succesvol begonnen met het concept Aerospace Flex

Offices: het verhuren van gemeubileerde ruimten voor korte perioden.

Nieuw Hilton Hotel

Op Schiphol-Centrum wordt een nieuw vijfsterren Hilton Hotel gebouwd met 433 kamers en uitgebreide vergaderfaciliteiten, waaronder een zaal voor 600 personen. Het nieuwe Hilton Hotel wordt een blikvanger in het hart van de AirportCity en zal de aantrekkelijkheid van de luchthaven voor zakelijke reizigers vergroten en het internationale businessklimaat op en rondom Schiphol versterken. Het ontwerp van het Nederlandse architectenbureau Mecanoo heeft internationale allure en bestaat uit een kubusvorm met afgeronde hoeken. Er zullen hoogwaardige en duurzame materialen worden gebruikt. Schiphol Real Estate heeft in 2012 de contracten gesloten met Hilton Worldwide. Eind 2012 is begonnen met voorbereidende werkzaamheden, begin 2013 start de bouw. De opening is gepland in 2015, Schiphol Group zal exploitatierisico gaan dragen van dit nieuwe hotel. Het huidige Hilton blijft tot de oplevering open.

Logistiek vastgoed

Ondanks een verslechterde situatie in de vrachtmarkt is de bezettingsgraad in de logistieke portefeuille hoog. Eind

2012 stond deze op 97,9%. Wel is duidelijk dat de logistieke dienstverleners en afhandelaren op Schiphol onder aanhoudende druk staan door de moeilijke marktomstandigheden voor luchtvracht. Hoewel de huuropbrengsten stabiel bleven en er in 2012 nieuwe verhuurovereenkomsten zijn gesloten, heeft de verslechterde markt voor de logistieke sector een lichte waardedaling van de bedrijfsruimten veroorzaakt.

Operationeel vastgoed

Het operationele vastgoed betreft het beheer en de exploitatie van ruimten in de terminal, de activa in aanbouw of ontwikkeling van de terminal, het hoofdkantoor van Schiphol Group en enkele eerste-linie-bedrijfsruimten gelegen op toekomstig operationeel aan te wenden locaties.

In de terminal van Amsterdam Airport Schiphol bevinden zich kantoor- en bedrijfsruimten, balies en lounges die worden verhuurd aan luchtvaartmaatschappijen en luchthavengerelateerde ondernemingen. De business area Real Estate beheert en exploiteert deze ruimten.

De bezettingsgraad van deze ruimten op Schiphol was over heel 2012 vrijwel stabiel en is geëindigd op 91,4%. Ook hier staan de huurniveaus onder druk.

Samenwerkingsverbanden

Amsterdam Airport Schiphol investeert in innovatieve projecten en samenwerkingen. We doen mee aan Seamless Connections, een samenwerkingsproject dat tot doel heeft de logistieke processen binnen de metropoolregio Amsterdam te verbinden, te versnellen en te verbeteren. Seamless Connections bestaat nu uit negen pilotprojecten op het gebied van vracht, waarin Schiphol een centrale rol speelt. Met een sterker en naadloos logistiek proces in het 'achterland' van de luchthaven kunnen we onze concurrentiepositie verbeteren. Het project mag zich verheugen in internationale belangstelling, en is, net als SmartGate (een innovatieve manier om de grenspassage van goederen te monitoren), een goed voorbeeld van publiek-private samenwerking tussen overheid en relevante marktpartijen.

Amsterdam Connecting Trade

Een ander project waaraan Schiphol meedoet is Amsterdam Connecting Trade (ACT). Dit gebiedsprogramma focust op een integrale ontwikkeling van drie innovatieve en duurzame bedrijventerreinen in de nabijheid van Schiphol: Schiphol-Zuidoost, Schiphol Logistics Park en GEM A4 Zone West. ACT wordt momenteel ontwikkeld in samenwerking met Schiphol Area Development Company (SADC), waarin de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en Amsterdam Airport Schiphol participeren. Hierbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar

de benodigde infrastructuur. Zo zal het vervoer van en naar de bloemenveiling in Aalsmeer profiteren van de verbreding en omlegging van de N201. Er zijn ook plannen voor een Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) tussen Aalsmeer en de bedrijventerreinen en voor een vrachtoverslagstation op de Hoge Snelheidsspoorlijn (HST-Cargo) op GEM A4 Zone West.

Het is een groot voordeel dat rond de luchthaven verscheidene terreinen beschikbaar zijn voor vrachtgerelateerde bedrijven. Schiphol is een van de weinige grote luchthavens in Europa die (nieuwe) ruimte kan blijven bieden. In 2012 heeft Schiphol Real Estate grond ingebracht in de GEM A4 Zone West. Dat is conform eerder gemaakte afspraken.

Rotterdam The Hague Airport

In 2012 hebben we verder gewerkt aan de gebiedsontwikkeling op Rotterdam The Hague Airport. Het gaat hier om een totaal ontwikkelingsvolume van 200.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Momenteel zijn we samen met de gemeente Rotterdam een nieuw bestemmingsplan aan het opstellen. De benodigde milieuonderzoeken zijn reeds in gang gezet.

In 2012 is kantoorgebouw Parterre (1.950 m² aan verhuurbaar vloeroppervlak) gerealiseerd in het Entreegebied; het detachingsbedrijf Brunel nam het in gebruik als kantoor. Ook het nieuwe Freightcentre, een vrachtverzamelgebouw van ongeveer 6.000 m² vvo, is opgeleverd. Dit gebouw is met name bestemd voor herhuisvesting van bestaande expediteuren op het luchthaventerrein. Verder is een nieuw kinderdagverblijf in gebruik genomen. Het gebouw Cornerstone aan het Airportplein is in aanbouw (12.100 m² vvo); de Dura Vermeer Groep heeft 50% van het gebouw gehuurd en is tevens de aannemer die het werk namens ons in opdracht heeft gekregen. Oplevering is gepland in het tweede kwartaal van 2013.

Internationaal

Op Avioport Logistics Park, gelegen bij de Milanese luchthaven Malpensa, is Warehouse D gebouwd met een verhuurbaar oppervlak van ongeveer 13.000 m², inclusief een parkeergarage voor ongeveer tweehonderd auto's. Inmiddels hebben we in overleg met de Italiaanse partner in Avioport Logistics Park besloten het project te verkopen. Schiphol kiest er ook voor zich terug te trekken uit Villa Carmen, het samenwerkingsverband dat verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van het businesspark MXP bij deze luchthaven.

Schiphol Real Estate en Aéroports de Paris zijn in 2012 een kruisparticipatie aangegaan op het gebied van vastgoed: beide partijen participeren wederzijds in panden die zijn ondergebracht in een aparte vennootschap. Aéroports de Paris neemt voor 40% deel in TransPort, Schiphol Real Estate participeert voor 40% in Altaï.

Vastgoed in aanbouw of ontwikkeling

In de tabel is per locatie weergegeven wat ultimo 2012 de (deels) goedgekeurde en lopende projecten zijn.

Locatie	Categorie	Totaal verhuurbaar oppervlakte in m ² vvo	Verwachte opleverdatum
Schiphol Centrum	Hotel	32.000	Q2-2015
Schiphol Centrum	Kantoorruimte (herontwikkeling)	36.200	Q4-2013
Rotterdam The Hague Airport	Kantoorruimte	12.000	Q2-2013
Rotterdam The Hague Airport	Collectief warmte koude opslag	n.v.t.	Q1-2013
Malpensa, Italië	Bedrijfsruimte	12.600	Q1-2013
		92.800	

Sustainable Performance

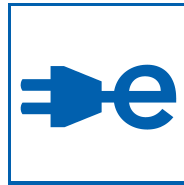
Schiphol Group onderneemt met respect voor mens, milieu en omgeving. Ons bedrijf heeft een financieel robuuste en efficiënte bedrijfsvoering en maakt een afweging in de verhouding tussen sociale, ecologische en economische waarden: people, planet en profit. Samen met onze stakeholders zijn we voortdurend op zoek naar innovatieve oplossingen waarmee we verder kunnen verduurzamen en onze toekomstbestendigheid vergroten. Corporate Responsibility is cruciaal voor zowel onze licence to grow als onze licence to operate.

Werkgelegenheid



64.000
banen

CO₂-uitstoot



= Neutraal

Netto resultaat



199 mln

Een toekomstbestendig Schiphol is gericht op de licence to grow: hoe creëren we duurzame waarde voor onze stakeholders en hoe stellen we de positie van Schiphol als Mainport op de langere duur veilig. Om Europe's Preferred Airport te zijn en te blijven, neemt Schiphol haar verantwoordelijkheid voor vijf maatschappelijke thema's.

Onze dagelijkse bedrijfsvoering betreft de licence to operate. We zorgen ervoor dat de basics op orde zijn. We voldoen aan wet- en regelgeving; iedereen maakt in zijn dagelijkse werk de afweging in de verhouding tussen people, planet en profit. Dit zijn belangrijke randvoorwaarden; alleen als we daarmee rekening houden, kunnen wij onze bedrijfsprocessen optimaal uitvoeren.

In de hoofdstukken Sustainable Performance en Stakeholders staan people en planet centraal. De ontwikkelingen rondom profit zijn opgenomen in de

Financiële gang van zaken. In de Operationele en maatschappelijke jaarrekening staat niet-financiële informatie en uitgebreide informatie over vijftien prestatie-indicatoren die onze externe accountant heeft beoordeeld.

Toekomstbestendig Schiphol

Duurzame werkgelegenheid

Voorwaarde voor én resultante van een solide economische ontwikkeling van de Mainport

Schiphol is een aantrekkelijke vestigingsplaats. Op het luchthaventerrein zijn ongeveer vijfhonderd bedrijven gevestigd met 64.000 medewerkers. Het vervoer van passagiers en vracht levert Nederland 290.000 banen op. Schiphol is daarmee een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Om dit te blijven, is het essentieel

Toekomstbestendig Schiphol

1. Duurzame werkgelegenheid
2. Bereikbaarheid en luchtkwaliteit
3. Klimaatvriendelijke luchtvaart
4. Grondstofschaarste
5. Geluid en omgeving

Dagelijkse bedrijfsvoering

1. Ketenverantwoordelijkheid
2. Medewerkers
3. Milieu
4. Veiligheid

dat de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt goed is en dat er voldoende gemotiveerde werknemers zijn.

We zoeken die aansluiting via de stichting Schiphol College, een samenwerking met het ROC van Amsterdam. Deze netwerkorganisatie beoogt de verbinding tot stand te brengen tussen bedrijfsleven, onderwijs en arbeidsmarkt. Schiphol College is de intermediair voor leerbanen, mbo-opleidingen, stages en vakopleidingen voor logistieke, beveiligings-, facilitaire en retailfuncties.

KLM partner in Schiphol College

Eind 2012 hebben KLM, Schiphol en het ROC van Amsterdam een intentieverklaring getekend om per 1 juni 2013 partners te worden in Schiphol College. Met de toetreding van KLM krijgt de stichting drie gelijkwaardige partners. In 2013 zal onder meer een gemeenschappelijke visie en een businessplan worden ontwikkeld voor de toekomst van Schiphol College. De verbreding van de samenwerking betekent dat de netwerkorganisatie haar rol op het gebied van scholing en arbeidsmarkt nog beter kan gaan vervullen.

Luchthaven blijft in trek bij studenten

We zien een ruime verdubbeling in het aantal mbo-studenten dat kiest voor een luchthavengerelateerde opleiding, van 382 in 2011 naar 795 in 2012. Samen met het ROC van Amsterdam hebben we meer aandacht besteed aan de juiste opleidingskeuze van scholieren. De komst van de Koninklijke Marechaussee als klant leidde tot meer inschrijvingen, vooral voor de opleiding Coördinator Luchthavenbeveiliging. Ook heeft Schiphol College een aantal beroepenoriëntatiedagen georganiseerd voor zowel leerlingen van lagere scholen als van vmbo-scholen. Het doel is hen te enthousiasmeren voor een baan op de luchthaven en daar een passende opleiding voor te kiezen.

Door de economische crisis daalde het aantal groepen dat een van onze trainingen volgden, van 147 in 2011 naar 118 in 2012. Er werden in 2012 negen opleidingen extra aangeboden: 59 in totaal tegen 50 in 2011. Bedrijven hebben minder capaciteit om stagiaires te begeleiden waardoor wij minder stagiaires konden plaatsen: 75 (tegen 108 in 2011). We zien een afname in het aanbod van kwalitatief goede kandidaten die vanuit een werkloosheids-situatie instromen in leer-werktrajecten. We zijn dan ook blij dat in 2012 87,5% van de examenkandidaten het diploma heeft gehaald. In 2011 was dat 75%.

Bereikbaarheid en luchtkwaliteit

Schoon en minder wegverkeer van, naar en op Schiphol

Schiphol streeft naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven. De bereikbaarheid van een luchthaven is een belangrijk keuzecriterium voor passagiers, na de

keuzemogelijkheden voor bestemmingen en de ticketprijs. Ook voor bedrijven, leveranciers en werknemers is bereikbaarheid cruciaal.

We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer en eigen vervoer en ontmoedigen het wegbrengen en ophalen van reizigers met de auto. Ook voor Schipholwerkers wordt het gebruik van het openbaar vervoer aangemoedigd. Door het Nieuwe Werken wordt ook minder gereisd: steeds meer medewerkers kunnen één of enkele dagen per week vanuit huis werken.

De bereikbaarheid over de weg is verbeterd door de verbreding van de A2 tussen knooppunt Holendrecht en de aansluiting Maarssen naar twee keer vijf rijstroken. Dit leidt tot een betere doorstroming op een voor ons belangrijke verkeersader. Daarnaast zijn spitsstroken geopend op de A1, de A4 en de A9 (bij Badhoevedorp). Ook is op de A4 bij Leiden een derde rijstrook in gebruik genomen. Door deze aanpassingen is de filedruk afgenomen.

Het aandeel reizigers dat per openbaar vervoer naar Schiphol komt, is in 2012 iets gedaald, maar blijft hoog: 38,2% reisde naar Schiphol per trein of bus. Een oorzaak van deze daling kan zijn dat het treinverkeer van en naar Schiphol herhaaldelijk verstoord is door brandmeldingen in de Schipholtunnel en seinstorings op trajecten van en naar de luchthaven. Passagiers zijn desondanks nog steeds tevreden over het railproduct: 88% is positief over het aantal verbindingen naar Schiphol, 87% is tevreden over het op tijd aankomen voor de vlucht.

Duurzame mobiliteit

In september is het accuwisselstation van elektrisch vervoerbedrijf Better Place geopend. De elektrische taxi's van Connexion, BIOS-groep en TCA maken hier gebruik van. Zij hebben een deel van hun wagenpark al vervangen door elektrische voertuigen. Met ingang van juni 2013 voert de stichting TaxiControle een gedifferentieerde gebruiksvergoeding in. Voertuigen met bijvoorbeeld een Euronorm 5- of hybride motor blijven hetzelfde betalen. Voertuigen die deze technieken niet hebben, gaan een hogere vergoeding betalen.

In 2012 is het aantal laadpalen op parkeerterreinen en parkeergarages uitgebreid. We zorgen ervoor dat het aantal laadpalen op de parkeerterreinen gelijke tred houdt met de groei van het aantal elektrische auto's in Nederland. Voor huurders van gebouwen en terreinen op Schiphol realiseren we deze voorziening op maat.

Een deel van het eigen wagenpark is vervangen: we hebben nu zestien auto's met biogascertificaat die op aardgas rijden en drie elektrische auto's. In oktober 2012 is het besluit genomen 35 elektrisch aangedreven bussen aan te schaffen



In september 2012 is het accuwisselstation van elektrisch vervoerbedrijf Better Place geopend. De elektrische taxi's van Connexxion, BIOS-groep en TCA maken hier gebruik van.

voor het vervoer van passagiers op de platformen. De tender voor deze investering is in gang gezet. We verwachten deze bussen in 2014 te kunnen inzetten. Op de platformen worden voor de afhandeling van de vliegtuigen in toenemende mate elektrisch aangedreven voertuigen ingezet. KLM heeft in 2012 een eerste pilot uitgevoerd met twee elektrische vliegtuigtrekkers. Ook materieel voor het laden en lossen van ruimbagage is voor een deel geëlektrificeerd.

We hebben ervaring opgedaan met rijden op 100% biodiesel. De testen die we samen met KLM uitvoerden met biodiesel van de tweede generatie, gemaakt uit afgewerkte oliën en vetten, zijn in 2012 positief afgerond. Toch zijn we terughoudend met de introductie ervan. De hoge kosten en het risico dat de garantie op motoren vervalt bij een

Vervoerskeuze reizigers	2012 %	2011 %
Openbaar vervoer	38,2	40,1
Weggebracht per auto	28,0	27,5
Auto geparkeerd	13,1	12,2
Taxi	9,9	10,2
Collectief vervoer	7,7	6,6
Overig	3,1	3,4

bijmenging van meer dan 5% wegen nog niet op tegen de emissievoordelen.

Voor de technische dienst van Rotterdam Airport zijn elektrische auto's aangeschaft. Lelystad Airport heeft in 2012 een laadpaal voor elektrische voertuigen geplaatst.

Klimaatvriendelijke luchtvaart

Verminderen van CO₂-uitstoot en opwekken van duurzame energie

CO₂-emissies

We zetten ons in om onze CO₂-uitstoot te verminderen, omdat we een bijdrage willen leveren aan het tegengaan van klimaatverandering. CO₂ ontstaat door het gebruik van elektriciteit, gas, overige brandstoffen en vervoer ten behoeve van zakenreizen. Onze bruto CO₂-uitstoot in 2012 bedraagt 112.830 ton (tegen 116.015 ton in 2011). We gebruiken vanaf 2012 de emissiefactoren van de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO). De CO₂-uitstoot in 2011 is opnieuw berekend en is nu ook gebaseerd op deze emissiefactoren.

We doen mee aan de Airport Carbon Accreditation benchmark van onze brancheorganisatie Airports Council

Dilemma: halen en brengen ontmoedigen of stimuleren?

Er zijn verschillende mogelijkheden om naar Schiphol te reizen. De reiziger kan zelf met de auto komen en parkeren op Schiphol of met het openbaar vervoer. Een andere mogelijkheid is dat reizigers worden gebracht en gehaald met de auto. Deze optie ontmoedigen we, omdat die leidt tot twee extra verkeersbewegingen terwijl het op de wegen rond Schiphol toch al druk is. Uit commerciële overwegingen voerden we echter in de zomers van 2010, 2011 en 2012 een campagne die het brengen en/of halen juist stimuleerde. We hebben inmiddels besloten dat we dergelijke wervende acties niet meer doen.

International. In maart 2012 werden de CO₂-reducerende maatregelen van Schiphol beloond met de Airport Carbon Accreditation level 3. Dit is het op één na hoogste niveau. Het betekent dat Schiphol de CO₂-uitstoot op de luchthaven heeft teruggedrongen en dat de luchthaven erin is geslaagd andere relevante partijen zoals luchtvaart- en afhandelmaatschappijen, ertoe te bewegen hun eigen CO₂-uitstoot te beperken.

Doelstelling gerealiseerd

Schiphol had zichzelf ten doel gesteld in 2012 CO₂-neutraal te zijn voor wat betreft de eigen activiteiten op de locatie Schiphol. In 2012 hebben we onze CO₂-uitstoot verlaagd (112.830 ton tegen 116.015 ton in 2011), maar om CO₂-neutraal te zijn, moeten we emissies compenseren. In 2012 hebben we gekozen voor een combinatie van het vermijden van emissies van elektriciteit door middel van garanties van oorsprong en CO₂-compensatie voor de overige emissies. Voor de compensatie van elektriciteit is 189 GWh aan garanties van oorsprong gekocht. De elektriciteit die is gerelateerd aan deze groencertificaten is opgewekt met behulp van Noorse waterkracht. De overige emissies zijn gecompenseerd door 35.337 ton CER-emissierechten (Certified Emission Reduction). Deze rechten zijn verkregen met projecten in het kader van het Clean Development Mechanism (CDM). Voor 2012 is gekozen voor een CDM-project in China: daar worden CER-emissierechten gecreëerd dankzij de opwekking van windenergie. De aankoop van alle emissierechten heeft plaatsgevonden voor 1 februari 2013. De netto CO₂-emissie over geheel 2012 is hiermee gereduceerd tot 0 ton. We hebben daarmee onze doelstelling gerealiseerd om in 2012 CO₂-neutraal te zijn voor de eigen activiteiten op de locatie Schiphol.

Vliegen op biofuel





Vanaf Schiphol vertrok op 19 juni een vliegtuig van KLM naar Rio de Janeiro. Het toestel vloog deels op brandstof gemaakt uit afgewerkt frituurvet en maakte de langste vlucht ooit op biofuel. KLM en Schiphol werken samen met onder meer Ahold, DSM, Philips, Heineken, Sky NRG en Accenture aan de doorbraak van biobrandstof in de luchtvaart. Door de vraag naar biofuel op gang te brengen en innovatie aan te jagen, proberen de partijen gezamenlijk de markt voor biobrandstof een impuls te geven.

Eigen energie opwekken

In 2020 willen we 20% van onze energiebehoefte duurzaam opwekken. We passen al verschillende duurzame opwekmethoden toe die voor onze luchthaven het meest geschikt zijn, zoals bijvoorbeeld kleinschalige warmte- en koudeopslag in de bodem en in het beton van gebouwen.

In 2012 zijn we, in samenwerking met kenniscentrum theGROUNDS, een grote pilot met zonne-energie begonnen. Er is op Schiphol-Noordwest een testveld met 3.000 m² aan zonnepanelen aangelegd. Hiermee gaan we onderzoeken of grootschalige en structurele opwekking en het gebruik van zonne-energie op Schiphol mogelijk en rendabel is. Binnen deze pilot onderzoeken we potentiële effecten van zonnepanelen op de radarsystemen van de Luchtverkeersleiding Nederland; de vliegveiligheid dient te allen tijde te zijn gewaarborgd. In 2012 is het eigen opwekpotentieel gestegen van 1,5% naar 1,75%.

**CO₂-uitstoot eigen bedrijfsactiviteiten
Amsterdam Airport Schiphol (tonnen / operationeel jaar)**

 Energieverbruik	105.631,3
 Eigen wagenpark	2.769,3
 Woonwerkverkeer eigen medewerkers	2.308,3
 Overig	2.120,8
Bruto CO ₂ -uitstoot	112.829,7
Vermeden emissies elektraverbruik	83.310,0
Compensatie overige emissies	29.519,7
Netto CO ₂ -uitstoot	0

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

2012	0
2011	6.684
2010	6.804
2009	7.517
2008	8.572

Op Rotterdam The Hague Airport zijn twee centrale warmte- en koudeopslagen gerealiseerd die op een duurzame wijze verscheidene gebouwen in het gebied kunnen voorzien van de benodigde koeling en verwarming. Op de daken van de terminal en de brandweergarage op Lelystad Airport zijn in 2012 zonnepanelen geplaatst.

Grondstofschaarste

Duurzaam en bewust grondstof- en materiaalgebruik op Schiphol

Hergebruik van materialen

Grondstoffen worden schaarser en de energieprijzen blijven stijgen. Tegelijkertijd vernieuwen we jaarlijks delen van de infrastructuur en slopen, renoveren en bouwen we gebouwen. Daarom proberen wij zo veel mogelijk materialen opnieuw te gebruiken. Het afval dat vrijkomt, wordt afgevoerd en gerecycled. Het hergebruik van bouw- en sloopafval ligt gemiddeld op 90%.

Tijdens het groot onderhoud aan de banen, rijbanen, platformen en wegen worden bouwstoffen zoals beton, asfalt, kunststoffen, metalen leidingen en kabels hergebruikt. Na verwerking zijn ze weer geschikt als grondstof. Gedurende de renovatie van het platform bij de C-pier is het beton gesloopt en ter plekke in kleinere stukken gebroken, iets wat voorheen op een externe locatie gebeurde. De stukken beton zijn hergebruikt voor de fundering van het nieuwe platform. Dankzij deze procedure vinden minder en kortere transportritten plaats, en is er minder hinder voor de doorlaatposten van en naar airside. In 2013 gebruiken we het restant van het puin bij andere projecten.

Vanderlande Industries, Van Gansewinkel en Schiphol testen een bagageband die is vervaardigd uit hergebruikte materialen. De materiaalsamenstelling van de band is hierdoor veranderd. Dit vergt extra aandacht voor brandveiligheid.

Papierloos vrachtproces

Ons streven om zo min mogelijk papier te gebruiken in de logistieke vrachtketen is niet onopgemerkt gebleven. De overkoepelende luchtvaartorganisatie IATA heeft Amsterdam Airport Schiphol een Certificate of Achievement toegekend als blijk van waardering voor de prestatie op het gebied van e-freight. Schiphol is daarbij geprezen voor haar inspanningen om e-freight gemeengoed te maken in de sector. Wij vinden de digitalisering in de logistieke keten belangrijk omdat een grote hoeveelheid papier niet langer nodig is, de processen zelf veel efficiënter kunnen worden georganiseerd en we zo duurzamer werken. IATA heeft berekend dat de hoeveelheid papier die wereldwijd op jaarbasis in de keten wordt gebruikt, overeenkomt met tachtig Boeing 747-freighters volbeladen met papieren documenten.

Afval scheiden aan de bron

Reizigers, bedrijven op Schiphol en onze eigen medewerkers produceren jaarlijks een grote hoeveelheid afval op de luchthaven; 15.570 ton in totaal. Afvalstromen als etensresten, ingenomen 'liquids & gels', tissues en het gemaaid gras worden gescheiden afgevoerd en zo mogelijk hergebruikt of omgezet in biobrandstof.

Het percentage hergebruik van het reguliere afval over het operationele jaar 2012 (zonder bouw- en sloopafval en glycolhoudend water) bedraagt 35%. Het jaar 2012 heeft vooral in het teken gestaan van verdere scheiding aan de bron. Op tal van locaties zijn processen beter op elkaar afgestemd.

In de terminal worden sinds mei 2010 etensresten ingezameld bij de horecagelegenheden. De initiële 4.000 kilo per maand is inmiddels gegroeid tot gemiddeld 45.000 kilo per maand.

In 2012 is met verschillende schoonmaakbedrijven en afhandelaren gesproken over de inzameling en verwerking van het vliegtuigafval. Er zijn nieuwe overeenkomsten

Scope: CO₂-neutraal Schiphol

Schiphol had zichzelf ten doel gesteld om in 2012 CO₂-neutraal te zijn voor wat betreft de eigen activiteiten op de locatie Schiphol. Onze grootste CO₂-bronnen binnen onze eigen bedrijfsprocessen zijn energie (verwarming, koeling, verlichting) en mobiliteit (wagenpark, woon-werkverkeer van en zakenreizen door medewerkers). Wij werken actief aan het terugdringen van het broeikaseffect: we verminderen ons energie- en brandstofverbruik, we gaan efficiënter om met energie en brandstoffen, en we zetten duurzame energie in. We compenseren de CO₂-uitstoot die overblijft.

De CO₂-emissies die op ons terrein veroorzaakt worden door activiteiten van onze stakeholders - denk bijvoorbeeld aan vliegtuigen en taxi's - worden niet gecompenseerd door Schiphol. Niet de hele luchthavenlocatie is daardoor CO₂-neutraal. Wel willen wij onze stakeholders die werkzaam zijn op de luchthaven sturen en beïnvloeden. Zo geven we invulling aan de doelstelling om in 2020 op de locatie 30% minder CO₂ uit te stoten in vergelijking met het niveau in 1990.

gesloten. We hanteren nu een verrekeningssystematiek die beter aansluit bij de huidige eisen en wensen van de betrokken partijen. Bij de oude systematiek werden de kosten omgeslagen naar een gemiddelde prijs per stoel per type vliegtuig; in de nieuwe methode worden de kosten berekend op basis van de aangeleverde kilogrammen. Afvalscheiding is in deze afspraken integraal meegenomen.

In het hoofdkantoor van Schiphol Group zijn nu op bijna alle afdelingen afvaleilanden geïnstalleerd; daarmee is afscheid genomen van de 'gewone' prullenbak. Van medewerkers wordt verwacht dat zij het afval in zes fracties scheiden. Het scheidingspercentage is ruim 80%.

Geluid en omgeving

Bijdragen aan de Schipholregio als aantrekkelijk woon- en werkgebied

De Schipholregio moet een aantrekkelijk woon- en werkgebied zijn en blijven. Daar dragen we zelf actief aan bij; onder meer door deel te nemen aan de Tafel van Alders. Dit is een overlegorgaan waarin partijen afspraken maken die ertoe dienen de luchtvaartactiviteiten op Schiphol en de kwaliteit van de omgeving in balans te houden. Ook het verminderen van geluidsbelasting door het stimuleren van stillere vliegtuigen en het verminderen van grondgeluid draagt bij aan een aantrekkelijke woon- en werkomgeving.

Tafel van Alders evalueert nieuw geluidsstelsel

De Tafel van Alders heeft in augustus 2010 een advies over een nieuw geluidsstelsel aangeboden aan het kabinet. Dit is een nieuwe systematiek voor het berekenen van de geluidsbelasting in de omgeving. Het kabinet en de Tweede Kamer namen dit advies over, waarna per 1 november 2010 voor de duur van twee jaar een experiment is begonnen. De kern van dit nieuwe geluidsstelsel is dat Schiphol start- en landingsbanen die de minste hinder in de omgeving veroorzaken zo vaak als mogelijk inzet. De bescherming voor de omgeving is daarbij minimaal gelijk aan die binnen het huidige stelsel met handhavingspunten. Gedurende het experiment is van de sector verwacht dat er werd gevlogen volgens de regels voor strikt preferentieel baangebruik. Ook bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden mocht niet worden afgeweken van deze regels.

Het experiment liep op 1 november 2012 af. Nu wordt geëvalueerd of de opzet van dit nieuwe stelsel voldoet aan de verwachtingen. De Tafel van Alders zal begin 2013 een advies uitbrengen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Glijvluchten

Glijvluchten hebben als voordeel dat er minder brandstof nodig is, de uitstoot van CO₂ wordt beperkt en de omgeving minder geluidshinder ondervindt. Het is in 2012 niet gelukt

een overeenkomst te sluiten over het uitbreiden van stille glijvluchten op Schiphol. Wel is een pakket van tijdelijke compenserende maatregelen afgesproken. De kern van deze compenserende maatregelen is dat het jaarlijkse aantal nachtvluchten wordt teruggedrongen van 32.000 naar 29.000, en de nachtprocedures ingaan om 22.30 uur in plaats van om 23.00 uur. Op Eindhoven Airport is op 18 oktober 2012 gestart met het uitvoeren van glijvluchten.

Lelystad Airport

Eind maart 2012 heeft de Tafel van Alders advies uitgebracht over Lelystad Airport. De luchthaven kan in fases groeien naar 35.000 en vervolgens tot 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Vanaf 2015 zal de luchthaven een deel van de groei van Schiphol kunnen overnemen. De gemeenteraad van Lelystad heeft op 12 juni ingestemd met het advies, het kabinet deed dit eind 2012. De groei is gekoppeld aan afspraken over hinderbeperking, natuurbescherming, bereikbaarheid en werkgelegenheid in de regio. Belangrijkste voorwaarde is dat voor toekomstig vliegverkeer ruimte moet worden gecreëerd in het luchtruim voor aan- en uitvliegroutes. Naar aanleiding van de gemaakte afspraken is in 2012 aan beide kanten van de start- en landingsbaan de verharding uitgebreid.

Geluidscapaciteit

De geluidsbelasting van Amsterdam Airport Schiphol voor de omgeving wordt berekend door middel van handhavingspunten. Voor elk van deze punten is wettelijk een maximale geluidsbelasting per jaar vastgesteld. Als de grenswaarden dreigen te worden overschreden, dienen er maatregelen te worden genomen. Er zijn 35 handhavingspunten voor het hele etmaal en aanvullend 25 handhavingspunten specifiek voor de nachtperiode.

Schiphol heeft begin april vanwege groot onderhoud aan een rijbaan ten zuiden van de Buitenveldertbaan en groot onderhoud aan een tweetal toeritten van de Aalsmeerbaan vervangende grenswaarden aangevraagd. Medio augustus gebeurde dit nogmaals, vanwege groot onderhoud aan het hemelwaterafvoersysteem van de Buitenveldertbaan. We voorzagen dat de kans groot was dat de grenswaarde van één handhavingspunt nabij deze baan zou worden overschreden. Beide aanvragen zijn door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gehonoreerd. Dit heeft geleid tot een verbetering van de situatie in het kritieke handhavingspunt.

Externe factoren, zoals de weersomstandigheden, kunnen ook invloed hebben op de geluidscapaciteit. Door overheersende zuidelijke en zuidwestelijke windrichtingen zijn de zuidelijke baancombinaties veelvuldig ingezet. Begin oktober heeft Schiphol de Tafel van Alders geïnformeerd over een aantal dreigende overschrijdingen in handhavingspunten ten zuiden van de Kaagbaan. Er waren



mogelijkheden om potentiële overschrijdingen te voorkomen, maar aan de Tafel van Alders is afgesproken dat we die niet zouden toepassen vanwege het strikt preferentieel baangebruik.

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een meteo-clausule en oorzaak-analyse uitgevoerd en beleidsregels toegepast. Op basis hiervan zijn voor het operationele jaar 2012 twee formele overschrijdingen in de handhavingpunten 32 en 33 geconstateerd. De inspecteur-generaal moet nog besluiten of een eventuele maatregel zal worden opgelegd.

Aanspreekpunt voor omwonenden

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas), een stichting van Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol, geeft informatie over het vliegverkeer en wonen rondom Schiphol. In het operationeel jaar 2012 hebben 5.286 personen die hinder ondervonden van het vliegverkeer hierover één of meer klachten ingediend bij Bas. Dit waren er 2,5% minder dan in 2011.

Om de aard van de meldingen te kunnen analyseren, maakt Bas onderscheid tussen specifieke, periode- en algemene meldingen. De totale groep melders heeft in 2012 84.674

specifieke, 42.069 periode- en 3.861 algemene meldingen ingediend. Van de 5.286 melders behoren er 33 (0,6%) tot de zogenoemde 'veelmelders'. Zij waren verantwoordelijk voor 59,3% van alle meldingen in 2012.

Bas besteedt in zijn jaarrapportage vooral aandacht aan de overige melders, de zogenoemde 'focusgroep'. De 5.253 personen uit deze focusgroep dienden 9,0% minder specifieke meldingen in, 4,6% minder periodemeldingen en 7,3% minder algemene meldingen. Aan de klachten liggen onder meer werkzaamheden aan banen en rijbanen ten grondslag. In tegenstelling tot het jaar ervoor vond in 2012 geen langdurig onderhoud plaats aan een start- en landingsbaan, zoals de Kaagbaan in 2011. Dat had in dat jaar een flink effect op het aantal ingediende klachten.

Eind 2011 is aan de website van Bas de module Wonen bij Schiphol toegevoegd. Hiermee kan iedereen die plannen heeft in de omgeving van Schiphol te gaan wonen of daar al woont, informatie vinden over het gebruik van de luchthaven. Zo kan men zien hoe vaak en hoe hoog er gemiddeld genomen in de afgelopen jaren door startend en landend verkeer over een specifieke locatie in de omgeving is gevlogen. Eerder in hetzelfde jaar was de module Vliegverkeer InZicht toegevoegd, waarmee bezoekers

kunnen zien waar, hoe snel en hoe hoog de vliegtuigen rond Schiphol vliegen en waar ze naartoe gaan of vandaan komen. Mede door deze aanvullende informatie is het aantal bezoekers van de [website](#) gestegen met 72%, en het aantal bezoeken met 38%.

Dagelijkse bedrijfsvoering

Ketenverantwoordelijkheid

Amsterdam Airport Schiphol is de exploitant van het luchthaventerrein. De exploitatievereisten en daarmee de belangrijkste eisen met betrekking tot het invullen van onze maatschappelijke functie zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart. Hierin staat dat wij optimaal gebruik van de luchthaven als kwalitatief hoogwaardig knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer bevorderen, met inachtneming van de grenzen die voor de veiligheid en het milieu gelden. In de wet staat onder meer dat Schiphol zorg draagt voor de voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven.

Als exploitant hebben wij een regierol. We zijn er trots op binnen en buiten het luchthaventerrein samen te werken met tal van bedrijven en organisaties die voorop willen lopen in duurzaamheid. Samen weten we concrete stappen vooruit te zetten waardoor de Mainport duurzamer en de regio aantrekkelijker wordt. Die ontwikkeling wil Schiphol samen met haar partners en leveranciers met kracht doorzetten.

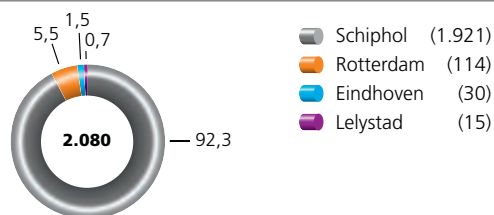
Schiphol verwacht van haar leveranciers dat Corporate Responsibility is geworteld in hun bedrijfsvoering. In onze inkoopprocessen is het een belangrijk criterium. De [vijf maatschappelijke thema's](#) waaraan Schiphol wil bijdragen zijn daarbij leidend. Het is cruciaal dat partners in de keten elkaar scherp houden. Corporate Responsibility gedijt bij een constructieve dialoog. Lees hier meer over in [Stakeholders](#).

De centrale inkoopafdeling van Amsterdam Airport Schiphol selecteert leveranciers waarvan de business areas producten en diensten kunnen afnemen. Uitgangspunt is dat (potentiële) leveranciers bewust bezig zijn met Corporate Responsibility. Het beleid wordt als selectiecriterium meegenomen in (Europese) aanbestedingen.

In 2012 hebben we een leverancierscode opgesteld voor onze grootste leveranciers. Dat zijn de leveranciers waarbij Schiphol 80% van de ingekochte producten en diensten afneemt. Door het ondertekenen van deze verklaring geeft de leverancier aan bekend te zijn met het belang van Corporate Responsibility voor Schiphol en dat hij in lijn

FTE's Schiphol Group per 31/12/2012

(% per locatie)



daarmee handelt. In het inkoopbeleid zijn de kaders en regels opgenomen voor de inkoopactiviteiten, onder andere met betrekking tot arbeidsomstandigheden. Specifieke afspraken zijn opgenomen in de onderliggende contracten. Als een leverancier niet binnen de afgesproken kaders blijft, kan het contract worden beëindigd.

Van de ingekochte producten en diensten wordt 80% afgenomen bij ongeveer 45 leveranciers, de overige 20% bij ruim 1.300 leveranciers. In 2012 was 70,7% van ons totale inkoopvolume afkomstig van verantwoorde leveranciers die bewust bezig zijn met Corporate Responsibility. In 2011 was dat nog 66%.

Medewerkers

We hebben betrokken en gemotiveerde medewerkers nodig die zich willen inzetten voor het succes van Schiphol Group en die zich blijvend ontwikkelen. Zij zijn essentieel om onze strategische ambities te kunnen realiseren. Schiphol wil een loyale werkgever zijn, die veel investeert in medewerkers en hen de ruimte biedt voor een aantrekkelijke loopbaan. Wij verwachten daarbij ook een ondernemende en professionele instelling van de medewerkers zelf.

Personeelsontwikkeling

Schiphol Group had eind 2012 2.131 medewerkers in dienst, gelijk aan 2.080 fte. Het aantal fte is ten opzichte van 2011 nagenoeg gelijk gebleven (2.088 fte). Het aantal (seizoens-) inhuurkrachten is in 2012 gedaald.

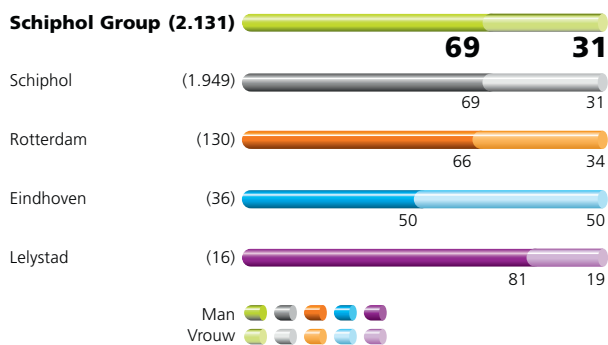
Talent & Leadership-ontwikkeling

Voor leidinggevenden van Schiphol Nederland B.V. met hbo+ niveau is in 2012 het Talent & Leadership-curriculum gecompleteerd met een drietal trainingsprogramma's. In de tweede helft van 2012 heeft 20% van de tweehonderd leidinggevenden deelgenomen aan deze intensieve trainingen. De overige leidinggevenden zullen in 2013 het programma volgen.

Deze training van leidinggevenden is een vervolg op het vernieuwde performance managementbeleid dat we in 2012 hebben ingevoerd. Daarin focussen we op resultaatafspraken die leidinggevenden en medewerkers

Man-vrouw verhouding Schiphol Group

(% van aantal medewerkers per locatie)



maken. Het doel is een actieve dialoog te krijgen en het beoordelingsproces transparanter te maken.

Nieuwe trainees

In 2012 is een nieuwe lichte trainees begonnen. Hiermee trekken we jonge talenten aan. De tien trainees zijn geselecteerd uit ruim negenhonderd aanmeldingen. Elke trainee voert in de komende twee jaar vier projecten uit, waarbij hij kennis en ervaring opdoet binnen de verschillende business areas. De trainees volgen daarnaast een persoonlijk ontwikkeltraject. De tien trainees die in 2010 zijn begonnen, hebben in 2012 een vaste baan gevonden binnen Schiphol Group.

Diversiteit

Schiphol Group is een zeer diverse organisatie. We willen graag dat onze medewerkers trots zijn op Schiphol en zich thuisvoelen, ongeacht bijvoorbeeld culturele achtergrond of sekse. De afgelopen jaren hebben we ons specifiek ingezet voor een toename van het aantal vrouwen in de top van de organisatie. Wij hebben een streefcijfer geformuleerd: eind 2014 moet 30% van het senior management vrouw zijn. Eind 2012 was dit al 27%, tegen 23,4% in 2011. De commissie monitoring van Charter Talent naar de Top heeft onze inspanningen opgemerkt. Schiphol Group is genoemd als Best Practice, mede omdat wij het 'gewoon doen'. Deze erkenning geeft een extra stimulans om onze vrouwelijke talenten in de subtop klaar te stomen voor een hoger niveau.

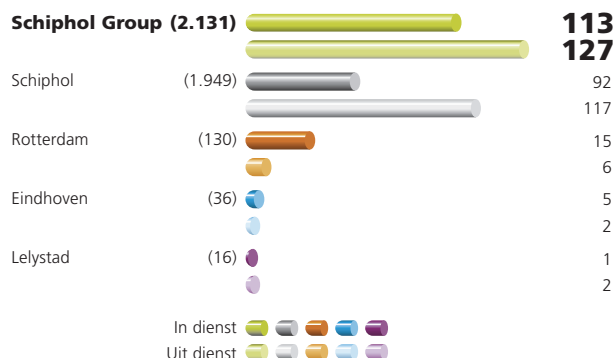
Leeftijdsopbouw medewerkers Schiphol Group

(aantallen per locatie)

	<30	30-40	40-50	50-60	60>
Schiphol Group (2.130)	153	555	686	576	160
Schiphol (1.948)	113	504	627	553	152
Rotterdam (130)	38	32	40	14	6
Eindhoven (36)	2	12	16	5	1
Lelystad (16)	-	7	4	4	1

Personeelsverloop in aantal medewerkers

(per locatie)

**Gemiddelde lengte dienstverband Schiphol Group**

(jaren per locatie)

**Gemiddelde leeftijd medewerkers Schiphol Group**

(jaren per locatie)

**Veilige en duurzame inzetbaarheid**

In 2012 is het meerjarenplan *Veilige en Duurzame Inzetbaarheid 2012-2014* vastgesteld. Daarin zijn veiligheid, gezondheid, vitaliteit en inzetbaarheid van onze medewerkers geborgd. Wij willen dat onze medewerkers gemotiveerd, betrokken en gezond zijn en een toegevoegde waarde kunnen (blijven) leveren voor onze organisatie. We willen ook dat medewerkers en derden zich bewust zijn van het belang van veiligheid en de verdere ontwikkeling daarvan. Ze moeten hun werk kunnen doen in een veilige en gezonde (werk)omgeving.

De uitwerking van dit beleid is opgenomen in het Veiligheids- en Arbobeidsplan. Relevante wet- en



regelgeving geldt als ondergrens. Amsterdam Airport Schiphol maakt gebruik van een arbo-managementsysteem, dat is gebaseerd op de internationale norm OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Series).

Ziekteverzuim

Als onderdeel van het beleid is in 2012 veel aandacht besteed aan het reduceren en beheersen van het ziekteverzuim. Het verzuimpercentage voor Schiphol Nederland B.V. is het afgelopen jaar met één procentpunt afgenomen naar 3,7%.

We treden zowel curatief als preventief op. Zo hebben we trainingen verzuimbegeleiding georganiseerd voor alle operationeel leidinggevendenden. Medewerkers konden deelnemen aan de preventief medisch vitaliteitsonderzoeken (PMVO). Bijna tweederde van de medewerkers heeft dit gedaan. Uit de resultaten blijkt dat de mentale vitaliteit van de medewerkers hoog is maar dat de fysieke vitaliteit een aandachtspunt blijft.

Arbeidsvoorwaarden

Schiphol Nederland B.V. en de vakbonden hebben in de cao afspraken vastgelegd over het vergroten van duurzame inzetbaarheid. We hebben een Levensfase-bewust HR-beleid

ontwikkeld. Medewerkers kunnen zelf keuzes maken op het gebied van loopbaanontwikkeling, verlof, flexibel werken en vitaliteit. We hebben een pakket maatregelen samengesteld voor de bevordering van de interne mobiliteit, waarbij de persoonlijke ontwikkeling van medewerkers centraal staat. Deze regelingen vervangen het tot op heden gehanteerde Leeftijdswaardig Personeelsbeleid, dat uitsluitend was gericht op oudere medewerkers.

Veilige inzetbaarheid

In het meerjarenplan is een belangrijke plek ingeruimd voor veiligheid. Onder veilige inzetbaarheid verstaan we dat medewerkers en derden zich bewust zijn van het belang van veilig werken en dat zij werken in een veilige en gezonde (werk)omgeving.

We blijven doorgaan met het waar mogelijk verbeteren van de veiligheid. In 2012 hebben we de blootstelling van onze medewerkers aan emissies van dieselmotoren verder beperkt. De platformrenovatie van de C-pier is in volle gang: de pier krijgt onder meer ondergrondse brandstofleidingen voor kerosine. Een voordeel daarvan is dat er straks geen tankauto's meer rond de C-pier rijden, wat ten goede komt aan de veiligheid op het platform. Het zakboekje Safety & Security, dat iedereen krijgt bij het aanvragen van een

Schipholpas, is sinds 2012 ook verkrijgbaar als app. Het bevat ook informatie over arbeidsveiligheid.

Om de veiligheid bij regulier onderhoudswerk en ver- en nieuwbouw voor Schiphol en haar partners in 2012 verder te verbeteren, zijn we begonnen met het standaardiseren van veiligheids- en gezondheidsplannen. In deze plannen worden eenduidige procedures gedefinieerd voor elk project. Hierin zijn ook de risico's en de rol van Schiphol als opdrachtgever, partner en/of toezichthouder opgenomen.

Schiphol hanteert de Lost Time Injury Frequency (LTIF) om bedrijfsongevallen te registreren. Hiermee kunnen we zien hoe we het doen ten opzichte van andere bedrijven binnen of buiten de branche, maar we kunnen ook bijhouden hoe de situatie is ten opzichte van voorgaande jaren. In 2012 kwam Schiphol Nederland B.V. (exclusief de brandweer) uit op een LTIF van 1,6. Voor de brandweer is het resultaat 44,4. We zitten hiermee op het niveau dat we in voorgaande jaren intern gerapporteerd hebben. We hebben in 2012 de LTIF-meting verbeterd: ook alle bedrijfsongevallen aan airside, in de bagagekelder en in de terminal worden geregistreerd.

Integriteit

Integriteit houdt in dat we eerlijk zakendoen en respectvol met elkaar omgaan. Schiphol hecht daar grote waarde aan. Hoe we met elkaar omgaan binnen Schiphol is vastgelegd in de gedragsregels. Hierin staan afspraken over de aanpak van misstanden: ongewenste omgangsvormen, fraude, contacten met externe relaties en misbruik van e-mail, internet en social media.

Collega's hebben de morele plicht te melden als ze weten dat iemand binnen onze organisatie betrokken is, of betrokken is geweest, bij zaken die in strijd zijn met deze gedragsregels. In 2012 is de Meldlijn Integriteit geopend, waar medewerkers ook anoniem meldingen kunnen doen. Een extern bureau beheert het meldpunt en stuurt de melding aan de integriteitscommissie. Medewerkers kunnen ook direct terecht bij vertrouwenspersonen of de integriteitscommissie.

Milieu

Amsterdam Airport Schiphol streeft naar een verantwoorde energie- en waterhuishouding en het verbeteren van de luchtkwaliteit. De doelstellingen zijn opgenomen in het milieubeleidsplan. Dat plan bestaat uit de compartimenten lucht, energie, water, geluid, afval, bodem, gevaarlijke stoffen en natuur en landschap. Taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en werkafspraken voor de beheersing van milieurisico's zijn vastgelegd in het milieumanagementsysteem.

Elektriciteitsverbruik Amsterdam Airport Schiphol

(x1.000 kWh / operationeel jaar)

Jaar	Verbruik (x1.000 kWh)
2012	183.041
2011	183.182
2010	175.565
2009	174.912
2008	173.949

Energie

Het energieverbruik is in 2012 niet alleen procentueel maar ook in absolute termen gedaald, ondanks de toename van het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen en de stijging van de bezettingsgraad van ons vastgoed. Dit was te danken aan diverse besparingsmaatregelen, maar ook aan de zachte weersomstandigheden in de zomer waardoor er minder is gekoeld.

Onze doelstelling is om tot 2020 jaarlijks 2% energie-efficiëntie te realiseren. In 2012 hebben we een daling van 4,5% gehaald. Dit is bereikt door 158 nieuwe efficiëncymaatregelen met een totale besparing van 100 terajoules. Dit is inclusief de energie die duurzaam wordt opgewekt. Deze besparing is vergelijkbaar met het jaarlijkse gas- en elektriciteitsverbruik van 1.280 huishoudens.

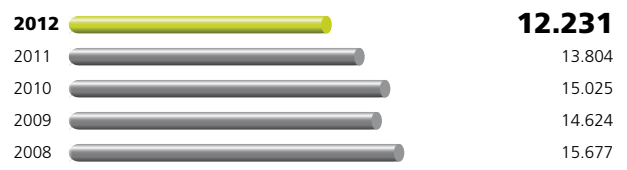
Eind 2012 zijn we begonnen met het vervangen van de gele verlichte verwijsborden in de terminal. De verlichting van de reclameborden wordt steeds efficiënter, dankzij de toepassing van ledverlichting en de plaatsing van betere schakelklokken. Dit noemen we slim schakelen. Ook is het personeelsparkeerterrein P40 voorzien van ledverlichting.

Onze klimaatsystemen worden steeds efficiënter dankzij de toepassing en verbetering van elektromotoren en frequentieregelaars, maar ook doordat we onze installaties beter inregelen. We passen aanwezigheidsdetectie toe zodat we enkel de gates ventileren waar reizigers zijn. Deuren van vrachtlodsen, brandweerposten en onze sneeuwloods sluiten steeds vaker automatisch. Verder is onze aandacht ook uitgegaan naar besparingen in het verbruik van bagagebanden, securitysystemen, telecommunicatie en automatisering.

In 2012 hebben we ons nieuwe energiebesparingsplan voor de komende vier jaar (2013-2016) opgesteld in samenwerking met de overheid: we hebben ons gecommitteerd aan de ambitie om 8% te besparen gedurende deze periode.

Luchtkwaliteit

De overheid stelt normen aan de emissies van vliegtuigen. In 2012 is aan de gestelde normen voldaan. Daarnaast gelden voor de lokale luchtkwaliteit wettelijke grenswaarden voor concentraties van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀). Op alle locaties op en rondom de luchthaven is ruim voldaan

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

aan de wettelijke grenswaarden die vanaf 2015 zullen gelden.

In het Luchthavenverkeerbesluit is vastgelegd dat de Auxiliary Power Units (APU) en Ground Power Units (GPU) steeds minder zullen worden gebruikt. Beide stoten onder andere NO_x en roet uit. Om in de toekomst aan de wettelijke grenswaarden te blijven voldoen, voorzien wij in de periode 2010-2013 61 vliegtuigopstelplaatsen van een elektrisch aangedreven voorziening van walstroom en een stroompunt voor preconditioned air. Hierdoor wordt het gebruik van kerosine en diesel op deze opstelplaatsen overbodig.

In 2012 zijn vijftien opstelplaatsen voorzien van deze aansluitingen. In 2013 komen er nog zestien bij. Bijkomend voordeel van afhandelen zonder APU en GPU is de grote afname van geluid op de vliegtuigopstelplaats.

Kwaliteit oppervlaktewater

De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt beïnvloed door het ijsvrij houden van de vliegtuigen en het sneeuw- en ijsvrij houden van de start-, taxi- en landingsbanen en de platformen. De wintermaanden van 2012 waren over het algemeen zacht; in januari, februari en december waren er korte perioden met sneeuw en ijs.

De gladheidsbestrijdingsmiddelen kaliumformiaat en glycol zijn weliswaar biologisch afbreekbaar maar onttrekken wel zuurstof aan het water. Tijdens de koude periode in februari is het waterkwaliteitherstelplan ingeschakeld om het zuurstofgehalte in het water te herstellen. Het plan werkt goed; na twee weken konden we het plan buiten werking stellen. Het percentage van het aantal dagen waarop het gemiddelde zuurstofgehalte meer is dan 3 mg/l op de drie handhavingpunten, bedroeg in 2012 98,2%. Op enkele locaties was er nog te weinig zuurstof. Dit werd deels veroorzaakt door het intensieve gebruik van kaliumformiaat en glycol. Er was ook ijsvorming in de sloten, waardoor geen verversing van het water met zuurstof kon optreden.

Veiligheid

Bij veiligheid op Amsterdam Airport Schiphol gaat het om luchtvaart-, brand- en verkeersveiligheid. De wet- en regelgeving is leidend. We gebruiken het Terminal Veiligheid Management Systeem (TVMS) in het

terminalcomplex en het Airside Veiligheid Management Systeem (AVMS) aan de luchtzijde. In deze twee systemen zit informatie over relevante bedrijfsactiviteiten, operationele risico's en bijbehorende beheersmaatregelen en de proceseigenaren die hiervoor verantwoordelijk zijn. Amsterdam Airport Schiphol kan de veiligheidsrisico's via de zogeheten 'plan-do-check-act' van TVMS en AVMS inventariseren, analyseren en beheersen. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft het AVMS in 2012 geaudit en de exploitatievergunning met vijf jaar verlengd.

Veiligheid op en rond start- en landingsbanen

Bij de veiligheid rondom start- en landingsbanen gaat het om het voorkómen van situaties waarbij vliegtuigen of andere voertuigen ongewenst een start- of landingsbaan betreden. Onze inspanningen zijn dan ook gericht op zowel het verkleinen van de kans op een runway incursion, als op de vermindering van eventuele effecten, mocht zich toch een runway incursion voordoen. Bij het realiseren van dit beleid werken we nauw samen met alle partijen binnen het luchtvaartproces, met name met de Luchtverkeersleiding Nederland.

De meeste runway incursions bestonden uit kleine afwijkingen van procedures, zoals bijvoorbeeld het óp de stopstreep gaan staan met een neuswiel in plaats van erachter. In 2012 vonden 42 runway incursions plaats (36 in 2011), zonder ernstig gevaar. De toename in 2012 is toe te schrijven aan het meermalen op dezelfde dag gebruiken van een baan die niet was vrijgegeven.

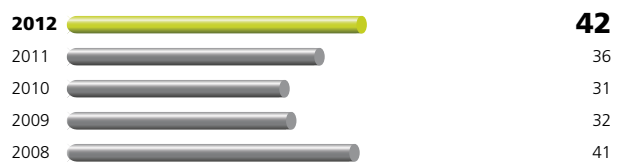
In het Runway Safety Team monitoren en analyseren de partijen uit de luchtvaartsector de runway incursions. Waar nodig worden passende maatregelen getroffen. Eén daarvan is de plaatsing van waarschuwingslichten langs de banen, een maatregel die is voortgekomen uit het in 2010 opgestelde Baan Beveiligings Beleid. De Kaagbaan kreeg deze lichten in 2011. Nu zijn ze ook langs de overige start- en landingsbanen geïnstalleerd.

In 2012 is begonnen met de voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van rijbaan Tango aan de zuidzijde van de Kaagbaan. De rijbaan zal volgens planning eind 2014 gereed zijn. Hierdoor zal het aantal kruisingen met de Kaagbaan aanzienlijk afnemen en daardoor ook de kans op een runway incursion.

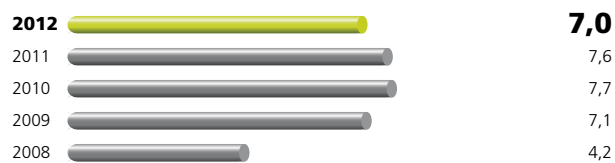
Samen met de overige partijen uit de luchtvaartsector hebben we een risicoanalyse uitgevoerd naar aanleiding van het incident in 2010 waarbij een vliegtuig is opgestegen van de taxibaan in plaats van de startbaan. De uitkomst van deze analyse moet leiden tot nieuwe maatregelen die de veiligheid in het landingsterrein verhogen.

Aantal runway incursions op Schiphol

(per jaar)

**Aantal vogelaanvaringen op Schiphol**

(per 10.000 vliegtuigbewegingen)

**Aanvaringen met vogels voorkomen**

Vogels en vooral ganzen vormen een steeds groter risico voor de vliegveiligheid. Wij doen er alles aan de vogelproblematiek te beperken. De Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) heeft op 16 april 2012 het convenant *Verminderen Vogelaanvaringen* ondertekend. Schiphol Group, KLM en de Luchtverkeersleiding Nederland zijn lid van deze groep, die onder voorzitterschap staat van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. We voeren een gezamenlijk beleid dat in 2012 al positieve resultaten opleverde: vergeleken bij een jaar eerder zijn in de nazomer 90% minder ganzen waargenomen die over start- en landingsbanen vliegen. Omdat er nog steeds veel ganzen rond de luchthaven zijn, pleiten wij ervoor dit beleid door te zetten.

De provincie Noord-Holland heeft zich ingezet voor verdere intensivering van het populatiebeheer. Er wordt gebruik gemaakt van nestbehandeling, afschot en vergassing. Verder zijn deze zomer 1.400 hectare graanteeltgebieden versneld ondergeploegd. Daardoor was er in de nazomer in de Haarlemmermeer weinig tot geen voedsel voor de ganzen te vinden.

We delen vogelsoorten in op de mate van risico die zij vormen voor de vliegveiligheid. Aan de hand van dit model zijn er specifieke beheersmaatregelen ontwikkeld voor de verschillende groepen vogels. We maken het landingsterrein zo onaantrekkelijk mogelijk voor deze vogels, waardoor ze niet in buurt komen van de start- en landingsbanen die in gebruik zijn.

In juni 2012 is een pilot met een valkenier afgerond. Helaas heeft de langdurige inzet van de valkenier geen significante daling van de vogelactiviteit of het aantal vogelaanvaringen op Schiphol laten zien. Andere verjaagmethodes zijn minstens zo effectief en vaak ook goedkoper. In de zomermaanden hebben we nog wel dagelijks de valkenier ingezet om vogels te verjagen op de Schipholgronden buiten het landingsterrein waar veel ganzen, Kieviten of duiven zijn gesignaleerd.

Aan piloten wordt gevraagd om elke vogelaanvaring te rapporteren. Het aantal vogelaanvaringen in 2012 op luchthaven Schiphol bedraagt 7,0 per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,6 in 2011).

Financiële gang van zaken

In 2012 heeft Schiphol Group solide financiële resultaten geboekt, met name als gevolg van een verdere groei in aantallen passagiers, een stijging van de bestedingen in de winkels en door een substantiële bijdrage uit de internationale activiteiten. Tegelijkertijd zijn er negatieve (waarde)ontwikkelingen geweest op het gebied van vastgoed die zich vooral buiten de locatie Schiphol hebben voorgedaan.

Netto-omzet

Onze netto-omzet is gestegen met 75 miljoen euro (+5,8%) van 1.278 miljoen euro in 2011 naar 1.353 miljoen euro in 2012.

De netto-omzet uit havengelden, de belangrijkste bijdrage aan de omzet, is met 43 miljoen euro (+5,8%) toegenomen van 745 miljoen euro in 2011 tot 788 miljoen euro in 2012. De stijging komt met 39 miljoen euro voor rekening van Amsterdam Airport Schiphol en is het gevolg van een stijging van de passagiers (+2,6%), een lichte stijging in vliegtuigbewegingen (+0,8%) en eenmalige creditering van havengelden in 2011 (15 miljoen euro). Van de havengelden had ruim eenderde, 267 miljoen euro (2011: 248 miljoen euro) betrekking op Security. In april 2012 zijn de havengeld tarieven voor zowel Aviation als Security met 2% gestegen. De drie regionale luchthavens realiseerden eveneens een stijging in de netto-omzet uit havengelden, gezamenlijk met 4 miljoen euro. Met name de stijging in passagiers op Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport heeft hieraan bijgedragen.

De stijging van de netto-omzet uit concessies met 9 miljoen euro (+7,6%) van 127 miljoen euro naar 136 miljoen euro is voor een belangrijk deel gerealiseerd binnen de business area Consumer Products & Services. De bestedingen in de

winkels achter de paspoortcontrole zijn gestegen met 7,3% naar 16,69 euro per vertrekkende passagier. In 2011 stonden deze bestedingen nog onder druk door de verbouwing van een groot winkelgebied (Lounge 3). De positieve effecten van deze grootschalige renovatie en de aanpassingen in het winkelassortiment met vooral meer luxe- en merkartikelen worden nu zichtbaar. Na de opening heeft Lounge 3 voor een toename van de bestedingen gezorgd. Daarnaast is het winkelaanbod in Lounge 4 aanzienlijk uitgebreid en verbeterd.

De netto-omzet uit verhuringen is gestegen met 6 miljoen euro van 145 miljoen euro naar 151 miljoen euro (+4,2%). De verbetering van de bezettingsgraad en een hoger niveau aan servicekosten hebben geleid tot een stijging van de verhuuromzet.

Dankzij de stijging in het aantal passagiers op Amsterdam Airport Schiphol en de toegenomen bestedingen van passagiers is de netto-omzet uit winkelverkoop in de eigen winkels in 2012 gestegen met 9 miljoen euro (+10,8%) van 78 miljoen euro naar 87 miljoen euro.

De netto-omzet uit parkeren is toegenomen met 4 miljoen euro (+4,7%) van 92 miljoen euro in 2011 tot 96 miljoen euro in 2012. De stijging komt volledig voor rekening van Amsterdam Airport Schiphol en is hoger dan de stijging in het aantal passagiers (+2,6%).

Overige resultaten uit vastgoed

Ondanks de slechte marktomstandigheden voor vastgoed is op de bestaande gebouwenportefeuille in Nederland slechts een geringe afwaardering gerealiseerd van 1,3%. Dit is te danken aan een hogere bezettingsgraad en nagenoeg stabiele huurniveaus op de locatie Schiphol. De waarde van

EUR miljoen	2012	2011	%
Havengelden	788	745	5,8
Concessies	136	127	7,6
Verhuringen	151	145	4,2
Winkelverkoop	87	78	10,8
Autoparkeergelden	96	92	4,7
Reclame	20	19	4,9
Diensten en werkzaamheden derden	20	18	6,2
Overige opbrengsten	55	54	3,2
Netto omzet	1.353	1.278	5,8

de gronden is nagenoeg gelijk gebleven. De ongerealiseerde waardeverandering van ons vastgoed is in 2012 24 miljoen euro negatief (1 miljoen euro negatief in 2011).

Door sterk verslechterde marktomstandigheden neemt de waarde van het vastgoed nabij de luchthaven Malpensa bij Milaan af met in totaal 32 miljoen euro. Hiervan is 9 miljoen euro verwerkt bij waardeveranderingen vastgoedbeleggingen en 23 miljoen euro als bijzondere waardeverminderingen vaste activa. Het aandeel van Schiphol Group in deze afwaardering bedraagt 26 miljoen euro; 6 miljoen euro is verwerkt als resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders.

Onder overige bedrijfskosten is een afwaardering op vastgoed van 8 miljoen euro opgenomen.

In 2012 is een aantal vastgoedobjecten en grondpercelen verkocht. Het totale verkoopresultaat op deze transacties bedraagt 12 miljoen euro.

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn gestegen met 70 miljoen euro (+7,1%) van 974 miljoen euro in 2011 naar 1.044 miljoen euro in 2012. Exclusief de bijzondere waardeveranderingen van vastgoed (met name Italië) stijgen de kosten met 39 miljoen euro (+4,0%) naar 1.012 miljoen euro:

- 19 miljoen euro is capaciteit en kwaliteit gerelateerd: hogere afschrijvingen (voornamelijk 70MB, Lounge 3 en 4) en hogere onderhoudskosten (vooral door 70MB);

- 9 miljoen euro gerelateerd aan beveiliging door een passagierstoename van 2,6% en invoering van 100% goederencontrole;
- 5 miljoen euro uit hoofde van personeelsbeloningen, onder ander door een CAO-indexering en hogere sociale lasten.

Exploitatieresultaat

Het exploitatieresultaat is gedaald met 8 miljoen euro van 304 miljoen euro in 2011 naar 296 miljoen euro in 2012.

Financiële baten en lasten

Het negatieve saldo van financiële baten en lasten is in 2012 gedaald met 3 miljoen euro naar 88 miljoen euro.

Resultaat deelnemingen

Het resultaat deelnemingen bedroeg in 2012 45 miljoen euro tegen 36 miljoen euro in 2011. Dit wordt onder andere veroorzaakt door het resultaat uit de deelneming in Aéroports de Paris S.A. dat 34 miljoen euro bedraagt (32 miljoen euro in 2011). Dit is inclusief de effecten van de verschillen in grondslagen van waardering met betrekking tot vastgoed.

Het aandeel in het resultaat van Brisbane Airport is gestegen met 8 miljoen euro naar 11 miljoen euro. Dit is inclusief de effecten van de verschillen in grondslagen van waardering met betrekking tot vastgoed en derivaten en exclusief de bijdrage van intellectuele eigendomsrechten, rentebaten en dividend van 10 miljoen euro. De resultaten die betrekking hebben op JFK IAT (8 miljoen euro) worden niet verantwoord onder resultaat deelnemingen, maar zijn onderdeel van de netto-omzet.

EUR miljoen	2012	2011	%
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	606	580	4,5
Personeelsbeloningen	182	177	2,8
Afschrijvingen	215	206	4,3
Bijzondere waardeveranderingen	23	1	
Overige bedrijfskosten	18	10	74,3
Bedrijfslasten	1.044	974	7,1

EUR miljoen	2012	2011	%
Aviation	63	49	29,3
Consumer Products & Services	178	148	20,5
Real Estate	23	72	-68,3
Alliances & Participations	32	35	-8,9
Exploitatieresultaat	296	304	-2,5

Winstbelasting

De winstbelasting bedroeg 57 miljoen euro in 2012 tegenover 51 miljoen euro in 2011. De effectieve belastingdruk in 2012 was 22,6% en was daarmee hoger dan de effectieve belastingdruk in 2011 (20,6%) en lager dan het nominale tarief voor de vennootschapsbelasting (25,0%). De hogere effectieve belastingdruk in vergelijking tot 2011 wordt voornamelijk veroorzaakt door niet te verrekenen vennootschapsbelasting op verliezen in Italië. In 2011 zijn tevens eenmalige belastingbaten inbegrepen van in totaal 2 miljoen euro.

Nettoresultaat

Het nettoresultaat over 2012 toekomend aan de aandeelhouders bedroeg 199 miljoen euro (194 miljoen euro in 2011). Het nettoresultaat aangepast ten behoeve van het dividend, exclusief ongerealiseerde waardeveranderingen van onze vastgoedbeleggingen, bedroeg 223 miljoen euro (195 miljoen euro in 2011). Het rendement op het eigen vermogen (ROE) is in 2012 uitgekomen op 6,2% (6,2% in 2011) en de RONA na belasting op 5,7% (5,7% in 2011). Exclusief waardeveranderingen vastgoedbeleggingen is de RONA na belasting dit verslagjaar 5,9% (5,7% in 2011).

Ontwikkeling van de balans

Het balanstotaal van Schiphol Group is met 1,0% toegenomen tot 5.788 miljoen euro ultimo 2012 (5.735 miljoen euro ultimo 2011).

Het eigen vermogen is met 29 miljoen euro toegenomen tot 3.203 miljoen euro als gevolg van toevoeging van het nettoresultaat over 2012 van 199 miljoen euro, waar negatieve mutaties in de overige reserves van 73 miljoen euro en de uitkering van 97 miljoen euro aan dividend tegenover staan. De mutatie in overige reserves heeft betrekking op de mutatie in de reële waarde van de afdekkingsinstrumenten en gehedgde leningen. De afdekkingsinstrumenten betreffen met name de Japanse Yen valuta hedge met een waardemutatie van 50 miljoen euro na belasting en twee forward-starting interest swaps met een waardemutatie van 37 miljoen euro na belasting. Dit wordt deels gecompenseerd door de waardemutatie van gehedgde leningen. In de balans is een verplichting opgenomen inzake de twee forward-starting interest swaps van 106 miljoen euro (57 miljoen euro in 2011). Deze interestderivaten zijn in mei 2011 verworven om daarmee de renteniveaus vast te leggen waartegen in 2013 en 2014 nog uitstaande EMTN-leningen kunnen worden geherfinancierd. Bij deze twee forward-starting interest swaps bestaan geen dekkingsverplichtingen.

Ontwikkeling van de kasstromen

De operationele kasstroom is in 2012 gestegen met 12 miljoen euro van 387 miljoen euro naar 399 miljoen euro.

Veroorzaakt door lagere betaalde vennootschapsbelasting (36 miljoen euro minder dan in 2011), een stijging van ontvangen dividend (19 miljoen euro meer dan in 2011), deels teniet gedaan door 44 miljoen euro lagere kasstroom uit bedrijfsoperaties. Deze daling in kasstroom uit bedrijfsoperaties wordt met name veroorzaakt door lager werkkapitaal als gevolg van een terugbetaling van eerder ontvangen cash collateral ten behoeve van valutaderivaten.

De kasstroom uit investeringsactiviteiten was in 2012 289 miljoen euro en daarmee 38 miljoen euro hoger dan in 2011 (251 miljoen euro). In 2012 is voor 298 miljoen euro geïnvesteerd in vaste activa (263 miljoen euro in 2011).

De belangrijkste investeringen in 2012 waren:

- 38 miljoen euro voor groot onderhoud;
- 36 miljoen euro voor het 70MB bagageprogramma;
- 23 miljoen euro voor ICT;
- 23 miljoen euro voor investeringen in vastgoed op Rotterdam The Hague Airport;
- 16 miljoen euro voor optimalisatie check-in balies en overheidspilot No-Q;
- 9 miljoen euro voor aanpassingen voor grotere vliegtuigtypen;
- 8 miljoen euro voor centrale security in het non-Schengen gebied van de terminal.

Het saldo van de kasstroom uit operationele en investeringsactiviteiten – de vrije kasstroom – bedroeg in 2012 110 miljoen euro tegen 137 miljoen euro in 2011.

De kasstroom uit financieringsactiviteiten was in 2012 78 miljoen euro negatief tegen 28 miljoen euro negatief in 2011. In 2012 werd 97 miljoen euro aan dividend uitgekeerd (76 miljoen euro in 2011).

De nettokasstroom bedroeg in 2012 32 miljoen euro (109 miljoen euro in 2011). Het saldo van de liquide middelen is gestegen van 413 miljoen euro eind 2011 naar 445 miljoen euro eind 2012.

Financiering

Het totale bedrag aan uitstaande leningen en leaseverplichtingen is in 2012 met 9 miljoen euro gestegen van 1.934 miljoen euro naar 1.943 miljoen euro. De totale interestkosten bedroegen 99 miljoen euro, gemiddeld 5,2%. Dit is in 2011 5,6%.

Airport Real Estate Basisfonds C.V. (voor 61,15% in eigendom) heeft begin 2012 179 miljoen euro getrokken op een door Svenska Handelsbanken in 2011 verstrekte faciliteit van 195 miljoen euro ter herfinanciering van aflopende leningen.

Schiphol Group beschikt over een leningsfaciliteit van 350 miljoen euro van de Europese Investeringsbank (EIB) waarvan 170 miljoen euro nog niet getrokken is. Schiphol Group heeft in november 2012 de periode waarin getrokken kan worden verlengd tot en met januari 2014. Daarnaast heeft zij de beschikking over een totaal van 175 miljoen euro bankfaciliteiten waarop nog niet werd getrokken. De looptijd van deze bankfaciliteit is tot 2016. Schiphol Group hecht veel belang aan deze liquiditeit om ook bij eventuele moeilijke marktomstandigheden in haar financieringsbehoefte te kunnen voorzien.

Aviport (Malpensa), waarin Schiphol Group een belang heeft van 70%, heeft in 2012 een akkoord bereikt met haar bank over verlenging van een substantieel deel van haar bestaande financieringen tot 30 juni 2014. Schiphol Group heeft in 2012 besloten zich uit deze entiteit terug te trekken. Er wordt derhalve actief naar potentiële kopers gezocht.

Schiphol Group dient onder een tweetal bankfaciliteiten (EIB, Handelsbanken ten behoeve van AREB) aan financiële covenanten te voldoen (EIB: 'own funds/total assets' van tenminste 30%; Handelsbanken: 'loan to value ratio' van maximaal 60% en een 'interest cover ratio' van minimaal 2). Daarnaast zijn er verschillende financieringsinstrumenten die een zogenaamde 'change of control'-clausule kennen, meestal in combinatie met een rating convenant. In 2012 is Schiphol Group ruim binnen de afgesproken covenanten gebleven. Alle overige financieringsfaciliteiten kennen geen financiële covenanten.

Aflossingsverloop

EUR miljoen

		108
2013		
2013/2017		743
> 2017		951

Ratio's

Wij hanteren een aantal financieringsratio's als onderdeel van ons financieringsbeleid. De kredietbeoordelaars kijken naar de mate waarin een bedrijf voldoende kasstroom genereert om haar totale schuld te kunnen dragen en haar interestuitgaven te dekken. De belangrijkste financieringsratio's zijn in dit verband de 'FFO/ totale schuld' en 'FFO interest dekkingsratio'. De wijze waarop wij deze ratio's berekenen verschilt van de berekeningswijze van de credit rating agencies, waardoor de uitkomsten niet exact gelijk zijn.

Funds From Operations (FFO) is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor het werkkapitaal. De FFO is in 2012 gestegen van 359 miljoen euro naar 474 miljoen euro. De stijging van de FFO hield vooral verband met een stijging in

het exploitatieresultaat gecorrigeerd voor onder meer afschrijvingen, bijzondere waardeverandering, overige resultaten uit vastgoed en mutaties in de voorzieningen (41 miljoen euro). In 2012 werd 36 miljoen euro minder vennootschapsbelasting vooruitbetaald en 19 miljoen euro meer dividend ontvangen.

De FFO/totale schuld bedroeg in 2012 24,4%; een stijging ten opzichte van de 18,5% in 2011. De totale schuld is de ultimo stand van alle rentedragende schulden. Deze bedroeg 1.943 miljoen euro per 31 december 2012 (1.934 miljoen euro per 31 december 2011). De FFO interest dekkingsratio bedroeg in 2012 5,6x, een verbetering ten opzichte van de 4,5x in 2011.

Naast deze twee ratio's hanteren wij de leverage ratio (verhouding rentedragend vreemd vermogen ten opzichte van het totaal van het eigen vermogen en het rentedragend vreemd vermogen). Deze ratio is een resultante van het gevoerde financieringsbeleid en blijft van groot belang aangezien de Wet Luchtvaart een veronderstelde leverage van 40% gebruikt om de vermogenskosten (WACC) voor de gereguleerde activiteiten van de business area Aviation te berekenen. Aan het einde van het verslagjaar bedroeg de leverage van Schiphol Group 37,8% (37,9% in 2011).

Rating

De langetermijnrating van Standard & Poor's is A met een 'stable outlook' en is daarmee in 2012 ongewijzigd gebleven. Dit geldt ook voor de langetermijnrating A1 van Moody's, echter de 'stable outlook' is in augustus 2012 bijgesteld naar 'negative' als gevolg van een 'negative outlook' voor de Nederlandse Staat. De korte termijn rating van Standard & Poor's is P-1 en van Moody's A-1. Een goede en stabiele rating maakt het mogelijk om, ook onder lastige marktomstandigheden, tegen relatief aantrekkelijke condities leningen aan te trekken.

Managementagenda

De managementagenda is afgeleid van de strategische langetermijndoelstellingen van Schiphol Group. Wij geven hier een overzicht van de voortgang die in 2012 is geboekt en blikken vooruit naar 2013.

Wat hebben wij bereikt in 2012

Voor 2012 had Schiphol Group elf management doelstellingen. Meer dan de helft van de doelstellingen is gerealiseerd; op bijna alle overige doelstellingen is voortgang geboekt. Het niet geheel behalen van sommige doelstellingen kan onder meer worden toegeschreven aan de lastige omstandigheden in de sector. Hierdoor is bijvoorbeeld de druk op ons kostenniveau sterk toegenomen. Daarom is er gekozen voor een aangepaste fasering van bouwplannen.

Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat Schiphol Group in 2012 haar Masterplan niet heeft kunnen afronden, maar wel belangrijke voortgang heeft kunnen boeken in de afstemming hierover met de belangrijkste sectorpartijen. Tegelijkertijd is de noodzaak te investeren toegenomen omdat we de capaciteit moeten uitbreiden en de veiligheid en kwaliteit op peil moeten houden.

Wat betreft de prijs-kwaliteitverhouding heeft Schiphol zich verder verbeterd. Daar staat tegenover dat Schiphol nog steeds de inzichtelijkheid en beheersbaarheid van de kosten wil vergroten.


De uitvoerige discussies in het kader van de Wet luchtvaart, waaraan Schiphol Group ook in 2012 actief heeft deelgenomen, hebben nog niet het beoogde resultaat. Er is nog geen overeenstemming over een toekomstige economische regulering.


In het kader van stakeholdermanagement hebben we wisselende resultaten. De dialoog met onze leefomgeving kunnen we als positief beoordelen. Tegelijkertijd vinden we dat onze dialoog met de sector en de politiek in 2013 moet verbeteren.

Vanuit operationeel oogpunt was 2012 een goed jaar. We mochten 51 miljoen reizigers verwelkomen.


Doelstelling	Gerealiseerd
--------------	--------------


Marktpositie versterken	
-------------------------	---


Vorbereiden geïntegreerd Masterplan waarin Corporate Responsibility is verankerd en dat is afgestemd met de belangrijkste stakeholders.	
---	---


Uitwerken van een financieringsplan en uitwerken financiële consequenties voor Schiphol Group en luchtvaartmaatschappijen.	
--	---


Capaciteit en kwaliteit garanderen via het interimplan voor de komende één tot vijf jaar.	
---	---


Concurrerende prijs-kwaliteitverhouding door verdere kostenbeheersing en beter inzicht in kostenbepalende factoren.	
---	---


Evaluatie Wet luchtvaart: inzetten op een reguleringsstelsel dat beter aansluit bij meerjarige investeringsprogramma's en een geleidelijke tariefontwikkeling mogelijk maakt. Deze regulering zou het huidige dual till stelsel moeten verstevigen en een mogelijkheid moeten bieden voor een (retail) incentive stelsel voor luchtvaartmaatschappijen.	
---	---


Realiseren van omzetgroei voor retail en horeca door het aanbod en de presentatie van producten beter te laten aansluiten bij de veranderende behoeften van passagiers.	
---	---

Verder integreren van Corporate Responsibility en risicomanagement in de planning- en controlcyclus, in de dagelijkse bedrijfsvoering door het vereenvoudigen van processen en verhoging van het bewustzijn van medewerkers.	
--	---


Stakeholdermanagement: veiligstellen van 'licence to operate' en 'licence to grow' door het verder invullen van onze maatschappelijke functie. Er moet ook een effectievere communicatie hierover komen.	
--	---


Anticiperen op veranderende omstandigheden in de vastgoedmarkt door de vastgoedportefeuille te optimaliseren en de service aan huurders verder te verbeteren.	
---	---

Versterken van de marktpositie voor cargo door onder meer uitbreiding van het netwerk van vrachtbestemmingen.	
---	---

Continueren organisatieverandering door binnen een tijdsframe van drie tot vijf jaar de gewenste organisatie neer te zetten wat betreft omvang en competenties. Ook zullen er gestructureerde acties worden ondernomen in vervolg op de uitkomsten van het laatste onderzoek naar de betrokkenheid van medewerkers.	
---	---

 Target is volledig gerealiseerd (100%)

 Target is grotendeels, maar niet volledig gerealiseerd

 Target is (grotendeels) niet gerealiseerd

Managementagenda 2013

Ook in 2013 heeft de directie elf managementdoelstellingen bepaald. Deze doelstellingen zijn direct gekoppeld aan het vijfjaren *Strategic Plan 2013-2017* dat in 2012 is opgesteld.

De managementagenda 2013 kenmerkt zich door een focus op de ontwikkeling van de Mainport met concurrerende

tarieven, de oplevering van een finaal Masterplan en het vergroten van het draagvlak. Verder focust de managementagenda 2013 zich expliciet op de ontwikkeling van onze organisatie als het gaat om het vergaren en ontwikkelen van de juiste competenties en het verder integreren van Corporate Responsibility in al onze processen.

Managementagenda 2013	Top Connectivity	Excellent Visit Value	Competitive Marketplace	Sustainable Performance
Bevorderen van de ontwikkeling van de Mainport door samen met stakeholders te werken aan een gezamenlijke toekomstvisie	●	●		●
Opleveren van het Masterplan en starten met de realisatie van de eerste fase terminal Zuid en de eerste fase A-pier	●	●		●
Bouwen aan een duurzame relatie met de belangrijkste stakeholders gebaseerd op wederzijds vertrouwen				●
Het zo veel mogelijk realiseren, conform planning en binnen budget, van de vijf grootste investeringsprojecten met zo min mogelijk operationele verstoring en met specifieke aandacht voor Corporate Responsibility	●	●	●	●
Actief inspanssen om aanvaardbare resultaten te behalen bij de evaluatie van de Wet luchtvaart				●
Zorg dragen voor voldoende liquiditeit voor de onderneming en toegang tot financiering				●
Consolideren van internationale activiteiten en waar mogelijk verder versterken van de internationale positie				●
Verder integreren en verankeren van Corporate Responsibility in de onderneming				●
Vergroten van het bedrijfsresultaat door verdere uitrol van de Retail Vision 2020 en handhaven van de marktpositie Real Estate		●	●	●
Ontwikkelen van een 'lean' organisatie				●
Verbeteren van de efficiëncy in de organisatie door terugdringen bureaucratie				●

Stakeholders

In gesprek met stakeholders

Amsterdam Airport Schiphol hecht aan een goede band met haar omgeving. Een sterke Mainport is van groot economisch belang voor de B.V. Nederland; de luchthaven genereert werkgelegenheid en bedrijvigheid. Daar staat tegenover dat onze activiteiten effect kunnen hebben op het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving. Daarvan is Schiphol zich bewust. Zij neemt haar verantwoordelijkheid. Ook in 2012 hebben we structureel overleg gevoerd met onze stakeholders over een maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering. Samenwerken en innoveren staan hierbij centraal.

Samenwerken

Elke dag maken we bewuste afwegingen in people, planet en profit. Resultaat bereiken we echter door samen te werken met anderen. De activiteiten van luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en andere partijen in de keten zijn nauw met elkaar verbonden. Complexe vraagstukken lossen we het beste op door samen te werken, te innoveren en standpunten uit te wisselen. Alleen zo kunnen we, samen met onze partners, de ambitie waarmaken om Europe's Preferred Airport te zijn en te blijven.

We voeren met een groot aantal partijen niet alleen structureel overleg over de maatschappelijke thema's die wij benadrukken, maar ook over onze bedrijfsvoering, compliance en de veiligheid. De belangrijkste gesprekspartners zijn onze toezichthouders, de aandeelhouders en homecarrier KLM. Daarnaast overleggen we met overheidsinstanties en diverse private partijen die samen het luchtverkeer mogelijk maken.

Schiphol als regisseur

Als exploitant van het luchthaventerrein zijn wij op vele fronten regisseur van een proces of van een keten aaneengeschakelde activiteiten. Voor onze eigen activiteiten oefenen we onze invloed uit via directe sturing en controle. Te denken valt aan ons eigen energieverbruik, ons wagenpark, het energieverbruik in de door ons verhuurde gebouwen en het woon-werkverkeer van onze medewerkers.

We sturen indirect als het gaat om activiteiten van derden. We kunnen andere partijen die actief zijn op de luchthaven aanmoedigen tot verduurzaming, bijvoorbeeld via contractuele afspraken. Gekeken kan worden naar onder meer het wagenpark, het energieverbruik, het woon-werkverkeer. Tenslotte kunnen we anderen beïnvloeden vanuit samenwerkingsverbanden die zich richten op een duurzame ontwikkeling van Schiphol. Voorbeelden: de



landing- en take-offcyclus van vliegtuigen, het verkeer (vracht en passagiers) van en naar de luchthaven.

Schiphol organiseert elk jaar stakeholderdialogen. Ook zijn we actief binnen onder meer de volgende samenwerkingsverbanden:

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



- Bestuursforum
- Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
- Schiphol Area Development Company (SADC)
- Amsterdam Connecting Trade (ACT)
- Amsterdamse Ondernemersvereniging (ORAM)
- Amsterdam Economic Board

Dialog

Om scherp te blijven, ervaringen te delen en nieuwe ideeën op te doen over het invullen van onze maatschappelijke functie, voeren we rondetafelgesprekken met onze stakeholders. Ook in 2012 hebben we dit gedaan: we wisselden van gedachten met onder anderen vertegenwoordigers van omliggende gemeenten, bedrijven, onderzoeksinstituten, en ook met medewerkers van Schiphol zelf. De stakeholderdialogen zijn ingericht rondom de vijf maatschappelijke thema's waar Schiphol een bijdrage aan wil leveren.

Alle betrokkenen zien het belang van een nauwe samenwerking tussen Schiphol en maatschappelijke organisaties, bestuurders, bewoners en het bedrijfsleven.

Onze stakeholders benadrukken het belang van de regio: wie rekening houdt met de belangen van de burens en de partners, vergroot zijn kansen om draagvlak te creëren. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan lokale en regionale opwekking van energie en samenwerking met datacentra en koelhuizen in de omgeving. Door in regionaal verband samen te werken en door ketenpartners te betrekken, ontstaat schaalgrootte voor slimme en bruikbare projecten. Veel gespreksdeelnemers zien Schiphol op verscheidene gebieden als internationale voorloper. Schiphol kan dat alleen blijven door ook voor de maatschappelijke thema's een langetermijnvisie te ontwikkelen, te blijven innoveren en daarbij soms ook risico's te nemen.

Meermalen is de luchthaven Schiphol ter sprake gekomen als showcase-locatie voor duurzame initiatieven. Zowel kennisinstituten, bestuurders uit de regio als bewoners vinden de 'proeftuinfunctie' van Schiphol belangrijk. Dit leeft ook bij de jongere medewerkers van Schiphol Group. Zij vinden dat er nog winst is te halen in de communicatie over Schiphols ambities op het gebied van Corporate Responsibility. Ook kan duidelijker worden verteld dat Schiphol economische bedrijvigheid en werkgelegenheid creëert en Nederland met de wereld verbindt. Dit zou Schiphol kunnen stimuleren via de medewerkers zelf, die

allen als ‘ambassadeurs’ kunnen fungeren, maar ook via externe media.

Het eigen [YouTube-kanaal](#) van Schiphol en de webpagina’s van Schiphol (bijvoorbeeld [schiphol.nl/cr](#) en [schiphol.nl/sustainability](#)) laten al veel zien, maar Schiphol zou zich naar de mening van de jonge medewerkers trotser kunnen tonen tegenover het grote publiek. Zij stellen voor meer aandacht te geven aan initiatieven op het gebied van duurzaamheid en technologische innovatie. De tentoonstelling van NEMO in de zomer in de terminal zien ze als een goed voorbeeld van hoe dit zou kunnen.

Samen met haar partners neemt Schiphol haar verantwoordelijkheid voor duurzame werkgelegenheid en duurzame arbeidsverhoudingen in de keten. Daartoe heeft zij onder meer de Code verantwoordelijk marktgedrag schoonmaak- en glazenwassersbranche ondertekend. Deze code kwam tot stand na de stakingen in de schoonmaaksector in 2010, toen werknemers in actie kwamen tegen hoge werkdruk, teruglopende budgetten, korte contracten en gebrek aan waardering. Bijna zeventienhonderd bedrijven, opdrachtgevers, organisaties en bonden hebben de code inmiddels ondertekend. Het is bemoedigend dat er vanuit andere branches, zoals de catering en de security, naar de code wordt gekeken; daar wordt met de gedachte gespeeld iets soortgelijks tot stand te brengen.

Ook de pensioenleeftijd is in de stakeholderdialoog over duurzame werkgelegenheid aan bod gekomen. Langer doorwerken, tot 67 en op den duur wellicht langer, wordt steeds meer de norm. Daarom worden vitaliteit en mobiliteit steeds belangrijker. Een van de ideeën die werd geopperd is medewerkers op de luchthaven te laten overstappen tussen de bedrijven. Het is een hele nieuwe insteek: van baangarantie bij één bedrijf naar werkzekerheid in de sector. Deze gedachte past naadloos bij wat in alle rondetafelgesprekken naar voren kwam: zie Schiphol niet als een op zichzelf staand bedrijf of locatie maar betrek de omgeving en regio er zoveel mogelijk bij.

Engagement

We tonen via diverse initiatieven onze verbondenheid met de samenleving om ons heen. We dragen ook cultuur een warm hart toe. Al tien jaar hebben we een dependance van het Rijksmuseum in onze terminal. We steunen al vijftien jaar het BosTheater (het zomertoneel in het Amsterdamse Bos) en we sponsoren het jaarlijkse Prinsengrachtconcert. We hebben ook de nieuwbouw van het Stedelijk Museum in Amsterdam gesponsord.

Maatschappelijke betrokkenheid

Schipholfonds

Het Schipholfonds, dat in 1994 is opgericht om de maatschappelijke betrokkenheid van de luchthaven met de omgeving tot uiting te brengen, geeft met ingang van 2012 twee substantiële donaties van maximaal 100.000 euro. Deze komen boven op de reguliere donaties. Heliomare in Wijk aan Zee kreeg een donatie van ruim 33.000 euro voor de opening van de Heliolympics 2012. MHC De Kikkers in Nieuw-Vennep, een hockeyvereniging die zich ook inzet voor mindervalide sporters, ontving ruim 64.000 euro voor ledverlichting op een van hun velden.

Het bestuur van het fonds heeft in 2012 de nadruk gelegd op het aanmoedigen van fysiek bewegen. Verenigingen en stichtingen zonder winstoogmerk die in de omgeving van Schiphol fysiek bewegen stimuleren, kunnen een aanvraag indienen voor een donatie.

Het Schipholfonds heeft jaarlijks 250.000 euro beschikbaar voor reguliere donaties. In 2012 hebben 43 organisaties een bedrag ontvangen van elk maximaal 15.000 euro. Er is een totaalbedrag aan reguliere donaties uitgekeerd van iets meer dan 224.000 euro. Er ging ook nog een extra donatie van 5.100 euro naar voetbalvereniging Overbos: die kreeg het bedrag aangeboden door het speciale voetbaltoernooi op het Jan Dellaertplein tijdens het EK Voetbal.

UNICEF

Schiphol Group gaat steeds voor een periode van drie jaar een samenwerking aan met een goed doel dat zich inzet voor kinderrechten en dat internationaal actief is. Onze medewerkers zetten zelf inzamelingsacties op. Daarnaast komen ook de opbrengst van de collectezuilen in de

terminal ten goede aan deze organisatie. In 2012 is UNICEF onze partner geworden. Samen willen wij ons inzetten voor de positie van kinderen in de wereld. UNICEF, die onder de vleugels van de VN actief is in 190 landen, heeft bijvoorbeeld de gelegenheid gekregen haar verhaal te vertellen in de terminal. De campagnes 'We Believe In Them' en 'Wij Gaan Voor 0' zijn prominent aanwezig geweest. De opbrengst uit de collectezuilen was in 2012 156.000 euro.

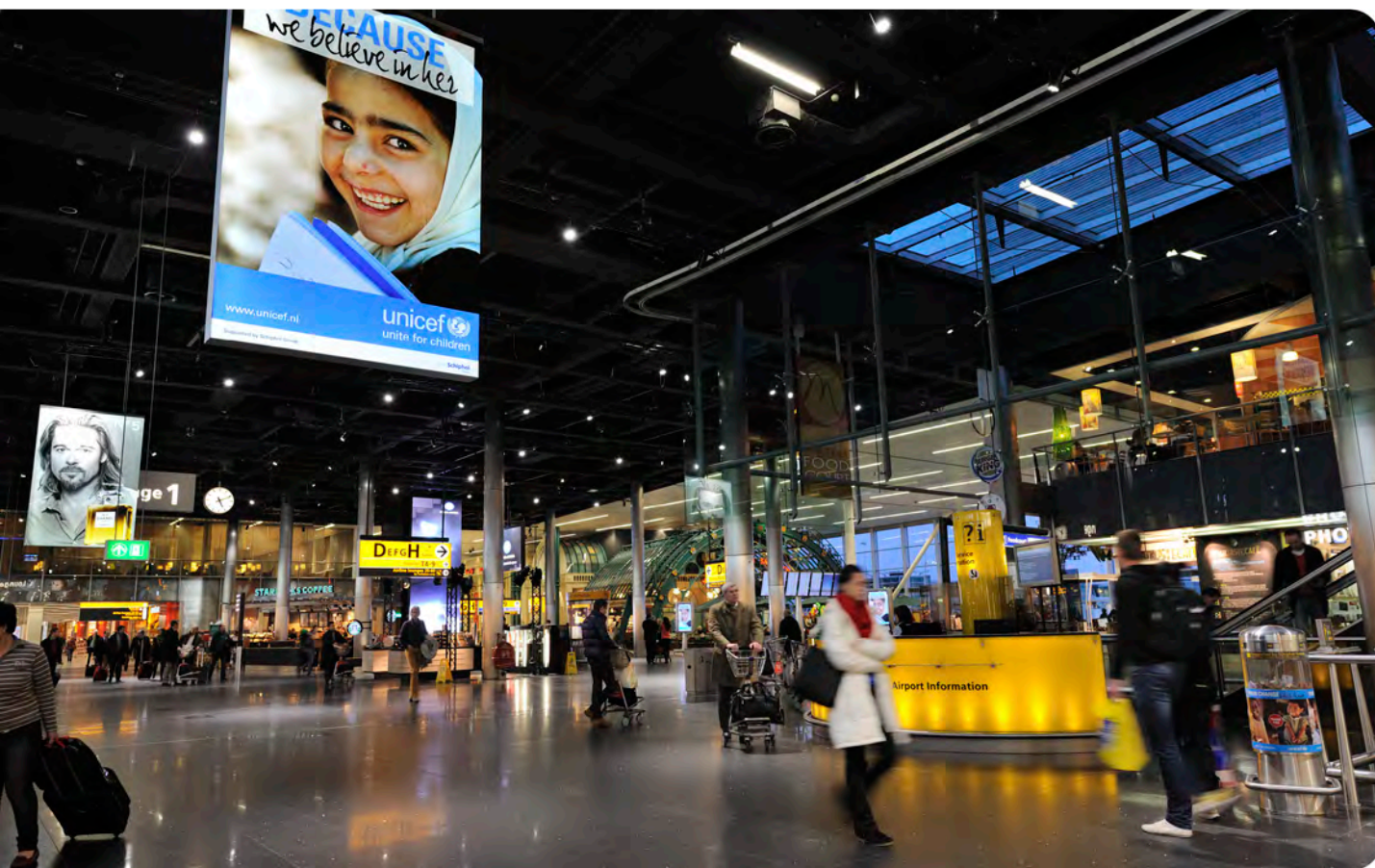
Binnen onze organisatie is een netwerk van enthousiaste ambassadeurs, die het verhaal van UNICEF doorvertellen aan hun collega's. Ze organiseren acties waarmee geld wordt opgehaald voor een goede gezondheidszorg voor kinderen over de hele wereld. In 2012 leverden deze acties 55.000 euro op. Grote acties waren de verkoop van gebruikte LCD-schermen uit de terminal, en een veiling voor en door medewerkers van Schiphol Group. De Nederlandse ontwerper Omar Munie heeft het leer van stoelen uit Lounge 3 hergebruikt en tassen en reisaccessoires gemaakt. Deze producten zijn verkocht in de terminal. De floormanagers hebben overtollige en defecte hekwerken in de terminal verzameld. Dit leverde een aanzienlijke partij roestvrijstaal op, die is verkocht.

Schiphol leren kennen

Schiphol onderneemt verschillende activiteiten die de wereld van de luchthaven dichterbij de mensen in de omgeving en andere belangstellenden brengen. We beogen zo over te brengen hoe onze luchthaven functioneert. Het versterkt de band met de regio. Bezoek [onze website](#) om meer te lezen over het spotten van vliegtuigen, fietsroutes en informatie voor werkstukken.

Schiphol Burendagen

In september 2012 zijn de Schiphol Burendagen begonnen. Eens per maand brengen 45 'buren' uit de omgeving van Schiphol een bezoek aan de luchthaven. Zij krijgen in een speciaal programma een kijkje achter de schermen, zoals



een blusoefening van de brandweer. Ze zien ook de vliegtuigen en het landingsterrein van zeer dichtbij. De animo vanuit de omgeving voor deze dagen was enorm, en de reacties achteraf waren zeer positief.

Ook geïnteresseerden die verder weg wonen, kunnen Schiphol beter leren kennen. In 2012 zag de Behind the Scenes-bustour het licht, een attractie die erg succesvol blijkt te zijn. Het motto: 'Beleef Schiphol van heel dichtbij!' De bussen rijden op woensdag tot en met zondag vier keer per dag; tickets zijn online te boeken.

Lespakket

In 2012 heeft Schiphol in samenwerking met de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol en Rotterdam Airport een pilot uitgevoerd met een lespakket. Het lespakket over Schiphol is gemaakt voor leerlingen uit groep 7 en 8 van basisscholen in de directe omgeving van de luchthaven. Met Schiphol als thema worden verschillende vaardigheden zoals rekenen, taalvaardigheid en wereldoriëntatie op een creatieve manier gecombineerd. Kinderen leren dat de luchthaven niet alleen een vertrekpunt is voor je zomervakantie. Ze leren ook over duurzaamheid, werken op de luchthaven, en over Schiphol als doorvoerhaven van allerlei goederen. De ervaringen van

de deelnemende scholen met het lespakket waren zeer positief. Daarom is besloten het lespakket de komende jaren uit te geven voor een groter aantal scholen in de omgeving van de luchthaven.



Governance

Verslag Raad van Commissarissen

A. Toezicht

Belangrijkste gebeurtenissen in 2012

2012 was voor Schiphol Group een jaar van grote uitdagingen. Het was een jaar met verschillende gezichten; de maatschappelijke functie van Schiphol Group speelde steeds een centrale rol. In dit verslag licht de Raad van Commissarissen toe hoe hij zijn toezicht heeft vormgegeven en de directie met advies terzijde heeft gestaan. Ook worden de belangrijkste inhoudelijke zaken besproken waarbij de Raad dit jaar betrokken is geweest.

Top Connectivity en Sustainable Performance

Schiphol heeft een belangrijke maatschappelijke functie. Niet alleen brengt zij Nederland en de Nederlandse reiziger in verbinding met de rest van de wereld, maar ook is Schiphol een cruciale economische motor. Daarom heeft Schiphol als taak het bijdragen aan en bevorderen van de continuïteit, kwaliteit en netwerkontwikkeling van de luchthaven als vitale schakel in de Nederlandse economie. Bij de invulling van die taak streeft Schiphol Group naar

continue verbetering van haar faciliterende functie in het belang van multimodaal transport voor reizigers en vracht.

Cruciaal voor het succes van de Mainport is de samenwerking tussen Schiphol Group, KLM en de overheid. Schiphol Group en KLM versterken elkaar. Schiphol Group levert een hoogwaardige luchthaveninfrastructuur die voor een belangrijk deel is ingericht op de hubfunctie; KLM levert het overgrote deel van het bestemmingennetwerk voor de Mainport.

Operationeel verloopt de samenwerking tussen Schiphol en KLM zeer goed. Echter, in de afgelopen periode heeft de relatie op strategisch en commercieel vlak onder druk gestaan. Onderwerpen van discussie waren met name de tarieven die Schiphol in rekening brengt bij airlines, de evaluatie Wet luchtvaart, concurrentie, selectiviteit en de uitbreidingsplannen van Schiphol. Als gevolg van de discussies over selectiviteit is in augustus 2012 op initiatief van de overheid, KLM en Schiphol de Commissie Shared Vision ingesteld onder voorzitterschap van de heer Alders. In de commissie zijn afgevaardigden van de overheid, KLM en Schiphol vertegenwoordigd. Namens Schiphol is de heer

Jaarverslag

Hierbij biedt de Raad van Commissarissen het jaarverslag aan waarin de jaarrekening over 2012 is opgenomen. De directie heeft het jaarverslag opgesteld. PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. Wij verwijzen u hiervoor naar de Overige gegevens als onderdeel van de Financiële jaarrekening zoals opgenomen in dit verslag. De Auditcommissie heeft de jaarrekening uitvoerig besproken met de Chief Financial Officer (CFO), haar team en de externe accountant. Vervolgens heeft de Raad van Commissarissen, in aanwezigheid van de externe accountant, het jaarverslag met de directie besproken. De discussies die in dat verband zijn gevoerd, hebben de Raad van Commissarissen ervan overtuigd dat dit verslag aan alle voorschriften en aan de eisen van governance en transparantie voldoet. Het vormt een goede basis voor de verantwoording die de Raad van Commissarissen aflegt voor het gehouden toezicht.

De Raad van Commissarissen stemt in met de jaarrekening en kan zich verenigen met het voorstel van de directie een dividend van 108 miljoen euro over het uitstaande aandelenkapitaal uit te keren. Na dotaties aan de herwaarderingsreserve van 6 miljoen euro en een onttrekking uit de overige wettelijke reserves van 15 miljoen euro wordt het resterende deel van 111 miljoen euro toegevoegd aan de ingehouden winst. Op 17 april 2013 zal de jaarrekening tijdens de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders ter vaststelling worden voorgelegd. De Raad van Commissarissen stelt voor dat aan de directie décharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan de Raad van Commissarissen décharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening wordt vastgesteld.

Hazewinkel, commissaris bij Schiphol, lid van de commissie. Het onderzoek van de commissie betreft twee onderwerpen: naleving van afspraken die betrekking hebben op selectiviteit, en de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven, inclusief bijbehorende tarieven. In december 2012 heeft de commissie een tussenrapportage verstrekt over selectiviteit waarin zij tevens aankondigde haar onderzoek in 2013 voort te zetten.

Net als de commissie en de directie van Schiphol Group meent ook de Raad van Commissarissen dat het cruciaal is dat Schiphol Group en KLM werken aan herstel van vertrouwen. Zo kan de huidige samenwerking verder worden uitgebouwd tot een echt partnerschap om succes uit het verleden ook voor de toekomst te borgen.

De Raad van Commissarissen sluit zich aan bij het standpunt van de Commissie Shared Vision dat de overheid een belangrijke taak heeft bij het succes van de Mainport. De overheid schept de voorwaarden. Het betreft allereerst een eenduidig beleid door de verschillende ministeries. De Luchtvaartnota stelt voor Schiphol verschillende doelen, waarbij het ondersteunen van het hubnetwerk cruciaal is. Ook wordt, in het belang van de reiziger, het nut van concurrentie erkend. De overheid stelt verder eisen aan rendement en aan financiële zelfstandigheid van Schiphol Group. Hiervoor is het zaak dat de economische regulering duidelijke kaders schept die uitvoerbaar en toekomstbestendig zijn. Tegelijkertijd wordt Schiphol geacht vanuit haar maatschappelijke rol de reiziger zo goed mogelijk te bedienen. Daar hoort bij dat de wensen van belangrijke luchtvaartmaatschappijen zo goed mogelijk worden vervuld, terwijl Schiphol ook zelfstandig het belang van de Mainport als geheel moet kunnen wegen.

In 2012 is Schiphol net als altijd veelvuldig in het nieuws geweest. Dit bevestigt de maatschappelijke rol die de onderneming in Nederland heeft. Hoewel Schiphol vaak positief in het nieuws was, waren er ook kritische geluiden. Die gaan met name over de relatie tussen Schiphol Group en de luchtvaartmaatschappijen. De Raad van Commissarissen weegt deze kritische geluiden zorgvuldig.

Samenvattend ziet de Raad van Commissarissen dat de rol van Schiphol Group vanuit haar maatschappelijke functie onlosmakelijk verbonden is met KLM en de overheid. Alleen als alle drie de partijen hun bijdrage leveren en samenwerken, zal het succes van de Mainport ook in de toekomst kunnen worden voortgezet.

Excellent Visit Value en Competitive Marketplace

In 2012 heeft Schiphol samen met haar partners op operationeel gebied goede resultaten geboekt. Na de forse stijging van de verkeer- en vervoercijfers in 2011, is ook in

het afgelopen jaar het aantal reizigers op Schiphol toegenomen. Dat veroorzaakte, zeker in de zomermaanden, druk op de operatie van Schiphol. Door zeer goede operationele samenwerking met KLM en sectorpartners is de kwaliteit van dienstverlening aan zowel de Nederlandse als de overstappende reizigers in goede banen geleid en is 2012 het beste operationele jaar tot nu toe te noemen.

De Raad van Commissarissen is ook trots op de Schiphol-medewerkers. De raad juicht toe dat het kantoorpersoneel van Schiphol in de zomermaanden de medewerkers in de terminal heeft geholpen als service-assistenten. Hieruit blijkt een grote betrokkenheid bij de operationele processen. Hetzelfde geldt natuurlijk voor de medewerkers die in de winter de landingsbanen sneeuwvrij houden.

Schiphol Group heeft als belangrijk doel een concurrerende marktplaats te ontwikkelen, zowel voor de luchthaven als voor de regio Schiphol. De opkomende concurrentie van luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije maken dat het succes van Schiphol steeds minder vanzelfsprekend is. De veranderende wereld is ook zichtbaar in de hele sector, waar nieuwe luchtvaartmaatschappijen het speelveld veranderen. Niet alleen neemt de concurrentie van lowcostmaatschappijen toe, ook is te zien dat vooral airlines uit het Midden-Oosten hun operatie in Europa steeds verder uitbreiden en de markt met steeds grotere vliegtuigen bedienen.

De voortdurende economische crisis heeft in 2012 ook de luchtvaart weer hard geraakt. Niet alleen is dit zichtbaar in het vertrouwen en de bestedingsruimte van overheden, bedrijven en reizigers, ook staan de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen onder druk door de slechte economische omstandigheden en de hoge brandstofprijzen. Dit maakt dat Schiphol er al een aantal jaar voor kiest een passend havengeldbeleid te voeren dat rekening houdt met de uitdagende omstandigheden waarin de luchtvaartmaatschappijen opereren. Om die reden heeft de directie in 2012 ook een gematigd en gefaseerd voorstel voor investeringen in de komende jaren opgesteld, dat door de Raad van Commissarissen is goedgekeurd. Dit langetermijn investeringsplan is een programma van investeringen die maken dat Schiphol in de toekomst een hoogwaardige Mainport kan blijven. De Raad van Commissarissen ondersteunt de aanpak van de directie bij het opstellen van deze toekomstplannen, waarbij modulair en in scenario's wordt gerekend.

Bij het maken van de plannen worden de financiële belangen van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol vanzelfsprekend meegewogen. Echter, Schiphol heeft ook een eigen verantwoordelijkheid ervoor te zorgen dat er voldoende wordt geïnvesteerd in de verbetering van de

kwaliteit en de vergroting van de capaciteit om de groei in passagiersaantallen en grotere toestellen te faciliteren. De investeringen zijn gebaseerd op de verwachte groei in de luchtvaart. Als eerste onderdeel van het langetermijn investeringsplan heeft de Raad van Commissarissen in 2012 de investering voor Centrale Security Non Schengen goedgekeurd. Dit project is onder meer ingegeven door de steeds stringenter Europese regelgeving op het gebied van security.

In het belang van de reiziger is uitbreiding van de luchthaven noodzakelijk, maar altijd dienen de randvoorwaarden daarvoor duidelijk te zijn. Om besluiten te kunnen nemen over aanzienlijke investeringen is het noodzakelijk dat Schiphol duidelijkheid heeft over het economisch reguleringskader en over rendementseisen van onze aandeelhouders. Ook de gevolgen van investeringen voor de havengelden waren in 2012 een belangrijk thema in de gesprekken met zowel de overheid als KLM en andere luchtvaartmaatschappijen. Daarbij is het voor de continuïteit van de Mainport van groot belang dat Schiphol zelfstandig financierbaar blijft en haar credit rating behoudt.

Overige onderwerpen

- In 2012 heeft Schiphol haar strategisch planingsproces enigszins aangepast door naast een vijfjarenplan ook een driejarenplan te presenteren. In augustus 2012 heeft de Raad van Commissarissen het vijfjaren *Strategic Plan 2013-2017* inclusief het investment & finance plan besproken en goedgekeurd. In december is het driejaren *Tactical Plan 2013-2015* inclusief het budget 2013 besproken en goedgekeurd. Het budget bevatte onder andere een sensitiviteitsanalyse voor diverse onzekerheden zoals passagiersaantallen, vastgoedontwikkeling en de uitkomst van de evaluatie van de Wet luchtvaart.
- In de zomer van 2012 hebben twee extra vergaderingen van de Raad van Commissarissen plaatsgevonden om het langetermijn investeringsplan, het aangepaste en gefaseerde investeringsprogramma en de evaluatie van de Wet luchtvaart te bespreken. Ook zijn de ontwikkelingen rond de Commissie Shared Vision besproken.
- In april en oktober hebben strategiedagen plaatsgevonden: de Raad van Commissarissen heeft toen met de directie gesproken over Schiphol Group in bredere context en over ontwikkelingen op de lange termijn. In beide vergaderingen heeft Schiphols internationale strategie aandacht gekregen. Onderwerp van gesprek was de verhouding tussen de aandacht voor Mainport Schiphol enerzijds en de internationale activiteiten anderzijds.
- Verder heeft de Raad van Commissarissen via zijn Auditcommissie de (interne) risicomanagementsystemen en de belangrijkste risico's waar Schiphol Group mee

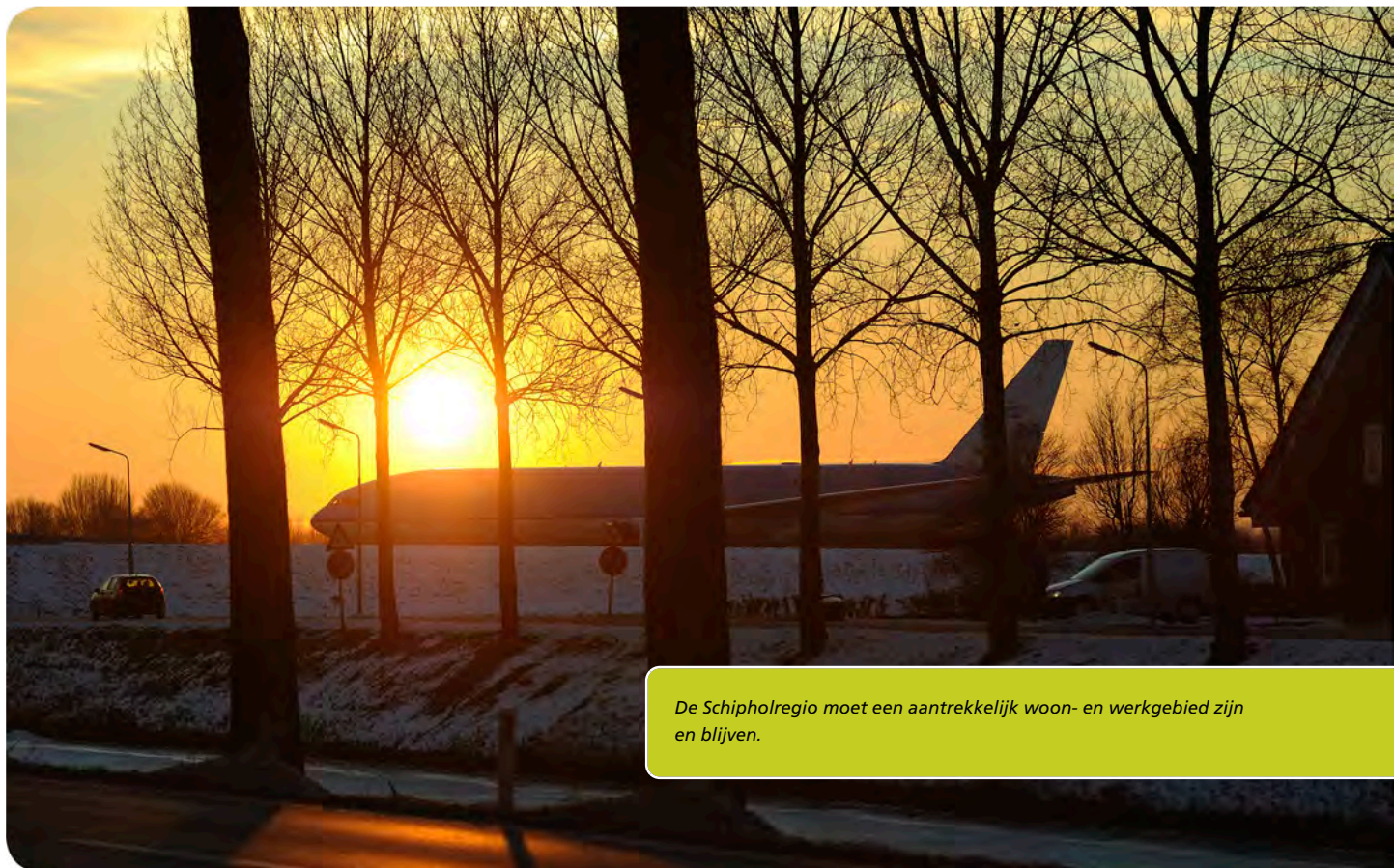
wordt geconfronteerd, besproken. De Raad van Commissarissen onderschrijft en steunt het interne risicobeheersingssysteem (zoals beschreven in het Risicomanagement deel van dit verslag). Ook heeft de Raad van Commissarissen in oktober stilgestaan bij risicomanagement. De *risk appetite* ten aanzien van onder meer buitenlandse activiteiten is aan de orde geweest en er is gekeken naar de mogelijke samenloop en accumulatie van verschillende risico's. Met de directie concludeert de Raad van Commissarissen dat de risico's die reesteren na genomen beheersmaatregelen in de laatste jaren zijn toegenomen.

- Verantwoord ondernemen is een integraal onderdeel van de strategie van Schiphol. Corporate Responsibility was daarom in 2012 vanzelfsprekend een belangrijk punt op de agenda van de Raad van Commissarissen. De Raad van Commissarissen is zeer te spreken over de voortgang die Schiphol maakt op het gebied van CR, zowel voor wat betreft strategische onderwerpen als het bewustzijn binnen de organisatie.
- De Raad van Commissarissen heeft tijdens diverse vergaderingen met de directie gesproken over de verhouding met de aandeelhouders van Schiphol. Dat betrof onder meer de evaluatie van de Wet luchtvaart, eisen aangaande rendement, beleid met betrekking tot havengelden, het beloningsbeleid en de benoeming van nieuwe en de herbenoeming van zittende directieleden.
- In december 2012 is de Management Letter van de externe accountant met de Auditcommissie besproken. Daarbij was onder meer aandacht voor ICT-processen en voor naleving van processen bij bedrijfsonderdelen die derden uitvoeren.

Financiële rapportage

Maandelijks heeft de Raad van Commissarissen van de directie rapportages ontvangen, waarin de actuele resultaten werden vergeleken met het budget 2012, de jaarverwachting 2012 en de resultaten van 2011. Ook is hierover in de gezamenlijke vergaderingen gesproken. Onderwerpen die onder meer aan de orde kwamen, waren de ontwikkeling van de operationele en commerciële resultaten en kosten, de ontwikkeling van verkeer- en vervoercijfers en de impact daarvan op het budget, de rendementsontwikkeling alsmede de financiering en liquiditeitspositie van de onderneming.

Gelet op de moeilijke economische omstandigheden, heeft de Raad van Commissarissen nauwlettend gekeken naar het effect van de resultaatontwikkeling, de balansverhoudingen en de vermogenspositie op de kredietwaardigheid van de onderneming. De Raad stelt met tevredenheid vast dat ook in 2012 de credit ratings van Standard & Poor's en Moody's zijn gehandhaafd. In 2012 is op basis van een funding plan bepaald hoe de financiering van de onderneming nu en in de toekomst kan worden veiliggesteld.



De Schipholregio moet een aantrekkelijk woon- en werkgebied zijn en blijven.

In 2012 is Schiphol met Aéroports de Paris een vastgoedsamenwerking aangegaan. Bij de beraadslaging en besluitvorming over de transactie is rekening gehouden met de dubbele rol van de heer Graff, toen hij zowel commissaris bij Schiphol als President van Aéroports de Paris was. Ook in het algemeen is er aandacht voor de dubbele functie van de heer Graff (en zijn opvolger) bij onder meer het bespreken van concurrentiegevoelige informatie en projecten waar de belangen van Aéroports de Paris niet direct parallel lopen. Er hebben zich voor het overige geen transacties voorgedaan waarbij tegenstrijdige belangen van bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant speelden of spelen die van materiële betekenis zijn voor de vennootschap en/of de betreffende bestuurders, commissarissen, aandeelhouders en/of externe accountant.

Centrale Ondernemingsraad

De Raad van Commissarissen, de directie en de Centrale Ondernemingsraad (COR) hebben in 2012 onder meer gesproken over vraagstukken rondom de evaluatie van de Wet luchtvaart en het langetermijninvesteringsplan. Leden van de Raad van Commissarissen zijn bij drie van de vijf overlegvergaderingen van de bestuurder met de COR aanwezig geweest. De leden van de Raad van

Commissarissen hebben deze bijeenkomsten steeds als constructief en informatief ervaren en gewaardeerd.

B. Kwaliteitsborging

Samenstelling

Alle leden van de Raad van Commissarissen zijn onafhankelijk in de zin van de Corporate Governance Code, met uitzondering van de heer Graff, die CEO van Aéroports de Paris was, en de heer Wijn, die bestuurslid is van ABN Amro. De heer Graff heeft de Franse nationaliteit, de overige leden hebben de Nederlandse nationaliteit. De heer Graff was commissaris van Schiphol Group tot en met 11 november 2012.

De Raad van Commissarissen telde ultimo 2012 twee vrouwelijke en vijf mannelijke leden. De directie telt één vrouwelijk lid en drie mannelijke leden. In de komende periode zal de Raad van Commissarissen zich samen met de directie blijven inzetten om tot een zo divers mogelijke verdeling van zetels binnen beide organen te komen. Schiphol zorgt er met het development- en leadershipprogramma voor dat zowel voldoende mannen als vrouwen zich kunnen ontwikkelen voor hogere

Raad van Commissarissen	Geboortejaar en nationaliteit	Datum eerste benoeming	1. EU Globalisering	2. Luchtvaart	3. Vastgoed	4. Retail / E-business	5. Finance / accountancy / risk management	6. Corporate Responsibility	7. Marketing / Sales	8. Human resource management	9. Politiek en sociaal klimaat Schiphol	10. Corporate Governance / vennootschapsrecht	11. Expertise Amsterdam en regio
A. Ruys (voorzitter)	1947 Nederlands	2006	•			•			•			•	
T. Maas - de Brouwer (vice-voorzitter)	1946 Nederlands	2001						•		•	•	•	
J. Brouwer	1955 Nederlands	2011				•		•	•	•			
F. Cremers	1952 Nederlands	2006	•		•		•					•	
P. Graff*	1947 Frans	2009	•	•	•		•						
H. Hazewinkel	1949 Nederlands	2009			•		•	•				•	
M. Scheltema	1954 Nederlands	2010	•				•			•		•	
W. Stevens*	1938 Nederlands	2002					•				•	•	•
J. Wijn	1969 Nederlands	2012	•				•		•		•		•

* in 2012 afgetreden

management- en directieposities. In de volgende sectie van dit verslag wordt nadere persoonlijke informatie over elk lid van de Raad van Commissarissen verschaft.

Bij de benoeming van zijn leden streeft de Raad van Commissarissen naar een complementaire samenstelling, met name voor wat betreft de kennisgebieden die relevant zijn voor Schiphol; deze staan opgesomd in het profiel van de Raad van Commissarissen (bijlage A bij het Reglement van de Raad van Commissarissen). In onderstaand schema is vermeld welke commissaris welk kennisgebied vertegenwoordigt. Bij het vervullen van nieuwe vacatures wordt rekening gehouden met onderstaande verdeling van kennisgebieden.

Permanente educatie

In het kader van de permanente educatie van de gehele Raad van Commissarissen heeft in 2012 de slotcoördinator mevrouw Ditvoorst een presentatie gehouden over het Europese en Nederlandse stelsel van slotallocatie op luchthavens. Tijdens de strategiedagen heeft de Raad van Commissarissen zich onder meer uitvoerig laten informeren over de evaluatie Wet luchtvaart en mogelijke verbeteringen van de economisch regulering. Bovendien

heeft de heer Ruys (president-commissaris) een bezoek gebracht aan Zuid-Korea. Dit in verband met de samenwerking tussen Schiphol, Aéroports de Paris en Incheon International Airport.

Evaluatie

In 2012 heeft de Raad van Commissarissen een interne evaluatie uitgevoerd, onder meer via een vragenlijst. Als leidraad bij de evaluatie zijn ook de aanbevelingen van de externe evaluatie uit 2010 betrokken en de actielijst die daaruit is voortgekomen. Mede gelet op een aantal nieuwe benoemingen is de Raad van Commissarissen van plan in 2013 een uitgebreide evaluatie uit te voeren.

C. Overige zaken

(Her)benoemingen

Directie

In 2012 hebben belangrijke gebeurtenissen plaatsgevonden aangaande de samenstelling van zowel de directie als de Raad van Commissarissen. Allereerst heeft de heer Verboom na vijftien jaar afscheid genomen als CFO van Schiphol Group. De Raad van Commissarissen kijkt met groot genoegen terug op de buitengewone bijdrage die de heer Verboom heeft geleverd aan de ontwikkeling van Schiphol Group, zowel in Nederland als in het buitenland. De kennis en ervaring van de heer Verboom bleef in 2012 behouden voor Schiphol middels advieswerkzaamheden voor de deelnemingen van Schiphol in New York en Brisbane. Reeds in 2011 is de selectieprocedure voor de vacature van CFO in gang gezet. In april 2012 heeft de Raad van Commissarissen mevrouw De Groot als nieuwe CFO benoemd voor een periode van vier jaar.

In januari en oktober 2012 zijn de heer De Groof respectievelijk de heer Nijhuis herbenoemd voor een tweede periode van vier jaar. De herbenoeming van de heer Nijhuis heeft effect per 1 januari 2013. De beslissing tot herbenoeming van beide directieleden is erop gebaseerd dat de organisatie onder hun bestuurschap slagvaardiger en efficiënter is geworden. Daarnaast is de internationale concurrentiepositie van Schiphol versterkt en is de kwaliteit op Schiphol verbeterd. Bij zijn beslissingen tot herbenoeming heeft de Raad van Commissarissen de aandeelhouders alsook de Centrale Ondernemingsraad geconsulteerd. Tot slot zal de heer Rutten een jaar langer als COO aanblijven (2014). Een belangrijke taak van de nieuw samengestelde directie was en is te werken aan een betere relatie met KLM op strategisch niveau.

Raad van commissarissen

Per de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) van april 2012 is de heer Stevens na een periode van tien jaar teruggetreden als commissaris. De Raad van

Commissarissen bedankt de heer Stevens voor zijn juridisch scherpe blik en zijn kritische inzichten, waarbij zijn ervaring met het politieke speelveld zeer waardevol is geweest.

In mei 2012 heeft de AVA op voordracht van de Raad van Commissarissen en met positief advies van de Centrale Ondernemingsraad de heer Wijn benoemd als nieuw lid van de Raad van Commissarissen voor een termijn van vier jaar. De Raad van Commissarissen heeft bij de selectie van de heer Wijn rekening gehouden met de behoefte aan expertise op het gebied van politieke en bestuurlijke verhoudingen, zoals blijkt uit de expertisematrix van de Raad van Commissarissen. Na diens benoeming heeft de heer Wijn een uitgebreid introductieprogramma gevolgd. Dit programma bestond onder meer uit diverse informerende gesprekken met personen binnen Schiphol. Ook heeft de heer Wijn een rondleiding gekregen in de verschillende operationele onderdelen van Amsterdam Airport Schiphol.

In november 2012 is de heer Graff afgetreden als president-directeur van Aéroports de Paris. Als gevolg daarvan is hij ook teruggetreden als commissaris bij Schiphol. In lijn met de overeenkomst die van kracht is tussen de aandeelhouders van Schiphol is het opvolgingstraject eind 2012 in gang gezet. Per 1 februari 2013 is de heer De Romanet, de nieuwe president-directeur van Aéroports de Paris, benoemd als nieuwe commissaris. De wisselingen in de samenstelling van de Raad Commissarissen hebben ertoe geleid dat de indeling van de commissies is gewijzigd. Daarvoor wordt verwezen naar onderstaand schema.

Vergaderingen

De Raad van Commissarissen kwam in 2012 tien maal bijeen. De vergaderingen van de Raad van Commissarissen werden steeds in aanwezigheid van de directie gehouden. Zowel voorafgaand als na afloop van de vergaderingen hield de Raad van Commissarissen besloten overleg. Daarnaast vonden zeventien vergaderingen van de respectievelijke subcommissies plaats. Voor een volledig overzicht van het

Raad van Commissarissen	Audit-commissie	Remuneratie-commissie	Selectie- & Benoemingscommissie	Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie
A. Ruys (voorzitter)			• (v)	
T. Maas - de Brouwer (vice-voorzitter)		•	•	• (v)
J. Brouwer	•			•
F. Cremers	• (v)		•	
H. Hazewinkel	•	• (v)		
A. de Romanet	•			
M. Scheltema		•		•
J. Wijn				•

(v) = voorzitter

aantal vergaderingen alsook de aanwezigheid van commissarissen wordt verwezen naar bijgevoegde schema's.

Buiten deze vergaderingen is vele malen contact geweest tussen de voorzitter, andere leden van de Raad van Commissarissen en de directie. Ook hebben de leden van de Raad van Commissarissen diverse malen contact gehad met stakeholders binnen en buiten Schiphol Group, waarvan de hiervoor genoemde Commissie Shared Vision een belangrijk voorbeeld is.

De Raad van Commissarissen bedankt de directie en de medewerkers van Schiphol Group van harte voor hun uitstekende inzet in 2012, zowel in de operatie als daarbuiten.

Schiphol, 14 februari 2013

De Raad van Commissarissen

Anthony Ruys (president-commissaris)

Trude Maas - de Brouwer (vice president-commissaris)

Jan Brouwer

Frans Cremers

Herman Hazewinkel

Augustin de Romanet

Margot Scheltema

Joop Wijn

Aanwezigheid commissarissen tijdens vergaderingen in 2012	A. Ruys	T. Maas - de Brouwer	J. Brouwer	F. Cremers	P. Graff*	H. Hazewinkel	M. Scheltema	W. Stevens*	J. Wijn
Raad van Commissarissen	9	7	8	10	6 (van 9)	9	10	3 (van 3)	4 (van 7)
Auditcommissie	n.v.t.	n.v.t.	2 (van 2)	3	0 (van 2)	3	n.v.t.	0 (van 1)	n.v.t.
Remuneratiecommissie	n.v.t.	4	n.v.t.	2 (van 2)	n.v.t.	4	1 (van 2)	n.v.t.	n.v.t.
Selectie- & Benoemingscommissie	5	4	n.v.t.	6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3 (van 3)	n.v.t.
Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie	n.v.t.	4	2 (van 2)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4	1 (van 1)	1 (van 1)
Totaal	14	19	12	21	6	16	15	7	5

* in 2012 afgetreden

Vergaderingen van de commissies van de Raad van Commissarissen

Auditcommissie

De Auditcommissie heeft in 2012 drie keer vergaderd. Na het aftreden van de heer Stevens is in juli 2012 de heer Brouwer toegetreden tot de Auditcommissie. De commissie heeft met de directie en de interne en externe accountant uitvoerig de jaarrekening 2011, het jaarverslag 2011, de halfjaarcijfers 2012, de persberichten hierover en het interne en externe auditplan 2012 besproken. Het funding plan 2012 en 2013 is besproken en goedgekeurd door de Raad van Commissarissen.

De Auditcommissie heeft aandacht gegeven aan horizontaal toezicht door de Nederlandse Belastingdienst dat in 2012 officieel is ingevoerd. Ook is het beleid met betrekking tot verzekeringen en belastingen aan de orde geweest. Tot slot heeft de Auditcommissie bijzondere aandacht gehad voor risicomangement en pensioenen. De Auditcommissie heeft in februari en december 2012 buiten aanwezigheid van directieleden en/of interne accountant met de externe accountant (PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.) gesproken.

Selectie- en Benoemingscommissie

In 2012 heeft de Selectie- en Benoemingscommissie zes keer vergaderd. Begin dit jaar nam de heer Cremers als voorzitter van de Auditcommissie deel aan de vergaderingen in verband met de selectie- en benoemingsprocedure van de nieuw te benoemen CFO. Tezamen met een externe adviseur is de selectieprocedure doorlopen; de commissie is verheugd dat de AVA op voordracht van de Raad van Commissarissen heeft besloten mevrouw De Groot als CFO te benoemen. Na het aftreden van de heer Stevens is in juli 2012 de heer Cremers als vast lid tot de commissie toegetreden.

Ook heeft de Selectie- en Benoemingscommissie in 2012 de procedure voor de opvolging van de heer Stevens gevoerd. Dit heeft geleid tot het advies om de heer Wijn voor te dragen voor benoeming. Eind 2012 is de opvolging van de heer Graff besproken en zijn de voorbereidingen getroffen voor herbenoemingen en opvolging van commissarissen in 2013. Tot slot heeft de commissie de herbenoeming van zowel de heer De Groof, de heer Nijhuis als de heer Rutten voorbereid.

Aangaande bovenstaande (her)benoemingen heeft de commissie steeds contact met zowel de Centrale Ondernemingsraad als de aandeelhouders.

Remuneratiecommissie

De Remuneratiecommissie heeft in 2012 vier keer vergaderd. Na het terugtreden uit de commissie van de heer Cremers is mevrouw Scheltema in juli 2012 als nieuw lid van de Remuneratiecommissie toegetreden. In 2010 en 2011 heeft uitvoerig overleg tussen commissarissen en de aandeelhouders van Schiphol plaatsgevonden om te komen tot een nieuw -gematigder- beloningsbeleid voor nieuw aan te stellen directieleden. In februari 2012 is gebleken dat niet alle aandeelhouders met dit nieuwe beleid konden instemmen. Op verzoek van aandeelhouders is besluitvorming hieromtrent uitgesteld. Inmiddels heeft de minister van Financiën een herijking van het beloningsbeleid bij staatsdeelnemingen aangekondigd. Deze herijking zal door de Raad van Commissarissen als uitgangspunt worden genomen voor de vaststelling van het nieuwe beloningsbeleid.

Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie

De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft in 2012 vier maal vergaderd. De verificatie van de Corporate Responsibility-verslaggeving in het jaarverslag door de externe accountant is besproken alsook de CR-doelstellingen die in 2011 en 2012 aan de directie zijn gesteld. Ook zijn de speerpunten van CR-beleid besproken en is aan de commissie gerapporteerd over een strategische workshop van het Management Team Schiphol Group waarin de strategische ambitie op het gebied van CR voor de komende jaren is besproken. De Commissie is verheugd over het enthousiasme waarmee het CR-beleid wordt vormgegeven. Verder is er in 2012 veel aandacht geweest voor strategische communicatie en stakeholdermanagement. De commissieleden menen met de directie dat de reiziger voor Schiphol hierbij van cruciaal belang is. De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft in 2012 de strategie van Schiphol herbevestigd terughoudend in de media op te treden waar het gaat om discussies met haar klanten en daarentegen wel een zeer actieve dialoog met haar stakeholders te voeren.

Vergadering	Aantal
Raad van Commissarissen	10
Auditcommissie	3
Remuneratiecommissie	4
Selectie- & Benoemingscommissie	6
Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie	4
Totaal	27

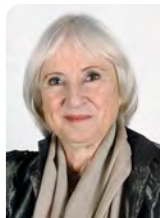
Raad van Commissarissen



mr. A. Ruys
(1947, Nederlandse nationaliteit)

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

- Lid Raad van Commissarissen British American Tobacco PLC
- Lid Raad van Commissarissen ITC Ltd
- Commissaris Janivo Holding B.V.
- Voorzitter Raad van Toezicht Aidsfonds/Stop Aids Now Stichtingen
- Voorzitter Raad van Toezicht Rijksmuseum (afgetreden per 1 april 2012)
- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Madurodam
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Heineken N.V.



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

Vice-voorzitter
Datum eerste benoeming: 2001
Laatste termijn loopt af in 2013

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



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

Datum eerste benoeming: 2011
Eerste termijn loopt af in 2015

- Lid Raad van Commissarissen RFS Holding/Wehkamp.nl (tot eind juni 2013)
- Lid Raad van Commissarissen Albron B.V.
- Lid Raad van Commissarissen DA Retailgroep B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Hoogvliet Supermarkten B.V.
- Lid Raad van Commissarissen Kring-apotheek B.V. (Alliance Healthcare Nederland)
- Lid Raad van Commissarissen Rabobank Sneek-ZWF
- Lid Raad van Commissarissen Optitrade Retailgroep B.V.
- Bestuurslid VEDIS Detailhandelsplatform
- Voormalig Voorzitter Raad van Bestuur Super de Boer N.V.
- Voormalig Voorzitter Directie C1000 N.V.



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

Datum eerste benoeming: 2006
Tweede termijn loopt af in 2015

- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen Fugro N.V. (afgetreden per 7 februari 2013)
- Vice-voorzitter Raad van Commissarissen N.V. Nederlandse Spoorwegen
- Lid Raad van Commissarissen Koninklijke Vopak N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Unibail-Rodamco SE
- Lid Raad van Commissarissen Parcom Capital Management B.V.
- Lid Raad van Commissarissen SBM Offshore N.V.
- Lid Commissie Kapitaalmarkt AFM
- Bestuurslid Stichting Preferente Aandelen Heijmans en Philips
- Voormalig CFO en lid van Raad van Bestuur van VNU N.V.



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

Datum eerste benoeming: 2009
Eerste termijn loopt af in 2013

- Voorzitter Raad van Commissarissen Reggefiber B.V.
- Voorzitter Raad van Commissarissen TKH Goup N.V.
- Vice-Voorzitter Raad van Commissarissen Heisterkamp Beheer B.V.
- Lid (voorheen Voorzitter) Raad van Commissarissen Koninklijke Boskalis Westminster N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Zeeman Groep B.V. (afgetreden per 31 december 2012)
- Voorzitter Raad van Commissarissen Sociaal Werkvoorzieningschap Centraal Overijssel Soweco N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Zorgpunt Holding B.V. (afgetreden per 1 december 2012)
- Lid Bestuur Stichting ING Aandelen
- Voormalig voorzitter Raad van Bestuur VolkerWessels



A. de Romanet
(1961, Franse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2013 **Eerste termijn loopt af in 2017**

- President-directeur Aéroports de Paris S.A.
- Vice-voorzitter Raad van Bestuur TAV Airports



drs. M.A. Scheltema
(1954, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2010
Eerste termijn loopt af in 2014

- Lid Raad van Commissarissen ASR Nederland N.V.
- Vicevoorzitter Raad van Commissarissen Triodos Bank N.V.
- Lid Raad van Toezicht ECN
- Lid Raad van Commissarissen TNT Express N.V.
- Extern lid van het Audit Committee Stichting Pensioenfonds ABP
- Non-executive Director Lonza Group PLC, Basel
- Lid Raad van Toezicht Stichting Rijksmuseum
- Commissaris Warmtebedrijf Rotterdam
- Voormalig financieel directeur Shell Nederland B.V.



mr. drs. J.G. Wijn
(1969, Nederlandse nationaliteit)

Datum eerste benoeming: 2012
Eerste termijn loopt af in 2016

- Lid Raad van Bestuur ABN AMRO Bank N.V.
- Lid Raad van Commissarissen Koninklijke Jaarbeurs Utrecht B.V.
- Lid Dagelijks en Algemeen Bestuur VNO-NCW
- Voormalig minister van Economische Zaken
- Voormalig staatssecretaris van Financiën
- Voormalig staatssecretaris van Economische Zaken

Directie



J.A. Nijhuis RA

(1957, Nederlandse nationaliteit)

President-directeur sinds 1 januari 2009

- Lid Raad van Commissarissen SNS Reaal N.V.
- Lid van de Board of Directors van Aéroports de Paris S.A.
- Lid Raad van Toezicht van Stichting Het Muziektheater Amsterdam
- Lid Amsterdam Economic Board, Voorzitter cluster Logistics
- Lid Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol



mr. A.P.J.M. Rutten

(1951, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/COO
sinds 1 september 2005

- Lid Executive Committee ACI Europe
- Lid ACI World Governing Board
- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.
- Voorzitter Stuurgroep Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol Group

Aviation



drs. E.A. de Groot

(1965, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CFO
sinds 1 mei 2012

- Lid Raad van Commissarissen Beter Bed Holding
- Lid van de Board of Directors van Aéroports de Paris S.A.

Alliances & Participations



drs. M.M. de Groof

(1957, Nederlandse nationaliteit)

Lid Directie/CCO
sinds 1 februari 2008

- Lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.
- Lid Bestuur Amsterdam Connecting Trade

**Consumer
Products & Services**

Real Estate

Key Management

Business areas

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

Regionale en internationale activiteiten

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

Staff & support

Paul Lijten	Corporate Affairs
Michel Feldmann	Corporate Audit Services
Coen Reinders	Corporate Control
Peter van Laarhoven	Corporate Development
Jan-Willem Prakke	Corporate Legal, Company Secretary
Frits Bosch	Corporate Procurement
Robert Lenterman	Corporate Treasury & Schiphol International
Heleen Kuijten-Koenen	Human Resources
Kees Jans	Information & Communication Technology
Gerard Geurtjens	Projectbureau Luchthaven Schiphol

(per 1 januari 2013)

Centrale Ondernemingsraad

Sandro Broeke	voorzitter
Willem Verwoerd	secretaris
Bart-Jan Wielinga	plv. bestuurslid
Paul Groot	
Marc Gusdorf	
Erik Koppedraaijer	
Marjo Loderus-Wijnen	
Rob Schelvis	
Marten Abrahamsz	Schiphol Airport Retail
Jan van Duin	Schiphol Telematics
(vacature OR Schiphol Real Estate)	
(vacature OR Rotterdam The Hague Airport)	

(per 1 januari 2013)

Corporate Governance

Algemeen

N.V. Luchthaven Schiphol (Schiphol Group) is een naamloze vennootschap met een volledig structuurregime. De Staat der Nederlanden, de Gemeente Amsterdam, Aéroports de Paris en de Gemeente Rotterdam zijn aandeelhouder. De governance structuur is gebaseerd op Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, de Code Corporate Governance, de statuten van de vennootschap en diverse interne reglementen.

Directie

De directie van Schiphol Group bestaat uit vier personen en vergadert in beginsel één keer per week. De directieleden zijn collectief verantwoordelijk voor het bestuur van Schiphol Group en voor de algemene gang van zaken bij zowel Schiphol Group als haar groepsmaatschappijen. Onderling hebben de directieleden een werkverdeling gemaakt die is goedgekeurd door de Raad van Commissarissen.

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen van Schiphol Group telt minimaal vijf en maximaal acht personen en vergadert ten minste vier maal per jaar. Eind 2012 bestond de Raad van Commissarissen uit zeven personen met één vacature (de zogenoemde Aéroports de Paris-commissaris). De taak van de Raad van Commissarissen is het houden van toezicht op het bestuur van Schiphol Group en de algemene gang van zaken. Ook staat de Raad van Commissarissen de directie met raad terzijde.

Commissies van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft vier subcommissies.

- De Auditcommissie heeft tot taak het houden van toezicht op onder meer de interne risicobeheersings- en controlesystemen, de jaarlijkse en halfjaarlijkse financiële verslaggeving en de financiering. Ook zaken als taxplanning, verzekeringen en pensioenen vallen in de portefeuille van de Auditcommissie.
- De Selectie- en Benoemingscommissie heeft een voorbereidende taak bij de benoemingsprocedures inzake commissarissen en directieleden. Ook stelt zij daarvoor de selectiecriteria op.
- Tot de taak van de Remuneratiecommissie behoort bezoldigingsbeleid en de bezoldiging voor leden van de directie. Ook bereidt deze commissie het Remuneratierapport voor. Tot slot is de

Remuneratiecommissie verantwoordelijk voor de periodieke beoordeling van het functioneren van individuele directieleden en de rapportage hierover aan de Raad van Commissarissen.

- De Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie heeft een tweeledige taak. Enerzijds adviseert zij de directie en de Raad van Commissarissen over de relatie met aandeelhouders en de communicatiestrategie (Public Affairs). Anderzijds vervult de commissie een belangrijke rol bij de invulling van de maatschappelijke aspecten van ondernemen door Schiphol Group.

Voor elke commissie is een reglement opgesteld dat is gepubliceerd op de website www.schiphol.nl onder 'Investor Relations'. De commissies vergaderen zelfstandig en doen op deelreinen het voorbereidende werk voor onze Raad van Commissarissen als geheel. Van elke commissievergadering wordt verslag gedaan in een vergadering van de Raad van Commissarissen op basis waarvan besluitvorming in de gehele Raad plaatsvindt.

Corporate Governance Code

Sinds 2004 past Schiphol Group waar mogelijk en/of zinvol vrijwillig de principes en best practice bepalingen toe van de Corporate Governance Code, opgesteld door de Commissie Tabaksblat. Schiphol Group heeft deze bepalingen geïmplementeerd in haar statuten en de diverse interne reglementen.

In 2009 zijn de reglementen aangepast aan de nieuwe Corporate Governance Code, de Code Frijns, waar mogelijk en/of zinvol. Tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 15 april 2010 zijn de Code Frijns en de gevolgen hiervan voor de vennootschap als apart agendapunt aan de aandeelhouders voorgelegd, besproken en goedgekeurd. Specifiek kwam hier aan de orde welke principes en best practice bepalingen voor Schiphol Group zinvol zijn en derhalve worden toegepast. De bepalingen over opties als beloningscomponent, een openbare reactie na een onderhands bod op bedrijfszonderdelen en certificering van aandelen zijn niet van toepassing. Ook wordt vanwege het geringe aantal aandeelhouders de verplichte aanwezigheid van de voltallige Raad van Commissarissen, de directie en van de externe accountant bij een Algemene Vergadering van Aandeelhouders niet toegepast.

In tegenstelling tot voorgaande jaren past Schiphol sinds 2012 de bepalingen uit de Code over remuneratie op alle

directieleden onverkort toe. De prestatiecontracten met ieder van de directieleden bevatten een 'claw-back' clause (Corporate Governance Code bepaling II.2.11) en de mogelijkheid voor de Raad van Commissarissen om variabele beloning in bepaalde gevallen achteraf bij te stellen (Corporate Governance Code bepaling II.2.10).

De heer Graff, alsook zijn benoemde opvolger in de Raad van Commissarissen, de heer De Romanet, worden als niet onafhankelijk aangemerkt in de zin van de Corporate Governance Code (bepaling III.2.1). Met de benoeming van de heer Wijn als commissaris past Schiphol niet langer het beginsel uit de Code toe dat maximaal één commissaris niet onafhankelijk is in de zin van de Code. De heer Wijn is lid van de Raad van Bestuur van ABN Amro, een zakelijke relatie van Schiphol Group. De heer Wijn zal zich bij ABN Amro onthouden van beraadslaging en besluitvorming over Schiphol Group en andersom. Schiphol Group is van oordeel dat daarmee de niet-onafhankelijkheid van de heer Wijn voldoende is geadresseerd.

Een uitgebreide toelichting op bovenstaande punten, inclusief een 'pas toe of leg uit' overzicht, is gepubliceerd op de website www.schiphol.nl onder 'Investor Relations'. Daar staan ook de interne reglementen die op Schiphol Group van toepassing zijn, zoals het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten, de Klokkenluidersregeling en de reglementen van de Raad van Commissarissen, zijn commissies en het bestuur.

Transacties in effecten

Ondanks het feit dat Schiphol Group geen beursvennootschap is, kent de vennootschap een (beperkt) Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten. In het kader van het EMTN-programma zijn obligaties uitgegeven.

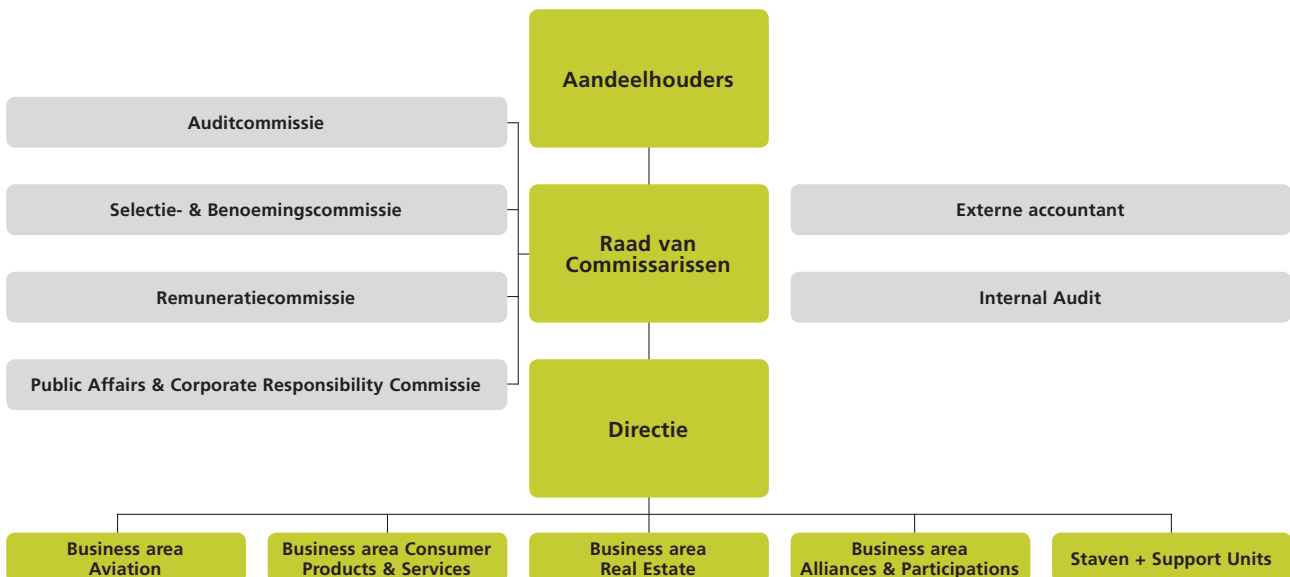
De directieleden en commissarissen onthouden zich van transacties in deze obligaties en in aandelen Aéroports de Paris S.A. De heer Hazewinkel houdt indirect obligaties in Schiphol Group, die ten tijde van zijn aanstelling reeds in bezit waren. De intentie is deze obligaties aan te houden tot het einde van hun looptijd en hierin tussentijds niet te handelen. De heer Nijhuis en mevrouw De Groot vervullen een bestuursfunctie bij Aéroports de Paris S.A. Uit dien hoofde zijn zij verplicht één aandeel in het kapitaal van Aéroports de Paris S.A. te houden. De directeur Corporate Legal is de centrale functionaris als bedoeld in het Reglement inzake Voorwetenschap en bezit van en transacties in effecten.

Schiphol, 14 februari 2013

De Raad van Commissarissen

De Directie

Corporate Governance structuur Schiphol Group



Organisatie van Corporate Responsibility

De President-directeur (CEO) is de eerstverantwoordelijke voor Corporate Responsibility. Hij deelt deze verantwoordelijkheid met zijn mededirectieleden. Ieder van hen heeft een onderdeel in zijn of haar portefeuille. De CEO is verantwoordelijk voor het medewerkersbeleid. De COO is als havenmeester verantwoordelijk voor veiligheid en milieu op de locatie Schiphol. Het dossier duurzame mobiliteit valt onder de verantwoordelijkheid van de CCO, en de ketenverantwoordelijkheid onder de CFO.

De directie bepaalt de visie en het beleid met betrekking tot Corporate Responsibility. Zij wordt hierin bijgestaan door het Management Team en door de commissie Public Affairs & Corporate Responsibility van de Raad van Commissarissen. De mate van realisatie van doelstellingen op het gebied van Corporate Responsibility is mede bepalend voor het beloningsbeleid.

Aan de vijf maatschappelijke thema's zijn themaregisseurs gekoppeld om te borgen dat ambities die de business areas overstijgen, worden gerealiseerd. Elk kwartaal bespreekt het Management Team Schiphol Group de relevante Corporate Responsibility-ontwikkelingen, dilemma's en de rapportage van 25 niet-financiële doelstellingen.

De coördinator CR is verantwoordelijk voor het integreren van Corporate Responsibility binnen Schiphol, ondersteund door de CR-adviseur. Zij zorgen ervoor dat er visie en focus worden aangebracht in het CR-beleid van Schiphol en het ambitieniveau wordt bepaald. Ze coördineren dat de activiteiten die Schiphol uitvoert, passen binnen deze visie. Ze bevorderen de samenwerking met stakeholders, zorgen dat binnen Schiphol bewustzijn en actie worden gestimuleerd en werken aan de integratie van CR in het denken en doen van Schiphol; dit doen ze door te bevorderen dat een bewuste afweging wordt gemaakt tussen people, planet en profit – zowel bij de keuzes voor de toekomst als in de dagelijkse bedrijfsvoering.

Organisatie van veiligheid op de locatie

De COO oefent de rol van havenmeester uit. De belangrijkste taak van de havenmeester is erop toezien dat nationale en Europese wet- en regelgeving, met name op gebied van veiligheid, beveiliging en milieu, wordt nageleefd. De wet- en regelgeving op het luchthaventerrein is veelal uniek. Op een aantal punten hebben wij zelf nog aanvullende regels opgesteld waarmee we verwachten de orde en veiligheid op het luchthaventerrein nog beter te kunnen bewaken. Dit zijn de Schipholregels. De havenmeester houdt primair toezicht op de Schipholregels en kan - in beperkte mate - personen en bedrijven sanctioneren bij overtreding daarvan.

In het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS) werken partijen in de luchtvaartsector samen om de luchtvaartveiligheid op Schiphol te waarborgen en verder te verbeteren. In het VpS zijn alle bedrijven vertegenwoordigd die een rol spelen in het luchtvaartproces op Schiphol. Als havenmeester vervult Amsterdam Airport Schiphol het voorzitterschap en verzorgt zij het programmamanagement.

In het Platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol werken wij intensief samen met verschillende overheidspartijen om vorm te geven aan onderdelen van het beveiligingsbeleid. Dit platform heeft als doel om door middel van publiek-private samenwerking beveiligingsvraagstukken op te lossen en zo te werken aan effectieve en efficiënte oplossingen bij de bestrijding van terrorisme en criminaliteit. Deze publiek-private samenwerking is cruciaal om beveiligingstaken optimaal te kunnen uitvoeren. De Koninklijke Marechaussee houdt zich bezig met de paspoortcontrole, de bewaking van de grens en de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen aanslagen en kapingen. Daarmee is zij ook verantwoordelijk voor zaken als mensenhandel. De Douane voert controles uit op de in-, uit- en doorvoer van goederen en het heffen en innen van verschuldigde belastingen en accijnzen op invoer van goederen.

Remuneratie

Algemeen beloningsbeleid voor de directie

Procedure

In lijn met de Corporate Governance Code en het beloningsbeleid bij staatsdeelnemingen, formuleert de Raad van Commissarissen (RvC), op advies van de Remuneratiecommissie, het beloningsbeleid voor de directieleden van Schiphol Group. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AvA) van Schiphol Group stelt vervolgens het beloningsbeleid vast. Binnen het vastgestelde beloningsbeleid geeft de RvC, op advies van de Remuneratiecommissie, concreet invulling aan het beloningspakket en wordt elk jaar het variabele deel van het inkomen vastgesteld.

Aan het begin van elk jaar maken de RvC en de directieleden een prestatieafspraken voor toekenning van de variabele beloning. Deze afspraak bevat vooraf bepaalde, uitdagende, meetbare en beïnvloedbare doelstellingen voor de korte en langere termijn. Hierbij worden met ieder directielid naast financiële ook maatschappelijke en operationele doelstellingen afgesproken, bijvoorbeeld in het kader van Corporate Responsibility en Mainportontwikkeling. Nadat de RvC de prestaties over het afgelopen jaar heeft beoordeeld, stelt hij vast in hoeverre de directieleden hun collectieve en individuele doelstellingen hebben behaald.

De RvC laat regelmatig toetsen of het vaste en variabele inkomen marktconform is, rekening houdend met het beloningsbeleid bij staatsdeelnemingen.

Algemeen

Het beloningsbeleid heeft als uitgangspunt dat de beloning marktconform moet zijn en dat Schiphol Group op basis van het vastgestelde beloningsbeleid goed management moet kunnen aantrekken, motiveren en behouden. Het beleid dient zowel de korte- als de langetermijndoelstellingen van de onderneming te ondersteunen. De beloningsniveaus moeten in lijn zijn met de niveaus van vergelijkbare ondernemingen en organisaties.

Het geldende beloningsbeleid is vastgesteld in de AvA van 13 april 2006. Sinds 2011 is er overleg tussen de RvC en de aandeelhouders over aanpassingen in het beloningsbeleid. De basisgedachte is dat het nieuwe beloningsbeleid zal

leiden tot een lager maximaal inkomen en dat minder nadruk wordt gelegd op variabele beloning.

Het nieuwe beloningsbeleid is nog niet vastgesteld door de AvA. Desalniettemin heeft de RvC al wel rekening gehouden met de voorgestelde uitgangspunten bij de benoeming van mevrouw De Groot als statutair directeur en Chief Financial Officer per 1 mei 2012. Inmiddels heeft de minister van Financiën aangekondigd dat in 2013 een herijking van het Beloningsbeleid Staatsdeelnemingen zal plaatsvinden. Met mevrouw De Groot is overeengekomen dat haar beloningspakket hiermee in lijn zal worden gebracht.

Arbeidsovereenkomsten

Schiphol Group benoemt directieleden voor een termijn van vier jaar. Na afloop van een termijn kan bij goed functioneren een directielid worden herbenoemd voor in beginsel een volgende termijn van opnieuw vier jaar.

Met de heer Rutten, Chief Operations Officer, is afgesproken dat hij op 62-jarige leeftijd met pensioen gaat. Echter, de RvC heeft met het oog op de continuïteit in de samenstelling van de directie gevraagd of hij bereid is zijn termijn met een jaar te verlengen. De heer Rutten heeft aangegeven dit graag te zullen doen. Hij zal per 1 september 2014 terugtreden.

Op 1 augustus 2012 is de heer Verboom uit dienst getreden van de N.V. Luchthaven Schiphol, nadat hij op 1 mei 2012 zijn functie als CFO en statutair directeur had neergelegd.

De heer Verboom blijft tot 31 december 2014 verbonden aan Schiphol als adviseur. De adviesactiviteiten richten zich primair op het commissariaat bij Brisbane Airport in Australië en de lopende projecten in de Verenigde Staten. Hij ontvangt voor zijn werkzaamheden een vaste vergoeding van 100.000 euro per jaar (exclusief btw).

Opbouw remuneratiepakket

Vast inkomen

Bij Schiphol Group is het uitgangspunt dat het vaste inkomen van de directieleden maximaal ongeveer 80% bedraagt van het maximaal te behalen vaste inkomen van de President-directeur (CEO).

Uit de markttoets die wij hebben laten uitvoeren bij de benoeming van de nieuwe CFO, bleek dat de 80-

	Positie	Totaal Vast Inkomen	Periode in 2012	Naar rato
Jos Nijhuis	CEO	€ 384.711	Volledig	
Ad Rutten	COO	€ 300.512	Volledig	
Maarten de Groof	CCO	€ 300.512	Volledig	
Pieter Verboom	CFO	€ 300.512	Tot 1 augustus 2012	€ 175.299
Els de Groot	CFO	€ 325.000	Vanaf 1 april 2012 ¹	€ 243.750

1) In verband met een overdrachtsperiode lag de feitelijke datum van indiensttreding één maand voor de feitelijke benoemingsdatum als statutair bestuurder en CFO.

procentsregel onvoldoende aansluit bij de markt. De RvC heeft om die reden een hoger vast inkomen voorgesteld in ruil voor een beperkter variabel inkomen.

Variabele beloning

De RvC beschouwt variabel inkomen als een essentieel onderdeel van het totale beloningspakket. Hiermee kunnen immers specifieke doelstellingen zichtbaar worden gemaakt in het te voeren beleid. De hoogte van de beloning is direct gekoppeld aan de verwezenlijking van deze doelstellingen. Deze doelstellingen worden aan het eind van het eerste kwartaal getoetst aan de hand van de laatste ontwikkelingen; indien noodzakelijk worden ze bijgesteld. De RvC tracht zo de (budget)doelstellingen zo uitdagend en realistisch mogelijk te houden.

Kortetermijn variabele beloning

De jaarlijks te behalen kortetermijn variabele beloning is afhankelijk van een bedrijfseconomische doelstelling, van een aantal persoons- en/of teamgebonden doelstellingen en van het oordeel van de RvC over het algemeen functioneren van de individuele directieleden. De beoordeling van het algemeen functioneren is specifiek uitgewerkt in een lijst met de belangrijke doelstellingen voor het jaar voor de directieleden. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan de omgang met de diverse stakeholders en representatie van Schiphol Group in het publieke domein. Het oordelen daarover behoort tot de discretionaire bevoegdheid van de RvC.

De bedrijfseconomische doelstelling bestaat uit het nettoresultaat gedeeld op het gemiddeld eigen vermogen (ROE) conform het budget voor dat jaar dat is goedgekeurd door de RvC. De persoons- en/of teamgebonden

doelstellingen kunnen jaarlijks variëren en hebben onder andere betrekking op operationele processen, de maatschappelijke en economische rol van de luchthaven en Corporate Responsibility. In 2012 zijn wederom, gezien de aard van de doelstellingen, een beperkt aantal individuele targets gehanteerd.

Het totale 'on target'-niveau van de kortetermijn variabele beloning (STI) bedraagt 35% van het vaste inkomen. Overschrijding van de geformuleerde doelstelling voor de bedrijfseconomische doelstellingen kan voor de president-directeur leiden tot een realisatie van maximaal 1,625 maal het gedefinieerde 'on target'-niveau van dat onderdeel; voor de overige directieleden is dit maximaal 1,67. Hierdoor kan bij uitzonderlijke prestaties (een overschrijding van het target met 10% of meer) de kortetermijn variabele beloning voor de President-directeur maximaal 47,5% van het vaste inkomen bedragen en voor de overige directieleden 45,1%. De mate waarin de geformuleerde doelstellingen zijn gerealiseerd, wordt mede bepaald aan de hand van de door de externe accountant geverifieerde jaarrekening.

Voor de nieuwe CFO, mevrouw De Groot, geldt dat de 'on target'-waarde van de STI-uitkering 19,38% bedraagt en maximaal 27,23% van het vaste inkomen (bij een targetoverschrijding van 20% of meer op de bedrijfseconomische én persoonlijke doelstellingen). Haar regeling wijkt af van het bestaande en loopt vooruit op het toekomstige beloningsbeleid.

De onderstaande tabel geeft inzicht in de concrete opbouw van de kortetermijn variabele beloning uitgedrukt in percentages van het vaste inkomen.

	Jos Nijhuis	Ad Rutten Maarten de Groof Pieter Verboom	Els de Groot
Bedrijfseconomisch target	20%	15%	9,69%
Persoonsgebonden targets	7,5%	15%	4,85%
Algemeen functioneren	7,5%	5%	4,85%
Totaal (exclusief swing)	35%	35%	19,38%
Maximale swingpercentage	12,5%	10%	7,85%
Totaal (inclusief maximale swing)	47,5%	45%	27,23%

Langetermijn variabele beloning

Schiphol Group is een vennootschap die niet is genoteerd aan de effectenbeurs. Daarom is het niet mogelijk om als onderdeel van het beloningsbeleid aandelen en/of opties Schiphol Group toe te kennen. Toch acht de RvC het van belang de mate waarin solide resultaten worden gerealiseerd tot uitdrukking te brengen in de beloning van de directieleden. Er bestaat daarom ook een langetermijn variabele beloningsregeling met een tijdshorizon van drie jaar. De langetermijn variabele beloning (LTI) is een voorwaardelijke, jaarlijkse beloningscomponent en kent een 'on target'-uitkeringsniveau van 35% van het vaste inkomen.

Definitieve toekenning van deze beloning is afhankelijk van de cumulatief gerealiseerde Economic Profit (EP) over een periode van telkens drie boekjaren; die wordt vergeleken met het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjarenplan en de daarin opgenomen EP-doelstelling. In geval van zeer goede resultaten – als de vooraf afgesproken prestatiecriteria met meer dan 10% worden overschreden – kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen.

Ook hier loopt de regeling voor de nieuwe CFO, mevrouw De Groot, vooruit op het nieuw beloningsbeleid. De 'on target'-waarde van de LTI-uitkering bedraagt voor haar 17,38% van het vaste inkomen en maximaal 27,04% (bij een targetoverschrijding van 20% of meer). Daarnaast is de tijdshorizon verruimd naar vier jaar. Dit betekent dat de hoogte van de uitkering wordt bepaald op basis van een geconsolideerde reeks van vier opeenvolgende EP-resultaten en dat een eventuele uitkering daarmee ook pas na vier jaar wordt vastgesteld.

De RvC heeft overigens in 2011 de realisatietarget voor de LTI 2010–2012 ambitieuzer geformuleerd. Dit is in lijn met de overwegingen zoals die ook golden voor aanpassing van de STI-doelstelling 2011. Per saldo betekent dit dat het ruime overschot aan gerealiseerde EP van het boekjaar 2010 neerwaarts is aangepast.

Aan het eind van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de te betalen korte en langetermijn variabele beloning. Hiervan wordt een evenredig deel verantwoord in en ten laste gebracht van het desbetreffende jaar. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na afloop van de relevante periode nog in dienst is. Als de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, of in geval van pensionering, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen.

De prestatiecontracten met ieder van de directieleden bevatten een 'claw-back'-clausule (Corporate Governance Code bepaling II.2.11) en de mogelijkheid voor de RvC de

variabele beloning in bepaalde gevallen achteraf bij te stellen (Corporate Governance Code bepaling II.2.10).

Pensioenregeling

Het toegezegde pensioen volgt de sinds 1 januari 2004 geldende middelloonregeling, conform het reglement van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Het pensioengevend inkomen is gelijk aan het vaste inkomen. Het ABP stelt de verschuldigde premie voor de pensioenregeling jaarlijks vast. De premie wordt volledig betaald door de onderneming.

Vier directieleden hebben vanuit het verleden een aanvullende afspraak.

De heer Rutten

De heer Rutten kan met pensioen bij het bereiken van de 62-jarige leeftijd. Hij heeft een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van zijn laatstgenoten vaste salaris, gerekend op dat moment. Hiervoor vond tot en met 2011 in aanvulling op de opbouw over het vaste salaris volgens de ABP-middelloonregeling jaarlijks, voor zover nodig, een dotatie plaats in het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). In 2012 is met de heer Rutten overeengekomen om de onverschuldigde ingehouden premies voor het 'partner plus pensioen' te restitueren en de opbrengst van het 'partner plus pensioen' aan te wenden ter financiering van het partnerpensioen. In 2012 is daarom een bedrag van 33.610 euro aan de heer Rutten gerestitueerd.

Omdat de benoemingstermijn van de heer Rutten met een jaar is verlengd, zal het pensioen bij een latere ingangsdatum actuarieel worden herberekend. Met de heer Rutten is afgesproken dat hij vanaf 1 september 2013 (als hij 62 jaar is) pensioen blijft opbouwen in de ABP-middelloonregeling tot 1 september 2014.

De heer Verboom

Het pensioen van de heer Verboom is per 1 augustus 2012 ingegaan. Voor de heer Verboom gold ten aanzien van het extra partnerpensioen eenzelfde constructie als voor de heer Rutten. In 2012 is daarom een bedrag van 44.919 euro aan de heer Verboom gerestitueerd.

De heren Nijhuis en De Groof

Met de heren Nijhuis en De Groof is overeengekomen dat de arbeidsovereenkomst op 62-jarige leeftijd eindigt. Zij ontvangen een jaarlijkse vaste salaristoelage die (thans) kan worden aangewend voor een levensloopregeling. De hoogte van de bijdrage is actuarieel bepaald op grond van de fictie dat er tussen het 62ste en 65ste levensjaar geen pensioenopbouw in actief dienstverband met de N.V. Luchthaven Schiphol zal plaatsvinden.

Audit pensioenafspraken

Op initiatief van de Remuneratiecommissie heeft in 2012 een extern bureau een audit uitgevoerd op de correcte en volledige vastlegging van de gemaakte pensioenafspraken met de individuele directieleden. Uit deze audit zijn geen inhoudelijke tekortkomingen gebleken. Wel heeft het bureau geadviseerd de gemaakte afspraken eenduidig en waar nodig schriftelijk te herbevestigen en de afwijkende pensioenaanspraken met de heren Verboom en Rutten goed te laten keuren door de Belastingdienst. De RvC heeft dit advies overgenomen; de Belastingdienst heeft de afspraken inmiddels goedgekeurd.

Overige arbeidsvoorwaarden

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

Remuneratie van de directie over 2012

Jaarlijks wordt de RvC verzocht om een besluit over toekenning aan de directie van een collectieve loonsverhoging, zoals deze ook wordt vastgesteld bij cao voor het personeel van Schiphol. De collectieve loonsverhoging over 2012 bedroeg 1,25% per 1 april 2012 in combinatie met een eenmalige uitkering van 0,85% van het jaarsalaris. De directieleden hebben besloten af te zien van het indienen van een verzoek om loonsverhoging (en eenmalige uitkering) over 2012. De vaste inkomens zijn in 2012 niet gestegen.

De directieleden komen, gegeven de behaalde financiële resultaten ten opzichte van de ROE-doelstelling over 2012, in aanmerking voor een swingfactor van 1,25. Na overleg tussen directie en remuneratiecommissie is de variabele beloning op 'on-target' (geen swingfactor) vastgesteld. Voor wat betreft de gezamenlijke niet-financiële operationele en publieke doelstellingen voor de directie heeft de RvC geoordeeld dat de mate van realisatie van deze doelstellingen een toekenning van tweederde heeft gerechtvaardigd. Dit gebeurde op advies van de Remuneratiecommissie.

De RvC beoordeelt het algemeen functioneren van de directieleden als goed, waarbij in ogenschouw is genomen dat de directie zich in 2012 onder uitdagende marktomstandigheden aanzienlijk heeft ingespannen om de strategische doelstellingen te realiseren en dat er solide financiële resultaten zijn behaald. Concluderend heeft de RvC een totale realisatie toegekend van 30,0% van het vaste inkomen voor de President-directeur, 16,2% voor de nieuwe CFO en 28,3% voor de overige directieleden.

De RvC heeft, op advies van de Remuneratiecommissie, de swingfactor voor de langetermijn beloning 2010-2012 voor de heren Nijhuis, Rutten en De Groof vastgesteld op 1,5.

Voor de heer Verboom geldt dat hij de LTI-tranches 2010 – 2012, 2011 – 2013 en 2012 – 2014 evenals de STI-periode 2012 niet heeft afgerond. De tijdsevenredige waarde van deze variabele beloning is daarom 'on target' in 2012 uitgekeerd. De waarde van deze afrekening bedraagt 330.000 euro bruto.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen

Algemeen

De remuneratie van de voorzitter van de RvC bedraagt 36.500 euro per jaar. De overige leden ontvangen een beloning van 24.000 euro per jaar. Alle leden van de RvC ontvangen tevens een onkostenvergoeding van 1.600 euro per jaar. Lidmaatschap van een commissie van de RvC geeft recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt 6.000 euro per jaar, een lid van een van de andere commissies ontvangt 5.000 euro per jaar.

Remuneratie van de Raad van Commissarissen over 2012

De remuneratie van de RvC over 2012 staat op pagina [211](#) van dit jaarverslag.

Schiphol, 14 februari 2013

Aandeelhoudersinformatie

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijk kapitaal van N.V. Luchthaven Schiphol bedraagt momenteel 143 miljoen euro en is verdeeld in 300.000 aandelen A en 14.892 aandelen B, elk met een nominale waarde van 454 euro. Hiervan zijn 171.255 aandelen A en 14.892 aandelen B geplaatst. De aandelen B zijn een speciale klasse aandelen die bij Aéroports de Paris S.A. zijn geplaatst en in totaal 8% van het totaal uitstaande aandelenkapitaal vertegenwoordigen. Sinds 31 december 2008 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het maatschappelijk kapitaal en het aantal geplaatste aandelen.

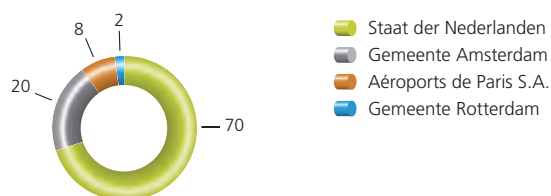
Dividend

Het voorgestelde dividend is de (maximale) pay-out van 50% van het resultaat toekomend aan aandeelhouders (nettoresultaat), exclusief de waardeveranderingen van vastgoedbeleggingen (na belasting). Dit resultaat bedraagt 217 miljoen euro in 2012. Op basis daarvan is het voorstel, conform beleid, een dividend uit te keren van 108 miljoen euro, hetgeen neerkomt op 582 euro per aandeel.

Credit rating

Schiphol Group heeft contractuele afspraken met Standard & Poor's Rating Services (Standard & Poor's) en Moody's Investor Services (Moody's) over de levering van ratinginformatie. Met beide ratinginformatieleveranciers wordt een proactieve dialoog onderhouden. De langetermijnrating van Standard & Poor's is 'A flat' met een 'stable outlook' en is daarmee in 2012 ongewijzigd gebleven. Dit geldt ook voor de langetermijnrating A1 van Moody's, echter, de 'stable outlook' is in augustus 2012 bijgesteld naar 'negative' als gevolg van een 'negative outlook' voor de Nederlandse Staat. De kortetermijnrating van Standard & Poor's is P-1 en van Moody's A-1

Aandeelhouders Schiphol Group (in %)



Belangrijke data:

Algemene Vergadering van Aandeelhouders

17 april 2013

Publicatie halfjaarresultaten

22 augustus 2013

Meer informatie is beschikbaar bij Investor Relations:

tel: +31 (0)20 601 2570

e-mail: investor_relations@schiphol.nl

internet: www.schiphol.nl

Aandeelhouders Schiphol Group

Staat der Nederlanden	129.880	aandelen A	69,77
Gemeente Amsterdam	37.276	aandelen A	20,03
Aéroports de Paris S.A.	14.892	aandelen B	8,00
Gemeente Rotterdam	4.099	aandelen A	2,20

Risicomanagement

Met haar maatschappelijke functie en ondernemende bedrijfsvoering is Schiphol Group blootgesteld aan risico's op strategisch, operationeel, financieel en compliance gebied. Voor het beheersen van deze risico's is een uniform beleid ontwikkeld. Risicomanagement is een integraal onderdeel van onze bedrijfsvoering.

De filosofie achter ons risicomanagementbeleid:

- De directie en het management zijn verantwoordelijk voor de opzet en het testen van de werking van systemen van risicobeheersing en interne controle. Deze systemen hebben tot doel significante risico's te identificeren, de realisatie van doelstellingen te bewaken en het naleven van relevante wet- en regelgeving te waarborgen;
- Adequate systemen van risicobeheersing en interne controle zullen de kans op fouten, het nemen van verkeerde beslissingen en verrassingen door onvoorziene omstandigheden reduceren;
- Het risicomanagement is geïntegreerd in de lijnmanagementactiviteiten en de planning- en controlcyclus;
- Het nemen van risico's is essentieel voor een gezonde onderneming. De directie is eindverantwoordelijk voor de bepaling van wat daarbij maximaal acceptabel is (de zogenoemde risicoacceptatie).

Het management heeft de risico's die van invloed kunnen zijn op de realisatie van de doelstellingen van Schiphol Group zo volledig mogelijk geïdentificeerd. In 2012 zijn in enkele bijeenkomsten met de directie en de Raad van Commissarissen de belangrijkste risico's opnieuw beoordeeld. Op basis hiervan heeft het management de lijst teruggebracht naar de tien belangrijkste risico's.

De ontwikkelingen tijdens de mondiale financieel-economische crisis hebben duidelijk gemaakt dat risico's zich gelijktijdig kunnen voordoen en bovendien elkaar kunnen versterken. Schiphol Group is alert op dit multiplier-effect. Ons risicomanagementsysteem is erop gericht de nadelige effecten van de individuele risico's in een vroeg stadium te verkleinen.

Schiphol Group is in meer of mindere mate afhankelijk van wat er gebeurt binnen de luchtvaartsector en daarbuiten. Door het inzichtelijk maken van deze afhankelijkheden, leren we de risico's die binnen de keten worden overgedragen beter kennen. Hierdoor zijn wij in staat in een vroeg stadium te anticiperen op keteneffecten.

Gevoeligheidsanalyse

Schiphol Group heeft een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op enkele belangrijke 'value drivers' met daarbij de belangrijkste risico's die hierop van invloed zijn.

Risico	Waarde	Uitgangswaarde		Effect	Impact op:	Aannames
		2012	Verandering			
A, B	Aantal passagiers Schiphol	51,0 miljoen	+/- 1%	10,4 mln euro	Totale omzet	Impact op inkomsten uit havengelden en winkel- en horecaverkopen: bij gelijkblijvende verhouding OD-/transferpassagiers en bestedingen per passagier als ook bij gelijkblijvende kosten
A, B, H	Aantal vluchten	423.407	1 dag geen vluchten	2,9 mln euro	Totale omzet	Uitgaande van gemiddelde havengelden en bestedingen in de terminal
A, B, D	Opbrengst havengelden	788 miljoen euro	+/- 1%	7,9 mln euro	Totale omzet	
A, B,	Gemiddelde besteding per vertrekkende passagier	16,69 euro	+/- 1%	1,0 mln euro	Totale omzet	Onveranderde passagiersaantallen
E, H	Bedrijfslasten	1.013 miljoen euro	+/- 1%	10,1 mln euro	Operationeel resultaat	Uitgangswaarde is totale bedrijfslasten, exclusief bijzondere waardeveranderingen
C	Netto aanvangsrendement op kantoren en gebouwen (NAR) exclusief grond	758 miljoen euro	-10% +10%	-83 mln euro 69 mln euro	Waarde vastgoed	Een procentuele stijging/daling van de (ultimo 2012) voor vastgoedobjecten geldende NAR met 10%, toegepast op de waarde van de huidige gebouwen vastgoedportefeuille van 758 miljoen euro

Risicoacceptatie

Het nemen van risico's is inherent aan het ondernemen. De mate waarin Schiphol bereid is deze risico's te lopen bij het nastreven van de doestellingen verschilt per doelstelling en per risicocategorie.

De risicoacceptatie wordt bepaald door middel van risicogrenzen, zoals vastgesteld in de verschillende beleidsdocumenten, handboeken, en bedrijfsreglementen waarin specifieke limieten en bandbreedtes van de verschillende bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen. Wij kijken hierbij ook steeds meer naar de mogelijke samenloop en accumulatie van verschillende risico's.

Risicocategorie	Risicoacceptatie	Toelichting
Strategisch	gematigd	Schiphol is bereid gematigde risico's te nemen bij het nastreven van onze ambities. We zoeken steeds de balans tussen onze maatschappelijke functie (lage risicoacceptatie) en onze commerciële ambities (hogere risicoacceptatie).
Operationeel	zeer laag	Schiphol richt zich vooral op het behoud van de continuïteit van de aviation activiteiten, ongeacht de omstandigheden. We streven ernaar de risico's die deze continuïteit in gevaar kunnen brengen zoveel mogelijk te beperken. Onze risicoacceptatie is daarbij zeer laag. Op het gebied van veiligheid en beveiliging doen we ons uiterste best risico's te vermijden die passagiers, werknemers, bezoekers en omwonenden in gevaar kunnen brengen.
Financieel	laag	We onderhouden een solide financiële positie om toegang tot de financiële markten zeker te stellen. Schiphol is niet bereid risico's te lopen die onze credit rating van ten minste A (Standard & Poor's) in gevaar brengen.
Compliance	nul	Schiphol streeft ernaar te voldoen aan elke van toepassing zijnde wet- en regelgeving. We hebben daarbij speciale aandacht voor wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid en beveiliging.

Risicobeheersing en interne controle

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

Voor een adequate risicobeheersing en interne controle gebruiken wij diverse op elkaar afgestemde instrumenten. Ons risicomangementsysteem identificeert, analyseert en bewaakt strategische, operationele, financiële en compliance risico's. Het lijnmanagement, verantwoordelijk voor de uitvoering van het risicomangement, legt hierover tweemaal per jaar verantwoording af aan zijn directeur, die op zijn beurt verantwoording aflegt aan het Risk Committee.

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

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

De directie verklaart dat, voor zover bekend:

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

Belangrijkste risico's

De tien belangrijkste risico's zijn volgens de COSO-ERM richtlijnen ingedeeld in vier categorieën:

- Strategisch
- Operationeel
- Financieel
- Compliance

Strategische risico's

A > Veranderingen in de vraag

Het risico van onverwachte veranderingen in de vraag, in ons geval met name het aantal vliegtuigbewegingen, het aantal passagiers en het vrachtvolume, kan leiden tot een tekort of een overschot aan capaciteit. Ook de winstgevendheid neemt in die situatie in nagenoeg dezelfde verhouding toe of af.

Een belangrijke bedreiging vormt de aanhoudende economische laagconjunctuur, die kan leiden tot een afname van het aantal passagiers, lagere bestedingen per passagier, een verlaging van de capaciteit bij luchtvaartmaatschappijen en een veranderende dynamiek in de sector. Andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn liggen op het gebied van politiek, wet- en regelgeving, techniek, en concurrentie. Schiphol is gevoelig voor veranderingen in de vraag met name vanwege de afhankelijkheid van een beperkt aantal grote gebruikers.

Beheersmaatregelen

- Korte- en langetermijncenarioplanning
- Monitoren van externe trends en ontwikkelingen
- Verbeterde flexibiliteit als gevolg van uitbesteding van activiteiten
- Een modulair opgebouwd investeringsplan

B > Concurrentie

Als investeringen in kwaliteit en capaciteit achterblijven, bestaat het risico dat een gezonde concurrentiepositie niet is te waarborgen. Met name op het gebied van transferverkeer is er een toename van de concurrentie met andere grote hubs in Europa en met nieuwe hubs in het Midden-Oosten, die substantiële investeringen hebben gedaan in nieuwe infrastructuur en kwaliteitsverbeteringen. Ook hebben we te maken met meer concurrentie in het OD-verkeer in onze catchment area. Onze non-aviation activiteiten zoals parkeren, retail en vastgoed ondervinden concurrentie uit de directe omgeving van Schiphol.

Beheersmaatregelen

- Tijdige investeringen in infrastructuur, in goed overleg met luchtvaartmaatschappijen
- Uitvoeren concurrentieanalyses
- Client Relationship Management
- Verbreding winkelaanbod, assortiment en faciliteiten

C > Marktontwikkelingen in vastgoed

Veranderende marktomstandigheden kunnen ertoe leiden dat de bezetting van ons vastgoed terugloopt, de huurniveaus omlaag gaan en dat huurincentives toenemen, met winst- en waardedalingen als gevolg. Dit risico wordt verhoogd door de hoge concentratie vastgoed voor de luchtvaartsector en onze afhankelijkheid van een aantal grote klanten.

Beheersmaatregelen

- Monitoren van marktbeeld en lopende prospects
- Uitvoeren halfjaarlijkse taxaties op vastgoedportefeuille met roulerende taxateurs
- Ontwikkeling van projecten alleen op basis van minimum voorverkooppeisen
- Aantrekkelijk houden van de locatie en van de portefeuille door tijdige renovaties en herontwikkeling

D > Economische regulering

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

Beheersmaatregelen

- Modulair opgebouwde investeringsplannen
- Intensief contact met NMa
- Participeren in discussies met de overheid over regulering

E > Veranderende wet- en regelgeving

Politieke ontwikkelingen, veranderingen van standpunten en Europese of nationale wet- en regelgeving kunnen van grote invloed zijn op onze business. Dit kan bijvoorbeeld gaan over de verkoop van consumentenproducten op de luchthaven. Een ander belangrijk voorbeeld zijn veranderingen van wet- en regelgeving op het gebied van beveiliging: die kunnen leiden tot ingrijpende operationele aanpassingen en olopende beveiligingskosten.

Beheersmaatregelen

- Participatie in verschillende overlegorganen
- Voortdurende dialoog met alle stakeholders
- Monitoren van ontwikkelingen op wetgevingsgebied
- Monitoren en beïnvloeden van (politieke) besluitvormingstrajecten

F > Grote projecten

In de komende jaren zullen verscheidene grote projecten (Masterplan, centrale security niet-Schengen, Lounge 2, Hilton Hotel) gelijktijdig worden uitgevoerd. Dit brengt belangrijke projectrisico's met zich mee: vertragingen en budgetoverschrijdingen. De oorspronkelijke projectaannames zouden dan achterhaald raken, met als gevolg dat het project niet meer voldoende aansluit op de vraag.

Beheersmaatregelen

- Gespecialiseerde projectmanagementafdeling
- Externe benchmarks met betrekking tot de uitvoering van grote projecten
- Toepassing gestandaardiseerde methode bij de uitvoering van grote projecten

G > Internationaal ondernemen

Het ondernemen buiten de eigen landsgrenzen biedt voordelen en kansen maar gaat ook gepaard met specifieke risico's die binnen de eigen landsgrenzen niet spelen.

Beheersmaatregelen

- Risico's beperken tot lokale dochtermaatschappijen
- Competent lokaal management en gerenommeerde lokale adviseurs inschakelen
- Onderhouden van goede relaties met lokale luchthavenautoriteiten
- Uitgebreid aandacht voor financiële instrumenten en waardering bij participaties

Operationele risico's**H > Operationele risico's aviation****Veiligheid en beveiliging**

Ontoereikende beveiliging of maatregelen ter waarborging van veiligheid vergroot de kans op een verstoorde operatie en op incidenten of ongevallen die mogelijk grote gevolgen hebben voor passagiers, omwonenden en medewerkers van bedrijven op Schiphol.

Beheersmaatregelen

- Veiligheidsmanagementsystemen
- Training en oefeningen
- Investeren in innovaties (zoals securityscan)
- Op steekproefbasis testen van de uitvoering van beveiligingstaken
- Operationele veiligheidstrainingen voor medewerkers

Onverwachte bedrijfsonderbrekingen

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

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

Afhankelijkheid van derden

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

- Actualiseren van convenanten en afspraken, goede onderlinge verhoudingen en contacten met externe partijen
- Screening externe partijen
- Adequate regievoering en contractbeheer

Financiële risico's

I > Marktrisico, liquiditeitsrisico, tegenpartijrisico

Schiphol Group heeft te maken met een verscheidenheid aan financiële risico's, zoals valuta-, prijs- en renterisico's, liquiditeitsrisico en tegenpartijrisico. Ook hecht zij veel belang aan het behoud van haar eigen kredietwaardigheid: het verlies van de A-rating kan leiden tot verminderde toegang tot financiering en hogere financieringskosten.

Beheersmaatregelen

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

Compliance risico's

J > Overschrijding van geluids- en milieunormen

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

Beheersmaatregelen

- Monitoren van geluid en uitstoot
- Samenwerking met regulerende autoriteiten en uitvoerende instanties
- Differentiatie van tarieven en operationele maatregelen om selectief gebruik te maken van capaciteit in de nacht en de schaarse milieucapaciteit

Operationele en maatschappelijke jaarrekening

Operationele en maatschappelijke jaarrekening

Prestatie-indicatoren	Toelichting	Amsterdam	Amsterdam
		Airport Schiphol 2012	Airport Schiphol 2011
Top Connectivity			
Bestemmingen		317	313
Passagiersvolume (incl. transitopassagiers)		51.035.590	49.755.252
Vliegtuigbewegingen		423.407	420.249
Vrachtvolume		1.483.448 ton	1.523.690 ton
Marktaandeel passagiers (Top-10 Europese luchthavens)		10,7%	10,9%
Marktaandeel vracht (Top-10 Europese luchthavens)		13,8%	13,9%
OD-passagiers		30.100.632	29.491.315
Transferpassagiers		20.874.960	20.189.310
Punctualiteit aankomend verkeer		86,1%	85,1%
Punctualiteit vertrekkend verkeer		81,2%	78,8%
Excellent Visit Value			
Irregularity rate		1,5%	2,0%
Vertrekkende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt		95%	93%
Aankomende passagiers dat Schiphol goed/uitstekend vindt		95%	94%
Prijs/kwaliteit See Buy Fly (tevredenheid passagiers)		60%	57%
Bestedingen per vertrekkende passagier (See Buy Fly) (EUR)		16,69	15,55
Parkeeropbrengsten per vertrekkende Nederlandse passagier (EUR)		8,03	7,67
Concessie inkomsten per vertrekkende passagier (EUR)		5,62	5,26
Kosten per Work Load Unit (EUR)		10,77	10,54
Competitive Marketplace			
Direct rendement op vastgoedbeleggingen (voor belasting)		5,0%	6,3%
Expiratie verhuurcontracten binnen één jaar		5,2%	6,8%
Bezettingsgraad vastgoedportefeuille		91,8%	88,5%
Bezettingsgraad operationeel vastgoed terminal		91,3%	91,5%
Bezettingsgraad operationeel vastgoed		91,4%	90,0%
Bezettingsgraad kantoren		84,0%	78,6%
Bezettingsgraad bedrijfsruimten		97,9%	94,6%
Omvang vastgoed portefeuille (m ²)		565.899	565.278
Sustainable Performance			
Bedrijven gevestigd op luchthaventerrein		497	502
Medewerkers op luchthaventerrein		64.061	62.286
Schiphol College (SC)			
SC: Geslaagde examenkandidaten werk/leertraject	1	87,5%	75,0%
SC: Gestarte MBO studenten	1	795	382
SC: Gestarte stagiaires	1	75	108
SC: Vakopleidingen gevolgd door groepen	1	59 vakopleidingen gevolgd door 118 groepen	50 vakopleidingen gevolgd door 147 groepen

Prestatie-indicatoren	Toelichting	Amsterdam	Amsterdam
		Airport Schiphol 2012	Airport Schiphol 2011
Tevredenheid Schipholwerkers totale bereikbaarheid		Niet gemeten	80%
Tevredenheid passagiers treinen naar en van Schiphol		88%; 87%	88%, 81%
Tevredenheid passagiers bereikbaarheid over de weg		Niet gemeten	78%
Reizigers die met openbaar vervoer komen		38,2%	40,1%
Reizigers die met de auto gebracht of gehaald worden		28,0%	27,5%
Reizigers die auto parkeren		13,1%	12,2%
Reizigers die met taxi komen		9,9%	10,2%
Reizigers die met collectief vervoer komen		7,7%	6,6%
Reizigers die op een andere manier naar Schiphol komen		3,1%	3,4%
Bruto CO ₂ -uitstoot eigen activiteiten	2	112.830 ton	116.015 ton
Netto CO ₂ -uitstoot eigen activiteiten	2	0 ton	6.482 ton
Zelf opgewekte energie (% van totale energiebehoefte)		1,8%	1,2%
Hergebruikt regulier afval	3	35,0%	30,2%
Opgehaald afval		15.570 ton	13.864 ton
Overschrijdingen handhavingpunten	4	2	Geen overschrijdingen
Personen die hinder gemeld hebben bij Bewonersaanspreekpunt Schiphol		5.286	5.419
Specifieke meldingen		84.674	88.768
Periode meldingen		42.069	40.843
Overige meldingen		3.861	3.255
Focus groep melder		5.253	5.394
Veelmelders en hun aandeel in totaal aantal meldingen		0,6% veelmelders verantwoordelijk voor 59,3% meldingen	0,5% veelmelders verantwoordelijk voor 57,3% meldingen
Inkopen bij verantwoorde leveranciers	5	70,7%	66,0%
FTE's		1.920,8	1.934,4
Medewerkers		1.949	1.974
Gemiddelde leeftijd medewerkers		45,1	44,9
Gemiddelde lengte dienstverband		14,5	14,2
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)		30,6%	29,9%
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)		26,8%	24,1%
Diversiteit top lagen management SNBV	6	27,0%	23,4%
Ziekteverzuim medewerkers SNBV	7	3,7%	4,7%
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)		92	104
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)		117	150
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)		2.021	1.946
Bedrijfsongevallen met verzuim: SNBV zonder brandweer	8	1,6	n.v.t.
Bedrijfsongevallen met verzuim: Brandweer	8	44,4	n.v.t.
Elektriciteitsverbruik (kWh/ operationeel jaar)		183.041.045	183.181.798
Gasverbruik (m ³ /operationeel jaar)		12.230.853	13.804.031
Energie efficiency		-4,5%	-3,7%
Totale energiebesparingen		100 TeraJoules	77 TeraJoules
EPBD labels bestaande gebouwen	9	73,4%	73,9%
In het jaar aangepaste VOP's voor walstroom en PCA	10	15	30
Zuurstof oppervlaktewater	11	98,2%	95,4%
Drinkwaterverbruik per passagier in liters	12	13,6	14,0
Runway incursions	13	42	36
Birdstrike rate per 10.000 vliegtuigbewegingen	14	7,0	7,6
Uitvoeren integrale testen brandveiligheid	15	95%	93%

Prestatie-indicatoren	Rotterdam The Hague Airport	Rotterdam The Hague Airport
	2012	2011
Top Connectivity		
Bestemmingen	40	35
Passagiersvolume (incl. transitopassagiers)	1.273.000	1.124.000
Vliegtuigbewegingen	13.565	13.137
Sustainable Performance		
FTE's	114,1	109,7
Medewerkers	130	121
Gemiddelde leeftijd medewerkers	38,2	39,5
Gemiddelde lengte dienstverband	7,5	6,9
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)	33,8%	31,4%
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)	23,5%	29,4%
Ziekteverzuim medewerkers	3,1%	4,90%
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)	15	22
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)	6	22
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)	1.518	1.390
Elektriciteitsverbruik (kWh)	3.736.504	3.597.814
Gasverbruik (m ³)	171.395	157.187
Drinkwaterverbruik per passagier in liters	9,4	10
Opgehaald afval	141,2 ton	128,0 ton
Hergebruikt regulier afval	25%	25%

Prestatie-indicatoren	Eindhoven Airport	Eindhoven Airport
	2012	2011
Top Connectivity		
Bestemmingen	46	36
Passagiersvolume (incl. transitopassagiers)	2.977.000	2.643.000
Vliegtuigbewegingen	22.995	20.227
Sustainable Performance		
FTE's	30,2	28,2
Medewerkers	36	33
Gemiddelde leeftijd medewerkers	41,3	41,3
Gemiddelde lengte dienstverband	7,4	7,0
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)	50,0%	57,6%
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)	33,3%	33,3%
Ziekteverzuim medewerkers	7,1%	4,3%
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)	5	8
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)	2	4
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)	219	1.151
Elektriciteitsverbruik (kWh)	4.632.000	4.256.667
Gasverbruik (m ³)	87.000	93.664
Drinkwaterverbruik per passagier in liters	4,2	7,4
Opgehaald afval	229 ton	217 ton
Hergebruikt regulier afval	16%	17%

Prestatie-indicatoren	Lelystad Airport	Lelystad Airport
	2012	2011
Top Connectivity		
Vliegtuigbewegingen	114.508	123.035
Sustainable Performance		
FTE's	15,1	16,1
Medewerkers	16	17,0
Gemiddelde leeftijd medewerkers	44,1	40,8
Gemiddelde lengte dienstverband	11,9	10,6
Man-vrouw verhouding (vrouwen % aantal medewerkers)	18,8%	17,6%
Man-vrouw verhouding leidinggevenden (vrouwen % aantal leidinggevenden)	0%	0%
Ziekteverzuim medewerkers	2,0%	14,3%
Personeelsverloop in dienst (aantal medewerkers)	1	-
Personeelsverloop uit dienst (aantal medewerkers)	2	1
Gemiddeld opleidingsbudget (EUR per medewerker)	417	983
Elektriciteitsverbruik (kWh)	220.000	203.000
Gasverbruik (m ³)	30.000	28.000
Opgehaald afval	5 ton	4 ton
Hergebruikt regulier afval	20%	15%

Rapportagerichtlijnen

Bij het samenstellen van het verslag zijn relevante internationale richtlijnen en best practices gevolgd. De G3.1-richtlijn van het Global Reporting Initiative (GRI) is hierbij de belangrijkste leidraad. De huidige mate van toepassing van de G3.1-richtlijn is B+, op een schaal van A tot en met C. De + betekent dat de informatie extern is beoordeeld. De GRI-referentie tabel is opgenomen. Voor de indicatoren die betrekking hebben op onze bedrijfsvoering wordt in de tabel aangegeven waar in het verslag informatie over het betreffende onderwerp is opgenomen. Het GRI-sectoresupplement voor luchthavenondernemingen is ook toegepast.

Het ministerie van Financiën heeft bepaald dat vanaf 2010 de jaarverslagen van staatsdeelnemingen minimaal level C van het GRI moeten hebben. Met het level B+ voldoet Schiphol niet alleen aan deze eis maar ook aan haar huidige ambitieniveau. Bovendien moeten de jaarverslagen van staatsdeelnemingen deel uitmaken van de onderzoeksgroep van de Transparantiebenchmark. Deze benchmark is in 2012 uitgevoerd door PwC in opdracht van het ministerie van Economische Zaken. Sinds 2006 doen wij mee aan dit onderzoek. Aan de Transparantiebenchmark voor het jaarverslag over 2011 deden 472 organisaties mee. Schiphol Group behaalde de 47ste plaats.

Als participant van de Global Compact hebben wij verslag gedaan over de voortgang van de tien principes van de Global Compact. Dit is opgenomen in de Global Compact Communication on Progress.

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. is de externe accountant van Schiphol Group. De luchthaven heeft de accountant gevraagd een beoordeling te verrichten met het doel een beperkte mate van zekerheid af te geven over de betrouwbaarheid van de informatie over vijftien prestatie-indicatoren. Deze prestatie-indicatoren hebben alleen betrekking op de luchthaven Schiphol.

1. Schiphol College
2. CO₂-uitstoot eigen activiteiten
3. Hergebruik afval
4. Aantal overschrijdingen handhavingspunten
5. Inkopen bij verantwoorde leveranciers
6. Diversiteit
7. Ziekteverzuim
8. Bedrijfsongevallen met verzuim
9. EPBD-labels bestaande gebouwen
10. In het jaar aangepaste VOP's voor walstroom en PCA
11. Zuurstof oppervlaktewater
12. Drinkwaterverbruik per passagier
13. Runway incursions
14. Birdstrike rate per 10.000 vliegtuigbewegingen

15. Uitvoeren integrale testen brandveiligheid

De accountant hanteert hierbij de door de Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants (NBA) vastgestelde richtlijn N.V. COS3410N 'Assurance opdrachten inzake maatschappelijke verslagen' als richtlijn. Het assurance-rapport is opgenomen in het jaarverslag.

Reikwijdte van de rapportage

De resultaten op financieel, operationeel en maatschappelijk gebied worden gepresenteerd in één jaarverslag. Meer dan 90% van onze activiteiten vindt plaats op de locatie Amsterdam Airport Schiphol. Veel van de operationele en maatschappelijke prestaties hebben daardoor alleen betrekking op deze locatie. De nationale en internationale dochters en deelnemingen (luchthavens en andere activiteiten) voeren eigen, op de lokale omgeving gerichte initiatieven uit, die passen binnen de visie van Schiphol Group.

Onze maatschappelijke functie is Nederland verbinden met de belangrijkste steden en centra in de wereld via een multimodaal knooppunt. Onze strategie stoelt op vier thema's: Top Connectivity, Excellent Visit Value, Competitive Marketplace en Sustainable Performance. Binnen Sustainable Performance zijn vijf maatschappelijke thema's geselecteerd waar de luchthaven een bijdrage aan wil leveren. Het directieverslag is ingericht volgens de vier thema's van onze strategie. Het hoofdstuk Sustainable Performance geeft onze resultaten weer over de vijf maatschappelijke thema's. Behalve in dit verslag, is informatie beschikbaar op de website: schiphol.nl, schiphol.nl/cr en schiphol.nl/sustainability.

De vijftien prestatie-indicatoren die zijn opgenomen in deze toelichting zijn geselecteerd omdat ze voor elk bedrijf relevant zijn (bijvoorbeeld CO₂-uitstoot eigen activiteiten en ziekteverzuim) of juist zeer specifiek zijn voor de sector (bijvoorbeeld birdstrike rate en overschrijdingen handhavingspunten). Het betreft hier prestaties die de luchthaven direct zelf kan sturen op de locatie Schiphol, tenzij anders is vermeld.

Deze prestatie-indicatoren worden als onderdeel van de bestaande periodieke managementinformatie gerapporteerd. Elf prestatie-indicatoren worden ten minste elk kwartaal gerapporteerd en de directie bespreekt deze met de betrokken senior managers. Vier prestatie-indicatoren worden ten minste jaarlijks gemeten en beoordeeld: CO₂-uitstoot eigen activiteiten, EPBD-labels bestaande gebouwen, drinkwaterverbruik per passagier en inkopen bij verantwoorde leveranciers.

De informatie heeft betrekking op het kalenderjaar 2012 (1 januari – 31 december 2012). Op vier indicatoren is echter

het operationele jaar (1 november 2011 – 31 oktober 2012) van toepassing: CO₂-uitstoot eigen activiteiten, overschrijdingen handhavingspunten, hergebruik afval en drinkwaterverbruik per passagier. De tijdsperiode van de indicator over de handhavingspunten is wettelijk vastgelegd, terwijl voor de andere drie om praktische redenen gekozen is om het operationele jaar aan te houden.

Prestatie-indicatoren

Overzicht extern beoordeelde prestatie-indicatoren

1. Schiphol College

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: locatie Schiphol
- Registratie: Schiphol College
- 2012: leerbanen 87,5% van examenkandidaten geslaagd (75,0% van examenkandidaten geslaagd in 2011)
- 2012: Mbo deelnemers 795 gestart (382 deelnemers gestart in 2011)
- 2012: stagiaires 75 geplaatst (stagiaires 108 geplaatst in 2011)
- 2012: vakopleidingen 59 opleidingen gevolgd door 118 groepen (2011: 50 opleidingen, 147 groepen in 2011)

Schiphol College is de intermediair voor leerbanen, mbo-opleidingen, stages en vakopleidingen voor logistieke, beveiligings-, facilitaire en retailfuncties op de luchthaven.

Leerbanen: deze zijn bedoeld voor mensen zonder voltooide opleiding of werk. Door middel van een werk/leertraject krijgen zij een betere startkwalificatie voor de arbeidsmarkt. De KPI wordt gemeten aan de hand van het slagingspercentage. In 2012 heeft 87,5% van de examenkandidaten van de werk/leertrajecten het diploma gehaald.

Mbo-deelnemers: Schiphol College biedt Mbo-opleidingen aan die specifiek ontwikkeld zijn voor het werk op de luchthaven en gericht zijn op beveiliging en de logistiek van luchtvracht. Samen met het ROC van Amsterdam hebben we mbo-studenten begeleid bij het maken van de juiste studiekeuze. Dit is terug te zien in een ruime verdubbeling van het aantal mbo-studenten in 2012 tot 795.

Stagiaires: door reorganisaties hebben leerbedrijven minder tijd om stagiaires te begeleiden waardoor het aantal geplaatste stagiaires daalde naar 75.

Vakopleidingen: het aantal groepen dat één van de 59 aangeboden trainingen volgde is in 2012 afgenomen tot 118. Waarschijnlijk is deze afname veroorzaakt door de economische crisis.

Gezien de economische situatie is onze ambitie voor alle onderdelen om het huidige niveau vast te houden. Meer informatie over Schiphol College is opgenomen in [duurzame werkgelegenheid](#).

2. CO₂-uitstoot eigen activiteiten

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: eigen activiteiten Amsterdam Airport Schiphol op locatie Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: bruto: 112.830 ton (116.015 ton in 2011)
- 2012: netto: 0 ton (6.482 ton in 2011)

De bruto CO₂-uitstoot van onze eigen activiteiten in het operationeel jaar 2012 bedraagt 112.830 ton. Amsterdam Airport Schiphol compenseerde de CO₂-uitstoot die veroorzaakt wordt door elektriciteitsgebruik door de aankoop van groene elektriciteit certificaten (garanties van oorsprong) en CO₂-certificaten voor de overige emissies. De netto CO₂-uitstoot bedraagt over 2012 0 ton waarmee Schiphol CO₂-neutraal is voor de eigen activiteiten in 2012.

We hanteren vanaf 2012 emissiefactoren gebaseerd op die van de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO). De bruto en netto CO₂-uitstoot in 2011 zijn herberekend en zijn zodoende niet gelijk aan de data die in het Jaarverslag 2011 zijn gerapporteerd. We streven ernaar het deel dat gecompenseerd moet worden om CO₂-neutraal te zijn, steeds verder te verkleinen. Lees meer over onze CO₂-emissies in [klimaatvriendelijke luchtvaart](#).

3. Hergebruik regulier afval

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: eigen regulier afval Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Van Gansewinkel
- 2012: 35,0% (30,2% in 2011)

Op de locatie Schiphol wordt door Van Gansewinkel het afval bij verschillende locaties ingezameld. De luchthaven richt zich op het verhogen van het hergebruikpercentage van het eigen reguliere afval. De scope van deze prestatie-indicator is niet precies gelijk aan de omgevingsvergunning milieu. Dat komt omdat sommige huurders zelf een contract met een afvalinzamelaar kunnen afsluiten waardoor onze afvalinzamelaar niet op alle locaties die onder de omgevingsvergunning milieu vallen, het afval ophaalt.

Van het eigen reguliere afval is in 2012 35,0% gescheiden verwerkt. De stijging is volledig toe te schrijven aan de grotere hoeveelheid gras die in de maanden mei en juni is gemaaid en verwerkt. Op de lange termijn moet het percentage hergebruikt regulier afval steeds meer toenemen. Meer informatie over afval en grondstoffen staat in [grondstofschaarste](#).

4. Aantal overschrijdingen handhavingspunten

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: 2 (geen overschrijdingen in 2011)

De geluidsbelasting in de omgeving wordt gemeten door middel van handhavingspunten. Het operationele jaar is afgesloten met twee overschrijdingen van de grenswaarden. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een meteo-clausule en oorzaak-analyse uitgevoerd en beleidsregels toegepast. Op basis hiervan zijn twee formele overschrijdingen in de handhavingspunten 32 en 33 geconstateerd.

Bij de start van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel heeft ILT een beleidsregel afgegeven die stelt dat, als een overschrijding het gevolg is van dit nieuwe stelsel, de aan het experiment gerelateerde ontheffingsprocedure uitgevoerd moet worden. Hierdoor kan een overschrijding in diezelfde handhavingspunten in het daarop volgende jaar zoveel mogelijk voorkomen worden. Informeel heeft ILT dit reeds gemeld, wij verwachten dat de Inspecteur-Generaal dit op korte termijn ook formeel in een nota aan de staatssecretaris zal schrijven. Meer informatie over dit onderwerp is opgenomen in [geluid en omgeving](#).

5. Inkoop bij verantwoorde leveranciers

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2012: 70,7% van totale inkoopvolume (66,0% van totale inkoopvolume in 2011)

Van de ingekochte producten en diensten wordt 80% afgenomen bij ongeveer 45 leveranciers, de overige 20% bij ruim 1.300 leveranciers. We meten de prestatie-indicator op basis van de gegevens van de 80% groep. De score van de prestatie-indicator kan derhalve maximaal 80% bedragen. In 2012 is 70,7% van het inkoopvolume geplaatst bij verantwoorde leveranciers waarvan wij hebben vastgesteld dat zij bewust bezig zijn met Corporate Responsibility. De ambitie is om de stijgende trend door te zetten. Hoe we

omgaan met leveranciers is opgenomen in [ketenverantwoordelijkheid](#).

6. Diversiteit

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2012: 27,0% (23,4% in 2011)

Schiphol Nederland B.V. richt zich op het vergroten van de diversiteit van de organisatie door het verbeteren van de doorstroom van vrouwelijk talent naar de top van de organisatie. Aan het einde van 2012 is 27,0% van de belangrijkste functies vervuld door vrouwen. Sinds mei 2012 hebben wij een vrouwelijke CFO. De ambitie is om het percentage ultimo 2014 verhoogd te hebben tot 30%. Informatie over ons personeelsbeleid is opgenomen in [medewerkers](#).

7. Ziekteverzuim

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2012: 3,7% (4,7% in 2011)

Het verzuimpercentage voor Schiphol Nederland B.V. is afgelopen jaar met één procentpunt afgenomen naar 3,7%. Deze daling is onder meer gerealiseerd door het geven van trainingen in verzuimbegeleiding aan de operationeel leidinggevenden en door medewerkers de mogelijkheid te bieden om deel te nemen aan een preventief medisch vitaliteitsonderzoek. We streven ernaar deze dalende trend door te zetten. Informatie over ons personeelsbeleid is opgenomen in [medewerkers](#).

8. Bedrijfsongevallen met verzuim

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Schiphol Nederland B.V.
- Registratie: Schiphol Nederland B.V.
- 2012: SNBV zonder brandweer 1,6 (n.v.t. in 2011)
- 2012: brandweer 44,4 (n.v.t. in 2011)

Schiphol hanteert de Lost Time Injury Frequency (LTIF) om bedrijfsongevallen te registreren. Hiermee kunnen we zien hoe we presteren ten opzichte van andere bedrijven binnen of buiten de branche, maar we kunnen ook bijhouden hoe de situatie is ten opzichte van voorgaande jaren.

Bij het berekenen van het aantal bedrijfsongevallen met verzuim per miljoen gewerkte uren, maken we een onderscheid tussen medewerkers van de brandweer en de overige medewerkers van Schiphol Nederland B.V. De

medewerkers van de brandweer hebben een hogere LTIF dan het kantoorpersoneel door grotere kans op blessures tijdens werktijd. Een totaal cijfer zou een vertekend beeld geven voor de LTIF bij het kantoorpersoneel. Voor Schiphol Nederland B.V. zonder de brandweer bedraagt de LTIF 1,6 en voor de brandweer 44,4. Onze ambitie is om een dalende trend in te zetten. Informatie over ons personeelsbeleid is opgenomen in [medewerkers](#).

9. EPBD-labels bestaande gebouwen

- Interne rapportage: eenmaal per jaar
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: bestaande gebouwen uit de Schiphol Real Estate B.V. (SRE) portefeuille van commercieel vastgoed, uitsluitend op de locatie Schiphol.
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: 73,4% van het verhuurbaar vloeroppervlak heeft minimaal C label (73,9% in 2011)

Eind 2012 had 73,4% van het verhuurbare kantooroppervlak van Schiphol Real Estate (exclusief operationeel vastgoed) op de luchthaven een A-, B- of C-energielabel aan de hand van de Europese richtlijn EPBD voor energieprestaties voor gebouwen.

Het percentage wordt berekend op basis van het verhuurbaar vloeroppervlak (vvo). Het gaat bij deze prestatie-indicator om commercieel vastgoed op de locatie Schiphol. Niet inbegrepen zijn operationeel vastgoed en commercieel vastgoed op andere locaties of vastgoed dat eigendom is van andere entiteiten dan SRE. Tevens zijn vastgoedbeleggingen met een slooptynominatie niet inbegrepen. Bedrijfsruimten zijn uitgesloten omdat voor deze categorie vastgoedbeleggingen geen EPBD-label beschikbaar is.

Het aandeel over 2011 is herberekend omdat enkele parkeergarages meegenomen waren. Parkeergarages behoren niet tot het verhuurbaar vloeroppervlak en zijn uit de berekening gehaald. De ambitie is dat in 2013 90% van het verhuurbaar vloeroppervlak van de bestaande gebouwen minimaal een certificaat C-level heeft. Lees meer over onze milieugerelateerde activiteiten in [milieu](#).

10. In het jaar aangepaste VOP's voor walstroom en PCA

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: 15 VOP's (30 VOP's in 2011)

In het Luchthavenverkeerbesluit is vastgelegd dat de Auxiliary Power Unit en Ground Power Units steeds minder gebruikt zullen worden. In de periode 2010-2013 voorzien

we 61 vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) van een elektrisch aangedreven voorziening van walstroom en een stroompunt voor preconditioned air (PCA). In 2012 zijn in dit kader vijftien vliegtuigopstelplaatsen aangepast. Lees meer over onze milieugerelateerde activiteiten in [milieu](#).

11. Zuurstof oppervlaktewater

- Interne rapportage: elk kwartaal
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: oppervlaktewater terrein Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: 98,2% (95,4% in 2011)

Het ijsvrij houden van vliegtuigen (de-icing) en het sneeuw- en ijsvrij houden van taxi-, start- en landingsbanen en platformen, bepalen voor een belangrijk deel de kwaliteit van het oppervlaktewater. De daarbij gebruikte gladheidsbestrijdingsmiddelen zijn biologisch afbreekbaar maar onttrekken daarbij zuurstof aan het water. De kwaliteit van het water wordt afgeleid van het zuurstofgehalte in het water.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland meet het zuurstofgehalte op drie overslagpunten. Het percentage van het aantal dagen waarop het gemiddelde zuurstofgehalte meer is dan 3 mg/l op de drie handhavingpunten, bedroeg in 2012 98,2%. De overschrijdingen van de norm zijn veroorzaakt door de korte periode van ijs en sneeuw in januari, februari en december 2012. De ambitie is dat in 2015 de drie handhavingpunten altijd aan de normen voldoen. Lees meer over onze milieugerelateerde activiteiten in [milieu](#).

12. Drinkwaterverbruik per passagier

- Interne rapportage: tweemaal per jaar
- Rapportage periode: operationeel jaar
- Scope: eigen drinkwaterverbruik Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: 13,6 liter (14,0 liter in 2011)

Amsterdam Airport Schiphol levert drinkwater aan de gebouwen op de locatie Schiphol. Dit omvat al het drinkwater dat wordt gebruikt door de horeca, in de toiletten, waterpunten en de kantoren boven de lounges. De scope van deze prestatie-indicator is niet precies gelijk aan de omgevingsvergunning milieu omdat onder meer een deel van het drinkwaterverbruik gefactureerd wordt aan Schiphol Real Estate die het vervolgens doorberekent aan de huurders.

Deze prestatie-indicator berekenen we door het drinkwater dat in de terminal gebruikt wordt te delen door het aantal passagiers. Het drinkwaterverbruik per passagier is in 2012

gedaald naar 13,6 liter door het plaatsen van water onthardingsinstallaties voor de koeltorens op het dak. Deze installaties dikken het koelwater in waardoor tot circa 20% minder water hoeft te worden aangevuld. De ambitie is om een verdere daling te bewerkstelligen. Lees meer over onze milieugerelateerde activiteiten in [milieu](#).

13. Runway incursions

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: airside Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: LVNL en Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: 42 runway incursions (36 in 2011)

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol registreren allebei runway incursions. LVNL heeft hierbij een leidende rol: Schiphol rapporteert over deze prestatie-indicator maar is voor de volledigheid van meldingen en incidentrapporten afhankelijk van LVNL. Vanaf 2012 vindt er tussen beide partijen formeel afstemming plaats over het aantal runway incursions dat plaatsgevonden heeft. In 2012 waren er 42 runway incursions, zonder ernstig gevaar. Voor deze prestatie-indicator is de ambitie een daling te bewerkstelligen. Meer informatie over veiligheid op airside is opgenomen in [veiligheid](#).

14. Birdstrike rate

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: grenzen luchthaventerrein
- Registratie: KLM en Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: 7,0 birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,6 in 2011)

Sinds 2005 hanteren homecarrier KLM en Amsterdam Airport Schiphol dezelfde registratie van birdstrikes. Deze vogelaanvaringen stemt Amsterdam Airport Schiphol maandelijks af met KLM. De rapportages worden elk kwartaal in het Schiphol Birdstrike Committee (SBC) besproken waarbij behalve de registraties ook het beleid en de waaier aan verjaagmiddelen en hun effectiviteit worden besproken.

De birdstrike rate bedroeg in 2012 7,0 per 10.000 vliegtuigbewegingen. Ten opzichte van 2011 betekent dat een daling van 0,6 birdstrikes per 10.000 vliegtuigbewegingen. Op de lange termijn is een dalende trend in de birdstrike rate onze ambitie.

Dit gemiddelde van birdstrikes is berekend door de birdstrikes gerapporteerd door KLM en die van Amsterdam Airport Schiphol die betrekking hebben op KLM toestellen binnen de hiervoor aangegeven grenzen in het luchtruim te delen door de KLM vliegtuigbewegingen. Het

gerapporteerde gemiddelde wordt zodoende ontleend aan de rapportages naar aanleiding van circa 50% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen.

Voor deze aanpak is gekozen omdat de rapportages door piloten van homecarrier KLM betrouwbaarder zijn dan die van de overige luchtvaartmaatschappijen. Schiphol is voor de registratie van vogelaanvaringen voor een groot deel afhankelijk van KLM en KLM op haar beurt weer van de piloten. Meer informatie over veiligheid op airside is opgenomen in [veiligheid](#).

15. Uitvoeren integrale testen brandveiligheid

- Interne rapportage: maandelijks
- Rapportage periode: kalenderjaar
- Scope: Amsterdam Airport Schiphol
- Registratie: Amsterdam Airport Schiphol
- 2012: 95% van de integrale testen is in het betreffende jaar uitgevoerd (93% in 2011)

De luchthaven is verantwoordelijk voor de brandveiligheid in de terminal. Om de brandveiligheid te waarborgen en de actuele bedrijfszekerheid van het brandveiligheidssysteem te verifiëren, voeren we integrale testen uit met brandmeldinstallaties, luchtbehandelingsinstallaties, bagagesystemen, liftsturing, rolluiken en evacuatiesystemen. Van de in 2012 geplande testen is 95% uitgevoerd (35 van de 37).

De definitie van deze prestatie-indicator is aangepast in 2012. We meten nu of de integrale testen zijn uitgevoerd in het jaar waarin zij gepland stonden, in plaats van of de integrale testen op de geplande datum zijn uitgevoerd. Het percentage over 2011 is volgens de nieuwe definitie berekend en vastgesteld op 93%. Ons streven voor 2013 is om op hetzelfde niveau te presteren. Meer informatie over veiligheid is opgenomen in [veiligheid](#).

GRI-tabel

GRI - G3.1 richtlijnen voor maatschappelijke verslaglegging

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
1 PROFIEL				
1.1	CEO statement	Bericht van de CEO	V	
1.2	Belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden van bedrijfsvoering op Corporate Responsibility	Strategie Risicomanagement	V	
2 ORGANISATIEPROFIEL				
2.1	Naam organisatie	Toelichting bij geconsolideerde jaarrekening - algemene informatie	V	
2.2	Voornaamste producten en/of diensten	Profiel	V	
2.3	Organisatiestructuur	Corporate Governance	V	
2.4	Locatie hoofdkantoor	+	V	Evert van de Beekstraat 202, 1118 CP Schiphol
2.5	Aantal landen waar actief	Profiel	V	
2.6	Eigendomsstructuur en rechtsvorm	Corporate Governance	V	
2.7	Afzetmarkten	Profiel	V	
2.8	Omvang van de organisatie	Feiten en Cijfers	V	Omvang terrein Amsterdam Airport Schiphol bedraagt 2.787 hectare en heeft 6 start- en landingsbanen
2.9	Significante veranderingen tijdens verslagperiode	+	V	Geen significante veranderingen
2.10	Toegekende onderscheidingen tijdens verslagperiode	Excellent Visit Value	V	
3 VERSLAGPARAMETERS				
3.1	Verslagperiode	+	V	01-01-2012 - 31-12-2012
3.2	Datum van het meest recente verslag	2-4-2012	V	www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/FinancieleInformatie/Jaarverslagen.htm
3.3	Verslaggevingscyclus	+	V	jaarlijks
3.4	Contactinformatie	+	V	www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/IRServicesContact.htm www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/InformatieEnContact.htm
3.5	Proces voor bepalen inhoud	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.6	Afbakening van het verslag	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.7	Vermelding beperkingen voor reikwijdte verslag	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.8	Basis voor verslaggeving	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.9	Technieken en berekeningsgrondslagen voor gegevensmetingen	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	Bepaalde GRI indicatoren zijn inhoudelijk niet materieel bevonden voor Schiphol Group. Hierdoor vindt derhalve geen meting of berekening plaats en zijn gegevens niet beschikbaar. In andere gevallen zijn gegevens niet publiekelijk beschikbaar
3.10	Herformuleringen van eerder verstrekte informatie	+	V	De CO ₂ -emissiefactoren zijn in 2012 aangepast. De CO ₂ -emissie over 2011 is herberekend en daardoor niet gelijk aan het gerapporteerde getal in het Jaarverslag 2011. De definitie van de prestatie-indicator 'uitvoeren integrale testen brandveiligheid' is aangepast. Ook voor deze prestatie-indicator is de waarde van 2011 opnieuw berekend en derhalve niet gelijk aan het gerapporteerde percentage in het Jaarverslag 2011
3.11	Significante veranderingen t.o.v. vorige verslagperiode	+	V	Geen significante veranderingen
3.12	GRI referentietabel	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
3.13	Verificatierapport	Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	
4 INDICATOREN M.B.T. BESTUURSSTRUCTUUR				
4.1	Bestuursstructuur van de organisatie	Verslag van de Raad van Commissarissen Corporate Governance Raad van Commissarissen, Directie & Key Management	V	
4.2	Relatie voorzitter hoogste bestuurslichaam en leidinggevende functie	Corporate Governance Raad van Commissarissen, Directie & Key Management	V	
4.3	Aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuursorgaan	Corporate Governance Raad van Commissarissen, Directie & Key Management	V	

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
4.4	Mechanismen voor aandeelhouders en medewerkers om aanbevelingen te doen of medezeggenschap uit te oefenen	Verslag van de Raad van Commissarissen Corporate Governance Aandeelhoudersinformatie	V	Schiphol heeft een centrale ondernemingsraad en een aantal decentrale ondernemingsraden. Via deze organen en via de vakbonden kunnen medewerkers zeggenschap uitoefenen
4.5	Koppeling tussen prestaties van de organisaties en vergoedingen voor leden hoogste bestuursorgaan, top managers en leidinggevendenden	Remuneratierapport	V	
4.6	Processen waarmee hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden	Corporate Governance	V	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/CorporateGovernance.htm
4.7	Proces voor bepalen samenstelling hoogste bestuursorgaan	Verslag van de Raad van Commissarissen Corporate Governance	V	
4.8	Intern ontwikkelde missie, beginselverklaringen, kernwaarden en gedragscodes	Profiel Medewerkers	V	In de cao zijn gedragscodes opgenomen over ongewenste omgangsvormen, e-mail gebruik en omgang met externe relaties. Daarnaast is er een fraude- en een klokkekluidersregeling
4.9	Procedures van het hoogste bestuursorgaan om te beoordelen hoe de organisatie Corporate Responsibility risico's en mogelijkheden identificeert en managet	Corporate Governance Risicomanagement	V	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/CorporateGovernance.htm
4.10	Processen voor evalueren van eigen prestaties van het hoogste bestuursorgaan	Verslag van de Raad van Commissarissen Remuneratierapport Managementagenda	V	
4.11	Voorzorgsprincipe	Risicomanagement	V	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1.htm
4.12	Onderschreven extern ontwikkelde Corporate Responsibility handvesten of andere initiatieven	+	V	Global Compact
4.13	Lidmaatschap van verenigingen en/of (inter)nationale belangenorganisaties	Raad van Commissarissen, Directie & Key Management In gesprek met stakeholders	V	Lid van brancheorganisatie Airports Council International
4.14	Belanghebbenden die betrokken zijn bij de organisatie	In gesprek met stakeholders Corporate Governance	V	Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/Dialoog.htm
4.15	Inventarisatie en selectie van de betrokken belanghebbenden	In gesprek met stakeholders Corporate Governance	V	
4.16	Aanpak van betrekken van belanghebbenden	In gesprek met stakeholders Corporate Governance	V	
4.17	Voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen tijdens het contact met stakeholders	In gesprek met stakeholders	V	
5.1 ECONOMISCHE PRESTATIE-INDICATOREN				
	Managementbenadering economische prestaties	Financiële gang van zaken	V	
EC1	Directe economische waarden	Financiële jaarrekening	V	
EC2	(Financiële) implicaties en mogelijkheden van klimaatverandering op de organisatie	Sustainable Performance Risicomanagement	G	theGROUNDS Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/Klimaatvriendelijkeluchvaart.htm
EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met vastgestelde uitkeringen	Jaarrekening	V	
EC4	Ontvangen significante financiële overheidssteun	+	V	Geen significante financiële ondersteuning ontvangen
EC6	Inkopen geplaatst bij lokale leveranciers	Ketenverantwoordelijkheid	V	Wij kunnen in tenders niet voorschrijven dat we lokale leveranciers prefereren. Wij moeten ons houden aan de grondbeginselen van de EU aanbestedingswetgeving. Hierin staat onder meer dat een eerlijk proces doorlopen moet worden waarin elke leverancier gelijke kansen krijgt
EC7	Procedures voor lokale personeelwerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap	+	NM	Voor buitenlandse activiteiten geldt dat slechts enkele managers vanuit Nederland gedetacheerd zijn
EC8	Ontwikkeling en impact van investeringen in infrastructuur en diensten die voornamelijk ten behoeve van het algemeen nut worden geboden	Financiële gang van zaken	V	We investeren op jaarbasis tussen 250 en 300 miljoen euro. Een belangrijk deel hiervan wordt geïnvesteerd om de luchthaven gerelateerde infrastructuur te verbeteren, goed te onderhouden en zo optimaal mogelijk in te zetten. De lange termijn investeringen dragen bij aan de kwaliteit, de bereikbaarheid en de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Daarnaast zijn er grote investeringen op het gebied van parkeervoorzieningen en luchthaven gerelateerd vastgoed zoals hotels, kantoren en vrachtgebouwen
AO1	Aantal passagiers verwerkt gedurende een jaar, onderverdeeld naar internationale en binnenlandse vluchten, naar OD en transfer inclusief transito passagiers.	+	V	Amsterdam Airport Schiphol <ul style="list-style-type: none"> • Passagiers (incl transito): 51.035.590 • Binnenlands: 0 • Europees: 34.670.638 • Intercontinentaal: 16.364.952 • OD passagiers (totaal): 30.100.632 • OD Europees: 22.865.174 • OD Intercontinentaal: 7.235.458 • Transfer (totaal): 20.874.960 • Transfer Europees: 11.782.092 • Transfer Intercontinentaal: 9.092.868 • Transito's: 59.998

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
AO2	Aantal vliegtuigbewegingen gedurende een jaar, onderverdeeld naar dag en nacht en in commerciële, niet-commerciële, vracht en militaire vluchten	+	V	Amsterdam Airport Schiphol <ul style="list-style-type: none"> • Vliegtuigbewegingen totaal: 437.904 • vracht vluchten (commercieel): 15.543 • passagiersvluchten (commercieel): 407.864 • General aviation (niet commercieel): 14.497 • Militaire vluchten (niet commercieel): 154 • Overige GA vluchten (niet commercieel): 14.343 • Nachtvluchten totaal: 21.583 • Nachtvluchten (commercieel): 20.852 • Nachtvluchten (niet commercieel): 731
AO3	Hoeveelheid vracht vervoerd	+	V	Amsterdam Airport Schiphol: 1.483.448.088
5.2 MILIEU PRESTATIE-INDICATOREN				
	Managementbenadering milieu prestatie-indicatoren	Milieu Corporate Governance	V	
EN1	Gebruikte materialen in gewicht of volume		NM	Aangezien wij een dienstverlenend bedrijf zijn, is deze indicator niet materieel. Wij registreren alleen de aankoop van materialen en niet hoeveel materialen we gebruiken hebben. Materialen ten behoeve van constructie infrastructuur: wij bouwen niet zelf
EN2	% materiaal dat uit hergebruikt materiaal bestaat	Grondstofschaarste	V	
EN3	Direct energieverbruik door primaire energiebron	Milieu	V	
EN4	Indirect energieverbruik door primaire bron	+	V	De opgegeven hoeveelheden energie betreffen het totale energieverbruik in elektriciteit en gas. Er wordt geen indirecte energie separaat ingekocht. Schiphol zorgt indien nodig zelf voor de omzetting van directe energieverbruik naar indirect energieverbruik
EN5	Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen	Milieu	V	
EN8	Watergebruik per bron	+	NM	Het drinkwater is afkomstig van het waterleidingbedrijf. Wij onttrekken zelf geen water uit bronnen, ook niet voor industriële toepassingen
AO4	Kwaliteit van hemelwater		V	Hemelwater wordt opgevangen in het hemelwaterrioolstelsel. Indien het verontreinigd is, wordt het eerst gereinigd voordat het toegevoegd wordt aan het oppervlaktewater
EN11	Locatie en oppervlakte van land dat grenst aan beschermde gebieden en/of gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden	+	NM	De luchthaven heeft in 2012 geen nieuwe start- en landingsbanen aangelegd of een terminal gebouwd. Hierdoor hoefden er geen flora en fauna verhuisd te worden naar een nieuwe locatie. Onze bedrijfsactiviteiten vinden noch in beschermde gebieden noch op een locatie die grenst aan een beschermd gebied plaats. Doordat de natuur vrij spel heeft in de groene gebieden tussen de landingsbanen, hebben we bijzondere flora en fauna op het terrein. Lees voor meer informatie het boek: 'Natuurgebied Schiphol. Flora en Fauna in kaart gebracht'
EN12	Impact van de bedrijfsvoering op biodiversiteit in beschermde gebieden en in gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde	+	NM	
EN16	Directe en indirecte uitstoot van broeikasgassen	Klimaatvriendelijke luchtvaart Bereikbaarheid en luchtkwaliteit	G	Alleen CO ₂ -emissies beschikbaar. Voor de omgevingsvergunning milieu hoeven de overige emissies niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland. Derhalve is deze informatie niet beschikbaar
EN17	Andere relevante indirecte broeikasgassen	+	G	De focus ligt op CO ₂ , dit is de belangrijkste broeikasgas. Zie verder: EN16
EN18	Initiatieven om broeikasgassen te reduceren	Klimaatvriendelijke luchtvaart Bereikbaarheid en luchtkwaliteit Milieu	V	
EN19	Emissies van ozonafbrekende stoffen	+	NB	Voor de omgevingsvergunning milieu hoeft het gebruik van koudemiddelen niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland. Derhalve is deze informatie niet beschikbaar
EN20	NO, SO en andere significante luchtmissies	Klimaatvriendelijke luchtvaart Milieu	G	Alleen CO ₂ -emissies beschikbaar. Voor de omgevingsvergunning milieu hoeven de overige emissies niet meer gerapporteerd te worden aan de Provincie Noord-Holland. Derhalve is deze informatie niet beschikbaar
AO5	Samenstelling van de luchtkwaliteit	Milieu	NR	De samenstelling van de luchtkwaliteit wordt gemonitord door de overheid via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Tevens berekent een externe partij in opdracht van Schiphol Group eenmaal per jaar de samenstelling van de lucht op de locatie Schiphol Al het (sanitair) afvalwater uit de gebouwen gaat via het vuilwaterriool naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie van Evides. Het water met glycol en kaliumformiaat wordt opgevangen in het hemelwaterriool en extern verwerkt voordat het op het oppervlaktewater wordt geloosd
EN21	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming	+	V	
EN22	Totale afval afvoer	Grondstofschaarste	V	
EN23	Aantal significante lekkages en volume daarvan	-	NB	
AO6	Hoeveelheid de-icingsmiddelen gebruikt voor het ontijzen van vliegtuigen en tegengaan van gladheid op de banen	Milieu	NB	
EN26	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten	Sustainable Performance	V	
EN27	% van verpakkingsmateriaal van producten dat weer ingezameld is	+	V	0%

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
EN28	Significante boetes en aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieu wet- en regelgeving	+	V	In het werkveld van Schiphol is eenmaal een dwangsom verbeurd verklaard in verband met een overtreding door een huurder van de omgevingsvergunning. Schiphol heeft het verbeurde bedrag verhaald op de huurder die in overtreding was. Voor het overige zijn er geen rechtszaken geweest, geen boetes of dwangsommen opgelegd of anderszins bestuursrechtelijke dwangmiddelen toegepast in verband met milieuovertredingen
EN29	Significante milieugevolgen van het transport van producten en andere goederen en materialen die bestemd zijn voor de bedrijfsvoering en het vervoer van personeel	<u>Bereikbaarheid en luchtkwaliteit</u>	V	
AO7	Aantal mensen dat woont in gebieden met geluidshinder	<u>Geluid en omgeving</u>	V	Op www.bezoekbas.nl is inzichtelijk hoe de geluidsbelasting is verdeeld over de verschillende regio's
5.3 ARBEIDSMOMSTANDIGHEDEN EN INDICATOREN VOOR VOLWAARDIG WERK				
	Managementbenadering arbeidsomstandigheden	<u>Medewerkers</u> <u>Corporate Governance</u>	V	
LA1	Samenstelling medewerkersbestand	<u>Profiel</u> <u>Medewerkers</u>	G	
LA2	Personeelsverloop	<u>Operationele en maatschappelijke jaarrekening</u>	V	
LA15	Terugkeer na ouderschapsverlof	+	V	In Nederlandse wet- en regelgeving is vastgelegd dat iedereen recht heeft om terug te komen op de positie die hij/zij bekleedde voor het verlof
LA4	Percentage medewerkers dat onder een CAO valt	+	V	93,1%
LA5	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen	+	V	Er zijn geen specifieke afspraken gemaakt over opzegtermijnen die zouden gelden in geval van operationele veranderingen.
LA7	Lost Time Injury Frequency	<u>Medewerkers</u> <u>Operationele en maatschappelijke jaarrekening</u>	V	In 2012 zijn er geen werkgerelateerde sterfgevallen geweest
LA8	Opleidings-, trainings-, advies-, preventie- en risicobeheersingsprogramma's ten behoeve van personeelsleden	<u>Operationele en maatschappelijke jaarrekening</u>	V	Zie ook: www.schiphol.nl/Werken/Vacatures/WerkenBijSchipholGroup/VerrassendeCarrieres.htm
LA13	Samenstelling van bestuurslichamen en medewerkersbestand	<u>Medewerkers</u> <u>Raad van Commissarissen, Directie & Key Management</u>	V	
LA14	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen	+	V	Basissalarissen zijn gelijk voor mannen en vrouwen. Dit is vastgelegd in de CAO
5.4 PRESTATIE-INDICATOREN MENSENRECHTEN				
	Managementbenadering mensenrechten	<u>Ketenverantwoordelijkheid</u> <u>Medewerkers</u> <u>Corporate Governance</u>	V	
HR1	Mensenrechten clausules opgenomen in investeringsovereenkomsten	<u>Ketenverantwoordelijkheid</u>	V	
HR2	Percentage van belangrijke leveranciers en aannemers dat getoetst is op naleving van mensenrechten	<u>Ketenverantwoordelijkheid</u>	G	Schiphol Group heeft een inkoopbeleid waarin de kaders en regels opgenomen voor de inkoopactiviteiten. Leveranciers worden niet specifiek getoetst op naleving mensenrechten Zie ook: www.schiphol.nl/SchipholGroup1/CorporateResponsibility1/Ketenverantwoordelijkheid.htm
HR4	Aantal meldingen van discriminatie	+	V	Er zijn geen gevallen van discriminatie bekend
HR5	Belangrijke leveranciers waar vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen mogelijk in het gedrang zijn	<u>In gesprek met stakeholders</u>	V	Werknemers zijn vrij om zich te verenigen in vakbonden en collectief te onderhandelen
HR6	Belangrijke leveranciers waar mogelijk kinderarbeid kan zijn	+	NM	Het grootste deel van onze activiteiten vindt plaats in Nederland. Onze leveranciers en wijzelf handelen in lijn met de Nederlandse wet
HR7	Belangrijke leveranciers waar mogelijk sprake is van gedwongen of verplichte arbeid	+	NM	Het grootste deel van onze activiteiten vindt plaats in Nederland. Onze leveranciers en wijzelf handelen in lijn met de Nederlandse wet
HR10	Percentage van de bedrijfsvoering dat is onderzocht op impact op de mensenrechten		NM	
HR11	Aantal klachten met betrekking tot mensenrechten, ontvangen via officiële klachtenkanalen.		NM	
5.5 MAATSCHAPPELIJKE PRESTATIE-INDICATOREN				
	Managementbenadering maatschappelijke prestatie-indicatoren	<u>Geluid en omgeving</u> <u>Milieu</u> <u>Corporate Governance</u>	V	
SO1	% van de bedrijfsvoering met impact op de lokale omgeving	+	V	100%
SO9	Bedrijfsactiviteiten met een significante (potentiële) negatieve impact op de lokale omgeving	<u>Sustainable performance</u>	V	De omgeving kan met name geluidshinder ondervinden Zie ook: www.bezoekbas.nl en GRI indicator PR1
SO10	Maatregelen om de (potentiële) negatieve effecten op de lokale omgeving te verminderen	<u>Sustainable performance</u>	V	De omgeving kan met name geluidshinder ondervinden Zie ook: www.bezoekbas.nl en GRI indicator PR1
SO2	% van de afdelingen waarvan bekend is dat er corruptie risico's zouden kunnen zijn	+	NB	
SO3	% van de medewerkers dat trainingen gevolgd heeft over corruptie	+	V	Alle medewerkers met een postdoctorale RA, RO en/of RE opleiding hebben in 2012 een training beroepsethiek gevolgd

Ref.	Omschrijving richtlijn	Sectie	V	Toelichting, verwijzing naar informatiebronnen
SO4	Maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van gevallen van corruptie.	+	NM	Niet van toepassing: er zijn geen gevallen van corruptie bekend
SO5	Standpunten ten aanzien van publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen.	Stakeholders	V	Lid van brancheorganisatie Airports Council International
SO8	Boetes en niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving.	+	V	In 2012 heeft de Luchthaven Schiphol N.V. een aantal betaalverzuimboetes gekregen vanwege het niet tijdig corrigeren van de aangifte loonheffing
AO8	(Geschatte) aantal mensen dat vrijwillig of onvrijwillig is verhuisd vanwege het ontwikkelen of uitbreiden van een luchthaven	+	NM	De luchthaven is in 2012 niet dusdanig uitgebreid dat er mensen moesten verhuizen.
5.6 PRODUCTVERANTWOORDELIJKHEID				
	Managementbenadering gezondheid en veiligheid consumenten	Veiligheid Corporate governance	V	
PR1	Levensduurstadia waarin de impact van producten en diensten op gezondheid en veiligheid worden beoordeeld	+	V	Voor de medewerkers wordt gezorgd voor een gezonde en veilige werkplek. De medewerkers worden beschermd tegen hoge geluidsbelasting en tegen hoge concentraties emissies. Voor de omgeving is onder meer de geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt op www.bezoekbas.nl
PR3	Product- en diensteninformatie die procedureel verplicht is	+	V	De luchtvaartsector kent veel (inter)nationale wet- en regelgeving waar zij zich aan moet houden
PR6	Programma's voor de naleving van wetten, standaarden en vrijwillige codes met betrekking tot marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring	+	NM	Onze marketingcommunicatie is in lijn met de algemeen aanvaarde ethische en culturele waarden en reclame codes. Hierdoor is het niet nodig om speciale programma's voor de naleving van de wetgeving op te stellen
PR9	Boetes wegens het niet naleven van wet- en regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten	+	V	Schiphol Group heeft tijdens dit verslagjaar geen boetes opgelegd gekregen wegens het niet of onvolledig aanbieden van haar diensten
AO9	Aantal dieren dat in aanvaring is gekomen met vliegtuigen per 10.000 vliegtuigbewegingen (wildlife strikes)	Veiligheid Operationele en maatschappelijke jaarrekening	V	Aanvaringen met vogels zijn materieel voor de luchthaven Schiphol

V = Volledig

G = Gedeeltelijk

NM = Niet Materieel

NB = Niet Beschikbaar

NR = Niet geRapporteerd

Global Compact

Global Compact Communication on Progress

Global Compact principes	Opgenomen in	Zie ook GRI Indicator
Mensenrechten		
1. Schiphol ondersteunt en respecteert de mensenrechten	Gedragcodes Inkoopreglement	LA4, LA6-9, LA13-14 HR1-9
2. Schiphol is er zeker van dat ze geen aandeel heeft in het schaden van mensenrechten	Gedragcodes Inkoopreglement	HR1-9
Arbeidsomstandigheden		
3. Schiphol geeft medewerkers de vrijheid om zich te verenigen en het recht op collectieve arbeidsonderhandelingen	Medewerkers zijn vrij zich te verenigen. Schiphol geeft een jaarlijkse bijdrage aan de vakbonden in de kosten voor scholingswerk alsmede als bijdrage in de contributie. Daarnaast krijgen medewerkers die actief zijn voor de vakbond alsmede de Ondernemingsraad een bepaalde hoeveelheid tijd vrij voor die activiteiten	LA4-5 HR1-3 HR5
4. Schiphol elimineert alle vormen van dwangarbeid	Aard werkzaamheden, arbeidsomstandigheden en werktijden zijn vastgelegd in de CAO Inkoopreglement	HR1-3, HR7
5. Schiphol elimineert kinderarbeid	Schiphol gaat geen arbeidsovereenkomsten aan met mensen jonger dan 18 jaar Inkoopreglement	HR1-3, HR6
6. Schiphol elimineert discriminatie op grond van beroep	Gelijke beloningscondities voor mannen en vrouwen Gedragcode Ongewenste Omgangsvormen Interne Klachtencommissie Inkoopreglement	LA2, LA13-14 HR1-4
Milieu		
7. Schiphol richt zich uit voorzorg op milieu uitdagingen	Programma EnergieStrategie2020 Programma Duurzame Mobiliteit theGROUNDS, Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport (SIM), Knowledge and Development Center (KDC) Inkoopreglement	EC2 EN18, EN26, EN30
8. Schiphol onderneemt initiatieven om de verantwoordelijkheid voor het milieu te vergroten	Programma EnergieStrategie2020 Programma Duurzame Mobiliteit Stichting Leefomgeving Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas) Inkoopreglement	EN1-30
9. Schiphol moedigt de ontwikkeling en invoering van milieuvriendelijke technologieën aan	Proeven met zonnecellen, duurzame nieuwbouw (bijvoorbeeld TransPort) theGROUNDS, Samenwerkingsverband Innovatieve Mainport (SIM), Knowledge and Development Center (KDC)	EN2, EN5-7, EN18, EN26, EN30
Anti-corruptie		
10. Schiphol bestrijdt alle vormen van corruptie, inclusief omkoping en afpersing	Gedragcodes, klokkenluidersregeling, fraudereglement Inkoopreglement	SO2-6

Assurancerapport

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. Luchthaven Schiphol Rapport betreffende bepaalde Corporate Responsibility informatie

Opdracht en verantwoordelijkheden

In het jaarverslag legt N.V. Luchthaven Schiphol (hierna 'Schiphol Group') verantwoording af over het beleid ten aanzien van Corporate Responsibility (hierna 'CR'), de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2012 (hierna de 'CR-informatie'). Wij zijn gevraagd door de directie van Schiphol Group om bepaalde CR-informatie in het jaarverslag 2012 van Schiphol Group te beoordelen.

Een beoordeling is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid op basis van werkzaamheden die minder diepgaand zijn dan bij een controleopdracht. De mate van zekerheid die wordt verkregen naar aanleiding van beoordelingswerkzaamheden, is daarom ook lager dan de zekerheid die wordt verkregen naar aanleiding van controlewerkzaamheden.

Onze opdracht is beperkt tot de beoordeling van bepaalde CR-informatie in het hoofdstuk 'Operationele en maatschappelijke jaarrekening', zoals toegelicht in paragraaf 'Rapportagerichtlijnen' op pagina's [114](#) en [115](#) van het jaarverslag. Wij geven geen zekerheid af over andere in het jaarverslag opgenomen CR-informatie aangezien die buiten de reikwijdte van ons onderzoek valt. Wij geven geen zekerheid bij de vooronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte CR-informatie in het jaarverslag, zoals doelstellingen, verwachtingen en ambities.

De directie van Schiphol Group is verantwoordelijk voor het opstellen van de CR-informatie in het jaarverslag. Wij zijn verantwoordelijk voor het verstrekken van een assurancerapport betreffende de CR-informatie zoals toegelicht in de paragraaf 'Rapportagerichtlijnen' op pagina's [114](#) en [115](#) van het jaarverslag.

Verslaggevingcriteria

Schiphol Group heeft verslaggevingcriteria ontwikkeld die zijn gebaseerd op de G3.1-richtlijnen van het Global Reporting Initiative ('GRI'). De door Schiphol Group ontwikkelde criteria kunnen enkele beperkingen bevatten die de betrouwbaarheid van de CR-informatie kunnen beïnvloeden. Dit is adequaat toegelicht op pagina's [109](#) tot en met [118](#) van het jaarverslag.

De CR-informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt, bevat niet de informatie van alle entiteiten van Schiphol Group. Gedetailleerde informatie over de rapportagereikwijdte van Schiphol Group is vermeld in paragraaf 'Reikwijdte van de rapportage' op pagina's [114](#) en [115](#) van het jaarverslag. Wij achten de verslaggevingcriteria relevant en toereikend voor ons onderzoek.

Reikwijdte en werkzaamheden

Wij hebben onze beoordeling verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3410N 'Assuranceopdrachten inzake maatschappelijke verslagen'. De in dit kader uitgevoerde werkzaamheden hebben in hoofdzaak bestaan uit:

- het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de branche, relevante maatschappelijke thema's en kwesties, relevante wetten en regels en de kenmerken van de organisatie;
- het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het verslaggevingbeleid en de consistente toepassing hiervan, waaronder het beoordelen van de uitkomsten van de stakeholderdialoog en de redelijkheid van schattingen gemaakt door de directie;
- het beoordelen van de systemen en processen voor informatieverzameling, maatregelen van interne beheersing en verwerking voor de CR-informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt;
- het beoordelen van de interne en externe documentatie om te bepalen of de CR-informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt adequaat is onderbouwd;
- het beoordelen van de algemene presentatie van de CR-informatie die in de reikwijdte van ons onderzoek valt, conform de verslaggevingcriteria van Schiphol Group;
- het toetsen van de consistentie van de CR-informatie in het jaarverslag; en
- het beoordelen van het toepassingsniveau volgens de G3.1-richtlijnen van GRI.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusie.

Conclusie

Op grond van ons onderzoek hebben wij geen reden te concluderen dat de CR-informatie in het hoofdstuk 'Operationele en maatschappelijke jaarrekening', die binnen de reikwijdte van ons onderzoek valt, zoals toegelicht in de paragraaf 'Rapportagerichtlijnen' op pagina's 114 en 115, geen in alle van materieel belang zijnde opzichten, betrouwbare en toereikende weergave bevat van het beleid ten aanzien van CR, van de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in het verslagjaar, in overeenstemming met de verslaggevingscriteria van Schiphol Group.

Amsterdam, 14 februari 2013

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. S. Barendregt-Roojers RA.

Financiële jaarrekening

Inhoudsopgave

Geconsolideerde jaarrekening

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2012	129
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2012	130
Geconsolideerde balans per 31 december 2012	131
Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen	133
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2012	134
Toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening	135
• Algemene informatie	135
• Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling	135
• Kritische beoordelingen en inschattingen	147
• Management van financiële- en belastingrisico's	148
• Segmentinformatie	157
• Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening	160
• Toelichting op de geconsolideerde balans	172
• Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht	208
• Gebeurtenissen na balansdatum	208
• Gerelateerde partijen	209

Enkelvoudige jaarrekening

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2012	223
Enkelvoudige balans per 31 december 2012	224
Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening	225
Overige gegevens	231

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2012

(in EUR 1.000)

	Toelichting	2012	2011
Netto-omzet	1	1.352.540	1.278.300
Verkoopopbrengst vastgoed		28.064	23.336
Kostprijs verkoop vastgoed		16.551	22.760
Resultaat uit verkoop vastgoed	2	11.513	576
Waardeveranderingen vastgoed	3	- 24.021	- 664
Overige resultaten uit vastgoed		- 12.508	- 88
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	4	605.851	579.834
Personeelsbeloningen	5	182.359	177.470
Afschrijvingen	6	214.897	206.134
Bijzondere waardeveranderingen	7	22.741	1.473
Overige bedrijfskosten	8	17.690	9.114
Totaal bedrijfslasten		- 1.043.538	- 974.025
Exploitatieresultaat		296.494	304.187
Financiële baten en -lasten	9	- 88.082	- 91.252
Resultaat geassocieerde deelnemingen	10	45.464	35.889
Resultaat voor belastingen		253.876	248.824
Winstbelasting	11	- 57.438	- 51.314
Resultaat		196.438	197.510
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders	12	- 2.276	3.025
Aandeelhouders (netto resultaat)		198.714	194.485
Winst per aandeel (x EUR 1)	13	1.068	1.045
Verwaterde winst per aandeel (x EUR 1)	13	1.068	1.045

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat over 2012

(in EUR 1.000)	Toelichting	2012	2011
Resultaat		196.438	197.510
Omrekeningsverschillen	<u>30</u>	- 646	3.795
Waardemutaties afdekkingstransacties	<u>30</u>	- 70.661	- 55.318
Waardemutaties overige belangen	<u>30</u>	914	- 4.617
Totaal niet gerealiseerd resultaat		- 70.393	- 56.140
Totaalresultaat		126.045	141.370
Toekomend aan:			
Minderheidsaandeelhouders		- 2.225	3.150
Aandeelhouders		128.270	138.220

Geconsolideerde balans per 31 december 2012

Activa

(in EUR 1.000)

	Toelichting	31 december 2012	31 december 2011
Vaste activa			
Immateriële activa	<u>14</u>	37.226	41.395
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	<u>15</u>	2.493.218	2.402.813
Activa in aanbouw of ontwikkeling	<u>16</u>	309.304	397.032
Vastgoedbeleggingen	<u>17</u>	1.087.158	1.068.872
Latente belastingvorderingen	<u>18</u>	266.421	255.151
Geassocieerde deelnemingen	<u>19</u>	766.486	725.048
Vorderingen op geassocieerde deelnemingen	<u>20</u>	80.192	92.141
Overige financiële belangen	<u>21</u>	-	6.141
Leningen	<u>23</u>	7.540	1.561
Derivaten	<u>32</u>	22.851	89.565
Overige langlopende vorderingen	<u>24</u>	37.469	34.381
		5.107.865	5.114.100

Vlottende activa

Leasevorderingen	<u>22</u>	-	3.299
Leningen	<u>23</u>	936	30
Activa beschikbaar voor verkoop	<u>25</u>	32.664	23.577
Handels- en overige vorderingen	<u>26</u>	201.872	177.881
Winstbelasting	<u>37</u>	-	3.116
Liquide middelen	<u>27</u>	445.122	413.287
		680.594	621.190
		5.788.459	5.735.290

Passiva

(in EUR 1.000)

	Toelichting	31 december 2012	31 december 2011
Kapitaal en reserves toekomend aan aandeelhouders			
Geplaatst kapitaal	<u>28</u>	84.511	84.511
Agio reserve	<u>28</u>	362.811	362.811
Ingehouden winst	<u>29</u>	2.829.370	2.728.149
Overige reserves	<u>30</u>	- 95.736	- 25.292
		<hr/>	<hr/>
		3.180.956	3.150.179
Minderheidsaandeelhouders	<u>31</u>	21.998	24.334
		<hr/>	<hr/>
Eigen vermogen		3.202.954	3.174.513
Langlopende verplichtingen			
Leningen	<u>32</u>	1.694.711	1.773.877
Leaseverplichtingen	<u>33</u>	54.049	52.597
Personeelsbeloningen	<u>34</u>	30.474	33.227
Overige voorzieningen	<u>35</u>	13.509	17.927
Latente belastingverplichtingen	<u>18</u>	14.054	11.799
Derivaten	<u>32</u>	114.281	63.000
Overige langlopende verplichtingen	<u>36</u>	102.704	89.834
		<hr/>	<hr/>
		2.023.782	2.042.261
Kortlopende verplichtingen			
Leningen	<u>32</u>	191.510	101.834
Leaseverplichtingen	<u>33</u>	2.498	5.914
Derivaten	<u>32</u>	1.586	6.311
Winstbelasting	<u>37</u>	17.257	-
Handels- en overige schulden	<u>38</u>	348.872	404.457
		<hr/>	<hr/>
		561.723	518.516
		<hr/>	<hr/>
		5.788.459	5.735.290

Mutatieoverzicht van het geconsolideerde eigen vermogen

(in EUR 1.000)

Toelichting	Toekomend aan de aandeelhouders				Minderheids	Totaal
	Geplaatsd kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst	Overige reserves	aandeel houders	
Stand per 31 december 2010	84.511	362.811	2.609.827	30.973	21.295	3.109.417
Resultaat	-	-	194.485	-	3.025	197.510
Niet gerealiseerd resultaat	30,31	-	-	- 56.265	125	- 56.140
Totaalresultaat	-	-	194.485	- 56.265	3.150	141.370
Uitbetaling van dividend	29	-	- 76.163	-	- 111	- 76.274
Stand per 31 december 2011	84.511	362.811	2.728.149	- 25.292	24.334	3.174.513
Resultaat	-	-	198.714	-	- 2.276	196.438
Niet gerealiseerd resultaat	30,31	-	-	- 70.444	51	- 70.393
Totaalresultaat	-	-	198.714	- 70.444	- 2.225	126.045
Uitbetaling van dividend	29	-	- 97.493	-	- 111	- 97.604
Stand per 31 december 2012	84.511	362.811	2.829.370	- 95.736	21.998	3.202.954

	dividend over 2011, betaald in 2012	dividend over 2010, betaald in 2011
Dividend toekomend aan aandeelhouders (x EUR 1)	97.493.000	76.163.000
Aantal uitstaande aandelen rechthebbende op dividend	186.147	186.147
Dividend per aandeel (x EUR 1)	524	409

Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2012

(in EUR 1.000)

	Toelichting	2012	2011
Kasstroom uit operationele activiteiten:			
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	<u>40</u>	482.171	526.670
Betaalde winstbelasting		- 24.005	- 60.164
Betaalde interest		- 98.580	- 103.481
Ontvangen interest		6.995	11.347
Ontvangen dividend		32.245	12.991
Kasstroom uit operationele activiteiten		398.826	387.363
Kasstroom uit investeringsactiviteiten			
Investerings in immateriële activa	<u>14</u>	- 9.395	- 11.133
Investerings in materiële vaste activa	<u>16</u>	- 302.616	- 252.148
Ontvangen uit desinvesteringen vastgoed	<u>2</u>	28.064	17.059
Ontvangen uit desinvesteringen operationele activa	<u>15</u>	107	558
Acquisities	<u>41</u>	-	- 3.550
Verkoop van dochteronderneming	<u>19</u>	-	362
Kapitaaluitbreiding in geassocieerde deelnemingen	<u>19</u>	- 11.235	- 9.419
Verkoop overige belangen	<u>21</u>	7.058	-
Ontvangen aflossing leningen	<u>23</u>	50	2.808
Verstreking langlopende leningen	<u>23</u>	- 2.390	-
Ontvangen termijnen financiële lease	<u>22</u>	1.609	3.079
Ontvangen op overige langlopende vorderingen	<u>24</u>	-	1.594
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		- 288.748	- 250.790
Vrije kasstroom		110.078	136.573
Kasstroom uit financieringsactiviteiten			
Ontvangen uit opgenomen leningen	<u>32</u>	126.651	583.034
Betaalde aflossingen op leningen	<u>32</u>	- 94.937	- 460.770
Afwikkeling van derivaten	<u>30</u>	- 8.940	- 15.076
Betaald dividend	<u>29</u>	- 97.604	- 76.274
Financiële lease materiële vaste activa	<u>33</u>	4.232	689
Betaald op overige langlopende verplichtingen	<u>36</u>	1.129	2.136
Betaalde termijnen financiële lease	<u>33</u>	- 8.363	- 61.377
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		- 77.832	- 27.638
Nettokasstroom		32.246	108.935
Stand liquide middelen bij aanvang boekjaar	<u>27</u>	413.287	304.202
Nettokasstroom		32.246	108.935
Koers- en omrekeningsverschillen	<u>9</u>	- 411	150
Stand liquide middelen ultimo boekjaar	27	445.122	413.287

Toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening

Algemene informatie

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

Schiphol Group is een luchthavenonderneming met Amsterdam Airport Schiphol als belangrijkste luchthaven. Schiphol Group wil duurzame waarde creëren voor haar stakeholders, rekening houdend met de verschillende belangen die zij hebben. In haar handelen staan haar kernwaarden centraal: betrouwbaar, efficiënt, gastvrij, inspirerend en duurzaam. De missie van Schiphol Group is Nederland te verbinden met alle belangrijke economische, politieke en culturele steden en centra in de wereld. Amsterdam Airport Schiphol wil Europe's Preferred Airport zijn en blijven, de luchthaven die waardering oogst op grond van kwaliteit, capaciteit en een uitgebreide netwerk van bestemmingen. Wij willen luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en reizigers optimaal bedienen met een goed gepositioneerde luchthaven en moderne faciliteiten.

De Raad van Commissarissen heeft op 14 februari 2013 ingestemd met de jaarrekening zoals opgemaakt door de directie. De directie legt de jaarrekening ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, die plaatsvindt op 17 april 2013.

Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling

Hierna volgt een uiteenzetting van de grondslagen voor consolidatie, waardering van activa en passiva en bepaling van het resultaat van Schiphol Group. Deze grondslagen zijn in overeenstemming met IFRS, voorzover aanvaard door de EU en worden consistent toegepast op alle informatie die wordt gepresenteerd, tenzij anders is aangegeven. Voorts wordt, voor zover van toepassing, voldaan aan de wettelijke bepalingen betreffende de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW. Als waarderingsgrondslag hanteert Schiphol Group het historische kostprijsstelsel, uitgezonderd de tot de vastgoedbeleggingen behorende gebouwen en gronden, derivaten en overige financiële belangen. Deze posten worden gewaardeerd tegen reële waarde.

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

Er zijn geen gewijzigde en/of nieuwe standaarden en interpretaties die toegepast worden met ingang van 1 januari 2012 door Schiphol Group die een significante invloed hebben op de toelichtingen en financiële gegevens in deze jaarrekening.

Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden die verplicht zijn met ingang van 2013 of later

Schiphol Group heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van bestaande standaarden of interpretaties vrijwillig vervroegd toegepast die pas met ingang van het boekjaar 2013 of later verplicht zijn.

Schiphol Group onderzoekt momenteel de consequenties van de volgende nieuwe standaarden, interpretaties en wijzigingen van bestaande standaarden, waarvan toepassing verplicht is met ingang van de jaarrekening over 2013 of later indien vermeld:

- IFRS 1, Eerste toepassing van International Financial Reporting Standards (verplicht met ingang van 1 januari 2013)
- IFRS 7, Financiële instrumenten (verplicht met ingang van 1 januari 2013)
- IFRS 9, Financiële instrumenten, Classificatie en waardering (nog niet goedgekeurd, verplicht met ingang van 1 januari 2015)
- IFRS 10, Geconsolideerde jaarrekening en aanpassingen in IAS 27 Geconsolideerde en enkelvoudige jaarrekening (verplicht met ingang van 1 januari 2014)
- IFRS 11, Samenwerkingsverbanden en aanpassingen in IAS 28 Geassocieerde deelnemingen en Joint Ventures (verplicht met ingang van 1 januari 2014)
- IFRS 12, Toelichting van belangen in andere entiteiten (verplicht met ingang van 1 januari 2014)
- IFRS 13, Waardering tegen reële waarde (verplicht met ingang van het boekjaar 2013)
- IAS 1, Wijzigingen in presentatie van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten (verplicht met ingang van 1 juli 2012)
- IAS 19, Personeelsbeloningen aanpassing (verplicht met ingang van 1 januari 2013)
- Annual improvement projects 2011
- IAS 32, Financiële instrumenten aanpassing (verplicht met ingang van 1 januari 2014)

Zie voor een toelichting inzake IFRS 10,11 en 12 de toelichting bij Joint Ventures en Minderheidsbelangen.

Stelselwijziging in verband met amendement IAS 19 Personeelsbeloningen (verplicht per 1 januari 2013)

Op 5 juni 2012 heeft de Europese Unie het amendement op IAS 19 aanvaard. Schiphol Group past deze verplichting vanaf 1 januari 2013 toe. De nieuwe IAS 19 Personeelsbeloningen bevat een aantal wijzigingen op het gebied van opname, presentatie en toelichting die de pensioenverslaggeving minder complex en beter vergelijkbaar moet maken. Belangrijkste wijzigingen betreffen het niet meer toestaan van de toepassing van de 'corridormethodiek', het verwachte beleggingsrendement dient net als de interestkosten op de pensioenverplichting te worden berekend op basis van de IAS 19 rekenrente (die wordt afgeleid van het rendement op hoogwaardige ondernemingsobligaties) en de toelichtingsvereisten, met name met betrekking tot specifieke pensioenrisico's, worden sterk uitgebreid. Aangezien nagenoeg alle pensioenregelingen zich kwalificeren als toegezegd-pensioenregeling zullen de effecten op de winst- en verliesrekening naar verwachting beperkt zijn. Onderstaand is het overzicht opgenomen van de wijzigingen in IAS 19 op de huidige verwerking in de jaarrekening op basis van de nieuwe regels. Deze zullen met ingang van 1 januari 2013 toegepast worden.

Aanpassing vergelijkende cijfers

De vergelijkende cijfers over 2011 zijn aangepast. Dit heeft ten eerste betrekking op de uitsplitsing van de belastinglatenties per belastingautoriteit. Het betreft hier een balansreclassificatie. De intercompany opbrengsten en bedrijfslasten zijn daarnaast bij Alliances & Participations aangepast waarbij activering van uren niet meer als opbrengst wordt verantwoord maar in mindering wordt gebracht op de bedrijfslasten. Bovenstaande heeft alleen effect op de intercompany omzet die geëlimineerd wordt.

Dochterondernemingen, joint ventures en geassocieerde deelnemingen

(a) Algemeen

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

(b) Dochterondernemingen

De financiële gegevens van N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen worden volgens de integrale consolidatiemethode opgenomen. Onder dochterondernemingen worden verstaan de maatschappijen waarin door N.V. Luchthaven Schiphol zeggenschap over het zakelijke en financiële beleid wordt uitgeoefend. Het aandeel van overige aandeelhouders in het geconsolideerde eigen vermogen en het geconsolideerde resultaat is in de balans vermeld onder het eigen vermogen (minderheidsaandeelhouders) en in de winst- en verliesrekening onder resultaat toekomstend aan minderheidsaandeelhouders.

De resultaten van de in de loop van het jaar overgenomen dochterondernemingen worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap zeggenschap heeft verkregen over het beleid van de dochteronderneming. De financiële gegevens van de in de loop van het jaar afgestoten dochterondernemingen blijven in de consolidatie opgenomen tot aan het moment dat geen sprake meer is van zeggenschap.

(c) Joint ventures

(in EUR 1.000)	Huidige IAS 19	Aanpassingen	Nieuwe IAS 19
	verwerking		verwerking
Waarde van verplichtingen 1 januari 2012	27.741	2.586	30.327
Verwerking ten laste van resultatenrekening (Actuariële) resultaten via het totaalresultaat	2.633	- 343	2.290
Betaling van premies werknemers	- 4.804	-	- 4.804
Waarde van verplichtingen 31 december 2012	25.570	5.018	30.588
Overige personeelsvoorzieningen	4.904	-	4.904
Totaal	30.474	5.018	35.492

De financiële gegevens van geassocieerde deelnemingen die als joint venture kwalificeren, worden proportioneel geconsolideerd. Een joint venture is een contractuele overeenkomst waarbij twee of meer partijen een economische activiteit aangaan waarover zij gezamenlijke zeggenschap hebben. De resultaten van de in de loop van het jaar gevormde joint ventures worden geconsolideerd vanaf het moment waarop de vennootschap gezamenlijke zeggenschap heeft verkregen over het beleid van de joint venture. De financiële gegevens van de in de loop van het jaar afgestoten joint ventures blijven in de consolidatie opgenomen tot aan het moment dat geen sprake meer is van gezamenlijke zeggenschap.

(d) Geassocieerde deelnemingen

Onder geassocieerde deelnemingen worden verstaan die entiteiten waarop de vennootschap invloed van betekenis kan uitoefenen. De geassocieerde deelnemingen worden gewaardeerd op basis van de equity methode, dat wil zeggen initieel tegen kostprijs die vervolgens wordt aangepast voor ons aandeel in de mutaties in het eigen vermogen van de geassocieerde deelneming. De waardering van deze geassocieerde deelnemingen omvat de goodwill ontstaan bij verwerving. Het aandeel van de vennootschap in de resultaten van geassocieerde deelnemingen waarop invloed van betekenis kan worden uitgeoefend wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening (aandeel in resultaat geassocieerde deelnemingen). De cumulatieve mutaties in het eigen vermogen van de deelneming worden naar evenredigheid van het belang van de vennootschap verwerkt in de post geassocieerde deelnemingen. De verantwoording van het aandeel van Schiphol Group in de resultaten van geassocieerde deelnemingen in de winst- en verliesrekening en in de post geassocieerde deelnemingen wordt gestaakt zodra hierdoor de waarde van de geassocieerde deelneming in de balans negatief zou worden terwijl wij geen verplichtingen zijn aangegaan of betalingen hebben gedaan in naam van de geassocieerde deelneming. Een geassocieerde deelneming wordt verantwoord onder de overige financiële belangen vanaf het moment dat geen sprake meer is van invloed van betekenis noch van zeggenschap.

(e) Verwerving van dochterondernemingen, joint ventures en geassocieerde deelnemingen

Een verwerving van een dochteronderneming, geassocieerde deelneming of joint venture wordt verantwoord in overeenstemming met de overnamemethode. Onder deze methode bestaat de

kostprijs van een overname uit de som van de reële waarden van de door de overnemende partij overgedragen activa op de overnamedatum, de door de overnemende partij aangegane verplichtingen jegens voormalige eigenaren van de overgenomen partij, de door de overnemende partij uitgegeven aandelenbelangen en de gerelateerde transactiekosten. De overgenomen identificeerbare activa en (voorwaardelijke) verplichtingen worden initieel gewaardeerd op reële waarde per overnamedatum. Het verschil tussen de kostprijs van de overname en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van verkregen activa en verplichtingen wordt in de geconsolideerde jaarrekening verantwoord als goodwill onder de immateriële activa (voor wat betreft dochterondernemingen en joint ventures) of als onderdeel van de waarde van de deelneming. Indien dit verschil negatief is, wordt het verschil direct in de winst- en verliesrekening verantwoord. Kosten in verband met een overname worden direct verantwoord in de winst- en verliesrekening.

(f) Eliminaties

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

Enkelvoudige winst- en verliesrekening

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

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld op basis van de indirecte methode.

Segmentinformatie

Een operationeel segment is een duidelijk te onderscheiden onderdeel van een onderneming dat bedrijfsactiviteiten onderneemt met daaraan verbonden opbrengsten, kosten en operationele resultaten en waarover afzonderlijke financiële informatie beschikbaar is die regelmatig wordt beoordeeld door de directie ter beoordeling van de prestatie van het segment en om beslissingen te nemen over

de aan het segment toe te kennen middelen. Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportage doeleinden worden samengevoegd tot negen reporting segmenten gezien de omvang en kenmerken van de operationele segmenten. Overheadkosten op groepsniveau worden aan de segmenten toegerekend, grotendeels op basis van hun relatieve aandeel in de directe kosten van Schiphol Group.

Vreemde valuta

(a) Functionele- en presentatievaluta

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

(b) Transacties, activa en passiva

Transacties (investeringen, opbrengsten en kosten) in vreemde valuta worden verwerkt tegen de koers van afwikkeling. Monetaire activa en passiva (vorderingen, schulden en liquide middelen) in vreemde valuta worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen die zich voordoen bij deze omrekening en bij afwikkeling van deze posten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord onder de financiële baten en -lasten. Hetzelfde geldt voor koersverschillen op niet-monetaire activa en passiva, tenzij winsten of verliezen op deze posten rechtstreeks in het eigen vermogen worden opgenomen. In dat geval worden de koersverschillen ook rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord. Een uitzondering op vorenstaande betreft de koersverschillen uit hoofde van financiële instrumenten in vreemde valuta, waartegen derivaten worden aangehouden met het doel koersrisico's op toekomstige kasstromen af te dekken. Koersverschillen op deze financiële instrumenten worden verantwoord in het eigen vermogen, mits de afdekking in hoge mate effectief is. Het ineffectieve gedeelte wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en -lasten.

(c) Dochterondernemingen, joint ventures en geassocieerde deelnemingen

Opbrengsten en kosten in vreemde valuta worden omgerekend tegen een gemiddelde koers. Activa en passiva worden omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. Goodwill en reële waardeaanpassingen die ontstaan bij de acquisitie van een deelneming worden gezien als activa en passiva van de betreffende deelneming,

en worden eveneens omgerekend tegen de op de balansdatum vigerende koers. De koersverschillen die ontstaan bij de omrekening van balans en winst- en verliesrekening van dochterondernemingen, joint ventures en geassocieerde deelnemingen buiten de eurozone worden rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord onder de reserve omrekeningsverschillen. Bij vervreemding van een dochteronderneming, joint venture of deelneming buiten de eurozone worden de cumulatieve omrekeningsverschillen, die eerst in de reserve omrekeningsverschillen werden verantwoord, in de winst- en verliesrekening verantwoord als onderdeel van het resultaat uit hoofde van de vervreemding.

Opbrengsten

Veel van de activiteiten van Schiphol Group genereren opbrengsten die kwalificeren als opbrengsten uit het verrichten van diensten (havengelden, concessies, verhuringen, autoparkeergelden). Deze opbrengsten worden verantwoord naar rato van de verrichte prestaties op balansdatum en voor zover het resultaat betrouwbaar kan worden geschat. De opbrengsten uit winkelverkoop komen voort uit verkoop van goederen en worden verantwoord op het moment dat deze verkooptransacties plaatsvinden.

Onder totale omzet wordt verstaan de opbrengst van geleverde diensten onder aftrek van kortingen en over de omzet geheven belastingen (BTW en accijnzen). De netto-omzet is gelijk aan de totale omzet verminderd met omzet uit transacties tussen groepsmaatschappijen. Kosten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord in het jaar waarin de daarmee verbandhoudende omzet is verantwoord.

Financiële baten en -lasten

Rentebaten en -lasten worden verantwoord op basis van tijdsevenredigheid, rekening houdend met het effectieve rendement van verstrekte leningen of verplichtingen. Royalties worden opgenomen volgens het toerekeningsbeginsel. Dividend wordt verantwoord op het moment dat de onderneming het recht heeft verkregen om de betaling te ontvangen.

Winst per aandeel

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

Immateriële activa

Onder immateriële activa worden begrepen goodwill, contractgerelateerde activa en software. Goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures wordt opgenomen onder de immateriële activa. Goodwill ontstaan bij de acquisitie van geassocieerde deelnemingen is begrepen in de boekwaarde van geassocieerde deelnemingen volgens de equitymethode. Goodwill wordt initieel opgenomen tegen kostprijs, zijnde het verschil tussen de kostprijs van de overname en het aandeel van de vennootschap in de reële waarde van verkregen activa en passiva. Vervolgens wordt goodwill gewaardeerd tegen kostprijs verminderd met cumulatieve bijzondere waardeverminderingen. Op de post goodwill wordt niet afgeschreven. Goodwill wordt toegerekend aan de kasstroomgenererende eenheid (dochteronderneming, joint venture of geassocieerde deelneming) waaraan deze is gerelateerd. Deze toerekening is verder beschreven bij de toelichting op de post immateriële activa in de balans.

De post contractgerelateerde activa betreft overgenomen contracten bij overname van activiteiten van derden. Deze contracten worden gewaardeerd tegen reële waarde op overnamedatum verminderd met cumulatieve afschrijvingen en eventuele bijzondere waardeverminderingen. De contracten worden afgeschreven over de resterende contractduur.

Software omvat de posten softwarelicenties en interne ontwikkeling ICT-toepassingen. Intern ontwikkelde software wordt geactiveerd tegen de kosten van op basis van tijdregistratie vastgelegde interne en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van ICT projecten. Interne en externe uren in de initiatief- en definitiefase worden niet geactiveerd. Software wordt lineair afgeschreven over de gebruiksduur.

Activa in aanbouw of ontwikkeling

Alle investeringsuitgaven, uitgezonderd investeringsuitgaven met betrekking tot immateriële activa, worden initieel verantwoord onder activa in aanbouw of ontwikkeling, indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag hiervan betrouwbaar kan worden bepaald. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie categorieën:

- (a) activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten;
- (b) activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige vastgoedbeleggingen;
- (c) activa in aanbouw of ontwikkeling in opdracht van derden.

Activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten (categorie a) worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, inclusief:

- bouwrente voor alle investeringen. Dit betreft de gedurende de realisatie aan derden verschuldigde rente op vreemd vermogen die kan worden toegerekend aan de investering;
- de kostprijs van uren van eigen medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten.

Op activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten wordt niet afgeschreven. Wel kan sprake zijn van bijzondere waardeveranderingen. Hetzelfde geldt voor activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige vastgoedbeleggingen (categorie b) tot aan het moment dat de reële waarde op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Alsdan vindt waardering van deze activa plaats tegen reële waarde waarbij de mutaties in de reële waarde in de winst- en verliesrekening worden verantwoord onder de waardeveranderingen vastgoed.

Bij ingebruikname worden de activa onder categorie a tegen historische kostprijs overgeboekt naar de activa ten behoeve van operationele activiteiten en vangt tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aan. De activa onder categorie b worden bij oplevering tegen reële waarde overgeboekt naar vastgoedbeleggingen. Voor de wijze waarop vastgoedbeleggingen verder worden behandeld wordt verwezen naar de afzonderlijke beschrijving van grondslagen voor deze balanspost.

Op activa in aanbouw of ontwikkeling in opdracht van derden (categorie c) wordt de percentage of completion methode toegepast. Opbrengsten en kosten uit hoofde van dergelijke activiteiten worden verantwoord onder respectievelijk verkoopopbrengst vastgoed en kostprijs verkoop vastgoed in de winst- en verliesrekening naar rato van het stadium van voltooiing van de projectactiviteiten op de balansdatum.

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Tot de activa ten behoeve van operationele activiteiten behoren banen, rijbanen, platformen, parkeerterreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen. Activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van ontvangen bijdragen, lineaire afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen. Latere uitgaven worden aan de boekwaarde van deze activa toegevoegd indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag van de economische voordelen betrouwbaar kan worden bepaald.

De activa ten behoeve van operationele activiteiten worden, met uitzondering van de grond, volgens de lineaire methode afgeschreven. Afschrijving vindt plaats over de gebruiksduur. Deze termijn is onder andere afhankelijk van de aard van het actief en de componenten waaruit het actief bestaat. De gebruiksduur en de restwaarden worden elk jaareinde geëvalueerd.

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

Dagelijkse onderhoudskosten worden verantwoord in de winst- en verliesrekening en planmatig groot onderhoud met een meerjaren karakter wordt geactiveerd.

Afschrijvingen

De immateriële activa en activa ten behoeve van operationele activiteiten worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van onderstaande afschrijvingstermijnen. Op goodwill, vastgoedbeleggingen, objecten in aanbouw en op grond wordt niet afgeschreven.

Immateriële activa

Contractgerelateerde activa	5 jaar
ICT uren in het kader van ontwikkeling ICT toepassingen	5 jaar
Softwarelicenties	5 jaar

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Banen, rijbanen	15-60 jaar
Platformen	30-60 jaar
Verharde terreinen en dergelijke:	
· Parkeerterreinen	30 jaar
· Wegen	30 jaar
· Tunnels en viaducten	40 jaar
· Drainage- en ontwateringswerken	20-40 jaar
Gebouwen	20-40 jaar
Installaties	5-30 jaar
Overige vaste bedrijfsmiddelen	5-20 jaar

Bijzondere waardeveranderingen

De boekwaarde van (financieel) vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardeverandering. Voor goodwill wordt voornoemde toets jaarlijks uitgevoerd, ongeacht of sprake is van dergelijke aanwijzingen. De realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs in het kader van de normale bedrijfsvoering minus de geschatte kosten van voltooiing en de geschatte kosten die nodig zijn om de verkoop te realiseren. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen die naar verwachting zullen voortvloeien uit het voortgezette gebruik van een actief en uit zijn vervreemding aan het eind van zijn gebruiksduur. Voornoemde toets wordt uitgevoerd op het niveau van de kasstroomgenererende eenheden. Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardeverandering opgenomen in de winst- en verliesrekening en wordt de boekwaarde van het actief verlaagd tot zijn realiseerbare waarde. Voorts wordt, voor zover van toepassing, de lineaire afschrijving over de resterende gebruiksduur bijgesteld. Indien er aanwijzingen bestaan die duiden op de noodzaak tot het terugdraaien van een eerder toegepaste bijzondere waardeverandering wordt de boekwaarde van het actief verhoogd naar de realiseerbare waarde. Waardeveranderingen op goodwill ontstaan bij de acquisitie van dochterondernemingen en joint ventures worden niet teruggenomen.

Vastgoedbeleggingen

Vastgoedbeleggingen worden gewaardeerd tegen reële waarde. Dit geldt ook zolang zij nog onderdeel uitmaken van de activa in aanbouw of ontwikkeling, mits de reële waarde op dat moment al op betrouwbare wijze kan worden bepaald. Zolang dit nog niet mogelijk is vindt waardering plaats tegen historische kostprijs. Bij gereedkoming vindt een overboeking tegen reële waarde plaats naar de post vastgoedbeleggingen. Een eventueel verschil tussen de reële waarde en de historische kostprijs wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder waardeveranderingen vastgoed.

Extern aangekocht vastgoed wordt initieel gewaardeerd tegen kostprijs, verminderd met transactiekosten. Uitgaven na ingebruikneming van vastgoed worden geactiveerd indien zij betrouwbaar zijn te bepalen en toekomstige economische voordelen opleveren. Overige uitgaven worden direct ten laste van het resultaat gebracht.

Alle objecten in de portefeuille worden minimaal éénmaal per jaar getaxeerd door onafhankelijke externe taxateurs. De reële waarde waartegen vastgoedbeleggingen in de balans worden gepresenteerd houdt, ter voorkoming van dubbeltellingen, rekening met de in de balans opgenomen huurincentives. Brutohuuropbrengsten uit operationele huurovereenkomsten worden op tijdsevenredige basis over de periode van de huurovereenkomsten verantwoord. Huurvrije perioden, huurkortingen en andere huurincentives worden verwerkt als een integraal deel van de totale brutohuuropbrengsten. Servicekosten hebben betrekking op kosten voor energie, huismeesters, onderhoud en dergelijke, die op grond van de huurovereenkomst doorberekend kunnen worden aan de huurder. Het niet doorberekende deel van de servicekosten heeft voor een groot deel betrekking op niet verhuurde vastgoedbeleggingen en wordt opgenomen in de winst- en verliesrekening. De kosten en doorbelastingen worden niet afzonderlijk in de winst- en verliesrekening vermeld.

De tot de vastgoedbeleggingen behorende gronden worden eveneens gewaardeerd op reële waarde. De taxatie van gronden wordt door interne en externe taxateurs uitgevoerd, waarbij ieder jaar een ander gedeelte van onze totale grondposities door onafhankelijke externe taxateurs wordt gewaardeerd. De marktwaarde van de in erfpacht en grondhuur uitgegeven terreinen wordt berekend door discontering van de jaarlijkse canons en eindwaarde van de betreffende contracten (DCF-methode).

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

Winstbelastingen

De winstbelasting op het resultaat over het boekjaar omvat de over de verslaggevingsperiode verschuldigde en verrekenbare winstbelastingen en latente winstbelastingen. Deze zijn berekend op basis van de geldende belastingwetgeving en -tarieven. Belastingen op het resultaat omvatten alle belastingen die zijn gebaseerd op fiscale winsten en verliezen, inclusief niet-verrekenbare belastingen die door dochterondernemingen, geassocieerde deelnemingen of joint ventures zijn verschuldigd.

De winstbelasting wordt in de winst- en verliesrekening verantwoord, behoudens voor zover deze betrekking heeft op posten die rechtstreeks in het eigen vermogen worden opgenomen. In dit geval wordt de belasting in het eigen vermogen verwerkt.

De over het boekjaar verschuldigde en verrekenbare acute belasting is de naar verwachting te betalen belasting over de belastbare winst over het boekjaar, alsmede correcties op de over de voorgaande jaren verschuldigde belasting.

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

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

Latente belastingverplichtingen worden verantwoord voor belastbare tijdelijke verschillen in verband met investeringen in dochterondernemingen, geassocieerde

deelnemingen en joint ventures, tenzij de vennootschap in staat is het tijdstip van afwikkeling van het tijdelijke verschil te bepalen en het waarschijnlijk is dat het tijdelijke verschil in de voorzienbare toekomst niet zal worden afgewikkeld.

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

Lease

(a) Classificatie

Activa waarvan de vennootschap of haar dochterondernemingen krachtens een leaseovereenkomst het economisch eigendom hebben, worden geclassificeerd als financiële lease. De vennootschap of haar dochterondernemingen hebben het economisch eigendom indien vrijwel alle aan het eigendom verbonden risico's en voordelen aan haar zijn overgedragen.

Leaseovereenkomsten waarbij het economisch eigendom van de activa in handen is van derden worden geclassificeerd als operationele lease. In de classificatie van leaseovereenkomsten als operationele- of financiële lease is de economische realiteit leidend (niet de vorm van het contract).

(b) Schiphol Group als huurder in een financiële lease

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

constante periodieke rentevoet op het resterende saldo van de verplichtingen wordt getoond.

(c) Schiphol Group als huurder in een operationele lease

Voor contracten waar het economisch eigendom in handen is van derden, worden uitsluitend de huurtermijnen lineair, rekening houdend met huurincentives, als kosten verantwoord in de winst- en verliesrekening.

(d) Schiphol Group als verhuurder in een financiële lease

Activa die het onderwerp zijn van een verhuurovereenkomst die classificeert als financiële lease, worden in de balans opgenomen als een leasevordering tot een bedrag dat bij aangaan van het contract gelijk is aan de contante waarde van de minimaal te ontvangen leasebetalingen. De ontvangen leasetermijnen worden op een zodanige manier verdeeld tussen de financieringsbaten en aflossing van de uitstaande vordering, dat gedurende elke periode van de lease een constante periodieke rentevoet op het resterende saldo van de vorderingen wordt getoond.

(e) Schiphol Group als verhuurder in een operationele lease

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

Vorderingen op geassocieerde deelnemingen en leningen

Vorderingen op geassocieerde deelnemingen en leningen worden initieel gewaardeerd tegen kostprijs, zijnde de reële waarde van de uitgegeven lening verminderd met transactiekosten. Vervolgens worden de vorderingen op geassocieerde deelnemingen en leningen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs. Verschillen tussen de aflossingswaarde enerzijds en de boekwaarde anderzijds worden daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rentemethodiek.

Overige financiële belangen

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

door middel van waarderingstechnieken wordt het overige financiële belang gewaardeerd tegen de kostprijs. Wijzigingen in de reële waarde van deze overige financiële belangen worden, via het totaalresultaat, verantwoord in het eigen vermogen onder de post reserve overige financiële belangen in het jaar waarin de wijziging zich voordoet. Het van deze geassocieerde deelnemingen ontvangen dividend en het verschil tussen verkoopprijs en kostprijs in geval van verkoop van het overige financiële belang wordt verantwoord in de winst- en verliesrekening onder de financiële baten en -lasten.

Derivaten

De vennootschap classificeert de financiële instrumenten in de volgende categorieën: verplichtingen en vorderingen, reële waarde door de winst- en verliesrekening of als activa beschikbaar voor verkoop. Er wordt uitsluitend gebruik gemaakt van derivaten om het risico van wijzigingen in toekomstige kasstromen terzake van periodiek te betalen rente en aflossing van financiering af te dekken. Deze wijzigingen in kasstromen kunnen het gevolg zijn van ontwikkelingen in marktrente en valutakoersen. De ter afdekking van deze risico's gebruikte afdekkinginstrumenten zijn renteswaps en valutaswaps.

Derivaten worden bij de eerste verwerking in de jaarrekening opgenomen tegen de reële waarde op de datum waarop het derivatencontract wordt gesloten en vervolgens tegen de reële waarde op elk rapporteringsmoment. De methode voor verantwoording van het resultaat is afhankelijk van de vraag of hedge accounting wordt toegepast en zo ja, of de hedgerelatie effectief is. Indien de hedgerelatie effectief is, dan wordt voor deze derivaten kasstroomhedge accounting toegepast.

Bij het afsluiten van een afdekkingstransactie wordt de afdekkingsrelatie formeel gedocumenteerd. Periodiek wordt getoetst of de afdekkingstransactie over de afgelopen periode effectief is geweest en of de afdekkingstransactie naar verwachting over de komende periode effectief zal zijn.

Indien het afdekkingsinstrument afloopt, wordt verkocht, wordt beëindigd, wordt uitgeoefend, of niet langer voldoet aan de criteria voor het mogen toepassen van hedge accounting, dan wordt de toepassing daarvan per direct gestaakt. De tot dan gecumuleerde mutaties in de reële waarde van het betreffende afdekkingsinstrument blijven in de afdekkingsreserve en worden in de winst- en

verliesrekening verantwoord op het moment dat de initieel afgedekte kasstroom zich voordoet.

Overige langlopende vorderingen

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

Activa aangehouden voor verkoop

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

Handels- en overige vorderingen

De handels- en overige vorderingen worden opgenomen tegen reële waarde. Vervolgens worden deze vorderingen gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs onder aftrek van een voorziening voor oninbaarheid. Toevoegingen aan deze voorziening en vrijval van deze voorziening worden verantwoord in de winst- en verliesrekening.

Liquide middelen

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

Eigen vermogen

(a) Geplaatst kapitaal

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

(b) Agio reserve

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

(c) Ingehouden winst

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

(d) Overige reserves

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

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

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

Leningen

Deze post betreft obligaties en onderhandse leningen evenals schulden aan kredietinstellingen. Leningen worden initieel gewaardeerd tegen de reële waarde van de opgenomen lening verminderd met transactiekosten. Vervolgens worden de leningen gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Het verschil tussen de aflossingswaarde en de boekwaarde wordt daarbij afgeschreven over de resterende looptijd volgens de effectieve rentemethodiek.

Leningen worden verantwoord onder de kortlopende schulden voor zover wordt verwacht dat aflossing binnen 1 jaar na balansdatum zal plaatsvinden.

Personeelsbeloningen

Personeelsbeloningen worden onderverdeeld in vier categorieën:

(a) kortetermijn personeelsbeloningen;

(b) vergoedingen na uitdiensttreding;

(c) andere langetermijn personeelsbeloningen;

(d) ontslagvergoedingen.

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

(a) Kortetermijn personeelsbeloningen

Kortetermijn personeelsbeloningen zijn personeelsbeloningen die betaalbaar zijn binnen 1 jaar na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties heeft verricht. Binnen Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit salarissen (inclusief vakantiegeld) en alle vaste en variabele toeslagen, bijdragen voor werknemersverzekeringen, doorbetaling loon bij ziekte, winstdeling en variabele beloning (kortetermijn). De kosten uit hoofde van deze personeelsbeloningen worden in de winst- en verliesrekening verantwoord op het moment dat de prestaties zijn verricht of rechten op beloningen zijn ontstaan (bijvoorbeeld vakantiegeld).

(b) Vergoedingen na uitdiensttreding

Deze categorie vergoedingen betreft personeelsbeloningen die verschuldigd kunnen zijn na beëindiging van het dienstverband. Onder deze categorie vallen zaken als pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag, vergoeding ziektekostenverzekering voor gepensioneerden en de aanvullende uitkering bij arbeidsongeschiktheid. Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. De pensioenregeling wordt aangemerkt als een collectieve regeling van meerdere werkgevers en kwalificeert als een toegezegd-pensioenregeling. Schiphol Group beschikt echter over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen, omdat het ABP niet in staat is de hiervoor benodigde gegevens aan te leveren. Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen.

Als gevolg hiervan is bij de berekening van de verplichtingen voortvloeiend uit de pensioenregeling volstaan met het in de winst- en verliesrekening opnemen van de verschuldigde premie terzake van de pensioenen. Voor de toegezegd-pensioenregelingen van enkele dochterondernemingen en joint ventures is wel de informatie beschikbaar die noodzakelijk is voor de verantwoording als toegezegd-pensioenregeling. In die gevallen wordt in de balans een netto vordering of verplichting opgenomen die het totaal is van de volgende bedragen:

1. de contante waarde van de brutoverplichtingen uit hoofde van de toegezegd-pensioenregeling op de balansdatum. Deze verplichtingen worden berekend in overeenstemming met de projected unit credit method. Volgens deze methode wordt de contante waarde van de pensioenverplichting per werknemer bepaald op basis van het aantal actieve dienstjaren tot aan de balansdatum, het geraamde salarisniveau per de verwachte pensioneringsdatum en de marktrente.
2. vermeerderd met enige actuariële winsten (verminderd met enige actuariële verliezen) die nog niet zijn opgenomen in de winst- en verliesrekening. Actuariële winsten en verliezen worden niet in de winst- en verliesrekening verantwoord, tenzij deze cumulatief buiten een bandbreedte van 10% van de contante waarde van verplichtingen uit hoofde van de regeling of, indien hoger, de reële waarde van de bijbehorende beleggingen vallen. Het deel dat buiten de bandbreedte valt, wordt ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht over de resterende arbeidsjaren van de deelnemers (corridor methode).
3. verminderd met enige nog niet opgenomen pensioenkosten van verstreken diensttijd. Indien als gevolg van de herziening van pensioenregelingen de verwachte verplichtingen op basis van toekomstige salarisniveaus ten aanzien van reeds verstreken dienstjaren (backservicekosten) toenemen, wordt deze toename niet volledig verantwoord in de periode waarin de rechten verleend worden, maar gespreid over de resterende dienstjaren ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht.
4. verminderd met de reële waarde van eventuele fondsbeleggingen op de balansdatum waaruit de verplichtingen direct moeten worden afgewikkeld.

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

(c) Andere langetermijn personeelsbeloningen

Bij andere langetermijn personeelsbeloningen gaat het om personeelsbeloningen die niet volledig betaalbaar zijn binnen 1 jaar na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties verrichtte. Bij Schiphol Group bestaat deze categorie onder meer uit langetermijn variabele beloningen voor het directieteam en staf- en BA directeurs, loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid, jubileum-uitkeringen en sabbatical leave.

De langetermijn variabele beloningen zijn een voorwaardelijke bezoldigingscomponent, waarbij de opschortende voorwaarde bij de toekenning is, dat de betrokkenen na een periode van drie jaar na de toekenning (de referentieperiode) de vooraf vastgestelde prestatiecriteria (economic profit) cumulatief hebben gerealiseerd. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de betrokkene na de periode van drie jaar nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de driejarige periode te betalen variabele beloning. Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord.

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

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

(d) Ontslagvergoedingen

Ontslagvergoedingen zijn personeelsbeloningen die zijn verschuldigd als gevolg van de beslissing van Schiphol Group om het dienstverband van een werknemer te beëindigen vóór de normale pensioendatum of de beslissing van een werknemer om in ruil voor een aangeboden vergoeding vrijwillig ontslag te nemen. Ook uitkering op grond van de regeling bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid is een voorbeeld van een ontslagvergoeding. De kosten voor ontslagvergoedingen worden volledig in de winst- en verliesrekening tot uitdrukking gebracht.

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

Overige voorzieningen

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

Overige langlopende verplichtingen

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

Handels- en overige schulden

De handels- en overige schulden worden opgenomen tegen reële waarde. Vervolgens worden deze gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs.

Kritische beoordelingen en inschattingen

Hiervoor is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de grondslagen van waardering en resultaatbepaling die door Schiphol Group worden toegepast. In bepaalde situaties zullen beoordelingen van het management doorslaggevend zijn in de wijze waarop de grondslagen van consolidatie, waardering en resultaatbepaling dienen te worden toegepast. Het opmaken van de jaarrekening brengt met zich mee dat beoordelingen, inschattingen en aannames van het management mede de opgenomen bedragen van activa, passiva, opbrengsten en kosten bepalen.

Beoordelingen

Beoordelingen door het management in toepassing van IFRS die een belangrijk effect hebben op de jaarrekening betreffen de kwalificatie van geassocieerde deelnemingen als dochteronderneming, joint venture of geassocieerde deelneming en bij de beoordeling van de vastgoedbeleggingen.

Inschattingen

De reële waarde van grond, verantwoord onder de post vastgoedbeleggingen, wordt jaarlijks bepaald door externe en interne taxateurs, waarbij ieder jaar een ander gedeelte van onze totale grondposities door onafhankelijke externe taxateurs wordt gewaardeerd. De beste aanwijzingen voor de reële waarde zijn de gangbare prijzen op een actieve markt voor soortgelijke vastgoedbeleggingen. Bij het ontbreken van dergelijke informatie wordt de reële waarde zelfstandig vastgesteld binnen een bandbreedte van redelijke schattingen van de reële waarde.

Overige inschattingen hebben vooral betrekking op:

- bijzondere waardeveranderingen van goodwill en vaste activa;
- gebruiksduur en restwaarde van activa voor operationele activiteiten;
- latente belastingvorderingen;
- actuariële assumpties voorzieningen personeelsbeloningen;
- vorderingen en verplichtingen uit hoofde van claims en geschillen.

De informatie terzake is opgenomen in de toelichtingen op deze posten. Behalve de al in de toelichting op de jaarrekening uiteengezette elementen zijn er geen andere kritische waarderingsinschattingen in de toepassing van de grondslagen die een nadere toelichting vereisen. De gemaakte inschattingen en daarmee samenhangende

aannames zijn gebaseerd op ervaringen en inzichten van het management en op de ontwikkeling van externe factoren die onder de gegeven omstandigheden als redelijk kunnen worden beschouwd. Inschattingen en aannames zijn aan wijzigingen, als gevolg van veranderende feiten en inzichten, onderhevig en kunnen per verslagperiode andere uitkomsten hebben. De mutaties in deze uitkomsten worden, afhankelijk van de aard van de betreffende post, verwerkt in de balans of in de winst- en verliesrekening. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van eerdere op basis van inschattingen en aannames gerapporteerde resultaten.

Management van financiële- en belastingrisico's

Financiële risicofactoren

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

Marktrisico

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

(a) Valutarisico

Valutarisico treedt op als toekomstige zakelijke transacties, in de balans opgenomen activa en verplichtingen en netto-investeringen in activiteiten buiten de eurozone worden uitgedrukt in een valuta die niet de functionele valuta van Schiphol Group is (de euro). Schiphol Group is internationaal actief en heeft te maken met valutarisico's via diverse valutaposities, vooral de Japanse yen (leningen), de Amerikaanse dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de eurozone) en de Australische dollar (netto-investeringen in activiteiten buiten de eurozone).

Bij de beheersing van het valutarisico met betrekking tot leningen maakt Schiphol Group gebruik van termijn- en swapcontracten. Het beleid voor de beheersing van het financiële risico is dat vrijwel 100% van de verwachte kasstromen wordt afgedekt. Per 31 december 2012 was van de groepsfinanciering 12,1% in vreemde valuta opgenomen (één lening met een boekwaarde van EUR 174,4 miljoen overeenkomend met Japanse yen 20 miljard nominaal). Een jaar eerder betrof dit 10,7% van de groepsfinanciering (één lening met een boekwaarde van EUR 200,6 miljoen overeenkomend met Japanse yen 20 miljard nominaal). Deze positie is in overeenstemming met voornoemd beleid volledig afgedekt met behulp van een valutaswap. Een wijziging in de koers van de betreffende vreemde valuta heeft derhalve geen effect op de resultaten uit hoofde van deze groepsfinanciering. Het effect op het eigen vermogen is tijdelijk (immers slechts voor de duur van de afdekkingstransactie) en bedraagt in 2012 EUR 50,0 miljoen negatief (na aftrek van latente belastingen).

Schiphol Group heeft een aantal strategische investeringen in activiteiten buiten de eurozone, waarvan de netto-investeringen, verantwoord in de balans onder de regels geassocieerde deelnemingen en vorderingen op geassocieerde deelnemingen, te maken hebben met een omrekeningsrisico. De valutapositie die samenhangt met de netto-investeringen van de activiteiten buiten de eurozone van Schiphol Group van in totaal EUR 180,1 miljoen per 31 december 2012 (EUR 181,4 miljoen per 31 december 2011) wordt in overeenstemming met het beleid niet afgedekt, met uitzondering van de hierin begrepen Redeemable Preference Shares die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Het valutarisico op deze vordering inclusief te vorderen dividend, met een boekwaarde per 31 december 2012 van EUR 80,2 miljoen (EUR 92,1 miljoen per 31 december 2011), wordt voor een belangrijk deel afgedekt met valutatermijntransacties. Een wijziging in de koers van de afgedekte vreemde valuta heeft derhalve een gering effect op de resultaten uit hoofde van deze vordering. Omrekeningsverschillen op de niet afgedekte positie in relatie tot de post geassocieerde deelnemingen worden verantwoord in de reserve omrekeningsverschillen en hebben ook geen directe invloed op het resultaat. Het effect op het eigen vermogen in 2012 bedraagt EUR 0,7 miljoen en daardoor neemt voornoemde reserve af van EUR 22,0 miljoen per 31 december 2011 naar EUR 21,3 miljoen per 31 december 2012.

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

(b) Prijsrisico

Prijsrisico betreft het risico dat de waarde van activa en verplichtingen zal schommelen als gevolg van veranderingen in marktprijzen. Schiphol Group heeft vooral te maken met het prijsrisico van vastgoedbeleggingen die door Schiphol Group tegen reële waarde worden verantwoord. Deze reële waarde wordt beïnvloed door ontwikkelingen in vraag en aanbod en veranderingen in de rentestand en inflatie. Een stijging van het door vastgoedbeleggers geëiste netto aanvangsrendement (NAR) op kantoren en bedrijfsruimten met gemiddeld 10 procent zal leiden tot een daling van de waarde van onze kantoren en bedrijfsruimten van in totaal circa EUR 72 miljoen. Gezien voornoemde grondslag van waardering en resultaatbepaling is onze winstgevendheid voor belasting in die situatie tot eenzelfde bedrag lager.

Schiphol Group koopt elektriciteit en gas in en sluit daartoe voor wat betreft het eigen gebruik langetermijn contracten af. De resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van de langetermijn contracten voor elektriciteit en gas zijn als volgt:

(in EUR 1.000)	Totaal 2012	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van gas	3.404	3.404	-	-
Verplichtingen uit hoofde van elektriciteit	14.576	7.723	6.853	-
	17.980	11.127	6.853	-
(in EUR 1.000)	Totaal 2011	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van gas	3.517	3.517	-	-
Verplichtingen uit hoofde van elektriciteit	16.761	9.133	7.628	-
	20.278	12.650	7.628	-

(c) Renterisico

Het renterisico is onderverdeeld in een reële waarde-renterisico en een kasstroom-renterisico.

Reële waarde-renterisico

Het reële waarde-renterisico betreft het risico dat de waarde van een financieel instrument zal schommelen als gevolg van schommelingen in de markttrente. Schiphol Group heeft geen omvangrijke financiële activa die reële waarde-renterisico lopen. Schiphol Group heeft via leningen tegen een vaste rente te maken met het reële waarde-renterisico. Het beleid van Schiphol Group is om ten minste 50% van de geleende gelden op te nemen met een vaste rente, zonedig met gebruikmaking van derivaten. Voor Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB C.V.) geldt een minimum van 60% voor leningen met een vaste of gemaximeerde rente. Per 31 december 2012 bedroeg het percentage leningen met een vaste rente 100%, exclusief dochters en geassocieerde deelnemingen (per 31 december 2011: 100%).

Kasstroom-renterisico

Het kasstroom-renterisico betreft het risico dat de toekomstige kasstromen van een financieel instrument zullen schommelen als gevolg van veranderingen in de markttrente. Schiphol Group heeft behalve liquide middelen geen omvangrijke financiële activa die een kasstroom-renterisico lopen. Indien de rente die wordt vergoed op deposito's gedurende het jaar 2012 gemiddeld 1% lager zou zijn geweest was de rentebate uit hoofde van deposito's EUR 1,7 miljoen lager uitgevallen (2011: EUR 2,7 miljoen).

Daarnaast bestaat bij de groepsfinanciering een kasstroom-renterisico op langlopende leningen tegen een variabele rente. Deze positie wordt beperkt door het beleid van Schiphol Group om, zonedig met gebruikmaking van derivaten, maximaal

25% van de geleende gelden tegen een variabele rente op te nemen. Voor AREB C.V. geldt een maximum van 40%. Per 31 december 2012 bedroeg het percentage leningen met een variabele rente met betrekking tot de groepsfinanciering 0% en voor AREB C.V. 1% (per 31 december 2011: 0% respectievelijk 34,6%).

Het kasstroom-renterisico wordt beheerst door het gebruik van renteswaps, waarmee van een variabele rente kan worden overgestapt op een vaste rente, en rentecaps waarmee een eventuele stijging van de rente wordt gemaximeerd. Als onderdeel van een renteswap komt Schiphol Group met een tegenpartij overeen om op vooraf vastgestelde momenten een ruil aan te gaan van het verschil tussen een vast contracttarief en een variabele rente. Dit verschil wordt berekend op basis van de overeengekomen onderliggende hoofdsom. Indien de variabele rente gedurende het jaar 2012 gemiddeld 1% hoger zou hebben gelegen, zou dit geen effect hebben gehad op de rentelast uit hoofde van leningen voor de groepsfinanciering (geen effect in 2011).

Ter beperking van het kasstroom-renterisico op langlopende leningen op middellange termijn zijn derivaten afgesloten waarmee de renteniveaus zijn vastgelegd waartegen in 2013 en 2014 aflopende leningen geherfinancierd kunnen worden. Het effect op het eigen vermogen van deze transacties is tijdelijk (immers slechts voor de duur tot herfinanciering in 2013 en 2014) en bedroeg EUR 37,0 miljoen negatief (na aftrek van latente belastingen) per 31 december 2012 (2011: EUR 42,4 miljoen negatief).

Tegenpartijrisico

Tegenpartijrisico betreft het risico dat de ene partij bij een financieel instrument haar verplichting niet zal nakomen, waardoor de andere partij een financieel verlies krijgt te verwerken. Tegenpartijen van Schiphol Group bij derivaten- en liquiditeitentransacties zijn beperkt tot financiële instellingen met een hoge kredietwaardigheid (minimaal een S&P credit rating in de A categorie) waarbij de netto positie per tegenpartij niet groter mag zijn dan EUR 200,0 miljoen. De netto positie per 31 december 2012 was maximaal EUR 161,3 miljoen (per 31 december 2011: maximaal EUR 130,0 miljoen).

Per 31 december 2012 bedraagt de post debiteuren EUR 96,6 miljoen (per 31 december 2011: EUR 74,7 miljoen). Dit bedrag is inclusief een voorziening voor oninbaarheid van EUR 3,5 miljoen (per 31 december 2011: EUR 3,9 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 1,6 miljoen (per 31 december 2011: EUR 2,2 miljoen). Vorderingen op debiteuren die failliet zijn of surséance van betaling hebben aangevraagd worden voor 100% voorzien. Dit geldt eveneens voor vorderingen ouder dan 1 jaar en grotere vorderingen jonger dan 1 jaar waarvan wordt verwacht dat deze oninbaar zijn.

Het verloop van de voorziening voor oninbaarheid is als volgt:

(in EUR 1 mln)	2012	2011
Boekwaarde 1 januari	3,9	5,4
Onttrekking in het jaar	- 1,3	- 2,8
Dotatie in het jaar	0,9	1,3
Boekwaarde 31 december	3,5	3,9

Van de post debiteuren van EUR 101,7 miljoen (vóór aftrek van voorziening oninbaarheid van EUR 3,5 miljoen en ontvangen waarborgsommen van EUR 1,6 miljoen) is een bedrag van EUR 1,5 miljoen vervallen, maar niet voorzien. Deze debiteuren hebben geen historie van wanbetaling; de verwachting is dat zij zullen betalen.

(in EUR 1 mln)	2012	2011
Jonger dan 60 dagen	98,5	76,2
Ouder dan 60 dagen	1,1	2,6
Ouder dan 360 dagen	0,9	1,0
Faillissementen	1,2	1,0
	101,7	80,8
Voorziening oninbaarheid	- 3,5	- 3,9
Ontvangen waarborgsommen	- 1,6	- 2,2
Totaal Debiteuren	96,6	74,7

Partijen die diensten afnemen van Schiphol Group worden vooraf beoordeeld op kredietwaardigheid. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan kunnen van de afnemer bepaalde zekerheden worden verlangd (in de vorm van bankgarantie of waarborgsom) ter beperking van het risico van oninbaarheid. Schiphol Group beschikt per 31 december 2012 over een bedrag van EUR 27,1 miljoen aan bankgaranties en waarborgsommen (per 31 december 2011: EUR 32,7 miljoen). Eén onderneming, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) heeft een individueel debiteurensaldo groter dan EUR 10 miljoen.

Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico betreft het risico dat Schiphol Group problemen zal hebben om de financiële middelen bijeen te brengen die nodig zijn om te voldoen aan haar kortetermijn verplichtingen. Zorgvuldig beheer van het liquiditeitsrisico brengt met zich mee dat Schiphol Group voldoende liquide middelen aanhoudt en dat voldoende financieringsruimte voorhanden is, in de vorm van toegezegde (bij voorkeur gecommiteerde) kredietfaciliteiten en het EMTN programma. In ons financieringsbeleid streven wij voorts naar het reduceren van het herfinancieringsrisico. Korthedshalve wordt verwezen naar toelichting 32 inzake leningen waarin vorenstaande ruimte en faciliteiten nader worden toegelicht.

De resterende looptijd van de (per saldo) verplichtingen uit hoofde van financiële instrumenten is als volgt:

	Totaal 2012	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en <= 5 jaar	> 5 jaar
(in EUR 1.000)					
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.886.221	191.510	1.694.711	743.485	951.226
Financiële leaseverplichtingen	56.546	2.498	54.048	9.166	44.882
Derivaten verplichtingen	115.868	1.586	114.282	8.453	105.829
Schulden aan leveranciers	108.379	108.379	-	-	-
Passiva	2.167.014	303.973	1.863.041	761.104	1.101.937
Vorderingen op deelnemingen	- 80.192	-	- 80.192	- 80.192	-
Leningen	- 8.476	- 936	- 7.540	- 7.540	-
Derivaten vorderingen	- 22.851	-	- 22.851	-	- 22.851
Debiteuren	- 96.636	- 96.636	-	-	-
Liquide middelen	- 445.122	- 445.122	-	-	-
Activa	- 653.277	- 542.694	- 110.583	- 87.732	- 22.851
Totaal	1.513.737	- 238.721	1.752.458	673.372	1.079.086
	Totaal 2011	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en <= 5 jaar	> 5 jaar
(in EUR 1.000)					
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.875.711	101.834	1.773.877	794.131	979.746
Financiële leaseverplichtingen	58.511	5.914	52.597	6.192	46.405
Derivaten verplichtingen	69.311	6.311	63.000	6.442	56.558
Schulden aan leveranciers	95.767	95.767	-	-	-
Passiva	2.099.300	209.826	1.889.474	806.765	1.082.709
Vorderingen op deelnemingen	- 92.141	-	- 92.141	- 92.141	-
Overige financiële belangen	- 6.141	-	- 6.141	-	- 6.141
Financiële leasevorderingen	- 3.299	- 3.299	-	-	-
Leningen	- 1.591	- 30	- 1.561	- 1.561	-
Derivaten vorderingen	- 89.565	-	- 89.565	-	- 89.565
Debiteuren	- 74.670	- 74.670	-	-	-
Liquide middelen	- 413.287	- 413.287	-	-	-
Activa	- 680.694	- 491.286	- 189.408	- 93.702	- 95.706
Totaal	1.418.606	- 281.460	1.700.066	713.063	987.003

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

	Totaal 2012	Geamortiseerde kostprijs	Reële waarde, waardemutaties in het eigen vermogen	Reële waarde, waardemutaties in de winst- en verliesrekening
(in EUR 1,000)				
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.886.221	1.886.221	-	-
Financiële leaseverplichtingen	56.546	56.546	-	-
Derivaten verplichtingen	115.868	-	115.868	-
Schulden aan leveranciers	108.379	-	-	108.379
Passiva	2.167.014	1.942.767	115.868	108.379
Vorderingen op deelnemingen	- 80.192	- 80.192	-	-
Leningen	- 8.476	- 8.476	-	-
Derivaten vorderingen	- 22.851	-	- 22.851	-
Debiteuren	- 96.636	-	-	- 96.636
Liquide middelen	- 445.122	-	-	- 445.122
Activa	- 653.277	- 88.668	- 22.851	- 541.758
Totaal	1.513.737	1.854.099	93.017	- 433.379
	Totaal 2011	Geamortiseerde kostprijs	Reële waarde, waardemutaties in het eigen vermogen	Reële waarde, waardemutaties in de winst- en verliesrekening
(in EUR 1,000)				
Verplichtingen uit hoofde van leningen	1.875.711	1.875.711	-	-
Financiële leaseverplichtingen	58.511	58.511	-	-
Derivaten verplichtingen	69.311	-	69.311	-
Schulden aan leveranciers	95.767	-	-	95.767
Passiva	2.099.300	1.934.222	69.311	95.767
Vorderingen op deelnemingen	- 92.141	- 92.141	-	-
Overige financiële belangen	- 6.141	-	- 6.141	-
Financiële leasevorderingen	- 3.299	- 3.299	-	-
Leningen	- 1.591	- 1.591	-	-
Derivaten vorderingen	- 89.565	-	- 89.565	-
Debiteuren	- 74.670	-	-	- 74.670
Liquide middelen	- 413.287	-	-	- 413.287
Activa	- 680.694	- 97.031	- 95.706	- 487.957
Totaal	1.418.606	1.837.191	- 26.395	- 392.190

Alle posten in voorgaande overzichten zijn opgenomen tegen de bedragen waartegen zij ook in de balans worden verantwoord en met een resterende looptijd gebaseerd op het jaartal van aflossing of afwikkeling zoals per post is overeengekomen met de wederpartij. Het beleid van Schiphol Group stelt dat maximaal 25% van de verplichtingen een looptijd korter dan één jaar mag hebben. Per 31 december 2012 bedroeg dit percentage 14,0% (per 31 december 2011: 10,0%).

Schatting van de reële waarde

De reële waarde van financiële instrumenten die worden verhandeld op actieve markten is gebaseerd op beurskoersen per balansdatum (level 1). Bij Schiphol Group was dit in 2011 uitsluitend het 1% belang in Flughafen Wien AG die tegen reële waarde werd verantwoord onder de overige financiële belangen.

De reële waarde van financiële instrumenten die niet worden verhandeld op actieve markten wordt bepaald met behulp van waarderingstechnieken. Hiervoor worden verschillende methoden en veronderstellingen gehanteerd gebaseerd op de marktomstandigheden per balansdatum (level 2). De reële waarde van deze financiële instrumenten wordt bepaald op basis van de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen omgerekend naar euro's, op basis van de relevante koersen en op dat moment voor Schiphol Group gangbare markttrente per balansdatum (voor vergelijkbare financiële instrumenten). Bij Schiphol Group betreft dit leningen, vorderingen op geassocieerde deelnemingen en derivaten, waarbij alleen de derivaten tegen reële waarde in de balans worden verantwoord. Voor de overige posten wordt de reële waarde slechts vermeld in de toelichtingen.

Verondersteld wordt dat de nominale waarde na aftrek van de geschatte aanpassingen voor debiteuren en schulden aan leveranciers de reële waarde benadert. Voor de informatieverzorging wordt de reële waarde van de financiële activa en passiva geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare markttrente die voor Schiphol Group voor vergelijkbare financiële instrumenten geldt.

Kapitaalbeheer

De kapitaalstrategie en het dividendbeleid van Schiphol Group voor de lange termijn zijn gericht op verbetering van de aandeelhouderswaarde, bevordering van duurzame groei en behoud van een passende financiële structuur en gedegen kredietwaardigheid. Met de huidige aandeelhouders (met name publieke aandeelhouders) heeft Schiphol Group in de kapitaalmarkt uitsluitend toegang tot schuld papier. Hierbij handhaaft Schiphol Group de focus op verdere optimalisatie van haar kapitaalstructuur en kosten van kapitaal.

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

- Funds From Operations (FFO) interest dekkingsratio, dit betreft de FFO plus rentelasten gedeeld door de rentelasten.
- Leverage, dit betreft rentedragend vreemd vermogen gedeeld door het eigen vermogen plus het rentedragend vreemd vermogen.
- Funds From Operations (FFO)/totale schuld, dit betreft FFO gedeeld door de totale schuld.

Funds From Operations

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Exploitatieresultaat	296.494	304.187
Afschrijvingen	214.897	206.134
Bijzondere waardeveranderingen	22.741	1.473
Resultaat uit verkoop materiële vaste activa	- 18	- 432
Overige resultaten uit vastgoed	12.508	88
Kosten in samenhang met verkoop vastgoed	- 448	-
Niet kasmutaties langlopende vorderingen	19.435	2.357
Niet kasmutaties langlopende verplichtingen	-	- 1.992
Mutatie voorzieningen	- 7.171	- 13.883
Betaalde winstbelasting	- 24.005	- 60.164
Betaalde interest	- 98.580	- 103.481
Ontvangen interest	6.995	11.347
Ontvangen dividend	32.245	12.991
Funds From Operations	475.093	358.625

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

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Langlopende verplichtingen		
Leningen	1.694.711	1.773.877
Leaseverplichtingen	54.049	52.597
Kortlopende verplichtingen		
Leningen	191.510	101.834
Leaseverplichtingen	2.498	5.914
Totale schuld	1.942.768	1.934.222

Vreemd vermogen bestaat, in het kader van kapitaalbeheer, uit de langlopende en kortlopende verplichtingen zoals opgenomen in de totale schuld. Eigen vermogen is, in het kader van kapitaalbeheer, gelijk aan het eigen vermogen in de geconsolideerde balans. Per 31 december 2012 bedroeg het eigen vermogen EUR 3.201,9 miljoen (EUR 3.174,5 miljoen per 31 december 2011).

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

	2012	2011
FFO/totale schuld	24,5%	18,5%
Leverage	37,8%	37,9%

De toename van de FFO/totale schuld wordt vooral veroorzaakt doordat de totale schuld minder sterk is gestegen dan de FFO. De daling van de leverage is het gevolg van een minder grote toename van de rentedragende leningen dan de toename van het eigen vermogen. In 2012 was er een sprake van een lagere betaalde winstbelasting die heeft geleid tot een hogere FFO/totale schuld ratio. Gecorrigeerd hiervoor zou het percentage 22,6% bedragen.

De FFO interest dekkingsratio wordt berekend door de FFO vermeerderd met de rentelasten uit hoofde van leningen en leaseverplichtingen van EUR 103,4 miljoen in 2012 (EUR 103,6 miljoen in 2011) te delen door die rentelasten. Zodoende bedroeg de FFO interest dekkingsratio over 2012 5,6x (over 2011 4,5x). De ratio's per 31 december 2012 passen in het beleid van Schiphol Group om een single A credit rating (S&P's) te handhaven.

Fiscale risicofactoren

Door de combinatie van uiteenlopende activiteiten heeft Schiphol Group te maken met veel verschillende belastingen. Een algemeen fiscaal risico voor Schiphol Group is het tijdig en volledig indienen van belastingaangiften en afdragen van betreffende belastingen, het voldoen aan alle fiscale wet- en regelgeving en verslaggevingsregels specifiek met betrekking tot winstbelasting. Activiteiten in het buitenland geven aanleiding tot een verhoogd risico gezien afwijkende lokale fiscale wetgeving.

Het beheersingsprogramma voor de voornoemde fiscale risico's (ook wel genoemd het tax control framework) maakt deel uit van het totale risicobeheersingsprogramma van Schiphol Group. In dat kader zijn fiscale risico's in kaart gebracht en wordt de interne beheersing bewaakt, gericht op het mitigeren van de fiscale risico's. Daarnaast heeft Schiphol Group een beredeneerde fiscale planning ontwikkeld en geïmplementeerd. Het fiscale risicobeheer wordt gefaciliteerd door de centrale control-afdeling (Corporate Control) en valt onder goedgekeurd beleid van de directie. Dit beleid heeft voorts als uitgangspunt dat Schiphol Group een betrouwbare belastingbetaler wil zijn op basis van een professioneel uitgevoerde fiscale compliance. Op 16 november 2012 heeft Schiphol Group een individueel *Convenant Horizontaal Toezicht* gesloten met de Belastingdienst. Dit standaard convenant heeft betrekking op alle Rijksbelastingen en de invordering.

Segmentinformatie

Schiphol Group onderkent veertien operationele segmenten die voor rapportagedoeleinden worden samengevoegd tot negen segmenten waarover wordt gerapporteerd.

De business area Aviation heeft Amsterdam Airport Schiphol als werkterrein en levert diensten en faciliteiten aan luchtvaartmaatschappijen, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. De business area Aviation is onderverdeeld in de segmenten Aviation en Security. Omzetbronnen voor Aviation zijn voornamelijk havengelden (vliegtuig- en passagiersgerelateerde vergoedingen) en concessie-inkomsten (van oliemaatschappijen voor de levering van vliegtuigbrandstof). De omzetbron voor Security betreft havengelden (beveiligingsgerelateerde vergoedingen). De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) houdt toezicht op de tarieven en rendementen.

De activiteiten van de business area Consumer Products & Services bestaan uit het uitgeven en managen van concessies voor winkels en horecagelegenheden (segment Concessies met omzet uit concessies en verhuur van winkelruimten), het exploiteren van autoparkeerterreinen (segment Parkeren met omzet uit parkeergelden) en het exploiteren van winkels, het aanbieden van mogelijkheden om te adverteren op Amsterdam Airport Schiphol en managementcontracten op luchthavens buiten Nederland (segment Overige met omzet uit respectievelijk winkelverkoop, verhuur van reclameruimte en managementfees).

De business area Real Estate, tevens segment, ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het grootste deel van de portefeuille met zowel operationeel als commercieel vastgoed bevindt zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol. Omzetbronnen zijn: inkomsten uit de ontwikkeling en verhuur van terreinen en gebouwen. Daarnaast draagt de business area in belangrijke mate bij aan het groepsresultaat via overige resultaten uit hoofde van vastgoed (verkoopresultaat, waardeveranderingen van terreinen en gebouwen en uitgifte van erfpachten).

Onder de business area Alliances & Participations vallen de segmenten Binnenlandse luchthavens, Buitenlandse luchthavens en Overige dochters. Omzet van de binnenlandse luchthavens bestaat voornamelijk uit havengelden en parkeergelden van de regionale luchthavens Rotterdam The Hague, Eindhoven en Lelystad. De participaties in buitenlandse luchthavens dragen bij aan het groepsresultaat door middel van resultaat, performance fees en dividenden via resultaat geassocieerde deelnemingen, rentebaten en via intellectual property fees. Hieronder vallen onder meer de participaties in Aéroports de Paris S.A., Brisbane Airport Corporation Ltd en JFK IAT Member LLC. Tot de overige dochters behoren ondermeer Schiphol Telematics en Utilities. Schiphol Telematics levert telecomdiensten aan bedrijven op en rond de luchthaven. In Utilities worden omzettingen verantwoord voor het transport van elektriciteit en gas en de levering van water.

Samenwerkingsverbanden die eenduidig onder één business area vallen, zijn toegerekend aan de segmenten van die business area. Alle overige samenwerkingsverbanden vallen onder de segmenten van de business area Alliances & Participations. Overheadkosten op groepsniveau worden aan de segmenten toegerekend op basis van hun relatieve aandeel in de directe kosten van Schiphol Group.

De verplichtingen en de financiële baten en -lasten worden door de directie en de centrale treasury-afdeling op groepsniveau beoordeeld en niet op segmentniveau. Transacties tussen de segmenten vinden plaats at arm's length.

Aangezien een zeer belangrijk deel van de huidige activiteiten van Schiphol Group zich concentreert in Nederland (circa 99% van de geconsolideerde omzet in 2012) wordt geen geografische informatie over onze bedrijfsactiviteiten weergegeven. Circa 33% van de omzet heeft betrekking op één externe klant en wordt voornamelijk gegenereerd in de segmenten Aviation en Security.

Segmentinformatie

2012 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services		
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige
Totale omzet	506.469	267.001	160.513	88.996	116.958
Intercompany omzet	- 516	- 318	- 31.475	- 1.155	- 90
Netto-omzet	505.952	266.683	129.038	87.841	116.868
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-
Afschrijvingen	- 132.471	- 30.350	- 11.725	- 9.913	- 3.916
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	-	-
Exploitatieresultaat	57.619	5.804	120.929	49.998	7.454
Resultaat geassocieerde deelnemingen ¹	557	-	-	-	-
Totaal activa	2.269.290	254.800	132.481	173.158	18.567
Totaal vaste activa (excl. winstbelasting)	1.898.025	213.113	110.807	144.829	15.530
Geassocieerde deelnemingen en overige financiële belangen	3.174	-	-	-	-

2011 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services		
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige
Totale omzet ²	486.881	247.507	147.020	85.795	106.803
Intercompany omzet ²	- 368	- 87	- 28.599	- 898	75
Netto-omzet	486.513	247.420	118.421	84.897	106.878
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	-	-	-	-	-
Afschrijvingen	- 124.853	- 27.902	- 13.237	- 8.152	- 4.327
Bijzondere waardeveranderingen	-	-	-	-	-
Exploitatieresultaat	48.370	663	105.148	37.465	5.418
Resultaat geassocieerde deelnemingen ¹	642	-	-	-	-
Totaal activa	2.227.651	257.848	138.168	136.549	19.886
Totaal vaste activa (excl. winstbelasting)	1.891.161	218.899	117.297	115.923	16.882
Geassocieerde deelnemingen en overige financiële belangen	2.995	-	-	-	-

Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	
169.823	11.267	66.443	80.728	1.468.198
- 24.356	- 472	- 134	- 57.142	- 115.658
145.467	10.795	66.310	23.586	1.352.540
- 23.250	-	- 770	-	- 24.021
- 15.081	- 14	- 4.456	- 6.971	- 214.897
- 22.741	-	-	-	- 22.741
22.874	7.548	13.228	11.040	296.494
260	55.092	-	38	55.947
1.787.319	941.549	119.990	91.305	5.788.459
1.494.906	787.508	100.359	76.367	4.841.444
33.457	703.497	-	26.359	766.486

Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	
171.562	12.511	62.079	76.797 ²	1.396.954
- 35.427	- 574	- 156	- 52.621 ²	- 118.654
136.135	11.937	61.923	24.175	1.278.300
- 1.692	-	1.028	-	- 664
- 16.339	- 12	- 4.329	- 6.984	- 206.134
- 1.473	-	-	-	- 1.473
72.212	9.089	14.212	11.611	304.188
1.348	41.522	-	534	44.047
1.850.955	937.876	93.079	73.278	5.735.290
1.571.365	786.192	79.019	62.210	4.858.949
33.626	679.456	-	15.113	731.190

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

2) De vergelijkende cijfers van de business area Alliances & Participations, reporting segment Overige deelnemingen, zijn aangepast wat betreft totale omzet en intercompany omzet. De netto-omzet is niet gewijzigd.

Toelichting op de geconsolideerde winst- en verliesrekening

1. Netto-omzet

2012 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services		
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige
Havengelden	478.633	265.723	-	-	-
Concessies	12.263	-	143.030	3.329	2.182
Verhuringen	98	-	16.844	377	-
Autoparkeergelden	-	-	-	81.313	-
Winkelverkopen	-	-	-	-	86.649
Overige activiteiten	15.476	1.278	639	3.978	28.127
Totale omzet	506.469	267.001	160.513	88.996	116.958
Intercompany omzet	- 516	- 318	- 31.475	- 1.155	- 90
Netto-omzet	505.952	266.683	129.038	87.841	116.868

2011 (in EUR 1.000)	Aviation		Consumer Products & Services		
	Aviation	Security	Concessies	Parkeren	Overige
Havengelden	458.933	246.514	-	-	-
Concessies	12.207	-	130.585	3.429	2.064
Verhuringen	28	-	15.649	381	-
Autoparkeergelden	-	-	-	77.633	-
Winkelverkopen	-	-	-	-	78.190
Overige activiteiten	15.713	992	785	4.353	26.549
Totale omzet¹	486.881	247.507	147.020	85.795	106.803
Intercompany omzet ¹	- 368	- 87	- 28.599	- 898	75
Netto-omzet	486.513	247.420	118.421	84.897	106.878

Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	
-	-	43.242	-	787.598
1.295	-	3.737	-	165.836
151.393	-	2.561	-	171.271
3.636	-	12.137	-	97.085
-	-	-	-	86.649
13.500	11.267	4.766	80.728	159.758
169.823	11.267	66.443	80.728	1.468.198
- 24.356	- 472	- 134	- 57.142	- 115.658
145.467	10.795	66.310	23.586	1.352.540

Real Estate	Alliances & Participations			Totaal
	Buitenlandse luchthavens	Binnenlandse luchthavens	Overige deelnemingen	
-	-	39.123	-	744.569
1.401	-	3.649	-	153.334
156.488	-	2.816	-	175.363
2.943	-	11.905	-	92.481
-	-	-	-	78.190
10.730	12.511	4.587	76.797	153.016
171.562	12.511	62.079	76.797¹	1.396.954
- 35.427	- 574	- 156	- 52.621 ¹	- 118.654
136.135	11.937	61.923	24.175	1.278.300

1) De vergelijkende cijfers van de business area Alliances & Participations, segment Overige deelnemingen zijn aangepast wat betreft totale omzet en intercompany omzet. De netto-omzet is niet gewijzigd.

Havengelden

De activiteiten van de business area Aviation (de exploitatie van Amsterdam Airport Schiphol) zijn onderworpen aan economische regulering. Dit betekent onder meer dat het jaarlijkse proces van vaststelling van de havengeldtarieven valt onder het toezicht van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) en dat de luchtvaartsector tijdens dit proces dient te worden geconsulteerd. Voorts is het rendement van de business area Aviation gemaximeerd bij vaststelling van tarieven tot een gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet over gereguleerde activa die beide aan de hand van in de Wet luchtvaart vastgelegde voorschriften dienen te worden bepaald. Op grond van de Wet luchtvaart is Schiphol Group verplicht tot verrekening met de sector van overschotten en tekorten van specifieke opbrengsten en kosten. Verrekeningen dienen in principe plaats te vinden na afloop van een boekjaar en na opstelling van de financiële verantwoording voor de reporting segmenten Aviation en Security in de eerstvolgende nieuwe havengeldtarieven. Overschotten en tekorten die voor verrekening in de havengeldtarieven in aanmerking komen worden, in overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling, niet als vorderingen en verplichtingen in de balans tot uitdrukking gebracht. Vorenstaande is niet van toepassing op de havengelden van de luchthavens te Rotterdam, Eindhoven en Lelystad die worden verantwoord in het reporting segment Binnenlandse luchthavens. Over het boekjaar 2011 was sprake van een overschot (voor het segment Aviation EUR 5,6 miljoen en voor het segment Security EUR 9,5 miljoen). Dit overschot wordt verrekend in de tarieven die van toepassing zijn vanaf 1 april 2013.

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Vliegtuigerelateerde vergoedingen	194.732	193.051
Passagiersgerelateerde vergoedingen	296.952	283.004
Beveiligingsheffing	287.872	275.661
Vliegtuigparkeergelden	8.042	7.953
Teruggave havengelden	-	- 15.100
	787.598	744.569

Concessies

Schiphol Group heeft binnen het reporting segment Concessies dat onderdeel uitmaakt van de business area Consumer Products & Services in totaal 100 lopende concessiecontracten (2011: 107 concessiecontracten) met betrekking tot de uitoefening van diverse commerciële activiteiten op de luchthaven Schiphol.

Een concessieovereenkomst houdt in dat het niet-exclusieve recht wordt verleend aan een concessionaris op de daartoe door Schiphol Group aangewezen locatie tot exploitatie en beheer van een commerciële activiteit (outlet). De concessievergoeding wordt op basis van een vastgestelde staffel berekend als percentage van de omzet van de concessionaris. In een afzonderlijke overeenkomst wordt aan de concessionaris een ruimte ter beschikking gesteld. De concessionaris betaalt hiervoor een vaste huur. De looptijd van de concessiecontracten is gemiddeld 3 tot 5 jaar. Per balansdatum is circa 62% van de concessiecontracten voor een resterende looptijd van korter dan 3 jaar vastgelegd (2011: circa 66%), circa 28% van de concessiecontracten voor tussen de 3 en de 5 jaar (2011: circa 23%) en circa 10% van de concessiecontracten voor langer dan 5 jaar (2011: circa 11%).

De omzet uit concessies in het segment Aviation van EUR 12,3 miljoen (2011: EUR 12,2 miljoen) en het segment Parkeren van EUR 3,3 miljoen (2011: EUR 3,4 miljoen) betreft concessiecontracten met betrekking tot de levering door derden van brandstof aan luchtvaartmaatschappijen en het gebruik van voorrijwegen door taxidiensten respectievelijk autoverhuur.

Verhuringen

(in EUR 1.000)	2012	2011
Vastgoedbeleggingen gebouwen, inclusief servicekosten	75.478	71.083
Vastgoedbeleggingen terreinen	25.086	25.663
Operationeel onroerend goed, inclusief servicekosten	48.985	47.069
Intercompany omzet	21.722	31.548
	171.271	175.363

De bezettingsgraad per 31 december 2012 bedraagt voor het segment Real Estate 91,8% (88,5% per 31 december 2011).

Het percentage van alle verhuurcontracten (in opbrengsten uit verhuringen gemeten) dat binnen één jaar afloopt bedraagt circa 5% (2011: circa 7%), tussen 1 jaar en 5 jaar circa 50% (2011: circa 47%) en na 5 jaar circa 45% (2011: circa 46%).

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

(in EUR 1.000)	2012	2011
Verhuurde gebouwen	34.852	36.214
Leegstaande gebouwen	4.701	7.327
	39.553	43.541

Bij gedeeltelijk verhuurde gebouwen zijn de exploitatiekosten verdeeld naar verhouding van vierkante meters.

Autoparkeergelden

(in EUR 1.000)	2012	2011
Parkeren op de locatie Schiphol:		
Kort parkeren	39.298	37.738
Lang parkeren	23.997	22.939
Overig publieksparkeren	3.053	4.509
Gevestigde bedrijven	17.191	14.626
	83.539	79.812
Parkeren op andere locaties	12.137	11.905
Intercompany omzet	1.409	764
	97.085	92.481

De opbrengsten uit parkeren op andere locaties betreffen de luchthavens te Rotterdam, Eindhoven en Lelystad en worden verantwoord in het segment Binnenlandse luchthavens.

Winkelverkopen

De omzet uit winkelverkopen in 2012 van EUR 86,6 miljoen (2011: EUR 78,2 miljoen) betreft de opbrengsten uit verkoopactiviteiten alcohol, tabak en chocolade. De aan deze omzet gerelateerde inkoopwaarde van EUR 43,7 miljoen (2011: EUR 39,4 miljoen) wordt verantwoord op de regel 'Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten' onder de bedrijfslasten.

Overige activiteiten

(in EUR 1.000)	2012	2011
Reclame	19.513	18.608
Diensten en werkzaamheden derden	19.611	18.459
Electriciteit, gas en water	6.885	6.788
Andere bedrijfsbaten	28.963	28.594
Diversen	19.311	19.415
Intercompany omzet	65.475	61.152
	159.758	153.016

2. Resultaat uit verkoop vastgoed

De verkoopopbrengst van vastgoed van EUR 11,5 miljoen heeft voornamelijk betrekking op de inbreng van gronden in de GEM A4 zone West C.V., de aan- en verkoop van de verkeerstoren en de verkoop van gronden aan Rijkswaterstaat.

3. Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)	2012	2011
Nieuwe uitgifte erfpachtcontracten	422	-
Aankoop en oplevering gebouwen	-	1.497
Marktwaarde aanpassing gronden	- 620	- 4.017
Marktwaarde aanpassing gebouwen	- 23.823	1.856
	- 24.021	- 664

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

Vastgoed in ontwikkeling wordt verantwoord tegen reële waarde, mits deze op betrouwbare wijze kan worden bepaald. Een verandering van de waarde wordt verantwoord op deze regel onder de waardeveranderingen vastgoed, evenals waardeveranderingen die het gevolg zijn van verbouwingen van bestaande objecten (welke recent kunnen zijn aangekocht) waardoor deze onder betere condities kunnen worden verhuurd wat een stijging van de reële waarde tot gevolg heeft.

De reële waarde van alle vastgoedobjecten wordt jaarlijks getoetst en zonedig bijgesteld aan de hand van interne en externe taxaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de verstrekking van huurincentives. Bijstellingen van de reële waarde uit dien hoofde zijn verantwoord op de regels marktwaardeaanpassing gronden en gebouwen.

4. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

(in EUR 1.000)	2012	2011
Schoonhouden	30.344	29.481
Beveiligingsactiviteiten	186.684	177.803
Onderhoud	89.566	79.052
Uitbestedingen	93.041	83.829
Energie en water	24.525	25.168
Inkoopwaarde winkelverkopen	43.742	39.444
Inhuur extern personeel	22.631	24.302
Commerciële en relationele kosten	28.136	33.069
Assurantiën	19.004	18.465
Advies- en accountantskosten	13.816	16.770
Kosten in samenhang met investeringen	9.360	10.638
Overige kosten (betreffen onder meer de algemene-, lease- en huurkosten)	45.002	41.813
	605.851	579.834

Per 31 december 2012 bestonden (niet in de balans opgenomen) verplichtingen uit hoofde van langlopende contracten voor beveiliging, onderhoud, schoonhouden en dergelijke tot een totaalbedrag van EUR 422,1 miljoen (per 31 december 2011 EUR 399,8 miljoen). Het grootste deel van deze verplichtingen heeft betrekking op contracten in het kader van beveiliging met een totale waarde van EUR 225,3 miljoen. Tevens zijn in dit totaalbedrag begrepen de verplichtingen met betrekking tot uitbesteding van werk (EUR 82,6 miljoen), onderhoud (EUR 53,1 miljoen), schoonhouden (EUR 29,2 miljoen) en aankoop van gas en electra (EUR 18 miljoen). Het totaal van de verplichtingen dat betrekking heeft op 2013 bedraagt EUR 287,9 miljoen. Daarnaast zijn met betrekking tot onderhoud contracten afgesloten waarbij geen sprake is van een afname verplichting.

Voor operating leases waarbij Schiphol Group als huurder optreedt, is sprake van de volgende (niet in de balans opgenomen) in de toekomst te betalen huurtermijnen:

(in EUR 1.000)	Totaal	> 1 jaar en			
		<= 1 jaar	> 1 jaar	<= 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van huur en lease contracten	32.156	4.883	27.273	17.179	10.094

Accountantshonoraria

(in EUR 1.000)	2012	2011
Controle van de jaarrekening	789	780
Overige controle werkzaamheden	478	554
Fiscale advisering	289	310
Andere niet-controlediensten	75	10
	1.631	1.654

De accountants honoraria betreffen de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappijen zijn uitgevoerd door de accountantsorganisatie zoals bedoeld in art. 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties) en de in rekening gebrachte honoraria van het gehele netwerk waartoe de accountantsorganisatie behoort. De honoraria van PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. bedragen EUR 1,3 miljoen (in 2011: EUR 1,3 miljoen) en de werkzaamheden verricht door andere onderdelen van het PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. netwerk bedragen EUR 0,3 miljoen (in 2011: EUR 0,3 miljoen).

5. Personeelsbeloningen

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Korte termijn personeelsbeloningen		
Salarissen	143.208	140.551
Sociale lasten	13.012	11.511
Activering interne uren	- 10.780	- 12.167
	145.440	139.895
Vergoedingen na uitdiensttreding		
Pensioenlasten (toegezegde bijdrageregelingen)	18.393	19.951
Pensioenlasten (toegezegd-pensioenregelingen)	664	927
Vervroegde uitdiensttreding	1.483	1.595
	20.540	22.473
Andere lange termijn personeelsbeloningen		
Jubileumuitkeringen	591	246
Variable beloning (lange termijn)	1.260	1.014
Overige personeelsbeloningen	-	44
	1.851	1.304
Ontslagvergoedingen	2.192	1.696
Overige personeelskosten	12.336	12.102
Totaal personeelsbeloningen	182.359	177.470

Het gemiddelde aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij N.V. Luchthaven Schiphol en haar dochterondernemingen in 2012 was 2.087 (2011: 2.115).

Inzake de crisisheffing is EUR 0,7 miljoen opgenomen onder de overige personeelskosten.

De activering voor interne uren betreft geactiveerde productie voor het eigen bedrijf in de vorm van interne uren van medewerkers in de uitvoeringsfase van investeringsprojecten. Voor een nadere toelichting bij de kosten uit hoofde van vergoedingen na uitdiensttreding, andere langere termijn personeelsbeloningen en ontslagvergoedingen wordt verwezen naar toelichting 34 inzake personeelsbeloningen. Voor een uiteenzetting van de bezoldigingen van commissarissen en directie ingevolge art 2:383c BW wordt verwezen naar het hoofdstuk Gerelateerde partijen.

6. Afschrijvingen

(in EUR 1.000)

2012

2011

Immateriële activa

Contract gerelateerde activa	-	2.301
Ontwikkeling ICT toepassingen	6.997	6.710
Softwarelicenties	4.321	3.195
	11.318	12.206

Activa ten behoeve van operationele activiteiten

Banen, rijbanen en platformen	21.911	21.153
Terreinen en wegen	11.293	11.235
Gebouwen	36.813	34.573
Installaties	101.959	95.792
Overige vaste bedrijfsmiddelen	28.738	27.320
	200.714	190.073

Afschrijvingen inzake desinvesteringen

2.865

3.855

Totaal afschrijvingen

214.897

206.134

7. Bijzondere waardeveranderingen

(in EUR 1.000)

2012

2011

Immateriële activa

Goodwill Villa Carmen B.V.	1.392	-
----------------------------	-------	---

Activa in aanbouw of ontwikkeling

Activa in aanbouw ten behoeve van operationele activiteiten	21.349	1.000
---	--------	-------

Vlottende activa

Activa beschikbaar voor verkoop	-	473
---------------------------------	---	-----

Totaal bijzondere waardeveranderingen

22.741

1.473

De EUR 22,7 miljoen aan bijzondere waardeveranderingen heeft betrekking op de afboeking van de waarde van vastgoedactiviteiten nabij de luchthaven Malpensa in Italië. In 2011 is de boekwaarde van enkele gronden op en rond de locatie Amsterdam Airport Schiphol afgewaardeerd voor EUR 1,5 miljoen.

8. Overige bedrijfskosten

Onder de overige bedrijfskosten worden diverse bedrijfskosten verantwoord. In 2012 is hierin ondermeer opgenomen een afboeking van EUR 8,4 miljoen op vastgoed.

9. Financiële baten en -lasten

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Interestlasten		
Leningen	- 99.082	- 98.053
Lease verplichtingen	- 4.291	- 5.550
Geactiveerde bouwrente	3.798	3.835
	- 99.575	- 99.768
Interestbaten		
Liquide middelen	3.851	3.947
Vorderingen op geassocieerde deelnemingen	9.906	7.038
Leasevorderingen	391	855
Heffingsrente	1.643	516
Overige	259	907
	16.050	13.263
Overige financiële resultaten		
Koersverschillen vorderingen op geassocieerde deelnemingen	- 283	65
Koersverschillen liquide middelen	- 411	150
Koersverschillen overige activa en passiva	597	- 691
Derivaten	- 4.530	- 4.664
Dividend overige financiële belangen	158	370
Overige	- 88	23
	- 4.557	- 4.747
Totaal financiële baten en -lasten	- 88.082	- 91.252

De geactiveerde bouwrente heeft betrekking op gemaakte rentekosten tijdens de uitvoeringsfase van grote investeringsprojecten.

De post koersverschillen vorderingen op geassocieerde deelnemingen betreft de Redeemable Preference Shares (RPS) die Schiphol Group houdt in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Deze vordering wordt, gezien onder meer de bepalingen over terugbetaling van de nominale waarde aan de aandeelhouders binnen een termijn van tien jaar, niet gezien als een onderdeel van de netto-investering in de deelneming. Als gevolg hiervan zouden de omrekeningsverschillen verantwoord moeten worden in de winst- en verliesrekening in plaats van in de reserve omrekeningsverschillen. Het op deze langlopende vordering aanwezige vreemdevalutarisico wordt echter voor een belangrijk deel afgedekt door middel van jaarlijkse termijntransacties waarmee de positie in Australische dollars wordt gehedged naar de euro. Deze afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde een kasstroomafdekking en de hieraan gerelateerde koersverschillen worden verantwoord in de reserve afdekkingstransacties. De overige koersverschillen worden verantwoord in de winst- en verliesrekening.

10. Resultaat geassocieerde deelnemingen

Onder resultaat geassocieerde deelnemingen wordt het aandeel in de resultaten van niet in de consolidatie betrokken geassocieerde deelnemingen verantwoord, waaronder Aéroports de Paris S.A. (ADP) en Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (BACH).

Het resultaat geassocieerde deelnemingen in 2012 is inclusief een bijdrage van EUR 11,2 miljoen van Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (in 2011: EUR 3,2 miljoen). Dit resultaat is negatief beïnvloedt door de ontwikkelingen op de derivatenportefeuille van BACH voor EUR 17,4 miljoen in 2012. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door afgesloten derivatenposities die betrekking hebben op de verwachte uitbreiding van een extra landingsbaan. Er bestaat geen verplichting tot het tussentijds afrekenen of betalen van deze derivaten. In 2010 en de jaren daarvoor kon nog geen aandeel in het resultaat van BACH worden getoond door een negatief eigen vermogen bij deze deelneming onder Schiphol Group waarderings grondslagen. In 2011 is dit eigen vermogen positief geworden.

De bijdrage van ADP aan het resultaat van Schiphol Group over 2012 betreft een bate van EUR 34,8 miljoen (in 2011: een bate van EUR 31,4 miljoen), inclusief aanpassingen in verband met verschillen in waarderingsgrondslagen en resultaatbepaling met betrekking tot voornamelijk vastgoed.

11. Winstbelasting

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Resultaat voor belastingen	253.876	248.824
Resultaat geassocieerde deelnemingen ¹	- 45.630	- 35.659
	208.246	213.165
Nominale tarief voor de winstbelasting	25,0%	25,0%
Winstbelasting berekend tegen het nominale tarief	52.062	53.291
Afwijkend tarief buitenlandse dochters	1.995	158
Winstbelasting vóór eenmalige effecten	54.056	53.449
Effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten	21,3%	21,5%
Verliezen waarvoor geen actieve latenties zijn opgenomen	7.296	-
Overige mutaties kortlopende verplichting vennootschapsbelasting	- 1.480	- 1.105
Overige mutaties in actieve en passieve belastinglatenties	- 2.434	- 1.030
Winstbelasting in de winst- en verliesrekening	57.438	51.314
Effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten	22,6%	20,6%

1) In de berekening van de af te dragen winstbelasting wordt het resultaat geassocieerde deelnemingen in mindering gebracht omdat deze fiscaal vallen onder de deelnemingsvrijstelling. Dit geldt niet voor het resultaat afkomstig van geassocieerde deelnemingen in commanditaire vennootschappen die niet zelfstandig belastingplichtig zijn en waarvan het resultaat wordt bijgeteld bij de fiscale eenheid N.V. Luchthaven Schiphol.

In 2012 was de effectieve belastingdruk vóór eenmalige effecten met 21,2% lager dan de 21,5% in 2011 en lager dan het nominale tarief vennootschapsbelasting van 25%. De oorzaak van de daling is het relatief grotere aandeel van het resultaat deelnemingen waarover geen Nederlandse vennootschapsbelasting is verschuldigd. Een tegengesteld effect van EUR 2,0 miljoen heeft betrekking op een belastinglast gerelateerd aan het resultaat van de geassocieerde deelneming JFK IAT.

De hogere effectieve belastingdruk inclusief eenmalige effecten van 22,6% (2011: 20,6%) wordt voornamelijk veroorzaakt door niet te verrekenen vennootschapsbelasting op verliezen in Italië van EUR 7,3 miljoen als gevolg van bijzondere waardeverminderingen. Hiertegenover staan nog eenmalige belastingbaten in 2012, met name als gevolg van aanpassingen in latenties op derivaten en vastgoed van EUR 2,4 miljoen en een fiscale bate van EUR 0,9 miljoen met betrekking tot de verkoop van het belang in Flughafen Wien AG.

12. Resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders

Onder resultaat toekomend aan minderheidsaandeelhouders is opgenomen het aandeel van derden in het resultaat van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. en Avioport SpA. Een verkorte winst- en verliesrekening voor deze vennootschappen is opgenomen in het hoofdstuk Gerelateerde partijen, onder dochterondernemingen.

13. Winst per aandeel

	2012	2011
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat x EUR 1)	198.714.000	194.485.000
Gemiddeld aantal gedurende het boekjaar uitstaande aandelen	186.147	186.147
Winst per aandeel (x EUR 1)	1.068	1.045

Toelichting op de geconsolideerde balans

14. Immateriële vaste activa

(in EUR 1.000)	Goodwill	Contract	Ontwikkeling	Software	Software in	Totaal
		gerelateerde	ICT			
		activa	toepassingen	licenties	ontwikkeling	
Samenstelling 31 december 2010						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	40.158	16.440	16.364	108.437
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 5.350	- 25.583	- 23.465	- 10.525	- 314	- 65.237
Boekwaarde	2.241	2.301	16.693	5.915	16.050	43.200
Specificatie van mutaties in 2011						
Investerings	-	-	-	86	11.047	11.133
Opleveringen	-	-	9.666	8.384	- 18.050	-
Afschrijvingen	-	- 2.301	- 6.710	- 3.195	-	- 12.206
Desinvesteringen	-	-	- 577	- 155	-	- 732
Totaal mutaties in het boekjaar	-	- 2.301	2.379	5.120	- 7.003	- 1.805
Samenstelling 31 december 2011						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	49.247	24.755	9.361	118.838
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 5.350	- 27.884	- 30.175	- 13.720	- 314	- 77.443
Boekwaarde	2.241	-	19.072	11.035	9.047	41.395
Specificatie van mutaties in 2012						
Investerings	-	-	-	136	9.259	9.395
Opleveringen	-	-	5.315	7.004	- 12.319	-
Afschrijvingen	-	-	- 6.997	- 4.321	-	- 11.318
Bijzondere waardeveranderingen	- 1.392	-	-	-	-	- 1.392
Reclassificaties	-	-	58	- 58	-	-
Desinvesteringen	-	-	- 543	- 311	-	- 854
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.392	-	- 2.167	2.450	- 3.060	- 4.169
Samenstelling 31 december 2012						
Aanschaffingswaarde	7.591	27.884	54.077	31.526	6.301	127.379
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 6.742	- 27.884	- 37.172	- 18.041	- 314	- 90.153
Boekwaarde	849	-	16.905	13.485	5.987	37.226

De per 31 december 2012 onder immateriële activa aanwezige goodwill heeft betrekking op Schiphol Telematics B.V.

De boekwaarde van de aan Schiphol Telematics B.V. gerelateerde goodwill is ultimo 2012 getoetst op bijzondere waardeverandering. De bedrijfswaarde van de betreffende kasstroomgenererende eenheid is berekend op basis van gegevens uit het tactisch plan 2013-2015 en een disconteringsvoet van 5,3%. De toets gaf geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardeverandering.

In 2005 is door Malpensa Real Estate II B.V. (MRE II B.V, een dochteronderneming van Schiphol Group) een belang van 47,44% verworven in Villa Carmen B.V. De goodwill die hieruit is ontstaan komt voort uit de meerwaarde van de door MRE II B.V. bij verwerving van haar aandeel ingebrachte grond. In 2012 is een bijzondere waardeverandering doorgevoerd waarbij de goodwill geheel is afgeschreven.

De ontwikkeling van de ICT-toepassingen heeft betrekking op interne en externe uren in de uitvoerings- en afsluitingsfase van geautomatiseerde projecten. Softwarelicenties en software in ontwikkeling hebben betrekking op extern aangekochte software.

Voor nadere informatie over bijzondere waardeveranderingen wordt verwezen naar toelichting 7.

15. Activa ten behoeve van operationele activiteiten

(in EUR 1.000)	Banen, rijbanen en platformen	Terreinen en wegen	Gebouwen	Installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Totaal
Samenstelling 31 december 2010						
Aanschaffingswaarde	654.567	581.823	1.264.681	1.623.108	368.548	4.492.727
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 294.090	- 156.940	- 482.514	- 914.856	- 268.296	- 2.116.696
Boekwaarde	360.477	424.883	782.167	708.252	100.252	2.376.031
Specificatie van mutaties in 2011						
Opleveringen	22.077	12.826	28.934	116.519	29.439	209.795
Afschrijvingen	- 21.153	- 11.235	- 34.573	- 95.792	- 27.320	- 190.073
Verkopen	-	- 125	-	-	-	- 125
(De)consolidatie	-	-	-	-	- 23	- 23
Desinvesteringen	-	- 26	- 343	- 2.314	- 440	- 3.123
Reclassificaties	60	2.450	1.202	6.125	497	10.334
Omrekeningsverschillen	-	-	-	-	- 3	- 3
Totaal mutaties in het boekjaar	984	3.890	- 4.780	24.538	2.150	26.782
Samenstelling 31 december 2011						
Aanschaffingswaarde	676.704	596.948	1.294.474	1.743.438	398.018	4.709.582
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 315.243	- 168.175	- 517.087	- 1.010.648	- 295.616	- 2.306.769
Boekwaarde	361.461	428.773	777.387	732.790	102.402	2.402.813
Specificatie van mutaties in 2012						
Opleveringen	18.953	18.930	37.014	184.190	34.952	294.039
Afschrijvingen	- 21.911	- 11.293	- 36.813	- 101.959	- 28.738	- 200.714
(De)consolidatie	-	-	-	-	- 207	- 207
Desinvesteringen	- 36	-	- 541	- 774	- 660	- 2.011
Reclassificaties	-	- 3.005	2.301	2	-	- 702
Totaal mutaties in het boekjaar	- 2.994	4.632	1.961	81.459	5.347	90.405
Samenstelling 31 december 2012						
Aanschaffingswaarde	695.621	612.873	1.333.248	1.926.856	432.103	5.000.701
Cumulatieve afschrijvingen en waardeveranderingen	- 337.154	- 179.468	- 553.900	- 1.112.607	- 324.354	- 2.507.483
Boekwaarde	358.467	433.405	779.348	814.249	107.749	2.493.218

16. Activa in aanbouw en ontwikkeling

(in EUR 1.000)	Activa in aanbouw tbv	Activa in aanbouw tbv	Totaal
	operationele activiteiten	vastgoedbelegging	
Boekwaarde 31 december 2010	244.194	146.501	390.695
Specificatie van mutaties in 2011			
Investeringsuitgaven	220.326	31.822	252.148
Activering van bouwrente	3.564	271	3.835
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 209.795	- 16.749	- 226.544
Waardeveranderingen	-	438	438
Bijzondere waardeveranderingen	-	- 1.000	- 1.000
Reclassificaties	- 7.352	- 15.188	- 22.540
Totaal mutaties in het boekjaar	6.743	- 406	6.337
Boekwaarde 31 december 2011	250.937	146.095	397.032
Specificatie van mutaties in 2012			
Investeringsuitgaven	253.338	35.244	288.582
Activering van bouwrente	3.340	458	3.798
Opgeleverde activa en vastgoedbeleggingen	- 294.040	- 52.762	- 346.802
Bijzondere waardeveranderingen	-	- 21.349	- 21.349
Verkopen	- 89	-	- 89
Reclassificaties	1.407	- 13.275	- 11.868
Totaal mutaties in het boekjaar	- 36.044	- 51.684	- 87.728
Boekwaarde 31 december 2012	214.893	94.411	309.304

De reclassificatie in de activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen heeft ondermeer betrekking op vastgoed ontwikkelingen die als vooruitbetaling op materiële vaste activa zijn opgenomen onder de handels- en overige vorderingen.

De activering van bouwrente vindt plaats aan de hand van een percentage dat per kwartaal wordt vastgesteld, op basis van de dan geldende verhouding tussen eigen en vreemd vermogen. Gedurende 2012 is een percentage gehanteerd dat heeft gevarieerd van 2,47% tot 2,54% op jaarbasis, waarin rekening is gehouden met voornoemde verhouding. De reële waarde op 31 december 2012 van activa in aanbouw ten behoeve van vastgoedbeleggingen is gelijk aan de kostprijs (2011: EUR 3,2 miljoen).

Per 31 december 2012 bestonden er verplichtingen tot investeringen in activa in aanbouw of ontwikkeling ten bedrage van EUR 125,8 miljoen waarvan EUR 95,1 miljoen in vastgoed (per 31 december 2011: EUR 106,5 miljoen waarvan EUR 21,6 miljoen in vastgoed). In 2013 zal gestart worden met het project Centrale Security met een investeringsprogramma van circa EUR 350 miljoen welke naar verwachting in 2015 opgeleverd wordt. Momenteel wordt onderzocht wat hiervan de gevolgen zijn op de bestaande activa.

Voor nadere informatie over de bijzondere waardeveranderingen wordt verwezen naar toelichting 7.

17. Vastgoedbeleggingen

(in EUR 1.000)

	Gebouwen	Terreinen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2010	735.808	317.505	1.053.313
Specificatie van mutaties in 2011			
Opleveringen	14.468	2.281	16.749
Acquisities	2.894	-	2.894
Waardeveranderingen	1.183	- 2.285	- 1.102
Reclassificaties	- 2.982	-	- 2.982
Totaal mutaties in het boekjaar	15.563	- 4	15.559
Boekwaarde 31 december 2011	751.371	317.501	1.068.872
Specificatie van mutaties in 2012			
Opleveringen	42.062	10.700	52.762
Waardeveranderingen	- 24.869	848	- 24.021
Verkopen	- 11.157	-	- 11.157
Reclassificaties	702	-	702
Totaal mutaties in het boekjaar	6.738	11.548	18.286
Boekwaarde 31 december 2012	758.109	329.049	1.087.158

Het Airport Real Estate Basisfonds C.V. (AREB C.V.) heeft 17 vastgoedobjecten in onderpand gegeven aan de Svenska Handelsbanken A.B. voor een bedrag van EUR 316,0 miljoen. In verband met de proportionele consolidatie van AREB C.V. is 61,15% van dit bedrag aan vastgoedobjecten opgenomen in de balans per 31 december 2012 van Schiphol Group.

In de categorie gebouwen is een bedrag van EUR 82,5 miljoen (per 31 december 2011: EUR 89,6 miljoen) begrepen inzake de reële waarde van activa (Triport) waarvan de vennootschap economisch (niet juridisch) eigenaar is (financiële lease). Onder terreinen zijn gronden begrepen die in erfpacht zijn uitgegeven.

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

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

18. Latente belastingen

Met ingang van 1 januari 2002 is Schiphol Group onderworpen aan winstbelasting. Op 8 september 2006 is de vaststellingsovereenkomst door Schiphol Group en de Belastingdienst ondertekend. Daarin is onder meer de definitieve fiscale openingsbalans vastgelegd evenals enkele nadere afspraken over de bepaling van de fiscale winst van Schiphol Group. Dit leidt tot de volgende waarderingsverschillen:

- Activa ten behoeve van operationele activiteiten en activa in aanbouw worden commercieel en fiscaal gewaardeerd tegen kostprijs. De voornoemde vaststellingsovereenkomst heeft echter geresulteerd in verschillen tussen de fiscale en commerciële kostprijs van activa die per 1 januari 2002 aanwezig waren. In de fiscale balans is de kostprijs gelijk aan de waarde in het economische verkeer per 1 januari 2002 en in de commerciële balans is de kostprijs gelijk aan de (lagere) historische kostprijs.
- Vastgoedbeleggingen, derivaten en langlopende leningen in vreemde valuta worden commercieel gewaardeerd tegen reële waarde en fiscaal tegen kostprijs.
- Op de beleggingen in vastgoed wordt fiscaal gezien afgeschreven (waarbij overigens rekening dient te worden gehouden met een restwaarde van 25%); commercieel is geen sprake van afschrijving op dit vastgoed.
- Met ingang van het boekjaar 2007 is de Wet Werken aan Winst in werking getreden. Deze wet kent een beperking op de fiscale afschrijving van zowel commerciële gebouwen als operationele gebouwen tot de zogenoemde bodemwaarde. De bodemwaarde is 50% van de WOZ-waarde van operationele gebouwen en 100% van de WOZ-waarde voor commerciële gebouwen.
- De fiscale waardering van personeelsvoorzieningen wijkt af van de commerciële waardering door een verschil in de gehanteerde actuariële veronderstellingen.

Terzake van al deze waarderingsverschillen worden latente belastingvorderingen en -verplichtingen verantwoord, alsook voor de latente belastingverplichting die is ontstaan uit de uitbreiding van ons belang in JFK IAT LLC in jaar 2010.

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Latente belastingvordering (fiscale eenheid Nederland)		
Activa ten behoeve van operationele activiteiten	171.856	185.930
Activa in aanbouw	83.707	78.878
Derivaten en leningen	36.944	13.236
Personeelsvoorzieningen	3.056	3.294
Vastgoedbeleggingen	- 29.142	- 26.187
	266.421	255.151
Latente belastingverplichting (buitenland)		
Geassocieerde deelnemingen	- 13.777	- 11.799
Vastgoedbeleggingen	- 277	-
	- 14.054	- 11.799
	252.367	243.352
Totaal latente belastingen (vordering)		
Langlopend (realisatie ligt niet in de lijn der verwachting)	83.574	83.574
Langlopend (realisatie te verwachten na 1 jaar)	168.567	158.200
Kortlopend (realisatie te verwachten binnen 1 jaar)	226	1.578
	252.367	243.352

Onder IAS 12, Winstbelastingen, is er een verplichting tot het opnemen van een latente belastingvordering als het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee het verrekenbare verschil kan worden verrekend.

Voor een deel van de operationele activa (EUR 83,6 miljoen) ligt daadwerkelijke realisatie van de latente belastingvorderingen echter niet in de lijn der verwachting. De reden hiervoor is dat het verschil tussen de commerciële en fiscale waarde uitsluitend wordt gerealiseerd bij verkoop (leidt tot fiscaal lagere winst en lagere afdracht van winstbelasting), bij bijzondere afwaardering (leidt tot fiscaal hogere kosten en lagere afdracht van winstbelasting) of bij beëindiging van de luchtvaartactiviteiten (leidt tot fiscaal hogere kosten doordat slechts een vergoeding wordt verkregen tot de commerciële boekwaarde). Schiphol Group is echter niet gemachtigd de grond voor operationele activiteiten te verkopen, de verwachtingen ten aanzien van toekomstige kasstromen duiden niet op de noodzaak tot het doorvoeren van een afwaardering en beëindiging van de activiteiten ligt evenmin voor de hand.

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

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

(in EUR 1.000)	Operationele	
	activa	Activa in aanbouw
Boekwaarde 31 december 2010	190.184	78.987
Specificatie van mutaties in 2011		
Latente belasting over fiscale afschrijving	- 4.254	-
Latente belasting verantwoord in de winst- & verliesrekening	-	- 109
Latente belasting verantwoord in het eigen vermogen	-	-
Overige mutaties	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	- 4.254	- 109
Boekwaarde 31 december 2011	185.930	78.878
Specificatie van mutaties in 2012		
Latente belasting over fiscale afschrijving	- 14.074	-
Latente belasting verantwoord in de winst- & verliesrekening	-	4.829
Latente belasting verantwoord in het eigen vermogen	-	-
Overige mutaties	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	- 14.074	4.829
Boekwaarde 31 december 2012	171.856	83.707

Vastgoed beleggingen	Derivaten en Leningen	Personeels- voorzieningen	Geassocieerde deelnemingen	Totaal
- 25.198	- 7.209	2.890	- 11.007	228.647
- 1.701	-	-	-	- 5.955
- 228	926	404	- 792	201
-	19.519	-	-	19.519
940	-	-	-	940
- 989	20.445	404	- 792	14.705
- 26.187	13.236	3.294	- 11.799	243.352
- 2.265	-	-	-	- 16.339
- 1.302	2.587	- 664	- 1.978	3.472
-	21.121	-	-	21.121
335	-	426	-	761
- 3.232	23.708	- 238	- 1.978	9.015
- 29.419	36.944	3.056	- 13.777	252.367

19. Geassocieerde deelnemingen

(in EUR 1.000)	2012	2011
Boekwaarde 1 januari	725.048	689.413
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Resultaat	45.464	35.889
Dividend	- 14.312	- 12.621
Deconsolidatie	-	182
Waardeveranderingen	-	- 354
Kapitaaluitbreiding in geassocieerde deelnemingen	11.235	9.419
Omrekeningsverschillen	- 949	3.120
Totaal mutaties in het boekjaar	41.438	35.635
Boekwaarde 31 december	766.486	725.048

De kapitaaluitbreiding in 2012 van EUR 11,2 miljoen betreft de geassocieerde deelneming in Schiphol Area Development Company N.V.

De boekwaarde van geassocieerde deelnemingen per 31 december 2012 is inclusief een goodwill van EUR 244 miljoen op Aéroports de Paris en van EUR 34 miljoen op Brisbane Airport Corporation Ltd. De jaarlijks uit te voeren toets van de goodwill begrepen in de boekwaarde gaf voor beide geassocieerde deelnemingen geen aanleiding tot het doorvoeren van een bijzondere waardeverandering.

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

20. Vorderingen op geassocieerde deelnemingen

(in EUR 1.000)	2012	2011
Boekwaarde 1 januari	92.141	88.221
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Dividend bijschrijving	6.771	838
Amortisatie	- 318	-
Omrekeningsverschillen afdekkingstransactie	- 344	3.017
Overige omrekeningsverschillen	- 283	65
Ontvangen dividend	- 17.775	-
Totaal mutaties in het boekjaar	- 11.949	3.920
Boekwaarde 31 december	80.192	92.141

De vorderingen op geassocieerde deelnemingen betreffen uitsluitend de door Schiphol Group gehouden Redeemable Preference Shares (RPS) in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd (BACH).

Terzake van de RPS is sprake van een cumulatief recht op dividend. De RPS kennen een formele aflossingsdatum per 30 juni 2014. Echter op dit moment worden de mogelijkheden door BACH onderzocht voor verlenging van de looptijd van de RPS tot 2022. Op basis van deze kenmerken worden de RPS van AUD 101,1 miljoen (EUR 80,2 miljoen, inclusief geaccumuleerd dividend) als langlopende vordering op een geassocieerde deelneming geassocieerd en de vergoeding op deze aandelen als financieringsbate.

De bijschrijving betreft de waardering van de RPS tegen geamortiseerde kostprijs en een deel van het dividend over de afgelopen drie jaar waaromtrent door het management van BACH werd besloten om deze niet uit te keren. Gezien het cumulatief preferente karakter wordt dit dividend wel als vordering en als bate verantwoord. In 2012 heeft BACH het merendeel van het niet uitgekeerde dividend uitbetaald.

Het aan deze langlopende vordering gerelateerde valutarisico wordt voor wat betreft de nominale waarde en het te ontvangen dividend afgedekt middels jaarlijkse termijntransacties. Met deze transacties wordt de positie in Australische dollars gehedged naar de euro. De afdekkingstransacties worden verantwoord als kasstroomafdekking. De koersverschillen over het niet afgedekte deel van de lening en het te ontvangen dividend en de periode tussen de opeenvolgende jaarlijkse termijntransacties worden verantwoord in de winst- en verliesrekening. De overige koersverschillen worden, via het totaalresultaat, verantwoord in de reserve afdekkingstransacties.

De reële waarde van de vorderingen op geassocieerde deelnemingen bedraagt per 31 december 2012 EUR 78,4 miljoen (AUD 99,5 miljoen) en het effectieve dividend bedraagt circa 10%. De reële waarde wordt geschat door de toekomstige contractuele kasstromen te verdisconteren tegen de op dat moment gangbare marktrente die voor de geldnemer en voor vergelijkbare financiële instrumenten van toepassing is.

21. Overige financiële belangen

In 2012 is het 1% belang in Flughafen Wien AG verkocht voor EUR 7,1 miljoen. Het resultaat is verwerkt via het totaalresultaat, verantwoord in de reserve overige financiële belangen.

22. Leasevorderingen

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Boekwaarde 1 januari	3.299	5.523
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijbeschrijving op leasevorderingen	391	855
Ontvangen leasetermijnen	-1.609	-3.079
Afwikkeling lease	-2.081	-
Totaal mutaties in het boekjaar	-3.299	-2.224
Boekwaarde 31 december	-	3.299

Sinds 1992 huurde Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V. (een 100% dochteronderneming van Schiphol Group, hierna Balnag) gedurende een totale huurtermijn van 20 jaar de verkeerstoren op Schiphol-Centrum van een financieringsmaatschappij, Abinton B.V. Gedurende dezelfde periode wordt de verkeerstoren door Balnag verhuurd aan Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL). Beide contracten betreffen een financiële lease. De vordering uit financiële lease betreft de verhuur aan LVNL. De verplichtingen aan Abinton B.V. zijn opgenomen onder de leaseverplichtingen. De effectieve rente van het verhuurcontract tussen Balnag en de LVNL bedraagt 13,0%. LVNL en Balnag hebben beide hun optie tot koop ingeroepen en in 2012 heeft de aankoop plaatsgevonden door LVNL.

23. Leningen

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Boekwaarde 1 januari	1.591	4.344
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijbeschrijving	-	445
Aflossing	- 651	- 2.808
Nieuwe leningen	7.536	-
Overige mutaties	-	- 390
Totaal mutaties in het boekjaar	6.885	- 2.753
Boekwaarde 31 december	8.476	1.591

Het kortlopende deel van de leningen van EUR 0,1 miljoen (per 31 december 2011 EUR 0,1 miljoen) is verantwoord onder de vlottende activa. Onder de nieuwe leningen is in 2012 een lening van EUR 4,3 miljoen verstrekt aan SRE Althai B.V. het samenwerkingsverband met Aeroports de Paris waarin beide partijen samenwerken op het gebied van vastgoed.

In 2011 is het resterende bedrag van de twee leningen aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu ad EUR 2,7 miljoen vervroegd afgelost.

24. Overige langlopende vorderingen

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Afgekochte erfpacht	3.320	3.410
Huurincentives	33.975	15.784
Vooruitbetaald op activa	174	15.187
Totaal overige langlopende vorderingen	37.469	34.381

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

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

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

De vooruitbetaling op activa in 2011 van EUR 15,2 miljoen betreft de ontwikkeling van vastgoed voor rekening en risico van derden, waarbij Schiphol Group de koopsom vooruit heeft betaald. In 2012 wordt dit onder de handels- en overige vorderingen verantwoord.

25. Activa beschikbaar voor verkoop

De grond waarvan de intentie bestaat dat deze zal worden vervreemd, wordt gepresenteerd als voor verkoop beschikbare activa. Eind 2011 betrof dit de GEM A4 zone West, een uitgebreid logistiek terrein direct aan de rijksweg A4 ten zuiden van de vrachtafritten van Amsterdam Airport Schiphol. In december 1999 en december 2009 hebben de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Real Estate B.V. en SADC in samenwerkingsovereenkomsten (respectievelijk SOK I en SOK II) besloten tot het gezamenlijk verwerven en uitgeven van kavels in het gebied GEM A4 Zone West.

De gronden die in 1999 zijn verworven, worden door de drie partners voor een gelijk deel gefinancierd. In 2012 zijn een deel van deze verworven gronden ingebracht in de GEM A4 Zone West C.V. voor EUR 56,7 miljoen (EUR 18,9 miljoen aandeel SRE B.V.), inclusief financierings- en verwervingskosten. Totaal zal nog EUR 6,7 miljoen grond ingebracht gaan worden (EUR 2,2 miljoen door Schiphol Real Estate B.V.). In 2008 en in 2010 is besloten tot verwerving van een viertal kavels door de gemeente Haarlemmermeer. Voor de financiering van de kavels heeft de gemeente Haarlemmermeer een lening aangetrokken van de Bank Nederlandse Gemeenten. Bij inbreng van deze gronden in de GEM A4 Zone West C.V., die in 2011 is opgericht en waarin Schiphol Real Estate B.V. een direct belang van 33% heeft, zullen de hieraan verbonden kosten tussen partijen verrekend worden. Bij inbreng van deze gronden in de GEM A4 Zone West C.V. is Schiphol Real Estate B.V. verplicht tot het storten van commanditair kapitaal van EUR 13,3 miljoen, te vermeerderen met financierings- en GEM verwervingskosten. Daarnaast heeft Schiphol Group in 2011, in het kader van de aanleg van de N201 in het gebied A4 zone West, een deel van reeds door haar gefinancierde gronden verkocht aan de provincie Noord-Holland met een boekwaarde van EUR 2,0 miljoen. Schiphol Real Estate B.V. heeft dit bedrag vervolgens gestort in de GEM A4 Zone West C.V. als commanditair kapitaal. De stijging van de activa beschikbaar voor verkoop wordt veroorzaakt door hogere waarde van de ingebrachte gronden, zoals bovenstaand genoemd en de aankoop van een stuk grond door GEM A4 zone West C.V.

26. Handels- en overige vorderingen

(in EUR 1.000)	2012	2011
Debiteuren	96.636	74.670
Te ontvangen baten	23.036	29.327
Omzetbelasting	11.379	15.571
Vooruitbetaalde kosten	34.170	13.687
Voorraden	5.257	6.888
Huurincentives	6.717	3.949
Participanten en deelnemingen	38	16
Overige vorderingen	24.639	33.773
	201.872	177.881

Onder de vooruitbetaalde kosten is opgenomen de vooruitbetaling voor de ontwikkeling van vastgoed voor rekening en risico van derden. Hierbij heeft Schiphol Group de koopsom vooruit betaald.

Per 31 december 2012 zijn in de post debiteuren begrepen een voorziening voor oninbaarheid van EUR 3,5 miljoen (per 31 december 2011: EUR 3,9 miljoen) en ontvangen waarborgsommen van EUR 1,6 miljoen (in 2011: EUR 2,2 miljoen). In 2012 is EUR 1,3 miljoen (in 2011: EUR 2,8 miljoen) onttrokken in verband met oninbaarheid van vorderingen en EUR 0,9 miljoen (in 2011: EUR 1,3 miljoen) gedoteerd ten laste van de winst- en verliesrekening. Onder de overige vorderingen is (evenals voorgaand jaar) een bedrag begrepen van EUR 19,0 miljoen die Schiphol Group heeft betaald aan Chipshol. Voor nadere informatie over de post overige voorzieningen wordt verwezen naar toelichting 35.

27. Liquide middelen

De liquide middelen van in totaal EUR 445,1 miljoen per 31 december 2012 (per 31 december 2011: EUR 413,3 miljoen) bestaan voor EUR 370,0 miljoen (per 31 december 2011: EUR 348,8 miljoen) uit deposito's met een oorspronkelijke looptijd van 5 maanden tot 9 maanden. De gemiddelde rente op deze deposito's bedraagt per 31 december 2012 0,52% (per 31 december 2011: 1,4%). De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

28. Geplaatst kapitaal

Het maatschappelijk aandelenkapitaal bedraagt per 31 december 2012 EUR 142.960.968. Dit kapitaal is verdeeld in 300.000 aandelen A en 14.892 aandelen B, elk met een nominale waarde van EUR 454. Hiervan zijn 171.255 aandelen A en 14.892 aandelen B geplaatst. De verdeling over de aandeelhouders is als volgt:

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

In 2012 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het geplaatst kapitaal.

29. Ingehouden winst

Op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen heeft de Algemene Vergadering van Aandelehouders besloten tot uitkering van een dividend over 2011 van EUR 97,5 miljoen. Dit bedrag is bij uitkering in 2012 onttrokken aan de ingehouden winst. Het dividend over 2010 bedroeg EUR 76,2 miljoen en is in 2011 uitgekeerd en onttrokken aan de ingehouden winst.

Het nettoresultaat over 2012 is geheel toegevoegd aan de ingehouden winst. Daarmee is in de ingehouden winst per 31 december 2012 nog begrepen het voorstel voor het over 2012 uit te keren dividend, zoals nader toegelicht onder de Overige gegevens.

30. Overige reserves

(in EUR 1.000)	Reserve			Totaal
	Reserve omrekenings verschillen	overige financiële belangen	Reserve afdekkings transacties	
Stand per 31 december 2010	18.175	3.701	9.097	30.973
Specificatie van mutaties in 2011				
Omrekeningsverschillen	3.795	-	-	3.795
Mutaties in de reële waarde	-	- 4.617	-	- 4.617
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	- 16.283	- 16.283
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op geassocieerde deelnemingen	-	-	3.017	3.017
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 51.284	- 51.284
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	4.664	4.664
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	15.679	15.679
Latente winstbelasting over waardemutaties leningen	-	-	3.840	3.840
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 15.076	- 15.076
Totaal mutaties in het boekjaar	3.795	- 4.617	- 55.443	- 56.265
Stand per 31 december 2011	21.970	- 916	- 46.346	- 25.292
Specificatie van mutaties in 2012				
Omrekeningsverschillen	- 646	2	-	- 644
Mutaties in de reële waarde	-	914	-	914
Omrekeningsverschillen gehedgde leningen	-	-	26.186	26.186
Omrekeningsverschillen gehedgde vorderingen op geassocieerde deelnemingen	-	-	- 344	- 344
Mutaties in de reële waarde van afdekkinginstrumenten	-	-	- 113.267	- 113.267
Waarvan mutaties ten gunste of ten laste van de winst- en verliesrekening	-	-	4.530	4.530
Latente winstbelasting over waardemutaties derivaten	-	-	27.667	27.667
Latente winstbelasting over waardemutaties leningen	-	-	- 6.546	- 6.546
Afwikkeling van afdekkingstransacties	-	-	- 8.940	- 8.940
Totaal mutaties in het boekjaar	- 646	916	- 70.714	- 70.444
Stand per 31 december 2012	21.324	-	- 117.060	- 95.736

Reserve omrekeningsverschillen

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

Reserve overige financiële belangen

Deze reserve heeft betrekking op de mutaties in de reële waarde van de overige financiële belangen, deelnemingen waarin Schiphol Group geen invloed van betekenis kan uitoefenen. In 2012 had dit betrekking op het belang in Wenen welke belang verkocht is.

Reserve afdekkingstransacties

In de reserve afdekkingstransacties worden de mutaties in de reële waarde van derivaten die worden gebruikt voor kasstroomafdekking verantwoord, na verwerking van latente belastingvorderingen en verplichtingen. Voorts worden in de reserve afdekkingstransacties de waarderingverschillen verantwoord die optreden bij de omrekening van leningen tegen de slotkoers. Voor beide geldt dat verantwoording in de reserve afdekkingstransacties plaatsvindt, voor zover sprake is van een effectieve afdekking.

De belastingeffecten van de mutaties in het eigen vermogen, via het totaalresultaat, zijn als volgt:

(in EUR 1.000)	Voor belasting	Belasting	Na belasting
Omrekeningsverschillen	- 646	-	- 646
Waardemutaties afdekkingstransacties	- 91.782	21.121	- 70.661
Waardemutaties overige belangen	914	-	914
Totaal niet gerealiseerd 2012	- 91.514	21.121	- 70.393
Omrekeningsverschillen	3.795	-	3.795
Waardemutaties afdekkingstransacties	- 74.837	19.519	- 55.318
Waardemutaties overige belangen	- 4.617	-	- 4.617
Totaal niet gerealiseerd 2011	- 75.659	19.519	- 56.140

Voor nadere informatie over beperkingen aan de uitkeerbaarheid van reserves wordt verwezen naar toelichting 44 over het eigen vermogen in de enkelvoudige balans.

31. Minderheidsaandeelhouders

Onder minderheidsaandeelhouders is per 31 december 2012 het aandeel van derden in het vermogen van de groepsmaatschappijen Eindhoven Airport N.V. en Avioport SpA opgenomen. Een verkorte balans voor deze vennootschappen is opgenomen in het onderdeel Gerelateerde partijen, onder dochterondernemingen.

32. Leningen

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2012	2011
XS0171966269	2013	4,38%	EUR	175.929		175.848	175.685
XS0399674216	2014	6,63%	EUR	370.704		369.885	369.155
XS0495479555	2016	4,46%	EUR	50.000		49.942	49.927
XS0459479472	2016	4,28%	EUR	15.000		14.953	14.940
XS0167622454	2018	5,16%	EUR	30.000		29.961	29.954
XS0459479399	2019	4,94%	EUR	50.000		49.862	49.841
XS0459442710	2019	4,97%	EUR	85.000		84.884	84.868
XS0621167732	2021	4,43%	EUR	438.447		408.548	404.960
XS0378569247	2038	3,16%	JPY	20.000.000	A	174.439	200.614
EMTN programma						1.358.322	1.379.944
Namensschuldverschreibung	2023 (miv 2013)	5,07%	EUR	25.000		- 100	- 100
XF0000NS4ET7	2016	5,38%	EUR	84.000		83.789	83.721
XF0000NS4FH9	2016	5,45%	EUR	40.000		39.946	39.929
XF0000NS4FX6	2016	5,16%	EUR	10.000		9.987	9.982
XF0000NS4DN2	2019	5,75%	EUR	50.000		49.226	49.099
XF0000NS4PP1	2019	5,50%	EUR	11.000		10.813	10.784
Schuldschein						193.761	193.515
Europese Investeringsbank	2031	3,95%	EUR	180.000		166.500	175.500
ING RA Finance	2012	Euribor + opslag	EUR	26.559		-	26.559
ING Bank	2012	Euribor + opslag	EUR	5.781		-	5.781
ING Bank	2012	Euribor + opslag	EUR	14.586		-	14.586
ING Bank	2012	Euribor + opslag	EUR	15.224		-	15.224
ING Bank	2012	Euribor + opslag	EUR	9.051		-	9.051
Handelsbanken	2016	Euribor + opslag	EUR	109.468	D,E,F,I	109.186	-
Leningen AREB C.V.						109.186	71.201

(in EUR 1.000)	Aflossing in	Rente	Valuta	Nominaal (in 1.000)	Referentie afdekking	2012	2011
Villa Carmen fase 1	2012	Euribor + opslag	EUR	14.100		-	1.864
Avioport fase 2	2012	Euribor + opslag	EUR	21.750		14.395	17.249
Avioport fase 1	2013	Euribor + opslag	EUR	28.000		28.000	28.000
Overige						16.157	8.538
Overige leningen						58.552	55.651
Totaal leningen						1.886.221	1.875.711

Het kortlopende deel van de leningen per 31 december 2012 van EUR 191,5 miljoen (per 31 december 2011: EUR 101,8 miljoen) is verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In 1999 is door Schiphol Group een Euro Medium Term Note (EMTN) programma gestart, waarmee naar behoefte financiële middelen ter beschikking staan tot een maximum van EUR 2 miljard, mits het prospectus jaarlijks wordt geactualiseerd. Het prospectus is in 2012 geactualiseerd. Ultimo 2012 is voor een totaal van EUR 1.358,3 miljoen (per 31 december 2011: EUR 1.379,9 miljoen) opgenomen. Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing onder omstandigheden die in dat kader als gebruikelijk kunnen worden aangemerkt. Gedurende 2012 is van dergelijke omstandigheden geen sprake geweest.

In juni 2008 heeft Schiphol Group, in aanvulling op het bestaande EMTN programma, een Euro-Commercial Paper (ECP) programma gestart met een limiet van EUR 750 miljoen. Op 31 december 2012 staan geen kortlopende leningen uit onder het ECP programma.

Schiphol Group heeft een Namensschuldverschreibung aangetrokken waarmee per 2013 een financiering van EUR 25 miljoen is zeker gesteld tegen een vast renteniveau (5,072%). De huidige boekwaarde betreft de reeds geactiveerde kosten.

Schiphol Group heeft voor een nominaal bedrag van EUR 195 miljoen aan Schuldschein-papier uitgegeven (vastrentende leningen met looptijden van 7 en 10 jaar). De Schuldschein documentatie bevat in beginsel dezelfde convenanten als het EMTN programma en bevat daarbij een 'change of control' clause in combinatie met een 'downgrade below investment grade' voor vervroegde aflossing.

In 2010 heeft Schiphol Group een overeenkomst gesloten met de Europese Investeringsbank voor een faciliteit van EUR 350 miljoen. In totaal is nu EUR 180 miljoen onder deze faciliteit opgenomen (waarop inmiddels EUR 11,5 miljoen is afgelost). Schiphol Group kan verplicht worden tot vervroegde aflossing van de lening indien (naast de in dat kader gebruikelijke omstandigheden) andere leningen vervroegd worden afgelost of indien het eigen vermogen minder dan 30% van de activa bedraagt. Additionele zekerheden worden verlangd indien de credit rating BBB of lager is (S&P) of Baa2 of lager (Moody's). De lening kent daarnaast een 'change of control' clause. Schiphol Group heeft in november 2012 de periode waaronder getrokken kan worden onder de EIB faciliteit verlengd tot januari 2014.

Voor zowel de opgenomen leningen onder het EMTN programma, het ECP programma als de faciliteit bij de Europese Investeringsbank geldt geen achterstelling ten opzichte van andere verplichtingen en de mogelijkheid tot vrijwillige vervroegde aflossing.

In december 2011 is door AREB C.V. een doorlopende kredietfaciliteit (revolving credit facility) van EUR 195 miljoen van Svenska Handelsbanken aangetrokken. Deze faciliteit heeft een looptijd van 4 jaar en 6 maanden. Per heden is EUR 179 miljoen getrokken op deze faciliteit (deel Schiphol Group EUR 109 miljoen) waarmee de bestaande leningen van AREB C.V. zijn afgelost, deels al in december 2011 en voor het overige deel in januari 2012. De lening is een hypothecaire lening. Voor deze lening geldt een verplichting tot vervroegde aflossing indien de financiering meer dan 60% bedraagt van de taxatiewaarde van de gefinancierde objecten. Tot meerdere zekerheid van de aflossing heeft AREB C.V. aan Svenska Handelsbanken op de vorderingen het pandrecht verleend betreffende de titel van verhuur en huur, die het fonds heeft op de huurders van de in bezit zijnde objecten per balansdatum. AREB C.V. heeft tevens alle bestaande en toekomstige huurvorderingen met betrekking tot het object verpand, die reeds voor verpanding vatbaar zijn. Verder heeft AREB C.V. alle claims en alle rechten uit verzekeringen met betrekking tot de objecten verpand.

Gedurende 2012 is het resterende opgenomen bedrag onder een door Villa Carmen overeengekomen project-lening van EUR 3,9 miljoen (proportionele aandeel Schiphol Group is EUR 1,9 miljoen) afgelost en per 31 december 2012 is er geen uitstaand bedrag onder de project-lening.

Door Avioport SpA (een 70% dochteronderneming van Schiphol Group) is een hypothecaire lening overeengekomen met een tweetal banken (Efibanca en Banca Popolare Italiana) tot een totaalbedrag van EUR 49,8 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 21,8 miljoen voor fase 2). In 2012 heeft Avioport SpA een akkoord bereikt met haar bank inzake de toekomstige financiering in de vorm van een verlenging van een substantieel deel van haar bestaande financieringen tot 30 juni 2014. Als onderdeel hiervan heeft Avioport SpA een bedrag van EUR 3,5 miljoen afgelost op voornoemde faciliteiten. Per 31 december 2012 was hiervan opgenomen EUR 42,4 miljoen (EUR 28,0 miljoen voor fase 1 en EUR 14,4 miljoen voor fase 2). Als onderpand voor fase 1 gelden de gebouwen, de aandelen en de huurinkomsten, voor fase 2 het gehele project. De aandeelhouders hebben zich daarnaast verplicht tot de inbreng van financiële middelen om, in aanvulling op voornoemde lening, zorg te dragen voor de financiering van het totale project. Er is in 2012 besloten om tot verkoop over te gaan en er wordt derhalve actief naar potentiële kopers gezocht.

Schiphol Group heeft de beschikking over een gesyndiceerde en gecommiteerde doorlopende kredietfaciliteit voor een bedrag van EUR 175 miljoen met een looptijd tot 2016. Onder deze faciliteit is niet getrokken.

Van het totale bedrag aan leningen is EUR 174,4 miljoen opgenomen in Japanse Yen (JPY 20 miljard). In lijn met het beleid Financieel Risico Management zijn ter afdekking van de door variabele rente en vreemde valuta aanwezige risico's renteswaps, valutaswaps en in enkele gevallen gecombineerde cross-currency swaps afgesloten op de leningen. De aangegane transacties komen in beginsel op relevante kenmerken zoals looptijd, omvang en dergelijke volledig overeen met de onderliggende leningen en hedgen de posities naar euro en/of vaste dan wel gemaximeerde rente. Alle afdekkingstransacties worden verantwoord als zijnde kasstroomafdekkingen.

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

Referentie	Wederpartij	Type	Rente	Valuta	Nominiaal		Reële waarde in EUR 1.000 per	
					(in 1.000)	Looptijd	31 December 2012	31 December 2011
A	JPMorgan	Valuta- renteswap	3,16%	JPY	20.000.000	2038	- 22.851	- 89.565
B	RBS	Renteswap	4,03%	EUR	370.000	2024	74.612	39.968
C	JPMorgan	Renteswap	3,93%	EUR	150.000	2023	31.217	16.590
D	SHB	Renteswap	3,02%	EUR	24.461	2017	2.543	-
E	SHB	Renteswap	2,90%	EUR	24.461	2017	2.429	-
F	SHB	Renteswap	3,47%	EUR	24.461	2016	2.988	-
G	BPL	Renteswap	4,32%	EUR	21.000	2013	682	909
H	JPMorgan	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	116.500	2013	903	-
I	SHB	Renteswap	0,80%	EUR	35.469	2016	493	-
	ING	Renteswap	2,94%	EUR	24.461	2016	-	1.704
	ING	Renteswap	2,83%	EUR	24.461	2016	-	1.550
	ABN AMRO	Renteswap	3,40%	EUR	24.461	2016	-	2.279
	ING	Termijn- transactie	n.v.t.	AUD	113.000	2012	-	6.311
Totaal							93.016	- 20.254
Verantwoord in de balans								
onder:								
Vaste activa							- 22.851	- 89.565
Langlopende verplichtingen							114.281	63.000
Kortlopende verplichtingen							1.586	6.311
							93.016	- 20.254

Het risico dat Schiphol Group loopt op de cross-currency swap (referentie A) wordt gemitigeerd middels een 'cash collateral' overeenkomst met JPMorgan, die voor beide partijen resulteert in een maximale netto positie, die afhankelijk is van de credit rating van beide partijen. Indien de credit rating van een van beide partijen verlaagd wordt, daalt tevens de maximale netto positie op die partij. Volgens de 'cash collateral' overeenkomst wordt het verschil tussen de marktwaarde van de swap en de van toepassing zijnde maximale netto positie wekelijks per bank betaald.

Per 31 december 2012 bedroeg de maximale netto positie van beide partijen EUR 10 miljoen (per 31 december 2011 EUR 10 miljoen) en bedroeg de marktwaarde van de swap circa EUR 22,9 miljoen (per 31 december 2011 EUR 89,6 miljoen) in het voordeel van Schiphol Group. Per 31 december 2012 was EUR 27,0 miljoen (per 31 december 2011 EUR 77,6 miljoen) per bank door JPMorgan aan Schiphol Group betaald als onderpand.

Referentie B en C betreffen twee forward-starting interest rate swaps waarmee voornamelijk de renteniveaus zijn vastgelegd waartegen in 2013 en 2014 nog uitstaande EMTN leningen geherfinancierd kunnen worden.

Referentie D, E, F en I betreffen 4 interest rate swaps waarmee de renteniveaus vrijwel volledig zijn vastgelegd waartegen AREB C.V. is gefinancierd.

Referentie H betreft het derivaat ter afdekking van omrekeningsverschillen op de Redeemable Preference Shares zoals verantwoord onder de vorderingen op deelnemingen.

De rentepercentages vermeld bij de valutaswaps, renteswaps en de cross-currency swap betreffen de vaste rente die op de betreffende swaps aan de wederpartij dient te worden betaald, tegen ontvangst van de wederpartij van de variabele (of vaste) rente die Schiphol Group op haar beurt dient te betalen op de betreffende leningen.

De resterende looptijd van de leningen per 31 december 2012 is als volgt. Het deel van de leningen met een looptijd korter dan een jaar is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

(in EUR 1.000)	Totaal	> 1 jaar en			
		<= 1 jaar	> 1 jaar	<= 5 jaar	> 5 jaar
EMTN programma	1.358.322	171.547	1.186.775	420.965	765.810
Namensschuldverschreibung	- 100	- 100	-	-	-
Schuldschein	193.761	- 246	194.007	133.186	60.821
Europese Investeringsbank	166.500	9.000	157.500	36.000	121.500
Leningen AREB C.V.	109.186	-	109.186	109.186	-
Overige leningen	58.552	11.309	47.243	44.148	3.095
Totaal leningen	1.886.221	191.510	1.694.711	743.485	951.226

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

(in EUR 1.000)	Boekwaarde	Reële waarde
	31 december 2012	31 december 2012
EMTN programma	1.358.322	1.557.861
Namensschuldverschreibung	- 100	3.440
Schuldschein	193.761	242.042
Europese Investeringsbank	166.500	204.999
Leningen AREB C.V.	109.186	115.282
Overige leningen	58.552	58.552
Totaal leningen	1.886.221	2.182.176

(in EUR 1.000)	31 December 2011	31 December 2011
EMTN programma	1.379.944	1.627.600
Namensschuldverschreibung	- 100	3.100
Schuldschein	193.515	239.100
Europese Investeringsbank	175.500	209.400
Leningen AREB C.V.	71.201	71.201

(in EUR 1.000)	31 December 2011	31 December 2011
Overige leningen	55.651	55.651
Totaal leningen	1.875.711	2.206.052

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

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

(in EUR 1.000)	Leningen > 1 jaar	Leningen <= 1 jaar	Totaal
Boekwaarde 31 december 2010	1.609.317	122.756	1.732.073
Specificatie van mutaties in 2011			
Nieuw opgenomen	583.034	-	583.034
Rentebijbeschrijving	4.216	-	4.216
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 101.834	101.834	-
Aflossing	- 338.014	- 122.756	- 460.770
Deconsolidaties	- 425	-	- 425
Acquisities	1.584	-	1.584
Omrekeningsverschillen	16.283	-	16.283
Overige mutaties	- 284	-	- 284
Totaal mutaties in het boekjaar	164.560	- 20.922	143.638
Boekwaarde 31 december 2011	1.773.877	101.834	1.875.711
Specificatie van mutaties in 2012			
Nieuw opgenomen	126.651	-	126.651
Rentebijbeschrijving	78	-	78
Overboekingen naar kortlopende verplichtingen	- 184.613	184.613	-
Aflossing	-	- 94.937	- 94.937
Omrekeningsverschillen	- 26.186	-	- 26.186
Overige mutaties	4.904	-	4.904
Totaal mutaties in het boekjaar	- 79.166	89.676	10.510
Boekwaarde 31 december 2012	1.694.711	191.510	1.886.221

De financiële instrumenten van Schiphol Group betreft de in deze paragraaf toegelichte leningen en derivaten alsook de vorderingen op geassocieerde deelnemingen (zie toelichting 20), leningen (zie toelichting 23), handels- en overige vorderingen (zie toelichting 26), liquide middelen (zie toelichting 27), enkele posten onder de overige langlopende verplichtingen (zie toelichting 36) en de handels- en overige schulden (zie toelichting 38).

33. Leaseverplichtingen

(in EUR 1.000)	Wederpartij	Effectieve rente	Einde looptijd	2012	2011
Triport	ABP	7,0%	2034	51.559	52.649
Verkeerstoren	Abinton B.V.	7,7%	2012	-	4.222
Auto's	PON	5,3%	2017	4.148	
Overige				840	1.640
Totaal leaseverplichtingen				56.547	58.511

Het kortlopende deel van de leaseverplichtingen per 31 december 2012 van EUR 2,5 miljoen (per 31 december 2011 van EUR 5,9 miljoen) is verantwoord onder de kortlopende verplichtingen.

In april 2011 heeft Schiphol Group de 40-jarige leaseovereenkomst betreffende parkeergarage P1 en bijbehorende traverse vervroegd afgelost voor EUR 53,5 miljoen.

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

Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V. (een 100% dochteronderneming van Schiphol Group, hierna Balnag) huurde met ingang van 1992 gedurende een totale huurtermijn van 20 jaar, de verkeerstoren op Schiphol-Centrum van een financieringsmaatschappij, Abinton B.V. Gedurende dezelfde periode werd de verkeerstoren door Balnag verhuurd aan Luchtverkeersleiding Nederland (hierna LVNL). Beide contracten betreffen een financiële lease. Balnag heeft in 2012 de verkeerstoren van Abinton B.V. gekocht en doorverkocht.

De resterende looptijd van de leaseverplichtingen is per 31 december 2012 als volgt.

(in EUR 1.000)	Totaal	<= 1 jaar	> 1 jaar	> 1 jaar en <= 5 jaar	> 5 jaar
Nominale termijnen financiële leasecontracten	111.564	6.549	105.015	24.800	80.215
Rentebestanddeel in financiële leasetermijnen	- 55.017	- 4.051	- 50.966	- 15.634	- 35.333
Boekwaarde van de verplichtingen uit financiële lease	56.547	2.498	54.049	9.166	44.882

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

(in EUR 1.000)	2012	2011
Boekwaarde 1 januari	58.511	113.648
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Rentebijdrage op leaseverplichtingen	4.290	5.550
Betaalde leasetermijnen	- 8.363	- 61.377
Afwikkeling lease ivm verkoop transactie	- 2.123	-
Financiële lease investeringen in materiële vaste activa	4.232	690
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.964	- 55.137
Boekwaarde 31 december	56.547	58.511

34. Personeelsbeloningen

(in EUR 1.000)	Vergoedingen na uitdiensttreding	Andere lange termijn personeels- beloningen	Ontslag- vergoedingen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2011				
Waarde van de verplichtingen	34.167	10.229	1.981	46.377
Waarde van de beleggingen	10.475	-	-	10.475
	23.692	10.229	1.981	35.902
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 2.610	-	- 65	- 2.675
Verplichting in de balans	21.082	10.229	1.916	33.227
Boekwaarde 31 december 2012				
Waarde van de verplichtingen	24.438	10.263	1.797	36.498
Waarde van de beleggingen	2.830	-	-	2.830
	21.608	10.263	1.797	33.668
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 3.037	-	- 157	- 3.194
Verplichting in de balans	18.571	10.263	1.640	30.474

Vergoedingen na uitdiensttreding betreffen pensioenregelingen, functioneel leeftijdsontslag, vergoeding ziektekostenverzekering voor gepensioneerden en de aanvullende uitkering bij arbeidsongeschiktheid.

Andere langetermijn personeelsbeloningen betreffen jubilea-uitkeringen, variabele beloning (langetermijn), sabbatical leave en loonsuppletie bij (gedeeltelijke) arbeidsongeschiktheid.

Ontslagvergoedingen betreffen wachtgeld, BUT en loonsuppletie werkloosheid anders dan die zijn opgenomen in de voorziening organisatieaanpassing.

De toegezegd-pensioenregeling die Schiphol Group heeft ondergebracht bij ABP wordt verantwoord als toegezegde-bijdragenregeling. Nadere informatie hieromtrent is opgenomen in paragraaf 39. De pensioenregelingen van enkele dochtermaatschappijen die ook kwalificeren als toegezegd-pensioenregeling worden wel als zodanig verantwoord.

Ten aanzien van deze pensioenregelingen hebben de waarde van de verplichtingen, de waarde van de beleggingen en de niet in aanmerking genomen actuariële resultaten zich gedurende de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

(in EUR 1.000)	2012	2011	2010	2009	2008
Boekwaarde 31 december					
(in EUR 1.000)					
Waarde van de verplichtingen	3.026	11.964	10.780	18.904	15.440
Waarde van de beleggingen	2.830	10.475	9.253	14.645	12.036
	196	1.489	1.527	4.259	3.404
Niet in aanmerking genomen actuariële resultaten	- 196	- 1.527	- 1.615	- 3.139	- 1.729
Verplichting in de balans	-	- 38	- 88	1.120	1.675

In 2012 is de pensioenregeling van Schiphol Telematics B.V. ondergebracht bij het ABP.

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

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoedingen na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
Opbouw of toekenning van rechten	1.163	1.519	1.666	4.348
Toevoeging van interest	1.536	315	36	1.887
Actuariële winsten en verliezen in het boekjaar	42	- 509	-	- 467
Verwachte baten uit beleggingen	- 219	-	-	- 219
Overige kosten	-	- 21	- 6	- 27
Totale kosten ten laste van 2011	2.522	1.304	1.696	5.522
Opbouw of toekenning van rechten	876	1.701	2.158	4.735
Toevoeging van interest	1.418	300	28	1.746

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoedingen na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
Actuariële winsten en verliezen in het boekjaar	33	- 150	-	- 117
Verwachte baten uit beleggingen	- 180	-	-	- 180
Overige kosten	-	-	6	6
Totale kosten ten laste van 2012	2.147	1.851	2.192	6.190

Ten aanzien van de toegezegd-pensioenregelingen onder de vergoedingen na uitdiensttreding wordt in 2013 geen last voor Schiphol Group verwacht. De werkelijke lasten uit hoofde van deze regelingen bedroegen in 2012 EUR 0,6 miljoen, zoals toegelicht onder personeelsbeloningen in toelichting 5.

Het verloop van verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen was als volgt:

(in EUR 1.000)	Andere lange termijn			Totaal
	Vergoedingen na uitdiensttreding	personeelsbeloningen	Ontslagvergoedingen	
Boekwaarde 31 december 2010	22.477	10.558	2.490	35.525
Specificatie van mutaties in 2011				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	2.522	1.304	1.696	5.522
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.150	- 1.598	- 1.123	- 5.871
Betaling van premies	- 923	-	- 174	- 1.097
Overige mutaties	156	- 34	- 974	- 852
Totaal mutaties in het boekjaar	- 1.395	- 328	- 575	- 2.298
Boekwaarde 31 december 2011	21.082	10.230	1.915	33.227
Specificatie van mutaties in 2012				
Totale kosten ten laste van het boekjaar	2.147	1.851	2.192	6.190
Uitkeringen gedurende het boekjaar	- 3.808	- 2.048	- 1.115	- 6.971
Betaling van premies	- 730	-	- 137	- 867
(De)consolidatie	- 143	-	- 1.182	- 1.325
Overige mutaties	23	197	-	220
Totaal mutaties in het boekjaar	- 2.511	-	- 242	- 2.753
Boekwaarde 31 december 2012	18.571	10.230	1.673	30.474

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

	31 December 2012	31 December 2011
Disconteringsvoet	3,25%	4,75%
Beleggingsrendement	3,25%	4,75%
Inflatie	2,00%	2,00%
Algemene salarisstijging	2,00%	2,00%
Overlevingskansen	Prognosetafel 2062 met correctiefactoren die zijn afgestemd op het gemiddelde salarisniveau van de onderneming	Prognosetafel 2060 met correctiefactoren die zijn afgestemd op het gemiddelde salarisniveau van de onderneming
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)	4,00% (tot 39 jaar), 3,00% (tot 49 jaar), 2,00% (tot 59 jaar), 2,00% (tot 65 jaar)
Leeftijdsverschil	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote	Aangenomen wordt dat mannelijke deelnemers 3 jaar ouder zijn dan hun echtgenote
Arbeidsongeschiktheid	UKV 2010, gebaseerd op waarnemingsperiode tussen 2006 en 2009	UKV 2007-IV, gebaseerd op instroom 2006 en 2007
Ontslagkansen, afhankelijk van leeftijd	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)	4,20% (voor 25 jaar) tot 0,10% (voor 60 jaar)
Blijfkansen (met betrekking tot FLO)	100%	100%

Voor nadere informatie over de verplichtingen uit hoofde van de pensioenregeling bij ABP wordt verwezen naar paragraaf 39 Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen.

35. Overige voorzieningen

(in EUR 1.000)	2012	2011
Boekwaarde 1 januari	17.927	29.573
Specificatie van mutaties in het boekjaar		
Onttrekking voorziening	- 4.418	- 11.646
Totaal mutaties in het boekjaar	- 4.418	- 11.646
Boekwaarde 31 december	13.509	17.927

Terzake van de organisatieaanpassing uit 2009 resteert per 31 december 2012 een voorziening van EUR 3,5 miljoen (per 31 december 2011 EUR 7,8 miljoen). De voorziening betreft onder meer de tijdelijke loondoorbetaling aan boventallige medewerkers en kosten van begeleiding naar ander werk, uitkeringen aan deelnemers van de FPU seniorenregeling tot aan hun pensioen, eenmalige transfervergoedingen aan medewerkers in uitbestedingstrajecten en overige individueel met medewerkers getroffen regelingen.

Schiphol Group heeft een verplichting in het kader van enkele claims en geschillen. De terzake van deze claims en geschillen gezamenlijk getroffen voorziening van EUR 10,0 miljoen is in 2012, evenals in 2011, ongewijzigd gebleven. De voornaamste van voornoemde claims en geschillen betreft de gevolgen van het bouwverbod dat vanaf 19 februari 2003 tot 28 juni 2007 voor het Groenenbergterrein van kracht was.

Bebouwing van het Groenenbergerterrein zou de gebruiksmogelijkheden van de Aalsmeerbaan, naar de in 2003 beschikbare inzichten, ernstig kunnen verstoren. Door de toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu) is daarom in februari 2003 voor dit terrein een bouwverbod ex. artikel 38 van de Luchtvaartwet (Lvw) afgekondigd. De economische eigenaar van het terrein (Chipshol) heeft in juni 2003 een claim ingediend bij Schiphol Group voor de schade die de wet voorziet bij het treffen van dit bouwverbod (artikel 50 Lvw). Op basis van voortschrijdend inzicht en nieuwe gegevens is door de minister van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu) geoordeeld dat handhaving van het bouwverbod voor het terrein niet langer nodig was. Op 28 juni 2007 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, naar aanleiding van een verzoek van Schiphol Group, het bouwverbod opgeheven. Zoals bij de schadeloosstelling bij het opleggen van het bouwverbod is ook in de wet voorzien in een regeling bij opheffing en waardevermeerdering (afzonderlijke terugbetalingprocedure ex artikel 55 Lvw). Deze procedure is door Schiphol Group tegen Chipshol aanhangig gemaakt bij de Rechtbank Haarlem. In 2007 heeft Schiphol Group een bedrag van EUR 19,0 miljoen (EUR 16,0 miljoen met rente) ter voldoening van een tussenvonnis bij wijze van voorschot aan Chipshol betaald. Chipshol heeft op last van de rechter ter afdekking van het restituterisico van dit bedrag een bankgarantie ten behoeve van Schiphol Group gesteld van EUR 21,5 miljoen.

In haar eindvonnis van 30 januari 2008 heeft de rechtbank de schadeloosstelling die Schiphol Group aan Chipshol moet betalen op basis van artikel 50 Lvw bepaald op EUR 16,0 miljoen (vermeerderd met wettelijke rente). De claim van Chipshol inzake belastingschade is afgewezen. Beide partijen zijn tegen de tussenvonnissen en het eindvonnis in cassatie gegaan. Er is door de luchthaven een procedure ex artikel 55 Lvw aanhangig gemaakt om vast te stellen welke waardevermeerdering van de grond van het Groenenbergerterrein heeft plaatsgevonden na opheffing van het bouwverbod om zodoende te komen tot vaststelling van het bedrag dat door Chipshol dient te worden betaald respectievelijk wat in mindering komt op het door Schiphol betaalde voorschot. De zekerstelling voor het restituterisico is door de rechter gehandhaafd.

De Hoge Raad heeft op 19 februari 2010 arrest gewezen in de art 50 Lvw-procedure en oordeelt dat het eindvonnis van de Rechtbank Haarlem d.d. 30 januari 2008 niet in stand kan blijven. Geoordeeld is dat Chipshol recht op schadevergoeding toekomt door oplegging van het bouwverbod, maar tevens dat Schiphol Group recht heeft op vergoeding van waardevermeerdering door de opheffing daarvan. De hoogte van de vergoedingsplicht zal door het Hof Amsterdam worden vastgesteld, waarbij daarnaast aspecten als eigen schuld van Chipshol, dubbeltellingen met schikkingen die Chipshol getroffen heeft met de gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland enerzijds en niet opgenomen component belastingschade anderzijds, moeten worden mee genomen.

De Rechtbank Haarlem heeft inmiddels eindvonnis gewezen in de zaak van de schadevergoeding (art 55 Lvw) in verband met de opheffing van het bouwverbod op het Groenenbergerterrein. Het vonnis is vooral van procedureel belang en gaat over welke rechterlijke instantie uiteindelijk beslist in deze zaak over de hoogte van enige schadevergoeding (dat zal het gerechtshof Amsterdam zijn). Partijen zijn in cassatie gegaan bij de Hoge Raad.

Het Hof te Amsterdam heeft op 27 december 2011 tussenarrest gewezen waarin het de opdracht van de Hoge Raad om de belangrijkste openstaande punten verder te behandelen nauwkeuriger omschrijft en een aantal vragen alvast beantwoord. Een van de belangrijkste beslissingen van het gerechtshof is dat zij zich gebonden weet aan alle beslissingen die inmiddels vast staan. Hiermee besliste het hof dat alle pogingen van Chipshol worden afgewezen om de deskundigen (of rechters) van de Rechtbank Haarlem wederom in diskrediet te brengen, of om de zaak over de hoogte van de schadevergoeding in de art 50 Lvw-procedure weer bij het begin te beginnen of om nieuwe elementen in het geding te brengen. Het hof volgt het 'spoorboekje' dat de Hoge Raad heeft meegegeven en zal waarschijnlijk deskundigen gaan benoemen. Het volgende (tussen) arrest van het Hof is evenwel opgeschort totdat de cassatie inzake art 55 Lvw bij de Hoge Raad is afgerond.

Gelet op het voorgaande is de directie van mening dat op dit moment de schatting die zij heeft gemaakt van de verplichtingen die Schiphol Group per saldo jegens Chipshol zal hebben niet hoeft te worden herzien. Zij verwacht dat het uiteindelijke restbedrag aan schadeloosstelling dat Schiphol Group aan Chipshol verschuldigd blijkt inzake het Groenenbergerterrein en/of aan anderen uit hoofde van claims de voorziening die terzake is getroffen niet zal overschrijden.

36. Overige langlopende verplichtingen

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Vooruitontvangen erfpacht	89.601	84.895
Ongerealiseerde winst inbreng Schiphol Logistics Park C.V.	3.646	3.646
Huurincentives	2.804	209
Overige	6.653	1.084
	102.704	89.834

De post vooruitontvangen erfpacht betreft de door Schiphol Group vooruitontvangen huurtermijnen op grond die derden van haar in erfpacht hebben verkregen. Deze post wordt over de termijn van de onderliggende overeenkomsten ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

In 2006 heeft Schiphol Real Estate B.V. een terrein ingebracht in Schiphol Logistics Park C.V. en daarmee een belang verworven in deze vennootschap van ruim 38%. Het verschil tussen de reële waarde van het terrein bij inbreng van EUR 23,7 miljoen en de totale kostprijs van het terrein van EUR 11,7 miljoen bedraagt 12,0 miljoen. In overeenstemming met de grondslagen van waardering en resultaatbepaling dient van deze winst het deel gelijk aan het belang van Schiphol Real Estate B.V. in Schiphol Logistics Park C.V. van ruim 38% of wel EUR 4,6 miljoen als ongerealiseerd te worden beschouwd. In 2009 is de grond gedeeltelijk verkocht en is een deel van de winst gerealiseerd.

Huurincentives hebben betrekking op de kostprijs van voordelen die Schiphol Group heeft verstrekt aan huurders bij aanvang van hun huurcontract. Deze worden over de termijn gedurende welke de huurincentives van toepassing zijn ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht.

37. Winstbelasting

De winstbelasting wordt berekend over de commerciële winst, rekening houdend met permanente verschillen tussen de commerciële en de fiscale winstberekening. De winstbelasting over waardeveranderingen, die niet gelijktijdig in de aangifte vennootschapsbelasting worden verwerkt, worden tot het moment van realisatie verantwoord onder de latente belastingvorderingen en verplichtingen. De schuld uit hoofde van winstbelasting in de balans per 31 december 2012 van EUR 16,9 miljoen betreft de over de jaren 2010 tot en met 2012 verschuldigde vennootschapsbelasting minus de som van de over 2010 tot en met 2012 betaalde voorlopige aanslagen.

De voorlopige aangifte vennootschapsbelasting van de fiscale eenheid N.V. Luchthaven Schiphol over 2010 is met de inspecteur besproken en dienovereenkomstig verwerkt in deze jaarrekening. De definitieve aanslag vennootschapsbelasting 2010 is nog niet vastgesteld. Over de jaren 2011 en 2012 moet de aangifte vennootschapsbelasting nog worden ingediend. Dit kan nog aanleiding geven tot reclassificatie van bestaande kortlopende verplichtingen vennootschapsbelasting naar latente belastingverplichtingen.

Verschillen tussen de betaalde winstbelasting volgens het kasstroomoverzicht en de winstbelasting in de winst- en verliesrekening betreffen toevoegingen en onttrekkingen aan latente belastingvorderingen en verplichtingen, schattingsverschillen in belastbare bedragen in voorlopige aanslagen en definitieve aanslagen en afrekeningen over oude jaren.

38. Handels- en overige schulden

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Schulden aan leveranciers	108.379	95.767
Schulden aan participanten en deelnemingen	-	7
Schulden ter zake van loonbelastingen en premies sociale verzekeringen	6.859	4.803
Schulden ter zake van pensioenen	2.545	2.186
Te betalen interest	58.902	58.735
Verplichting Stichting Mainport en Groen	-	2.150
Nog te betalen kosten	86.256	95.934
Teruggave havengelden 2011	-	15.100
Vooruitontvangen baten	39.729	39.030
Vooruitontvangen erfpacht	1.801	1.643
Huurincentives	3.974	657
Overige schulden	40.427	88.445
	348.872	404.457

Over het boekjaar 2011 is, binnen de gereguleerde segmenten Aviation en Security, sprake van een hoger resultaat van EUR 15,1 miljoen dat gecrediteerd is in 2012.

Onder de overige schulden is per 31 december 2012 het onder de 'cash collateral' overeenkomst met JPMorgan gestorte onderpand van circa EUR 27,0 miljoen verantwoord (per 31 december 2011: EUR 77,6 miljoen).

Schiphol Group heeft ten laste van het boekjaar 2006 EUR 8,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de Stichting Mainport en Groen. Dit bedrag is in 1996 toegezegd met de afspraak dat uitkering zou plaatsvinden op basis van nader uitgewerkte plannen. Per 31 december 2011 is de laatste termijn van 25% verantwoord onder de kortlopende schulden. De Stichting Mainport en Groen zet zich in voor een aantrekkelijk groen landschap rondom de luchthaven Schiphol.

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

39. Voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Pensioenregeling

Schiphol Group heeft de pensioenregeling ondergebracht bij het ABP. Op basis van de bepalingen in de pensioenregeling kwalificeert deze 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 en de bijbehorende informatie dient op te nemen in de toelichting. Schiphol Group beschikt evenwel over onvoldoende informatie om de verwerkingsmethodiek voor toegezegd-pensioenregelingen toe te passen, omdat het ABP niet in staat is de hiervoor benodigde gegevens aan te leveren. Er is geen consistente en betrouwbare basis om de verplichting, fondsbeleggingen en kosten van de regeling van het ABP toe te rekenen aan individuele aangesloten werkgevers die deelnemen aan het plan. Dientengevolge wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdragenregelingen. Schiphol Group heeft de premie die verschuldigd is aan het ABP als last in de winst- en verliesrekening verantwoord.

Het reglement van het ABP voorziet in geen enkel opzicht in de mogelijkheid tot bijstortingen in en/of onttrekkingen aan het fonds. Het proportionele aandeel van Schiphol Group in overschotten en tekorten zal daardoor uitsluitend kunnen leiden tot wijzigingen in de in de toekomst af te dragen premie. De hoogte van de premie is afhankelijk van de (verwachtingen ten aanzien van de) financiële positie van het pensioenfonds die wordt uitgedrukt in een dekkingsgraad. De

dekkingsgraad van ABP bedraagt per 31 december 2012 96%. ABP heeft maatregelen genomen om te zorgen dat zijn financiële situatie weer gezond wordt. Deze maatregel bestaat uit een verlaging van de pensioenen per 1 april 2013 (pensioenaanspraken voor werkenden en pensioenrechten voor gepensioneerden) met 0,5%. ABP houdt rekening met een aanvullende verlaging in 2014 als de financiële situatie van ABP in 2013 niet verbetert.

Convenanten inzake de toekomstige ontwikkeling van Amsterdam Airport Schiphol

De Tafel van Alders is opgericht in december 2006 en is een overlegorgaan onder voorzitterschap van de heer Hans Alders. Het doel is om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de middellange termijn (tot en met 2020). Aan de Tafel van Alders komen alle betrokken partijen samen: het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Milieu), de luchtvaartpartijen (Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en KLM), een aantal regionale en lokale overheden (de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uitgeest en Amsterdam verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol via CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol) en VGP (Vereniging Gezamenlijke Platforms). Op 1 oktober 2008 heeft de Tafel van Alders haar advies voor de middellange termijn (tot 2020) aangeboden. Dit advies is nader uitgewerkt in drie convenanten: *Omgevingskwaliteit middellange termijn*, *Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn* en *Behoud en versterking Mainport functie en netwerkwaliteit*. De uitvoering van de afspraken ligt sinds die tijd bij de betrokken partijen. Tenminste tweemaal per jaar wordt de voortgang hierover besproken aan de Tafel van Alders.

Per 1 november 2010 is gestart met een experiment voor een periode van twee jaar betreffende een nieuw geluidsstelsel voor Schiphol. Het doel van het nieuwe geluidsstelsel is de instandhouding van het netwerk van verbindingen op Schiphol en het moet bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardig of beter beschermen. Daarbij moet het niet ingewikkeld zijn en goed uitlegbaar. Tijdens het experiment blijft het huidige stelsel met grenswaarden in handhavingpunten van kracht.

In 2013 wordt het experiment met het nieuwe geluidsstelsel geëvalueerd en wordt door de Tafel van Alders besloten over de definitieve invoering hiervan. Daarnaast worden rond die tijd de eerder gemaakte afspraken tegen het licht gehouden onder andere ten aanzien van timing en onderlinge consistentie met deelakkoorden regionale velden.

Convenant Omgevingskwaliteit middellange termijn

De onder dit convenant te maken afspraken betreft gebiedsgerichte projecten (verbetering van de omgevingskwaliteit in een bepaald gebied), individuele maatregelen (verbetering in individuele, schrijnende gevallen van overlast) en generieke afspraken. Schiphol Group heeft (ten laste van het boekjaar 2006) EUR 10 miljoen beschikbaar gesteld voor de korte termijn (tot 2010), uitsluitend bestemd voor de financiering van individuele maatregelen voor schrijnende gevallen. Het Rijk en de provincie Noord-Holland hebben ieder eveneens EUR 10 miljoen ter beschikking gesteld, voor de financiering van alle genoemde maatregelen. De drie partijen hebben daarnaast de intentie, indien de gekozen aanpak succesvol is gemeten aan de inhoudelijke criteria uit het convenant, het proces en het beschikbaar komen van projecten waarvan de primaire financiering is geregeld, ieder een tweede bedrag van EUR 10 miljoen ter beschikking te stellen voor de middellange termijn (tot 2020). In 2013 zal door de partijen op basis van een evaluatie, die onderdeel vormt van de 4-jaarlijkse evaluatie van de Aldersafspraken, bepaald worden of een tweede tranche opportuun is.

Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn

In dit convenant zijn onder meer afspraken opgenomen over verkeersvolume en selectiviteit (een maximum verkeersvolume van 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan 70.000 elders), operationeel concept en baangebruik en een nieuw normen- en handhavingstelsel. Terzake van hinderbeperkende maatregelen verplicht Schiphol Group zich specifiek, al dan niet in samenwerking met andere partijen, tot maatregelen ter beperking van grondgeluid (een geluidswerende voorziening ten zuidwesten van de Polderbaan), ontmoediging van operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen (marginaal conforme vliegtuigen), objectivering van criteria voor de prioritering van de plaatsing van nieuwe NOMOS meetposten en inzichtelijk maken van de huidige kwaliteitsborging van het NOMOS systeem, ontwikkelingen van een

milieusimulator die de beleving van grondgeluid inzichtelijk maakt en uitbreiding van de informatievoorziening via het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol. Tot dusver is het grootste deel van de afspraken nagekomen. Ook dit convenant zal in de grotere evaluatie van het Aldersakkoord meegenomen worden. Aan de Tafel van Alders van oktober 2012 is het besluit genomen tot alternatieve invulling van de Continuous Descent Approach(CDA) afspraken. Onder meer de reductie van nachtbewegingen van 32.000 naar 29.000 in een periode van drie jaar is een van de compenserende maatregelen die zal gelden totdat aan de oorspronkelijke afspraken voldaan kan worden.

Convenant Behoud en versterking Mainport functie en netwerkkwaliteit

Conform de afspraken aan de Tafel van Alders spannen partijen zich ervoor in dat extra capaciteit op de regionale luchthavens van in totaal circa 70.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd kan worden. Aan de Alderstafels van Eindhoven Airport en Lelystad Airport is resp. in 2010 en in 2012 overeengekomen dat de benodigde capaciteit gecreëerd kan worden (Eindhoven Airport 25.000 vliegtuigbewegingen, Lelystad Airport 45.000 vliegtuigbewegingen). Voor de realisatie van luchthavencapaciteit op de regionale velden zijn planologische procedures en andere voorbereidende activiteiten noodzakelijk voordat daadwerkelijk over deze extra capaciteit beschikt kan worden. De gemiddelde doorlooptijd hiervan en de betrokkenheid van belanghebbenden bij de totstandkoming en uitwerking van besluitvorming vergen een tijdig en zorgvuldig proces.

Omlegging van de A9

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de A9 te Badhoevedorp een overeenkomst gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, het Regionaal Orgaan Amsterdam, de gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland B.V. Op voorwaarde dat de omlegging van de A9 tegemoet komt aan door Schiphol Nederland B.V. gestelde condities in het kader van onder meer een doelmatige besteding van middelen, doorstroming van het verkeer en ontsluiting van het luchthavenareaal is een geconditioneerde bijdrage in de kosten van de omlegging toegezegd van maximaal EUR 15,0 miljoen. Het geïndexeerde bedrag bedraagt inmiddels EUR 16,9 miljoen. Dit bedrag dient betaald te worden nu het tracébesluit in december 2012 onherroepelijk geworden is. De betaling zal in 2013 dienen plaats te vinden.

In het voorjaar van 2007 hebben Schiphol Group en de gemeente Haarlemmermeer overeenstemming bereikt over een additionele bijdrage van EUR 14,8 miljoen uit de gebiedsontwikkeling Elzenhof ten behoeve van de omlegging van de A9. Dit bedrag wordt geïndexeerd en bedraagt in 2011 totaal EUR 15,6 miljoen. Aan deze bijdrage heeft Schiphol Group als voorwaarde gesteld dat onomkeerbare planologische medewerking wordt verleend aan de ontwikkeling van 100.000 m² van het gebied Elzenhof dat in eigendom is van Schiphol Group. Aan deze medewerking kan invulling worden gegeven in de vorm van een artikel 19 vrijstelling of in de vorm van bestemmingsplannen. Dit laatste is mede bepalend voor het tijdstip waarop en de termijnen waarin voornoemde bijdrage door Schiphol Group zal worden betaald. Het bestemmingsplan zal naar verwachting begin 2013 onherroepelijk worden. Op basis hiervan dient dan in 2013 een bedrag van EUR 11 miljoen te worden betaald en in 2017 EUR 5,6 miljoen (4 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan).

Omlegging van de N201

In 2005 is betreffende de financiering van de omlegging van de N201 tussen Uithoorn en Hoofddorp een overeenkomst gesloten tussen de provincie Noord-Holland en Schiphol Nederland B.V. In deze overeenkomst heeft Schiphol Nederland B.V. een bijdrage toegezegd van maximaal EUR 5,0 miljoen in geld (betaalbaar achteraf in gelijke jaarlijkse termijnen) en maximaal EUR 7,0 miljoen in natura. Aan de bijdrage zijn voorwaarden verbonden. In de loop der jaren heeft een verschuiving plaatsgevonden in de verdeling van de bijdragen in geld en natura. Inmiddels wordt in totaal EUR 10,0 miljoen bijgedragen (sinds 2005 door de detachering van medewerkers van Schiphol Group of derden, werkzaam op het gebied van projectmanagement en/of daaraan ondersteunende diensten) en EUR 2,0 miljoen in geld. Eén jaar nadat de vereiste ruimtelijke bestemmingswijzigingen met betrekking tot de voor Schiphol Group meest wezenlijke onderdelen van het project onaantastbaar zijn geworden, wordt de eerste termijn van de overige bijdrage in geld (EUR 2 mio) opeisbaar. Aangezien het bestemmingsplan op 11 september 2011 onherroepelijk is geworden zal dit begin 2013 het geval zijn.

Watersaneringsplan

Om de kwaliteit van het oppervlaktewater duurzaam te verbeteren, is een saneringsplan opgesteld voor het terugdringen van de schadelijke effecten van de winteroperatie. Recentelijk is Saneringsplan deel 4 aangeboden aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. Op verzoek van het Hoogheemraadschap van Rijnland is het vigerende saneringsplan deel 1 samengevoegd met het saneringsplan deel 4, om zodoende in één document helder alle door de luchthaven uit te voeren maatregelen inzichtelijk te maken. Het nieuwe saneringsplan deel 4 is in nauwe samenwerking met het Hoogheemraadschap tot stand gekomen.

Dit plan bestaat uit bronreductie maatregelen en investeringen in veeg- en zuigmaterieel op rijbanen en VOP's. De verwachting is dat het hoogheemraadschap van Rijnland in februari 2013 zal instemmen met het definitieve saneringsplan. De directie van Schiphol Group kan nog geen betrouwbare inschatting maken van de investeringen en kosten die op grond van het saneringsplan in de komende jaren voor rekening zullen komen van Schiphol Group.

Compensatie Stikstofdioxide

In 2010 is het gewijzigde Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in werking getreden. Het LVB is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer van Amsterdam Airport Schiphol. Er zijn o.a. maatregelen opgenomen die de verwachte toename van de concentratie van stikstofdioxide compenseren. In het gewijzigde besluit is bepaald dat Schiphol Group jaarlijks, vanaf 2010, op 15-16 vliegtuigopstelplaatsen vaste stroomvoorzieningen en voorzieningen voor preconditioned air aanlegt. In totaal zullen begin 2014 61 vliegtuigopstelplaatsen geëlektrificeerd zijn. De huidige inschatting is dat er in het komende, en laatste, jaar nog voor EUR 5 miljoen aan investeringen voor rekening zullen komen van Schiphol Group voor het aanleggen van de benodigde infrastructuur. Daarnaast is begin 2011 in overleg met de sector besloten dat Schiphol Group ook de investeringen in de 400Hz omvormers voor haar rekening zal nemen. De benodigde investering hiervoor is opgenomen in, en daarmee onderdeel van, bovenstaande investering van EUR 5 miljoen.

Tarieven

Door transavia.com is medio oktober 2012 een aanvraag bij de NMa ingediend op grond van artikel 8.25 ea Wlv, inhoudende dat Schiphol transavia.com onterecht de toegang zou ontzeggen tot afhandeling aan de H pier en het daarbij bijbehorende lagere tarief. Vervolgens is door transavia.com ook een aanvraag ingediend tegen het lagere tarief voor afhandeling op de H-pier en de redelijkheid van de geldende voorwaarden. De NMa zal besluiten op deze aanvragen binnen circa 4 maanden na indiening; indien de twee aanvragen gevoegd worden behandeld zal de NMa naar verwachting over beide aanvragen besluiten voor 1 april 2013.

KLM heeft een aanvraag ingediend bij de NMa tegen de consultatieprocedure en de tarieven en voorwaarden vanaf 1 april 2013, specifiek ten aanzien van de verrekening over het jaar 2011, de aansprakelijkheid bepalingen in de Schiphol Rules and Regulations, de consultatie van het project Redevelopment Lounge 2, toerekening van vierkante meters van de B/C Corridor over voorgaande jaren, toerekening van kosten voor de Gemeenschappelijke Meldkamer Infrastructuur, en de allocatie van diverse gebouw gebonden kosten (overige kantoren). De NMa heeft aangegeven dat zij voornemens is te besluiten op deze aanvraag voor de inwerkingtreding van de betreffende tarieven en voorwaarden op 1 april 2013.

easyJet heeft een aanvraag ingediend bij de NMa tegen de tarieven vanaf 1 april 2013, specifiek ten aanzien van opname van de kosten voor High Risk Flight maatregelen in de algemene security tarieven. De NMa heeft aangegeven dat zij voornemens is te besluiten op deze aanvraag voor de inwerkingtreding van de betreffende tarieven en voorwaarden op 1 april 2013.

Vernieuwing Grensmanagement (No-Q)

Schiphol Group en de Immigratie- en Naturalisatiedienst (IND) van het Ministerie van Justitie hebben medio 2009 besloten, als onderdeel van hun doorlopende samenwerking op het gebied van veiligheid en beveiliging op Amsterdam Airport Schiphol, een gezamenlijk programma Vernieuwing Grensmanagement te starten. Het programma heeft als doelstelling om bij te dragen aan veiligheid en kwaliteit en snelheid van dienstverlening door een effectief en efficiënt grenstoezichtproces te creëren, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de inzet van zowel informatie gestuurd optreden op basis

van vooraf ontvangen informatie over passagiers en hun bagage als het toepassen van nieuwe concepten voor automatische grenspassage. Schiphol Group en IND hebben eenmalige financiële bijdragen aan het programma toegezegd van maximaal EUR 16,5 miljoen respectievelijk maximaal EUR 10 miljoen voor het ontwikkelen en toepassen van een nieuw concept voor automatische grenspassage zoals dat thans wordt onderzocht en uitgewerkt in het project No-Q. Schiphol Group heeft eind 2012 afspraken gemaakt met IND over de periode 2012-2015 waarmee de initiële afspraken volledig zijn ingevuld.

Verontreiniging door bluswater

Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft in juli 2008 verontreinigd bluswater, dat bij een incident is vrijgekomen bij een KLM Hangar op Schiphol-Zuidoost, opgevangen en opgeslagen in door Schiphol beschikbaar gestelde bassins. Rijnland heeft daarvoor een vergunning van de provincie Noord-Holland gekregen. Ondanks verwijdering en zuivering van het verontreinigd bluswater in 2009, is later gebleken dat bodem en grondwater ter plaatse van de bassins verontreinigd zijn geraakt. Schiphol heeft als grondeigenaar van de bassins schade geleden door de verontreiniging. In 2011 heeft Rijnland het slib van de bassins verwijderd waardoor geen verdere verontreiniging via de grond plaatsvindt. Rijnland, KLM en Schiphol hebben in 2012 beheersmaatregelen uitgevoerd om verdere verspreiding van de verontreiniging (via grondwater) tegen te gaan door het plaatsen van een scherm rondom het verontreinigde gebied. Uiteindelijk is sanering van de verontreinigde bassins van belang waarvoor in de loop van 2013 verder onderzoek wordt gedaan welke saneringsmethode daarvoor in aanmerking komt.

De watergangen van Schiphol, die bij hetzelfde incident verontreinigd zijn geraakt, worden in het kader van het reguliere baggerprogramma schoon gemaakt. De meest verontreinigde locaties (vlakbij de hangar) zullen met voorrang worden gereinigd. De meerkosten (voor afvoer en verwerking van het verontreinigde materiaal) ten opzichte van het reguliere baggerprogramma worden bij KLM in rekening gebracht. Het waterzuiveringsbedrijf Evides is, voor de door dit incident eveneens verontreinigde installaties, in overleg met de gemeente Haarlemmermeer bezig maatregelen te treffen voor de aanpak van deze verontreiniging.

Convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol

Op 16 april 2012 heeft Schiphol, samen met de vereniging van Nederlandse verkeersvliegers, vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en landschap Noord Holland, land- en tuinbouworganisatie Nederland, gemeente Haarlemmermeer, provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, en Staat der Nederlanden het convenant *Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol* ondertekend. Met het ondertekenen van dit convenant verplichten de bovengenoemde partijen zich in te spannen om het convenant uit te voeren en te blijven participeren in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV). Het doel van het convenant is het in het gebied rond Schiphol jaarlijks reduceren van het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels met daarbij specifiek aandacht voor ganzen. Middels de zogenaamde vier sporen aanpak wilt de NRV het doel van het convenant realiseren. Deze vier sporen zijn 1) populatiebeheer, 2) teeltaanpassing, 3) aanpassing (natte) natuur en 4) inzet van techniek. Schiphol Group is in nauwe samenwerking met LVNL en KLM verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het vierde spoor 'inzet van techniek'. Naar redelijkheid en billijkheid zullen de kosten voor de diverse maatregelen over de betrokken partijen worden verdeeld. De financiering van de uit te voeren maatregelen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Schiphol draagt de kosten van het vogeldetectiesysteem en de monitoring van vogelaanvaringen en near misses.

Overige voorwaardelijke vorderingen en verplichtingen

Schiphol Group heeft voor 2012 een verplichting van EUR 0,5 miljoen inzake Stichting het Schipholfonds en heeft geen garanties verstrekt ten behoeve van door personeel opgenomen leningen. Aan de provincie Noord-Holland is een bankgarantie verstrekt tot een bedrag van EUR 2,3 miljoen met betrekking tot betalingsverplichtingen voortvloeiend uit het besluit '*Opslaan in ondergrondse tanks*'.

Inzake de cash collateral met JPMorgan heeft Schiphol Group een verplichting van EUR 14,1 miljoen zijnde het verschil tussen de verplichting in de balans en het ontvangen bedrag als onderpand. Villa Carmen Srl en Avioport SpA hebben

bankgaranties verstrekt aan bouwondernemingen van EUR 4,4 miljoen (het aandeel van Schiphol Group betreft EUR 2,4 miljoen).

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

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

Toelichting op het geconsolideerde kasstroomoverzicht

40. Kasstroom uit bedrijfsoperaties

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Resultaat	196.438	197.510
Winstbelasting	57.438	51.314
Resultaat deelnemingen	- 45.464	- 35.889
Financiële baten en -lasten	88.082	91.252
	<hr/> 100.056	<hr/> 106.677
Exploitatieresultaat	296.494	304.187
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	214.897	206.134
Bijzondere waardeveranderingen	22.741	1.473
Resultaat uit verkoop vastgoed	- 11.513	- 576
Kosten in samenhang met verkoop vastgoed	- 448	-
Waardeveranderingen vastgoedbeleggingen	24.021	664
Overige niet kas mutaties leasevorderingen en verplichtingen	19.435	365
Resultaat uit verkoop activa	- 18	- 432
Mutatie overige voorzieningen en personeelsbeloningen	- 7.171	- 13.883
	<hr/> 261.944	<hr/> 193.745
Exploitatieresultaat na aanpassingen	558.438	497.932
Veranderingen in werkkapitaal	- 76.267	28.738
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	482.171	526.670

41. Acquisities

In 2011 heeft Schiphol Group haar belang in AREB C.V. uitgebreid van 60,25% naar 61,15% door een meer dan evenredig aandeel in de aankoop van een vastgoedobject door AREB C.V. Ook na de uitbreiding houdt Schiphol Group gezamenlijke zeggenschap in de vennootschap.

Gebeurtenissen na balansdatum

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum.

Gerelateerde partijen

Aandeelhouders

De aandeelhouders zijn:

Staat der Nederlanden	69,77%
Gemeente Amsterdam	20,03%
Aéroports de Paris S.A.	8,00%
Gemeente Rotterdam	2,20%

Dividendbeleid

Het dividend bedraagt 50% van het nettoresultaat exclusief de waardeveranderingen van de vastgoedbeleggingen na belastingen.

Gerelateerde verbonden partijen

Schiphol Group heeft een belangrijke bancaire relatie met ABN AMRO N.V. en een relatie met joint ventures, geassocieerde deelnemingen en de bij de pensioenregeling betrokken partijen. Daarbij is geen enkele sprake van zeggenschap.

Exploitatie van de luchthaven

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

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

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

Op grond van artikel 8.25a van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven Schiphol verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft met inachtneming van artikel 8.3 van de Wet luchtvaart – de doelstelling van een duurzame groei van de Mainport Schiphol - daartoe voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven. Het gaat daarbij om belangrijke onderdelen voor luchthavendienstverlening, zoals het banenstelsel, het bagagesysteem, de opstelplaatsen voor vliegtuigen, de terminal, de pieren, de gates en dergelijke.

De exploitatie gaat vergezeld met een zorgplicht voor de exploitant voor het registreren van de veiligheids- en milieubelasting vanwege het luchtverkeer. In dat kader is de exploitant gehouden metingen en berekeningen te verrichten die voor die registratie noodzakelijk zijn.

In Afdeling 3A van de Wet luchtvaart zijn de verplichtingen van de exploitant opgenomen met betrekking tot de beveiliging van de luchthaven. In de artikelen 37b t/m 37e zijn deze verplichtingen nader gepreciseerd.

Op grond van hoofdstuk 6 van de Regeling Toezicht Luchtvaart is de exploitant verplicht bepaalde voorzieningen te treffen met betrekking tot de veiligheid van het luchtvaartterrein zoals het aanduiden van hindernissen, zorg dragen voor plaatsing van lichten op landingsterreinen, zorg dragen voor brandbestrijding en zorg dragen voor onderhoud van het luchtvaartterrein. In dat kader is de exploitant verplicht maatregelen te nemen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en de goede orde op het luchtvaartterrein. Hiervoor heeft de exploitant een veiligheidsmanagementsysteem opgezet dat door de overheid is gecertificeerd.

Toezicht op de exploitatie

Op de exploitatie van de luchthaven Schiphol wordt langs twee lijnen toezicht gehouden;

- Het toezicht langs de ene lijn houdt verband met het voorkomen van misbruik van economische machtspositie door de exploitant. Met dit toezicht is de vervoerkamer van de NMa belast. Het toezicht langs deze lijn heeft betrekking op de tarieven en voorwaarden die de exploitant op grond van artikel 8.25d van de Wet luchtvaart vaststelt voor het eerst komende boekjaar en in rekening brengt aan de gebruikers. Het toezicht op deze tarieven vindt plaats aan de hand van de jaarlijks verplichte consultatie van gebruikers door de exploitant over zijn voorstel voor tarieven en voorwaarden voor het eerstvolgende tariefjaar. Bij dit voorstel verstrekt de exploitant aan de gebruikers een omschrijving van het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten aan de hand van de in het besluit exploitatie luchthaven Schiphol aangegeven indicatoren. Het toezicht door de vervoerkamer van de NMa vindt plaats op grond van klachten van gebruikers over de vraag of de tarieven in overeenstemming met de wettelijke eisen tot stand zijn gekomen. Op grond van de wet dienen de tarieven voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten transparant te zijn. Dit geldt ook voor de opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven die worden verdisconteerd in deze tarieven. Daartoe wordt door de exploitant een gescheiden administratie binnen de boekhouding voor de luchthavenactiviteiten bijgehouden, met daarbinnen een afzonderlijke administratie van de kosten en opbrengsten van beveiliging van passagiers en hun bagage. Voor de kosten en opbrengsten van deze activiteiten heeft de exploitant een toerekeningssysteem vastgesteld dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. De vervoerkamer van de NMa heeft het toerekeningssysteem, na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, in 2010 goedgekeurd.
- Het toezicht langs de andere lijn vindt plaats door de minister van Infrastructuur en Milieu en heeft betrekking op de exploitatie van de luchthaven Schiphol waarvoor op grond van artikel 8.25 van de Wet luchtvaart een vergunning is verleend. De exploitant brengt ten minste eens per drie jaar verslag uit aan de minister over de exploitatie van de luchthaven, in het bijzonder met betrekking tot investeringen die van belang zijn voor de ontwikkeling van de luchthaven. Dit verslag werd voor de eerste maal uitgebracht in 2008 en daarna in 2011. De minister kan aan de hand van de aan de exploitant gevraagde gegevens beoordelen of op de luchthaven een situatie dreigt van wanbeheer waardoor de continuïteit van de luchthaven in gevaar wordt gebracht. De behartiging van het Mainportbelang, voor zover de exploitant daarop invloed heeft, is met name afhankelijk van de ontwikkeling van de infrastructuur op de luchthaven op de middellange en lange termijn.

De Wet luchtvaart voorziet overigens in de mogelijkheid tot uitwisseling van informatie tussen beide toezichthouders. Daarmee wordt voorkomen dat de exploitant dezelfde informatie meermalen moet verstrekken.

Raad van Commissarissen

De toelichting van de bezoldigingen van commissarissen ingevolge art 2:383c BW luidt als volgt.

(x EUR 1)	2012	2011
mr. A. Ruys	41.500	41.500
drs. T.A. Maas-de Brouwer	39.000	39.000
drs. J.G.B. Brouwer	29.500	18.000
dr. F.J.G.M. Cremers	35.000	35.000
P. Graff	-	-
H.J. Hazewinkel RA	35.000	35.000
drs. M.A. Scheltema	31.500	29.000
mr. W.F.C. Stevens	12.000	40.000
mr. drs. J.G. Wijn	15.875	-
Totaal	239.375	237.500

De remuneratie van de voorzitter van de Raad van Commissarissen bedraagt EUR 36.500 per jaar. De overige leden ontvangen een remuneratie van EUR 24.000 per jaar. Naast deze remuneratie geeft lidmaatschap van een commissie van de Raad van Commissarissen recht op een aanvullende beloning. Een lid van de Auditcommissie ontvangt EUR 6.000 per jaar, een lid van de Remuneratiecommissie ontvangt EUR 5.000 per jaar, een lid van de Public Affairs & Corporate Responsibility Commissie ontvangt EUR 5.000 per jaar en een lid van de Selectie- en Benoemingscommissie ontvangt een beloning van EUR 5.000 per jaar.

Alle leden van de Raad van Commissarissen ontvangen tevens een onkostenvergoeding van EUR 1.600 per jaar, die niet is begrepen in bovenstaande bezoldiging van commissarissen.

De heer Graff heeft aangegeven geen beloning en onkostenvergoeding te willen ontvangen terzake van het lidmaatschap van de Raad van Commissarissen en haar commissies.

De heer Hazewinkel houdt indirect obligaties in Schiphol Group die ten tijde van zijn aanstelling als commissaris reeds in zijn bezit waren. De intentie is deze obligaties aan te houden tot het einde van hun looptijd en hierin tussentijds niet te handelen.

Er zijn en worden geen aandelen, opties, leningen, voorschotten of garanties verstrekt aan leden van de Raad van Commissarissen.

Bestuurders

De toelichting van de bezoldigingen van bestuurders ingevolge art 2:383c BW luidt als volgt. De periodiek betaalde beloningen betreft het totaal van het bruto salaris en vakantiegeld.

Periodiek betaalde beloningen

(x EUR 1)

	2012	2011
J.A. Nijhuis RA	384.711	383.243
drs. M.M. de Groof	300.512	299.365
drs. E.A. de Groot	243.750	-
mr. A.P.J.M. Rutten	300.512	299.365
dr. P.M. Verboom	175.299	299.365
Totaal	1.404.784	1.281.338

Op basis van de uitkomsten van de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de mate waarin de doelstellingen zijn gerealiseerd is wat betreft de variabele beloning (korte termijn) over 2012, de onderstaande beloning ten laste van het resultaat over 2012 gebracht. De variabele beloning (korte termijn) voor de President-directeur is vastgesteld op 30,0% van het vaste inkomen, voor directieleden De Groof en Rutten op 28,3% van het vaste inkomen en voor mevrouw de Groot op 16,2% van het vaste inkomen. De regeling van de nieuwe CFO, mevrouw de Groot, wijkt af van de bestaande en loopt vooruit op het toekomstige beloningsbeleid.

Variabele beloning (korte termijn)

(x EUR 1)

	2012	2011
J.A. Nijhuis RA	115.413	162.869
drs. M.M. de Groof	85.145	119.896
drs. E.A. de Groot	39.382	-
mr. A.P.J.M. Rutten	85.145	119.896
dr. P.M. Verboom	61.355	119.896
Totaal	386.440	522.557

Schiphol Group is niet genoteerd aan de effectenbeurs met aandelen. Daarom is het niet mogelijk om als onderdeel van het beloningsbeleid aandelen en/of opties Schiphol Group toe te kennen. Toch acht de Raad van Commissarissen het van belang de mate waarin duurzame resultaten worden gerealiseerd tot uitdrukking te brengen in de beloning van de directieleden. Er bestaat daarom ook een lange termijn variabele beloningsregeling met een tijdshorizon van drie jaar. De lange termijn variabele beloning (LTI) is een voorwaardelijke, jaarlijkse beloningscomponent en kent een 'on target'- uitkeringsniveau van 35% van het vaste inkomen. Definitieve toekenning van deze beloning is afhankelijk van de cumulatief gerealiseerde Economic Profit (EP) over een periode van telkens drie boekjaren; die wordt vergeleken met het door de Raad van Commissarissen goedgekeurde meerjarenplan en de daarin opgenomen Economic Profitdoelstelling. In geval van zeer goede resultaten, als de vooraf afgesproken prestatiecriteria met meer dan 10% worden overschreden, kan het maximum 52,5% van het vaste inkomen bedragen. Ook hier loopt de regeling voor de nieuwe CFO, mevrouw de Groot, vooruit op het nieuw beloningsbeleid. De 'on target'-waarde van de LTI-uitkering bedraagt voor haar 17,38% van het vaste inkomen en maximaal 27,04% (bij een targetoverschrijding van 20% of meer). Daarnaast is de tijdshorizon verruimd naar vier jaar. Dit betekent dat de hoogte van de uitkering wordt bepaald op basis van een geconsolideerde reeks van vier opeenvolgende EP-resultaten en dat een eventuele uitkering daarmee ook pas na vier jaar wordt vastgesteld.

Aan het einde van elk jaar wordt een schatting gemaakt van de na afloop van de referentieperiode te betalen variabele beloning (langetermijn). Hiervan wordt gedurende de referentieperiode jaarlijks een evenredig deel ten laste van het resultaat van het betreffende jaar verantwoord. Betaling vindt uitsluitend plaats indien de bestuurder na de periode van drie jaren of vier jaren nog in dienst is. Wanneer de arbeidsovereenkomst in onderling overleg wordt beëindigd, wordt de toekenning pro rata vastgesteld. Ook is het mogelijk in dat geval de toekomstige toekenning op voorhand vast te stellen en uit te betalen.

De prestatiecontracten met ieder van de directieleden bevatten een 'claw-back'-clausule (Corporate Governance Code bepaling II.2.11) en de mogelijkheid voor de Raad van Commissarissen variabele beloning in bepaalde gevallen achteraf bij te stellen (Corporate Governance Code bepaling II.2.10).

Wat betreft de variabele beloning (langetermijn) geeft de beoordeling door de Raad van Commissarissen van de ontwikkeling in de economic profit aanleiding tot verantwoording van een voorziening voor personeelsbeloningen per 31 december 2012 van

- de volledige variabele beloning (langetermijn) 2010 (referentieperiode 2010-2012) met een swing factor van 1,5
- twee derde deel van de variabele beloning (langetermijn) 2011 (referentieperiode 2011-2013) met een swing factor van 1,0 en
- één derde deel van de variabele beloning (lange termijn) 2012 (referentieperiode 2012-2014) met een swing factor van 1,0.

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Variabele beloning (lange termijn)

(x EUR 1)

	2012	2011
J.A. Nijhuis RA	198.644	197.704
drs. M.M. de Groof	155.169	154.432
drs. E.A. de Groot	-	-
mr. A.P.J.M. Rutten	155.169	154.432
dr. P.M. Verboom	165.236	154.432
Totaal	674.218	661.000

In 2012 heeft uitbetaling plaatsgevonden van de reeds gereserveerde variabele beloning (langetermijn) 2009. Deze uitbetaling is dan ook niet ten laste van het resultaat over 2012 gekomen. In 2013 vindt uitbetaling plaats van de gereserveerde variabele beloning (langetermijn) 2010 die betrekking heeft op de economic profit in de driejarige periode 2010, 2011 en 2012.

Voor de heer Verboom geldt dat hij de LTI-tranches 2010 – 2012, 2011 – 2013 en 2012 – 2014 evenals de STI-periode 2012 niet heeft afgerond. De tijdsevenredige waarde van deze variabele beloning is daarom 'on target' in 2012 uitgekeerd. De waarde van deze afrekening bedraagt EUR 330.000. De heer Verboom blijft tot 31 december 2014 verbonden aan Schiphol als adviseur voor primair de activiteiten in Brisbane en de Verenigde Staten. Hij ontvangt hiervoor een vaste vergoeding van EUR 100.000.

Onderstaande pensioenkosten betreft de afdracht van reguliere pensioenpremies en restitutie van onverschuldigd ingehouden premies.

Pensioenkosten

(x EUR 1)

	2012	2011
J.A. Nijhuis RA	108.319	96.259
drs. M.M. de Groof	81.638	75.399
drs. E.A. de Groot	67.687	-
mr. A.P.J.M. Rutten	115.248	75.399
dr. P.M. Verboom	91.880	75.399
Totaal	464.772	322.456

Het toegezegde pensioen volgt de sinds 1 januari 2004 geldende middelloonregeling, conform het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) reglement. De verschuldigde premie voor de pensioenregeling stelt het ABP jaarlijks vast; de premie wordt volledig betaald door de onderneming.

De heer Verboom is dit jaar op 62-jarige leeftijd met pensioen gegaan. De heer Rutten kan in 2013 op 62-jarige leeftijd met pensioen. Beide hebben een pensioentoezegging ter hoogte van 70% van hun laatstgenoten vaste salaris. Hiervoor vindt in aanvulling op de opbouw volgens de standaard ABP regeling jaarlijks, voor zover nodig, een dotatie plaats in het zogenoemde ABP Extra Pensioen (AEP). In 2012 is met de heer Verboom en Rutten overeengekomen om de onverschuldigde ingehouden premies voor de 'partner plus pensioen' te restitueren. In 2012 is er daarom een bedrag van EUR 44.919 aan de heer Verboom gerestitueerd en aan de heer Rutten een bedrag van EUR 33.610.

De heren Nijhuis en De Groof nemen eveneens deel aan de ABP middelloonregeling (uitgaande van een volledige pensioenopbouw op 65 jaar). Met hen is contractueel de beëindiging van de benoemingsperiode op 62-jarige leeftijd overeengekomen. Zij kunnen aanspraak maken op een jaarlijkse vaste bijdrage (uitgedrukt in een percentage van het vaste inkomen) ten behoeve van een levensloopregeling ter compensatie van de ontbrekende pensioenopbouw over de jaren gelegen tussen 62 en 65 jaar.

Vorenstaande geeft aanleiding tot de volgende kosten ten laste van het boekjaar:

Pensioenkosten (aanvullende stortingen)

(x EUR 1)

	2012	2011
J.A. Nijhuis RA	33.075	32.201
drs. M.M. de Groof	36.566	35.511
mr. A.P.J.M. Rutten	-	28.731
Totaal	69.641	96.443

De overige vergoedingen betreffen tegemoetkoming ziektekostenverzekering en representatiekosten, het werkgeversdeel van de sociale lasten en enkele eenmalige uitkeringen.

Overige vergoedingen

(x EUR 1)

	2012	2011
J.A. Nijhuis RA	11.134	7.656
drs. M.M. de Groof	11.134	7.656
drs. E.A. de Groot	8.373	-
mr. A.P.J.M. Rutten	11.134	7.656
dr. P.M. Verboom	31.201	7.656
Totaal	72.977	30.624
Totaal van de bezoldiging bestuurders ten laste van het resultaat	3.072.832	2.914.416

De afdracht inzake de crisisheffing (Wet uitwerking fiscale maatregelen Begrotingsakkoord 2013) bedraagt voor de directieleden EUR 363.000. Dit betreft een vergoeding die niet aan de directieleden is uitgekeerd maar door Schiphol Group afgedragen dient te worden. Dit bedrag is niet opgenomen in de totale bezoldiging van de bestuurders.

Dochterondernemingen

	Plaats van vestiging	Direct / indirectbelang in %
Schiphol Nederland B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Australia Pty Ltd	Schiphol	100,00
Schiphol Socrates B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol North America Holding Inc.	Delaware	100,00
Schiphol Services Inc.	Delaware	100,00
Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	51,00
Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100,00
N.V. Luchthaven Lelystad ¹	Lelystad	100,00
Luchthaven Lelystad Vastgoed B.V.	Lelystad	100,00
Schiphol USA Inc.	New York	100,00
Rotterdam Airport B.V. ¹	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Supplies Services B.V. ¹	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Holding B.V. ¹	Rotterdam	100,00
Rotterdam Airport Vastgoed B.V. ¹	Rotterdam	100,00
Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V. ¹	Schiphol	100,00
Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	100,00
Malpensa Real Estate II B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol International B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Badhoevedorp B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Participaties A4 Zone West B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Logistics Park B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	100,00
HAFOK B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate World Trade Center B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	100,00
Airport Real Estate Management B.V. ¹	Schiphol	100,00
Airport Property Management B.V. ¹	Schiphol	100,00
Avioport Spa	Lonate Pozzolo	70,00
Schiphol Telematics B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Consumer Services Holding B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Airport Retail B.V. ¹	Schiphol	100,00
Schiphol Hotel Holding B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Hotel Operational Company B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Hotel Property Company B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Services Company B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Altaï B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Holding Altaï SCI	Parijs	100,00
Schiphol Real Estate TransPort Holding B.V.	Schiphol	100,00
Schiphol Real Estate Transport B.V.	Schiphol	100,00

1) Toegepast is artikel 2:403 BW

De hiervoor vermelde dochterondernemingen worden integraal geconsolideerd.

Onderstaand is een verkorte balans weergegeven voor de minderheidsbelangen in Eindhoven Airport N.V. en Avioport SpA, voor zover het niet het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2012	2011
Activa		
Vaste activa	47.170	42.742
Vlottende activa	6.728	13.515
	53.898	56.257
Passiva		
Eigen vermogen	21.998	24.334
Langlopende verplichtingen	27.977	25.205
Kortlopende verplichtingen	3.923	6.718
	53.898	56.257

De verkorte winst- en verliesrekening voor deze minderheidsbelangen is als volgt, voor zover het niet het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2012	2011
Netto-omzet	17.910	15.916
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	- 2.790	- 467
	15.120	15.449
Totaal bedrijfslasten	15.289	10.516
	- 169	4.933
Financiële baten en -lasten	- 1.297	- 953
	- 1.466	3.980
Resultaat voor belastingen	810	955
Winstbelasting		
	- 2.276	3.025
Resultaat		

Joint Ventures

De volgende vennootschappen worden geconsolideerd naar evenredigheid:

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Airport Real Estate Basisfonds CV	Schiphol	61,15
Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	50,00
Flight Forum Beheer Vennoot B.V.	Eindhoven	50,00
Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	50,00
Arlanda Schiphol Development Company AB	Stockholm	40,00
Villa Carmen B.V.	Amsterdam	47,44
Villa Carmen Srl	Milaan	47,44
GEM A4 zone west C.V.	Schiphol	33,00
GEM A4 zone west Beheer B.V.	Schiphol	33,33
GEM Beheer Badhoevedorp B.V.	Schiphol	50,00
GEM Badhoevedorp Zuid C.V.	Schiphol	19,00

De dochteronderneming Airport Real Estate Management B.V. en de joint ventures Flight Forum Beheer B.V. en Flight Square Beheer B.V. zijn als beherend vennoot hoofdelijk aansprakelijk voor de schulden van respectievelijk Airport Real Estate Basisfonds C.V., Flight Forum C.V. en Flight Square C.V.

Voor alle bovengenoemde vennootschappen is wel sprake van gezamenlijke zeggenschap en derhalve worden deze vennootschappen proportioneel geconsolideerd. In de aandeelhoudersovereenkomsten die aan deze joint ventures ten grondslag liggen is door de betrokken vennoten afgesproken dat op belangrijke strategische, financiële en operationele zaken unaniem wordt besloten.

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

(in EUR 1.000)	2012	2011
Activa		
Vaste activa	233.998	229.757
Vlottende activa	40.959	8.227
	274.957	237.984
Passiva		
Eigen vermogen	130.498	110.164
Langlopende verplichtingen	131.403	83.585
Kortlopende verplichtingen	13.056	44.235
	274.957	237.984

Verkorte winst- & verliesrekening voor deze vennootschappen, voor zover het belang van Schiphol Group betreft:

	2012	2011
Netto-omzet	26.492	23.739
Overige resultaten uit hoofde van vastgoed	- 9.762	314
	<hr/> 16.730	<hr/> 24.053
Totaal bedrijfslasten	20.225	10.872
	<hr/> - 3.495	<hr/> 13.181
Exploitatieresultaat	- 3.495	13.181
Financiële baten en -lasten	- 4.502	- 3.846
Resultaat geassocieerde deelnemingen	414	- 736
	<hr/> - 7.583	<hr/> 8.599
Resultaat voor belastingen	- 7.583	8.599
Winstbelasting	485	- 377
	<hr/> - 7.098	<hr/> 8.222
Resultaat	- 7.098	8.222

Per 31 december 2012 bedragen de openstaande vorderingen met joint ventures EUR 7,2 miljoen als gevolg van transacties met joint ventures.

Geassocieerde deelnemingen

	Plaats van vestiging	Direct / indirect belang in %
Mainport Innovation Fund B.V.	Delft	25,00
Flight Forum C.V.	Eindhoven	49,00
Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd	Brisbane	18,72
JFK IAT Member LLC	Delaware	100,00
Cargonaut B.V.	Schiphol	36,93
Vebege Airport Services B.V.	Schiphol	25,00
Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	25,00
Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	45,00
Schiphol Logistics Park C.V.	Schiphol	38,08
Tradeport Hong Kong Ltd	Hong Kong	18,75
Airport Medical Services B.V.	Haarlemmermeer	20,00
Airport Medical Services C.V.	Haarlemmermeer	20,00
Aéroports de Paris S.A.	Parijs	8,00

Schiphol Group houdt 100% van de aandelen A in JFK IAT Member LLC. en heeft op basis daarvan invloed van betekenis. Deze deelneming wordt niet geconsolideerd.

De governancestructuur wordt bepaald door de volgende overeenkomsten:

- Tussen Schiphol USA Inc. en Delta Airlines is een operationele overeenkomst gesloten op basis waarvan Schiphol USA Inc. houdster is van alle aandelen A en Delta Airlines houdster is van alle aandelen B in JFK IAT Member LLC. Voorts zijn hierin afspraken vastgelegd over de verdeling van het resultaat tussen de aandeelhouders, bevoegdheden van beide aandeelhouders terzake van strategische beslissingen, operationele bedrijfsvoering en verdere rechten/verplichtingen van aandeelhouders;
- Tussen JFK IAT LLC (dochteronderneming van JFK IAT Member LLC) en Delta Airlines is een anchor tenant overeenkomst gesloten waaronder JFK IAT LLC en Delta Airlines op basis van evenredige vertegenwoordiging deelnemen aan een Management Committee en een Operations Advisory Committee, welke committees beleid zullen bepalen op belangrijke financiële en operationele gebieden;
- Tussen JFK IAT LLC en de Port Authority New York and New Jersey is sprake van een leaseovereenkomst met betrekking tot Terminal 4 op basis waarvan de Port Authority New York and New Jersey verregaande inspraakmogelijkheden en blokkeringrechten heeft op belangrijke strategische en operationele gebieden;
- De inkomsten van Schiphol USA Inc. zijn voor het merendeel vaste inkomsten die voortvloeien uit management contracten en zijn in beperkte mate afhankelijk van de resultaten van JFKIAT LLC.

Schiphol Group heeft een belang van 18,72% in Brisbane Airport Corporation Holdings Ltd. Deze vennootschap heeft een 100,00% belang in Brisbane Airport Corporation Holdings No.2 Pty Ltd welke vennootschap een 100,00% belang heeft in Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL). Ondanks dat het indirecte belang van Schiphol Group in BACL kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op grond van de volgende aspecten:

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

- Het bestaan van een Intellectual Property Agreement tussen Schiphol Group en BACL op grond waarvan BACL mag delen in kennis van Schiphol Group met betrekking tot de exploitatie en ontwikkeling van een luchthaven.

Schiphol Group heeft een belang van 8% in Aéroports de Paris S.A. (ADP). Ondanks dat het belang van Schiphol Group in ADP kleiner is dan 20%, is toch sprake van invloed van betekenis op basis van de volgende aspecten:

- Er is sprake van een langdurige samenwerking en een wederzijds aandelenbelang;
- Er is een Industrial Cooperation Committee (ICC) ingesteld die de supervisie heeft over de samenwerking door beide partijen op acht onderkende werkgebieden. Hierin zijn beide ondernemingen met elk vier personen vertegenwoordigd. Het comité wordt afwisselend voorgezeten door de President-directeuren van ADP en Schiphol Group;
- De President-directeur (CEO) van Schiphol Group is lid van de strategiecommissie van ADP en oefent als zodanig invloed van betekenis uit op strategische beslissingen van de Board of Directors van ADP.
- De President-directeur (CEO) en financieel directeur (CFO) van Schiphol Group hebben een zetel in de Board of Directors van ADP.
- Er zullen gezamenlijke toekomstige internationale luchthaven projecten worden ontwikkeld waarbij de focus van Schiphol Group zal liggen op het versterken van de dual-hub binnen het internationale netwerk van SkyTeam.

De reële waarde van Aéroports de Paris S.A. (ADP), ontleend aan de beurskoers van het aandeel per 31 december 2012, bedraagt EUR 5,8 miljard (per 31 december 2011 EUR 5,1 miljard). Het aandeel van Schiphol Group hierin bedraagt EUR 462 miljoen (per 31 december 2011 EUR 408 miljoen).

De gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group en de provincie Noord-Holland hebben in 1987 de grondontwikkelingsmaatschappij Schiphol Area Development Company N.V. (SADC) opgericht als publiekprivaat samenwerkingsverband. SADC wil de economische positie van de luchthaven Schiphol en de omliggende gebieden veiligstellen en verbeteren door de voortdurende ontwikkeling van bedrijvenlocaties en ondersteunende infrastructurele projecten. Ter verwezenlijking van dit doel hebben de aandeelhouders in enkele samenwerkingsovereenkomsten besloten tot de gezamenlijke verwerving van gronden respectievelijk zich verplicht tot inbreng van gronden om deze gronden vervolgens samen tot ontwikkeling te kunnen brengen. SADC zal ten behoeve van de verwerving van deze gronden van de aandeelhouders een maximale inbreng kunnen verlangen van EUR 20 miljoen. Vanaf 2010 houden de vier voornoemde partijen ieder 25% van de aandelen in SADC.

Enige financiële informatie terzake van voornoemde geassocieerde deelnemingen, voorzover het het belang van Schiphol Group betreft:

(in EUR 1.000)	2012	2011
Totaal van de activa	1.496.007	1.286.742
Totaal eigen vermogen	292.556	275.268
Netto-omzet	441.757	414.582
Netto-resultaat	179.679	178.251

Schiphol Group kon ten tijde van het opmaken van deze jaarrekening nog niet beschikken over de volledige financiële informatie over 2012 (winst- en verliesrekening) of per 31 december 2012 (balans) voor alle genoemde geassocieerde deelnemingen. Dit houdt mede verband met het afwijkende boekjaar in het geval van enkele van deze geassocieerde deelnemingen. Voor de samenstelling van voorgaande financiële informatie is daarom voor bepaalde geassocieerde deelnemingen gebruik gemaakt van de meest recente financiële gegevens die Schiphol Group ter beschikking stonden. Deze informatie is in vrijwel geen geval ouder dan drie maanden.

Per 31 december 2012 bedragen de openstaande vorderingen met geassocieerde deelnemingen EUR 80,2 miljoen.

Per 31 december 2012 heeft Tradeport Hong Kong een lening uitstaan van EUR 10,9 miljoen. Het deel van deze lening waar een garantstelling voor bestaat betreft EUR 1,9 miljoen. Gerelateerd aan het aandeel van Schiphol Group in Tradeport Hong Kong (18,75%) bedraagt de door Schiphol Group afgegeven maximale garantie EUR 0,4 miljoen. Voorts staat Schiphol Group garant tot een bedrag van maximaal EUR 4,0 miljoen voor de verplichtingen van Tradeport Hong Kong inzake de grond die zij in concessie heeft verkregen ten behoeve van de exploitatie van het logistieke centrum.

Per 30 juni 2012 heeft Brisbane Airport Corporation Ltd (BACL) een voorwaardelijke verplichting van EUR 132,3 miljoen, gebaseerd op de vooruitzichten van passagier- en verkeersontwikkelingen, tot het doen van investeringen over meerdere jaren op de luchthaven van Brisbane. De komende jaren staan grote uitbreidingen gepland voor een nieuwe landingsbaan, uitbreiding van terminals en van de infrastructuur. Gerelateerd aan het indirecte belang van 18,72% in BACL bedraagt voor Schiphol Group de voorwaardelijke verplichting van BACL EUR 24,8 miljoen.

Enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2012

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	33.081	29.467
Resultaat dochterondernemingen	165.633	165.018
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	198.714	194.485

Enkelvoudige balans per 31 december 2012

Activa	Toelichting	31 december 2012	31 december 2011
(in EUR 1.000)			
Vaste activa	42		
Dochterondernemingen		2.526.367	2.529.596
Geassocieerde deelnemingen		607.329	586.462
Overige financiële belangen		-	6.141
		3.133.696	3.122.199
Vlottende activa	43		
Vorderingen		27.752	9.158
Liquide middelen		21.565	20.830
		3.183.013	3.152.187
Passiva	Toelichting	31 december 2012	31 december 2011
(in EUR 1.000)			
Geplaatst kapitaal		84.511	84.511
Agio reserve		362.811	362.811
Ingehouden winst		2.177.062	2.078.989
Overige reserves		- 95.737	- 25.291
Herwaarderingsreserve		418.911	417.065
Overige wettelijke reserves		34.683	37.610
Netto resultaat boekjaar		198.714	194.485
Eigen vermogen	44	3.180.956	3.150.180
Personeelsbeloningen	45	877	1.102
Kortlopende verplichtingen	46	1.181	905
		3.183.014	3.152.187

Toelichtingen bij de enkelvoudige jaarrekening

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Hierbij is gebruik gemaakt van de door artikel 2:362 lid 8 BW geboden mogelijkheid om in de enkelvoudige jaarrekening de grondslagen van waardering en resultaatbepaling toe te passen die in de geconsolideerde jaarrekening worden gehanteerd.

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

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De grondslagen van waardering en resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde jaarrekening. Indien geen nadere grondslagen zijn vermeld wordt verwezen naar de grondslagen zoals toegelicht in de geconsolideerde jaarrekening.

Dochterondernemingen

Dochterondernemingen waarin overheersende zeggenschap kan worden uitgeoefend of waarover het de centrale leiding heeft worden gewaardeerd op de nettovermogenswaarde. De nettovermogenswaarde wordt bepaald door de activa, voorzieningen en schulden te waarderen en het resultaat te berekenen volgens de grondslagen die worden gehanteerd in de geconsolideerde jaarrekening. Indien het aandeel van verliezen de boekwaarde van de dochteronderneming overschrijdt, worden de verdere verliezen niet meer verwerkt tenzij er zekerheden zijn gesteld ten behoeve van de dochteronderneming dan wel verplichtingen zijn aangegaan of betalingen namens de dochteronderneming zijn verricht. In dat geval wordt een voorziening opgenomen voor dergelijke verplichtingen. Resultaten op transacties met dochterondernemingen worden geëlimineerd naar rato van het belang in deze dochterondernemingen voor zover deze resultaten niet door transacties met derden zijn gerealiseerd. Verliezen worden niet geëlimineerd als de transactie met een dochteronderneming aantoonbaar sprake is van een bijzondere waardevermindering van een actief.

Samenstelling van het eigen vermogen

In de enkelvoudige balans worden enkele wettelijke reserves aangehouden, die in de geconsolideerde balans onderdeel uitmaken van de ingehouden winst. Deze reserves beperken de uitkeerbaarheid van het eigen vermogen. Het betreft de herwaarderingsreserve vastgoed, de reserve immateriële activa en de reserve deelnemingen. De twee laatstgenoemde reserves zijn samengevoegd onder de overige wettelijke reserves.

De herwaarderingsreserve (BW2 titel 9 artikel 390.1) wordt aangehouden voor positieve ongerealiseerde veranderingen in de reële waarde van individuele vastgoedbeleggingen (onroerend goed en terreinen) gehouden door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group. Dotaties aan deze reserve geschieden uit de winstbestemming, rekening houdend met vennootschapsbelasting. Bij verkoop van vastgoedbeleggingen vallen de in de herwaarderingsreserve besloten herwaarderings van de betreffende objecten vrij ten gunste van de overige reserves.

De reserve immateriële activa (BW2 titel 9 artikel 365.2) wordt aangehouden in verband met de activering van kosten van onderzoek en ontwikkeling software door vennootschappen die onderdeel uitmaken van Schiphol Group. In de reserve deelnemingen (BW2 titel 9 artikel 389.6) wordt het aandeel in het positieve resultaat uit deelnemingen en in rechtstreekse vermogensvermeerderingen verantwoord. Deelnemingen waarvan het cumulatief resultaat niet positief is, worden daarbij niet in aanmerking genomen. De reserve wordt verminderd met de uitkeringen van dividend, rechtstreekse vermogensverminderingen en uitkeringen die Schiphol Group zonder beperkingen kan bewerkstelligen.

Het eigen vermogen in de geconsolideerde balans omvat daarnaast een reserve omrekeningsverschillen, een reserve overige financiële belangen en een reserve afdekkingstransacties. Deze reserves (in de enkelvoudige jaarrekening gezamenlijk aangeduid als 'Overige reserves') worden ook getoond als onderdeel van het enkelvoudige eigen vermogen aangezien zij de uitkeerbaarheid daarvan evenzeer beperken.

Toelichtingen bij de enkelvoudige balans en winst- en verliesrekening

Voor zover posten uit de enkelvoudige balans en enkelvoudige winst- en verliesrekening hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

42. Vaste activa

(in EUR 1.000)	Dochter- ondernemingen	Deelnemingen	Overige financiële belangen	Totaal
Boekwaarde 31 december 2010	2.492.226	567.096	10.758	3.070.080
Specificatie van mutaties in 2011				
Resultaat boekjaar	165.018	31.400	-	196.418
Dividend	- 76.000	- 12.034	-	- 88.034
Mutaties in de reële waarde	-	-	- 4.617	- 4.617
Omrekeningsverschillen	3.795	-	-	3.795
Mutaties reserve afdekkingtransacties	- 55.443	-	-	- 55.443
Totaal mutaties in het boekjaar	37.370	19.366	- 4.617	52.119
Boekwaarde 31 december 2011	2.529.596	586.462	6.141	3.122.199
Specificatie van mutaties in 2012				
Resultaat boekjaar	165.633	34.800	-	200.433
Dividend	- 97.500	- 13.933	-	- 111.433
Verkopen	-	-	- 7.058	- 7.058
Mutaties in de reële waarde	-	-	917	917
Omrekeningsverschillen	- 646	-	-	- 646
Mutaties reserve afdekkingtransacties	- 70.716	-	-	- 70.716
Totaal mutaties in het boekjaar	- 3.229	20.867	- 6.141	11.497
Boekwaarde 31 december 2012	2.526.367	607.329	-	3.133.696

De dochterondernemingen zijn 100,00% eigendom van Schiphol Nederland B.V. of Schiphol International B.V. Voor Schiphol Nederland B.V. is artikel 2:403 van toepassing.

De deelneming betreft het 8% belang van N.V. Luchthaven Schiphol in Aéroports de Paris S.A. Overige financiële belangen betref het 1% belang in Flughafen Wien AG.

43. Vlottende activa

De liquide middelen staan ter vrije beschikking.

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

(in EUR 1.000)	2012	2011
Winstbelasting	2.436	1.485
Rekening courant groepsmaatschappijen	25.269	7.631
Overige vorderingen	47	42
	27.752	9.158

44. Eigen vermogen

(in EUR 1.000)

	Geplaatst kapitaal	Agio reserve	Ingehouden winst
Stand per 31 december 2010	84.511	362.811	2.003.067
Specificatie van mutaties in 2011			
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-	75.922
Uitbetaling van dividend	-	-	-
Omrekeningsverschillen	-	-	-
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-
Waardemutaties overige financiële belangen	-	-	-
Netto resultaat	-	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	75.922
Stand per 31 december 2011	84.511	362.811	2.078.989
Specificatie van mutaties in 2012			
Bestemming resultaat voorgaand boekjaar	-	-	98.073
Uitbetaling van dividend	-	-	-
Omrekeningsverschillen	-	-	-
Waardemutaties hedgetransacties	-	-	-
Waardemutaties overige financiële belangen	-	-	-
Netto resultaat	-	-	-
Totaal mutaties in het boekjaar	-	-	98.073
Stand per 31 december 2012	84.511	362.811	2.177.062

Overige reserves	Herwaarderings	Overige wettelijke	Netto Resultaat	
	reserve	reserves	Boekjaar	Totaal
30.973	401.885	35.915	168.960	3.088.122
-	15.180	1.695	- 92.797	-
-	-	-	- 76.163	- 76.163
3.796	-	-	-	3.796
- 55.443	-	-	-	- 55.443
- 4.617	-	-	-	- 4.617
-	-	-	194.485	194.485
- 56.264	15.180	1.695	25.525	62.058
- 25.291	417.065	37.610	194.485	3.150.180
-	1.846	- 2.927	- 96.992	-
-	-	-	- 97.493	- 97.493
- 646	-	-	-	- 646
- 70.716	-	-	-	- 70.716
916	-	-	-	916
-	-	-	198.714	198.714
- 70.446	1.846	- 2.927	4.229	30.775
- 95.737	418.911	34.683	198.714	3.180.956

In de overige wettelijke reserves zijn opgenomen de reserve immateriële activa en de reserve deelnemingen.

45. Personeelsbeloningen

De verplichtingen uit hoofde van personeelsbeloningen hebben betrekking op de directie van N.V. Luchthaven Schiphol en betreffen de netto verplichtingen voor wat betreft de variabele beloning (lange termijn). Zie voor nadere details de toelichting bij de personeelsbeloningen in de geconsolideerde jaarrekening.

46. Kortlopende verplichtingen

(in EUR 1.000)

	2012	2011
Rekening courant groepsmaatschappijen	528	11
Nog te betalen overige kosten	562	852
Overige verplichtingen	91	42
	1.181	905

Zie voor de uitsplitsing van de accountantskosten toelichting 4 in de geconsolideerde jaarrekening.
Schiphol, 14 februari 2013

Voor de jaarrekening over 2012:

Raad van Commissarissen

mr. A. Ruys, voorzitter

Mevrouw drs. T.A. Maas-de Brouwer, vice-voorzitter

drs. J.G.B. Brouwer

dr. F.J.G.M. Cremers

H.J. Hazewinkel RA

A. de Romanet

Mevrouw drs. M.A. Scheltema

mr. drs. J.G. Wijn

Directie

J.A. Nijhuis RA

President-directeur & Chief Executive Officer

drs. M.M. de Groof

Chief Commercial Officer

Mevrouw drs. E.A. de Groot

Chief Financial Officer

mr. A.P.J.M. Rutten

Chief Operations Officer

Overige gegevens

Voorstel tot winstbestemming

Artikel 25 van de Statuten van de vennootschap bepaalt inzake de winstbestemming het volgende:

1. Onverminderd het in artikel 2:105 BW bepaalde wordt de winst, ingevolge de door de directie opgemaakte jaarrekening, gereserveerd tenzij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen besluit de winst uit te keren.

2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, op voorstel van de directie en na instemming met dit voorstel door de Raad van Commissarissen.

(in EUR 1.000)

Resultaat toekomend aan aandeelhouders	198.714
Met inachtneming van artikel 25 van de Statuten wordt voorgesteld aan het resultaat de volgende bestemming te geven:	
Toe te voegen aan de herwaarderingsreserve (waardeveranderingen vastgoed volgens de winst- en verliesrekening, gecorrigeerd voor waardeveranderingen onder de kostprijs, na aftrek van vennootschapsbelasting)	5.970
Toe te voegen aan de overige wettelijke reserves (de som van resultaat geassocieerde deelnemingen verminderd met dividend uitkeringen en investeringen in onderzoek en ontwikkeling verminderd met afschrijvingen)	14.720
Voorstel uit te keren dividend (50% van het netto resultaat exclusief waardeveranderingen vastgoed na aftrek van vennootschapsbelasting)	- 108.365
	- 87.675
Toe te voegen aan de ingehouden winst	111.039

Gebeurtenissen na balansdatum

Voor een toelichting bij de gebeurtenissen na balansdatum wordt verwezen naar de toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening op pagina [208](#).

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. Luchthaven Schiphol

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit jaarverslag op pagina 129 tot en met 230 opgenomen jaarrekening 2012 van N.V. Luchthaven Schiphol te Schiphol gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2012, de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening, het geconsolideerde en enkelvoudige overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, mutatieoverzicht eigen vermogen en kasstroomoverzicht over 2012 en de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de belangrijke grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW), alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de onafhankelijke accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Luchthaven Schiphol per 31 december 2012 en van het resultaat en de kasstromen over 2012 in overeenstemming met International Financial Reporting Standards zoals aanvaard binnen de Europese Unie en Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Amsterdam, 14 februari 2013

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. S. Barendregt-Roojers RA.

Historisch overzicht

(in EUR 1.000.000, tenzij anders aangegeven)

	2012	2011	2010	2009
Winst- en verliesrekening				
Netto-omzet	1.353	1.278	1.180	1.154
Waardeveranderingen vastgoed	- 24	- 1	22	- 40
Geactiveerde productie t.b.v. het eigen bedrijf	-	-	-	-
Som der bedrijfsopbrengsten	-	-	-	-
Resultaat uit verkoop vastgoed	12	1	-	-
Som der bedrijfslasten exclusief afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 806	- 766	- 719	- 731
EBITDA	534	512	483	383
Afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen	- 238	- 208	- 186	- 196
Exploitatieresultaat	296	304	297	187
Financiële baten en -lasten	- 88	- 91	- 115	- 91
Belastingen, aandeel in het resultaat van deelnemingen en aandeel derden	- 12	- 15	- 10	37
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen	196	198	172	133
Minderheidsaandeelhouders	2	- 3	- 3	-
Resultaat toekomend aan aandeelhouders (netto resultaat)	199	194	169	133
Balans				
Vaste activa	5.108	5.114	5.000	4.798
Vlottende activa	681	621	506	729
Totaal activa	5.788	5.735	5.506	5.527
Eigen vermogen (excl. aandeel derden)	-	-	-	-
Eigen vermogen (incl. aandeel derden)	3.203	3.175	3.109	2.975
Voorzieningen	44	51	65	69
Langlopende verplichtingen (incl.aandeel derden)	-	-	-	-
Langlopende verplichtingen (excl.aandeel derden)	1.980	1.991	1.762	2.061
Kortlopende verplichtingen	562	519	569	422
Totaal passiva	5.788	5.735	5.506	5.527
Operationele cashflow¹	399	387	351	327
Ratio's				
Exploitatieresultaat als % van de netto-omzet	21,9	23,8	25,1	16,2
Rendement gemiddeld eigen vermogen in % (ROE)	6,2	6,2	5,6	4,5
Return on Net Assets in % ²	7,4	7,4	7,9	4,9
Return on Average Capital Employed in % ³	7,4	7,5	7,3	4,5
FFO / totale schuld in % ⁴	24,5	18,5	17,0	18,5
FFO interest dekkingsratio ⁵	5,6	4,5	3,8	4,4
Leverage ⁶	37,8	37,9	37,2	40,5
Gegevens per aandeel				
Winst per aandeel	1.068	1.045	908	710
Operationele cashflow per aandeel	2.143	2.081	1.883	1.756
Dividend per aandeel	582	524	409	347
Personeel				
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van fulltime-equivalenten	2.087	2.115	2.328	2.496

2008	2007	2006	2005	2004	2003	
1.154	1.146	1.037	948	876	860	
19	111	29	13	5	83	
-	-	-	-	-	13	
-	-	-	-	-	956	
3	3	10	10	18	-	
- 709	-666	- 598	- 492	- 475	- 488	
466	594	478	478	424	468	
- 172	-175	- 162	- 167	- 160	- 131	
294	420	316	311	265	338	1) Voor een specificatie wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht
- 54	-35	- 36	- 34	- 26	- 43	
- 54	-68	246	- 84	- 78	- 104	
187	316	527	193	161	191	2) Tot en met 2005 : Exploitatieresultaat / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties. Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen / gemiddelde vaste activa verminderd met belastinglatenties
-	-	-	-	-	-	
187	316	527	193	161	191	
4.754	3945	3.681	3.249	3.157	3.047	
655	342	483	432	399	422	
5.409	4287	4.165	3.681	3.556	3.469	3) Tot en met 2003: Exploitatieresultaat / gemiddelde van passiva +/- niet rentedragend kort vreemd vermogen. Met ingang van 2004: Exploitatieresultaat / gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen. Met ingang van 2006: Exploitatieresultaat + resultaat en rentebaten deelnemingen/ gemiddelde van eigen vermogen en rentedragend vreemd vermogen
-	-	-	-	-	2.024	
2.887	2957	2.722	2.245	2.093	-	
50	54	63	84	115	64	
-	-	-	-	-	1.044	
1.747	914	865	1.006	958	-	
725	362	514	346	391	337	
5.409	4287	4.165	3.681	3.556	3.469	
421	313	362	307	327	298	4) Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal / totale bruto schuld. Vanaf 2006: zie berekening FFO / totale schuld en FFO
25,5	36,6	30,5	32,8	30,2	39,3	
6,4	11,1	21,2	8,9	7,9	9,8	interest dekkingsratio in de paragraaf Management van financiële- en belastingrisico's
7,5	12,3	10,1	9,7	8,6	11,7	
7,3	11,7	9,8	9,9	8,7	11,5	
19,3	34,3	39,0	28,7	33,4	0,0	
6,5	7,7	8,3	6,8	7,9	0,0	5) Vanaf 2006 zie vorige voetnoot. Tot en met 2005: Kasstroom uit bedrijfsoperaties gecorrigeerd voor werkkapitaal plus rentelasten / rentelasten
38,6	23,5	24,8	29,4	32,0	34,2	
1.083	1.844	3.077	1.126	939	1.117	
2.439	1.830	2.114	1.754	1.912	1.738	6) Tot en met 2003: rentedragend vreemd vermogen / totaal eigen en vreemd vermogen. Met ingang van 2004: Rentedragend vreemd vermogen / eigen vermogen plus rentedragend vreemd vermogen in %
371	543	462	323	271	239	
2.506	2.459	2.293	2.179	2.216	2.231	

Begrippenlijst

70MB

Investeringsprogramma in het bagagesysteem van Schiphol met als doel om 70 miljoen koffers te verwerken, met kortere connectietijden, meer flexibiliteit, meer mechanisatie (deels door robots), meer beschikbaarheid en met een lagere IR-rate als gevolg

ACI

Airports Council International – internationale brancheorganisatie van luchthavens

Aerospace Exchange

Businesspark op Schiphol-Oost waar Schiphol Real Estate vastgoed ontwikkelt voor bedrijven uit de vliegtuigindustrie

Airport Carbon Accreditation

Benchmark van brancheorganisatie ACI. Deze benchmark maakt inzichtelijk wat luchthavens doen om CO₂ te verminderen

AirportCity-formule

Een integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten waarbij bedrijven en gebruikers alle services en faciliteiten wordt geboden die ze nodig hebben. De Airportcity-formule omvat de activiteiten van de business areas Aviation, Consumer Products & Services en Real Estate

Airside (luchtzijde)

Gebied waar vliegtuigen starten, landen, taxiën en worden afgehandeld

AREB Fonds

Vastgoedfonds op de locatie Schiphol waarin Schiphol Real Estate een aandeel heeft van 61,15% en waarvan 38,85% is geplaatst bij institutionele beleggers

Auxiliary Power Unit (APU)

Levert zowel stroom als warme en koude lucht in het vliegtuig tijdens de afhandeling

Bas

Bewoners Aanspreekpunt Schiphol is het informatie- en klachtencentrum waar omwonenden terecht kunnen met al hun vragen en klachten over het vliegverkeer op Schiphol. Bas is een gezamenlijk initiatief van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol

Bedrijfsongeval

Een ongewilde, plotselinge gebeurtenis, die verband heeft met het werk en die vrijwel onmiddellijk tot schade aan de gezondheid leidt. Voor een bedrijfsongeval met verzuim, geldt dat het verzuim ingaat als de medewerker de dienst/dag na het bedrijfsongeval niet op het werk komt

Birdstrike

Incident waarbij sporen van een vogel op een vliegtuig of (delen van) dode vogels op een start- of landingsbaan zijn aangetroffen en het aannemelijk is dat de birdstrike heeft plaatsgevonden binnen de grenzen van het luchthaventerrein. Bij landende vliegtuigen is de bovengrens 200 voet; bij opstijgende vliegtuigen 500 voet

Business area

Functioneel cluster van activiteiten binnen de organisatie van Schiphol Group

Catchment area

Gebied waaruit passagiers met grondvervoer van en naar de luchthaven komen

Concessie-inkomsten

Inkomsten uit activiteiten waarvoor een concessie (= toestemming om bepaalde activiteiten te mogen uitvoeren) verstrekt is, veelal in de vorm van en percentage van de omzet

Corporate Governance Code

De Corporate Governance code voor beurs-genoteerde bedrijven die in 2003 is opgesteld door Commissie Tabaksblat en vernieuwd door de Commissie Frijns

CROS

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol; overlegplatform tussen luchtvaartsector en omgeving

De-icing

Het voor vertrek van sneeuw en ijs ontdoen van vliegtuigrompen en vleugels

Economic profit

RONA (na belastingen) minus WACC vermenigvuldigd met gemiddelde vaste activa

EPBD-label

Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). De schaal loopt van G naar A, waarbij A het beste is

Euro Medium Term Note (EMTN)

Een overkoepelend programma waaronder investment grade instanties schuldbewijzen ('notes') zonder onderpand ('unsecured') uitgeven

FFO

Funds From Operations is de operationele kasstroom gecorrigeerd voor veranderingen in het werkkapitaal

Fte

Fulltime-equivalent; voltijds arbeidsplaats

Full freighter

Vliegtuig dat alleen vracht vervoert

General aviation

Internationale benaming voor privé- en zakenvluchten met vliegtuigen voor maximaal 20 passagiers

Global Compact

Initiatief van de Verenigde Naties, waarbij de deelnemende bedrijven zich committeren aan tien principes van zakendoen op het gebied van ethiek en milieu

GRI

Global Reporting Initiative – wereldwijd gehanteerde richtlijnen voor Corporate Responsibility verslaglegging

Groenenbergterrein

Terrein bij de Aalsmeerbaan van projectontwikkelaar Chipshol, waarvoor een aantal jaren een bouwverbod gold. Chipshol claimt hiervoor schadevergoeding van o.a. Schiphol Group

Grondgeluid

Grondgeluid is laagfrequent geluid waarvan trillingen hinder kunnen veroorzaken. Laagfrequent is geluid dat op een andere manier wordt ervaren dan 'gewoon' geluid; laagfrequent geluid wordt vaker gevoeld dan gehoord. Dit geluid ontstaat bij startende vliegtuigen

Ground Power Unit (GPU)

Levert stroom tijdens de afhandeling

Handelsverkeer

Commercieel vliegverkeer (niet zijnde militair, politie etc.)

Handhavingspunt

Een berekeningspunt waarop een door de overheid vastgestelde maximaal toegestane geluidsbelasting van toepassing is. Er zijn 35 handhavingspunten voor het etmaal en 25 voor de nacht (23:00 tot 07:00 uur)

Havengelden

Vliegtuig-, passagiers- en beveiligings-gerelateerde vergoedingen

Homecarrier

Belangrijkste netwerkvluchtvaartmaatschappij op hub luchthaven

Hub

Knooppunt van continentaal en intercontinentaal luchtvervoer

IFRS

International Financial Reporting Standards: de door Schiphol Group gehanteerde internationaal bepaalde en erkende boekhoudregels

Integraal testen

Integraal testen van brandmeldinstallaties, luchtbehandelingsinstallaties, bagagesystemen, liftsturing, rolluiken en evacuatiesystemen in de terminal op brandveiligheid onder operationele omstandigheden

IR-rate

Irregularity Rate; percentage koffers dat niet gelijktijdig met de passagier op diens bestemming is aangekomen

Landside (landzijde)

Het landzijdige (publiek toegankelijke) gedeelte van de luchthaven of het luchthaventerrein

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

Geeft aan hoe vaak er bedrijfsongevallen zijn voorgekomen die ook hebben geleid tot arbeidsverzuim (in relatie tot de gewerkte uren)

Lowcostmaatschappij

Luchtvaartmaatschappij die zich kenmerkt door het aanbieden van goedkopere tickets, meestal in combinatie met de mogelijkheid om voor bepaalde extra diensten bij te betalen

Luchthavenverkeerbesluit

Onderdeel van Wet luchtvaart dat het gebruik van Amsterdam Airport Schiphol bepaalt

Luchtvaartnota

Visie van het kabinet op de ontwikkelingen en groei van het Nederlandse vliegverkeer

Mainport

Knooppunt van lucht-, weg- en spoorverbindingen, met een grote betekenis voor en impact op de ontwikkeling van een regio en de nationale economie

Masterplan

Richtinggevend plan waarin, in lijn met onze Europe's Preferred Airport visie, de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven infrastructuur is vastgelegd en vertaald naar een investeringsprogramma, als antwoord op de vraag naar capaciteit en kwaliteit, maatschappelijke ontwikkelingen en trends in de luchtvaartmarkt

MTOW

Maximum Take-Off Weight, maximum startgewicht van vliegtuigen, waarop start- en landingsgelden van vliegtuigen zijn gebaseerd

Nachtprocedure

Periode gedurende de nacht waarin een beperking geldt voor het gebruik van start- en landingsbanen en waarin geluidsarme naderingen en speciale nachtroutes voor startend verkeer worden uitgevoerd

NMa

Nederlandse Mededingingsautoriteit; houdt toezicht op vaststelling van Aviation-tarieven en -voorwaarden van Amsterdam Airport Schiphol

Omgevingsvergunning Milieu

Exploitatievergunning voor het uitoefenen van onze activiteiten binnen de daarin opgenomen milieuvoorwaarden

Operationeel jaar

Tijdvak van 1 november tot en met 31 oktober

Passenger Service Charge

Tarief dat per vertrekkende passagier in rekening wordt gebracht voor het gebruik van de luchthavenvoorzieningen

PreConditioned Air (PCA)

Gekoelde of verwarmde lucht ten behoeve van klimaatregeling in het vliegtuig

Privium

Exclusief serviceprogramma voor leden. Aan het Privium lidmaatschap is altijd een automatische grenspassage door middel van irisherkenning gekoppeld

Randstad

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

Regulier afval

Verzamelnaam voor hout, klein chemisch afval, glas, papier, GFT, restafval en overig afval

Retail Airside

De winkels in het gebied dat alleen toegankelijk is voor passagiers van Amsterdam Airport Schiphol

ROE

Resultaat na belastingen (toekomend aan aandeelhouders) gedeeld door het gemiddeld eigen vermogen (Return on equity)

RONA

Exploitatieresultaat gedeeld door het saldo van de gemiddelde vaste activa minus actieve belastinglatentie en derivatenvorderingen langer dan 1 jaar (Return on net assets)

Runway incursion

Een runway incursion is een voorval op een start- of landingsbaan met een luchtvaartuig, voertuig of persoon die zich daar zonder de hiervoor benodigde toestemming bevindt

Schengenlanden

Landen in Europa waartussen vrij verkeer van personen en goederen bestaat (genoemd naar plaats in Luxemburg waar hierover een verdrag is gesloten)

Schipholwerker

Werknemer van een van de op Schiphol gevestigde bedrijven

Security Service Charge

Tarief dat vertrekkende passagiers betalen voor beveiligingsmaatregelen

Securityscan

De Securityscan maakt gebruik van millimeter wave technologie. Deze ongevaarlijke millimetergolven gaan niet door het lichaam heen, maar weerkaatsen op het lichaam en op voorwerpen. Met deze scan is daardoor te zien welke voorwerpen een persoon bij zich draagt

See Buy Fly

De winkels waar de traditionele tax-free artikelen zoals parfum, cosmetica, drank en tabak worden verkocht

SkyTeam

Wereldwijd opererende alliantie van luchtvaartmaatschappijen rond Air France-KLM en Delta Airlines

Slotcoördinator

Door overheid benoemde persoon die volgens internationaal vastgelegde regels de beschikbare slots (vergunningen om op een bepaald tijdstip te mogen starten of landen) op luchthavens verdeelt

Tafel van Alders

Overlegorgaan over toekomst van Schiphol tussen luchtvaartsector en omgeving onder leiding van oud-commissaris van de Koningin, Hans Alders

theGROUNDS

Kenniscentrum van Amsterdam Airport Schiphol voor innovatieve en duurzame oplossingen

Top van de organisatie

De eerste drie managementlagen van Schiphol Nederland B.V. (SNBV). In scope zijn alle posities in reporting level I, II en III met een bepaalde mate van invloed op strategieontwikkeling, beleid en/of besluitvorming met betrekking tot onze kernactiviteiten. Het directieteam SNBV (bestaande uit CEO, CCO, COO en CFO) is hetzelfde team als voor Schiphol Group (en NV Luchthaven Schiphol) en wordt aangeduid als reporting level I. Reporting Level II betreft de managementlaag direct rapporterend aan Reporting Level I. In navolging hiervan betreft Reporting Level III de managementlaag welke direct rapporteert aan Reporting Level II

Transferreiziger

Passagier die overstapt van het ene naar het andere vliegtuig

Transitoreiziger

Passagier die met hetzelfde vliegtuig doorvliegt als waarmee hij aangekomen is

Verantwoorde leverancier

Leverancier die recent Corporate Responsibility beleidsdocument, een (geïntegreerd) Corporate Responsibility verslag, een ISO 14001 of specifiek certificaat voor een product(groep) en een EMAS certificaat kan overleggen

Verhuurbaar vloeroppervlak

Aantal verhuurbare vierkante meters (vvo)

Visit costs

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

WACC

Gemiddelde gewogen kosten van kapitaal (Weighted average cost of capital) volgens Capital asset pricing model (CAPM)

Walstroom

Stroomvoorziening voor vliegtuigboordsystemen op het platform aan luchtzijde

Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol

Wet waarin de exploitatievergunning en het sector-specifieke toezicht met betrekking tot de tarieven en voorwaarden voor het gebruik van Schiphol zijn vastgelegd; van kracht sinds juli 2006

Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol

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

Work Load Unit (WLU)

Begrip om productie te meten; staat gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht

WTC

World Trade Center Schiphol Airport



Winnaar Henri Sijthoff prijs 2012

Uitgave

Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol
www.schiphol.nl
www.jaarverslagschiphol.nl

Redactie

Bondt Communicatie B.V., Breda
Schiphol Group, Schiphol

Creatie- en publicatiesoftware

Tangelo Software B.V., Zeist

Artdirection en opmaak

Graphic Invention, De Meern
Xander Richters, Abcoude

Fotografie

Xander Richters en anderen

Cartografie

Schiphol Group, Schiphol